



UNA CIUDAD DE DISTANCIAS CORTAS

CoRe
AÑO 3

COORDINACIÓN
EDITORIAL
Y DE CONTENIDOS
Gonzalo Peón
Verónica Ortíz

AUTORES
Patricia Brown
Rodrigo Díaz
Mariana Dionisio
Santiago Fernández
Daniel Hernández
Jorge Herrera
Paavo Monkkonen
Rachelle Neumann
Verónica Ortiz
Marianely Patlán
Gonzalo Peón
Andrés Sañudo
Zara Snapp
Leticia Trujillo
Antonio del Valle
Perochena

DISEÑO,
ILUSTRACIONES
E IMÁGENES
Cítrico Gráfico
Santiago Fernández
Brenda Martínez

TRADUCCIONES
María José Pérez

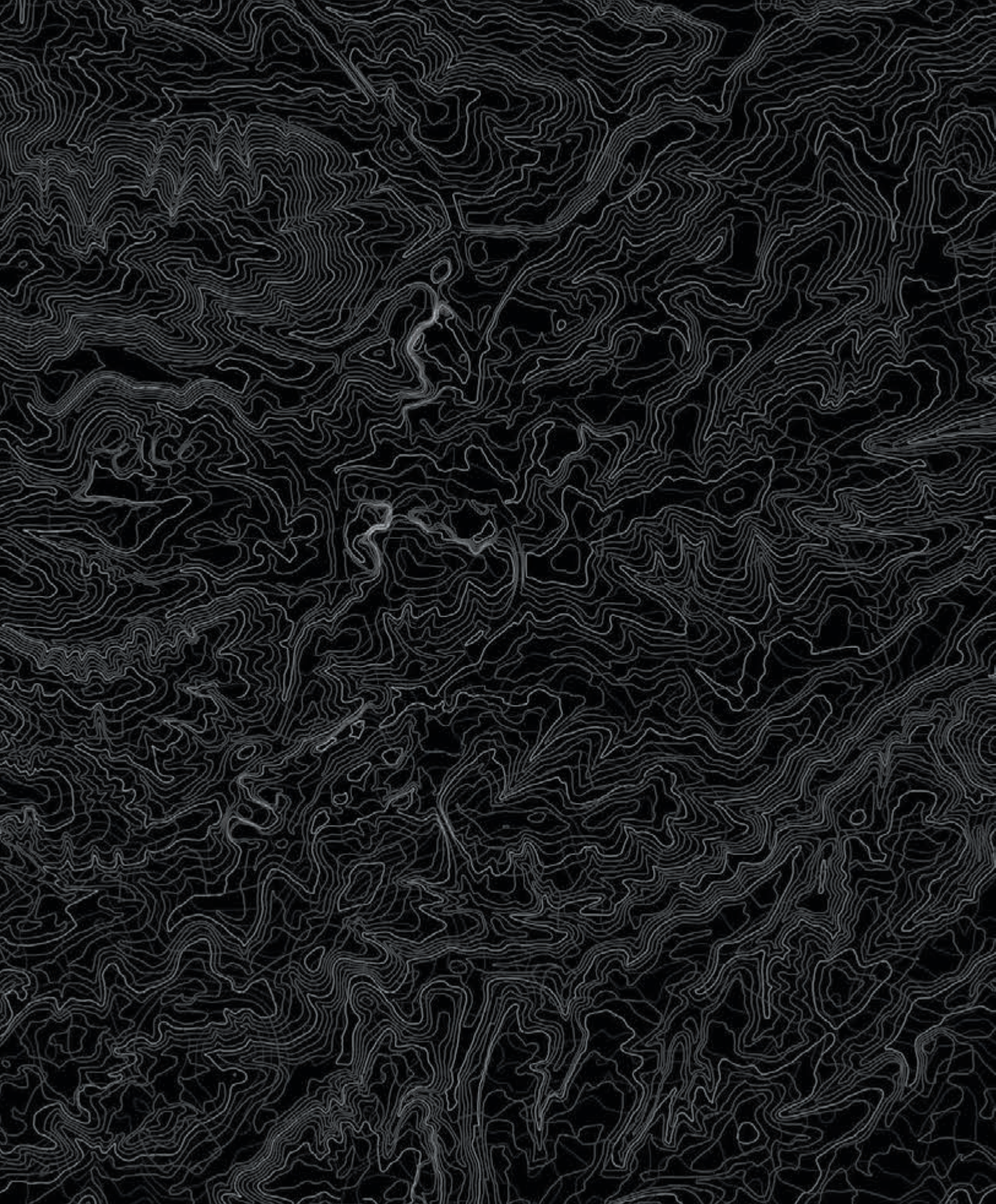
REVISIÓN DE ESTILO
Lucía Treviño

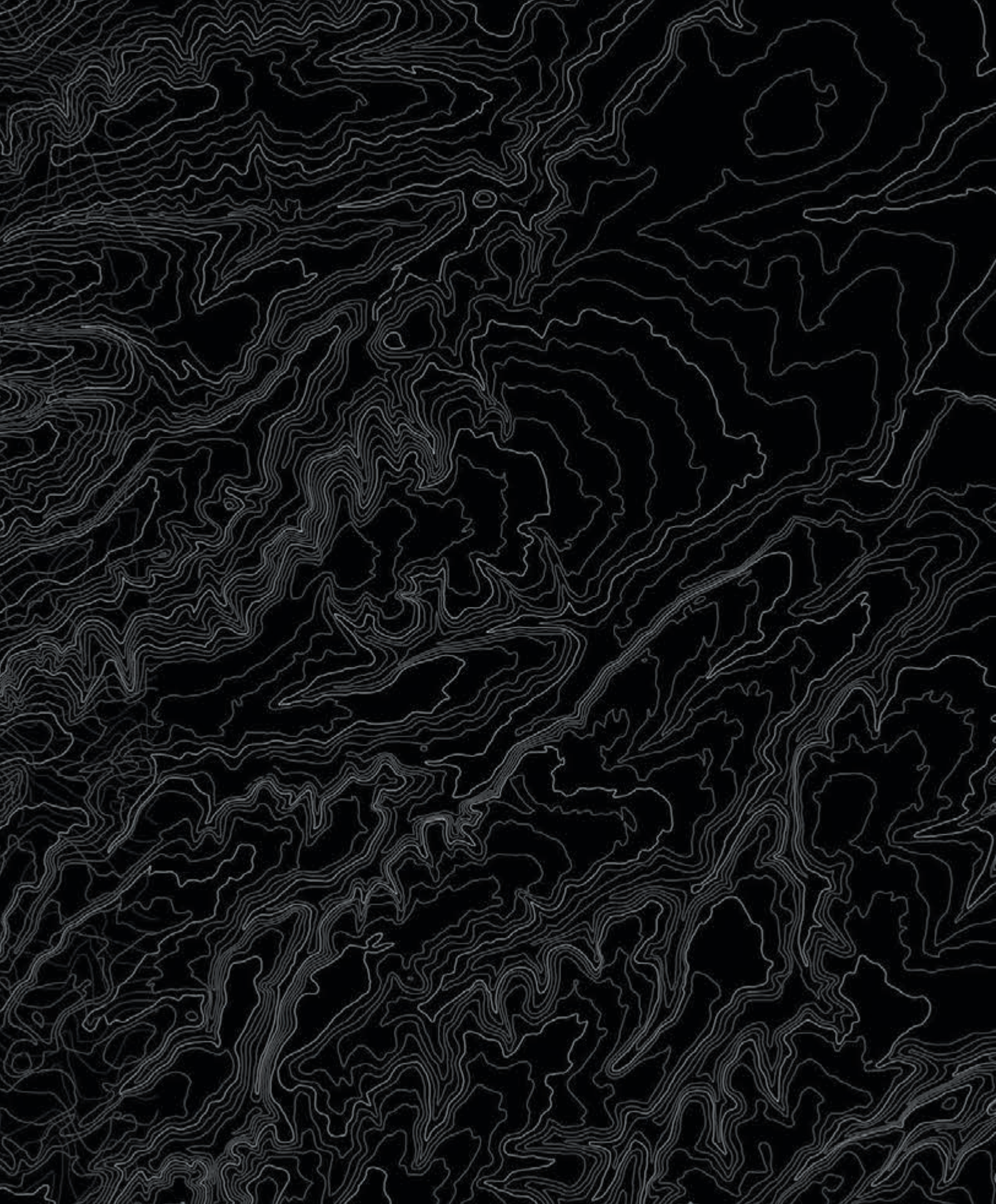
REPROGRAFÍA
DE OBRAS
Jorge Vértiz Gargollo

MIEMBROS
DE CoRe
FORO URBANO
Gabriela Alarcón
Mónica Arzoz
Bernardo Baranda
Jose Castillo
Louise David
Carlos Goya
Jorge Herrera
Alberto Kritzler
Enrique Martín–Moreno
Alberto Martínez
Daniel Martínez-Valle
Rachelle Neumann
Fernando Noriega
Gonzalo Peón
Armando Ramos
Alejandra Rangel
Roberto Remes
Rodrigo Rivero Borrell
Federica Ruiz
Andrés Sañudo
Zara Snapp
Paola Tovar
Antonio del Valle
Perochena
Blanca del Valle
Perochena

AGRADECIMIENTOS
Livia Corona Benjamin
Patricia Brown
Daniel Hernández
Paavo Monkkonen
Adam Weisman

- 6 **Presentación**
Antonio del Valle Perochena
- 8 **Prólogo**
Gonzalo Peón
- 14 **Capítulo 1**
Pensemos en accesibilidad
Santiago Fernández
- 32 **Capítulo 2**
**CoRe y la construcción
colectiva de la ciudad**
Verónica Ortiz, Gonzalo Peón y Zara Snapp
- 44 **Capítulo 3**
**El negocio
del cambio urbano**
Patricia Brown
- 52 **Capítulo 4**
Ciudad, vivienda y acceso
Entrevista Paavo Monkkonen
- 62 **Capítulo 5**
**Vivienda incluyente
y barrios de ingresos mixtos**
Daniel Hernández
- 72 **Capítulo 6**
Soportes, suturas y rellenos
Rodrigo Díaz
- 82 **Capítulo 7**
**CoRe 3: hacia una ciudad
de distancias cortas**
Mariana Dionisio, Jorge Herrera, Marianely Patlán,
Gonzalo Peón, Andrés Sañudo, Leticia Trujillo
y Zara Snapp
- 98 **Aprendizajes y lecciones**
Gonzalo Peón





PRESENTACIÓN

En México, así como en muchos lugares del mundo, enfrentamos el reto de crear ciudades habitables, amables, que promuevan la equidad. Ciudades en las que los trayectos largos sean la excepción; con barrios incluyentes de usos mixtos, donde las personas encuentren comercios, viviendas y servicios; con espacios públicos dignos para convivir y disfrutar.

Para alcanzar esta meta es necesario trabajar de manera coordinada y con una visión común entre autoridades, organizaciones de la sociedad civil y ciudadanos. Este es el objetivo de CoRe, un colectivo multidisciplinario desde el cual promovemos el diálogo y la colaboración para cambiar el paradigma de metrópoli desde donde han crecido las grandes ciudades en nuestro país y, en especial, la Ciudad de México.

La capital del país tiene el potencial para convertirse en la ciudad que todos queremos. Una ciudad amable y segura, en armonía con el medio ambiente, que promueva el acceso a oportunidades para todos.

Una ciudad bien diseñada y con un crecimiento ordenado, es una ciudad donde se cierran las brechas sociales, económicas y educativas entre sus ciudadanos.

Es una ciudad donde no sólo se acortan las distancias sociales, sino también las físicas. Una ciudad de distancias cortas no es la ciudad cuyo perímetro sea pequeño, sino cuyo sistema de movilidad, forma urbana y usos de suelo reduzcan las distancias de las personas para llegar a sus destinos.

Es también una ciudad donde se derriban bardas y cercas, para dar lugar a la convivencia y a un tejido social sano, como la mejor defensa contra la inseguridad.

Hemos creado metrópolis bajo supuestos equivocados. Pensamos que, al colocar un muro o una reja estamos generando seguridad, cuando en realidad generamos lo opuesto. Tal vez logramos que el pequeño espacio rodeado por cuatro paredes sea más seguro por un tiempo, pero el efecto adverso que ocasiona en el exterior termina por afectarnos tarde o temprano. Algo similar sucede con la infraestructura creada para los automóviles: entre más calles, puentes, deprimidos y autopistas haya en la ciudad, mayor es el parque vehicular y más severos son los problemas de tránsito.

La evidencia comprueba la necesidad de llevar a cabo cambios estructurales para modificar el presente y futuro de nuestras ciudades. Este es uno de los objetivos de CoRe, donde trabajamos de la mano con tomadores de decisiones para encontrar soluciones sustentables y de largo plazo para la Ciudad de México.

Un ejemplo de esto es la iniciativa: *Menos Cajones, Más Ciudad*, dirigida a generar conciencia sobre la necesidad de transformar la regulación de construcciones de cajones de estacionamiento. A través de los diálogos promovidos desde CoRe, en colaboración con el Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO) y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), fue posible sensibilizar a autoridades y a la iniciativa privada sobre la necesidad de invertir la lógica de la norma técnica de estacionamientos, para dar prioridad a construcciones para las personas sobre

las construcciones para los automóviles. Esta historia ya tiene un buen resultado que contar, pues el reglamento fue modificado en junio de dos mil diecisiete; sin embargo, aún es necesario medir el resultado y establecer una ruta de seguimiento puntual.

CoRe también está trabajando en iniciativas que fomentan una planeación urbana que favorezca la construcción de vivienda asequible y la reducción de distancias que las personas de bajos recursos deben recorrer para tener acceso a empleo, educación, salud y esparcimiento.

Durante el tercer CoRe Foro Urbano se darán a conocer algunas de estas iniciativas, entre las cuales destacan el proyecto de vivienda asequible en una zona de alto valor y gran concentración de oportunidades de empleo y educación de la Ciudad de México; así como una convocatoria dirigida a universitarios y profesionistas para generar propuestas innovadoras de esquemas de financiamiento para fomentar y repensar la vivienda asequible de financiamiento.

Asimismo, en el marco del Tercer CoRe Foro Urbano, presentamos esta publicación, que recoge investigaciones, ideas, opiniones y proyectos enfocados en acortar distancias entre las personas y sus destinos. Buscamos evitar que dichas distancias se alarguen por políticas públicas de ordenamiento territorial y vivienda erradas, desarrollos inmobiliarios orientados exclusivamente a la rentabilidad de la inversión a corto plazo, o infraestructura vial y construcciones diseñadas para mover o albergar automóviles y no personas.

Esperamos que estas acciones continúen fomentando el diálogo y establezcan los precedentes para el cambio que la Ciudad de México requiere. Confío en que esta publicación será una invitación a la reflexión; que sus textos, ilustraciones e imágenes promuevan nuevos proyectos e ideas. Espero que tú, que estás leyendo estas líneas, disfrutes el contenido y encuentres nuevos motivos para seguir viviendo, disfrutando y trabajando por esta ciudad, que es de todos y para todos.

ANTONIO DEL VALLE PEROCHENA

Presidente del Consejo de Administración de Kaluz

PRÓLOGO

Gonzalo Peón

Una ciudad de distancias cortas es la publicación con la que celebramos el tercer año de CoRe. Su intención se reconoce desde el título, busca que las personas en las ciudades nos encontremos más cerca, más cerca de nuestros seres queridos, de nuestros trabajos, de nuestras escuelas; más cerca de parques, hospitales y mercados. La distancia que queremos acortar nos cuesta en tiempo, en emisiones de gases contaminantes y en dinero. Los costos los pagamos todos, pero son más caros para unos que para otros. Para ciertas personas son tan altos que no pueden satisfacer sus necesidades básicas, ni acceder a las oportunidades de empleo, educación o recreación que dan sentido a las ciudades.

Vivimos en una ciudad de distancias largas, en la Ciudad de México casi la mitad de los viajes al trabajo duran entre una y dos horas y el 5.3% más de dos.¹ Además, tres personas por día mueren en las calles víctimas del tránsito,² y el 62% de los contaminantes del aire que respiramos viene de vehículos automotores usados en dichos traslados,³ en un país donde la mala calidad del aire está relacionada con 544 muertes prematuras cada año,⁴ mientras que muchas familias gastan más del 30% de sus ingresos en traslados a la escuela y al trabajo, ¿pero cómo llegamos hasta aquí? La respuesta está muy trillada y cada día es más aceptada: poco a poco, por casi 100 años nos enfocamos a construir infraestructura para mover coches y no personas, mientras adaptamos los usos de suelo, ubicaciones y formas de los edificios que habitamos de día y de noche, para que los mismos artefactos funcionen más ágilmente, y no para que niños, ancianos, mujeres y hombres podamos acceder a nuestros destinos de manera segura y eficiente, disfrutando el trayecto.

En este contexto, la publicación adquiere distintas formas y objetivos: 1) Es una publicación con agenda, busca incidir tanto en políticas públicas como en desarrollos inmobiliarios, para que ambos contribuyan a aumentar el acceso de las personas a oportunidades como trabajos y escuelas. 2) Documentar una historia, la del grupo CoRe, y que esta sea compartida con un público más amplio. 3) Invitar a la reflexión, buscando que el lector imagine formas distintas de hacer ciudad y cómo, desde su ámbito de acción, puede contribuir a acortar o reducir las distancias que las personas recorreremos para acceder a nuestros destinos.

Para lograr estas metas se incluyen textos escritos o curados por su calidad y contenido, ilustraciones que exponen los conceptos de manera atractiva, e imágenes, tanto fotografías como reproducciones de obras de arte, que activan la imaginación y nos hacen pensar en la ciudad que tenemos y la que podríamos tener.

El orden de los factores sí altera el producto, al menos en este caso. A pesar de que los textos pueden leerse por separado, estos se ubicaron en un orden específico para facilitar su comprensión, para generar un hilo conductor relacionado con la accesibilidad urbana y para que conversen unos con otros. De esta manera, cada sección tiene una relación directa con la sección previa y con la posterior, así como con su ubicación dentro del libro.

Una ciudad de distancias cortas es una ciudad con altos estándares de accesibilidad urbana, medibles con indicadores cuantitativos y cualitativos, que van más allá del simple movimiento de personas y cosas; ya que, como dijera Eliot Sclar en su libro *Acceso para todos* publicado en Nueva York en 1980, la accesibilidad permite incorporar criterios de equidad a la planeación del transporte y del desarrollo urbano. En el primer capítulo, “Pensemos en accesibilidad”, Santiago Fernández, analiza este tema y explica cómo se perdió la accesibilidad urbana en las ciudades mexicanas. Su texto contrasta con uno de los objetivos favoritos de planeadores de ciudades e ingenieros de transporte: “mover” personas, en el mejor de los casos y vehículos en el peor de ellos, no el acceso de las personas a sus destinos. Esta reflexión, muy en boga

de los expertos en temas urbanos de todo el mundo, no ha sido del todo comprendida en México y, sin su entendimiento, corremos el riesgo de que las soluciones a los problemas de movilidad de la ciudad se sigan viendo de manera aislada, y sus soluciones contribuyan a la enfermedad y no a la cura de la paciente.

En el segundo capítulo, contamos la historia de CoRe y cómo hemos trabajado desde diversas trincheras, para cambiar la ciudad y promover formas más equitativas y sustentables de llegar a nuestros destinos. En el capítulo presentamos algunas de nuestras iniciativas, incluyendo los foros de 2016 y 2017, además de actividades menos conocidas que también forman parte de nuestra plataforma. Un ejemplo del trabajo de CoRe, en pos de transformar las políticas públicas que dan forma a las ciudades para hacer que el acceso a oportunidades que da la ciudad sea más equitativo y sustentable, fue el concurso: *Menos Cajones, Más Ciudad*, que detonó el cambio en regulación más relevante de los últimos años para frenar un círculo vicioso entre edificaciones privadas e infraestructura pública, que hace más fácil viajar en coche que en modos sustentables.

En el tercer capítulo, Patricia Brown comparte los pormenores que dieron origen a la Alianza por el Centro de Londres o CLP (*Central London Partnership*), un organismo público-privado que fue creado con la intención de desarrollar distritos de mejora de negocios, a través de los cuales se pudieran canalizar recursos privados al espacio público que hicieran más atractiva a la ciudad de Londres. El CLP es un referente obligado para nosotros, porque de sus aciertos y errores hemos aprendido mucho del papel de la iniciativa privada en la mejora de la ciudad.

Hay un ejemplo de acción gubernamental –también llamada política pública– que por muchos años ha promovido la segregación espacial, y ha aumentado las distancias que las personas debemos recorrer para llegar a nuestros destinos, del que se ha hablado mucho, tanto en investigaciones académicas y periodísticas, como en ensayos fotográficos y otras formas de arte: la política de vivienda impulsada por el INFONAVIT. En el cuarto capítulo esta problemática

es abordada en una entrevista hecha a uno de sus observadores más destacados, el neomexicano y académico de UCLA, Paavo Monkkonen. Paavo explica los problemas generados por el modelo de producción de vivienda para trabajadores financiado desde el INFONAVIT y ofrece soluciones de política pública basadas en su experiencia de más de 10 años de investigar el tema.

Las soluciones a los problemas públicos, asociados a la asequibilidad de la vivienda, no tienen que depender exclusivamente del gobierno. En el quinto capítulo, Daniel Hernández describe cómo se hicieron las negociaciones que dieron pie al desarrollo de vivienda asequible por la iniciativa privada en Nueva York, y cómo se creó y aprovechó un nuevo marco jurídico que movilizó inversiones privadas para resolver los problemas públicos de la escasez de vivienda asequible y segregación.

Rodrigo Díaz, en el sexto capítulo, aborda los mismos problemas de segregación asociados a una ciudad de distancias largas, que Paavo y Daniel, pero lo hace desde una perspectiva espacial centrada en la Ciudad de México. Así, desde su visión de arquitecto y urbanista, ofrece tres soluciones: soportes, suturas y relleños. Su propuesta aprovecha los beneficios que ofrecen los espacios públicos de buena calidad para coser el tejido urbano que se encuentra desunido, y promueve una ocupación estratégica de vacíos y espacios desaprovechados en las zonas céntricas de la ciudad.

En el penúltimo capítulo compartimos la reflexión que nos llevó a replantear la forma de trabajar de CoRe en su tercer año. También incluimos iniciativas que se formularon en el marco de dicha reflexión, y que se enfocan en atender los problemas planteados en las secciones previas. Muchas de ellas retoman las ideas y los análisis presentados en los capítulos anteriores.

A manera de cierre, “Aprendizajes”, la última sección del libro incluye muchas de las lecciones que nos dejaron los textos. Ahí compartimos algunas de las reflexiones que el arte y el material gráfico, de esta edición, produjo en nosotros. Esperamos que después de que recorras estas páginas, compartas alguno de los aprendizajes y reflexiones con nosotros.



Pintura: Rufino Tamayo (1989-1991), *Reloj olvidado*, 1986



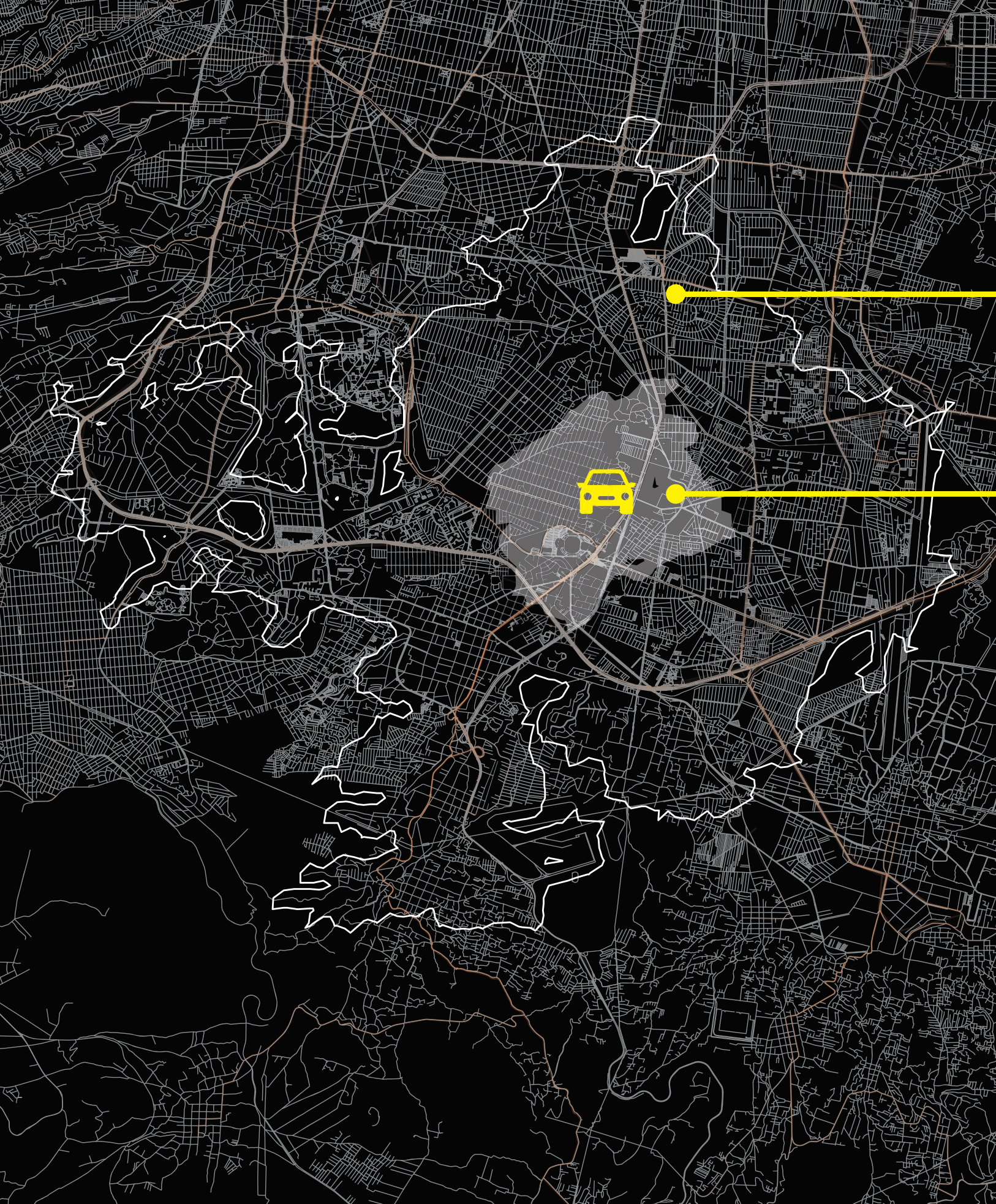


CAPÍTULO 1

PENSEMOS EN ACCESIBILIDAD

Santiago Fernández

La accesibilidad es la facilidad que tienen los individuos para llegar a otras personas y destinos distribuidos en el espacio. Un amplio nivel de acceso es, sin lugar a dudas, una de las ventajas fundamentales que se tiene al vivir en las ciudades y esto se refleja en la calidad de vida de sus habitantes. Tomar una perspectiva de accesibilidad en la planeación urbana, implica considerar que la movilidad es tan importante como la localización de las cosas. Es decir, el acceso es el fin, no la movilidad, ya que esta no necesariamente genera más acceso. La proximidad y la mezcla de los destinos, la densidad poblacional y de trabajos, la distribución espacial de los servicios básicos, la variedad de opciones de comercio y la forma urbana, juegan un papel fundamental al facilitar o dificultar el acceso de las personas a las oportunidades, que es tan importante como el que juega la infraestructura de transporte.



ACCESIBILIDAD POTENCIAL Y REAL DEL AUTO



Alcance potencial

Alcance en hora pico

Asumimos que el auto nos da una gran accesibilidad. Sin embargo, la traza urbana y la congestión limitan el acceso que nos puede dar.

A las 9 a.m. en la Ciudad de México, la bicicleta con 16 km/h nos da un mayor alcance que los cinco km/h del automóvil.

Durante las horas pico, las velocidades promedio de los viajes en automóvil se reducen a menos de la mitad.

La accesibilidad potencial de este modo de transporte prácticamente desaparece.

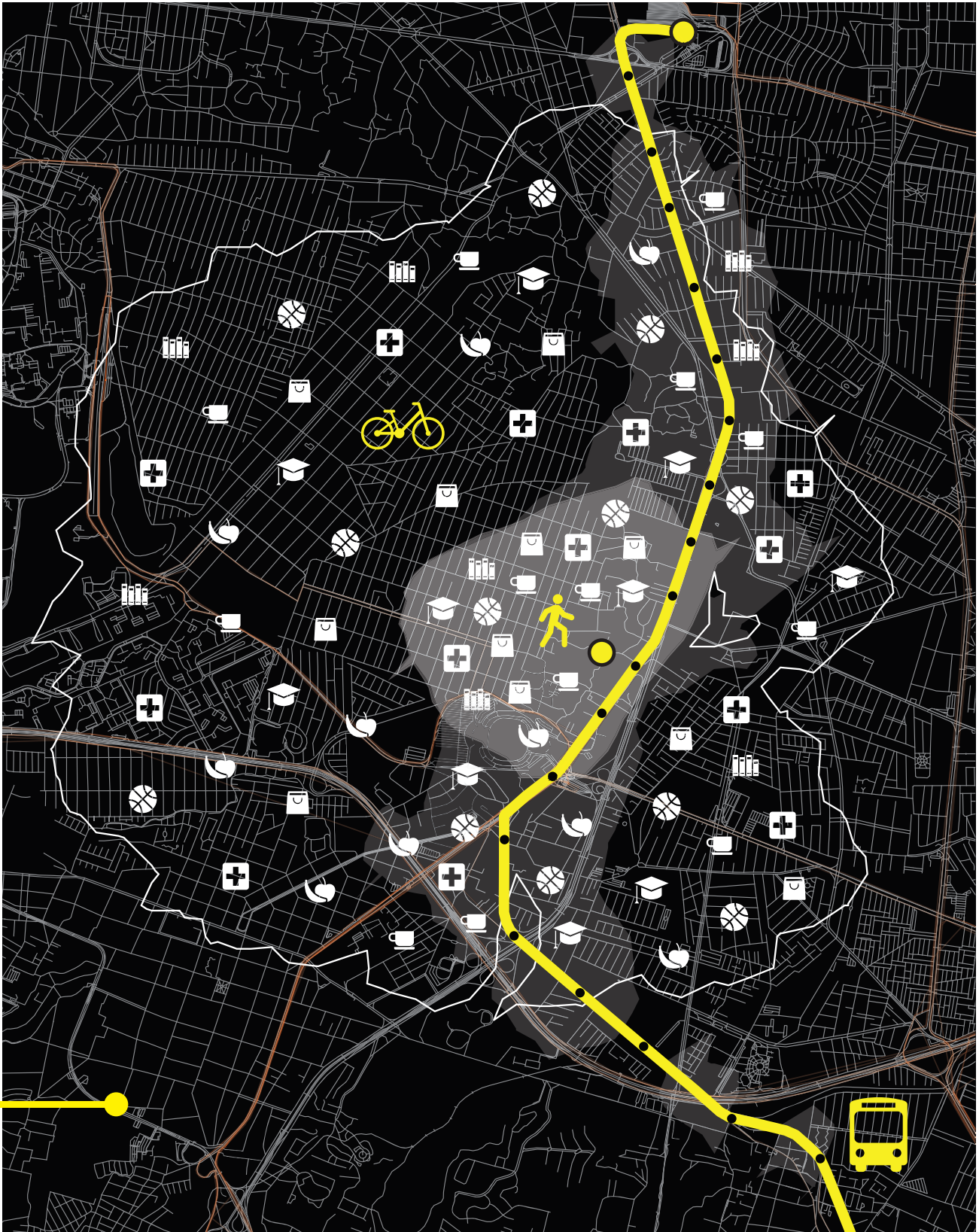
LA (IN)ACCESIBILIDAD EN LAS CIUDADES MEXICANAS

Los planeadores urbanos tradicionalmente se han esforzado en mejorar la movilidad, relacionándola con las grandes inversiones de infraestructura para el automóvil privado, que genera enormes costos sociales y ambientales. Una pieza clave para revertir esta tendencia encontrando soluciones a los problemas de congestión y a los excesivos tiempos invertidos en transportarnos, es reconocer que la movilidad sólo es un medio para lograr otros fines. Solemos tomar algún viaje ocasional por placer, pero generalmente, el transporte es una herramienta que nos ayuda a atravesar distancias hacia donde, realmente, queremos ir: la escuela, el trabajo, amigos, familia, una clínica de salud, un evento cultural o cualquiera de las numerosas oportunidades que concentran las ciudades. La facilidad para llegar a ciertos destinos y personas incide directamente en las posibilidades que tienen los habitantes de una ciudad para desarrollarse.

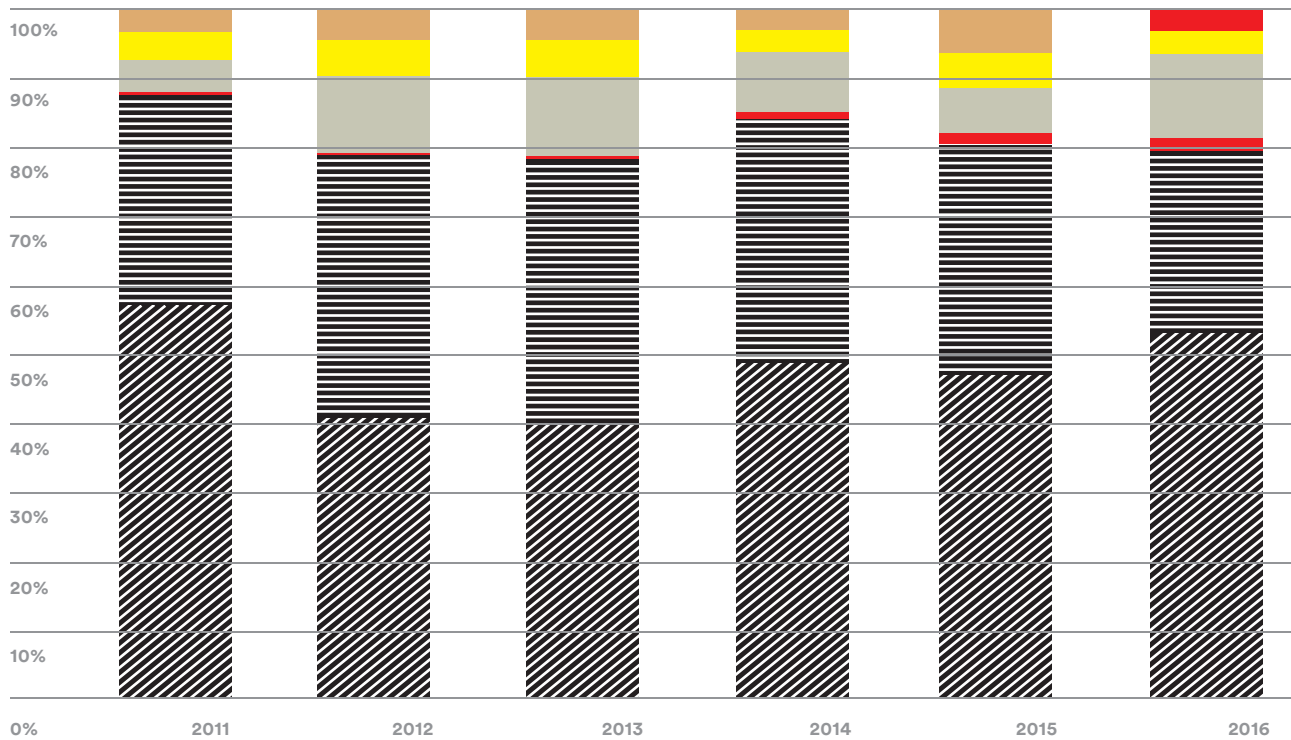
Entender las condiciones de acceso también es importante para mejorar las conexiones económicas de una ciudad, y hacer más eficiente el flujo de bienes y servicios que sustentan su economía. Para una empresa, por ejemplo, es fundamental gozar de una buena accesibilidad para los empleados, los consumidores, los socios potenciales, además de una gran diversidad

¿QUÉ ES ACCESIBILIDAD URBANA?

Es la facilidad para alcanzar destinos tales como vivienda, escuelas, hospitales y también personas. Esta varía en función de los modos de transporte disponibles y la forma urbana.



DISTRIBUCIÓN DE LOS RECURSOS FEDERALES INVERTIDOS EN PROYECTOS DE MOVILIDAD EN LAS ZONAS METROPOLITANAS DE MÉXICO (2011-2016).



Fuente. ITDP, 2017 con datos de SHCP.

- Transporte público
- Infraestructura peatonal
- Espacio público
- Infraestructura ciclista
- Pavimentación
- Infraestructura vial

de insumos y equipamientos. A pesar de que los avances en telecomunicaciones han mejorado drásticamente nuestra accesibilidad sin la necesidad de que tengamos que desplazarnos, las ciudades son la prueba de que la proximidad entre las personas continúa siendo fundamental para la generación de valor, particularmente en una economía basada en el conocimiento. El valor del suelo en los centros de las ciudades, donde un metro cuadrado llega a sumas exorbitantes refleja el valor económico que genera el acceso a otras personas y a la información que se transmite cara a cara.

Existe evidencia de que niveles bajos de accesibilidad urbana pueden, por ejemplo, restringir el área de búsqueda de trabajos e incrementa el costo de obtener educación. Esto afecta negativamente el desempeño económico de los individuos a largo plazo, contribuyendo al aislamiento social y a la desigualdad. Al pensar en acceso como nuestro objetivo, podemos considerar otras dimensiones como las barreras físicas, financieras, psicológicas o sociales, que pueden crear desigualdades en el alcance potencial que tienen los diferentes tipos de personas. Así, podemos diseñar políticas que mejoren la accesibilidad de una manera sostenible y equitativa.

Podríamos decir que en México tenemos cada vez más movilidad, pero no necesariamente más acceso. Cada vez viajamos mayores distancias e invertimos más tiempo en transportarnos, pero no necesariamente tenemos la capacidad de llegar a más o a mejores destinos. De hecho, las ciudades en México han seguido una tendencia de desarrollo urbano que ha contribuido negativamente a que las comunidades tengan un mejor nivel de accesibilidad y estas tendencias han sido magnificadas por las políticas de transporte y desarrollo urbano mantenidas en el país.

Por un lado, en México continuamos apostando a que el automóvil sea el modo de más acceso a largo plazo y hemos invertido la mayor parte de nuestros recursos en él. Sin embargo, las ciudades mexicanas están cada vez más congestionadas. Un caso emblemático es la Ciudad de México, hoy reconocida como la más congestionada del mundo (TomTom, 2018). Aquí, las velocidades promedio llegan a ser similares a andar a pie. El acceso potencial que provee el automóvil a sus ocupantes desaparece durante las horas

pico, cuando un gran número tiene que usarlo al mismo tiempo. También hay que considerar las externalidades negativas del uso inmoderado del automóvil, como un uso ineficiente del espacio, las emisiones de gases contaminantes, la segregación espacial de las comunidades, la destrucción del entorno y, por supuesto, los siniestros de tránsito. Estos costos recaen de manera desigual entre los habitantes de nuestras ciudades y no siempre en los usuarios de los automóviles.

El enfoque excesivo en la movilidad y la infraestructura ha afectado la accesibilidad en las principales zonas urbanas de México. Las obras viales y puentes a desnivel han segregado comunidades, al interrumpir las redes peatonales y, en general, han contribuido a un crecimiento urbano disperso, pensado exclusivamente para el viaje en automóvil y que ha olvidado a otros modos de transporte. Privilegiar al automóvil incrementando el acceso de aquellos que pueden pagar por uno, nos ha dejado ciudades altamente dependientes de él y condenadas a una accesibilidad limitada, si no optamos por tomar las medidas necesarias para revertir esta tendencia. Ensanchar avenidas y mejorar las vías para el auto, tiende a incrementar la congestión gracias a la demanda inducida, y mitiga los beneficios de acceso que pretendíamos adquirir, por lo que son inversiones costosas y con pocos beneficios desde un punto de vista social.

Al mismo tiempo, hemos invertido porcentajes muy bajos del presupuesto en transporte público, a pesar de que es un modo que cuenta con una enorme participación en las ciudades de México. En el 2016, de los fondos que reciben del gobierno federal, las áreas metropolitanas en México destinaron a este fin sólo el 3% de los recursos invertidos en movilidad. Los montos invertidos en infraestructura peatonal y ciclista, de igual forma, son muy bajos considerando la proporción de la población que los utiliza como la principal forma de transporte.

Además de los desaciertos en las políticas de movilidad, están las políticas que afectan la forma urbana y el uso del suelo. En las últimas décadas las políticas de desarrollo urbano y producción de vivienda han provocado ciudades cada vez más dispersas, con bloques de densidad desarticulados entre sí y desconectados de las redes de transporte.



Fotografía: Santiago Fernández. Zumpango, Estado de México

Es notable que hoy en día la mayor parte de la vivienda en México es construida para trabajadores formales que tienen acceso a créditos del INFONAVIT. El sistema de producción de vivienda al que están atados, dado que sus contribuciones son obligatorias, privilegia la construcción de vivienda en tierra de poco valor y ofrece opciones de muy mala calidad. Estamos edificando lejos de los centros económicos y culturales de las ciudades y no hemos considerado la accesibilidad de estas viviendas. El resultado en los peores casos es preocupante, ya que algunos de los fraccionamientos, financiados con créditos del INFONAVIT, han entrado en ciclos que combinan altos niveles de crimen y abandono de la vivienda. Las soluciones para mitigar este problema, como los perímetros de contención urbana, aún son limitadas y no han logrado revertir las tendencias de densificación en zonas con muy mala accesibilidad. El resultado ha sido que las ciudades en México se vuelvan cada vez más desiguales en sus niveles de vida.

Tampoco se ha considerado el impacto de la forma urbana de estas colonias en el proceso de planeación y diseño, a pesar de que es un elemento clave en la facilidad y comodidad que tienen las personas para moverse a los destinos que necesitan. Las calles están desconectadas, y los fraccionamientos están rodea-

dos por bardas que impiden cualquier permeabilidad. La necesidad de un uso de suelo mixto tampoco se toma en cuenta, como la necesidad de comercios y servicios a distancias cortas. Guerra (2015) encuentra evidencia de que la forma urbana de estos desarrollos incide en la dependencia de las personas hacia el automóvil, encareciendo y limitando las opciones de transporte a aquellos que no pueden, o no quieren conducir. Al mismo tiempo, la baja densidad hace inviable la implementación de sistemas de transporte público de calidad con una buena frecuencia, que haga posible prescindir de un automóvil o una moto.

Además de las desigualdades de ingreso, que limitan las opciones de movilidad para ciertos grupos, existen otras características que inciden de manera importante en la accesibilidad que disfruta cada uno. Entre ellas están las barreras físicas, que confinan a las personas con movilidad reducida a sus hogares, como banquetas discontinuas y cruces mal diseñados, que hoy son prácticamente la regla en las ciudades de México. También existen obstáculos sociales, que limitan el acceso a oportunidades de manera diferenciada de acuerdo al género de las personas. Hoy en día las mujeres gozan de una menor accesibilidad que los hombres debido, en parte, a que son particularmente vulnerables al acoso en sus desplazamientos diarios.

¿CÓMO MEJORAR LA ACCESIBILIDAD URBANA?

Podríamos pensar en recomendaciones generales para mejorar la accesibilidad urbana con enfoque en algunos de sus elementos principales.

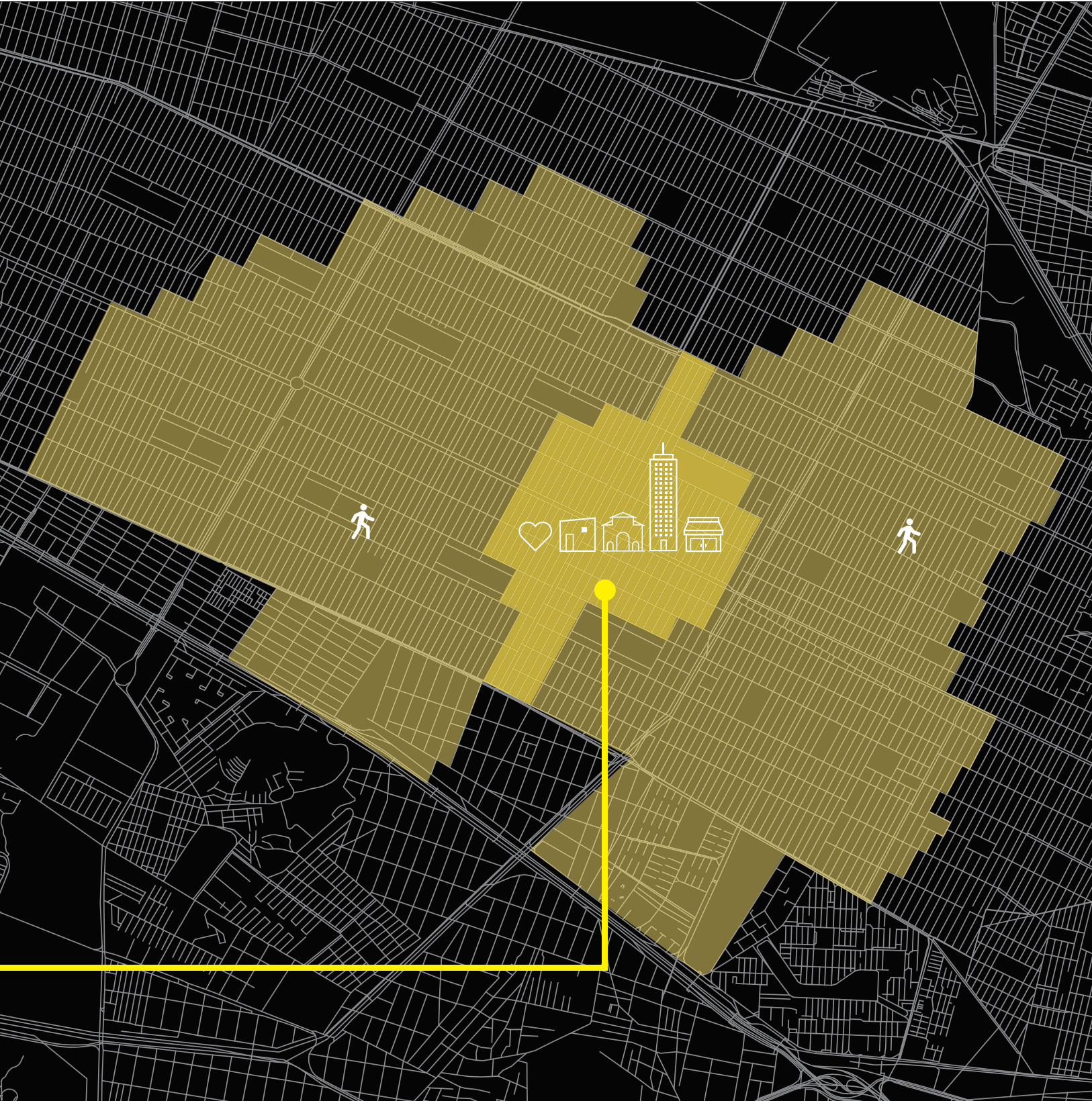
INVIRTAMOS EN MOVILIDAD SOSTENIBLE

Para mejorar el acceso, naturalmente podemos mejorar la movilidad incrementando la capacidad de las vías, pavimentando nuevos caminos, incentivando mayores velocidades o eliminando barreras físicas. Las ciudades congestionadas pudieran construir líneas de metro y aumentar la capacidad de su sistema de transporte masivo o peatonalizar avenidas centrales y hacerlas más agradables para caminar. También es posible mejorar los modos, haciéndolos más eficientes, rápidos y baratos. Los vehículos se pueden hacer cada vez más veloces, seguros, capaces y eficientes. Las nuevas tecnologías pueden facilitar la planificación del transporte y la experiencia del usuario, facilitándonos encontrar y llegar a más destinos. El reto está en buscar soluciones que sean sostenibles y equitativas.

Un enfoque de desarrollo sustentable implica que al mejorar la accesibilidad que disfrutamos hoy, no deberíamos incidir negativamente en la capacidad de disfrutar de las futuras generaciones, al menos del mismo nivel de acceso del que tenemos ahora. Por ello, habría

INTERSECCIÓN URBANA

La intersección en el acceso de las personas, es donde se generan las oportunidades de interacción e intercambio. Los planes urbanos deben buscar ampliar estas intersecciones en la medida de lo posible.



que tomar en cuenta que cada viaje que realizamos, además de los claros beneficios que trae, también genera costos, algunos de los cuales recaen en toda la sociedad, como en el uso del espacio, el desgaste de la red vial y otros impactos ambientales y sociales. Para garantizar que nuestro sistema de movilidad sea sostenible, es clave considerar los costos económicos, sociales y ambientales de cada modo, e impulsar la combinación que otorgue una mayor accesibilidad de una manera más eficiente.

Sabemos que los modos compartidos, por ejemplo, transportan a más personas con el mismo espacio y consumo de combustible, lo que se traduce en un menor costo social por cada viaje. Modos activos como la bicicleta o la caminata tienen otros beneficios asociados al también incentivar la actividad física y mejorar la salud de quienes lo hacen. Optimizar el acceso de manera sostenible implica estructurar nuestras ciudades alrededor de estos modos, pues nos ofrecen una mayor accesibilidad a un menor costo. Además de su eficiencia en términos absolutos, estos modos son más inclusivos, lo que significa que están disponibles para aquellos con menores ingresos, quienes dependen fuertemente de ellos para llegar a donde realizan sus actividades cotidianas.

ARTICULEMOS

“CIUDADES DE CORTAS DISTANCIAS”

Un elemento clave que, normalmente, no es considerado y que tiene una contribución única a la accesibilidad urbana es la distribución de los orígenes y destinos. Los orígenes y destinos se pueden acercar entre sí aumentando la densidad de la vivienda, los trabajos o los servicios. También podemos favorecer la mezcla entre los usos de suelo, para así reducir las distancias que se deben recorrer entre el hogar y el trabajo, la escuela, las compras o algún evento social. La proximidad de los destinos inciden directamente en nuestras decisiones sobre qué modo nos conviene más. Si las distancias son cortas, naturalmente es más viable que se convierta en una mejor opción caminar o pedalear en bicicleta y evitarle a la sociedad las afectaciones generadas por el uso del automóvil.

Históricamente hemos pensado en la movilidad y el desarrollo urbano, como entes separados y, por lo tanto, son operados por distintas agencias gubernamen-

tales con poca o nula coordinación. Sin embargo, ambos son elementos de un mismo sistema y funcionan juntos para proveer accesibilidad. El concepto de accesibilidad como una medida de proximidad o cercanía de un lugar o persona a otros, puede ser una herramienta clave para integrar de una manera exitosa la planeación del transporte y el desarrollo urbano. Una política de integración entre las políticas de movilidad y uso de suelo, puede dirigir la forma urbana hacia una que apoye a que el transporte público funcione de manera óptima y permita que la caminata y la bicicleta se conviertan en el eje de la movilidad urbana.

Nuestro país necesita encontrar un modelo de desarrollo que contribuya a mejorar la accesibilidad urbana de una manera sostenible y equitativa. Sin embargo, existen medidas que podemos tomar para garantizar que las ciudades generen mayores oportunidades para sus habitantes, mejorando su calidad de vida.

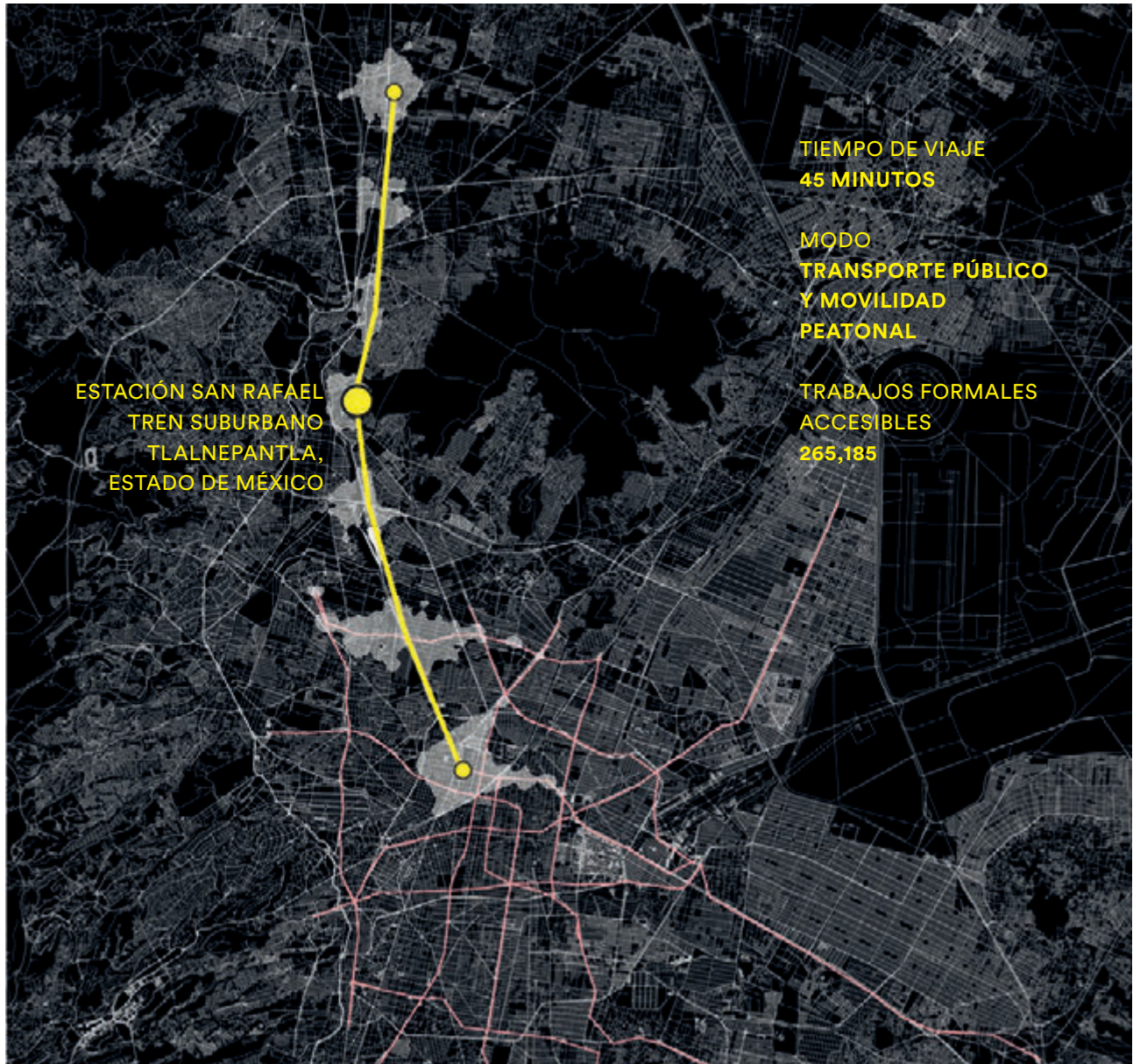
Diversas organizaciones y agencias gubernamentales, han reconocido el potencial de modelos de desarrollo urbano, como el *Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)*. El DOT sigue un conjunto de principios para promover la creación de vecindarios relativamente densos con una mezcla adecuada de usos de suelo y una infraestructura de transporte sostenible, como redes peatonales completas y adecuadas, redes ciclistas de bajo estrés y un espacio público seguro y atractivo. Los elementos que lo componen pretenden hacer viable el uso de la bicicleta y la caminata para realizar la mayor cantidad de actividades que hace una persona, además de hacer financieramente viable un transporte público de calidad, que provea una conexión a las oportunidades que da un área metropolitana.

ACCESO PARA TODOS

Garantizar equidad en el nivel de acceso requiere entender los elementos que limitan el alcance de cada persona o grupo y diseñar políticas específicas que cierren las brechas creadas. Entre otras políticas que no tienen que ver con el espacio, puede apoyar directamente a personas que tienen niveles de accesibilidad por debajo de un umbral determinado y garantizar estándares mínimos de acceso para algunos destinos necesarios. Si las barreras son financieras, se buscaría diseñar programas de subsidios focalizados al transporte, a través de pases descontados para el sistema de trans-

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE MASIVO Y EMPLEO

Ejemplo de accesibilidad potencial
a empleos desde la estación San Rafael
en el tren suburbano en Tlalnepantla,
Estado de México.



Fuente: Calculadora de accesibilidad urbana del ITDP con datos de INEGI, OSM y SEMOVI.

porte público.

Un elemento clave para mejorar la equidad supone asegurar que las vías peatonales están abiertas para todas las personas, considerando que pueden tener alguna limitación física. La caminata es la base de la movilidad urbana, y si no tomamos en cuenta las necesidades de algunas personas, estaremos limitando su libertad para desarrollarse como individuos. De igual forma, barreras relacionadas con el género de las personas pueden ser atacadas con campañas contra el acoso en el transporte público e intervenciones de infraestructura que mejoren el espacio público. Una forma de abordar las limitaciones individuales o psicológicas es capacitar a las personas en el uso de ciertos modos, como el transporte público o la bicicleta, de manera que puedan expandir su alcance geográfico y el número de destinos a su disposición. Estas medidas deben ser implementadas en conjunto con las intervenciones en la infraestructura de movilidad y desarrollo urbano, si queremos lograr niveles de acceso más equitativos.

Para aumentar la equidad en el acceso a la ciudad no nos podemos limitar a la movilidad, sino que tenemos que considerar la importancia de la ubicación de la vivienda, y la relación de estos dos elementos. Como parte de la naturaleza de las ciudades, una mayor accesibilidad se traduce en un aumento en el valor de la tierra. Mejoras a la movilidad y al espacio público, como ciclovías y calles más atractivas, pueden encarecer las rentas y expulsar a sus habitantes originales si no diseñamos políticas que mitiguen estos impactos. Es necesario lograr que las comunidades que hoy disfrutan de la ciudad puedan continuar haciéndolo, ya que reubicarse en zonas más alejadas resultará en sacrificar su nivel de acceso.

Existen numerosas políticas que han tenido éxito en mejorar la asequibilidad de las ciudades en otros lugares del mundo. El concepto de Vivienda Asequible Orientada al Transporte (VAOT), recoge un conjunto de políticas que tienen potencial de preservar el acceso de la vivienda en zonas centrales, favorecer la construcción de vivienda en zonas bien ubicadas y considerar la proximidad al transporte masivo. Entre estas políticas destacan el otorgar incentivos a los constructores para proveer vivienda bien ubicada, subsidios a la renta, o la creación de fideicomisos de tierra comunitaria que retengan la propiedad de la tierra y la arrienden a pre-

cios factibles para sus ocupantes actuales.

MEDIR EL ACCESO

Para mejorar la accesibilidad es necesario tener formas de medirla y de evaluar su progreso. Podemos utilizar métricas para medir la interacción entre la red de infraestructura de movilidad con la ubicación de las cosas. En ITDP hemos realizado mediciones de, por ejemplo, el número de personas que se encuentran a 800 metros de una estación de transporte masivo. Ciudades como Santiago o Londres, por otro lado, se han puesto metas tangibles de la cantidad de usuarios que están a una proximidad caminando de una red de metro.

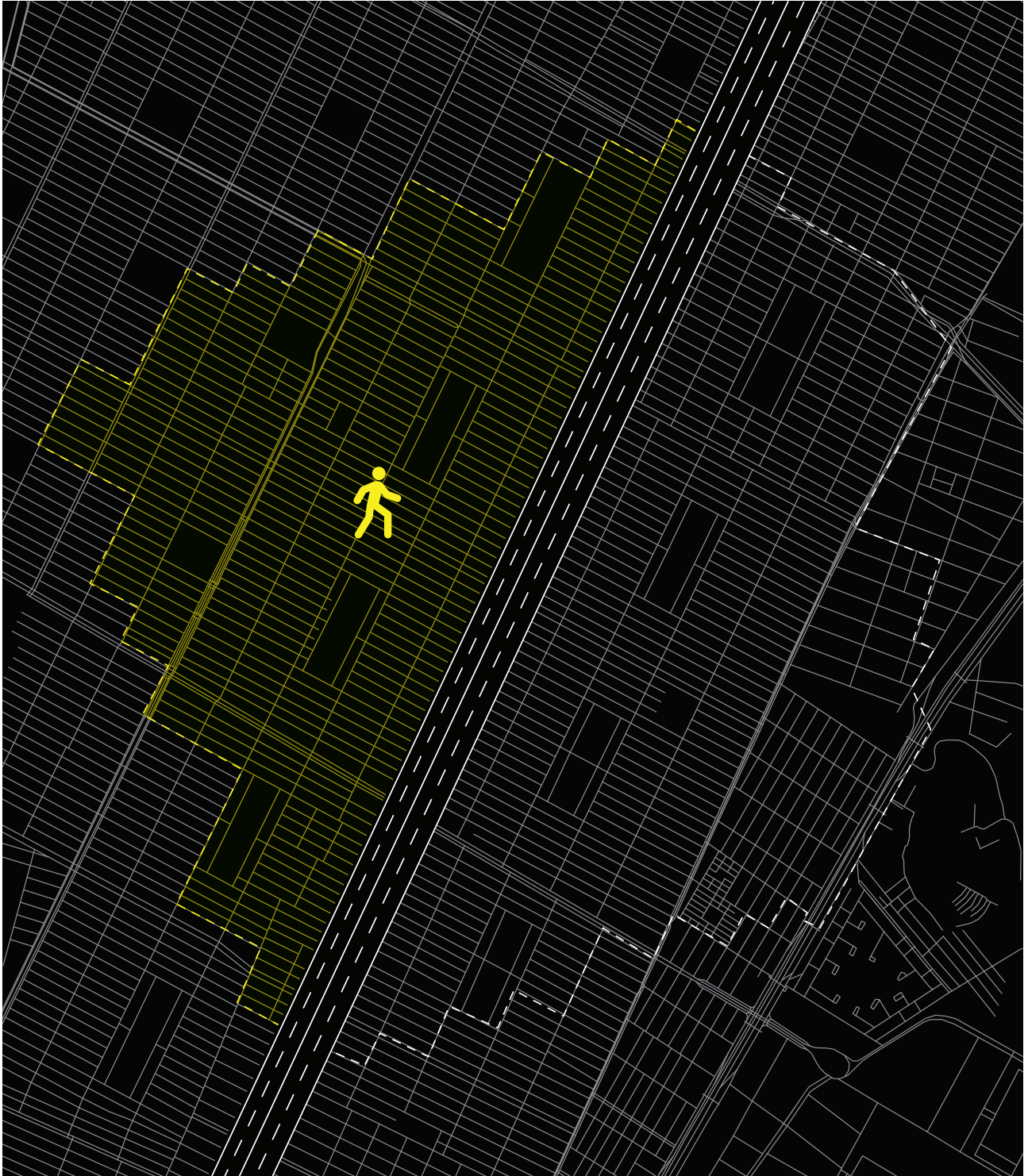
También es cuantificable la proximidad hacia puntos de interés y, por ejemplo, el número de ellos que podemos alcanzar en un tiempo determinado. Estas medidas, conocidas como “oportunidades acumuladas”, son particularmente útiles, ya que nos permiten visualizar la accesibilidad potencial que tiene un individuo en algún punto de la ciudad. Podemos trazar el alcance geográfico del que se dispone bajo diferentes modos, en un intervalo de tiempo determinado, o con la misma cantidad de dinero y evaluar el número y el valor de los destinos que están dentro de él.

Por supuesto, estos cálculos cuentan con limitaciones, como el hecho de que es complejo incorporar las características individuales. Es decir, podemos saber si los individuos lograrán llegar a los lugares dentro de un tiempo y costo razonable, pero no sabemos los destinos a los que realmente se dirigen. Existen métodos para evaluar la utilidad total de que los individuos cuenten con una gran variedad de opciones. A pesar de que estas medidas tienen limitaciones, sostienen ventajas importantes en comparación con las medidas tradicionales para evaluar la movilidad, como tiempos promedios de traslado, que sólo consideran la dimensión temporal.

¿CÓMO LOGRARLO?

Un creciente número de ciudades han incorporado medidas y objetivos de accesibilidad en su política pública. Estas ciudades han encontrado que esto puede contribuir a mejorar el desempeño económico y social de las políticas urbanas, en cuanto a planeación de transporte, inversión y operación. Los planeadores urbanos han implementado métricas de accesibi-

BARRERAS URBANAS Y ACCESIBILIDAD PEATONAL



Las vías de acceso controlado generan barreras urbanas que limitan el acceso a oportunidades que da la ciudad.

lidad en su planeación, ligadas a metas de mejora del desempeño económico e inclusión social en sus ciudades y los han incorporado formalmente a sus planes urbanos. Ciudades como Friburgo en Alemania o Singapur, han puesto en marcha planes urbanos que integran el transporte y el uso del suelo con objetivos específicos de mejorar el nivel de acceso para la población.

Pensar en la accesibilidad como objetivo abre la puerta hacia cambiar la conversación alrededor de posturas que han dominado los debates de movilidad urbana, para ayudar a identificar en quién recaen los costos y beneficios de nuevos proyectos y políticas. ¿Sería posible para un ciudadano común reconocer los beneficios de una propuesta de infraestructura en términos de la oportunidad de llegar a más trabajos en el mismo tiempo y costo? Este tipo de métricas en los procesos participativos pueden ayudar a comunicar de manera tangible a ciudadanos no expertos los beneficios de un proyecto, apoyando la evaluación de los impactos de distintas intervenciones y escenarios.

Es necesario que las nuevas políticas de uso de suelo y movilidad en las ciudades de México consideren la relación con la movilidad sostenible. El concepto de accesibilidad, puede ayudarnos a lograr este objetivo. Moverse hacia una perspectiva de accesibilidad representa retos, pero hay posibilidades de incremen-

tar los avances, al hacer comprensibles las políticas para sus beneficiarios. Falta desarrollar los mecanismos para facilitar la integración de la planeación urbana, los esquemas de financiamiento que pueden ser implementados, y el cómo incorporar la participación de la sociedad. Medidas puntuales incluirían implementar estándares mínimos de accesibilidad en las políticas de vivienda social. Esto se lograría a través de la modificación de las normas para dar subsidios de vivienda social, que ahora giran en torno a los perímetros de contención urbana (PCU), por aquellas que consideren estándares mínimos de accesibilidad a servicios básicos, como: escuelas, clínicas y comercios a distancias caminables. La necesidad de encontrar soluciones e invertir en vivienda de calidad para los millones de ciudadanos que no son derechohabientes de los grandes organismos de vivienda es clave si queremos proveer niveles de vida más dignos y equitativos en nuestras ciudades.

A pesar de que hay trabajo por hacer en la definición de políticas específicas y apropiadas para nuestro país, los planeadores urbanos y de transporte pueden considerar, al menos, si cada política aumenta la accesibilidad urbana en términos generales. Al pensar en accesibilidad como el objetivo, podemos empezar a pensar en cómo se “desempeñan” nuestras ciudades.



Fotografía: Santiago Fernández

CAPÍTULO 2

CoRe

Y LA CONSTRUCCIÓN COLECTIVA DE LA CIUDAD

Verónica Ortiz, Gonzalo Peón y Zara Snapp

La ciudad la construimos todos –por algo nos llaman ciudadanos–, aunque las motivaciones, responsabilidades y capacidades de influencia de cada persona, varían enormemente. Estas diferencias se deben, entre otras cosas, al sector en el que las personas se desenvuelven, ya sea el sector público, integrado por burócratas y políticos; la iniciativa privada, compuesta por empresas que tienen distintos intereses en asuntos urbanos; o el sector social, representado por individuos “a secas”, o por organizaciones de la sociedad civil (OSC) con agendas establecidas. En CoRe, desde hace más de dos años, participamos representantes de todos estos ámbitos en un diálogo constante, que nos permite articular proyectos con objetivos compartidos, relacionados a la equidad y a la sustentabilidad de las ciudades mexicanas, con énfasis en la Ciudad de México y sus zonas centrales. En este capítulo contaremos la historia de nuestro grupo.

HISTORIA DE CORE

El detonador del diálogo fue un proyecto inmobiliario asociado al Sistema de Actuación por Cooperación (SAC) Reforma Alameda. Su ubicación, en una zona que combina las mayores dotaciones de infraestructura cultural y de transporte de la ciudad y del país, con oportunidades de negocios y trabajo que atraen a enormes cantidades de personas todos los días, hace que su impacto sea mayúsculo. Necesariamente, lo que ocurra con dicho proyecto contribuirá a solucionar o a aumentar los problemas de la ciudad, como la congestión vehicular, el acceso a oportunidades de educación y empleo, el crecimiento económico y un largo etcétera. Por ello, Kaluz consideró que las decisiones en torno al proyecto debieran ser informadas por más que las tasas de rendimiento de inversión. Con esto en mente, se convocó a un gran número de expertos en temas urbanos, para discutir sobre los problemas de la Ciudad de México y así buscar soluciones a los mismos y ganar adeptos hacia una forma más equitativa y sustentable de hacer ciudad.

PRIMER AÑO: CORE FORO URBANO 2016

Nuestra primera tarea consistió en la organización del CoRe Foro Urbano, orientado a conocer el estado del arte del urbanismo en México y a acercar mejores prácticas internacionales que pudieran ser adaptadas al entorno local. Corresponsabilidad, la responsabilidad compartida entre gobierno, iniciativa privada y ciudadanía, fue el eje articulador de los contenidos, muy en sintonía de la razón de ser del grupo CoRe. En la curaduría de ponentes y temas participamos todos los integrantes del grupo siendo encabezada por Jose Castillo. La combinación de mesas de discusión y presentaciones magistrales y la selección de participantes, se hicieron con un doble propósito, presentar contenidos pertinentes y atractivos y evangelizar a actores clave de la iniciativa privada y del gobierno, para la construcción de ciudades para la gente, donde personas y negocios puedan desarrollarse de manera equitativa y sustentable.

"Antes que otra cosa, es importante que los políticos sean capaces de imaginar la ciudad que queremos para nuestros hijos y nietos", Jan Gehl.

Jan Gehl, arquitecto y pensador urbano que acuñó la premisa ciudades para las personas, fue uno de los conferencistas más destacados en la primera edición del Foro.

Gehl expuso detalladamente el caso de Copenhague, como un ejemplo a seguir en términos de transformación urbana. Desde 1962, momento en que la ciudad pasaba por una crisis de congestión vehicular, Copenhague se propuso mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, con una planeación e implementación de políticas acordes con este principio.

La transformación no ocurrió de la noche a la mañana, sino en cuatro fases principales que dieron como resultado una reducción radical del uso del auto.

HISTORIA DEL CAMBIO URBANO EN COPENHAGUE

1980

Se rediseñaron vías enfocándose, exclusivamente, en los peatones.

1980-2000

Se sustituyó el espacio de estacionamiento para el auto transformándolo en espacio público dedicado a la reunión y a la convivencia.

2000-2009

Se promovió a la ciudad como un espacio de recreación.

2009

Se implementó una red de infraestructura ciclista, que continúa ampliándose con los años, además de espacio peatonal y el refuerzo integral de transporte público.

Fuente: Jan Gehl en CoRe Foro Urbano, 2016.



Jan Gehl en CoRe Foro Urbano, 2016.
Fotografía: Zimat

A partir de la referencia de Copenhague, la Ciudad de México puede hacer uso de esta experiencia para consolidar su trayectoria hacia una urbe más humana. Nuestra ciudad ha avanzado en temas de movilidad sustentable desde la primera visita de Gehl a México; sin embargo, es indispensable contar con visión y voluntad política, con recursos económicos y con la participación de la sociedad civil y del sector privado para garantizar esta deseada transformación.

En ese sentido, Gehl cerró su intervención promoviendo expectativas alentadoras, "si Tokio está ubicada en el número cinco de las ciudades más habitables, México tiene grandes posibilidades" (CoRe Foro Urbano,

2016).

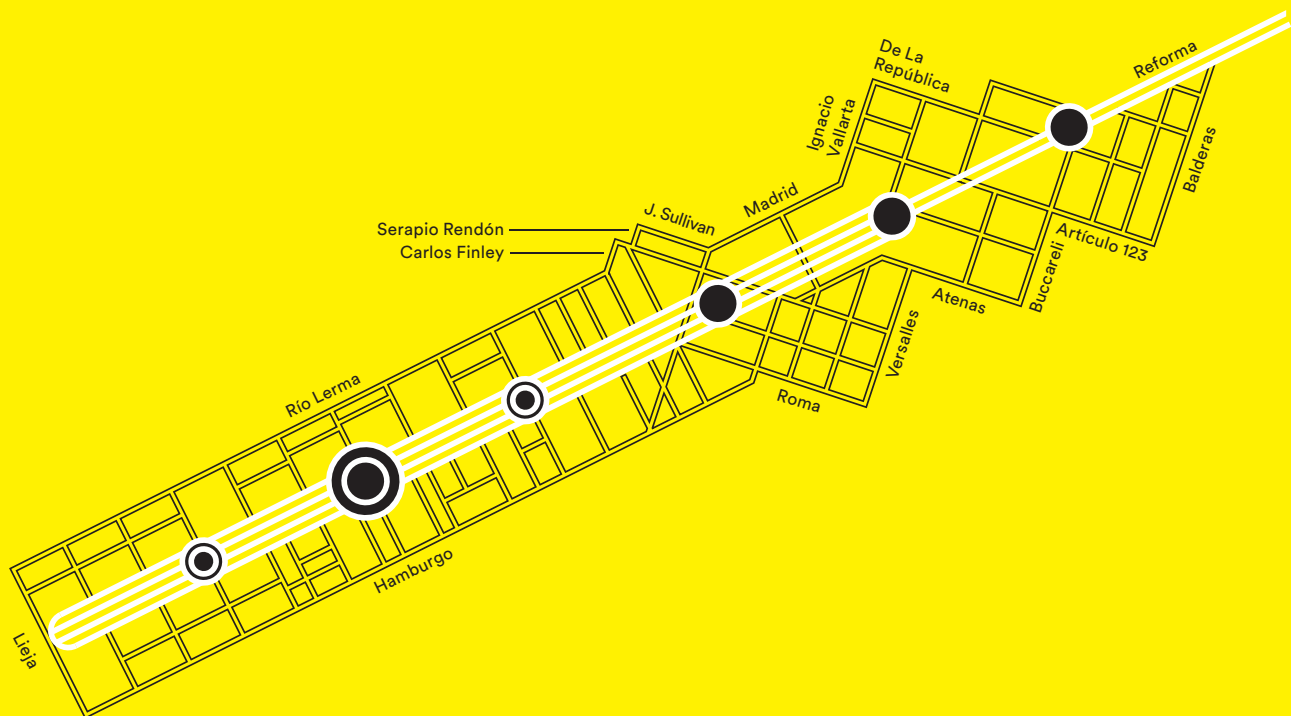
El primer CoRe Foro Urbano también sirvió para presentar a los finalistas del concurso *Menos Cajones, Más Ciudad*, enfocado en hacer patente la necesidad de transformar la regulación de los estacionamientos de automóviles. El concurso y el foro detonaron la conciencia sobre el uso del suelo construido en la ciudad y promovieron que su utilización genere mayores beneficios sociales, ambientales y económicos, que contrasten con los efectos negativos generados por los estacionamientos de coches, como el tráfico inducido y la contaminación del aire, o el encarecimiento del suelo dedicado a la vivienda, comercio y oficina.



Finalistas del concurso *Menos Cajones, Más Ciudad*
Fotografía: ITDP, México

POLÍGONO DE UBICACIÓN

Los equipos interdisciplinarios presentarán propuestas de reutilización de espacios actualmente destinados a estacionamientos construidos dentro del polígono delimitado por el Circuito Interior Melchor Ocampo al sur-poniente y la calle Hidalgo al norte, así como dos cuadras a los costados de Paseo de la Reforma.



ESTACIONAMIENTOS DE COCHES Y LA REGULACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO 2007–2018

2007

ITDP identifica el enorme impacto negativo en gestión de la demanda que tienen reglas obsoletas de estacionamiento en la vía e inicia una revisión de problemas y soluciones para su gestión en las colonias Condesa y Polanco.

2008

ITDP lleva a cabo el primer estudio de gestión de estacionamiento y lo presenta a la Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI ahora SEMOVI) y a la Policía de Tránsito.

2009

ITDP lleva a cabo estudios adicionales sobre el uso de la acera en la Ciudad de México. Mostrando la falta de equidad y la ineficiencia causadas por las normas de estacionamiento vigentes.

2010

El Fondo para la Prosperidad del Reino Unido destina a ITDP uno de sus primeros financiamientos en México para iniciar un análisis más profundo alrededor del estacionamiento.

Michael Repogle, fundador de ITDP lidera un curso para tomadores de decisiones, sobre gestión de la demanda enfocado en gestión del estacionamiento.

2011

El Plan Verde se trata de una estrategia de desarrollo sustentable a 15 años y se presenta como una inversión anual de 1 billón de pesos que incluye una reforma a las normas de estacionamiento siguiendo las recomendaciones de ITDP.

2012

La Ciudad de México lanza el programa más sofisticado de parquímetros multiespacio en Polanco, ecoParq, con acceso a expertos internacionales y apoyo de ITDP.

2013

Una nueva conversación se abre en el discurso público: la reforma en estacionamiento fuera de la vía.

La Ciudad de México gana el Premio de Transporte Sustentable y el jefe de gobierno, Marcelo Ebrard, junto con el secretario de la entonces SETRAVI y la Secretaría de Medio Ambiente, asisten a la ceremonia de premiación en Washington, D. C.

2014

ITDP lanza un nuevo estudio: *Menos Cajones, Más Ciudad* con el apoyo del Fondo para la Prosperidad del Reino Unido en cooperación con la SEDUVI.

El reporte muestra que más del 40% del área en edificios de la Ciudad de México está destinada a espacios de estacionamiento, más alto que ningún otro uso de suelo, incluyendo el de vivienda. El estudio le da un giro a la conversación y la Ciudad de México se inspira en la reforma de estacionamiento de São Paulo, Brasil.

2015

ITDP argumenta a favor de un cambio total de dirección en la ley de estacionamientos vigente y presenta una propuesta de Reforma a la Ley de Estacionamiento en Construcciones a SEDUVI. Sin embargo, la conversación se detiene.

2016

El ITDP, el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) y CoRe, lanzan un concurso para repensar el uso de espacios de estacionamiento en la zona central de la ciudad. El concurso reúne al sector privado, organizaciones de la sociedad civil y a un jurado multidisciplinario de miembros de prestigio: arquitectos, urbanistas, economistas y expertos en política pública.

Los proyectos finalistas se presentan en el marco de la 1a edición de CoRe Foro Urbano, y replantean el espacio de estacionamientos privados para un centro cultural y educativo, enfocado en artes visuales, y un espacio de usos mixtos con vivienda, trabajo de oficina integrado (*coworking*) y facilidades recreativas.

2017

CoRe ayuda a promover la propuesta de cambio de regulación de estacionamientos con tomadores de decisiones e interesados en la regulación de estacionamientos del sector privado y los principales partidos políticos.

El jefe de gobierno de la Ciudad de México, Miguel A. Mancera, en la premiación del concurso *Menos Cajones, Más Ciudad*, anuncia la necesidad de reformar la norma vigente de estacionamiento, como parte de su estrategia de movilidad y desarrollo para una ciudad más centrada en las personas. La nueva norma es aprobada como ley en julio, y se plantea la creación de un fondo para cobrar cuotas por espacios de estacionamiento construidos en un desarrollo sobre los máximos propuestos hasta un límite definitivo.

2018

La labor de divulgación de CoRe Foro Urbano contribuye a que desarrolladores inmobiliarios con gran influencia apoyen la reforma e inicien un proceso de adaptación a sus planes para construir desarrollos más eficientes y centrados en las personas. La implementación es continua, con el compromiso de utilizar las ganancias generadas para financiar transporte sustentable. ITDP calcula que la reforma a la ley de construcción de estacionamiento dé como resultado que se dejen de construir entre 11,000 a 17,000 autos privados cada año en la vía pública.

SEGUNDO CORE FORO URBANO, 2017

El segundo CoRe Foro Urbano estuvo cercano a continuar con la línea iniciada en su primera edición. Se trataba de seguir profundizando en corresponsabilidad en la construcción de ciudades y tejer sobre los logros relacionados con el cambio en la norma técnica de estacionamientos del reglamento de construcciones, para dar nuevas batallas orientadas a que el acceso a oportunidades que da la ciudad sea más equitativo y sustentable. Pero el suelo se movió. Muchos en la Ciudad de México perdimos nuestras casas y a nuestros seres queridos, mientras recuperamos una pasión por la solidaridad y el apoyo a nuestros vecinos. El 19 de septiembre del 2017 también cambió el programa de CoRe, reforzando la necesidad de influir en el desarrollo y la transformación de la ciudad.

CoRe Foro Urbano en el año dos fue una edición sensible y capaz de capitalizar los temas urbanos ante la contingencia. Jose Castillo habló sobre la oportunidad

histórica para repensar el compromiso social de la transformación urbana, “construyamos evidencia para la reconstrucción”, fueron sus palabras.

En esta misma línea, Daniel Martínez-Valle recordó, “hoy, más que nunca, los ciudadanos estamos llamados a reimaginar y reconstruir la ciudad, a partir de la generación de nuevas formas de civilidad y participación”.

Con diversas preguntas pertinentes se abrieron cuatro ejes de diálogo: reimaginar la reconstrucción, que daba cuenta de los siguientes pasos indispensables para que fuera una reconstrucción sólida. Corresponsabilidad y ciudad, que hacía énfasis en la reflexión alrededor del rol de la ciudadanía como un agente de cambio. Ciudad humana, ciudad resiliente, que exploraba la relación armónica entre infraestructura de emergencia y calidad urbana, además del elemento urbano en la reactivación de la cotidianidad. Y, finalmente, visión y ciudad, que implicaba repensar nuevos modelos de ciudad y de vivienda, así como marcos regulatorios y financieros innovadores.



CoRe Foro Urbano, 2017.
Fotografía: Zimat

EJES DE TRABAJO 2017

1

REIMAGINAR LA RECONSTRUCCIÓN

- Experiencias y aprendizajes 19s.
- Medidas, normativas y acciones.
- Papel de la sociedad civil, el gobierno y el sector privado.
- Rendición de cuentas y participación.
- Prevención, preparación y manejo de riesgos.

¿En qué tipos de políticas públicas y medidas de mitigación tenemos que pensar?

¿Puede el 19S ayudarnos a repensar la ciudad?

2

CORRESPONSABILIDAD Y CIUDAD

¿Qué rol juega la ciudadanía?

¿Cómo podemos repensar la ciudad para favorecer un entorno urbano más equitativo e inclusivo?

¿Cómo evaluamos, monitoreamos, comunicamos e incidimos sobre la política pública y la toma de decisiones de la ciudad?

¿Qué impactos tiene la corrupción e impunidad sobre los procesos de regeneración y dinámicas urbanas?

3

CIUDAD HUMANA/CIUDAD RESILIENTE

¿Qué es una ciudad humana y resiliente? CDMX y 19S.

Balance entre infraestructura de emergencia y calidad urbana.

El elemento humano. Reactivación de la cotidianidad urbana.

¿Cómo dialogan las problemáticas sociales y el entorno construido?

¿Quién paga, quién decide, quién se beneficia?

4

VISIÓN Y CIUDAD

¿Cómo construir una visión de ciudad?

¿Qué ciudad queremos para el futuro?

-
- Repensar los modelos de ciudad y experiencia urbana.
 - Un entorno urbano flexible y adaptable.
 - Nuevos modelos de vivienda y desarrollo urbano.
 - Marcos regulatorios y financieros innovadores.

¿Puede la ciudad ser un laboratorio urbano?

Pintura: Fanny Rabel, (1922—2008), *El tragafuegos*, 1955



CAPÍTULO 3

EL NEGOCIO DEL CAMBIO URBANO

Patricia Brown

Con la pluma fuente colocada sobre la carta miró hacia arriba, “él nunca estará de acuerdo con esto”, dijo. Mi respuesta fue “inténtenos, por lo menos”. Con eso, Sir John Egan, el entonces presidente del *Central London Partnership* (CLP) y CEO de la Autoridad Británica de Aeropuertos (*British Airports Authority*), firmó la carta para Lord Marshall, uno de sus colegas empresarios.

La carta a Colin Marshall, presidente de British Airways, era una solicitud de aproximadamente quince viajes gratis a Nueva York para CLP. John tenía razón, no lo logramos; bueno, al menos no todos. En su lugar, BA nos dio diez viajes, permitiéndonos que un grupo de colegas de los sectores público y privado hicieran un viaje a la “ciudad gemela” de Londres para estudiar la exitosa red de Distritos de Mejora Empresarial (*Business Improvement Districts - BID*).

Esta visita, que eventualmente sucedió en julio de 2000, ayudó a sentar las bases de una nueva forma de trabajar –tanto en Londres como en todo el Reino Unido– entre los sectores público y privado.



Cruce diagonal en Oxford Circus, financiado por varios socios, incluyendo los propietarios y la Secretaría de Transporte de Londres, y apoyado por New West End Company, el BID de la zona. Es un ejemplo de cómo el trabajo en conjunto entre los sectores público y privado pueden crear un ambiente amigable para los peatones.

Sin embargo, ¿cuál sería la razón para que dos de los principales líderes empresariales del Reino Unido se molestaran en destinar su valioso tiempo a esto? Primero, debemos pensar en algunos años atrás -hacia 1997- cuando un grupo de líderes empresariales observaron detenida y fríamente el corazón de la capital británica y sintieron que necesitaba un poco de atención.

¿Tenía Londres lo que se requiere para permanecer como una ciudad exitosa, una que aún atrajera a la gente talentosa para vivir y trabajar, así como a sus visitantes? ¿Tenía las condiciones necesarias para darle a los negocios existentes las mejores posibilidades de éxito o de atraer inversión? Marshall, ya presidente en ese entonces de la Agencia Interior de Inversión (*London's Inward Investment Agency*) y Egan, también presidente del Consejo Turístico de Londres (*London Tourist Board*), sabían que ese Londres no podría ser complaciente. Otros estuvieron de acuerdo; a menos que se le prestara atención, la ciudad podría quedar rezagada frente a otras ciudades que le pisaban los talones, tanto como destinos empresariales como centros turísticos.

Para lograr esta nueva visión, los negocios debían vincularse con las personas encargadas de manejar la ciudad -las agencias públicas- para encontrar las formas de

trabajar juntos para mantener a Londres de pie. Ahí nació *Central London Partnership* (CLP) una asociación público-privada enfocada en el centro de Londres. CLP reunió a altos líderes de diversos sectores, todos con el interés común en el futuro de la ciudad -desde el gobierno local y central, hasta los líderes insignia de la hospitalidad y cultura, servicios financieros y universidades, dueños de *retail* y teatros, transportistas y la policía- para tomar las acciones necesarias para sostener y mejorar la ciudad de Londres.

Las acciones y prioridades de CLP se determinaron en el primer *Plan de acción para el centro de Londres* (*Action Plan for Central London*), publicado en 1998. Este plan fue el fruto de un proceso de amplia participación de cientos de organizaciones de los sectores público, privado y sociedad civil, para determinar lo que ellos -y, por lo tanto, Londres- necesitaban para continuar en la trayectoria exitosa hacia ser una de las ciudades líderes del mundo.

Regresemos a Nueva York y a esos vuelos. El plan de acción de 1998 hablaba de mejorar el entorno urbano de Londres como una prioridad clave, con medidas tales como mejorar el paisaje urbano a nivel de calle, reducir la dependencia del automóvil, manejar eficientemente los residuos y ordenar las obras en la vía



Antes y después de Trafalgar Square; una de las campañas dirigidas por el *Central London Partnership*, a través de la cual se creó un grupo de cabildo. CLP cabildó para asegurar que –a pesar de cierta oposición– se cumplirán los planes de peatonalizar este espacio público conocido mundialmente, para convertirlo en un espacio más amable con los peatones.
Fotografías: Patricia Brown y Nancy Ruth Sharp

pública, para proporcionar una sensación de seguridad y acogimiento; en general, convertir el espacio público en un mejor lugar para caminar y entretenerse. Con el sector privado listo para invertir en ello, empezamos a desarrollar alianzas voluntarias para aprovechar las oportunidades. Sin embargo, era obvio que necesitábamos una manera sostenible y justa de crecer, a través de financiamiento y mecanismos de gestión.

Los *Distritos de Mejora Empresarial (Business Improvement Districts - BID)* parecían una buena apuesta. Este modelo de gestión urbana inició en Canadá, rápidamente expandiéndose a Estados Unidos, especialmente a Nueva York. En resumen, los BID trabajan por sector en un área comercial definida, la cual ha aceptado pagar una proporción de impuestos adicional. Si la mayoría está de acuerdo, los recursos recaudados se usan para mejorar, gestionar y promover el distrito, y algunos BID se convierten en importantes entidades de desarrollo económico.

¿Qué mejor manera de explorar su potencial como modelo de gestión urbana, traducible a Londres, que probando? El viaje fue todo un éxito, aprendimos muchísimo, y nos abrió los ojos y la mente en muchos aspectos de cómo hacer ciudad. Los BID parecían la solución perfecta para zonas del distrito central de negocios de Londres, a pesar de que no existía un mecanismo formal o marco jurídico para su creación.

No obstante, con el entusiasmo a tope por la experiencia en Nueva York, llamamos la atención del gobierno central, lo cual se tradujo en una invitación a licitar el financiamiento para probar el modelo. Esto llevó al establecimiento de la iniciativa *The Circle (El Círculo)*, el paraguas de cinco alianzas piloto similares a un BID, respaldadas por 5 millones de libras del gobierno central, contra un apalancamiento de 2:1 en fondos privados.

El aprendizaje Londres / Nueva York continuó con la *Alianza por el centro de Nueva York (Alliance for Downtown New York)* –el BID más grande en Estados Unidos– formalizando una alianza con CLP, adscribiendo personal para breves estancias con el objetivo de adquirir experiencia. Como anteriormente, los vuelos fueron cortesía de British Airways, con alojamiento provisto gratuitamente por los socios de CLP

dedicados a la hospitalidad.

Los cinco proyectos piloto trabajaron de cerca para compartir el aprendizaje –experiencias buenas y malas– y divulgaron dichos aprendizajes con otras áreas que empezaron a experimentar con BIDs piloto. Desarrollamos guías de mejores prácticas en aspectos del proceso tales como asuntos legales.

A lo largo del camino, nuestros proyectos piloto cometieron algunos errores, la mayoría por querer acelerarse. Uno de ellos tenía la obsesión de entregar un sitio web demasiado complicado, antes de que los aspectos básicos estuvieran definidos. Algunos sobreprometieron. La construcción de relaciones toma tiempo y confianza, las cosas no deben acelerarse, ya que puede frustrar al sector privado; a algunos les tomó tiempo entender cómo trabajar en colaboración y encontrar el punto medio. Con tantos aspectos dependiendo del liderazgo y la gobernanza correctos, encontrar el capital humano adecuado era –y aún es– esencial.

Cuatro años después se estableció la legislación para poner en práctica los BID y todos nuestros BID ganaron sus votaciones en 2005. Desde entonces, se han creado más de 300 BID en el Reino Unido; en Londres, añaden decenas de millones de libras esterlinas del sector privado cada año.

Las áreas con BIDs en operación tienen una relación mucho más directa con el gobierno local y ayudan a dirigir el destino de sus distritos de una manera más focalizada. Además, son el pegamento que hace que muchos partidos trabajen de manera conjunta en varios aspectos del desarrollo de Londres. Los BID eficientes son buenos cabilderos y, frecuentemente atraen inversión significativa del sector público para complementar con inversión privada y solucionar problemáticas locales. Son un mecanismo para pensar en las necesidades generales de un distrito y dibujar su futuro.

Sin embargo, los BID no son la panacea y han fracasado cuando se han establecido en el lugar incorrecto por las razones equivocadas. No todas las áreas pueden sostener un BID, si el negocio de base no es fuerte para proveer ingresos suficientes. Después de casi veinte años, me preocupa que no tengamos el liderazgo suficiente para tomar ciertos retos y complejidades de los BID más grandes o para ser líderes creativos de

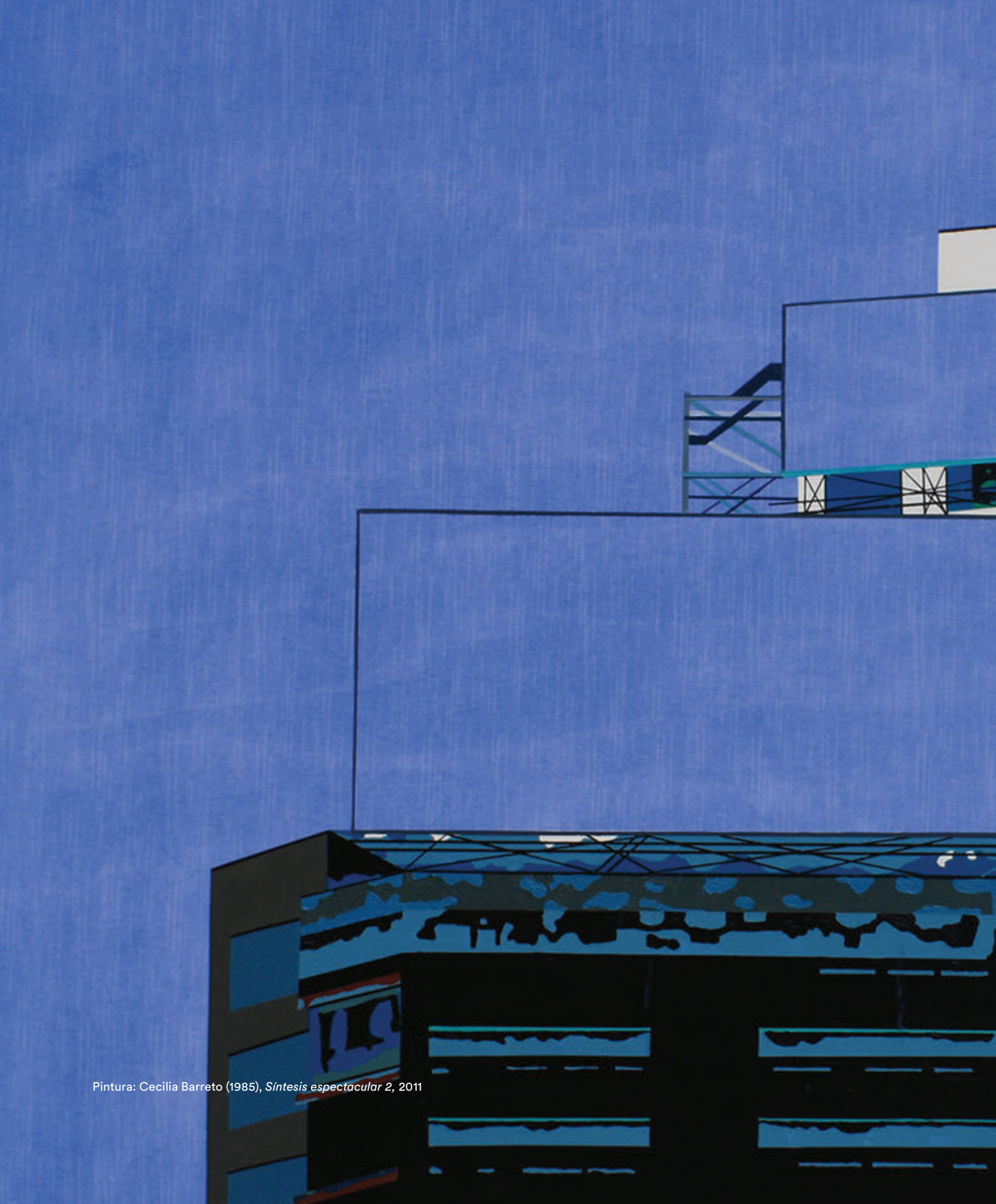
frente a los desafíos urbanos, sin importar el tamaño. Dado que el éxito de un BID se mide por el mejoramiento de una zona, frecuentemente trae consigo el incremento de las rentas; ya que los BID acogen la noción positiva del *placemaking* (creación de un lugar) que ha sujetado a nuestras ciudades, la combinación puede fácilmente convertirse en gentrificación. Mientras que algunos negocios y servicios son desplazados, se ha generado resistencia hacia los BID en ciertas zonas. Por lo tanto, los BID no pueden ser considerados responsables de las fuerzas económicas y de los mercados globales. Los BID tienen la ventaja de poder examinar a fondo las necesidades y matices de un barrio y su comunidad, actuando rápidamente para solventar las necesidades locales.

CLP ha hecho mucho más que implementar *Distritos de mejora empresarial (Business Improvement Districts - BID)*. Sin embargo, son parte de su legado y el testamento perfecto de cómo el sector privado actuó para proveer un ímpetu fresco a la renovación cívica, además de demostrar lo que se puede lograr a través del poder de las asociaciones público-privadas.

Sistema de navegación peatonal legible de Londres – uno de los proyectos promovidos por la *Central London Partnership* como parte de su aspiración a hacer de Londres una ciudad más amigable con los peatones. Los negocios apoyaron fuertemente el sistema y pagaron por implementarlo en ciertas partes de la ciudad.



Fotografía: Patricia Brown y Nancy Ruth Sharp



Pintura: Cecilia Barreto (1985), *Síntesis espectacular 2*, 2011



CAPÍTULO 4

VIVIENDA, CIUDAD Y ACCESO

Entrevista a Paavo Monkkonen

¿Cuál es tu relación con México? ¿De dónde viene tu interés en el país y sus ciudades?

Nací y crecí en Los Ángeles, California, en donde asistí a una primaria bilingüe. Así que desde joven, aprendí a hablar español y conocí la cultura de México. Después de un viaje largo a este país estando en la universidad, decidí irme a vivir al D. F., donde di clases de inglés. Me fascinó la ciudad y allí conocí a mi esposa. Cuando empecé mis estudios de posgrado en UCLA ya tenía la idea de estudiar temas sobre desarrollo y urbanismo en México y como mi esposa vivía en Tijuana, podía visitarla los fines de semana. Finalmente he logrado el estatus de residente permanente en México y voy a empezar los trámites para ser ciudadano este año.

¿Cómo se define “vivienda asequible” en México? ¿El concepto está determinado de acuerdo con leyes o reglamentos? ¿Cómo deberíamos definir, ¿en función de ingresos medidos en salarios mínimos o en función del precio de la unidad? ¿Qué criterios, además de la asequibilidad, deberían tomarse en cuenta para definir políticas públicas de vivienda?

El término ‘vivienda asequible’ es problemático en general, porque para una familia que no tiene ingresos, ninguna vivienda es asequible. Es mejor usar el concepto de la asequibilidad. Así podemos decidir, como sociedad, qué porcentaje de sus ingresos debería de pagar una familia para una vivienda digna. La métrica más común es que si alguien paga más de 30% de su ingreso en renta, se encuentra en una situación de inasequibilidad. El concepto de asequibilidad también se complica porque el precio de una vivienda refleja muchas cosas, no sólo la vivienda en sí, sino su ubicación en la ciudad y las características de la colonia.

En México, la asequibilidad de la vivienda es un tema complicado, porque los mexicanos tienen el derecho a la vivienda. Pero ¿a qué tipo de vivienda tienen derecho? Esto no está establecido y como hemos visto en los últimos años, hay casas tan pequeñas y mal ubicadas que nadie las quiere.

Otra complicación de la política de vivienda en México, es que muchos le dicen vivienda social a las casas que se compran con créditos del INFONAVIT. Pero su sistema es muy diferente a lo que se entiende como vivienda social en la mayoría de los países del mundo. La vivienda social implica un subsidio importante dirigido a las viviendas de quienes están por debajo del promedio en ingresos. Muchas veces es vivienda rentada, donde las familias pagan un porcentaje de sus ingresos, no una renta fija.

Una diferencia clave entre la mayoría de los sistemas y el INFONAVIT es que el dinero de los créditos de INFONAVIT es de los mismos derechohabientes, no viene de fondos públicos. La idea de la vivienda social es que se financie por el gobierno como una ayuda a quienes no tienen recursos. En México, sí existen los subsidios a la vivienda y, últimamente, son más que antes, pero son insuficientes frente a las necesidades y, en general, están vinculados con los créditos INFONAVIT.

¿Cómo se relacionan estos criterios con las políticas de vivienda promovidas por el estado mexicano en los últimos 30 años?

La política de vivienda en México no prioriza la asequibilidad de la vivienda y no prioriza el apoyo con subsidios a los que menos dinero tienen. En gran parte, el papel que hace fuerte al INFONAVIT es el de canalizar las contribuciones obligatorias de sus derechohabientes a créditos de vivienda para casas nuevas.

A finales de los ochenta, tomaron la decisión de convertir al INFONAVIT en un banco de hipotecas en vez de un proveedor de vivienda. Aunque hubo algunas mejoras a la institución a principios de los 90, generaron un modelo de créditos de vivienda y desarrollos privados que explotó en los años dos mil. Ahora va a ser muy difícil cambiar el modelo, en parte por el flujo continuo de dinero y lo que representa del PIB. No han podido generar vivienda en renta dentro del sistema de INFONAVIT y, en vez de promover pies de casa que les podría funcionar a mucha gente, requieren casas terminadas.

Un problema importante con el sistema actual es que los criterios de INFONAVIT determinan qué tipo de vivienda construyen los desarrolladores y los derechohabientes no tienen mucho poder. Le llaman un sistema basado en la demanda, pero no lo es. No hay competencia entre compañías para atraer clientes, entonces las empresas no responden a lo que la gente quiere. En este caso, responden a lo que INFONAVIT les pide y ya.

¿Cuáles han sido los impactos de las políticas de vivienda desde el año 2000 al 2018, en la estructura espacial y forma urbana de las ciudades mexicanas?

Un dato clave es que antes del año 2001, la mayoría de las viviendas nuevas en México eran producto de la autoconstrucción sin hipoteca. Esto cambió a partir del 2001, la mayoría de las casas fueron construidas por empresas privadas para derechohabientes de INFONAVIT (Monkkonen, 2011a).

Mi investigación ha sido, en gran parte, sobre cómo es que al transformar el sistema de producción de vivienda, también se transformaron las ciudades mexicanas. Por ejemplo, al comparar el crecimiento urbano antes y



Fotografía: Marianely Patlán

después del 2001, es evidente que los fraccionamientos construidos por desarrolladores generan una periferia con mayor densidad, más homogénea (debido al medio ambiente creado y también a sus habitantes), más fragmentada, y una expansión más lejos de los centros de las ciudades (Monkkonen, 2011b).

Un trabajo recién publicado en *Urban Studies*, enfocado en la vivienda deshabitada, describe cómo es que los créditos INFONAVIT han contribuido a un “efecto dona” en las ciudades mexicanas, donde las zonas periféricas tienen densidades más altas que las partes más céntricas de las ciudades (Monkkonen, 2018). En ese trabajo, junto con uno anterior publicado en la revista *Ciudades* (Monkkonen and Comandon, 2016), demuestro que el reporte de SEDESOL del 2012 sobre la expansión de las ciudades en México entre 1980 y 2010, estaba incorrecto en sus datos sobre el crecimiento de la población urbana. No es cierto que en ese periodo la mancha urbana hubiese crecido muchas veces más que la población urbana, de hecho, crecieron más o menos a la misma tasa. Lo que cambió fue la distribución de la población dentro de las ciudades. Y esto es un problema. La “ciudad dona” es mucho menos eficiente y sustentable que una ‘ciudad concha’, la cual tiene un centro de alta densidad.

¿Cuáles son las repercusiones de esto en la sociedad, incluyendo la economía y el medio ambiente?

Hay diversas repercusiones con estos grandes cambios, de manera directa está el abandono de la vivienda e indirectamente niveles más altos de segregación social. Se han estudiado algunos efectos con detalle, pero no todos. Un estudio publicado por Nora Libertun de Duren (2018) muestra, por medio de estudios de caso, cómo se afecta el gasto en transporte de los que viven muy lejos de la ciudad y cómo cambian sus relaciones sociales. Por otra parte, recién hemos terminado una investigación hecha entre colegas en Pennsylvania y México, con la cual mostramos la alta relación entre la forma urbana y las maneras en que las personas se trasladan al trabajo (Guerra *et al.*, 2018).

En cuanto a las repercusiones en la segregación social, he hecho varios estudios que muestran cómo los cambios en el crecimiento urbano han generado niveles de segregación más altos (Monkkonen 2012a; 2012b; Monkkonen *et al.*, 2018). Las colonias más homogéneas tienden a tener habitantes más homogéneos, a diferencia de las colonias que se han ido construyendo durante mucho tiempo. La vivienda deshabitada es otro problema directamente asociado con los créditos de vivienda (Monkkonen 2018) y hay evidencia de que juega un papel en la propagación del crimen (Fuentes and Hernández, 2014).

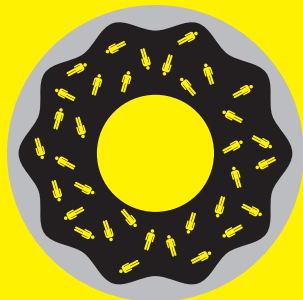
En fin, los modelos de las ciudades en los EE. UU. y Canadá, que consisten, en gran parte, en colonias periféricas de vivienda unifamiliar y transporte en auto privado, generan problemas en muchos aspectos. Son dañinos para el medio ambiente e ineficientes en cuanto al traslado hacia el trabajo, haciendo también, más difícil la vida social y reduciendo la asequibilidad de la vivienda para quienes tienen menos recursos.

¿Cuáles son los principales obstáculos a los que se enfrentan para poder proveer vivienda asequible en zonas con buena accesibilidad? ¿Cuál es papel de los agentes involucrados (inversionistas, desarrolladores, instituciones financieras, hipotecarias, urbanistas, arquitectos, autoridades, y la sociedad)? ¿En qué puntos, estos actores, pueden ceder terreno para lograr nuevos acuerdos sobre la producción de vivienda y qué incentivos tienen para provocar esta deliberación?

El obstáculo principal para proveer vivienda asequible en zonas con buena accesibilidad es el alto costo y las dificultades para coordinar un proyecto de construir colonias con buen urbanismo. Se pueden construir colonias nuevas con nodos de transporte, servicios, espacios públicos y comercio pero se requiere de más inversión pública y control sobre la planeación de los gobiernos municipales. Al mismo tiempo, deberíamos de buscar que las colonias céntricas se densifiquen y que se construyan edificios más altos en zonas que ya tienen acceso a la ciudad con el apoyo de subsidios del gobierno federal.

DENSIDAD HABITACIONAL Y POLÍTICAS DE VIVIENDA EN MÉXICO

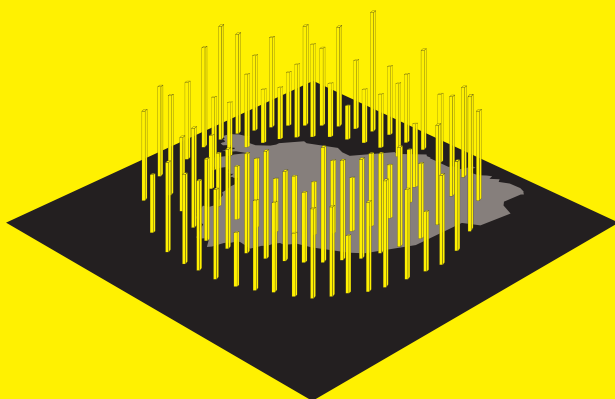
CIUDAD DONA



CIUDAD CONCHA



DENSIDAD



DENSIDAD



La distancia entre los destinos es mayor.

Mayor dependencia en modos motorizados e individuales de transporte.

La dispersión hace más costoso proveer servicios públicos, seguridad e infraestructura de calidad.

La distancia promedio entre los destinos es menor.

Mayor viabilidad de transporte colectivo y movilidad activa.

Aprovecha economías de la aglomeración.

Las políticas de vivienda promovidas por el gobierno federal en los últimos 30 años aunadas a las regulaciones del uso del suelo han hecho que la mayoría de las ciudades mexicanas sean ciudades dona.

Queda claro que la vivienda asequible no es únicamente una vivienda a menor precio, sino que debe cumplir con características que promuevan un mayor desarrollo social y mejores modelos de convivencia. Esta concepción, más holística, es llamada por algunos como “vivienda adecuada o digna”, o vivienda asequible orientada al transporte. ¿Hacia qué lugares del mundo o hacia qué ejemplos de políticas públicas deben voltear las ciudades mexicanas?

Es difícil importar políticas de otros países debido a que hay muchas diferencias institucionales y contextuales que pueden estropear los buenos intentos. Hong Kong, por ejemplo, tiene un sistema muy amplio de vivienda social en donde vive la mitad de su población, pero su éxito depende, en gran medida, de su sistema legal y político y de su historia de colonia cuyo gobierno es dueño de todo el suelo. Pero sí hay una abundancia de modelos exitosos de vivienda social en diferentes partes de Europa, sistemas de asociaciones locales que construyen vivienda multifamiliar basados en un modelo cooperativo y con mucho apoyo de diferentes niveles de gobierno. El problema clave es la voluntad política y la coordinación de muchos actores con incentivos diferentes. El sistema de producción de vivienda social en EE. UU. tiene un elemento que, llevado al sistema mexicano, pudiera mejorarlo. El sistema principal de subsidios a los desarrolladores de vivienda social, *The Low Income Housing Tax Credit*, los asigna a través de una competencia. Cada estado de EE. UU. tiene su propia lista de criterios para los proyectos, que otorga puntos si, por ejemplo, están ubicados en colonias con ciertas características o si los edificios tienen ciertos elementos. Esta competencia entre desarrolladores produce vivienda social de alta calidad, aunque dependen también de un subsidio amplio.

En el caso de vivienda asequible (en su entendimiento amplio como “adecuada” o “digna”), los desarrolladores nos han mencionado que la normatividad actual es un problema importante. En su opinión, ¿afecta más que la normatividad no sea flexible o el que haya encarecido artificialmente el valor del suelo? Y, ¿qué otros factores son clave?

Cualquier empresa privada quiere minimizar costos y maximizar ingresos. Si INFONAVIT les garantiza clientes, los desarrolladores van a construir la vivienda más barata que cumpla con los requisitos de obtener un

crédito y los reglamentos locales. Asimismo, van a presionar al INFONAVIT y a los gobiernos locales para que reduzcan esos requisitos y reglamentos, para construir casas cada vez más económicas. No creo que las normas locales sean el problema, o que sólo suceda desde la perspectiva de la necesidad de construir casas muy económicas. Si se tuviera más apoyo del gobierno, se haría vivienda digna siguiendo las normas actuales.

Hay varias maneras de mejorar la calidad de la vivienda y su asequibilidad, pudiéndose organizar en dos direcciones. La primera es la introducción de reglamentos más estrictos, que definan con más especificidad las características de las colonias que pueden recibir créditos INFONAVIT. Esto sería con base en los Perímetros de Control Urbano de la CONAVI, pero siendo más estrictos y aplicados a los créditos INFONAVIT.

La segunda dirección de reforma, es la introducción de competencia en varios momentos del sistema. Un ejemplo es hacer competitivo el proceso de obtener acceso a créditos INFONAVIT para los desarrollos, como lo describí antes. Otro es darles más flexibilidad con sus fondos a los derechohabientes de INFONAVIT, para que los desarrolladores tengan que construir vivienda que la gente realmente quiera. Y una opción más extrema es darles a los trabajadores la posibilidad de no participar en el INFONAVIT.

¿Cómo podríamos ligar la provisión de vivienda asequible con la planeación de transporte, en particular el transporte público y no motorizado?

La versión más básica es crear mejores planes de desarrollo urbano y hacer que se cumplan e invertir dinero público en la coordinación y financiamiento de transporte público. Es un desafío, en parte por el sistema de política local y porque muchos gobiernos municipales no tienen la voluntad política para hacer los cambios necesarios a sus administraciones urbanas.

Desde el gobierno federal se está comenzando a planear con la nueva metodología para la elaboración y actualización de los programas municipales de desarrollo urbano de la SEDATU. Es una manera de presionar a que los municipios lleven a cabo una mejor planeación, que será difícil de lograr sin incentivos más agresivos. El gobierno del estado de California tiene

un sistema en el cual, por ley, una agencia del Estado debe revisar y aprobar un elemento del Plan General de cada municipio. A pesar de que es ley, ha sido poco eficaz, en parte porque no había repercusiones si los municipios no la cumplían. Hasta el año pasado comenzaron a aplicar algunas sanciones a los municipios cuando estos no cumplen. En fin, sabemos cómo hacerlo, pero es más una cuestión de apoyar al gobierno para convertirlo en prioridad, establecer metas factibles y dar inicio a las acciones correspondientes.

El gobierno que está por tomar el poder, a nivel federal y local, se ha pronunciado a favor de que el Estado retome un rol dominante de gestor o administrador del desarrollo urbano. Asimismo, ha recalcado que las instituciones públicas serán quienes participen directamente del mercado inmobiliario mediante la adquisición de suelo. ¿Cómo se puede trabajar conjuntamente: gobierno, sociedad, academia y empresas, para potenciar este rol del estado en la maximización del beneficio social? ¿Quién se beneficia, quién aporta y quién evalúa?

El gobierno tiene mucho poder para intervenir en el mercado inmobiliario, por ejemplo, lo puede hacer directamente, a través de la compra de suelo o del uso de terrenos de los que ya es dueño. Si hay recursos suficientes para comprar suelo y ofrecerlo a desarrolladores para que construyan vivienda social u otras obras públicas, esto pudiera ser una estrategia eficaz. Pero un área con más potencial para cambiar las ciudades es a través del impuesto predial.* Se recolectan muy pocos recursos del impuesto predial, pero pudiera ser una fuente importante de ingresos para los gobiernos locales. Si se aumentara la tasa, actualizando los valores catastrales, y se cobrara, los municipios tendrían suficientes fondos para transformar las ciudades. Al usarse el predial para realizar mejoras urbanas visibles, la gente lo pagaría y no sería tanto problema cobrarlo, generando un círculo virtuoso en donde las personas quieren pagar los impuestos porque son utilizados para mejorar sus vidas.

¿Qué políticas específicas, respecto al funcionamiento del INFONAVIT u otras instituciones, mejorarían la provisión de vivienda en las ciudades mexicanas y disminuirían la desigualdad espacial? ¿Existe viabilidad política para implementar alguna de estas acciones?

Además de los cambios que mencioné anteriormente, otro que propondría para mejorar la política de vivienda en sí, es uno dentro del mismo INFONAVIT, que es lograr la separación interna de las dos funciones principales del instituto, por una parte, ofrecer créditos de vivienda; y la segunda, gestionar el dinero para las pensiones de los derechohabientes.

Actualmente, las pensiones están subsidiando los créditos de vivienda. Singapur tiene un instituto parecido al INFONAVIT, pero con esta separación de funciones, donde los derechohabientes reciben una pensión decente porque se invierte el dinero en diferentes áreas. Y, creo que hay voluntad para este cambio, además de que ya ha sido propuesto anteriormente.

Otro cambio propuesto dentro del INFONAVIT es que deberían de ofrecerle entrada a todos, incluyendo a los que tienen trabajos no asalariados y hasta trabajo informal. Y, tal vez, unirlo con el FOVISSSTE. También darles la opción, a los derechohabientes, de contribuir, más o menos el 5% de su salario, lo cual pudiera mejorar el sistema. Estos cambios disminuirían el acceso desigual al financiamiento y pudieran ser la base de una pensión decente para todos los mexicanos.


Para reducir la desigualdad espacial, de nuevo, se trata de una combinación de mejorar la planeación urbana a nivel municipal, pero bajo la dirección del gobierno federal o estatal. Se trata de construir vivienda social en todas las colonias, hasta en las más caras y asegurar que todos los habitantes de una ciudad tengan acceso a las amenidades urbanas, como parques, clínicas y transporte público. Esto requiere de inversión pública en la infraestructura urbana, que se puede generar de manera innovadora con el impuesto predial.

*Nota del editor: En México los municipios recaudan el 0.13% del PIB a través del impuesto predial mientras que en Argentina recaudan el 3%, en Colombia el 2% y en Reino Unido más del 4.2%. (Unda y Moreno, 2014).



Fotografía: *47,537 hogares para México.*
Ixtapaluca, México. 2000 ©Livia Corona Benjamin



The background of the entire page is a topographic map with white contour lines on a black background. The lines are dense and irregular, creating a complex, textured pattern that resembles a mountain range or a rugged terrain. The text is overlaid on this background.

CAPÍTULO 5

VIVIENDA INCLUYENTE, BARRIOS INCLUSIVOS

Daniel Hernández

Inclusivo*

Que incluye o tiene virtud y capacidad para incluir¹.

Incluyente

Que incluye².

Zonificación inclusiva para crear vivienda incluyente

La zonificación inclusiva es un instrumento de planeación que ha sido usado en varias ciudades como un medio para crear vivienda asequible para los hogares de ingresos bajos y medios. La zonificación inclusiva crea un requerimiento legal o un programa que provee incentivos a los desarrolladores para incorporar vivienda asequible en un mercado impulsado por el desarrollo residencial. Existen variaciones de acuerdo a los distintos decretos de zonificación inclusiva; por ejemplo, el desarrollador puede construir la vivienda incluyente fuera del sitio pero dentro del barrio o municipio del desarrollo, o contribuir con tierra o recursos a un fondo fiduciario para la vivienda (*housing trust fund*) en lugar de una construcción.

La zonificación inclusiva es un término usado para indicar el contraste con la zonificación excluyente, la cual ha aislado a determinadas personas de barrios o municipios.

1 Real Academia Española.

2 *Idem*.

* Nota de la traductora

Es importante considerar que la traducción al español podría no conservar el sentido de lo que quiso decir el autor. Este es el texto original:

Inclusive

Not excluding any section of society. (Oxford Dictionary)

Including everything or all types of people. (Cambridge Dictionary)

Inclusionary

Designed or intended to accommodate diversity in age, income, race, or some other category. (Oxford Dictionary)



Proyecto de vivienda incluyente obligatoria al norte de Manhattan.
Imagen: Daniel Hernández

Resulta natural que, dados los deseos de las personas de vivir, trabajar y divertirse en la ciudad, las urbes exitosas están siendo testigos de una carga cada vez mayor en la proporción a oferta y demanda de vivienda, la cual ha tenido un impacto directo en los costos de vivienda en el mercado. Como consecuencia, los barrios y comunidades se enfrentan a amenazas de desplazamiento, dado que la fuerzas gentrificadoras desintegran la fuerza laboral urbana, afectando a poblaciones vulnerables que dependen de vivienda de ingresos bajos y medios. Históricamente, estas poblaciones han contribuido a la diversidad y riqueza cultural de las ciudades.

Desde los años mil novecientos (1900), los gobiernos han desarrollado una serie de instrumentos para financiar el desarrollo y la operación de vivienda asequible. Las leyes y regulaciones de vivienda garantizan la calidad de la vivienda y los derechos de los residentes, previendo prácticas ilegales por parte de los arrendadores. Dichos programas, los cuales necesitan recursos públicos para operar y fiscalizar, han sido exitosos en la creación de una oferta importante de viviendas asequibles para hogares de ingresos bajos y medios. La zonificación inclusiva presenta una oportunidad para aprovechar el ímpetu del mercado e incorporar vivienda asequible.

La zonificación inclusiva está transformando la manera en la que se construye la vivienda asequible desde el sector privado, ya que sus lineamientos y reglas pueden ser entendidos y administrados por los desarrolladores. Aunque varían en cada ciudad, los programas normalmente ofrecen alguna combinación de los siguientes incentivos:

- Bono de densidad.
- Financiamiento con interés reducido.
- Subsidios en efectivo como becas o préstamos de interés bajo.
- Tierra gratuita o de bajo costo.
- Deducciones fiscales.
- Expedición de planes de zonificación y permisos de construcción.
- Exención o reducción de tarifa de permisos de construcción.

A cambio, el programa de zonificación inclusiva obliga al desarrollador a cumplir con ciertas regulaciones, las cuales generalmente incluyen una combinación de los siguientes requisitos:

- Un porcentaje de vivienda asequible se designa a hogares de ingresos bajos-medios.
- Las unidades de vivienda incluyente deben mezclarse con el desarrollo, no aislarse de aquellas viviendas de valor de mercado.
- Las unidades de vivienda asequible deben conservar su calidad de accesibilidad permanentemente o contar con una restricción de largo plazo.
- Las unidades de vivienda incluyente deben ser de tamaño y calidad similares a aquellas de valor de mercado.

En marzo de 2016, la ciudad de Nueva York aprobó el programa de *Vivienda incluyente obligatoria (Mandatory Inclusionary Housing-MIH)*, uno de los programas más progresistas de zonificación inclusiva en el país. El programa MIH estableció una serie de opciones de mezclas de ingresos aplicables a ciertas zonas en donde se permite una alta densidad. Para construir con mayor densidad, los desarrolladores deben incluir lo siguiente (*NYC Planning*):

- El 25% del suelo residencial debe ser vivienda asequible para hogares con 60% del ingreso medio anual, IMA³, (46,620 USD por año para una familia de tres), o
- El 30% del suelo residencial debe ser vivienda asequible para residentes con 80% del ingreso promedio anual, IMA, (62,150 USD por año para una familia de tres).

³ El ingreso medio anual o IMA, corresponde al nivel de ingreso en el cual la mitad de la población está por debajo, y la otra mitad por encima. Un porcentaje de este se utiliza como medida de asequibilidad.

Además de una o ambas de las opciones previamente mencionadas, el ayuntamiento y la comisión de planeación podrían decidir aplicar una o ambas de las siguientes opciones:

ASEQUIBILIDAD INTENSA—OPCIÓN 1

- El 20% del total del suelo residencial debe ser para hogares con 40% del IMA, del cual el 10% debe ser para residentes con el 40% o menos del IMA (31,080 USD por año para una familia de tres).
- Ningún subsidio directo puede usarse para estas unidades de vivienda, excepto cuando se requiera más vivienda asequible.

ASEQUIBILIDAD INTENSA—OPCIÓN 1B

- El 20% de la vivienda debe destinarse al 40% del IMA (31,080 USD para un hogar de tres), con subsidios permitidos sólo cuando se requiera más vivienda asequible.

OPCIÓN DE FUERZA DE TRABAJO (WORKFORCE OPTION)

- El 30% del total del suelo residencial debe ser para unidades de vivienda para personas con ingresos del 115% del IMA (89,355 USD por año para una familia de tres), 5% para aquellos con 70% del IMA (54,390 USD para una familia de tres) y con 90% del IMA (69,930 USD para una familia de tres).
- Ninguna vivienda puede destinarse a hogares con 135% o más del IMA (104,895 USD para una familia de tres).
- Ningún subsidio directo puede usarse para estas unidades de vivienda asequible.
- Esto no puede aplicarse a los distritos 1-8 de la comunidad de Manhattan (*Manhattan Community Districts 1-8*), los cuales cubren el sur de la 96 en el lado este y el sur de la 110 en el lado oeste.
- La opción de la fuerza laboral (*Workforce Option*) termina en el año 10.

SUSTITUCIÓN DE PAGO (IN LIEU PAYMENT)

- Cuando se tenga como opción, en desarrollos más pequeños, los pagos al fondo fiduciario para la vivienda se reservan por diez años para usarse en el mismo distrito.

Los barrios zonificados para *Vivienda incluyente obligatoria* (MIH, por sus siglas en inglés), requieren una reserva permanente de vivienda asequible para todos los desarrollos arriba de diez unidades de vivienda o 12,500 pies cuadrados; o, como una opción adicional para desarrollos entre 10 y 25 unidades (o 12,500-25,000 pies cuadrados), un pago a un fondo fiduciario para la vivienda.

Como respuesta a las peticiones de la comunidad de poder contar con mayor asequibilidad y un porcentaje mayor de viviendas incluyentes, el Departamento de Conservación y Desarrollo de la Vivienda de NYC (*Department of Housing Preservation and Development—HPD*) está enfocando recursos del programa a proveer incentivos financieros adicionales a aquellos desarrolladores interesados en superar los requisitos base del programa de *Vivienda incluyente obligatoria* (MIH). En zonas en donde la ciudad implementa zonificación de MIH, cada barrio es evaluado para determinar el papel que jugarían los programas de financiamiento para la vivienda en la ampliación y profundización de los niveles de asequibilidad, además de nuevos proyectos e inversión pública en servicios, instalaciones e infraestructura para apoyar el crecimiento inteligente.

PLANEACIÓN DE BARRIOS E INVERSIÓN

Ya que las comunidades urbanas están atestiguando los distintos niveles de desplazamiento o gentrificación, la necesidad de una mezcla de estrategias de vivienda es crítica. Las leyes de vivienda, así como los incentivos financieros y de desarrollo, y los programas de orientación para la vivienda, han sido desarrollados por décadas y siguen afinándose para ser aplicables a contextos sociales, económicos y físicos específicos de los barrios y la ciudad. Esto es particularmente relevante al considerar la creación de una política y un programa de zonificación inclusiva.

La investigación en materia de programas de zonificación inclusiva indica que son una herramienta valiosa cuando se combinan con otras estrategias de vivienda asequible, ya que los programas de zonificación inclusiva no son los principales productores de vivienda asequible. De hecho, la zonificación inclusiva funciona mejor en mercados de alto costo, en los cuales las ciudades pueden, por ejemplo, ofrecer beneficios para compensar la pérdida causada por un desarrollador; a ve-

ces pueden aumentar su rentabilidad potencial y, por lo tanto, crear más vivienda asequible en distintos barrios en los que hubiera sido difícil desarrollarla. En zonas de alta demanda y baja oferta de vivienda, el municipio podría, además, requerir mayores compensaciones para que los desarrolladores trabajen bajo esquemas de zonificación inclusiva. Sin embargo, el nivel de compensaciones debe evaluarse frente a las leyes de tenencia de la tierra.

La zonificación de *Vivienda incluyente obligatoria* (MIH) se aplica en los barrios de las cinco municipalidades de Nueva York (*boroughs*), y las comunidades han expresado una gran preocupación respecto al programa; han pedido que el programa MIH pida mayores compensaciones para crear una asequibilidad más profunda y más unidades de vivienda incluyente obligatoria. Como respuesta, la ciudad –en colaboración con HPD– creó una nueva oficina llamada Oficina de estrategias barriales (*Office of Neighborhood Strategies*) para encargarse del reequipamiento de los programas de asequibilidad y estabilización de vivienda en cada barrio en específico. Además, coordina importantes inversiones de las distintas dependencias, para lograr un desarrollo barrial multiseccional. La Oficina de estrategias barriales también trabaja con la oficina de planeación de NYC, para garantizar que la propuesta de zonificación de *Vivienda incluyente obligatoria* (MIH) maximice el potencial de desarrollo de este tipo de viviendas en los barrios.

Un objetivo de la Oficina de estrategias barriales es ser proactivo al evaluar los riesgos de desplazamiento y gentrificación del barrio, y ayudar a garantizar vivienda asequible a la comunidad. Además, esta oficina revisa otras inversiones necesarias para crear barrios de calidad en los que los hogares de ingresos medios y bajos pueden seguir siendo parte del futuro de la zona. Desgraciadamente, muchas comunidades no confían en los departamentos de planeación, ya que les recuerdan a esfuerzos verticales en donde no existen políticas incluyentes de planeación como punto central. Anteriormente las disposiciones de planeación permitieron que los desarrollos excluyeran a las poblaciones vulnerables, y a los hogares de ingresos medios y bajos.

Entendiendo este contexto histórico, la Oficina de estrategias barriales creó un libro de tácticas (*playbook*) de planeación barrial para comunidades de barrios en



Proceso de planeación por fases. Fotografía: Daniel Hernández

donde la zonificación MIH podría aplicarse exitosamente. El libro de tácticas proporcionaba un proceso de planeación simple, y el marco para reunir y compartir información, además de estrategias de identificación y resolución de problemas. Se desarrolló en colaboración con otras dependencias de gobierno que participan en la zonificación MIH, así como con líderes comunitarios y organizaciones comunitarias. Sirve como una forma de crear transparencia en el proceso de planeación y permite a las comunidades seguir un proceso de planeación de cinco fases.

La Oficina de estrategias barriales “busca transformar el papel que ha jugado tradicionalmente el gobierno de NYC en la planeación barrial, a través de la adopción de un proceso más abierto e incluyente para las comunidades. Al mismo tiempo, la participación significativa de las comunidades necesitará niveles inéditos de colaboración entre dependencias gubernamentales, funcionarios, organizaciones comunitarias y neoyorkinos en general” (*NYC HPD*).

Sin embargo, algunos planificadores urbanos y funcionarios de gobierno siguen siendo escépticos respecto a la planeación comunitaria como un medio para lograr consenso comunitario y una visión compartida de la vida barrial. Por ejemplo, el departamento de planeación de NYC y otras dependencias continúan implementando procesos de planeación poco transparentes en donde no incluyen a las comunidades. Como

resultado, la zonificación MIH se retrasa por discusiones barriales y resulta en un proceso de decisión vertical en el proceso de planeación. Esta falta de aportación comunitaria hace que los residentes se organicen en contra de los esfuerzos de planeación del gobierno y aboguen tras bambalinas para lograr los resultados esperados en el proceso de planeación.

Mientras que la zonificación MIH de NYC es un punto de referencia y es la más progresista en Estados Unidos, ha demostrado tener una implementación lenta. Esto es particularmente desconcertante, ya que la gentrificación afecta a cada vez más comunidades de la ciudad. Sin embargo, MIH sigue siendo una estrategia de vivienda asequible en el libro de tácticas y NYC debe ser elogiada por implementar este notable precedente.

El programa es una visión para crear barrios equitativos a través de un decreto de zonificación inclusiva. La experiencia ha sido mucho más desafiante de lo que se pensó. Las comunidades de bajos ingresos experimentaban las presiones de la gentrificación en todos los barrios de NYC. Al reunirnos con las comunidades, sabíamos que las discusiones sobre lo que el gobierno podía hacer para evitar el desplazamiento debían tener su base en la confianza. Las comunidades saben que, históricamente, los decretos de zonificación casi nunca beneficiaban a las personas de escasos recursos y, normalmente, propiciaban un desarrollo que no atendía sus necesidades.

La mayoría de las reuniones con las comunidades fueron polémicas, ya que todas iniciaron con altos niveles de desconfianza. Recuerdo que algunas personas nos acusaban de que no estábamos ahí para escucharlos sino para vender la agenda del alcalde y que no entendíamos a su barrio. Nos contaban sobre vecinos que tuvieron que irse porque ya no podían pagar la renta; sin embargo, también creían que incrementar la densidad incrementaría la gentrificación. Temían que las políticas de zonificación inclusiva no proporcionarían suficientes unidades de vivienda asequible o niveles suficientes de asequibilidad.

Como respuesta, desarrollamos varios tipos de juegos interactivos para informar sobre la asequibilidad. El objetivo era simplificar el entendimiento sobre temas financieros complejos. Queríamos informarlos de cómo cierta parte del ingreso debía proceder de las rentas de cierto número de unidades de un edificio,

para hacer el proyecto factible. También nos apoyamos en desarrolladores comunitarios sin fines de lucro para agregar información; dado que el tema era tan polémico, a menudo se aliaron con los activistas comunitarios quienes no siempre comunicaban de manera correcta cómo es posible la vivienda de rentas mixtas.

Yo entendía que la marea de la gentrificación y el desplazamiento es aterradorante para las comunidades, y que buscaban que el gobierno les ayudara a contenerla. Mi objetivo era garantizarles a las comunidades que, en verdad estábamos escuchando y respondiendo a sus necesidades. Sus peticiones de aumentar los niveles de asequibilidad y el número de unidades de vivienda incluyente requería una evaluación de tenencia de la tierra y las implicaciones en la factibilidad del desarrollo. Hablamos con desarrolladores para analizar más a detalle los parámetros de inversión y las leyes de uso de suelo, para asegurar que no fuéramos en contra de la ley. Encontrar compromisos aceptables fue difícil y, a menudo, retaron mi propio entendimiento de la equidad y la habilidad de un gobierno capitalista de manejar los desplazamientos de manera justa.

Sin embargo, NYC tiene una larga historia de manejo de discriminación y arrendadores que actúan de mala manera, a través de las regulaciones de vivienda y arrendatarios, así como por medio de herramientas financieras creativas que incentivan el desarrollo de nueva vivienda asequible en la ciudad y la conservación de la existente.



Foro público de proyecto de vivienda incluyente obligatoria al norte de Manhattan. Foto: Daniel Hernández



Proyecto de vivienda incluyente obligatoria al norte de Manhattan.
Imagen: Daniel Hernández



Fotografía: *Tlatelolco desmentido*. 2014.
Edificio Chihuahua, Tlatelolco, Ciudad de México.
©Adam Weisman



ESTETICA

CAPÍTULO 6

SOPORTES, SUTURAS Y RELLENOS

Rodrigo Díaz

Tomando prestado el concepto de Colin Rowe, el cual estipula que las grandes ciudades se forman mediante un *collage* en el que se superponen y relacionan distintos fragmentos, morfológica y funcionalmente diferenciados, pero interdependientes entre sí. La manera en que estos fragmentos se complementan y funcionan, depende en gran medida del modo en que ocupan el territorio, y de los soportes de infraestructura y servicios que los conectan y dan unidad.

Entre 1980 y 2010 la población urbana de México se duplicó. Sin embargo, como lo señala Monkkonen y Comondon, el crecimiento poblacional se dio en bloques de densidad en las periferias de las ciudades mientras los centros urbanos se despoblaron. Este crecimiento desordenado, producto de la acción escasamente regulada de los mercados inmobiliarios formales e informales, generó mayores distancias y tiempos de viajes, lo que dio un fuerte empujón al explosivo aumento de los niveles de motorización privada. Si en el México de 1980 había 3.9 millones de automóviles, en el de 2016 la cantidad se había multiplicado 7.5 veces, hasta llegar a las 29.1 millones de unidades de acuerdo con cifras del INEGI.

La ciudad *collage* mexicana alcanzó niveles extremos: más que superposición, lo que sucedió (y sigue sucediendo) fue el desparrame de pedazos urbanos, que han ocupado el territorio sin contar con una estructura de soporte que conecte adecuadamente los distintos usos (en este caso, la palabra fraccionamiento, nunca ha estado mejor empleada). Bajo estas condiciones (¿nueva urbanidad o nueva ruralidad?), generosas en distancias de viaje, resulta extremadamente difícil promover el uso de modos de transporte sustentable, que terminan siendo poco prácticos (como el caso de la caminata o la bicicleta), o caros de implementar y operar, como ocurre con el transporte público, condenado a servicios lentos, incómodos, inseguros y altamente contaminantes, provistos por pequeños operadores que funcionan a medio camino entre la formalidad y la informalidad.

Gran parte de la responsabilidad recae en las políticas habitacionales de los últimos sexenios que, si bien posibilitaron un aumento significativo en el número de viviendas construidas cada año en el país, lo hicieron a un alto costo, tanto para las familias que las compraron como para las ciudades que las albergaron. Lo que se levantó en este tiempo fueron casas baratas para comprar pero caras para vivir. Así, hogares cuyos ingresos no llegan a los 10 mil pesos mensuales, han destinado hasta un tercio del presupuesto sólo para moverse. Los largos viajes, producidos tanto por las enormes distancias a cubrir como por la fragmentación de la malla vial, consumen el tiempo que pudiera ser destinado para la vida familiar o para las actividades sociales o recreativas, o para el desarrollo de trabajos paralelos, que apoyen los de por sí escuálidos ingresos. El resultado está a la vista: de acuerdo con estimaciones del INFONAVIT, por lo menos la cuarta parte de las viviendas, cuya compra fue financiada con créditos de esta institución, han quedado deshabitadas en el mediano plazo. Muchos de sus dueños seguirán pagándolas por décadas. A pesar del déficit habitacional existente en el país, que alcanza las 10 millones de viviendas, aproximadamente, cuesta encontrar interesados en rentarlas. El mercado informal, con todas sus precariedades, ofrece alternativas mejor ubicadas y de mayor superficie.

El modelo no es casual: es el producto natural de la privatización de las políticas de derechos ciudadanos esenciales, como lo es la vivienda, sin contar con un marco de planificación adecuado, tanto para la satisfacción de necesidades individuales relacionadas con la provisión de condiciones mínimas de habitabilidad, como de intereses colectivos. Estos últimos se materializan en la definición de reglas del juego generales —conexión a una trama vial predefinida, inserción en un sistema mayor de servicios, espacios públicos y equipamiento— que todos los actores del ámbito inmobiliario debieran cumplir.

La respuesta oficial ha sido el condicionamiento de la entrega de subsidios a la construcción de viviendas en los denominados perímetros de contención urbana, territorios de expansión definidos por su cercanía a superficies ya urbanizadas y a fuentes de trabajo. Aunque no ha habido una evaluación independiente de los resultados de esta iniciativa, análisis llevados a cabo por la Comisión Nacional de Vivienda indican que, al menos, la tendencia a la expansión más allá de las periferias ya existentes, se ha frenado. Esto no significa, necesariamente, que los nuevos conjuntos estén mejor conectados al resto de la trama urbana, o que los viajes de sus habitantes sean más cortos. Basta mirar imágenes aéreas para notar que la fragmentación urbana sigue gozando de muy buena salud: los fraccionamientos continúan siendo planteados como unidades independientes del resto de la ciudad, grandes barrios monofuncionales cerrados y conectados en un solo punto con carreteras interurbanas. En otras palabras, los potenciales impactos positivos de las posibles mejores localizaciones quedan anulados, por los recorridos artificialmente largos producidos por la discontinuidad de la trama vial, y por el hecho de no considerar usos de suelo mixto que generen fuentes de empleo al interior de las nuevas urbanizaciones-dormitorio. A su vez, las vastas extensiones de suelo existentes, entre las tramas urbanas consolidadas y los nuevos fraccionamientos, siguen desocupadas, evidenciando la falta de políticas efectivas de mitigación de los efectos negativos de la especulación inmobiliaria en las periferias.



Fotografía: *Ración de agua*. Fracc. Villas del Prado, Ensenada, México. 2000 ©Livia Corona Benjamin



**INVENTARIO DE TRAZAS URBANAS
EN LA CIUDAD DE MÉXICO**





San Pablo

8

10

Neza, Evolución

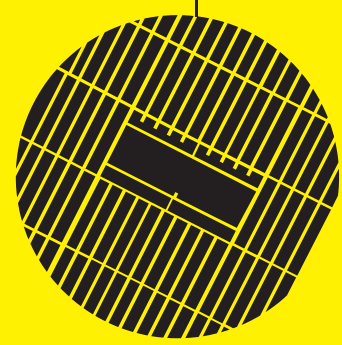
7

Lomas de Chicoló

9

INFONAVIT Iztacalco

Lomas de Chicoloapan



¿Qué se puede hacer entonces? En primer lugar, y más allá de considerar los impactos urbanos, resulta fundamental pasar de una política de crédito a una política habitacional. Bajo este cambio de perspectiva, la acción del Estado se enfocaría en quienes registran las mayores carencias de vivienda, sin importar si son sujetos de crédito o no. Esto es una obligación cuando dos terceras partes de la población que compone el déficit habitacional de México no se encuentra inserta en el mercado laboral formal. Para ello, es fundamental fortalecer los programas e instituciones que hoy atienden a esta población, como el Fondo Nacional de Habitación Popular (FONHAPO), víctima de la crónica falta de recursos (con dos mil millones de pesos al año es difícil abatir un déficit de nueve millones de viviendas).

En segundo lugar, es importante redireccionar recursos y esfuerzos a soluciones distintas a la vivienda nueva. Aunque ya existen programas orientados a la renta y a la construcción en sitio propio, su volumen sigue siendo insignificante, considerando la magnitud de las necesidades del país. Afinando mecanismos que garantizan el adecuado uso de los recursos, y la calidad de las obras, en el caso de la autoconstrucción, se trataría de dispositivos que den certidumbre sobre los derechos y los deberes de los propietarios e inquilinos, en el caso de la vivienda en renta, ambas opciones resultan altamente atractivas, no sólo desde el punto de vista habitacional, sino también urbano, ya que se basan en el uso de suelo y construcciones ya existentes.

Queda el problema de la vivienda nueva, que va a seguir siendo necesaria en la medida que crezca la población urbana y disminuya el tamaño de los hogares. Ante esta realidad, más que expandir territorios y urbanizar suelo nuevo, el gran desafío de las ciudades mexicanas en los años venideros será recomponer el

tejido urbano profundamente dañado resultado del denominado modelo de desarrollo en 3D (distante, disperso, desconectado). Antes de continuar con la lógica cortoplacista de la expansión desmedida, promovida tanto por gran parte del mercado inmobiliario por acción y por el Estado por omisión, lo que corresponderá hacer es desarrollar programas y proyectos orientados a mejorar lo ya existente y crear mecanismos normativos y financieros que faciliten y optimicen la ocupación de suelo intraurbano, haciéndolo más accesible a los sectores de menos recursos, hoy expulsados a las periferias más extremas. Esta estrategia se basa en tres elementos estructurales: soportes, suturas y rellenos.

Construir una estructura de soporte significa volver a las raíces fundacionales de lo urbano, creando retículas de calles conectadas, jerarquizadas y diseñadas para facilitar la circulación de modos de transporte sustentable. Bajo este planteamiento, el Estado retoma parte importante de su rol esencial e insustituible en la planificación de las ciudades. Los privados seguirán construyendo igual que antes, pero ahora siguiendo reglas del juego orientadas al bien común, representadas por una red de calles que actúa como articulador de las distintas piezas del collage. Con ello desaparecen los conjuntos (por no llamarlos guetos) habitacionales cerrados y su falsa sensación de seguridad, lo que da lugar a barrios en propiedad que son capaces de interactuar con los otros fragmentos de la ciudad.

Las suturas van en la misma línea de los soportes. Son intervenciones orientadas a hacer desaparecer, o al menos mitigar, las cicatrices de la urbanización dispersa y fragmentada. En muchos casos, se trata de proyectos radicales, que incluyen la construcción de nuevas vialidades conectoras, la supresión de barreras físicas, y la creación de nuevos espacios públicos y equipa-

miento para la integración de las distintas comunidades de vecinos hoy separadas. La construcción de suturas puede abrir la puerta para habilitar nuevo suelo, mejor conectado a la trama urbana, siendo a la vez un poderoso mecanismo para rescatar e integrar conjuntos deteriorados con alta presencia de vivienda deshabitada. Suturar implica también humanizar las calles existentes —frecuentemente construidas a la medida de los automóviles privados— transformándose en calles más porosas, con más usos en sus bordes, que sean más amigables con peatones, ciclistas y usuarios de transporte público.

Finalmente, rellenar supone ocupar de manera eficiente el suelo intraurbano vacante, subutilizado o definido por las nuevas estructuras viales de soporte y sutura. Implica no sólo generar mecanismos financieros que permitan que en dicho suelo se construya vivienda para los sectores de menores ingresos, sino también las herramientas de planificación adecuadas para hacer un uso intensivo del mismo, sin caer en la densificación desmedida del simple amontonamiento de departamentos minúsculos, el hacinamiento, las sombras y los espacios públicos inexistentes.

Plantear una política de soportes, suturas y rellenos puede sonar revolucionario en tiempos de liberalización de políticas urbanas. Pero no hay que equivocarse: es sólo rescatar elementos y principios fundamentales de la planificación de nuestras ciudades. Son estos simples preceptos los que, entre otras cosas, estructuraron los centros históricos de la gran mayoría de las ciudades mexicanas, fragmentos de ciudad que no sólo han resistido satisfactoriamente el paso de los siglos, sino que también han demostrado tener el suficiente grado de flexibilidad para adaptarse a los desafíos de la creciente complejidad de la ciudad contemporánea.



Pintura: Hugo Pérez Gallegos (1979)
Valle de México desde el cerro del Tenayo, 2004



CAPÍTULO 7

CORE AÑO 3: HACIA UNA CIUDAD DE DISTANCIAS CORTAS

Mariana Dionisio, Jorge Herrera,
Marianely Patlán, Gonzalo Peón, Andrés Sañudo,
Leticia Trujillo y Zara Snapp

Desde sus inicios, CoRe ha buscado que se reduzca la separación económica, social y física entre las personas y sus destinos. Es decir, buscamos ampliar la capacidad de acceso a las oportunidades de desarrollo personal, educación y empleo para todos y, sobre todo, para quienes más lo necesitan. En el capítulo dos se presentaron algunos ejemplos de nuestro trabajo en esta dirección, mismo que giró alrededor de los primeros foros urbanos en diciembre de 2016 y 2017, y tuvieron su éxito más concreto en la transformación de la Norma Técnica de Estacionamientos del Reglamento de Construcciones de la Ciudad de México.

LÍNEAS DE TRABAJO DE CORE A PARTIR DEL 2018

FORMAR CIUDADANOS

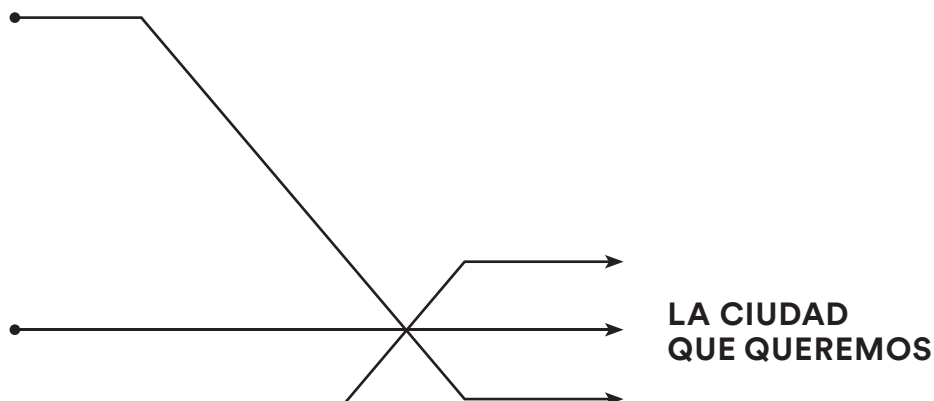
Diplomado CoRe en la UNAM
Talleres DOT y participación ciudadana

CONSTRUIR CIUDADANÍA

Concurso para promover innovación ciudadana

HACER CIUDAD

Piloto de vivienda asequible



Sin embargo, en enero de 2018, en un ejercicio interno de evaluación y prospección de nuestro trabajo en el grupo y sus actividades, nos dimos cuenta de que el impacto del grupo podía ser mayor si sus actividades giraran alrededor de proyectos cuya temporalidad se distribuye a lo largo del año, en vez de enfocarse principalmente en el tercer foro. Otra enseñanza que nos dejaron las primeras dos ediciones es que el objetivo de incidencia debe ser concreto como en el caso del concurso *Menos Cajones, Más Ciudad*.

Así, tomó forma la idea de realizar actividades y proyectos alrededor del año entreverados por un hilo conductor, relacionado con un objetivo de incidencia en la vida pública del país y de la Ciudad de México. Planteamos distintas ideas y prácticamente todas ellas tenían algo en común: la necesidad de atender problemas asociados al desarrollo de vivienda social o asequible de los últimos 20 años. Problemas como: inequidad en el acceso a oportunidades, inseguridad, carencia de infraestructura de transporte, expansión desordenada,

mancha urbana, entre otros, que autores como Santiago Fernández, Paavo Monkkonen y Rodrigo Díaz, describieron e ilustraron en capítulos anteriores. La regulación y políticas de vivienda asequible y el modelo de asignación de subsidios basado en los perímetros de contención urbana que establece CONAVI son causas de todos estos problemas. Por ello, se decidió empezar por ahí y trabajar el tema de la accesibilidad urbana, que facilita la articulación de políticas de movilidad, vivienda y uso de suelo, y la incorporación de objetivos de equidad. Así surge *Una Ciudad de Distancias Cortas*.

Al mismo tiempo, para ordenar nuestro trabajo, se establecen tres líneas de actividades del grupo: formar ciudadanos, construir ciudadanía y hacer ciudad. Estas líneas se explican en los siguientes párrafos y se ilustran con proyectos relacionados a ellas. Como se muestra en el diagrama, estas líneas no son paralelas, más bien se intersectan y se relacionan unas con otras, y todas llevan al objetivo de tener una ciudad más equitativa y sustentable.

FORMAR CIUDADANOS

Esta línea de trabajo busca desarrollar competencias que permitan a los ciudadanos participar de forma activa en la evolución de la urbe. Entre nuestras estrategias de formación ciudadana, se encuentran la creación e impartición de cursos, talleres y diplomados dirigidos a jóvenes, emprendedores, y líderes de distintos sectores, para generar herramientas que nos permitan tener una ciudad más vivible y amable. Recientemente realizamos un convenio con la Universidad Nacional Autónoma de México, para llevar a cabo un diplomado titulado “Intervenciones urbanas: retos y oportunidades”, cuyo objetivo es fomentar interés en los estudiantes de múltiples disciplinas sobre los retos de intervenciones urbanas. El programa se divide en cinco bloques e incluye cuestiones como los retos de la recuperación de espacios públicos, el diseño y gestión de proyectos urbanos; hasta la evaluación y planeación estratégica de políticas públicas. Durará un semestre y comenzará a principios del 2019. Este

tipo de actividades nos permiten dar a conocer y llevar a debate, propuestas para pensar y diseñar buenas prácticas en temas de urbanismo, para la Ciudad de México. Asimismo, hemos llevado a cabo otras acciones como talleres sobre aplicación de la metodología de *Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)* facilitados por ITDP; discusiones, charlas e intercambios de experiencias internacionales con eventos que incluyen a personalidades de alto nivel, como Jan Gehl (Gehl), Esben Neander Kristensen (Gehl), Diane Davis (Harvard), entre otras.

En la segunda edición del CoRe Foro Urbano se presentó, por primera vez, la tercera edición del *Estándar de Desarrollo Orientado a Transporte* de ITDP en español. *El Estándar DOT*, a partir de sus ocho principios: caminar, pedalear, conectar, transportar, mezclar, densificar, compactar y cambiar, fueron la base del taller que impartió ITDP con vecinos de la Ciudad de México, particularmente de la zona de Reforma.



Taller comunitario de uso del *Estándar DOT* de ITDP. Fotografía: ITDP México

PRINCIPIOS DE MOVILIDAD PARA LA VIDA URBANA DE ITDP Y EL ESTÁNDAR DOT

1. CAMINAR

Desarrollar colonias que promuevan los traslados a pie.

OBJETIVO A: La red peatonal es segura, completa y accesible para todos.

OBJETIVO B: El entorno peatonal es activo y vibrante.

OBJETIVO C: El entorno peatonal es templado y cómodo.

2. PEDALEAR

Priorizar las redes de movilidad no motorizada.

OBJETIVO A: La red ciclista es segura y completa,

OBJETIVO B: El espacio para estacionar y almacenar bicicletas es amplio y seguro,

3. CONECTAR

Crear redes de calles y rutas densas.

OBJETIVO A: Las rutas peatonales y ciclistas son cortas, directas y variadas.

OBJETIVO B: Las rutas peatonales y ciclistas son más cortas que las rutas para automóviles.

4. TRANSPORTAR

Ubicar el desarrollo cerca de una red de transporte público de alta calidad.

OBJETIVO A: El transporte público de alta calidad es accesible a pie (requisito DOT).

5. MEZCLAR

Planear demografías, usos e ingresos mixtos.

OBJETIVO A: Existen oportunidades y servicios a una distancia corta a pie de donde vive y trabaja la gente. El espacio público está activo durante varias horas.

OBJETIVO B: Existen residentes de distintas demografías y rangos de ingresos.

6. DENSIFICAR

Optimizar la densidad e igualar la capacidad de transporte.

OBJETIVO A: Las densidades residenciales y laborales altas poseen transporte de buena calidad, servicios locales y actividades en el espacio público.

7. COMPACTAR

Crear regiones con tiempos de traslado cortos.

OBJETIVO A: El desarrollo se encuentra en o junto a un área urbana existente.

OBJETIVO B: Viajar por la ciudad es fácil y conveniente.

8. CAMBIAR

Aumentar la movilidad regulando el uso de las vías y estacionamientos.

OBJETIVO A: El espacio ocupado por automóviles es reducido al mínimo.

1. CAMINAR



2. PEDALEAR



3. CONECTAR



4. TRANSPORTAR



5. MEZCLAR



6. DENSIFICAR



7. COMPACTAR



8. CAMBIAR



Este taller consistió en una evaluación conjunta del entorno de las cinco estaciones seleccionadas de la línea 7 del metrobús que corre sobre el Paseo de la Reforma. Los resultados de la evaluación, y los principales hallazgos, se concentran en tres ejes fundamentales: regulación, infraestructura y alianzas. El taller incluyó una parte teórica en la que se presentó el origen del concepto *Desarrollo Orientado al Transporte*, su importancia y relación con la calidad de vida de las personas y la equidad en el acceso a oportunidades en las ciudades. Posteriormente, se hicieron evaluaciones del área de influencia de seis estaciones de la línea 7 del metrobús que son representativas del corredor: Chapultepec, El Ángel, Hamburgo, Hidalgo, Tres culturas y Excélsior. Los resultados de la evaluación son los siguientes:

CHAPULTEPEC

A unos pasos de la estación y en toda el área de influencia también se localizan diferentes estaciones del servicio de Ecobici; se cuenta con un espacio semiconfinado para bicicletas en los carriles laterales de Reforma y estacionamientos para bicicletas como el de la Torre BBVA. A pesar de esta conectividad, el uso del auto particular sigue predominando en la zona. El entorno en general es agradable para peatones, ya que posee banquetas amplias, mobiliario urbano y señalizaciones adecuadas, así como árboles que proporcionan sombra. Es necesario establecer estrategias para desincentivar el uso de automóvil, como el encarecimiento y la reducción de espacios para estacionamiento de vehículos dentro de las construcciones.

HAMBURGO

De acuerdo a la evaluación con el *Estándar DOT*, hay potencial para mejorar el entorno peatonal y ciclista en las calles colindantes a Av. Reforma y Av. Insurgentes. Las banquetas no son completamente accesibles para personas con discapacidad, los cruces a nivel calle deben tener mejor balizamiento y dirección, además de la notoria invasión de automóviles estacionados sobre la acera. También, existe la posibilidad de desarrollar proyectos que incluyan vivienda asequible para mejorar la calificación de la zona relacionada con el principio “mezclar” del *Estándar DOT*.

EL ÁNGEL

El uso predominante en la zona son oficinas, seguido de servicio y comercio. La afluencia, en su mayoría, es de población flotante. La colonia Juárez cuenta con mayor número

de servicios y comercios en comparación a la Cuauhtémoc. En general, la existencia de uso habitacional es escasa, y hay más espacio destinado a estacionamientos de lo que se recomienda. Por lo tanto, existen grandes posibilidades de subir las calificaciones asignadas con el *Estándar DOT*, desarrollando vivienda en la zona y sustituyendo espacios destinados a estacionamientos de automóviles por otro tipo de desarrollos.

HIDALGO

Las actividades alrededor de la estación son continuas y tienen un alto porcentaje de fachadas activas. La zona podría verse muy beneficiada si mejorara la infraestructura para la movilidad activa. La adecuación de cruces, la incorporación de islas de refugio peatonal, un mejor balizamiento y más infraestructura ciclista serán determinantes para elevar su desempeño. Existe un gran potencial de desarrollo de vivienda asequible, sobre todo por la existencia de edificios en abandono o subutilizados. La regulación juega un papel fundamental para ello.

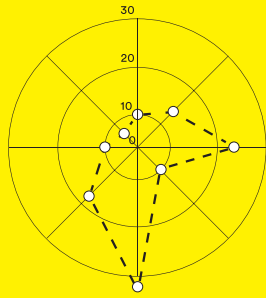
TRES CULTURAS

De acuerdo a la evaluación con el *Estándar DOT*, el desempeño de los principios tiene potencial de mejora, sobre todo referente a movilidad en bicicleta, con la que se puede maximizar la accesibilidad considerando el potencial de intermodalidad con la estación de metro Tlatelolco, que se encuentra a distancia pedaleable. Si bien, el estacionamiento fuera de la vía es prácticamente nulo por el diseño original de los edificios, en vía pública hay planchas de estacionamiento que, salvo el requerido para personas con discapacidad o vehículos de emergencia, resulta en espacio subutilizado que podría tener un uso de suelo con mayor beneficio social.

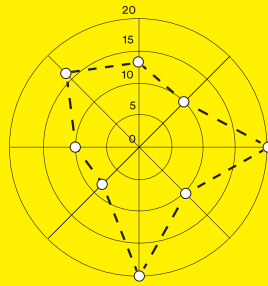
EXCÉLSIOR

En esta área, la densidad es uno de los elementos que aparece peor evaluado, de acuerdo al *Estándar DOT*, sin embargo, es acorde a la dinámica de la zona, por lo que los esfuerzos de mejora se podrían centrar en la ocupación de terrenos baldíos o viviendas deshabitadas, para proveer de soluciones habitacionales asequibles en la zona.

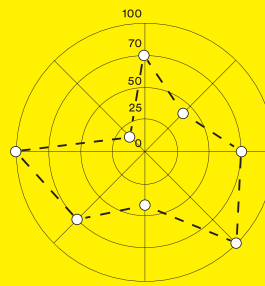
EVALUACIÓN CON ESTÁNDAR DOT: METROBÚS LÍNEA 7, REFORMA



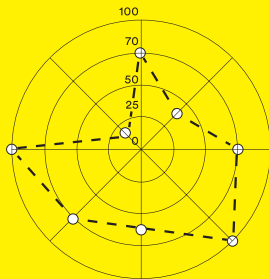
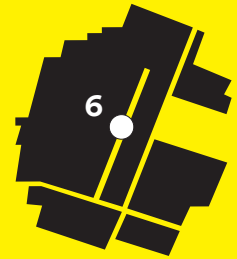
1. CHAPULTEPEC



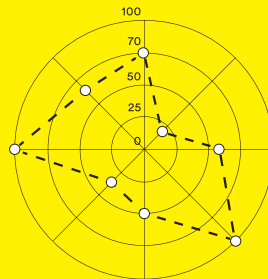
2. HAMBURGO



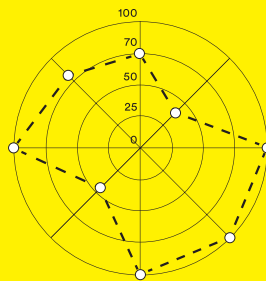
3. EL ÁNGEL



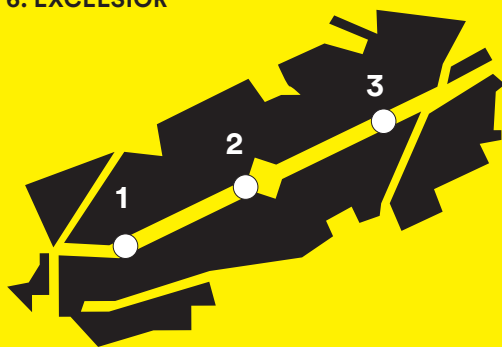
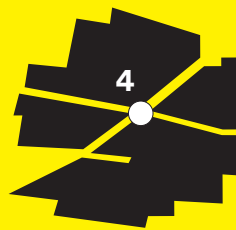
4. HIDALGO



5. TRES CULTURAS



6. EXCÉLSIOR



CONCLUSIONES DE LA APLICACIÓN DEL ESTÁNDAR DOT POR CIUDADANOS

A nivel ciudad, un análisis macro de la totalidad de un corredor de transporte masivo puede brindar información relevante y muy valiosa; sin embargo, el análisis detallado que genera el *Estándar DOT* permite identificar nichos que tienen un potencial amplio para mejorar las condiciones en cada entorno de estación. Asimismo, nos ayuda a identificar patrones y transiciones entre actividades y servicios que definen la vocación de cada zona del corredor en particular, mismas que a su manera se benefician por la cercanía al transporte colectivo.

Lo principal de un desarrollo DOT, reconocido como buena práctica, no es necesariamente el cómo se ve, o la imagen que genera, sino el desempeño que logra tener la forma urbana para garantizar la accesibilidad, y mantener la equidad urbana al facilitar los recorridos en los modos más asequibles a los que tenemos alcance, como la movilidad activa y su combinación con sistemas de transporte colectivo.

En las seis estaciones evaluadas se encontraron diferentes vocaciones, dinámicas y entramados urbanos que, a su manera, funcionan adecuadamente. Las necesidades en cada zona tienen variaciones: en las áreas de influencia de las estaciones Tres culturas y Excelsior, ubicadas al norte del corredor en zonas predominantemente habitacionales, las faltantes identificadas se relacionan con infraestructura para la movilidad. Por otro lado, en las estaciones Hidalgo, Chapultepec, Hamburgo y El Ángel, los faltantes tienen que ver con un tema de regulación principalmente.

Cerca de la estación El Caballito y Tres culturas hay una marcada vocación habitacional con servicios locales que, a su manera, es funcional y cuyo modelo urbano responde a las necesidades del área. Es necesario mejorar aspectos básicos de infraestructura de movilidad y de zonificación que permitan maximizar la ac-

cesibilidad. Estos van desde el aprovechamiento focalizado de lotes baldíos o viviendas deshabitadas para promover opciones de densificación, tomando como eje rector la dotación de vivienda asequible. El resto de las estaciones, localizadas sobre el corredor central de Reforma, destacan la necesidad de hacer adecuaciones para facilitar la movilidad no motorizada, sobre todo, por las actividades predominantes de la zona, que son oficinas y servicios. Además, es necesario considerar estrategias de gestión de la demanda de tráfico, como cargos por congestión y de reducción de estacionamiento de automóviles, de mixticidad de ingresos y usos de suelo y de densidad para fortalecer la dinámica de la zona pero manteniendo un equilibrio con la habitabilidad, sin sobrepasar la capacidad del transporte masivo.

CONSTRUIR CIUDADANÍA

Esta línea de acción se enfoca en impulsar la innovación y la participación ciudadana mientras se aumentan las capacidades de las personas, organizadas o no, para incidir positivamente en su entorno. Dentro de esta línea de trabajo se desarrolla el Concurso CoRe 2018 cuyo objetivo es promover nuevos modelos de vivienda asequible.

La idea de tener concursos en esta línea de trabajo se relaciona directamente con el impacto que generaron las propuestas de quienes participaron en el concurso *Menos Cajones, Más Ciudad* que fue parte de la primera edición de CoRe Foro Urbano. Las propuestas de los concursantes ayudaron a abrir los ojos de quien no es capaz de ver las posibilidades de todo lo que un lugar puede ser. De la misma manera, esta convocatoria busca atraer ideas de estudiantes y profesionales que nos permitan tener una visión fresca y abierta, no sólo de las posibilidades de los predios, sino de la Ciudad de México, si tuviéramos políticas públicas adecuadas de vivienda asequible bien ubicada.

CONCURSO CoRe 2018

INNOVACIONES EN MODELOS DE VIVIENDA URBANA ASEQUIBLE EN LA CIUDAD DE MÉXICO

CRITERIOS DE SELECCIÓN

- Diseño que responda positivamente a las exigencias funcionales, sostenibles, sociales y urbanas.
- Presentación clara para transmitir las ideas principales del proyecto.
- Factibilidad del proyecto y atención a los parámetros previstos en las bases del concurso, tales como imagen, durabilidad, tiempo y costo.
- Impacto de la propuesta.

CATEGORÍAS

- Estudiantes.
- Profesionales.

PREDIOS

- Uno en suelo público.
- Uno en suelo privado.

19/10/2018

Límite de recepción de propuestas

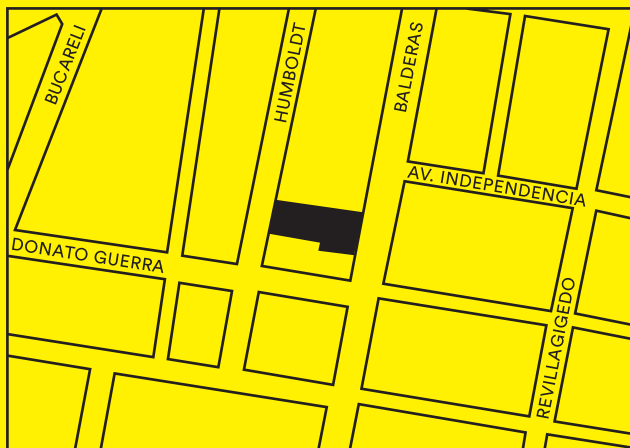
09/11/2018

Anuncio de finalistas en CoRe Foro Urbano

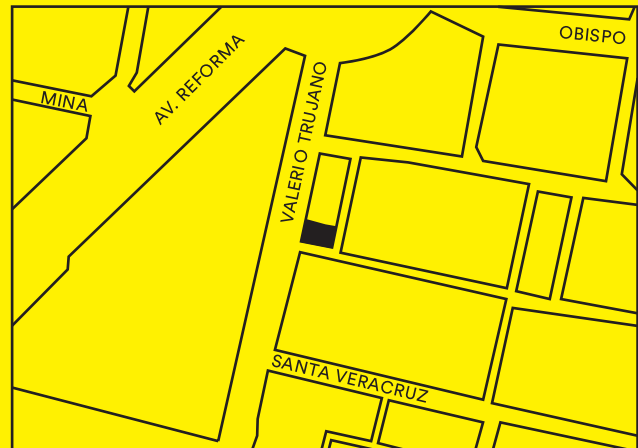
03/2019

Presentación de ganadores

SUELO PÚBLICO: EDIFICIO DEL METRO JUÁREZ



SUELO PRIVADO: VALERIO TRUJANO





Proyecto piloto de vivienda asequible por Reurbano.
Fotografía: Pablo Prado

HACER CIUDAD

A través de esta línea de trabajo se promueven proyectos que ayudan a resolver de manera directa los problemas de la ciudad. En el 2018 el esfuerzo se centró en el desarrollo de un modelo de vivienda asequible en una zona de alto valor, para que las personas con bajos ingresos no tengan que recorrer distancias largas para acceder a oportunidades y para evitar la expulsión de personas de barrios céntricos de la Ciudad de México.

VIVIENDA ASEQUIBLE EN ZONAS DE ALTO VALOR EN LA ZONA CENTRAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

CoRe es un continuo esfuerzo multidisciplinario que, día a día, busca ser más que un espacio para la generación de ideas. El objetivo principal es trascender de las ideas a la acción mediante intervenciones específicas, participando activamente en la transformación de la Ciudad de México cuadra por cuadra, barrio por barrio.

Una manera de incidir ha sido mediante la promoción de nuevas políticas públicas, como lo fue la reforma al Reglamento de Construcciones en materia de estacionamiento. Otra forma de materializar las ideas es mediante el impulso de proyectos piloto, donde buscamos tomar el riesgo y “ensuciarnos las manos” para cambiar el *status-quo*. Trabajar en intervenciones concretas nos permite dejar la teoría, enfrentándonos a la realidad y obstáculos de la implementación. En el camino surgirán nuevas dificultades y, quizás, nos quedaremos cortos, pero nuestra innovación servirá de experiencia para lo siguiente, para otros y para fortalecer propuestas de instrumentos de planeación y desarrollo urbano, que abonen en hacer de la producción de ciudad un espacio más participativo, transparente, incluyente y justo.

Durante 2018, hemos enfocado las baterías en abordar la necesidad de proveer vivienda asequible en las zonas de alto valor del suelo, ubicadas en la centralidad de la Ciudad de México, utilizando las condiciones actuales de la normatividad y del mercado. Como es sabido, en las últimas décadas, se ha dado una alta concentración de actividades económicas, educativas y culturales en las colonias cercanas a Paseo de la

Reforma, en gran parte, se trata de una concentración histórica de las inversiones públicas en el transporte y el espacio público. Una de las consecuencias es el creciente valor del suelo, que afecta directamente la producción de vivienda para todos los niveles de ingreso. Han sido insuficientes los esfuerzos por construir y conservar vivienda en precios de venta y renta que correspondan al ingreso de las familias que habitan esta ciudad.

El consenso entre especialistas asegura que la CDMX requiere añadir alrededor de 40,000 viviendas por año para satisfacer la demanda existente. En el cumplimiento de este objetivo, la ubicación con respecto a los servicios de transporte es fundamental para lograr una ciudad más compacta y con menor dependencia del automóvil. Igualmente importante es que todos los niveles de ingreso puedan acceder a vivir en ellas. Sin embargo, en los años recientes, la producción de vivienda nueva en la centralidad ha quedado a cargo, principalmente, de inversionistas privados, y el mercado ha respondido concentrando la mayor parte de los proyectos en los segmentos de población de ingresos más altos donde, solamente, el 5% de la vivienda es considerada asequible.

A priori, se reconocen algunas de las complicaciones locales para generar proyectos de vivienda asequible en las colonias de alto valor: la legislación y zonificación aplicable no lo demandan, ni establecen los suficientes incentivos para que el mercado lo realice. Los estímulos existentes no contemplan proyectos de ingresos mixtos, sino que obligan a que todo el proyecto sea social, asequible o de mercado; no existen beneficios fiscales a quien opte por no vender o rentar a precios de mercado; los mecanismos de captura de valor, que podrían generar fondos para inversión pública en corregir esta falla de mercado, son débiles o insuficientes; existe baja coordinación entre las agencias de gobierno, la iniciativa privada y la ciudadanía para resolver el problema; y el Estado no ha ejercido el rol que juega en el mercado de suelo, ya sea a través del suelo público existente, o mediante la generación de un banco de suelo para estos fines. Todo lo anterior forma parte de la batería de estrategias para la generación de *Vivienda Asequible Orientada al Transporte (VAOT)*.

En el ánimo de mantener la actitud proactiva de CoRe, uno de sus integrantes (Reurbano), ha articulado un fideicomiso que tendrá como fin específico integrar en uno de sus proyectos en cartera, una proporción de las unidades de vivienda y comercio que sean ofertados en un precio asequible para un público objetivo. Este fideicomiso se creó en 2018 y estará desarrollando el proyecto piloto durante 2019-2020, en un inmueble que contempla contar con alrededor de 35 viviendas y dos locales comerciales.

El instrumento tendrá la responsabilidad de retener la propiedad y administración del 10% de las viviendas en el proyecto, para ser rentadas en valores que no superen el 30% de los ingresos del público objetivo. Naturalmente, el primer criterio de selección del público objetivo, será la demostración de la necesidad de un subsidio mediante un análisis socioeconómico. A ello, se suman una calificación de variables multicriterio, en donde resaltan las siguientes posibilidades y prioridades:

- Habitantes del inmueble a intervenir (en caso de que aplique).
- Habitantes de la zona de influencia del predio que demuestren que, en su lugar de residencia actual, cubren una renta por encima del 30% de sus ingresos.
- Personas con lugar de trabajo en la zona de influencia y que residan fuera de ella, con un tiempo de traslado a sus actividades cotidianas de más de 45 minutos.

El proyecto piloto de un fideicomiso con estas características, en principio no será sujeto a la aplicación de políticas públicas o incentivos de vivienda asequible como pudieran ser bonos de densidad, créditos fiscales o asociaciones público-privadas. Si bien, puede ser una limitante en la proporción de viviendas que quedarán en administración del fideicomiso en un esquema preferente o subsidiado, nos dejará un ejemplo de los obstáculos que la consecución de un mayor

beneficio social tiene cuando se opera únicamente desde las reglas existentes para una institución privada. Será una línea base que servirá para modelar el impacto de una mejor colaboración entre inversionistas, gobierno y ciudadanía en la consecución de una ciudad más incluyente, generando posibles respuestas a preguntas como:

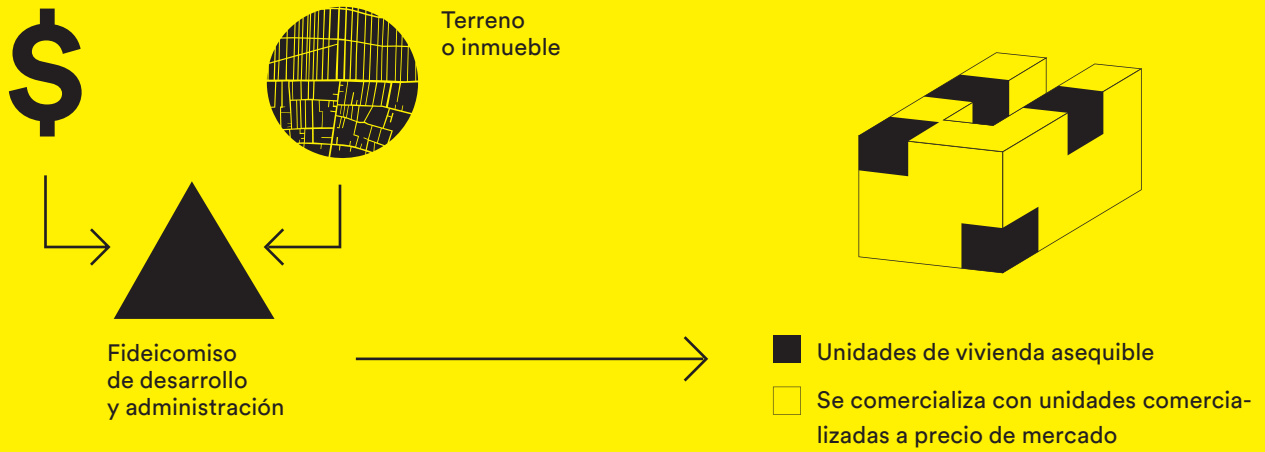
Cuántas viviendas asequibles se hubieran podido lograr en el proyecto si:

- A Los trámites hubieran sido más rápidos.
- B La relación con vecinos y residentes de la zona de afluencia fuera de colaboración.
- C El financiamiento tuviera condiciones preferentes.
- D La carga fiscal del proyecto fuera diferenciada, a cambio del beneficio social generado.
- E Se permitiera una densidad mayor a proyectos con esta mezcla.
- F Se tuviera al gobierno como coinversionista o a instituciones financieras especializadas en inversiones de impacto social.

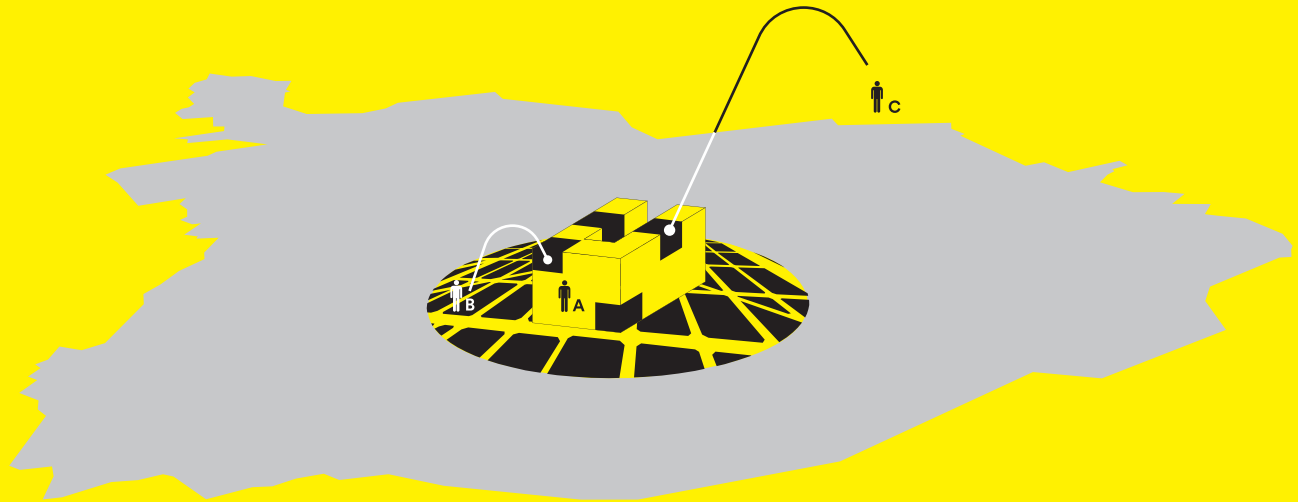
De esta forma, el impacto del piloto no termina en la finalización del proyecto y la colocación de viviendas asequibles para una población que lo necesita, sino que continúa, a través de la evaluación y uso de información para fortalecer propuestas normativas que incentiven la proliferación y ampliación de proyectos con estas características.

Es muy importante mencionar que Reurbano no ha llegado a esto solo, sino a través de muchos ejercicios de deliberación con más miembros integrantes de CoRe, con organizaciones vecinales y especialistas, con los residentes del inmueble propuesto, con autoridades, con organizaciones civiles como la ARU, Resiliencia Barrial, y Ciudadanía19s, entre otras. De igual forma, se ha trabajado con especialistas en materia legal y fiscal para el fortalecimiento de este primer ejercicio.

FIDEICOMISO DE VIVIENDA ASEQUIBLE EN DESARROLLOS DE INGRESOS MIXTOS



BENEFICIARIOS POTENCIALES DE PROYECTOS DE VIVIENDA ASEQUIBLE EN ZONAS DE ALTO VALOR



La renta de mercado de la zona del proyecto supera el 30% del ingreso de:

- † A Reside en el inmueble desde antes de su remodelación
- † B Reside en la zona del proyecto y ya no le alcanza
- † C Reside fuera de la zona de influencia del proyecto pero trabaja en la zona

Proyecto piloto de vivienda asequible por Reurbano.
Fotografía: Pablo Prado



APRENDIZAJES Y LECCIONES

Gonzálo Peón

A lo largo de esta publicación hemos presentado una serie de ideas, críticas, propuestas y proyectos orientados a incrementar la accesibilidad urbana, abanderados por organizaciones e individuos de la iniciativa privada, del gobierno y la sociedad civil organizada. De ellos se desprenden diversos aprendizajes y lecciones que se exponen de manera sintetizada en esta sección final.

CAPÍTULO UNO: PENSEMOS EN ACCESIBILIDAD

En este primer capítulo Santiago Fernández analiza los objetivos de los planeadores urbanos, ingenieros y funcionarios públicos con responsabilidades de transporte y movilidad. Su texto recuerda a la visión y a las críticas de Kevin Lynch en su libro *Una teoría de la forma urbana*, publicado en EEUU en 1981 pero con un análisis y las propuestas adecuadas a las ciudades mexicanas del siglo XXI. Las iniciativas que retoma y desarrolla se orientan a acciones que el sector público puede llevar a cabo y se resumen en los siguientes puntos:

- Las políticas urbanas en México como lo son las de vivienda y zonificación, así como las estrategias de movilidad, no han contribuido a mejorar el acceso de las personas a las oportunidades que dan las ciudades.
- Es necesario cambiar la perspectiva de movilidad a accesibilidad, integrando la planeación del transporte con la del desarrollo urbano.
- Es preciso utilizar indicadores de accesibilidad como oportunidades acumuladas de empleo, educación y salud, entre otros, para planear, implementar y evaluar las políticas de movilidad y desarrollo urbano para que, con esto, se incremente la equidad en las ciudades y la eficiencia de los sistemas de transporte.
- Hoy en día existen opciones de bajo costo que permiten medir la accesibilidad, a través de datos abiertos y *software* libre, las cuales ya están siendo utilizadas por un número creciente de autoridades locales en el mundo, y pueden ser fácilmente adaptadas al entorno mexicano.

CAPÍTULO DOS: CoRe Y LA CONSTRUCCIÓN COLECTIVA DE LA CIUDAD

En este segundo capítulo se retoman algunos de los aprendizajes más importantes que dejaron las primeras dos ediciones de CoRe Foro Urbano y de las actividades del grupo CoRe en sus primeros años de existencia. El capítulo hace énfasis en las lecciones que dejó la par-

ticipación de Jan Gehl y el concurso *Menos Cajones, Más Ciudad*. Entre estas enseñanzas destacan:

- Es necesario involucrar a actores de toda índole en torno a decisiones de desarrollo urbano e infraestructura de movilidad, especialmente cuando existen datos certeros que informen sobre las discusiones.
- Foros como CoRe son espacios inmejorables para convencer a actores con gran influencia en la toma de decisiones públicas de las ciudades; permiten reenergizar movimientos a favor de la sustentabilidad y la equidad en zonas urbanas, incrementando por unos días la visibilidad de proyectos y propuestas.
- El cambio urbano hacia ciudades más justas y sustentables es un proceso que toma tiempo, pero hay suficientes referentes internacionales y casos propios de la Ciudad de México, que nos permiten ser optimistas y tener una estrategia clara en la que todos podemos contribuir.

CAPÍTULO TRES: EL NEGOCIO DEL CAMBIO URBANO

En este tercer capítulo, Patricia Brown, una de las responsables del renacimiento que vivió Londres en la primera década de este siglo, comparte experiencias y proyectos de mejora del espacio público que se volvieron realidad gracias a alianzas público-privadas. También advierte sobre los riesgos de aplicar estos modelos de inversión como fórmula única de desarrollo urbano y económico. Entre las lecciones aprendidas de su texto destacan las siguientes:

- El valor de los espacios públicos de calidad se traduce en distintos beneficios que perciben tanto comunidades como empresas. Estas últimas pueden monetizarlos y, por lo tanto, están dispuestas a pagar por hacer que espacios inhóspitos se vuelvan atractivos y acogedores.
- Los espacios públicos de calidad son fundamentales para atraer el talento que requieren las empresas para competir internacionalmente.
- Es necesario tomar en cuenta la resistencia ante alianzas público-privadas y su relación con el desplazamiento de personas y negocios locales.

CAPÍTULO CUATRO: CIUDAD, VIVIENDA Y ACCESO, UNA ENTREVISTA A PAAVO MONKKONEN

Como parte del cuarto capítulo, Paavo desmenuza el mecanismo de política pública que ha desfigurado la forma urbana en las ciudades mexicanas, en donde se trata de las políticas de vivienda promovidas por el

gobierno federal en los últimos 30 años; generando algunas valiosas lecciones para los tomadores de decisiones como lo son:

- Es necesario contar con una definición de vivienda adecuada para la política pública, que tenga consideraciones de asequibilidad y ubicación, las cuales respondan a las necesidades de diferentes grupos de personas.
- Se requiere transformar la estructura y objetivos del INFONAVIT, para que este sirva a sus beneficiarios, y no contribuya más a la inaccesibilidad de las ciudades.

CAPÍTULO CINCO: VIVIENDA INCLUYENTE, BARRIOS INCLUSIVOS

Con la perspectiva de quien estuvo en las negociaciones con desarrolladores y vecinos para incluir vivienda asequible en los nuevos proyectos del Nueva York de Michael Bloomberg, Daniel Hernández nos da algunas claves para propiciar barrios incluyentes de ingresos mixtos y un gran número de oportunidades de educación, esparcimiento y empleo.

- Las estrategias de vivienda de ingresos mixtos con componentes de asequibilidad evitan la segregación de personas con pocos y con muchos recursos.
- La acción gubernamental es fundamental para generar barrios incluyentes y estos se pueden lograr inclusive sin grandes inversiones de dinero público si se cuenta con regulaciones adecuadas.

CAPÍTULO SEIS: SOPORTES, SUTURAS Y RELLENOS

Rodrigo Díaz tiene muy claro lo que hay que hacer para revertir la inaccesibilidad de las ciudades mexicanas generada en los últimos años por las políticas de vivienda o ausencia de estrategias públicas de ocupación del territorio. Con una línea argumentativa directa, explica la problemática y ofrece soluciones útiles para tomadores de decisiones, empresarios y responsables de la infraestructura urbana:

- Es necesario retomar la potestad de lo público en la planificación de trazas urbanas y la planificación del suelo para que estos no segreguen a las personas.

- Se deben crear mecanismos financieros adecuados para la ocupación de la ciudad interior y evitar su despoblamiento.
- Entre las soluciones que pueden acortar distancias sociales y físicas, se deben considerar soportes que den estructura a los nuevos territorios urbanos, suturas que conecten tejido fragmentado y rellenos que ocupen el territorio desaprovechado.

CAPÍTULO SIETE: CoRe Y UNA CIUDAD DE DISTANCIAS CORTAS

En este capítulo presentamos algunas de las respuestas de CoRe a los problemas que alargan las distancias que debemos recorrer para acceder a nuestros destinos, buscando pasar de la palabra a la acción. Incluimos un proyecto piloto de un desarrollo de vivienda de ingresos mixtos con un fuerte componente de asequibilidad en una zona de alto valor en proceso de construcción, un concurso para repensar los modelos de vivienda que promueve la innovación ciudadana y dos estrategias de formación de ciudadanía. Estas iniciativas se encuentran en activo, por lo tanto siguen generando lecciones valiosas para nosotros, que esperamos compartir en el Foro y en los próximos años. Compartimos algunas de ellas en los siguientes puntos:

- La pluralidad del grupo CoRe nos permite nutrir nuestras iniciativas con distintas perspectivas. Esto se refleja en los proyectos que nacieron en 2018. Por ejemplo, esta publicación combina perspectivas orientadas a papeles preponderantes del Estado y el mercado; por un lado Patricia Brown y Daniel Hernández se enfocan en soluciones de mercado para mejorar la calidad de los espacios públicos y producir vivienda asequible, mientras que Paavo Monkkonen y Rodrigo Díaz abogan por un papel preponderante del Estado en la política de suelo, la producción de vivienda asequible y la dotación de espacios de convivencia que mejoren el acceso a oportunidades que da la ciudad. Este balance de visiones se percibe también en proyectos como el diplomado y el piloto de vivienda de ingresos mixtos.

- La suma de visiones distintas promueve la innovación. Esto se hace evidente en el desarrollo del piloto de vivienda de ingresos mixtos que incluye ideas de inversionistas, organizaciones de la sociedad civil, autoridades y desarrolladores inmobiliarios. Una vez concluido el proyecto se conocerá el potencial para solucionar problemas de accesibilidad y vivienda. Por otro lado, los talleres comunitarios de *Desarrollo Orientado a Transporte* generan capacidades técnicas en los vecinos, estas les permiten estructurar sus demandas de una manera más sólida y promover con ellas que se mejoren las condiciones de movilidad y acceso a oportunidades en sus barrios.

EL ARTE COMO MOTOR DEL CAMBIO

A lo largo de estas páginas, acompañando los textos, se incluyeron pinturas, fotografías e ilustraciones que, por sí mismas transmiten muchos de los mensajes que queremos dar con tinta negra y papel. Las pinturas fueron elegidas entre las piezas de la Colección Kaluz para ser expuestas durante el tercer CoRe Foro Urbano e incluimos algunas de ellas en esta publicación por distintos motivos: *El tragafuegos* de Fanny Rabel, nos hace pensar en la forma de habitar la ciudad de personas vulnerables; *Reloj olvidado* de Rufino Tamayo, nos remite al paso del tiempo en las ciudades, en los destinos de nuestros viajes diarios pero también en los trayectos que debemos recorrer. En *Síntesis espectacular*, Cecilia Barreto pinta de azul el paisaje urbano y hace una crítica a la imagen de la ciudad de México que ha generado la publicidad en vía pública; no sabemos si, Hugo Pérez Gallegos vio la ciudad desde un mirador a la altura perfecta, para ver sus distintas realidades y pintar el Valle de México desde el cerro de El Tenayo, pero en un rectángulo de 140 por 220 centímetros nos transmite el alma de diversas partes y distintas épocas de la ciudad al incluir un cuadro pintado con la misma perspectiva por José María Velasco cien años atrás, mientras que, en su cuadro *Aire*, el smog, las nubes y el sol crean una atmósfera realista, que también es esperanzadora al mostrarnos ese cúmulo de oportu-

nidades que es la Ciudad de México.

Las fotografías del libro son de artistas, urbanistas, economistas y desarrolladores. Incluimos una pieza tomada del ensayo fotográfico *47,547 hogares para México*, de Livia Corona, quien a través de fotografías, describe la realidad de millones de familias y cientos de ciudades mexicanas, cuya forma ha cambiado drásticamente por el papel del INFONAVIT; ella, a través del arte, ha explicado algo similar a lo que, Paavo Monkkonen y otros académicos, han expuesto a través de distintas disciplinas relacionadas con los estudios urbanos. Adam Wiseman nos compartió una foto de su serie tomada en el Centro Urbano Nonoalco Tlatelolco, uno de los referentes de vivienda asequible bien ubicada en México. Las fotos de Pablo Prado, cuentan una historia de decadencia y esperanza en un edificio de la colonia Juárez que puede ser rehabilitado para albergar a algunos de los actuales habitantes del edificio y personas con bajos recursos que hoy viven en zonas periféricas con un acceso limitado a oportunidades.

Los diagramas e ilustraciones desarrollados por los equipos de Cítrico Gráfico e ITDP mezclan datos clave y fragmentos de los textos con diseño, arte y en ocasiones humor. Estas pueden leerse junto con los textos que acompañan o de manera independiente y son el complemento gráfico que completa la experiencia visual de la publicación.

COMENTARIOS FINALES

Con *Una ciudad de distancias cortas* hemos buscado sensibilizar al lector sobre el gran camino que tenemos que recorrer para que las ciudades funcionen para todos. Queremos que el paradigma de la accesibilidad, que liga objetivos de equidad al mundo de la movilidad y el desarrollo urbano sea entendido y apropiado cada vez por más personas y que desde esta perspectiva, se revisen las políticas de vivienda y transporte de las ciudades mexicanas y se ofrezcan soluciones a la ciudades de distancias largas en las que vivimos. Esperamos que después de recorrer estas páginas, lo quieras tú también.



Pintura: Hugo Pérez Gallegos (1979), *Aire*, 2007



REFERENCIAS

PRÓLOGO

- INEGI, 2018. Encuesta Origen Destino en Hogares en la Zona Metropolitana del Valle de México 2017. Disponible en: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/eod/2017/>
- STCONAPRA, 2017. Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2016. Disponible en: <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/informe-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial-mexico-2016?state=published>.
- SEDEMA, Informe Anual de Calidad del Aire 2013. Disponible en: http://www.aire.cdmx.gob.mx/descargas/publicaciones/flip-pingbook/informe_anual_calidad_aire_2013/#p=1.
- OMS, 2018. Campaña Breath Life. Disponible en <http://breathe-life2030.org/city-data-page/?city=3082>.

CAPÍTULO 1: PENSEMOS EN ACCESIBILIDAD

- Bertolini, Luca. 2017. "Planning the Mobile Metropolis: Transport for People, Places and the Planet".
- Cervero, Robert. 2011. "State Roles in Providing Affordable Mass Transport Services for Low- Income Residents." International Transportation Forum Organization for Economic and Cooperative Development 17: 0–30.
- Comandon, Andre, and Paavo Monkkonen. 2016. "Expansión Urbana, Segregación y Estructura Espacial." Ciudades 111: 50–59.
- Condeço-Melhorado, Ana, and Karst T. Geurs. 2017. "Topical Collection on Accessibility and Policy Making." European Transport Research Review 9 (3). European Transport Research Review: 2–4. doi:10.1007/s12544-017-0249-5.
- ITDP México, 2017. Invertir Para Movernos. Ciudad de México.
- Lynch, Kevin. 1984. Good city form. MIT press.
- Monkkonen, Paavo, Andre Comandon, Jorge Alberto Montejano Escamilla, and Erick Guerra. 2018. "Urban Sprawl and the Growing Geographic Scale of Segregation in Mexico, 1990–2010." Habitat International 73 (December 2017). Elsevier: 89–95. doi:10.1016/j.habitatint.2017.12.003.
- Santos, Georgina, Hannah Behrendt, and Alexander Teytelboym. 2010. "Research in Transportation Economics Part II : Policy Instruments for Sustainable Road Transport Q." Research in Transportation Economics 28 (1). Elsevier Ltd: 46–91. doi:10.1016/j.retrec.2010.03.002.
- TomTom. 2018. TomTom Traffic Index., Consultado en: https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/city/mexico-city
- PUEC-UNAM. 2013. "Diagnóstico y Proyecciones de La Movilidad Del Distrito Federal (2013-2018)."
- Venter, Christo. 2017. "Developing a Common Narrative on Urban Accessibility: A Transportation Perspective." Washington, D.C.: The Brookings Institute.
- Zegras, Christopher. 2011. "Chapter 19 Mainstreaming Sustainable Urban Transport : Putting the Pieces Together," Chapter appearing in: Urban Transport in the Developing World: A Handbook of Policy and Practice. Edward Elgar, Cheltenham (2011)

CAPÍTULO 4: VIVIENDA, CIUDAD Y ACCESO

- Fuentes, Cesar, and Hernandez titled "Housing finance reform in Mexico: the impact of housing vacancy on property crime" *International Journal of Housing Policy* 14(4): 368-388.
- Libertun de Duren, Nora. (2018). The Social Housing Burden: Comparing Households at the Periphery and the Center of Cities in Brazil, Colombia, and Mexico. *International Journal of Housing Policy* 18(2): 177-203.
- Monkkonen, Paavo. 2011a. The Housing Transition in Mexico: Expanding Access to Housing Finance. 2011. *Urban Affairs Review*, 47(5): 672-695.
- Monkkonen, Paavo. 2011b. Do Mexican Cities Sprawl? Housing Finance Reform and Changing Patterns of Urban Growth. *Urban Geography*, 32(3): 406-423.
- Monkkonen, Paavo. 2012a. Housing Finance Reform and Increasing Socioeconomic Segregation in Mexico. *International Journal of Urban and Regional Research*, 36(4): 757-772.
- Monkkonen, Paavo. 2012b. La segregación residencial en el México urbano [Residential Segregation in Urban Mexican]. 2012. *EURE - Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 38(114): 124-146.
- Monkkonen, Paavo, and Andre Comandon. 2016. Urban Expansion, Segregation, and Spatial Structure in Mexico. *Ciudades*, 111 50-59.
- Monkkonen, Paavo. 2018. Empty Houses across North America: Housing Finance and Mexico's Vacancy Crisis. *Urban Studies*, forthcoming.
- Monkkonen, Paavo, Jorge Montejano Escamilla, Erick Guerra, and Andre Comandon. 2018. Urban Sprawl and the Growing Geographic Scale of Segregation in Mexico, 1990-2010. *Habitat International*, forthcoming.
- Guerra, Erick, Camilo Cos, Paavo Monkkonen, and Jorge Montejano Escamilla. 2018. Urban form, transit supply, and travel behavior in Latin America: Evidence from Mexico's 100 largest urban areas. *Transport Policy*, forthcoming.

CAPÍTULO 7: CoRe AÑO3: HACIA UNA CIUDAD DE DISTANCIAS CORTAS

- Ortiz, I. (2016, 5 de Octubre). Complexities in the affordable housing market in Mexico City: undersupply and pro-car policies. Recuperado de: <https://www.linkedin.com/pulse/complexities-affordable-housing-market-mexico-city-pro-car-ortiz?articleId=8028764889438294804>

Esta publicación se imprimió en Grupo Fogra S.A. de C.V. en noviembre de 2018.

Para su formación se usó la tipografía Circular de Lineto diseñada por Laurenz Brunner en 2013.