

Artículo de Reflexión

Problemas urbanos en la Ciudad de México y su advertencia para la planificación urbana en Bolivia

Urban problems in Mexico City and its warning for urban planification in Bolivia

Mauricio Jhonatan Clavijo del Carpio 1.

Mirian Gabriela Barja Amusquivar 2.

1. Estudiante de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Privada del Valle, subsede académica Sucre, Bolivia. Estudiante de intercambio en la carrera de Arquitectura, Historia del Arte, Universidad Nacional Autónoma de México (2018). *mauricioclavijodc@gmail.com*
2. Arquitecta. Máster en Diseño, Gestión y Dirección de Proyectos. Especialidad: Arquitectura y Urbanismo. Máster en Proyectos de Arquitectura y Urbanismo. Directora del Departamento de Arquitectura, Universidad Privada del Valle, subsede académica Sucre, Bolivia. *mbarjaa@univalle.edu*

RESUMEN

A raíz de la experiencia académica y personal en la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), el presente artículo pretende puntualizar los principales problemas que conlleva la dinámica actual de la Ciudad de México (CDMX). En primer lugar, se analiza cronológicamente el desarrollo que sufrió la CDMX desde sus orígenes prehispánicos hasta la época contemporánea. En segundo término, se desglosan los problemas actuales ocasionados por el crecimiento demográfico y, por último, se detallan los modelos actuales de planificación en Bolivia. El análisis pretende demostrar los riesgos que conlleva el desmedido crecimiento urbano de la CDMX como modelo cercano al cual se proyectan las ciudades con mayor desarrollo de Bolivia.

Palabras clave: Planificación urbana. Crecimiento demográfico. Calidad de Vida.

ABSTRACT

As a result of the academic and personal experience at the National Autonomous University of Mexico (UNAM), this article aims to highlight the main problems that the current dynamics of Mexico City (CDMX) entails. Firstly, CDMX from its pre-Hispanic origins to the contemporary era. Secondly, the current problems caused by demographic growth, and finally, the current models of planning in Bolivia. The analysis aims to demonstrate the risks that the excessive urban growth of the CDMX represent as a model projection for the cities of Santa Cruz and El Alto.

Keywords: Urban Planification. Demographic increase. Life quality.

INTRODUCCIÓN

La Ciudad de México (CDMX) cuenta con 8.918.653 habitantes en su área urbana central, pero considerando las conurbaciones de la periferia, se suman un total de 22.577.698 individuos (INEGI, 2005). Esto lleva a la ciudad a ocupar la cuarta posición en el ranking mundial de ciudades más pobladas y el número uno a nivel del continente americano (ONU, 2016). Las dinámicas desarrolladas en el tiempo a raíz de esta cantidad poblacional han derivado en una serie de problemas urbanos

tanto físico-espaciales como sociales. La metrópoli actual de la Ciudad de México es un modelo de crecimiento con la tendencia de repetirse en las ciudades latinoamericanas de países en vías de desarrollo, situación que debe prevenirse. En el caso de Bolivia, se tienen las ciudades de Santa Cruz y el Alto como entidades análogas debido a su parecido en términos físico – espaciales y de industrialización.

ANÁLISIS

1. Evolución histórica

La Ciudad de México se asentó sobre la superficie lago Texcoco en el que los aztecas (mexicas) ingeniosamente fundaron estructuras en piedra y calles elevadas con sistemas de drenaje, cultivos en tendidos flotante y todo un método de abastecimiento propio para la gran ciudad de Tenochtitlan, emblema y centro político de los mexicas hacia 1500. La ciudad se estructuraba en un centro ceremonial, viviendas y sectores de cultivo (Fotografía 1).

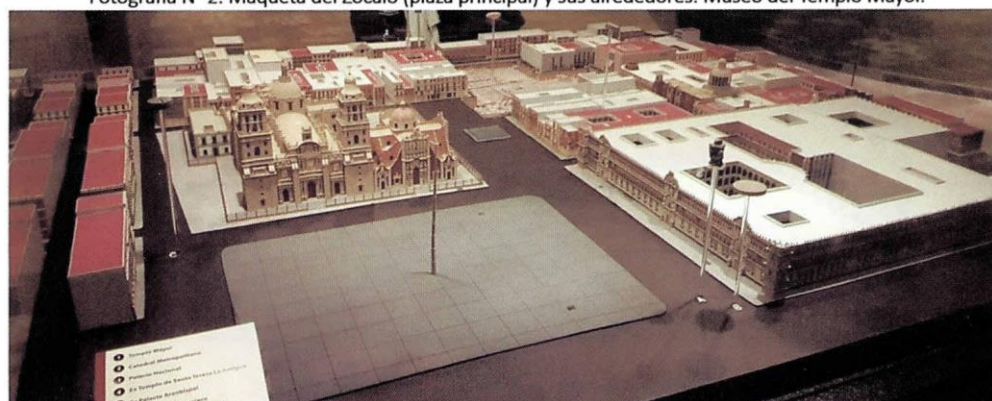
Fotografía N° 1. Maqueta y vista de la Ciudad de Tenochtitlan. Museo del Templo Mayor.



Fuente: Elaboración propia (2018)

Luego de la llegada de los españoles y bajo el esquema de colonización, la CDMX fue evolucionando a partir de un trazo urbano en damero a partir de una plaza principal, esquema que ha sido muy frecuente en la fundación de ciudades latinoamericanas (Fotografía 2). Este crecimiento reticular se mantuvo intacto hasta finales del siglo XIX bajo la concepción francesa, permitiendo un crecimiento más o menos regular gracias a la topografía preponderantemente horizontal con la que cuenta la CDMX. El valle del Texcoco donde se localizaba el lago permitió la expansión urbana sin ningún impedimento de montañas o abruptas pendientes.

Fotografía N° 2. Maqueta del Zócalo (plaza principal) y sus alrededores. Museo del Templo Mayor.



Fuente: Elaboración propia (2018)

Sin embargo, los problemas más cruciales que han transformado radicalmente a la CDMX se han suscitado en el transcurso del siglo XX, período en el que el crecimiento demográfico se incrementó debido al auge industrial, lo cual desencadenó un proceso migratorio hacia las periferias de la ciudad. En este período la ideología del urbanismo moderno planteada por la escuela racionalista imperante en Europa desató un rápido proceso de planificación que muy pocas veces solucionaban los problemas sociales, constituyéndose sólo en trazados físicos-arquitectónicos del espacio público. La idealización de la Ciudad Jardín y los esquemas racionales de priorización al automóvil planteados por Le Corbusier transformaron a la ciudad en una red de grandes autopistas y espacios monumentales permitiendo la expansión acelerada y no controlada (Gutiérrez Chaparro, 2009).

2. Problemas actuales

2.1 La Falta de Vivienda

El crecimiento poblacional de la CDMX llevó a sus habitantes a ocupar principalmente las zonas más productivas o donde se desarrolle el comercio con mayor facilidad. Estas zonas fueron las aledañas al zócalo (centro histórico) y las diferentes colonias ya consolidadas desde el siglo XIX, entre ellas, las colonias Cuauhtémoc, Roma, Condesa, Juárez, Polanco, Condesa y Coyoacán. Sin embargo, al tratarse de sitios de trabajo principalmente, surgió el fenómeno de las “Ciudades Fantasma” ya plasmadas en algunos modelos de ciudades europeas, como es el caso de las Ciudades Industriales en el Reino Unido. El centro urbano de la CDMX pasó a ser saturado totalmente durante el día, lo cual incrementó el costo de vida permitiendo únicamente a las clases acomodadas vivir en el mismo. Por ello, la mayoría de los trabajadores prefirieron buscar vivienda en las áreas periféricas, las cuales se adaptarían mejor a su realidad económica. Estas nuevas áreas de expansión sufrieron el efecto opuesto al centro urbano, estando vacías durante el día, pero saturadas en las noches por el retorno de sus habitantes.

La demanda de vivienda se incrementó prefiriéndose las tipologías de departamento o vivienda horizontal, debido a que las necesidades de la clase trabajadora no requería ni podía solventar los gastos para tener una vivienda propia, fue entonces que surgieron los bloques de departamentos masivos en áreas periféricas, sobresaturando aun más el crecimiento demográfico (Fotografía 3).

Fotografía N° 3. Hacinamiento y saturación demográfica



Fuente: Elaboración propia (2018)

Poco a poco, la oferta y demanda subió los precios de las rentas y las personas ya no pudieron pagar sus alquileres. Comenzaron a crearse asentamientos irregulares no planificados con carencia de servicios, aumento de pobreza y riesgo. Un ejemplo claro es la consolidación del barrio Tepito, como una solución improvisada a la falta de vivienda (Horbath Corredor, 2003).

2.2 Desigualdad Social y Sistemas de Transporte Ineficientes

El asentamiento improvisado ha ocasionado que los índices de pobreza se incrementen. El contraste entre clases sociales es muy diferenciado y la cobertura de servicios públicos que se extienden hacia la población es igualmente diferenciada. Las zonas de mayor ostentación económica cuentan con espacios públicos y diferentes tipos de tipologías de vivienda, desde el departamento de lujo (tipo pent-house) hasta la casona tipo mansión, en pleno centro urbano de la CDMX. Por otra parte, los barrios periféricos presentan hacinamiento poblacional en bloque de vivienda social. Las redes de autopistas que generalmente se trazan en las periferias han ocasionado segregación social y mayor riesgo ciudadano debido a que no interconectan las zonas, sino que las dividen como grandes venas que separan los espacios residenciales entre sí (Fotografía 4). Los pasos a desnivel y las autopistas generan focos de concentración para los antisociales, también incrementan el índice de inseguridad ciudadana debido a que generan el espacio óptimo para los asaltos y la difusión de drogas (Ludlow Deloya, 2017).

Este hecho se ve aún ahondado debido a los sistemas de transporte público que se han trazado en la CDMX. Como se ha visto anteriormente, el proceso de movilidad entre áreas periféricas y el centro urbano es una dinámica diaria. Por ello, las masas populares prácticamente han saturado las redes tradicionales de movilidad pública (trolebús o bus público). Desde 1969 se implementó el Sistema de Transporte Colectivo de Metro, comenzando desde el zócalo y extendiéndose en diferentes líneas hacia las periferias de la ciudad. Para el 2010, estas redes se ven colapsadas por lo que se implementa el Sistema de Metrobús, habilitando un carril específico en las avenidas principales, el cual funciona similarmente al metro, pero esta vez por la superficie y con buses en lugar de vagones. Para el 2018 este sistema también se ve colapsado especialmente en horas pico (Fotografía 5).

Fotografía N° 5. Saturación en los sistemas de transporte público



Fuente: Elaboración propia (2018)

La realidad social a la que responden estos sistemas satisface a las masas populares o clase trabajadora, quienes viven mayoritariamente en los bloques de departamentos de las zonas periféricas. Las condiciones de estos transportes han sido deterioradas en los últimos años y se han proliferado los casos de robo y acoso sexual en los vagones del metro, convirtiéndose en puntos de riesgo ciudadano. Los suicidios también son frecuentes en las rieles del metro, además de la falta de condiciones sanitarias al interior de los vagones, los cuales rebasan a su capacidad en horas picos, con sistemas de ventilación averiados y constantes fallas en el transcurso normal de los itinerarios.

2.1.2 Falta de Servicios Básicos y Contaminación

Como se había mencionado en el desarrollo histórico de la CDMX, el lago Texcoco en el que se asentó la ciudad ha desaparecido en su totalidad, convirtiéndose toda su extensión en una planicie de trazos urbanos y autopistas. Por ello, el agua con el que se contaba en el pasado se ha secado totalmente y el aprovisionamiento de agua para la CDMX debe ser drenada desde las vertientes de la ciudad más cercana (Xochimilco).

Sin embargo, estas canalizaciones no satisfacen a la demanda poblacional, por lo que la ciudad ha entrado en situación de emergencia desde el año 2010. La estrategia de racionalización del agua ha condicionado a sus habitantes a utilizar este servicio en determinadas horas y mucho más en los barrios que no cuenten con una buena infraestructura. Se está trabajando en nuevas canalizaciones, pero la racionalización del agua aún permanecerá debido al aumento poblacional que experimenta la ciudad

Asimismo, la demanda energética también se ve afectada por lo que la CDMX ha tenido que recurrir a la estrategia de cambios de horario para poder reservar mayor cantidad de energía en los meses de invierno, los cuales tienen menor incidencia de sol. Los sismos frecuentes también han debilitado la infraestructura física de redes de abastecimiento por lo que muchos de los edificios de se ven deshabitados por la falta de cobertura.

Junto con todo esto, los niveles de contaminación del aire se posicionan entre los más elevados del mundo (Fotografía 6). La topografía de valle no permite que los gases salgan rápidamente de la ciudad, sino que se mantengan concentrados en toda la región geográfica como un efecto invernadero. Por ello, la percepción de la temperatura se ve incrementada, especialmente en los días de verano.

Fotografía N° 6. Contaminación del aire en la CDMX



Fuente: Elaboración propia (2018)

3. El caso de Bolivia y su modelo de Planificación Urbana

Realizando una comparación entre las ciudades de Bolivia y la CDMX, se puede aseverar que el crecimiento urbano acelerado es parecido, especialmente en las ciudades Santa Cruz y el Alto. Actualmente, la guía metodológica para la planificación de ciudades en el contexto nacional nos remite principalmente al Plan Municipal de Ordenamiento Territorial (POUT).

Sin embargo, se puede advertir que esta guía técnica trata más acerca del ordenamiento y reordenamiento de los asentamientos urbanos espontáneos los cuales se producen muy frecuentemente en nuestra realidad nacional. Las cuatro etapas que plantea la guía como metodología para la planificación urbana son: diagnóstico, evaluación, propuesta y planes de intervención considerando en cada punto diferentes variables de análisis físico y social.

A pesar de estos esfuerzos es importante reconocer que no existe una guía o metodología para supervisar el crecimiento y la creación de nuevos polos de desarrollo. La Guía POUT indica el ordenamiento de lo que ya existe en función a las ciudades consolidadas las cuales se encuentran en constante desarrollo (DGOU, 2014).

En el caso de Santa Cruz y el Alto, las coincidencias geográficas con la CDMX las vuelven ciudades potenciales para el crecimiento urbano en forma horizontal hacia los cuatro puntos cardinales (Cuadros, 2006). Las extensas planicies o llanos de Santa Cruz han permitido que se planifiquen nuevas urbanizaciones, por ejemplo, la ciudad residencial del Urubó. En el Alto, el altiplano andino ha sido propicio para el trazado urbano con grandes avenidas y arterias principales.

Por otra parte, el desarrollo industrial y comercial las ha convertido en las dos principales con mayor incremento poblacional desde el Censo Nacional de Población y Vivienda realizado en 2012, por ello se puede afirmar que son las dos principales ciudades con mayor crecimiento e impacto económico para el futuro. Estas características coinciden con las condiciones en que se encontraba la CDMX a mediados del pasado siglo: topografía llana, la cual permitía el rápido crecimiento de la mancha urbana; altos índices de inmigración de los poblados cercanos y unión a los mismos; potencial económico y productivo.

La realidad de la planificación urbana en Bolivia se aplica únicamente en tres tipos de planes enmarcados en la guía POUT:

- **Plan de intervención urbana especial – PIUE:** corresponde un área de protección o de características estratégicas para el área urbana, como ser, áreas de protección paisajística, de protección patrimonial; áreas protegidas declaradas a nivel Nacional, Departamental, Municipal, áreas de riesgo y otras.
- **Plan de renovación urbana – PRU:** destinado a áreas que presentan grados de deterioro urbano y que requieren ser incorporadas al entretejido urbano existente. Se puede intervenir en espacios específicos como centros históricos, áreas consolidadas pero marginales y áreas con incompatibilidad de usos de suelo.
- **Plan de urbanización – PU:** es la planificación urbana para el crecimiento de la mancha urbana en áreas no consolidadas (áreas de expansión urbana), en este aspecto se pueden incorporar diseños urbanos completamente nuevos siguiendo la normativa vigente según el área de afectación en la mancha urbana.

Sin embargo, se puede afirmar que estas estrategias sólo modifican la distribución espacial sobre las ciudades existentes y sus alrededores. Hace falta una planificación general que considere límites de crecimiento y cobertura en las ciudades más desarrolladas con el objeto de localizar nuevos polos o centros urbanos fuera de las mismas de tal forma que no exista un crecimiento sobredimensionado.

CONCLUSIONES

El crecimiento urbano de la CDMX fue dramático desde sus inicios al establecerse en una zona geográfica dificultosa en medio del lago Texcoco. La ocupación hispánica se estableció sobre los cimientos de la cultura precedente y se comenzó la trama en damero o reticular prolongándose fácilmente debido a las grandes planicies. Sin embargo, el crecimiento más abrupto se experimentó en la época moderna con el aumento poblacional excesivo y la unión de poblados cercanos (conurbaciones).

La planificación urbana de la CDMX se realizó en función de hallar una solución a las grandes dinámicas que se desarrollaban paulatinamente desde la segunda mitad del siglo XIX hasta el presente. Sin embargo, lo que no se consideró es la creación de ciudades alternas a esta de tal forma que se tengan condiciones de vida más equilibradas de acuerdo con una distribución demográfica más uniforme.

Mientras más grande es la ciudad más difícil es que se puedan satisfacer todas sus necesidades. La administración de esta escapa de control debido a que las demandas de la población son difícilmente cumplidas. La falta de vivienda ocasiona una desigualdad social la cual se ve plasmada en los deficientes sistemas de movilidad. La producción humana en centros poblados densos siempre ocasionará mayor emisión de contaminantes y la falta de servicios básicos con cobertura hacia toda la población.

El principal problema en la planificación de la CDMX reside en la falta de previsión en el crecimiento demográfico que experimentaría y las consecuencias que este tuvo en su dinámica urbana. Similarmente, las principales ciudades bolivianas entran en un cuadro de riesgo similar si es que no se regulan sus límites y coberturas.

Por ello, la planificación urbana debería concentrarse no sólo en el ordenamiento y planificación de lo existente, sino en la proposición de nuevos centros urbanos en zonas geográficas o poblados estratégicos para permitir una mejor distribución del territorio de tal forma que la calidad de vida se asegure a cada uno de sus habitantes.

Esta iniciativa debe tomarse desde las fauces gubernamentales debido al interés nacional de planificar los usos de suelo y la distribución de actividades según la zona. Asimismo, la iniciativa oficial debería involucrarse en la emanación de normas que regulen el crecimiento urbano uniforme en las ciudades, especialmente en aquellas que presentan mayores índices de crecimiento económico, sean los casos de Santa Cruz y el Alto. Estas estrategias podrán prevenir en cierta medida muchas de las consecuencias desatadas en la CDMX.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CUADROS, A. (2006). Ciudad y Territorio. La Paz: AGP Deluxe.

DGOU. (2014). Guía técnica para el Ordenamiento de Áreas Urbanas. (DGOU, Ed.) La Paz: Estado Plurinacional de Bolivia, Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda, Viceministerio de Vivienda y Urbanismo.

GUTIÉRREZ CHAPARRO, J. (2009). Planeación Urbana en México: Un Análisis Crítico. Urbano 19, 52-63.

HORBATH CORREDOR, J. (2003). Problemas urbanos del Distrito Federal para el nuevo siglo: Vivienda en los grupos populares de la ciudad. Scripta Nova, VII(46), 146-150.

INEGI. (2005). II Censo de Población y Vivienda. Ciudad de México: INEGI.

LUDLOW DELOYA, D. (2017). Ciudad: la agenda ausente de los políticos. El caso de la CDMX. Revista Legislativa de Estudios Sociales y de Opinión Pública, 11(21), 79-110.

ONU. (2016). The World's Cities in 2016. Kibae Park: ONU Economic a Social Affairs.

Fuentes de financiamiento: Esta investigación fue financiada con fondos de los autores.

Declaración de conflicto de intereses: Los autores declaran que no tiene ningún conflicto de interés.

Copyright (c) 2020 Mauricio Jhonatan Clavija del Carpio ;Mirian Gabriela Barja Amusquivar



Este texto está protegido por una licencia [Creative Commons 4.0](#).

Usted es libre para Compartir —copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato— y Adaptar el documento —remezclar, transformar y crear a partir del material— para cualquier propósito, incluso para fines comerciales, siempre que cumpla la condición de:

Atribución: Usted debe dar crédito a la obra original de manera adecuada, proporcionar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que tiene el apoyo del licenciante o lo recibe por el uso que hace de la obra.

[Resumendelicencia](#) - [Textocompletodelalicencia](#)