

# Desafíos Urbanos de México y Recomendaciones para hacer sus Ciudades más Sostenibles

Septiembre 2023



|   |                       |     |
|---|-----------------------|-----|
| 0 | Estructura de la Nota | 4   |
| 1 | Introducción          | 6   |
| 2 | Desafíos              | 30  |
|   | 2.1 Primer Desafío    | 32  |
|   | 2.2 Segundo Desafío   | 72  |
|   | 2.3 Tercer Desafío    | 116 |
|   | 2.4 Cuatro Desafío    | 158 |
| 3 | Conclusiones          | 190 |





# 1

## INTRODUCCIÓN

### 1.1 Objetivo de esta nota sectorial

México es un país que se destaca por su alto nivel de urbanización y metropolización. Los procesos urbanos globales en términos migratorios, financieros y climáticos han avanzado paralelamente a la expansión de sus ciudades. De esta manera, la definición y administración de las aglomeraciones urbanas como núcleos de estas transformaciones se convierten en una agenda fundamental para avanzar hacia sociedades más justas desde una perspectiva económica, social y medioambiental. Su proceso de urbanización se ha producido a un ritmo acelerado. Entre el período 1900-2010, la población nacional creció 7,3 veces, mientras que el número de ciudades se incrementó 11 veces y la población urbana 55 veces. Actualmente, más de 92 millones de personas residen en las 401 ciudades que conforman el Sistema Urbano Nacional (SUN) y se espera que para 2030 esta cifra alcance los 114 millones.

El patrón de ocupación del territorio se ha caracterizado por la expansión desproporcionada, fragmentada y no planificada de la mancha urbana. Entre 1980 y 2010, la densidad poblacional de las áreas centrales de las ciudades disminuyó 7,5%, mientras que la densidad poblacional en las zonas situadas a más de 10 km de estas se incrementó en promedio 6,8%. Este patrón de crecimiento transformó las dinámicas espaciales, contribuyendo a la marginación y rezago de los asentamientos periféricos, incluyendo una baja conectividad con centros generadores de empleo. Mientras que las ciudades consolidadas albergan menos del 5% de la población en condición de Rezago Urbano y Social (RUS); la periferia y las zonas en proceso de consolidación –las que concentran el 60% de la población urbana de México– albergan al 74% de las personas en condición de RUS.

A nivel territorial, se presenta un desbalance en términos de robustez de sus ciudades en las dimensiones de desarrollo ambiental, social y económico, lo que se refleja en marcados indicadores de sus macrorregiones. Sin embargo, en los próximos años se vislumbran oportunidades para corregir esta inequidad territorial potenciando el desarrollo de ciertas ciudades en sus dimensiones claves. Ejemplos de estas oportunidades son los flujos económicos producto del nearshoring o las grandes inversiones transformadoras de conectividad en el sureste.

La complejidad de los desafíos que viven las ciudades requiere la integración de una mirada multisectorial sin precedentes, donde las diversas escalas dialoguen y los sectores se coordinen y aprovechen dichas oportunidades

estratégicas para construir ciudades más sostenibles<sup>1</sup>. En ese sentido, se identifican tres elementos básicos interrelacionados y que requieren armonizarse para alcanzar un desarrollo sostenible de las ciudades mexicanas: desarrollo económico, desarrollo e inclusión social y sostenibilidad ambiental. Además, para lograr la armonización de los elementos es necesario contar con los mecanismos de gobernanza necesarios con el fin de habilitar acciones que permitan alcanzar un desarrollo sostenible en las ciudades mexicanas.

A través de esta nota técnica se busca aportar a esa tarea, revisando cuatro desafíos vinculados a estas cuatro dimensiones de la sostenibilidad de las ciudades: la gobernanza, lo económico, lo social y lo ambiental, y estructurando recomendaciones de política para cada desafío con el fin de aprovechar las oportunidades que vienen.

## 1.2 ¿Qué se entiende por ciudad en México?

Si bien la idea de ciudad es un concepto ampliamente utilizado y entendido en el sector, muchas veces no encuentra una definición clara y consistente en los instrumentos jurídicos de los distintos países. En México, jurídicamente no se habla de la ciudad como una categoría administrativa; se reconocen los asentamientos humanos, localidades urbanas, centros de población, municipios y áreas metropolitanas.

Existen diferentes definiciones de ciudad, que toman como base la cantidad de habitantes o las condiciones físico-territoriales. En 2012, la Comisión Nacional de Población en México definía una ciudad como un espacio continuo que agrupa personas, donde se manifiestan las realidades sociales, económicas y demográficas (CONAPO 2012). Aunado a esto, en 2021, ONU Hábitat estimaba que para ser considerada “ciudad”, una zona urbana debía tener una población de al menos 50.000 habitantes en áreas contiguas densamente pobladas, lo que se traduce en 1.500 habitantes por kilómetro cuadrado (ONU Habitat 2021).

La ciudad representa el escenario físico y la estructura territorial donde las personas se establecen y donde se desarrollan los procesos socioeconómicos. Además, es el lugar donde se modifica, transforma y ajusta el entorno natural para llevar a cabo las múltiples actividades que conforman la vida en comunidad.

## 1.3 Las macrorregiones mexicanas y las tipologías de sus aglomeraciones urbanas

México tiene uno de los sistemas urbanos más complejos de Latinoamérica y es uno de los países de la región con el índice de urbanización más alto. Para definir sus áreas urbanas, el país ha adoptado múltiples enfoques que abarcan aspectos administrativos, poblacionales y fiscales. Notablemente, se

ha observado una tendencia de concentración de la población en ciudades principales y áreas metropolitanas, como el Valle de México, Guadalajara, Monterrey, Puebla, Ciudad Juárez, Tijuana y León.

El presente documento hace un esfuerzo por examinar mediante herramientas cartográficas los procesos de urbanización en México a través del prisma del Sistema Urbano Nacional (SUN), un marco territorial que busca armonizar una diversidad de objetivos y esfuerzos institucionales a la vez de realizar una serie de reflexiones sectoriales analizando fuente secundarias y series de datos recientes. La instauración y mantenimiento del SUN, concebido como un catálogo funcional de ciudades mexicanas, resultan de una colaboración interinstitucional entre el Consejo Nacional de Población (CONAPO), la Secretaría del Bienestar (anteriormente SEDESOL), el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), con el respaldo de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU).

El SUN identifica la cantidad y características de las ciudades en México, generando indicadores sociodemográficos y económicos a nivel local, describiendo así la transformación acelerada del panorama urbano mexicano. De esta manera, el objetivo primordial del SUN es facilitar la conducción de políticas de desarrollo urbano y ordenación territorial, permitiendo la utilización de datos estadísticos y geográficos para la planificación y fomentando la formulación de estrategias basadas en evidencia para equilibrar el crecimiento demográfico con las exigencias del desarrollo sostenible.

Según datos del Sistema Urbano Nacional de 2018, en México existen 401 ciudades: 74 zonas metropolitanas, 132 conurbaciones y 195 centros urbanos con más de 15 mil habitantes. Estas áreas albergan a aproximadamente 92.6 millones de personas, representando casi las tres cuartas partes de la población nacional.

Este sistema clasifica las ciudades en tres categorías:

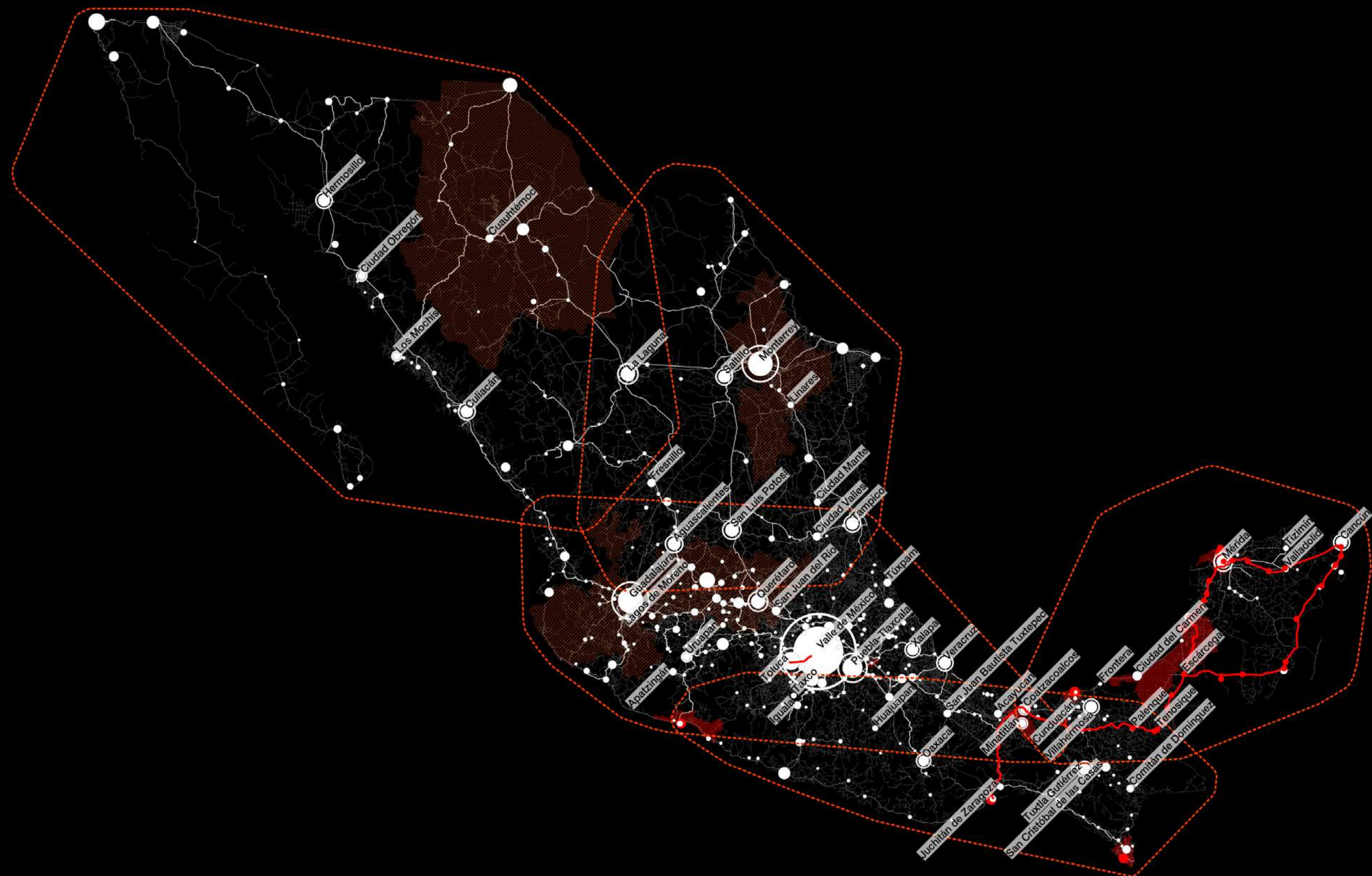
(i) Centros urbanos: entidades con 15 mil o más habitantes que no cumplen con los criterios para ser conurbaciones o zonas metropolitanas.

(ii) Conurbaciones: formaciones urbanas que resultan de la continuidad física entre dos o más localidades, conformando una única entidad urbana con al menos 15 mil habitantes. Estas pueden ser intermunicipales, interestatales o intramunicipales.

(iii) Zonas metropolitanas: conglomerados que integran municipios completos en torno a una ciudad central y muestran un alto grado de interconexión funcional.

Para los propósitos específicos de este documento, se introduce una subdivisión espacial, agnóstica y pragmática, del Sistema Urbano Nacional, diseñada para indexar y comparar efectivamente un universo de ciudades sumamente heterogéneo. En este contexto, el territorio nacional se ha segmentado en macrorregiones, definidas en función de su geografía,

<sup>1</sup> El concepto de desarrollo sostenible o sustentable, acuñado en 1987 por la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo en el Informe de Brundtland, se refiere a una forma de mejora que satisface necesidades presentes sin sacrificar o comprometer capacidades de las futuras generaciones para complacer las propias necesidades.



conectividad y funcionalidad urbana. Es imperativo aclarar que los límites espaciales de estas macrorregiones no constituyen fronteras rígidas ni condicionantes normativas, sino más bien áreas fluidas y porosas de interacción e intercambio, en donde los procesos de urbanización actúan como tejidos conectores entre amplias regiones funcionales.

### **1.3.1 Ciudades de la macrorregión Centro-Eje Transversal**

La macrorregión Centro – Eje Transversal es la región más densamente poblada, interconectada y urbanizada de todo el país. Esta área comprende estados tan variados como Aguascalientes, Colima, Ciudad de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Estado de México, el norte de Michoacán, Morelos, el sur de Nayarit, Puebla, Querétaro, Tlaxcala y la parte central de Veracruz. Geográficamente, la región se despliega desde las llanuras costeras de clima tropical húmedo en la zona central de Veracruz, en el Golfo de México, hasta las áreas tropicales subhúmedas de las sierras y costas de Jalisco y Colima en el Océano Pacífico. Esta región es una amalgama de complejidad, heterogeneidad y diversidad, marcada por un significativo gradiente altitudinal. Su paisaje varía desde las provincias lacustres y volcánicas del Altiplano y el Bajío hasta las zonas áridas de Querétaro e Hidalgo. Está circunscrita al oeste por la cuenca hidrográfica del sistema Lerma-Santiago, al sur por la cuenca del Balsas y al nororiente por la cuenca del Pánuco. Además de su diversidad geográfica, la macrorregión es el epicentro demográfico de México, albergando a más de 54 millones de personas distribuidas en 190 asentamientos humanos de distintas escalas. En su núcleo se encuentra la zona metropolitana del Valle de México, que integra a la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y un municipio del Estado de Hidalgo, y alberga a más de 21 millones de habitantes. Otros grandes centros de urbanización son Guadalajara, con 5 millones de habitantes; Puebla-Tlaxcala, con 3 millones; y el Valle de Toluca, con más de 2 millones. La región también contiene zonas metropolitanas de alta complejidad económica e infraestructural, como León, Querétaro, Aguascalientes, Cuernavaca, Morelia y Veracruz, entre otros. Sin embargo, esta intensa urbanización y desarrollo económico no están exentos de desafíos. La región enfrenta una creciente degradación ambiental, desde la contaminación del aire y la escasez de agua hasta la pérdida de espacios verdes y biodiversidad. Estos problemas ambientales son aún más agudos en las grandes ciudades y áreas industrializadas. Adicionalmente, la desigualdad urbana es otra faceta preocupante. Aunque la región es un motor económico, las oportunidades y beneficios no se distribuyen de manera equitativa. Esto se traduce en disparidades significativas en acceso a servicios básicos, educación y empleo, especialmente entre las zonas urbanas y rurales, pero también dentro de las propias ciudades.

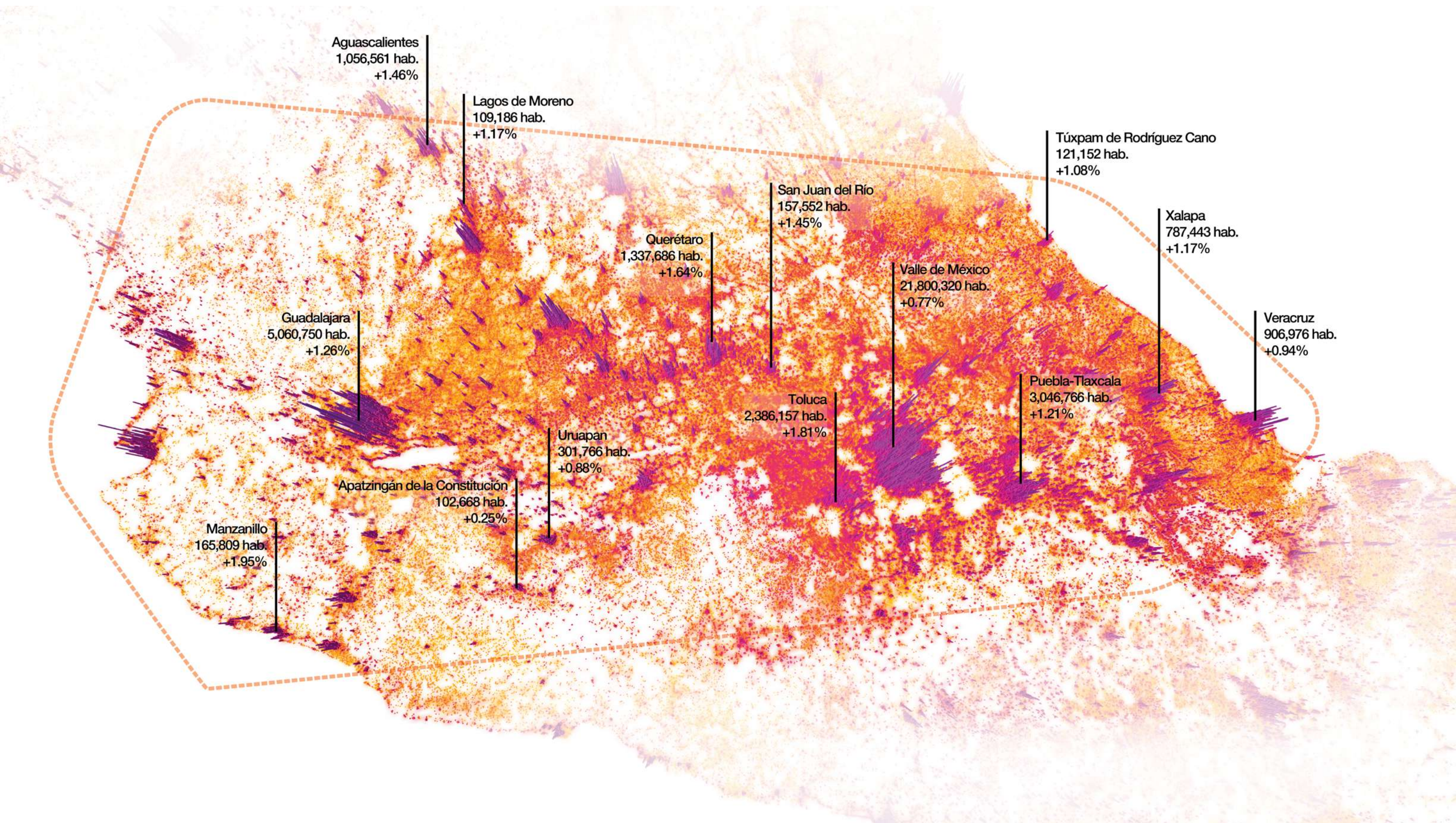
### **1.3.2 Ciudades de la macrorregión Sur-Istmo**

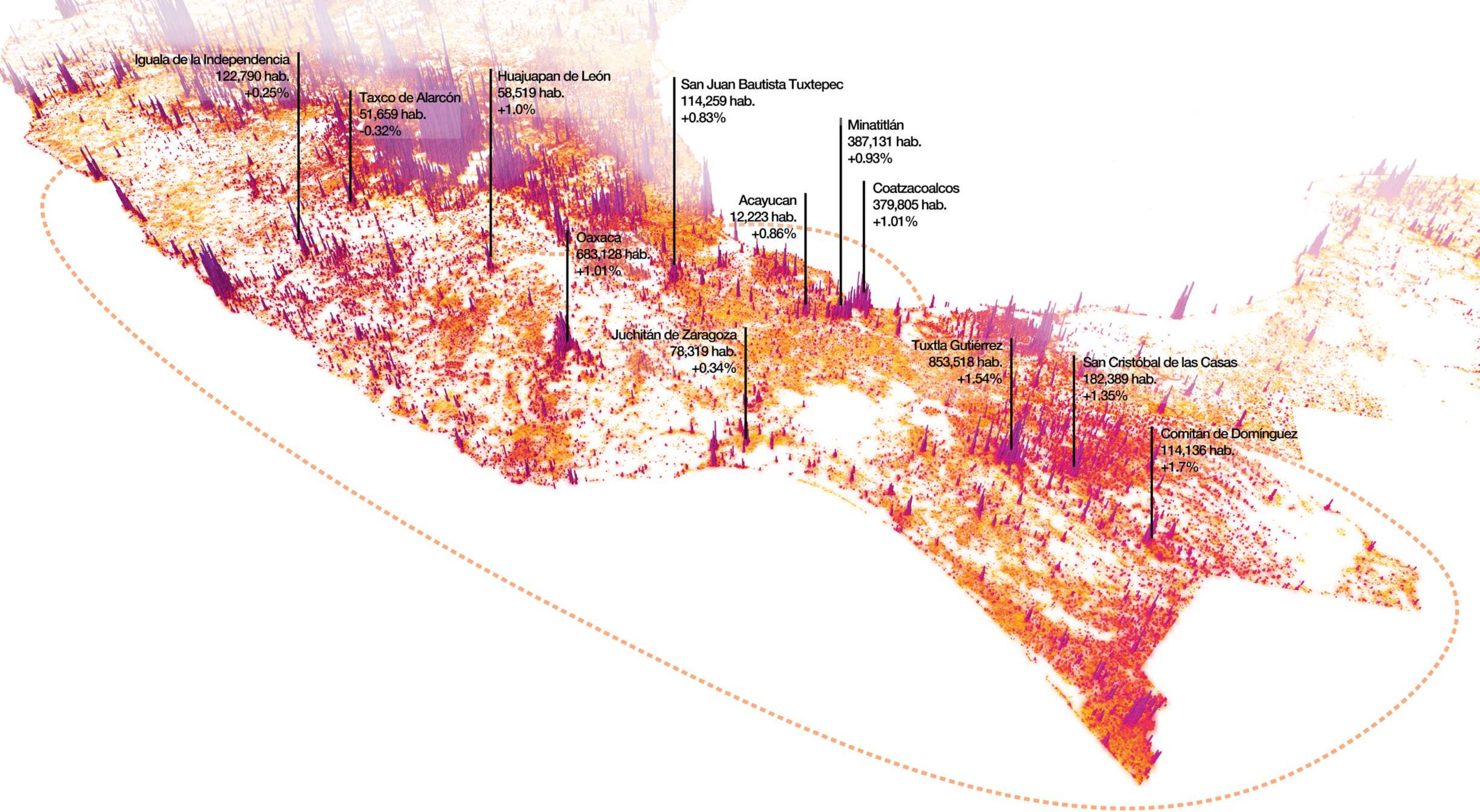
La macrorregión Sur – Istmo abarca los estados de Michoacán, Guerrero, Oaxaca y Chiapas en el Pacífico, así como la zona sur de Veracruz hacia el Golfo de México, subrayando la importancia del istmo, central en la región. En este territorio, el sistema urbano nacional está formado por 71 asentamientos

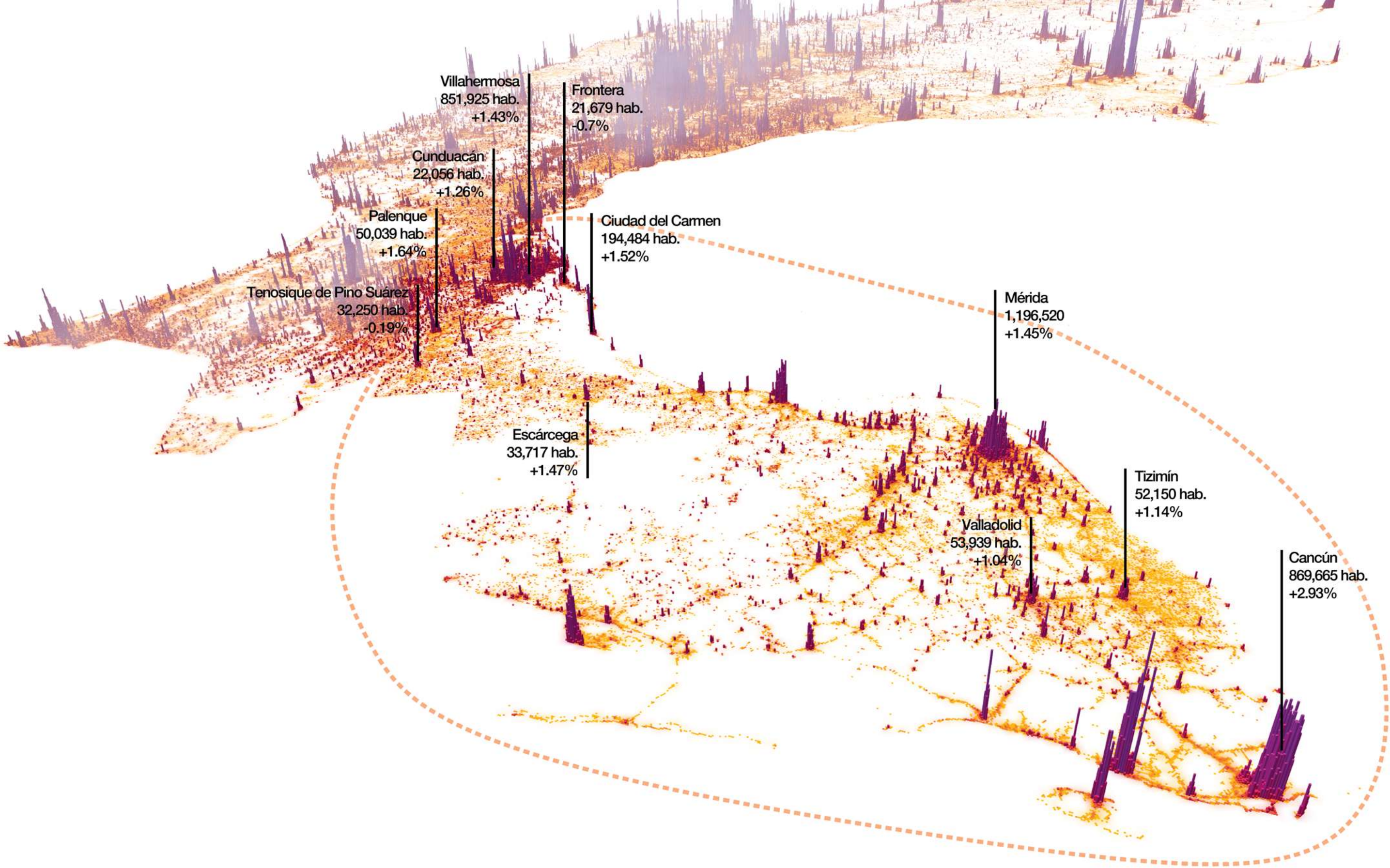
y más de 6 millones de habitantes. Sorprendentemente, 55 de las 71 ciudades no superan los 100,000 habitantes y más de la mitad no llegan a 50,000. Esta distribución refleja una alta dispersión poblacional en una geografía compleja y diversa. Las ciudades de la región mantienen un crecimiento muy limitado, siendo Acapulco la más poblada con aproximadamente 800,000 habitantes. Le siguen Tuxtla Gutiérrez, Oaxaca, Minatitlán, Coatzacoalcas, Tapachula y Chilpancingo, cada una con poco más de 300,000 habitantes. En términos económicos, la región se encuentra en una situación particularmente precaria en cuanto a desarrollo social y económico, con una baja conectividad, infraestructura y limitada competitividad. Uno de los problemas más urgentes es la marginación y la disparidad en los niveles de educación. La región alberga algunas de las tasas más altas de analfabetismo y deserción escolar en el país, factores que contribuyen a un círculo vicioso de pobreza y exclusión. El acceso a la educación de calidad es limitado, particularmente en áreas rurales, lo que perpetúa la desigualdad y frena el desarrollo sostenible. Ecológicamente, la región es crucial para México, ya que alberga algunas de las más importantes reservas hídricas superficiales del país. No obstante, está sufriendo procesos significativos de degradación ambiental y deforestación, agravados por la conversión de suelos para usos agrícolas de baja productividad. En el contexto actual, la región experimenta una presión intensa debido a grandes inversiones en los sectores energéticos y de comunicaciones. Uno de los proyectos más ambiciosos es el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, que busca mejorar la conexión comercial y logística entre los puertos de Coatzacoalcas y Salina Cruz, potenciando el tránsito de bienes entre el Golfo de México y el Océano Pacífico por tierra. Sin embargo, es crucial que estos proyectos de desarrollo se lleven a cabo de manera sostenible para no exacerbar los ya delicados equilibrios sociales y ambientales de la región.

### **1.3.3 Ciudades de la macrorregión Sureste-Península**

La macrorregión Sureste—Península de Yucatán, que abarca los estados peninsulares de Yucatán, Quintana Roo, Campeche y Tabasco, así como la franja norte de Chiapas adyacente al Golfo de México, ostenta una importancia innegable tanto en términos ecológicos como en el ámbito de la herencia cultural e histórica. No obstante, es imperativo destacar el rezago socioeconómico, el deterioro medioambiental y los marcados niveles de desigualdad y marginación que han caracterizado a la región en las últimas décadas. La geografía de esta área se extiende desde las provincias kársticas de la Península de Yucatán y la costa baja de Quintana Roo, pasando por los lomeríos de Campeche, hasta abarcar las llanuras y pantanos tabasqueños, y culminar en el norte de la Selva Lacandona y las serranías del norte de Chiapas. Actualmente, la macrorregión alberga cerca de 5 millones de habitantes y experimenta procesos de urbanización significativos, especialmente en las zonas metropolitanas de Mérida, Cancún, Villahermosa, Campeche y Chetumal. Además, cuenta con 32 ciudades medias, entre las cuales destacan conurbaciones y centros urbanos como Ciudad del Carmen y Palenque, así como dos de las ciudades con las tasas de crecimiento poblacional más altas del país en las últimas dos décadas: Playa del Carmen y Tulum. La macrorregión Sureste-Península de Yucatán presenta







una diversidad de ecosistemas de suma importancia para la conservación de la biodiversidad, caracterizados por un clima tropical húmedo. Estos ecosistemas están en un importante proceso de transformación debido a los efectos del cambio climático y enfrentan constantes amenazas derivadas de los procesos de urbanización expansiva y el cambio en los usos del suelo. La región se encuentra en una fase de transformación significativa, impulsada en gran medida por proyectos de inversión en infraestructura en múltiples sectores. Entre ellos cabe citar iniciativas en la industria energética nacional, como el proyecto Dos Bocas; el desarrollo y operación de polos turísticos de relevancia internacional, como Cancún y Tulum; y proyectos de conectividad de gran envergadura, como el Tren Maya, entre otros.

#### **1.3.4 Ciudades de la macrorregión Noreste-Golfo de México**

La macrorregión del Noreste – Golfo de México comprende los estados de Coahuila, Nuevo León, San Luis Potosí, Tamaulipas y el norte del estado de Veracruz. En este contexto, el Sistema Urbano Nacional incluye 34 asentamientos que exhiben una gran disparidad entre ciudades consolidadas y pequeños centros urbanos. De estos, 20 de las 34 ciudades no superan los 100,000 habitantes, y solo dos de ellas rebasan esa cifra. La región tiene como centro de gravedad a Monterrey, que alberga cerca de 5 millones de habitantes y funciona como uno de los principales polos de desarrollo económico del país. La región presenta los niveles de competitividad económica más altos del país, impulsada por un fuerte sector industrial y altos niveles de educación. La macrorregión presenta desafíos medioambientales urbanos importantes con significativos efectos negativos sobre el entorno urbano, incluidas la desigual distribución del recurso hídrico, graves episodios de contaminación atmosférica e impactos a la salud relacionados con eventos de calor extremo. Adicionalmente, la región del Noreste – Golfo de México presenta complejos desafíos migratorios y de seguridad por su condición fronteriza.

#### **1.3.5 Ciudades de la macrorregión Noroeste-Pacífico**

La macrorregión del Noroeste – Pacífico de México incluye los estados de Baja California, Baja California Sur, Chihuahua, Durango, Sinaloa, Sonora y Zacatecas. Esta región es conocida por su diversidad geográfica que va desde desiertos áridos hasta costas tropicales, y también por sus puertos estratégicos como Ensenada y Mazatlán, que son cruciales para el comercio y la economía nacional. La estructura urbana de esta región es mixta, con ciudades de rápido crecimiento como Tijuana y Hermosillo, así como pequeños asentamientos y comunidades rurales. Tijuana destaca especialmente por ser un importante centro de manufactura y por su proximidad a la frontera con Estados Unidos, lo que la convierte en un punto neurálgico para la migración y el comercio internacional. En términos de educación y competitividad, ciudades como Mexicali y Hermosillo cuentan con instituciones educativas de alta calidad que están enfocadas en áreas como tecnología, ciencias y negocios. Esta inversión en capital humano ha contribuido al crecimiento y desarrollo económico de la región. Sin embargo, como en otras partes de México, la región del Noroeste enfrenta desafíos significativos. Uno de

ellos es la gestión sostenible de los recursos naturales. La escasez de agua es una preocupación creciente, agravada por el cambio climático y la alta demanda de la industria y la agricultura. Además, las actividades pesqueras y turísticas, aunque vitales para la economía local, también han planteado preocupaciones medioambientales, como la degradación de ecosistemas marinos y costeros. En el ámbito social y de seguridad, la región no es inmune a los problemas de violencia y delincuencia organizada, que en algunos casos han tenido un impacto negativo en la inversión y el desarrollo. Además, la proximidad a la frontera de Estados Unidos plantea desafíos únicos relacionados con la migración, tanto interna como externa.

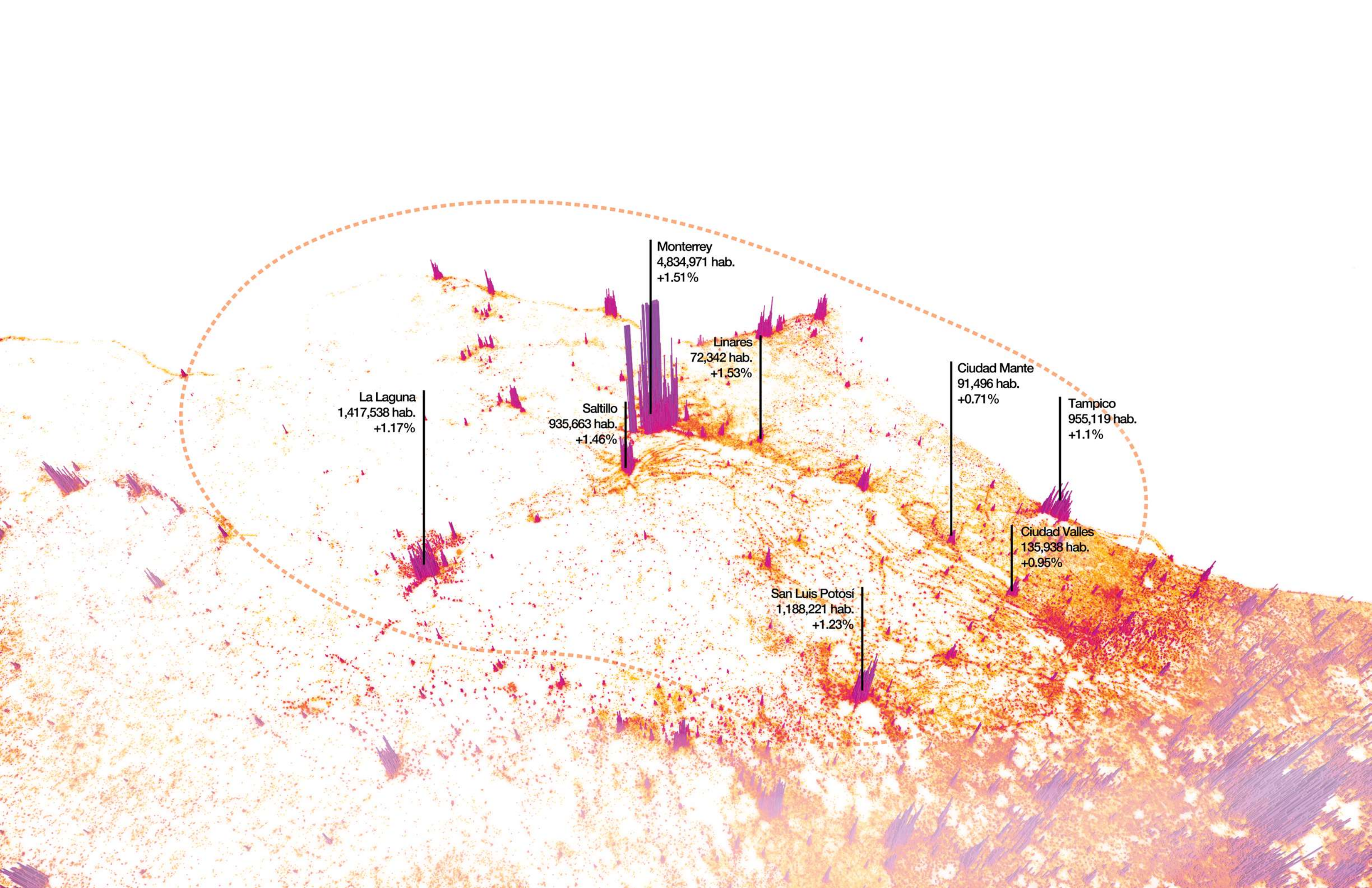
#### **1.4 Evolución y proyecciones de las aglomeraciones urbanas en México**

El país ha experimentado un profundo proceso de urbanización. Este fenómeno se refleja en el constante incremento tanto en el volumen como en la proporción de la población que reside en zonas urbanas, así como en la multiplicación en número y tamaño de sus ciudades. Al inicio del siglo XX, contaba únicamente con 33 ciudades que albergaban a más de 15 mil habitantes, sumando un total de 1,4 millones de personas, lo que representaba el 10,4% de la población total del país (CONAPO, 2012).

Este proceso de urbanización se puede dividir en tres etapas significativas. La primera abarca desde 1900 hasta 1940 y se caracteriza por una marcada predominancia rural, con un crecimiento urbano relativamente lento. La segunda etapa, de 1940 a 1980, se distingue por una transición acelerada hacia la predominancia urbana, acompañada de niveles significativos de concentración poblacional. Por último, la tercera, que abarca desde 1980 hasta la actualidad, se caracteriza por un crecimiento urbano más moderado y diversificado en todo el país (CONAPO, 2012).

A partir de la década del 60, la mayoría de las principales ciudades del mundo, incluyendo las mexicanas, experimentaron un proceso generalizado de desindustrialización en favor de los servicios. Este cambio tuvo un impacto profundo en la morfología y el funcionamiento de las ciudades. Además, la crisis económica de la década siguiente también influyó en una desaceleración en el crecimiento demográfico. La crisis económica de los 80 afectó de manera diferente a las diversas ciudades, dependiendo de su base industrial y sector financiero. Esto marcó el inicio de la transformación del sistema urbano nacional, pasando de ser predominantemente monolítico, con una única ciudad en la cúspide, a volverse más diversificado, con actividades económicas y población distribuida en varias metrópolis (Esquivel, 2011).

La distribución de la población en el territorio mexicano se caracteriza por una marcada concentración en un reducido número de ciudades, mientras que existen numerosas localidades pequeñas y dispersas en todo el país. Esto se dio por el rápido proceso de urbanización de los últimos años. En 2005, más del 63% de la población residía en sólo 550 localidades con más de 15 mil habitantes, mientras que casi el 99% de las localidades contaban con menos de cinco mil habitantes y enfrentaban condiciones de rezago acentuadas (INEGI, 2014).





La población en las áreas urbanas se ha duplicado en las últimas tres décadas, y la expansión de las áreas urbanas se ha multiplicado en promedio siete veces. Este fenómeno muestra un patrón de crecimiento urbano horizontal en las ciudades mexicanas. Se espera que, en las próximas décadas, una parte significativa del crecimiento demográfico en México sea urbano. Esto implica que el país pase de contar con 384 ciudades en 2017 a 961 en 2030, concentrando el 83,2% de la población nacional (ONU Hábitat, 2017).

En el Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio (SEDESOL, 2001), se definieron tres dinámicas espaciales que continúan su crecimiento y desarrollo hasta el día de hoy. En primer lugar, se encuentra la “Metropolización”. Este concepto implica la formación de redes de ciudades o aglomeraciones urbanas que constituyen un conjunto integrado de asentamientos humanos, marcados por interacciones económicas, sociales y funcionales. Luego, se encuentran las “áreas sub urbanizadas”, que hacen referencia a la urbanización de vastas extensiones de tierra en las periferias de las ciudades. Las mismas, a menudo se convierten en zonas dormitorio, careciendo de actividades diversificadas que permitan una vida urbana plena. Finalmente, surge la “rururbanización”. Este fenómeno se origina a partir de la difusión de la vida urbana y la urbanización en las zonas rurales, como resultado de cambios en el modo de producción y en las características morfológicas del espacio público y las edificaciones.

Adicionalmente, en las ciudades mexicanas, se puede identificar un patrón de expansión que comprende los siguientes elementos:

(i) Una expansión descontrolada hacia la periferia, que ha modificado la forma compacta que prevalecía en 1970.

(ii) El crecimiento en forma de brazos de expansión, que se desarrolla principalmente a lo largo de ejes direccionales conformados por carreteras de acceso y sistemas de transporte. Esto ha dado lugar a asentamientos aislados en la periferia y la aglomeración de otros preexistentes.

(iii) Una expansión amplia y discontinua que ha generado espacios urbanos vacíos y ha incrementado el área urbana.

(iv) La incorporación de zonas agrícolas y naturales, que ha influido en el crecimiento de la ciudad, aunque no siempre ha protegido adecuadamente los recursos naturales y la productividad agrícola.

(v) La expansión más allá de los límites administrativos y políticos, lo que ha ocasionado problemas en la prestación de servicios públicos y en la planificación urbana debido a la falta de coordinación entre los municipios involucrados.

El proceso de urbanización profundo ha transformado tanto la morfología como el funcionamiento de las ciudades mexicanas, y presenta desafíos significativos relacionados con la expansión descontrolada, la concentración

poblacional y la falta de coordinación en la planificación urbana. Para hacer frente a estos desafíos, será esencial adoptar estrategias de desarrollo urbano sostenible y llevar a cabo una gestión eficiente de los recursos naturales en el futuro.

### **1.5 La transición demográfica de las ciudades mexicanas: nuevos tipos de familia, hogares más reducidos y nuevas demandas de vivienda**

Estos cambios en términos de morfología de las ciudades han venido aparejados a cambios en la composición de las familias que residen en ciudades. En México se puede identificar una diversidad de estructuras familiares y hogares que reflejan la complejidad y la riqueza de la sociedad. Estas estructuras incluyen a las familias tradicionales compuestas por madre, padre e hijos e incluso, en muchas ocasiones, con la presencia de los abuelos. Además de estas, también se encuentran familias encabezadas por madres o padres solteros, parejas que han optado por posponer la paternidad o maternidad, parejas de adultos cuyos hijos ya han dejado el hogar, personas que viven solas, parejas del mismo sexo con o sin hijos, y nuevas familias conformadas por individuos que, en el pasado, habían formado sus propias familias por separado (CONAPO, 2020).

Según los datos del Censo de Población y Vivienda de INEGI 2020, en el país existen un total de 35.219.141 hogares. En el año 2010, el 28,7% de estos hogares estaban encabezados por mujeres, y esta cifra ha aumentado al 33% para el 2020. En cuanto al tamaño promedio de los hogares, en 2010 era de 3,6 personas, mientras que en 2020 se ha reducido ligeramente a 3,5 personas (INEGI, 2020).

Dentro de la clasificación de los hogares familiares, los hogares nucleares<sup>2</sup> son los más comunes, representando el 70,33% del total. Estos están formados por parejas, ya sea con o sin hijos, o por un padre o madre soltero, lo que se conoce como hogares monoparentales. El 27,98%, son hogares ampliados, que incluyen tanto a nucleares como a monoparentales y, además, pueden contar con la presencia de otros parientes como tíos, primos, hermanos y suegros, entre otros. Por último, un pequeño porcentaje del 1,12%, corresponde a hogares compuestos, que están integrados por nucleares o ampliados, pero también incluyen personas que no tienen ningún parentesco con el jefe o la jefa del hogar (INEGI, 2020).

Estos datos reflejan la diversidad y evolución de las estructuras familiares en México, lo que demuestra que la sociedad experimenta cambios significativos en la composición de los hogares y en las dinámicas familiares a lo largo del tiempo y que está manifestando en cambios en la morfología y servicios que deben prestar las ciudades.

### **1.6 Ciudades en flujo: migración urbano-rural, interurbana e internacional**

<sup>2</sup> De acuerdo con la Clasificación de Parentescos de INEGI, los hogares nucleares corresponden a aquellos que se componen de un solo núcleo familiar y para ello se requiere de la jefa(e), esposa(o) e hijas(os); o jefa(e) y esposa(o); o jefa(e) e hijas(os).

En la actualidad, más de mil millones de personas están en condición de migrante. De estas, una cuarta parte se ha desplazado internacionalmente<sup>3</sup> y las tres cuartas partes restantes se han desplazado al interior de su país de origen, desde el campo a las ciudades o entre ciudades<sup>4</sup>. Estos desplazamientos pueden deberse a conflictos sociales y armados o a fenómenos vinculados con el cambio climático, pero también puede ser una migración aspiracional en búsqueda de un mejor porvenir (especialmente por trabajo o estudios). Tanto en escenarios de migración internacional como local, las ciudades se han convertido en el principal polo de atracción. De hecho, se prevé que para 2050 la población urbana habrá alcanzado los 6.400 millones y se estima que, cada semana, tres millones de personas se instalan en ciudades.

Estos grandes flujos migratorios llegan a las ciudades y ejercen una presión adicional sobre los servicios y las infraestructuras urbanas, poniendo a prueba la robustez de las ciudades receptoras para responder de manera efectiva. Así, los entornos urbanos enfrentan cada vez mayor estrés a causa de los nuevos flujos de personas y el incremento en la frecuencia de los desastres naturales. Adicionalmente, las reiteradas crisis económicas continúan redistribuyendo los flujos humanos, de recursos y de capital hacia las ciudades<sup>5</sup>.

De acuerdo con la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), México se está convirtiendo cada vez más en un país, no solo de tránsito de migrantes hacia los Estados Unidos, sino en un país de destino. Entre 2000 y 2020, la población inmigrante en México aumentó en un 123%, llegando a bordear 1,2 millones de personas<sup>6</sup>. Estas dinámicas representan un desafío para las ciudades mexicanas, las cuales deben encontrar estrategias para adaptarse, responder, organizarse y resistir los nuevos flujos externos e internos.

Según datos del Boletín Mensual de Estadísticas Migratorias, durante enero y febrero de 2023 se registraron 70.256 personas en situación irregular en México. Esta cifra es 54,6% mayor que la registrada en 2022. Las principales entidades federativas donde se llevó a cabo la detección de personas extranjeras en situación migratoria irregular fueron Chiapas 41,3%; Tabasco, 9,3% y Coahuila con un 8,8%<sup>7</sup>.

**1.7 El futuro de las ciudades mexicanas en búsqueda de competitividad, inclusión social y visión ecológica**

3      Habitat III, Migration and refugees in urban areas. (Nueva York, United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development, 3 de junio de 2015).  
4      June J.H. Guadagno Lee y Lorenzo, "Informe sobre las migraciones en el Mundo 2015", (Ginebra, Organización Internacional para las Migraciones, 2015).  
5      accotti L. Reflexiones desde Argentina, "0.4. Migración y derecho a la vivienda adecuada", Revista Migraciones Internacionales, (Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Organización Internacional para las Migraciones).  
6      OIM (2022). Perfil Migratorio de México. Boletín Anual 2022. Disponible en: <https://mexico.iom.int/sites/g/files/tmzbd11686/files/documents/2023-03/Perfil%20Migratorio-%20Boletin%20Anual%202022%20%283%29.pdf>  
7      Boletín Mensual de Estadísticas Migratorias (SEGOB, agosto. 2023).. Disponible en: [https://www.google.com/url?q=http://www.politicamigratoria.gob.mx/work/models/PoliticaMigratoria/CEM/Estadisticas/Boletines\\_Estadisticos/2023/Boletin\\_2023.pdf&sa=D&source=docs&ust=1694525186950493&usg=AOvVaw11EPR-6Ga9J13ubZFhH33Er](https://www.google.com/url?q=http://www.politicamigratoria.gob.mx/work/models/PoliticaMigratoria/CEM/Estadisticas/Boletines_Estadisticos/2023/Boletin_2023.pdf&sa=D&source=docs&ust=1694525186950493&usg=AOvVaw11EPR-6Ga9J13ubZFhH33Er)

La transformación de las ciudades representa una oportunidad significativa para mejorar la calidad de vida de millones en México. Nos encontramos ante una compleja dualidad. Por un lado, experimentamos un rápido crecimiento urbano alimentado por significativas inversiones en infraestructura, como el Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, además del impulso de nuevas industrias a través de la estrategia de ‘nearshoring’. Aunque estos proyectos ofrecen un enorme potencial para elevar la competitividad y el desarrollo económico, nuestras ciudades deben estar preparadas para capitalizar estos beneficios. Este desarrollo no solo trae ventajas económicas; también implica la necesidad de robustecer nuestros esquemas de planeación y de priorizar la protección de recursos naturales y ecosistemas, fundamentales para cualquier actividad humana.

Por otro lado, nos enfrentamos a un futuro incierto, amenazado por eventos climáticos extremos como sequías, olas de calor, inundaciones, huracanes, y otros fenómenos que se intensificarán debido al cambio climático. Ante este panorama, México tiene una oportunidad única de recualificar sus ciudades hacia un desarrollo más sostenible, responsable, resiliente y justo. Para lograrlo, es esencial adoptar una visión integral que armonice la competitividad con la inclusión social y el equilibrio socioambiental. Esta estrategia debe centrarse especialmente en las zonas más vulnerables del país, donde la carencia de servicios básicos y las condiciones de pobreza se magnifican con los efectos del cambio climático. Finalmente, si bien se requieren esfuerzos en todos los niveles de gobierno, las ciudades juegan un rol fundamental en la articulación de actores, recursos, y esfuerzos para el bienestar de todos los seres vivos dentro y fuera del territorio mexicano.

# 2

## 4 DESAFÍOS



1. Gobernanza de las ciudades
2. Sostenibilidad económica
3. Sostenibilidad social
4. Sostenibilidad ambiental

# 2.1

## PRIMER DESAFÍO GOBERNANZA DE LAS CIUDADES

PRIMER DESAFÍO  
GOBERNANZA PARA  
LAS CIUDADES

**EC1.** Falta de integración, transparencia, estándares consolidados y acceso a la información de los diversos instrumentos/plataformas a nivel subnacional

**EC2.** Necesidad de mayor orden, articulación y coordinación en la distribución de competencias y atribuciones entre los principales actores involucrados en el diseño e implementación de los instrumentos de planificación territorial

**EC3.** Necesidad de desarrollar capacidades en los gobiernos locales y los mecanismos de coordinación metropolitana orientados a mejorar la ejecución de las políticas y proyectos urbanos para materializar las metas establecidas en los instrumentos de planeación

**EC4.** Ausencia de mecanismos de seguimiento y medición de la efectividad de las inversiones urbanas

**R1.** Invertir en sistemas de información territorial urbana como SITU y precisar los mecanismos técnicos, materiales y legales que aseguren la disponibilidad de información actualizada, multisectorial, a nivel subnacional útil para la toma de decisiones que deriven en la evaluación del impacto de las inversiones realizadas

**R2.** Unificar la gobernanza temática y material en un sistema ordenado de coordinación entre los distintos ámbitos de gobierno y entidades públicas, elevando las atribuciones institucionales de la SEDATU hacia la rectoría efectiva del territorio para la toma de decisiones integradas y su coordinación con el ordenamiento ecológico.

**R3.** Promover y apoyar la conformación de instancias técnicas, tales como institutos de planeación y agencias metropolitanas para la atención integrada en las materias prioritarias que exijan de una amplia coordinación y colaboración intergubernamental, como la movilidad no motorizada y el transporte público, la gestión integral del agua y de las cuencas ambientales, la gestión integral de los residuos sólidos, de los servicios públicos y equipamientos sociales, y la seguridad ciudadana

Sistema Integrado de Información Territorial (SIIT), de Chile

Visor Urbano, de Guadalajara

Disaster Prevention Portal Site for Individuals to Practice "Disaster Management and Mitigation to Protect Lives and Livelihoods", de Japon

Plan Urbano Ambiental, de Buenos Aires

Urban and Rural Development Branch, de Taiwan

Instituto Municipal de Planeación de Chihuahua

La Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador (OPAMSS)

Área Metropolitana de Guadalajara, su Ley de Coordinación Metropolitana e IMEPLAN

52%

DE INSTITUCIONES ESTATALES CON COMPRAS PÚBLICAS REGISTRADAS EN LA PLATAFORMA NACIONAL DE TRANSPARENCIA

Fuente: IMCO, 2021

50%

DEL INEFICIENCIAS REDUCIDAS POR CIUDADES COORDINADAS CON ENTES METROPOLITANOS

Fuente: World Resources Institute Mexico, 2019

26,8%

DE LOS MUNICIPIOS DEL PAIS (661) CUENTA CON INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN DEL DESARROLLO URBANO

Fuente: SEDATU, 2022

0,2%

DE LOS MUNICIPIOS CUENTAN CON INSTITUTOS MUNICIPALES DE PLANEACIÓN REGISTRADOS EN AMIMP (65 DE 2.471)

Fuente: AMIMP, 2023

100%

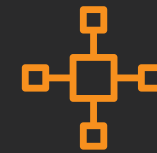
DE LOS SUJETOS OBLIGADOS EN GUANAJUATO REGISTRARON INFORMACIÓN DE COMPRAS PÚBLICAS EN LA PLATAFORMA NACIONAL DE TRANSPARENCIA

Fuente: IMCO, 2021

4%

DE LOS SUJETOS OBLIGADOS EN EL ESTADO DE MÉXICO REGISTRARON INFORMACIÓN DE COMPRAS PÚBLICAS EN LA PLATAFORMA NACIONAL DE TRANSPARENCIA

Fuente: IMCO, 2021  
Fuente: CENAPRED, 2022



Invertir en sistemas de información territorial (SITU), con información actualizada multisectorial

+20M

DE HABITANTES EN EL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE MEXICO EN 2015

+113K

DE HABITANTES EN EL ÁREA METROPOLITANA DEMOROLEÓN URIANGATO

La misma definición de “Área Metropolitana” aplica para diversos casos en el territorio nacional

El desarrollo urbano con bajo nivel de coordinación y distribución de competencias, falta de integración, transparencia y estándares consolidados a nivel subnacional, y ausencia de mecanismos efectivos de seguimiento y evaluación en las inversiones urbanas.

Las manchas urbanas de los municipios o de las áreas metropolitanas muchas veces no coinciden con sus instrumentos de planificación

6%

DEL PIB PERDIDO POR CIUDADES FRAGMENTADAS

Fuente: World Resources Institute Mexico, 2019

**2.1.1 Elementos críticos vinculados a la gobernanza para la sostenibilidad de las ciudades**

Las ciudades mexicanas necesitan avanzar en el desarrollo de capacidades, competencias y mecanismos de coordinación interjurisdiccional y multinivel, que les permita focalizar y priorizar inversiones, mejorando la eficacia del gasto y alineándose con los desafíos de sostenibilidad.

La mejora de las capacidades, competencias y mecanismos de coordinación interjurisdiccional y multinivel en las ciudades mexicanas no sólo es fundamental para abordar los desafíos de sostenibilidad, sino que también tiene un impacto directo en la gestión de recursos para proyectos de infraestructura pública a nivel subnacional. Una coordinación más efectiva entre los diferentes niveles de gobierno y una mayor focalización de inversiones permitirían optimizar la asignación de recursos financieros y humanos para proyectos de infraestructura.

Cuando las ciudades tienen una visión clara de sus necesidades y desafíos en términos de sostenibilidad, pueden priorizar proyectos de infraestructura que estén alineados con estos objetivos. Además, al contar con capacidades técnicas y administrativas fortalecidas, las autoridades subnacionales están en una mejor posición para gestionar eficazmente los recursos disponibles, mejorar la eficiencia del gasto público y evitar la dispersión de esfuerzos en proyectos que no contribuyan significativamente a la sostenibilidad.

En última instancia, el desarrollo de capacidades y la coordinación interjurisdiccional y multinivel no sólo ayudaría a las ciudades mexicanas a abordar los desafíos de sostenibilidad, sino que también resultan esenciales para la gestión adecuada de recursos destinados a proyectos de infraestructura pública en la escala subnacional, promoviendo un desarrollo más equitativo, eficiente y sostenible.

Vinculado a este desafío se han identificado cuatro elementos críticos que funcionan como barreras u oportunidades de mejora para avanzar en una gobernanza conducente a ciudades más sostenibles. Estos elementos críticos derivan en tres recomendaciones principales.

**2.1.2 EC1. Falta de integración, transparencia, estándares consolidados y acceso a la información de los diversos instrumentos/plataformas a nivel subnacional**

En las ciudades mexicanas existe una necesidad de mejorar e integrar los mecanismos de acceso a la información pues existe dispersión entre sistemas, así como diferencias en los niveles de transparencia implementados a nivel federal en comparación con los de escala subnacional. Un ejemplo claro es que la información relacionada con acciones y su financiamiento son más robustos a nivel nacional que a nivel subnacional. La plataforma de transparencia presupuestaria es el observatorio del gasto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público que promueve la rendición de cuentas y el acceso a la información en formatos abiertos para conocer el destino del gasto público<sup>1</sup>, de este tipo de ejercicios son pocos los ejemplos a nivel subnacional orientados a reportar el ejercicio presupuestario.

Otro ejemplo de impulso a la generación de información desde la federación es el Sistema de Información Territorial y Urbano (SITU) implementado y desarrollado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) para apoyar el ordenamiento territorial y desarrollo urbano. Este integra en una única plataforma, basada en software libre y datos abiertos, la información de carácter físico y espacial, así como estadísticas e indicadores producidos en los procesos de ordenamiento territorial y desarrollo urbano que se vienen desarrollando a nivel municipal, metropolitano, estatal y federal.

La existencia de múltiples sistemas de información dispersos es un reto para la transparencia y la rendición de cuentas, así como para la toma de decisiones por parte de las autoridades. Por otro lado, a escala subnacional la información financiera y de acciones ambientales se reporta a través de instrumentos distintos que no necesariamente se relacionan de manera clara entre sí. La falta de datos claros y accesibles dificulta la toma de decisiones basadas en evidencia. Esto puede resultar en la implementación de políticas y proyectos que no aborden eficazmente los desafíos de sostenibilidad.

El diagrama siguiente muestra algunos de los sistemas de información existentes que son relevantes para las ciudades, este muestra la repetición y dispersión de catálogos de información disponibles para las ciudades.

52%

Instituciones estatales con COMPRAS PÚBLICAS REGISTRADAS en la Plataforma Nacional de Transparencia

Fuente: IMCO, 2021

<sup>1</sup> <https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/>

| Sistemas de información existentes en México vinculado a las ciudades |                                                            |                                                          |                                                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| FEDERACIÓN                                                            | INEGI                                                      | Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica | Información demográfica y social                                                              |
|                                                                       |                                                            |                                                          | Información económica                                                                         |
|                                                                       |                                                            |                                                          | Geográfica, Medio Ambiente, Ordenamiento Territorial y Urbano                                 |
|                                                                       |                                                            |                                                          | Gobierno, Seguridad Pública e Impartición de Justicia                                         |
|                                                                       | SEDATU                                                     | Sistema Nacional de Información Territorial y Urbana     | Planeación municipal                                                                          |
|                                                                       |                                                            |                                                          | Análisis geográfico                                                                           |
|                                                                       |                                                            |                                                          | Estadística e indicadores                                                                     |
|                                                                       | INAI                                                       | Plataforma Nacional de Transparencia                     | Consulta documental                                                                           |
|                                                                       |                                                            |                                                          |                                                                                               |
|                                                                       | SHCP                                                       | Portal de Transparencia Presupuestaria                   | Portal de Transparencia Presupuestaria                                                        |
| ENTIDADES FEDERATIVAS                                                 | Banco de México                                            | Sistema de Información Económica                         | Indicadores e información económica                                                           |
|                                                                       | Secretaría de la Función Pública                           | Sistema de Datos Abiertos del Gobierno de la República   | Inventarios institucionales de datos de las dependencias de la administración pública federal |
|                                                                       | Registros públicos de la propiedad y del comercio          |                                                          |                                                                                               |
| MUNICIPIOS                                                            | Institutos de información geográfica y económica estatales |                                                          | 32 entidades federativas con sus propios sistemas de información                              |
|                                                                       | Sistemas de monitoreo de indicadores estatales             |                                                          |                                                                                               |
|                                                                       | Sistemas de monitoreo de indicadores municipales           |                                                          |                                                                                               |
|                                                                       | Catastros                                                  |                                                          | 2.471 municipios con sus propios sistemas de información                                      |
|                                                                       | Sistemas de información municipales                        |                                                          |                                                                                               |

Fuente: Elaboración propia

Además de la existencia de múltiples sistemas de información, entre las entidades federativas y las ciudades mexicanas existe desigualdad en la transparencia. Esta desigualdad crea un vacío en la disponibilidad y precisión de datos específicos de las localidades, lo cual es esencial para diseñar políticas efectivas en zonas urbanas concretas<sup>2</sup>. A pesar de

2 El Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) analizó, en el año 2021, 251.148 procesos de compras públicas a nivel estatal e identificó que el principal riesgo de corrupción en las compras públicas estatales es la falta de transparencia, ya que la documentación presentada no es accesible; hay errores en la captura de información y existen múltiples formas de registrar los datos. El análisis reveló que durante ese año, sólo el 52% de las instituciones estatales registraron información de compras públicas en la Plataforma Nacional de Transparencia, existiendo además disparidad entre los estados. En Guanajuato, por ejemplo, la totalidad de los sujetos obligados lo hicieron, mientras que en el Estado de México, únicamente el 4% reportó información. Para ver más, consultar: [https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2022/08/Boletin-compras-estatales\\_IMCO\\_20220816.pdf](https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2022/08/Boletin-compras-estatales_IMCO_20220816.pdf)

los esfuerzos existentes relacionados con la creación de una Plataforma Nacional de Transparencia y de la homologación de formatos y mecanismos, la disparidad en las capacidades instaladas, los tiempos institucionales y las coyunturas públicas que se verifican sobre la transparencia como un valor fundamental de la función pública generan, en buena medida, disparidades a nivel subnacional.

En cuanto al desarrollo de estándares consolidados y uniformes a escala subnacional para reportar datos relacionados con el desarrollo urbano y la sostenibilidad, en mayo de 2023 se publicó la guía para homologar la información territorial y urbana de la SEDATU<sup>3</sup>. Es decir que se requiere aún un proceso para que las ciudades adopten dichos estándares. La falta de consistencia actual dificulta la comparación y el análisis de la información entre diferentes estados o municipios.

Por otro lado, existen casos en los que aun cuando la información está disponible, no siempre es fácilmente accesible o comprensible para el público general. Esto limita la capacidad de los ciudadanos y de las organizaciones de la sociedad civil para participar en debates informados y para rendir cuentas a las autoridades locales<sup>4</sup>. Lo anterior se actualiza a pesar de haber transitado ya desde el 2016 a un modelo de Plataforma Nacional de Transparencia, la cual aunque cuenta con información disponible, tiene una interfaz que es mejor aprovechada por usuarios no especializados.

Adicionalmente, el nivel de cumplimiento de las obligaciones de transparencia y acceso a la información pública es dispar a nivel subnacional, más específicamente, a nivel municipal y en las escalas metropolitanas. La falta de datos coherentes y correlacionados puede llevar a una asignación ineficiente de recursos, ya que las inversiones pueden no dirigirse hacia áreas que resulten prioritarias para cada ciudad<sup>5</sup>.

2.1.3 EC2. Necesidad de mayor orden, articulación y coordinación en la distribución de competencias y atribuciones entre los principales actores involucrados en el diseño e implementación de los instrumentos de planificación territorial

El panorama normativo muestra que existen lineamientos del nivel nacional dispares con las políticas de los otros niveles de gobierno, lo cual dificulta la regulación de algunos aspectos. Parte de la expansión poco controlada de las ciudades del país se debe a vacíos normativos e institucionales que no permitieron una adecuada coordinación entre la planificación a nivel estatal y federal. La SEDATU y sus predecesoras operaron en un marco institucional sin capacidad de regular o emitir lineamientos urbanos en el territorio.

3 SEDATU. (Mayo 2023). Guía para homologar información territorial y urbana para el correcto desarrollo de las ciudades. Recuperado de <https://www.gob.mx/sedatu/prensa/lanza-sedatu-guia-para-homologar-informacion-territorial-y-urbana-para-el-correcto-desarrollo-de-las-ciudades-333237>

4 Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO). (16 de agosto, 2022). La Plataforma Nacional de Transparencia no garantiza un acceso directo y completo a las compras públicas estatales. Recuperado de [https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2022/08/Boletin-compras-estatales\\_IMCO\\_20220816.pdf](https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2022/08/Boletin-compras-estatales_IMCO_20220816.pdf)

5 Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI). (2019). Páginas 4 a 6. <https://micrositios.inai.org.mx/gobiernoabierto/wp-content/uploads/2019/09/EJEMP-LO-Kit-para-participantes-Mesa-tipo-1-4PA.pdf>

6%

PIB perdido por las ciudades fragmentadas

Fuente: World Resources Institute Mexico, 2019

# Instancias de la gobernanza de las ciudades por nivel de gobierno y escala

|                 | PROTECCIÓN Y ORDENAMIENTO ECOLÓGICO                     | INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE                                  | EDUCACIÓN Y CULTURA             |
|-----------------|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| Federal »       | SEMARNAT                                                | Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes   | Secretaría de cultura           |
|                 | PROFEPA                                                 |                                                               | Secretaría de educación         |
|                 | CONAFOR                                                 |                                                               |                                 |
|                 |                                                         |                                                               |                                 |
| Estatad »       | Secretaría ecología o medio ambiente local u homóloga   | Secretaría de infraestructura y obra pública local u homóloga | Secretaría de cultura local     |
|                 | Procuraduría de protección al ambiente local u homóloga | Secretaría de movilidad y transporte local u homóloga         | Secretaría de educación local   |
|                 |                                                         |                                                               |                                 |
|                 |                                                         |                                                               |                                 |
| Metropolitano » | Instancia Metropolitana de planeación si instalada      | Instancia Metropolitana de planeación si instalada            |                                 |
|                 |                                                         |                                                               |                                 |
| Municipal »     | Dirección de Ecología                                   | Dirección de obras públicas                                   | Dirección de educación          |
|                 | Dirección de ordenamiento ecológico u homóloga          | Dirección de movilidad u homóloga                             | Dirección de cultura u homóloga |
|                 |                                                         |                                                               |                                 |

| SALUD                         | SEGURIDAD                             | TURISMO                     | SERVICIOS Y OTROS                    |
|-------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|
| Secretaría de salud           | Secretaría de Seguridad Pública       | Secretaría de turismo       | CONAGUA                              |
|                               |                                       | FONATUR                     | CFE                                  |
|                               |                                       |                             | PEMEX                                |
| Secretaría de salud local     | Secretaría de Seguridad Pública local | Secretaría de turismo local | Comisión estatal del agua u homóloga |
|                               |                                       |                             |                                      |
|                               |                                       |                             |                                      |
| Servicios Médicos Municipales | Dirección de seguridad pública        | Dirección de turismo local  | Servicios públicos municipales       |
|                               |                                       |                             |                                      |

En 2016, la aprobación de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) subsanó algunos de estos vacíos. Estableció un marco integral de cuerpos jurídicos y políticas públicas para regular el ordenamiento y desarrollo territorial; otorgó a la SEDATU la atribución de emitir lineamientos sobre uso de suelo, su fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento; y creó un sistema de ordenamiento territorial en el que convergen todos los planes y programas para los tres niveles de gobierno<sup>6</sup>.

La estructura de gobierno mexicana se divide en tres niveles, con diferentes instituciones involucradas en la gestión pública asociada al ordenamiento territorial, así: (i) nivel federal, con la SEDATU y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), como principales órganos administrativos de carácter nacional; (ii) nivel estatal que, dependiendo de su marco normativo interno, pueden existir institutos estatales o metropolitanos de planeación, autoridades estatales de movilidad y/o transporte público, órganos descentralizados operadores de transporte público y autoridades estatales de seguridad vial, entre otros; y (iii) nivel municipal, con ayuntamientos y diversidad de autoridades en materia de movilidad, tránsito, servicios públicos, desarrollo urbano, obras públicas y seguridad o protección civil.

El crecimiento urbano sin coordinación en el uso del suelo y la fragmentación de áreas urbanas han generado costos significativos en la prestación de servicios públicos, incluido el transporte. Se estima que si las ciudades redujeran a la mitad su expansión, podrían ahorrar hasta un 30% en costos de infraestructura, y los costos de mantenimiento y operación podrían disminuir en un 68%. La SEDATU desempeñó un papel crucial al respaldar a los gobiernos locales en la planificación urbana, pero su eficacia se ha visto limitada debido a la fragmentación institucional y la falta de una visión global del desarrollo urbano. Además, persisten desafíos en la implementación de la legislación debido a la necesidad de cambios profundos en el marco regulatorio y la importancia de establecer la reforma como una política nacional de largo plazo. La desconexión entre la planificación del desarrollo y la movilidad ha llevado a problemas como la expansión urbana en áreas sin transporte público, aumento de la motorización, congestión vial, contaminación y falta de infraestructura adecuada, lo que contribuye a la degradación urbana. Para abordar estos desafíos, se requiere una planificación integral en todos los niveles de gobierno, con enfoque en objetivos ambientales y sociales.

6 La estructura jurídica del Estado de México está determinada en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917 en la que se reconocen tres poderes: (i) El Poder Ejecutivo, encabezado por la presidencia de la república y las secretarías que forman parte de su gabinete y sus departamentos administrativos; (ii) El Poder Legislativo con una composición bicameral, una de diputados (cámara baja) quienes representan los intereses populares; y una de senadores (cámara alta) quienes representan a las entidades federativas. El Congreso expide leyes que regulan la estructura y funcionamiento internos de la república. Asimismo, cada entidad federativa cuenta con sus propios congresos locales (únicamente diputados); (iii) El Poder Judicial, a cargo de la vigilancia del cumplimiento de la Constitución y las leyes, está compuesto por diferentes tribunales y juzgados. Además de los poderes, el Estado mexicano reconoce en su Constitución, por su carácter de república federal, tres niveles de gobierno: Federal, Estatal y Municipal para los cuales se asignan competencias, la federación, las entidades federativas y la Ciudad de México, que tienen su propio gobierno, leyes y autonomía. Finalmente, los municipios que administran su propia hacienda y se encargan de la provisión de servicios públicos y son la base territorial del Estado mexicano.

| Competencias nacionales y subnacionales claves |                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                | Ámbito nacional                                                                                                                                                                                                                                                                            | Ámbito subnacional                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                       |
| Nivel                                          | Federación                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Entidades Federativas                                                                                                                                                                                                                                             | Municipios                                                                                                                                                            |
| Servicios y equipamiento                       | Expedir lineamientos en materia de equipamiento, infraestructura, vinculación con el entorno                                                                                                                                                                                               | Coordinar sus acciones con la Federación, con otras entidades federativas, sus municipios, municipios asociados o demarcaciones territoriales, para la ejecución de acciones, obras e inversiones en materia de infraestructura, equipamiento y Servicios Urbanos | Provisión de servicios públicos: agua potable y alcantarillado, alumbrado público, calles, parques, jardines y su equipamiento, mercados, centrales de abasto, rastro |
| Financiamiento                                 | Planear, diseñar, promover y evaluar mecanismos de financiamiento para el Desarrollo Regional, urbano, y rural, con la participación que corresponda a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, de los gobiernos de las entidades federativas, de los municipios | Convenir con los sectores social y privado la realización de acciones e inversiones concertadas para el Desarrollo Regional, Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano.                                                                                        | Administrar su propia Hacienda                                                                                                                                        |
| Política y planeación                          | Formular y conducir la política nacional de asentamientos humanos                                                                                                                                                                                                                          | Participar en la planeación y regulación de las zonas metropolitanas y conurbaciones, en los términos previstos en esta Ley y en las leyes de las entidades federativas                                                                                           | Aprobar los planes de desarrollo urbano municipal                                                                                                                     |
| Zonificación                                   | Formular y ejecutar el programa nacional de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, así como promover, controlar y evaluar su cumplimiento                                                                                                                                           | Atender las consultas que realicen los municipios sobre la apropiada congruencia, coordinación y ajuste de sus planes y programas municipales en materia de Desarrollo Urbano                                                                                     | Administrar la zonificación y controlar la utilización del suelo                                                                                                      |
| Coordinación y concertación                    | Coordinarse con otros órdenes de gobierno                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                       |

Fuente: Elaboración propia con base en lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

De lo anterior y problematizando a un nivel más específico, la multiplicidad de mecanismos de gobernanza, tanto temáticos como jerárquicos y escalonados, presenta retos específicos para la consolidación de ciudades sostenibles. Esta situación plantea un reto concreto que puede desagregarse conforme a los siguientes componentes<sup>7</sup>:

**1- Superposición de competencias:** Con una variedad tan amplia de temas y niveles de gobernanza no es raro que se presenten escenarios donde las competencias de dos o más entidades se superpongan. Esto puede llevar

7 Cervera A. (2023). Gobernanza Metropolitana en México. LA Network. <https://la.network/gobernanza-metropolitana-en-mexico/>

a conflictos jurisdiccionales o, peor aún, a vacíos regulatorios que dificulten la implementación de políticas coherentes de sostenibilidad. Un ejemplo en el que se superponen competencias y jurisdicciones es en las ciudades costeras en las que la planeación del ordenamiento territorial y el desarrollo urbano deben atender a límites que en el territorio no se manifiestan de manera clara. Esto sucede en el caso de las dunas y los límites de la zona federal marítimo-terrestre, cuya protección es de competencia federal. Sin embargo, es el municipio quien debe planear el desarrollo urbano de sus centros de población<sup>8</sup>.

**2- Descoordinación interinstitucional:** A pesar de que cada temática cuenta con una entidad responsable, en la práctica, el desarrollo urbano sostenible requiere de una colaboración interdisciplinaria. La descoordinación entre estas entidades puede llevar a acciones fragmentadas, contraproducentes o redundantes. Esto tiene impactos concretos en las ciudades que, cuando se encuentran fragmentadas, según datos publicados por WRI, tienden a perder hasta un 6% de su PIB; mientras que por otro lado, aquellas mejor coordinadas y que cuentan con entes metropolitanos pueden reducir estas ineficiencias hasta en un 50%<sup>9</sup>.

**3- Heterogeneidad normativa:** Cada nivel de gobierno y temática posee su propio conjunto de normativas, directrices y políticas. Esta heterogeneidad puede complicar la coherencia en la aplicación de estándares y la evaluación de resultados en la construcción de ciudades sostenibles. La Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano establece lineamientos generales para la planeación urbana. Cada entidad federativa puede establecer instrumentos específicos o adaptar los existentes a sus realidades locales. Esto puede llevar a que un tipo de plan o programa en un estado no exista o tenga objetivos diferentes en otro. Un ejemplo concreto de esto es el modelo de gobernanza metropolitana y la legislación urbana del estado de Jalisco<sup>10</sup>. Su estructura, modelo de operación e instrumentos de planeación, difieren de lo establecido en la ley general; y, aunque sin contravenir, resulta en inconsistencias frente al supuesto normado.

**4- Inequidad en la distribución de recursos:** Las disparidades en la asignación de recursos entre diferentes niveles de gobierno y temáticas pueden llevar a una inversión insuficiente en áreas claves para el desarrollo urbano sostenible. Tal y como lo reporta el Centro de Investigación Económica y Presupuestaria (CIEP): “La capital del país, junto con Colima, Estado de México y Jalisco, es de los estados de la región que recibirá al menos 5.325 pesos per cápita por el Fondo General de Participaciones (FGP), el

8 La superposición de competencias y jurisdicciones en ocasiones ha generado que se judicialicen los procesos de planeación y administración urbana por conflictos entre las atribuciones de distintos órdenes de gobierno.  
9 Donado H.M. (2019). Los retos y las oportunidades de la gobernanza metropolitana en México. World Resources Institute México. <https://wrimexico.org/bloga/los-retos-y-las-oportunidades-de-la-gobernanza-metropolitana-en-mexico>  
10 Alfaro Ramírez, E. (2021). Coordinación metropolitana como base para el desarrollo: El caso del estado de Jalisco. En J. A. Galarza Villaseñor & M. R. Silva Rodríguez (Coordinadores), Coordinación, gobernanza y desarrollo de las metrópolis en México: Desafíos y oportunidades en la regulación y gestión de las ciudades (p. 21, Edición especial). Instituto Belisario Domínguez, Senado de la República; Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN). <https://metropolilaguna.mx/wp-content/uploads/2022/05/Coordinacio%CC%81n-desarrollo-VF-digital-2022.pdf>

componente más importante del ramo 28”<sup>11</sup>.

La diversidad de mecanismos de gobernanza en México, además de responder a la complejidad geográfica, administrativa, legal, cultural y socioeconómica del país, se debe a una interconexión en los ámbitos jurídico, administrativo, político y material. Esto destaca en áreas temáticas como asentamientos humanos, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, ecología, desarrollo forestal, cambio climático, vivienda, movilidad y seguridad vial. Para lograr la sostenibilidad urbana y abordar las diversas realidades es esencial consolidar un marco jurídico y administrativo más coherente y unificado que permita la implementación eficaz de políticas transversales<sup>12</sup>.

Para una gestión eficiente y efectiva de las ciudades, se requiere del trabajo conjunto entre diversas entidades y niveles de gobierno. Del análisis a la legislación nacional y subnacional vigente en el Estado mexicano, se aprecia como una oportunidad de mejorar dotar de homogeneidad a los modelos de gobernanza en las escalas locales y metropolitanas. Ello con la finalidad de que los distintos niveles de gobierno cuentan con mecanismos e instancias consolidadas por igual para su coordinación, concertación, así como para compartir su experiencia, recursos y/o asesoría.

**2.1.4 EC3. Necesidad de desarrollar capacidades en los gobiernos locales y los mecanismos de coordinación metropolitana orientados a mejorar la ejecución de las políticas y proyectos urbanos para materializar las metas establecidas en los instrumentos de planeación**

El desarrollo sostenible y equitativo de las ciudades en México depende en gran medida de la habilidad de las autoridades subnacionales para acceder y gestionar adecuadamente los recursos financieros destinados a la infraestructura y servicios esenciales. Esta capacidad de gestión, a su vez, depende directamente de su habilidad para formular y presentar proyectos viables y pertinentes para distintas fuentes de financiamiento.

Desde la década de 1970 se ha buscado, a través de la federación, diseñar políticas y procesos de coordinación que mejoren la gestión y la ejecución de políticas y proyectos a esa escala. Pese a ello, como se mencionó en

11 Ayala Espinoza C. (2019, 15 de febrero). Distribución de recursos a entidades inequitativas: CIEP. El Economista. <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Distribucion-de-recursos-a-entidades-inequitativas-CIEP-20190215-0010.html>  
12 Otros elementos que explican las dificultades que enfrentan los mecanismos de gobernanza habilitados, en términos de la eficiencia de su coordinación, son: 1. Intereses políticos dispares: Las entidades fedrativas, municipios y demarcaciones territoriales gozan de autonomía política y administrativa. Esta autonomía, en ocasiones, se traduce en intereses políticos divergentes, generando conflictos al priorizarse agendas políticas individuales en lugar de objetivos comunes de desarrollo sostenible. 2. Escasez de recursos: Los mecanismos técnicos y los institutos metropolitanos de planeación demandan recursos adecuados para su óptimo funcionamiento. Sin embargo, la falta de recursos financieros y técnicos se erige como una barrera constante para la implementación efectiva de políticas y programas, dificultando así la coordinación entre instancias y sectores. 3. Descoordinación administrativa: La multiplicidad de actores involucrados en las comisiones y consejos puede generar descoordinación, especialmente si no existe claridad en las responsabilidades y funciones de cada entidad, nivel o sector. 4. Falta de información actualizada: La planeación urbana sostenible necesita información actualizada sobre aspectos críticos como demografía, medio ambiente y movilidad. La carencia de datos confiables y actuales puede obstaculizar una planeación y ejecución efectiva de políticas urbanas e impedir una adecuada coordinación entre actores. 5. Cambio climático y desafíos ambientales: Las crecientes amenazas del cambio climático y la degradación ambiental demandan respuestas rápidas y adaptativas, algo que las estructuras actuales de gobernanza no siempre están en capacidad de ofrecer. Esto puede traducirse en actores que priorizan atender dichas amenazas y no el fortalecer los mecanismos para una coordinación efectiva.

50%

Reducción de ineficiencias en ciudades coordinadas con entes metropolitanos

Fuente: World Institute México, 2019

elementos críticos anteriores, a nivel subnacional, la información financiera y las acciones relacionadas con las inversiones públicas para la construcción de las ciudades se registran mediante diferentes instrumentos. Al existir distintos instrumentos, legislaciones, estándares y contenidos diversos, no hay uniformidad en la información disponible sobre instrumentos ni sobre su implementación. Esta falta de uniformidad complica la tarea de correlacionar datos y tomar decisiones informadas. Si por ejemplo, los datos sobre emisiones de gases de efecto invernadero no se relacionan claramente con el gasto en medidas de mitigación, puede ser difícil evaluar la eficacia de las políticas locales<sup>13</sup>.

Asimismo, el marco regulatorio aplicable a la planeación en México establece obligaciones de alineación para que estos contribuyan con los objetivos planteados en la legislación y se establezcan de conformidad con las atribuciones del nivel de gobierno que los desarrolla. No obstante, no existen mecanismos que hagan obligatoria la implementación de las acciones y estrategias derivadas de los instrumentos de planeación por lo que estos se convierten en instrumentos de soft law, susceptibles a la voluntad política, la capacidad institucional y la disponibilidad presupuestaria. Esta situación se refleja en un bajo nivel de ejecución de políticas y proyectos urbanos.

Muestra de lo anterior son los resultados del Índice de Prosperidad Urbana (CPI por sus siglas en inglés) a nivel nacional, publicado en 2019 por el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU Habitat) que en la subdimensión de capacidad institucional y finanzas municipales, dentro de la dimensión de gobernanza urbana reporta un puntaje 35,8, mientras que para la subdimensión de gobernanza de la urbanización obtiene un puntaje de 17,1; lo que significan resultados muy débiles, de acuerdo con su calificación. El índice identifica que la gobernanza de la urbanización representa el mayor reto para el avance de la prosperidad de las ciudades en el país, lo que se acentúan en las aglomeraciones urbanas de menor tamaño. Esto responde a que los centros urbanos muestran una carencia de instrumentos legales y financieros que les permitan incrementar los recursos públicos y por lo tanto, se limitan las capacidades de intervención de varios sectores para el financiamiento de servicios e infraestructura.

Los resultados del CPI son consistentes en cuanto a que las aglomeraciones de menos de 500 mil habitantes son más débiles, en particular para los indicadores de recaudación de ingresos propios y de deuda subnacional, puesto que las ciudades pequeñas (rurales) no han logrado desarrollar

13 El rol del Consejo Nacional de Población de la Secretaría de Gobernación a cargo de las proyecciones de población urbana, rural y la definición del sistema urbano nacional a partir de esas proyecciones. Se cuenta con mecanismos de coordinación con la Secretaría de Desarrollo Urbano, Territorial y Urbano, sin embargo permanece una separación entre los datos poblacionales y la definición de un sistema urbano en una dependencia con atribuciones políticas, administrativas y de gestión del poder ejecutivo (SEGOB); y la dependencia a cargo de la definición de la política de ordenamiento territorial, agraria y de desarrollo urbano (SEDATU). En cuanto a la definición de áreas metropolitanas, esto está a cargo de CONAPO, en coordinación con SEDATU, utilizando información de INEGI. La información recabada por INEGI responde a una lógica de Áreas Estadísticas Básicas (AGEBs) que no necesariamente coinciden con aspectos administrativos, territoriales, sociales, económicos o climáticos. Por su parte, SEMARNAT encargada de la política ambiental y climática nacional y cuya Ley General Rectora es la Ley de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, prevé un sistema de planeación nacional diferente al de desarrollo urbano, a cargo de SEDATU. Lo anterior ha derivado en conflictos jurídicos, en particular con aquellas entidades federativas que en su legislación local han buscado integrar la planeación ambiental con la de desarrollo urbano, como es el caso de Quintana Roo.

capacidades y marcos de institucionalidad y operación para fortalecer la recaudación, implementar mecanismos de gestión de suelo y otras formas de capturar plusvalía. En ese mismo sentido, la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial (ENOT) señala como reto fundamental abordar de manera integral la optimización de la gestión de suelo y lograr el financiamiento del desarrollo urbano desde el sector público, a partir de la implementación de instrumentos de financiación ya previstos en el marco normativo pero cuya aplicación ha sido escasa<sup>14</sup>.

La falta de capacidades de los gobiernos locales, ha incidido también en una inadecuada gestión de la expansión urbana, lo que genera externalidades y efectos negativos en las ciudades del país, principalmente en las áreas periféricas. Esto se traduce en una insuficiente provisión de servicios y equipamientos urbanos, aprovechamiento ineficiente del suelo urbano, inadecuadas condiciones de movilidad, mala la calidad del aire, pérdida de productividad, mayor consumo de energía, segregación socioespacial y otros obstáculos significativos para la urbanización sostenible<sup>15</sup>. Algunos ejemplos de esto serían:

**1- Insuficiente provisión de servicios y equipamientos urbanos:** Ciudad Nezahualcóyotl en el Estado de México. Inicialmente, fue un asentamiento irregular, y aunque ha avanzado considerablemente, todavía enfrenta desafíos en términos de servicios y equipamientos.

**2- Aprovechamiento ineficiente del suelo urbano:** Desarrollos de vivienda masiva y alejados de los centros urbanos, como es el caso de Ciudad Juárez, donde miles de viviendas han sido abandonadas por su lejanía y falta de servicios.

**3- Inadecuadas condiciones de movilidad:** En el Área Metropolitana de Guadalajara, la falta de una red eficiente de transporte público ha ocasionado un incremento en el uso de vehículos particulares, congestionamientos y tiempos largos de traslado.

**4- Mala calidad del aire:** Ciudad de México. Su ubicación geográfica y la alta densidad vehicular la han convertido en una de las ciudades con problemas constantes de calidad del aire.

**5- Segregación socioespacial:** En Tijuana, zonas de alta densidad y bajos ingresos se localizan en las periferias, mientras que las zonas con mayores recursos se encuentran en las zonas bien servidas y ubicadas.

Ahora bien, en cuanto a la escala metropolitana, la Ley General de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, establece las instancias y mecanismos de coordinación que las áreas o zonas metropolitanas deben contar para la debida gobernanza y para, entre

14 Arcia, D., Pinilla, J. F., Rojas, M. J, Herrera Montes, S., Romero Lopez, T. (2022). Instrumentos de gestión del suelo para el desarrollo urbano: el caso del reagrupamiento parcelario en el área metropolitana de Guadalajara, México. Washington DC: BID.

15 ONU Hábitat, INFONAVIT. (2019). Reporte Nacional de Prosperidad Urbana en México: Índice de las Ciudades Prósperas (CPI). México: ONU Hábitat. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/herramientas/cpi>

otras, la focalización y priorización de inversiones con sentido estratégico<sup>16</sup>. En 2016, el Estado mexicano modificó su Constitución al reconocer la escala metropolitana y la necesidad de coordinación a través de los municipios y las entidades federativas que las conforman, sin que esto implique el reconocimiento de un nivel de gobierno metropolitano.

Ahora bien, los criterios para la definición de áreas metropolitanas son ambiguos y permiten que entre las 74 áreas metropolitanas reconocidas, se encuentren unidades con un peso demográfico variable y condiciones administrativas diferentes como el caso de las zonas metropolitanas de Tijuana (1.840.710 habitantes) y Nuevo Laredo (399.431 habitantes) que tienen una condición de conurbación binacional. Para ilustrar la variabilidad en cuanto a los aspectos demográficos para la determinación de áreas metropolitanas se identifica que el área de mayor tamaño poblacional es el Valle de México, con 20.892.724 habitantes en 2015, y del otro lado se encuentra la Zona Metropolitana de Moroleón Uriangato, que contaba en ese mismo año con 113.138 habitantes. Esta última se considera el área metropolitana de menor tamaño poblacional en el país<sup>17</sup>. Las diferencias entre las capacidades de los municipios que las conforman, aunado a la falta de mecanismos de coordinación metropolitana habilitados por las leyes estatales dificulta la integración tanto de instrumentos de planeación y de marcos regulatorios municipales, como la preparación de proyectos de escala metropolitana y por ende la obtención de recursos para la ejecución de los planes de desarrollo urbano.

**2.1.5 EC4. Ausencia de mecanismos de seguimiento y medición de la efectividad de las inversiones urbanas**

La presupuestación basada en resultados, establecida en el año 2008 desde la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), señala en el artículo 134 que los resultados del ejercicio de los recursos públicos serán evaluados por instancias técnicas que establezcan las entidades federativas y la federación. Esto busca propiciar que los recursos económicos sean asignados en los presupuestos para satisfacer los objetivos a los que estén destinados y que sean administrados con eficacia, economía, transparencia y honradez.

Según publicaciones del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), este modelo de presupuestación busca garantizar que los recursos públicos se asignen y utilicen de manera efectiva para alcanzar los objetivos propuestos<sup>18</sup>. Adicionalmente, investigadores

del Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE) destacan que, a pesar de los desafíos en su implementación, la PBR ha llevado a una mayor transparencia y ha impulsado la rendición de cuentas en las entidades federativas y la federación<sup>19</sup>. Así, la PBR no solo busca asignar recursos de manera más efectiva, sino que también intenta fortalecer la evaluación del impacto y desempeño de los programas y políticas públicas.

En virtud de lo anterior, durante la década del 90, se adoptó el Sistema de Evaluación del Desempeño (SED) del gasto público en México como parte de las acciones de transparencia presupuestaria llevadas a cabo por parte del gobierno federal para evaluar la eficacia y la eficiencia del gasto. Este mecanismo y la orientación de la presupuestación basada en resultados, reforzada con la publicación de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria prevén que tanto la Ley de Ingresos como el Presupuesto de Egresos deberán ser elaborados con base en objetivos y parámetros cuantificables de política económica, acompañados de sus correspondientes indicadores de desempeño.

No obstante, han existido diversas recomendaciones de organismos multilaterales como el Banco Mundial y la OCDE con respecto al SED y al ejercicio de presupuestación en el país pues los indicadores de gasto son poco utilizados en la asignación y reasignación de recursos en el ciclo presupuestario<sup>20</sup>. Por una parte, porque una buena parte del presupuesto responde de manera inercial a leyes, reglamentos, acuerdos y necesidades burocráticas. Por otro lado, la evaluación resulta compleja por diversos factores como que son las propias dependencias y entidades quienes se evalúan a sí mismas, existen un gran número de indicadores lo que complica la identificación de resultados específicos. Derivado de lo anterior, las dependencias y entidades evalúan como parte de sus obligaciones ordinarias sin que el ejercicio refleje un interés por que este sirva como un elemento para la toma de decisiones.

Ahora bien, resultado de lo anterior a escala local, y por la baja capacidad de generación de recursos en los municipios, así como por la distribución de atribuciones, las inversiones urbanas en infraestructura de gran escala en buena medida responden a la presupuestación nacional y estatal. En ese sentido las inversiones en infraestructura urbana derivadas de gasto federalizado y regidas por la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y la Ley de Coordinación Fiscal, utilizan como mecanismos de evaluación los indicadores del SED. Mientras que aquellas inversiones derivadas de recursos propios responden a las disposiciones de la Ley General de Contabilidad Gubernamental y Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios, en la primera se regula el Sistema de Contabilidad Gubernamental que busca registrar de manera armónica la

16 Ley General de Asentamientos Humanos, en su artículo 36, reconoce los siguientes mecanismos e instancias de coordinación metropolitana: 1 Una comisión de ordenamiento metropolitano que se integrará por la federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la zona en cuestión. 2. Un consejo consultivo de desarrollo metropolitano que promoverá los procesos de consulta pública e interinstitucional en las diversas fases de la formulación, aprobación, ejecución y seguimiento de los programas que se planteen y propongan. Este consejo se debe integrar con los representantes de los tres órdenes de gobierno y representantes de agrupaciones sociales legalmente constituidas, colegios de profesionistas, instituciones académicas y expertos en la materia; este último sector deberá conformar mayoría en el consejo. 3. Los mecanismos de carácter técnico a cargo de las entidades federativas y municipios bajo la figura que corresponda. 4. Por último, los institutos metropolitanos de planeación.

17 SEDATU, CONAPO e INEGI (eds.). (2015). "Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México 2015"

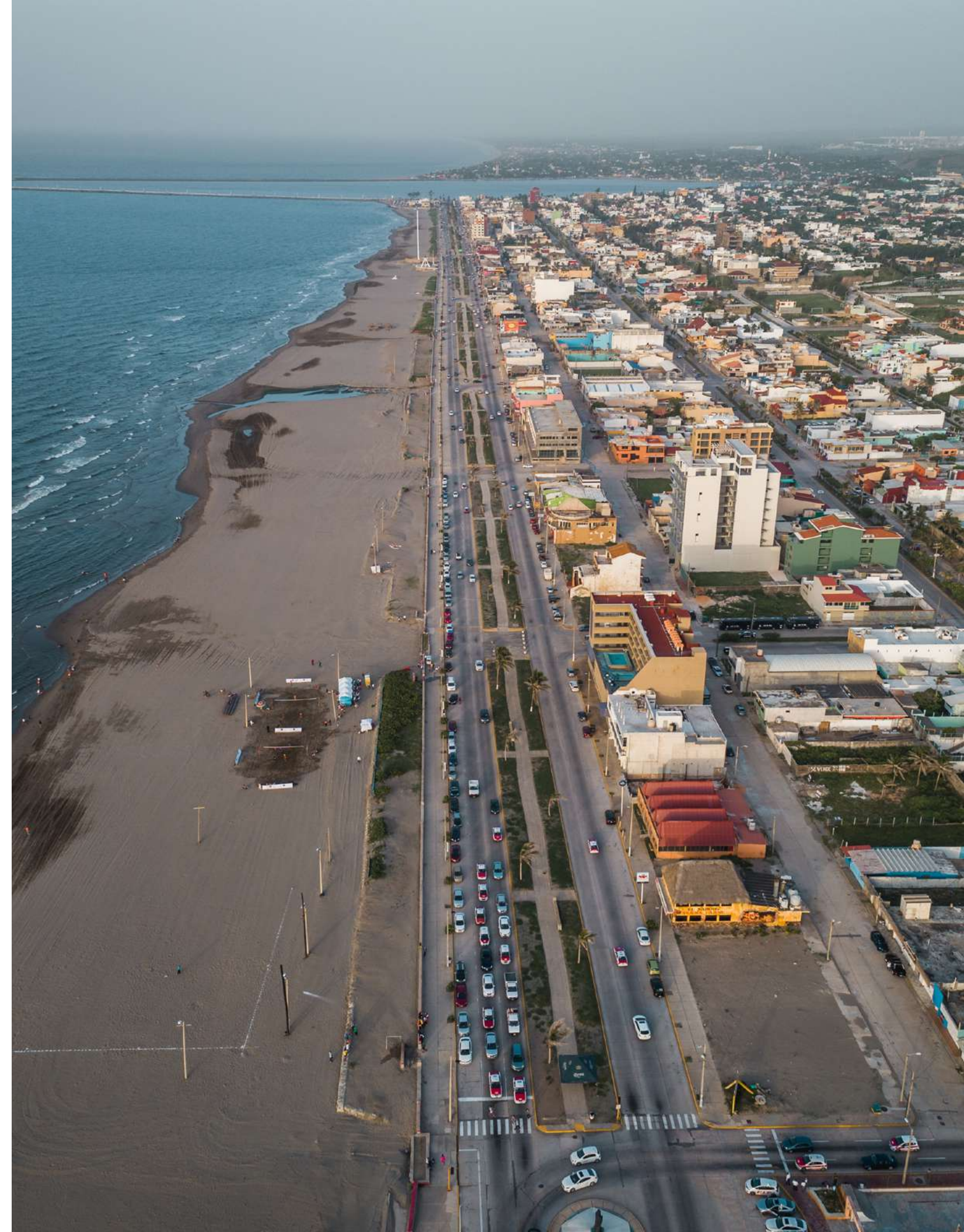
18 Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. Análisis de la integralidad de la

política de desarrollo social 2020. Ciudad de México: CONEVAL, 2021. pág. 25.

19 Pardo, M. del C. (2010). Los mecanismos de rendición de cuentas en el ámbito ejecutivo de gobierno. Gestión y Política Pública CIDE, División de Administración Pública, (245), 6.

20 Ibarra Pardo, L. A. "El sistema de evaluación del gasto público en México en los proyectos de Presupuesto de Egresos de la Federación 2018 y 2021; avances y retrocesos" , The Anáhuac Journal j, vol,21 no, 1 , Ciudad de México, ene./jun 2021, disponible en: [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2683-26902021000100094](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2683-26902021000100094)

información presupuestaria y contable de la gestión pública. Señala además que todos los entes públicos deberán asegurarse de que el Sistema refleje la programación con base en resultados y la evaluación y rendición de cuentas. Dicho esto, es preciso mencionar que aun cuando existen sistemas de evaluación de la eficiencia presupuestaria para los tres niveles de gobierno, la legislación y las dependencias a cargo de la presupuestación y la planeación territorial, de movilidad, ambiental, económica y social tanto a nivel federal como a escala estatal y municipal tienen legislaciones, sistemas de planeación, indicadores y presupuestos independientes. Asimismo, los criterios utilizados para la solicitud de presupuesto, que en las dependencias técnicas deberían de provenir de los ejercicios de planeación, y los criterios para la evaluación y asignación de recursos presupuestarios responden a principios distintos. En ese sentido, la medición de la efectividad de las inversiones urbanas responde, por una parte, al ejercicio puro del gasto, es decir, cuánto se gastó y en qué; mientras que los indicadores derivados de los ejercicios de planeación están desvinculados de los de evaluación de la inversión.



## R01 Invertir en sistemas de información territorial urbana cómo SITU y precisar los mecanismos técnicos, materiales y legales que aseguren la disponibilidad de información actualizada, multisectorial, a nivel subnacional útil para la toma de decisiones que deriven en la evaluación del impacto de las inversiones realizadas

Avanzar en los mecanismos de transparencia y gobierno abierto permite democratizar los procesos de toma de decisión, aumentar el escrutinio público y mejorar los ejercicios de rendición de cuentas. Esto, de acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) impulsa la innovación en el sector público y vuelve a las políticas públicas más representativas, incluyentes y efectivas<sup>1</sup>.

La sostenibilidad urbana en México está fuertemente vinculada a la capacidad de los tomadores de decisiones para acceder a información confiable, actualizada y multisectorial. Una gestión eficiente del territorio exige un entendimiento profundo y detallado de su dinámica, desafíos y oportunidades, lo que solamente puede ser obtenido a través de sistemas de información eficientes y modernos.

Para ello se desagrega en los siguientes componentes la presente recomendación:

**1- Desarrollo y actualización continua del Sistema Nacional de Información Territorial y Urbana:** Estableciéndose como una plataforma digital nacional que centralice la información territorial a nivel subnacional, asegurando que la misma sea fácilmente accesible, homologada, actualizada y verificable. Esta herramienta permitiría una visión integrada del territorio, facilitando la planificación y seguimiento de políticas públicas orientadas a la sostenibilidad.

**2- Integración multisectorial de la información:** La plataforma debe permitir la integración de datos provenientes de diversos sectores: ambiental, urbanístico, social, económico, entre otros, proporcionando, así, una imagen holística y completa de las dinámicas territoriales. Tanto los distintos niveles de gobierno, como los actores sociales y sectoriales, podrán colaborar en la

aportación y verificación de esta información.

### **3- Establecimiento de normas y protocolos de calidad de la información:**

A partir de la definición de criterios claros y uniformes para el levantamiento, recopilación, procesamiento y actualización de la información territorial. Esto garantiza que los datos sean homólogos, comparables y confiables; y facilita que se repliquen las políticas exitosas a nivel nacional.

**4- Capacitación y profesionalización:** Los responsables de alimentar y gestionar el sistema de información deben recibir formación regular para garantizar que la información sea de calidad y esté al día con los avances tecnológicos y metodológicos del sector.

**5- Evaluación y retroalimentación:** Deben implementarse mecanismos de seguimiento y evaluación que permitan medir el impacto real de las inversiones realizadas en el territorio, utilizando la información del sistema propuesto como base. Esta evaluación contribuye a la rendición de cuentas y a una mejora continua de las políticas públicas. Es de suma importancia incorporar canales de retroalimentación para que actores locales y ciudadanos puedan aportar perspectivas, validar información y proponer mejoras al sistema y a las acciones de planeación y desarrollo llevadas a cabo en el territorio que habitan o conocen.

Con un sistema de información territorial robusto y modernizado, México puede avanzar significativamente hacia la construcción de ciudades más sostenibles, resilientes y equitativas. La clave es garantizar que esta herramienta no solo sea un repositorio de datos, sino una fuente viva y dinámica de conocimiento que informe y oriente las decisiones estratégicas del país.

<sup>1</sup> OCDE (2015), Gobierno Abierto en América Latina, Estudios de la OCDE sobre Gobernanza Pública, OCDE Publishing. [https://read.oecd-ilibrary.org/governance/gobierno-abierto-en-america-latina\\_9789264225787-es#page3](https://read.oecd-ilibrary.org/governance/gobierno-abierto-en-america-latina_9789264225787-es#page3)

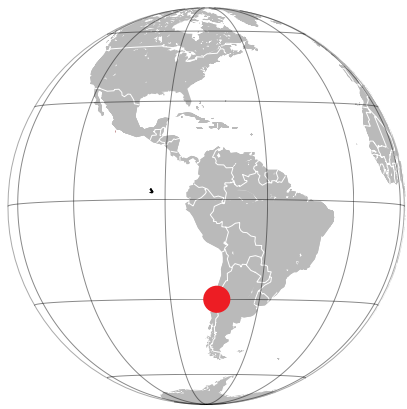
PRIMER DESAFÍO

# PRECEDENTE 1



## Sistema Integrado de Información Territorial (SIIT)

Dentro de la plataforma de la Biblioteca del Congreso Nacional, integra datos geoespaciales y territoriales de diversas fuentes y permite el acceso a información geográfica y cartográfica a nivel nacional. El SIIT incluye una variedad de datos y capas geoespaciales que abarcan aspectos como mapas topográficos, mapas de uso del suelo, mapas de infraestructura vial, hidrografía, catastro, información sobre la propiedad de la tierra, límites de propiedades, datos sobre parcelas y propietarios, ubicación de parques nacionales, áreas protegidas, zonas forestales, infraestructura pública y privada, estadísticas demográficas, socioeconómicas y de población a nivel geoespacial. Además de datos sobre riesgos naturales, como zonas sísmicas, áreas propensas a inundaciones, entre otras. Contiene, también, información sobre la planificación urbana y el desarrollo territorial, calidad del aire, calidad del agua, zonas de conservación, instalaciones médicas, hospitales, centros de salud, y otros equipamientos.



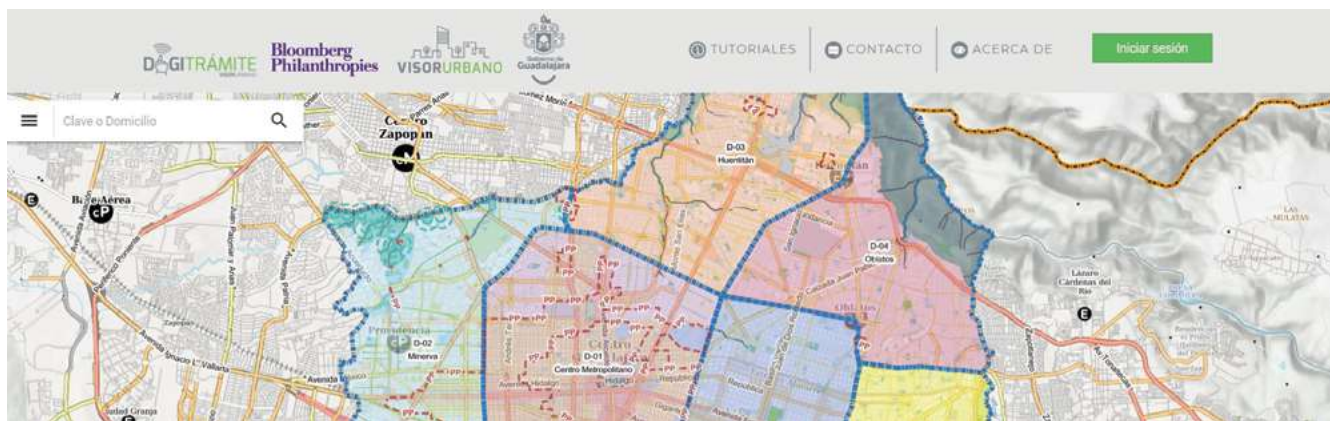
UBICACIÓN

## CHILE

DATOS SOBRE  
RIESGOS NATURALES,  
ZONAS SÍSMICAS,  
AREAS PROPENSAS A  
INUNDACIONES,  
ENTRE OTROS.

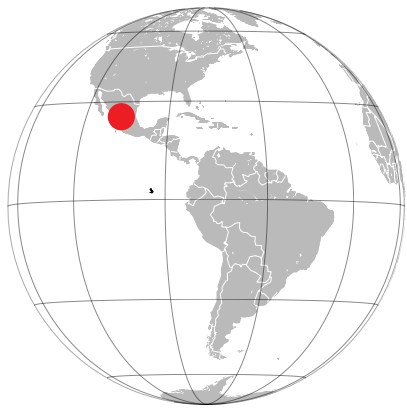
PRIMER DESAFÍO

# PRECEDENTE 2



## Visor Urbano

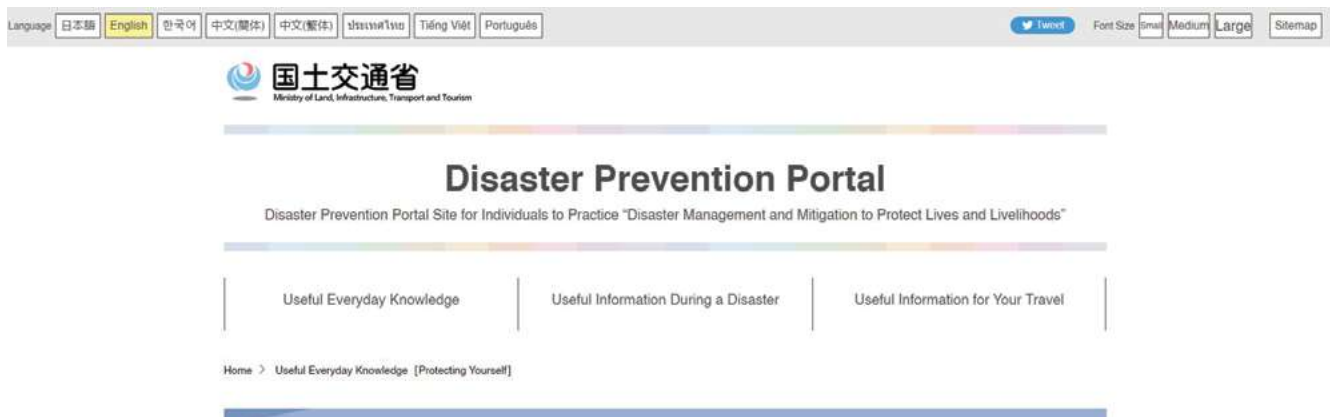
Es una plataforma digital del Estado de Jalisco que facilita a los gobiernos y sus ciudadanos el proceso de emisión de licencias de negocio y de construcción, completamente en línea, mediante el catastro multipropósito. Es un software libre y configurable, que digitaliza la información catastral de la ciudad, así como la información sobre la zonificación y usos de suelo; incluye visualización en 3D y de libre consulta de la ciudadanía. La plataforma de visor urbano mejora los procesos de transparencia en la gestión de la ciudad y agiliza los trámites vinculados con la construcción y el desarrollo urbano. Con esta plataforma Guadalajara fue una de las cinco ciudades ganadoras del Bloomberg Philanthropies Mayors Challenge, en 2016.



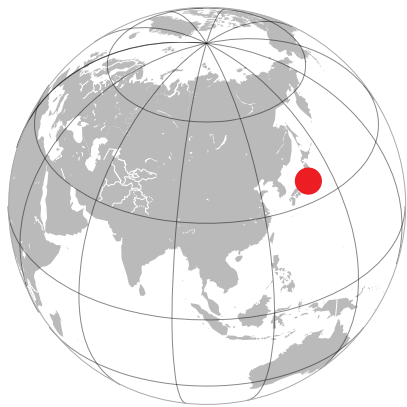
UBICACIÓN

## Guadalajara MÉXICO

DIGITALIZACIÓN DE LA  
INFORMACIÓN CATASTRAL  
DE LA CIUDAD,  
ZONIFICACIÓN Y USO  
DE SUELO



# Disaster Prevention Portal Site for Individuals to Practice “Disaster Management and Mitigation to Protect Lives and Livelihoods”



UBICACIÓN  
JAPÓN

INFORMACIÓN EN  
TIEMPO REAL

La plataforma del Ministerio de Suelo, Infraestructura Transporte y Turismo integra información en tiempo real en inglés y japonés para la prevención de desastres naturales regionalizada, sobre el tráfico, transporte público, logística e información turística. La plataforma busca integrar sistemas de información territorial con indicadores sobre las condiciones actuales con un enfoque preventivo.

R02

Unificar la gobernanza temática y material en un sistema ordenado de coordinación entre los distintos ámbitos de gobierno y entidades públicas, elevando las atribuciones institucionales de la SEDATU hacia la rectoría efectiva del territorio para la toma de decisiones integradas y su coordinación con el ordenamiento ecológico.

Esto implica que la SEDATU ejerza de manera eficaz, efectiva y eficiente las competencias, facultades y atribuciones que le han sido conferidas como cabeza de sector en el sector vivienda y para el ordenamiento territorial, es decir, que se dé cumplimiento al marco legal que le otorga rectoría política en ambas materias para el ejercicio de sus facultades de coordinación y materialización de los principios establecidos en el marco legal general, según le corresponde<sup>1</sup>.

Esta rectoría efectiva debe ir encaminada a que los gobiernos locales y municipales cuenten con condiciones suficientes y homogéneas para participar en la toma de decisiones coordinadas, integradas y concertadas entre sí y con la federación. Además, como parte de dicho ejercicio, la rectoría política ejercida por la SEDATU debe ser acompañada en armonía, coordinación y concertación con aquella del ordenamiento ecológico que ejerce la SEMAR-NAT.

Lo mencionado anteriormente puede alcanzarse a partir de la adopción de medidas concretas como:

**Fortalecimiento de capacidades y herramientas de coordinación:** Desarrollar y promover programas de capacitación y herramientas tecnológicas que permitan a la SEDATU ejercer de manera efectiva sus atribuciones de coordinación con gobiernos locales y municipales. Estos programas deben enfocarse en clarificar las competencias y roles de cada entidad, así como en establecer mecanismos de comunicación fluida y procesos de toma de decisiones conjunta. Estos mecanismos garantizarán que todos los niveles de gobierno compartan una visión y estrategia común para el ordenamiento territorial y vivienda e ir equiparando paulatinamente sus capacidades conjuntas.

<sup>1</sup> Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, Ley Federal de Vivienda y Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

**Creación de instancias de trabajo interinstitucionales con instituciones como SEMARNAT u otras:** Institucionalizar encuentros periódicos y de trabajo entre la SEDATU y la SEMARNAT. Evaluando la posibilidad de incluir a la cabeza del sector turístico. Ello con la finalidad de que el ordenamiento vigente en el territorio cuente con una instancia específica destinada a la coordinación y concertación. Estos encuentros, además, deben tener el objetivo de revisar, alinear y armonizar las estrategias y acciones de ambas entidades en torno al ordenamiento territorial y ecológico (y en su caso, el turístico). A través de estos espacios, se busca promover la toma de decisiones integradas y concertadas, garantizando que las intervenciones en el territorio sean coherentes tanto desde una perspectiva de desarrollo urbano y vivienda como desde una óptica ecológica y de conservación, como un mecanismo para alcanzar la sostenibilidad.

En virtud de la multiplicidad de actores involucrados en el desarrollo territorial se ha creado la necesidad de un sistema de gobernanza coherente y armonizado. Resulta importante establecer una instancia nacional de coordinación urbana y territorial, cuyo funcionamiento se desprenda de la elaboración colaborativa de un reglamento que delimite las competencias y sus transferencias, las funciones y atribuciones específicas a ejercer con visión estratégica.

Este impulso legislativo y administrativo se ha identificado como una buena práctica encontrada en la aprobación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que en lugar de crear un nuevo sistema de gobernanza para la movilidad, se articula con las disposiciones contenidas en la Ley General de Asentamiento Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y a partir de principios constitucionales y legales comunes, comparten por mandato de ley un sólo sistema de gobernanza para la coordinación y concertación de acciones.

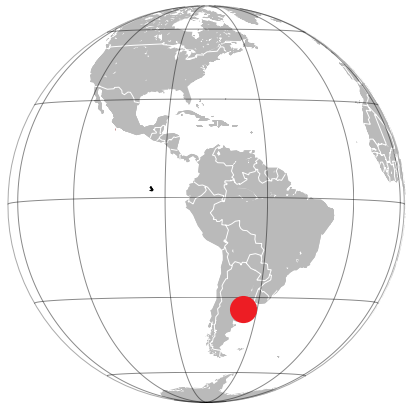
En base al ejemplo anterior, los sistemas temáticos y materiales existentes (de asentamientos humanos, ordenamiento territorial, vivienda, ecológico, de protección al ambiente, cambio climático, desarrollo forestal, entre otros) deben seguir la ruta del modelo unificado.

PRIMER DESAFÍO  
**PRECEDENTE 4**



# Plan Urbano Ambiental

El documento, que está en proceso de actualización, constituye la ley marco a la que se debe ajustar la normativa urbanística y las obras públicas de la Ciudad. Entre sus objetivos incluye el de “que todos los vecinos de la Ciudad tengan acceso a disponer de aire, agua y alimentos, química y bacteriológicamente seguros, a circular y habitar en áreas libres de residuos, de contaminación visual y sonora y ambientalmente sanas, al uso y goce de espacios verdes y abiertos”. El plan surgió como la herramienta que permite articular el abordaje de proyectos en términos de planificación urbana y territorial.



**UBICACIÓN**  
**Buenos Aires**  
**ARGENTINA**

**LEY MARCO A LA QUE SE DEBE DE AJUSTAR LA NORMATIVA URBANÍSTICA Y LAS OBRAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD.**

PRIMER DESAFÍO

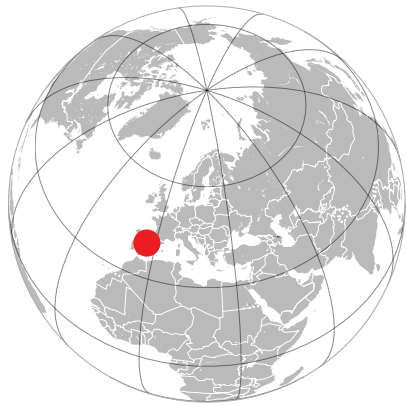
**PRECEDENTE 5**



**Anillo Verde**

Es el conjunto de parques que rodean a la ciudad. Tiene su origen en un proyecto de restauración ambiental iniciado en 1993, que ha transformado la periferia degradada en un espacio natural de alto valor ecológico y en la principal zona recreativa de la ciudad.

Vitoria Gasteiz, actualmente, ha iniciado un proceso de actualización del Plan General de Ordenación Urbana que incluye una evaluación ambiental con el objeto de poder identificar impactos de dicho instrumento en el equilibrio ecológico. Este estudio se toma como insumo para el desarrollo del instrumento de planeación que, además, incluye una definición de atributos para las áreas no urbanizables y, con ello, integra los alcances de un instrumento de planeación urbana con uno de ordenamiento ecológico.



UBICACIÓN

**Vitoria Gasteiz**

**ESPAÑA**

**1993**

**AÑO EN EL QUE INCIA EL PROYECTO DE RESTAURACIÓN AMBIENTAL**

PRIMER DESAFÍO

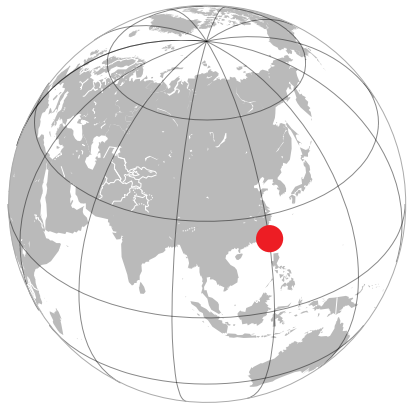
**PRECEDENTE 6**



**Urban and Rural Development Branch**

Es un instituto público responsable del desarrollo urbano y rural; planeación de la línea de costa; restauración de humedales; consolidación y revitalización de centros urbanos; generación de programas de desarrollo urbano; y manejo de bases de datos geoespaciales, entre otros. La visión del instituto se compone de 5 elementos:

- 1- Promoción de la planeación de usos de suelo
- 2- Designación y protección de humedales
- 3- Redefinición de conceptos y tecnologías de planeación para el desarrollo racional del territorio urbano y rural
- 4- Promoción de proyectos de revitalización urbana impulsados por el sector público
- 5- Gestión de la información, bases de datos y socialización de los proyectos



UBICACIÓN

**TAIWAN**

## R03 Promover y apoyar la conformación de instancias técnicas, tales como institutos de planeación y agencias metropolitanas para la atención integrada en las materias prioritarias que exijan de una amplia coordinación y colaboración intergubernamental, como la movilidad no motorizada y el transporte público, la gestión integral del agua y de las cuencas ambientales, la gestión integral de los residuos sólidos, de los servicios públicos y equipamientos sociales, y la seguridad ciudadana

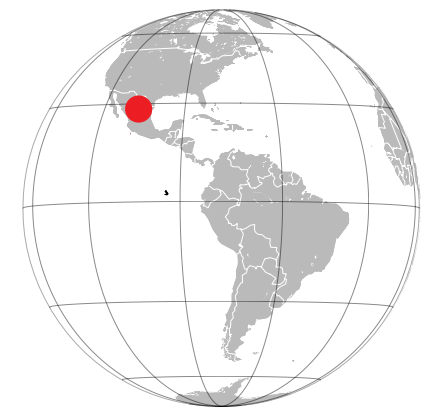
Esto, teniendo en cuenta que las áreas metropolitanas enfrentan problemáticas singulares que requieren de un abordaje especializado y una gestión integrada y recordando que estas instancias de carácter municipal suelen existir exclusivamente en los municipios que fungen como cabeceras municipales, y no así en los municipios que integran las periferias de una determinada área o zona metropolitana. Además, siendo fundamentales para la mejor gobernanza e instalación de capacidades homogéneas entre municipios con escala metropolitana.

### PRIMER DESAFÍO PRECEDENTE 7



## Instituto Municipal de Planeación

La Zona Metropolitana de Chihuahua, que se encuentra conformada por los municipios de Aldama, Aquiles Serdán y Chihuahua. Tres municipios con capacidades instaladas para la coordinación y la planeación dispares; siendo el municipio de Chihuahua el único que cuenta con un instituto municipal de planeación<sup>1</sup>. Es necesaria la integración de una instancia de planeación a nivel metropolitana que permita atender los problemas que enfrenta la metrópolis desde la coordinación, concertación y planeación para la sostenibilidad.



### UBICACIÓN

**Chihuahua  
MÉXICO**

**NECESARIA LA INTEGRACIÓN DE UNA INSTANCIA DE PLANEACIÓN A NIVEL METROPOLITANO**

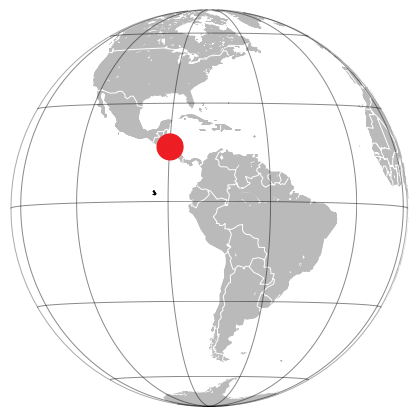
PRIMER DESAFÍO

PRECEDENTE 8



La Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador (OPAMSS)

Es una dependencia pública, creada por el Consejo de Alcaldes del Área Metropolitana de San Salvador (COAMSS), mediante un acuerdo municipal en octubre de 1988 que se oficializó en 1990. OPAMSS es una entidad técnica, descentralizada y autónoma con funciones de control del desarrollo urbano y funge como la secretaría técnica del COAMSS. Lleva a cabo funciones de investigación y análisis de los problemas de desarrollo urbano, la planificación y control del territorio y la promoción del desarrollo económico, con una visión estratégica y unificada de la metrópolis. OPAMSS es una experiencia de mancomunidad en el país, con marco legal a nivel metropolitano, relacionado con la planificación y control del territorio de los 14 municipios que conforman el Área Metropolitana de San Salvador.



UBICACIÓN

San Salvador  
EL SALVADOR

14

MUNICIPIOS QUE CONFORMAN EL ÁREA METROPOLITANA

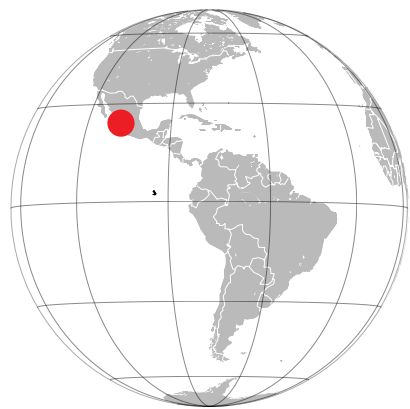
PRIMER DESAFÍO

PRECEDENTE 9



Área Metropolitana de Guadalajara, su Ley de Coordinación Metropolitana e IMEPLAN

El IMEPLAN nace en 2014, a partir de su estatuto orgánico derivado de la Ley de Coordinación Metropolitana de Jalisco<sup>1</sup>, para enfrentar los retos de alcanzar una ciudad más cercana, compacta, conectada y equitativa. El andamiaje jurídico e institucional del AMG tiene una estructura única ya que se destaca por haber sido concebido con anterioridad a la Ley General de Asentamiento Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del 2016 y ser compatible con ella.



UBICACIÓN

Guadalajara  
MÉXICO

2014

AÑO EN EL QUE EMPIEZA A OPERAR

1 IMEPLAN AMG. <https://www.imeplan.mx/imeplan/>

# Otras recomendaciones vinculadas con la gobernanza de las ciudades

**Fortalecer capacidades y establecer estándares de competencia y programas de profesionalización para las autoridades locales en materia de desarrollo urbano y protección al ambiente<sup>1</sup>.**

**Replantear y construir las instancias de participación ciudadana y los mecanismos existentes para que los actores sociales y empresariales participen efectivamente en la planeación hasta los procesos de evaluación y seguimiento<sup>2</sup>.**

**Desarrollar e instrumentar nuevos mecanismos de traspaso y/o recuperación de competencias, cedidas desde los estados o los municipios<sup>3</sup>.**

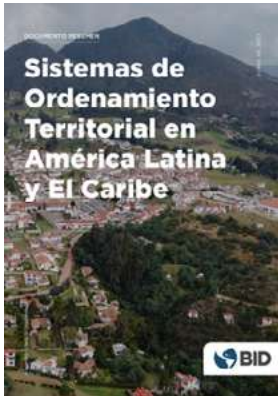
1 Las autoridades locales son los actores claves en la ejecución de políticas urbanas y de protección al ambiente, al conformar constitucional, legal y materialmente la base territorial nacional. Por lo tanto, su fortalecimiento es esencial para lograr resultados tangibles en el territorio. Por ello es indispensable desarrollar, bajo la coordinación de SEDATU como instancia nacional, un mecanismo de fortalecimiento de competencias y capacidad en materia de desarrollo urbano y ambiental en dicha escala. Esto, con la finalidad de alcanzar paulatinamente la homologación de las competencias y capacidades en las escalas locales y metropolitanas. Resulta, además, necesario establecer convenios con instituciones académicas, universidades y centros de investigación para garantizar una formación actualizada y de vanguardia para el diseño de planes, programas, políticas públicas y normas técnicas relacionadas con la zonificación, el uso del suelo, el cambio climático, la gestión de residuos urbanos y protección ambiental, brindando además claridad y uniformidad en la gestión territorial.

2 La incorporación de los principios de la gobernanza (participación, colaboración y transparencia) para alcanzar ciudades sostenibles, implica también la inclusión de la sociedad civil, academia, población no organizada y sectores específicos, como el empresarial, para el enriquecimiento de las acciones, planes, programas y políticas públicas que se desarrollen con tal fin. Esto, también, con la finalidad de hacerlas más efectivas y adaptadas a la realidad de las personas en los territorios, con datos actualizados y confiables. Para ello, es necesario consolidar las instancias de participación ciudadana y los mecanismos existentes para tal efecto en las escalas municipales y estatales; a nivel nacional, encontrar los mecanismos adecuados para activar a modo de consejo consultivo para desarrollo urbano, sostenible y regional, la representación de los diversos sectores que participan activamente desde sus distintos campos de acción. Del mismo modo, es importante establecer mecanismos de consulta pública recurrente y nacional para la revisión y adaptación de planes de desarrollo regional, sostenible y urbano, vinculando los mecanismos participativos disponibles a escala nacional, con las instancias de coordinación y concertación multinivel y multisector que existan en las escalas y estructuras locales, metropolitanas, estatales y nacionales. Existen ejemplos concretos de como mecanismos de participación innovadores en el país han funcionado a partir de figuras jurídicas locales, por ejemplo: Caso 1: Plebiscito vinculante de Chihuahua con la pregunta “¿Estás a favor del acuerdo aprobado por el Ayuntamiento de Chihuahua el 26 de abril del 2019, denominado “Iluminamos Chihuahua” que autoriza concesionar la prestación del Servicio de Alumbrado Público del Municipio de Chihuahua por un máximo de 15 años?, que fue respondida a lo largo y ancho del municipio, incluidas sus zonas rurales”. De dicho ejercicio se desprende una participación de 62,058 personas, superando así incluso a la consulta de la Ciudad de México en 2015, sobre el Corredor Cultural Chapultepec. Además su resultado fue legalmente vinculante. A partir de la participación ciudadana el dinero destinado al sistema de alumbrado público de Chihuahua no fue concesionado, y las personas expresaron de forma pública, mediante audiencias y debates, la inexistencia de la necesidad de dicha concesión. Precedente 2: Presupuesto participativo de la Ciudad de México. A través del cual es posible para la ciudadanía expresar sus necesidades de infraestructura en las colonias, pueblos y barrios originarios y presentar proyectos de mejora para implementarse. El presupuesto participativo de la CDMX equivale al 4% del presupuesto que reciben las alcaldías, lo que representa más de 1.600 millones de pesos que se distribuyen en las 1.812 colonias, pueblos y barrios originarios de la Ciudad de México. Precedente 3: Consulta pública “Ciclovía Martín García Barragán en Guadalajara, Jalisco: El día 9 de julio del 2017 se llevó a cabo la consulta pública solicitada a petición de vecinas y vecinos de distintas colonias de la ciudad de Guadalajara para retirar la ciclovía actualmente ubicada sobre la Av. Marcelino García Barragán, desde la pila seca en Tlaquepaque hasta la Plaza de la Bandera. El resultado de la votación fue en sentido negativo, es decir, no a retirar dicha ciclovía, lo que legitimó la obra de infraestructura y movilidad y ha permitido desde entonces contar con un espacio seguro para la movilidad no motorizada en la ciudad.

3 La descentralización en México ha permitido que los gobiernos estatales y municipales asuman un rol más activo y autónomo en la gestión de sus respectivas jurisdicciones. Sin embargo, la dinámica y la complejidad de las áreas metropolitanas, que con frecuencia trascienden los límites territoriales de un solo municipio o incluso de un estado, requieren de mecanismos más refinados de coordinación y de transferencia de competencias. Es decir, que se respete la autonomía local y que, al mismo tiempo, se reconozca la interdependencia

y complejidad de estos territorios. La clave reside en encontrar un equilibrio entre flexibilidad y estructura, entre autonomía y coordinación. Para ello se plantean los siguientes componentes para la presente recomendación: (i) Establecimiento de mecanismos de traspaso de competencias: Dada la singularidad y complejidad de las áreas metropolitanas, es necesario establecer un marco legal que permita el traspaso flexible de competencias entre los distintos niveles de gobierno, de acuerdo a las necesidades y realidades de cada área metropolitana. Ello siguiendo una lógica federalista de reparto de competencias para alcanzar un mayor bien común, y anclado en la vigencia y supremacía del artículo 1º de la Constitución. Este traspaso deberá realizarse bajo criterios técnicos y de eficiencia administrativa, buscando siempre el beneficio colectivo y la optimización de recursos. (ii) Mecanismos de devolución de competencias: Considerando el proceso de descentralización y la autonomía de los entes federativos y municipales, se debe contemplar la posibilidad de que, bajo ciertas circunstancias, competencias previamente cedidas a una entidad - ya sea un organismo metropolitano, estatal o federal-, puedan ser devueltas. Este mecanismo protegería la autonomía local y garantizaría que las competencias sólo sean cedidas cuando se tenga la certeza de que dicha cesión generará un valor añadido y no perjudicará la eficiencia o eficacia de la gestión. (iii) Consolidación de las instancias de coordinación metropolitana: Bajo la rectoría política de la SEDATU, y en línea con la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, se deberían conformar comités técnicos encargados de evaluar, diseñar y proponer los mecanismos de traspaso y devolución de competencias en áreas metropolitanas, siendo la labor de coordinación una competencia concurrente en los tres niveles de gobierno. Estos comités, incluidos en los modelos actuales de gobernanza metropolitana, tendrían la labor de revisar periódicamente la eficiencia y efectividad de las competencias traspasadas, garantizando así un sistema dinámico y adaptativo. (iv) Refuerzo de la participación ciudadana: El proceso de traspaso o devolución de competencias debe ser transparente e incluyente para que los habitantes de las áreas metropolitanas tengan voz y voto en decisiones que afecten directamente su calidad de vida. Los mecanismos como consultas públicas, foros de discusión y plataformas digitales de participación son entonces herramientas obligatorias en estos procesos. (v) Capacitación y profesionalización: Con la transferencia de competencias, es vital que se incluyan programas de capacitación para los entes receptores de estas competencias, garantizando así que cuenten con las herramientas y conocimientos necesarios para su adecuada gestión. En los términos de la recomendación: “Fortalecer capacidades y establecer estándares de competencia y programas de profesionalización para las autoridades locales en materia de desarrollo urbano y protección al ambiente”.

# CONOCIMIENTO RELACIONADO AL PRIMER DESAFÍO



[\(enlace\)](#)

## Sistemas de ordenamiento territorial en América Latina y el Caribe: documento resumen

Autor: Arcia, Diego; Pinto Carrillo, Augusto César; Espinosa Restrepo, León  
Año: 2023

Esta publicación describe los sistemas de ordenación del territorio en 26 países de América Latina y el Caribe (ALC), profundizando en 13 de ellos. El análisis abordó los marcos normativos, las políticas y los instrumentos de desarrollo territorial y urbano. Además, se analizaron las leyes, programas e instituciones encargadas de preservar los derechos de los pueblos originarios -indígenas y tribales- fueron revisados, con el fin de asegurar su participación en estos procesos. Como ejemplos de gobernabilidad en el ordenamiento territorial y la planificación urbana, se incluye una síntesis de tres estudios de caso en áreas subnacionales de ALC: El Área Metropolitana de Mendoza en Argentina; el Área Metropolitana del Valle de Aburrá en Colombia; y el Distrito Cultural e Histórico de Cartagena de Indias en Colombia, señalando los principales logros y desafíos para su consolidación. Las conclusiones del documento reflejan los principales avances y desafíos que aún persisten en esta materia en ALC y un balance sobre la definición y creación de un Sistema de Ordenamiento Territorial en los países. Finalmente, se hacen recomendaciones generales realizadas respecto a los procesos de ordenamiento territorial, en cuanto a los aspectos técnicos a fortalecer local y nacionalmente y las áreas de trabajo a profundizar.



[\(enlace\)](#)

## Desarrollo orientado al transporte: una evaluación de tendencias y oportunidades para América Latina

Autor: Rodríguez, Daniel A.  
Año: 2021

Esta publicación es una revisión de la experiencia global actual con el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT). Incluye impactos y características del DOT en las ciudades, como el comportamiento de los viajeros, el número de pasajeros y los beneficios ambientales, así como las áreas de mejora. También aborda cuatro estudios de casos, donde destacan respuestas innovadoras a algunos de los desafíos emergentes de DOT, y ofrece diez recomendaciones para la implementación efectiva de DOT en ciudades de América Latina.

## Urbanismo ciudadano en América Latina: superlibro de acciones cívicas para la transformación de las ciudades

Autor: Alarcón, Lía; Alata, Patricia; Alegre, Mariana; Egger, Tamara; Fassina, Rosario; Hanono, Analía; Huffmann, Carolina; Nogales, Lucía; Piedrafita, Carolina  
Año: 2022

Esta es una publicación sobre los procesos del urbanismo ciudadano en América Latina. Un recorrido por la vida reciente de un movimiento impulsado desde, para y por la ciudadanía que, con amor urgente por sus ciudades, ha articulado actores de todos los ámbitos para cocrear nuevos modelos de espacios públicos más inclusivos y equitativos. Empleando herramientas como innovación, creatividad y solidaridad corresponsable, el trabajo del urbanismo ciudadano ha logrado complementar los enfoques tradicionales de planificación urbana y gobernanza en las ciudades.

Esta es, además, una publicación que nos invita a viajar desde la teoría y conceptos que fundamentan las razones de ser del urbanismo ciudadano, hasta las mismas experiencias prácticas que contribuyen a su formación y consolidación como movimiento regional. Así, nos lleva a través de casos exitosos desarrollados en distintas localidades y contextos de América Latina, y por la experiencia de los primeros laboratorios de innovación urbana, en una búsqueda por reflexionar sobre los nuevos horizontes para un futuro con inclusión ante los retos, conocidos y por conocer, de la primera mitad del siglo XXI.

El movimiento del urbanismo ciudadano, tan impresionantemente diverso y enérgico en la práctica urbana, a lo largo de menos de una década, ha hecho posible cambios en sus calles, en sus barrios y en sus ciudades. Cambios en las maneras de pensar de sus conciudadanos y autoridades; en las políticas públicas, que impactan no solamente en el paisaje urbano sino también en la manera en la cual las personas nos relacionamos entre nosotras con eso que llamamos “lo urbano” y con los ecosistemas, con nuestras necesidades individuales y con la urgencia de gestionarnos como colectivos para lograr soluciones por el bien común.

Es por ello que este libro se convirtió en un superlibro: una gran compilación de una fabulosa aventura colectiva protagonizada por miles de personas, cuyo hilo conductor es la creatividad y la voluntad de pensar y hacer las cosas de manera diferente. Esperamos que sirva como inspiración a sus lectores para que se conviertan, a su vez, en nuevos protagonistas.

## Desarrollo Orientado al Transporte: cómo crear ciudades más compactas, conectadas y coordinadas

Autor: IDOM Consulting; Hobbs, Jason; Baima, Carolina; Seabra, Renata  
Año: 2021

La monografía “Desarrollo Orientado al Transporte: cómo crear ciudades más compactas, conectadas y coordinadas” es resultado del trabajo realizado por el BID, MDR e IDOM con relación al Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) en Brasil. El objetivo principal de la publicación es presentar recomendaciones para la aplicación de los sistemas DOT en el contexto de los países en desarrollo. La publicación incluye investigaciones detalladas para diseñar, analizar y comprender los marcos legales, financieros e institucionales brasileños, así como mapear los desafíos y oportunidades para implementar sistemas DOT, en base a lecciones aprendidas de casos nacionales e internacionales.



[\(enlace\)](#)



[\(enlace\)](#)



[\(enlace\)](#)

## Los espacios públicos en América Latina y el Caribe: guía práctica para su reactivación en la pospandemia

Autor: Patterson-Watson, James; Pozas Franco, Inés; Vexler, Caroline; Rodríguez Villafuerte, Karina; Gómez Jiménez, Alicia; Winter-Taylor, Michaela; Molina, Gabriela; Rodríguez, José Daniel; Sáenz, María Paula  
Año: 2022

A lo largo de la pandemia del COVID-19, las ciudades han reconocido el importante rol que cumplen los espacios públicos para ayudar a las comunidades a superar los desafíos económicos y de salud más urgentes como consecuencia de los cierres. Los parques, plazas y calles se convirtieron en el principal escenario de entretenimiento, de desarrollo de actividades físicas, de mejora de la salud mental, y de reactivación económica. Lo que parece ser un dilema lleno de incertidumbre ha significado una oportunidad para los gobiernos locales, en la cual el espacio público está jugando un rol fundamental para reactivar las ciudades.

Esta publicación busca apoyar a las autoridades locales de la región en la reactivación de los espacios públicos de una manera segura. El propósito de esta guía es contribuir a que las autoridades locales tomen decisiones más meditadas y holísticas, teniendo en cuenta las implicaciones a largo plazo asociadas a mejorar la calidad y el uso de los espacios públicos en sus ciudades. La publicación presenta conceptos, herramientas y una hoja de ruta para que los equipos técnicos de los gobiernos locales, en conjunto con otros actores sociales, puedan elaborar un diagnóstico de espacios públicos, y puedan planificar, implementar y evaluar estratégicamente intervenciones de reactivación de espacios públicos que contribuyan a incrementar el bienestar de los ciudadanos.



[\(enlace\)](#)

## Construyendo gobernanza metropolitana

Autor: Lefevre, Benoit; Ducci, Jorge; Vera, Felipe; Slack, Enid; Valenzuela, Luis; Davis, Diane E.; Rojas, Francisca Maria Magdalena; Harkness, Alaina; Ramírez, Alfredo; Rihm, Alfredo; et al.

Año: 2019  
La complejidad de las aglomeraciones urbanas han aumentado. Las ciudades se han transformado en territorios que presentan importantes desafíos de gobernanza, coordinación inter-jurisdiccional y financiamiento. Aproximadamente el 47% de la población de América Latina y el Caribe vive en 180 aglomerados urbanos con una población de más de 100.000 habitantes, lo que equivale a cerca de 265 millones de personas. Gran parte de estos núcleos urbanos son Áreas Metropolitanas. Ante la necesidad de definir una nueva forma de afrontar los problemas derivados del crecimiento de las áreas urbanas que involucren a más de una municipalidad, se hace relevante poner en discusión diversas visiones y experiencias para entender cómo se puede abordar de manera coordinada y colaborativa la gestión metropolitana. Esta publicación presenta una colección de experiencias, voces y territorios para convertirse en un documento que permita promover reflexiones y propuestas para la implementación de nuevas gobernanzas en Áreas Metropolitanas.

## Instrumentos de gestión del suelo para el desarrollo urbano: el caso del reagrupamiento parcelario en el area metropolitana de Guadalajara, México

Autor: Arcia, Diego; Pinilla, Juan Felipe; Rojas, María Juliana; Herrera Montes, Salvador; Romero Lopez, Tania  
Año: 2022

La presente monografía tiene como objetivo abordar los posibles escenarios de implementación del instrumento de gestión de suelo denominado reagrupamiento parcelario, previsto hoy en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) como una herramienta para propiciar intervenciones urbanísticas de escala intermedia que se soporten en la gestión asociada de sus propietarios y ayuden a materializar las apuestas de los municipios en materia de desarrollo urbano.



[\(enlace\)](#)

## Diseño Urbano, Planificación e Innovaciones en Políticas: El Caso de Hermosillo

Autor: Davis, Diane E.; Vera, Felipe; Seijas, Andreina; Arcia, Diego  
Año: 2019

Esta publicación resume los resultados y las lecciones aprendidas del curso de otoño de 2017 titulado “Urbanismo Emergente: Visiones de Planificación y Diseño para la Ciudad de Hermosillo, México” (ADV-9146). Impartido por los profesores Diane Davis y Felipe Vera, este curso solicitó a un grupo de 12 estudiantes que diseñaran un conjunto de proyectos que pudieran sentar las bases para un futuro sostenible para la ciudad de Hermosillo, una ciudad emergente ubicada en el noroeste de México y la capital del estado de Sonora. Como parte de una iniciativa más amplia financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco de Desarrollo de América del Norte en colaboración con la Universidad de Harvard, las ideas desarrolladas para esta clase fueron el producto de la colaboración entre el profesorado y los estudiantes de la Escuela de Posgrado en Diseño, el Centro para el Desarrollo Internacional de la Escuela Kennedy y la Escuela de Salud Pública T.H. Chan.



[\(enlace\)](#)

# 2.2

## SEGUNDO DESAFÍO SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

### SEGUNDO DESAFÍO SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

**EC1.** Existe una elevada inequidad territorial en la que las ciudades de las regiones del centro del país lideran la producción económica dejando atrás las del sur sureste

**EC2.** Hay oportunidades para mejorar la productividad y competitividad de ciudades rezagadas, además de la diversificación productiva y el aumento de la complejidad de su matriz de producción

**EC3.** Es importante avanzar en robustecer las finanzas de las ciudades, su capacidad de captar y apalancar recursos y aumento de sus niveles de transparencia en el uso de recursos es importante

**EC4.** Existen limitados instrumentos e incentivos para fomentar el desarrollo económico local y la retención de talento en ciudades rezagadas

**EC5.** Existen limitadas experiencias de presupuesto participativo que legitimen el uso y la gestión del gasto público en las ciudades

**R1.** Impulsar mecanismos institucionales para la planeación del gasto público con un enfoque incentivos por resultados y el fortalecimiento de las estrategias de recaudación y prioridad en el apalancamiento de recursos del sector privado

**R2.** Desarrollar programas de aumento de la complejidad económica y la diversificación productiva con foco en las ciudades más rezagadas del país

**R3.** Establecer mecanismos para monitorear indicadores de diversificación productiva, complejidad económica y ecosistema innovador

Baltimore Development Corporation, de Baltimore

National Development Finance Agency, de Irlanda

MassDevelopment, de Massachusetts

New York City Economic Development Corporation (NYCEDC)

Housing and Urban development Corporation (HUDCO), de Nueva Delhi

Comisión de Innovación Nacional, de Suecia

European Commission's Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs (DG GROW), Unión Europea

Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C. (IMCO)

50%

DE LOS HABITANTES URBANOS DE MÉXICO  
VIVE EN ÁREAS DE ORIGEN INFORMAL

Fuente: Revista INVI, 2015

40,2%

DEL PIB EN MÉXICO ESTÁ CONCENTRADO EN 4  
ESTADOS (CIUDAD DE MÉXICO, ESTADO DE  
MÉXICO, NUEVO LEÓN Y JALISCO)

Fuente: INEGI, 2020

90%

DE LOS ESTADOS CUENTA CON UNA  
LEGISLACIÓN ESTATAL DE PARTICIPACIÓN  
CIUDADANA

Fuente: Rodríguez & Cavazos, 2021

0,3%

DEL PIB EN MÉXICO EQUIVALE A  
LA RECAUDACIÓN DEL  
IMPUESTO PREDIAL

Fuente: ONU HABITAT, 2019

17,2%

DE LOS ESTADOS INCORPORA EL  
PRESUPUESTO PARTICIPATIVO COMO UNA  
HERRAMIENTA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Fuente: Rodríguez & Cavazos, 2021

0,8%

DEL PIB EN AMÉRICA LATINA  
EQUIVALE A LA RECAUDACIÓN  
DEL IMPUESTO PREDIAL

Fuente: ONU HABITAT, 2019

Existe una alta inequidad territorial entre las regiones que viene afectando la productividad, competitividad, y la renta de las ciudades de México. Esto ha llevado a zonas urbanas rezagadas con altas tasas de desempleo, carencia de inversión en infraestructura y educación, y una migración constante de jóvenes hacia áreas urbanas más desarrolladas.

Los municipios  
mexicanos  
requieren  
fortalecer su  
capacidad para  
generar ingresos  
propios



1,9%

DEL PIB EN LOS PAISES DE LA  
OCDE EQUIVALE A LA  
RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO  
PREDIAL

Fuente: ONU HABITAT, 2019

83%

DEL PIB SE CONCENTRA EN 68 ZONAS  
METROPOLITANAS DE MÉXICO (362 DE LOS  
2.469 MUNICIPIOS)

Fuente: IMCO, 2022

17%

DE RECAUDACIÓN EN LA MITAD DE LOS  
MUNICIPIOS

Fuente: ONU HABITAT, 2019

El crecimiento económico hasta la fecha ha sido impulsado en gran parte por los sectores que tienen un mayor peso en términos de contribución al PIB y empleo, como las manufacturas y los servicios inmobiliarios.

2,9%

DEL PIB EN ARGENTINA  
EQUIVALE A LA RECAUDACIÓN  
DEL IMPUESTO PREDIAL

Fuente: ONU HABITAT, 2019

2.2.1 Elementos críticos vinculados a la sostenibilidad económica de las ciudades

México es un territorio extenso que por las condiciones geopolíticas de sus diversas regiones, presenta una gran variación en la productividad, competitividad y rentabilidad de las ciudades que conforman a cada una de estas regiones.

- **Centro-Eje Transversal:** esta zona de México concentra la mayoría de la población del país, así como la mayoría de los empleos y debido a la ubicación estratégica de sus ciudades, su infraestructura de transporte (aérea, carretera, ferroviaria y marítima), que incluye los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Veracruz es una zona de muy alta competitividad.
- **Sur-Istmo de Tehuantepec:** esta zona de México presenta las tasas de pobreza más altas en el país, una baja diversidad económica, con puertos marítimos principalmente especializados en transporte de petrolíferos y una infraestructura carretera y ferroviaria deficiente (aunque cabe resaltar que el poder ejecutivo federal ha enfocado muchos de sus recursos en mejorar la calidad de la infraestructura en esta zona).
- **Sureste-Península de Yucatán:** esta zona de México, similar al Sur—Istmo de Tehuantepec presenta una baja diversidad económica, con puertos marítimos principalmente especializados en transporte de petrolíferos y una infraestructura carretera y ferroviaria deficiente (aunque cabe resaltar que el poder ejecutivo federal ha enfocado muchos de sus recursos en mejorar la calidad de la infraestructura en esta zona); sin embargo y a diferencia del Sur—Istmo de Tehuantepec, en esta zona resalta el turismo internacional y nacional, con Cancún siendo el segundo destino turístico que más vuelos internacionales recibe, después de la Ciudad de México.

- **Noreste—Golfo de México:** esta zona de México concentra las dos ciudades más competitivas del país, Monterrey y Saltillo (IMCO, 2022), y que por su posición estratégica funge como un corredor industrial que conecta el Centro—Eje Transversal (la zona más productiva y densa del país) con los Estados Unidos de América, a través del puerto terrestre que más carga mueve de todo el continente Americano (Nuevo Laredo). Esta región presenta altos salarios y una gran diversidad económica.
- **Noroeste—Pacífico:** Similar al Noreste—Golfo de México, esta zona del país funciona como un corredor industrial que conecta el Centro—Eje Transversal con los Estados Unidos de América, a través del segundo puerto terrestre que más carga mueve de todo el continente americano (Tijuana). Esta región presenta altos salarios y una gran diversidad económica, pero a diferencia del Noreste—Golfo de México la movilidad general se da a través de puertos marítimos sobre vías ferroviarias.

Por otro lado, las áreas metropolitanas se han constituido como observatorios privilegiados para analizar, describir e interpretar las transformaciones económico-espaciales más importantes<sup>1</sup>. En efecto, se consideran las unidades territoriales más activas en términos económicos y, por ello, motores del desarrollo económico y social<sup>2</sup>. La tendencia a la concentración de la población y las actividades económicas requiere que se observen en detalle sus efectos en los territorios y en las comunidades. Al mismo tiempo, la definición de sus límites y alcances debe considerar las dinámicas económicas que pueden contribuir a una mayor equidad territorial, lo que implica prestar atención a procesos que trascienden las fronteras de las unidades metropolitanas hacia sistemas regionales y globales. En esta labor, más allá de perfilar la competitividad de empresas y sectores específicos, el análisis de la economía metropolitana debe considerar de manera integral la creación de valor, empleo y conocimiento en las ciudades<sup>3</sup>, con el fin de que contribuya a la equidad urbana y a un mayor balance territorial. El proceso de metropolización en ausencia de una coordinación efectiva suele generar externalidades económicas negativas que afectan las condiciones de vida de los habitantes, a la vez que complejizan, en mayor o menor medida, la provisión de servicios urbanos, para quienes tienen menos recursos, con lo cual se agudizan las inequidades urbanas.

1 Trejo Nieto, A, "Las economías de las zonas metropolitanas de México en los albores del siglo XXI", Estudios Demográficos y Urbanos, tomo 28, N° 3 (84) (Zona Metropolitana de México, 2013).  
2 Cohen, Michael A., "Gobernanza metropolitana y economía urbana", Gobernanza Metropolitana: El gobierno de las metrópolis para el desarrollo urbano sostenible (Banco Interamericano de Desarrollo, División de Vivienda y Desarrollo Urbano, 2017).  
3 Cohen, Michael A., "Gobernanza metropolitana y economía urbana", Gobernanza Metropolitana: El gobierno de las metrópolis para el desarrollo urbano sostenible (Banco Interamericano de Desarrollo, División de Vivienda y Desarrollo Urbano, 2017).

| No. | Zona metropolitana        | Entidad/es              | No. | Zona metropolitana  | Entidad/es             |
|-----|---------------------------|-------------------------|-----|---------------------|------------------------|
| 1   | Aguascalientes            | Aguascalientes          | 38  | Zamora              | Michoacán              |
| 2   | Ensenada                  | Baja California         | 39  | Cuautla             | Morelos                |
| 3   | Mexicali                  | Baja California         | 40  | Cuernavaca          | Morelos                |
| 4   | Tijuana                   | Baja California         | 41  | Tepic               | Nayarit                |
| 5   | La Paz                    | Baja California Sur     | 42  | Monterrey           | Nuevo León             |
| 6   | Campeche                  | Campeche                | 43  | Oaxaca              | Oaxaca                 |
| 7   | La Laguna                 | Coahuila - Durango      | 44  | Tehuantepec         | Oaxaca                 |
| 8   | Monclova - Frontera       | Coahuila                | 45  | Puebla - Tlaxcala   | Puebla - Tlaxcala      |
| 9   | Piedras Negras            | Coahuila                | 46  | Tehuacán            | Puebla                 |
| 10  | Saltillo                  | Coahuila                | 47  | Teziutlán           | Puebla                 |
| 11  | Colima - Villa de Álvarez | Colima                  | 48  | Querétaro           | Guanajuato - Querétaro |
| 12  | Tecomán                   | Colima                  | 49  | Cancún              | Quintana Roo           |
| 13  | Tapachula                 | Chiapas                 | 50  | Chetumal            | Quintana Roo           |
| 14  | Tuxtla Gutierrez          | Chiapas                 | 51  | Rioverde            | San Luis Potosí        |
| 15  | Chihuahua                 | Chihuahua               | 52  | San Luis Potosí     | San Luis Potosí        |
| 16  | Delicias                  | Chihuahua               | 53  | Culiacán            | Sinaloa                |
| 17  | Hidalgo del Parral        | Chihuahua               | 54  | Mazatlán            | Sinaloa                |
| 18  | Juárez                    | Chihuahua               | 55  | Guaymas             | Sonora                 |
| 19  | Valle de México           | CDMX - Hidalgo - México | 56  | Hermosillo          | Sonora                 |
| 20  | Durango                   | Durango                 | 57  | Nogales             | Sonora                 |
| 21  | Celaya                    | Guanajuato              | 58  | Villahermosa        | Tabasco                |
| 22  | Guanajuato                | Guanajuato              | 59  | Ciudad Victoria     | Tamaulipas             |
| 23  | León                      | Guanajuato              | 60  | Matamoros           | Tamaulipas             |
| 24  | Moroleón - Uringato       | Guanajuato              | 61  | Nuevo Laredo        | Tamaulipas             |
| 25  | San Fco. del Rincón       | Guanajuato              | 62  | Reynosa             | Tamaulipas             |
| 26  | Acapulco                  | Guerrero                | 63  | Tampico             | Tamaulipas - Veracruz  |
| 27  | Chilpancingo              | Guerrero                | 64  | Tlaxcala - Apizaco  | Tlaxcala               |
| 28  | Pachuca                   | Hidalgo                 | 65  | Acuyucan            | Veracruz               |
| 29  | Tula                      | Hidalgo                 | 66  | Coatzacoalcos       | Veracruz               |
| 30  | Tulancingo                | Hidalgo                 | 67  | Córdoba             | Veracruz               |
| 31  | Guadalajara               | Jalisco                 | 68  | Minantitlán         | Veracruz               |
| 32  | Ocotlán                   | Jalisco                 | 69  | Orizaba             | Veracruz               |
| 33  | Puerto Vallarta           | Jalisco - Nayarit       | 70  | Poza Rica           | Veracruz               |
| 34  | Tianguistenco             | Estado de México        | 71  | Veracruz            | Veracruz               |
| 35  | Toluca                    | Estado de México        | 72  | Xalapa              | Veracruz               |
| 36  | La Piedad - Pénjamo       | Guanajuato - Michoacán  | 73  | Mérida              | Yucatán                |
| 37  | Morelia                   | Michoacán               | 74  | Zacatecas Guadalupe | Zacatecas              |

Fuente: SEDATU (2018)

Los procesos de metropolización pueden traer beneficios directos para los centros poblados involucrados, pues una complementariedad de funciones genera economías de aglomeración que los vuelve altamente productivos, a la vez que reproduce mayores oportunidades para el desarrollo económico. Estas áreas concentran una gran proporción de la capacidad productiva, la generación de empleo y la actividad económica de los países<sup>4</sup>. Sin embargo, es importante reconocer que los sistemas económicos de escala metropolitana trascienden las fronteras jurisdiccionales y se insertan en mercados de capital regional e internacional cuyas interacciones requieren especial atención. El principal desafío es comprender estos sistemas económicos en función

4 Sanguinetti, P., Pineda, J., Scandizzo, S., Ortega, D., Penfold, M., “RED 2010: Desarrollo local. Hacia un nuevo protagonismo de las ciudades y regiones (Reporte de Economía y Desarrollo)” (Caracas: CAF, 2010). Disponible online: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/171>

de los patrones de crecimiento urbano local y regional, y de esta manera compatibilizar el crecimiento económico con un desarrollo balanceado de los territorios al interior de las economías nacionales<sup>5</sup>. Es por esto que el desafío de geografía económica se traslada a los gobiernos subnacionales, donde los mismos deben ser responsables del diseño, gestión y ejecución de políticas públicas capaces de generar estrategias de desarrollo económico con foco en una mirada sobre el balance territorial.

Vinculado a este desafío se han identificado cinco elementos críticos que funcionan como barreras u oportunidades de mejora para avanzar en una ciudades más sostenibles económicamente. Estos elementos críticos derivan en tres recomendaciones principales.

2.2.2 EC1. Elevada inequidad territorial en la que las ciudades de las regiones del centro del país lideran la producción económica dejando atrás las del sur sureste

Los estados fronterizos del norte y del sur, así como también los lugares de mayor complejidad, tales como Distrito Federal, Querétaro y Zacatecas atraen una cantidad de extranjeros mucho mayor que los demás. La inmigración tiene diferentes orígenes, desde la de menor calificación, que se observa en el flujo de Guatemala hacia los estados del sur, en donde los salarios de equilibrio son mayores; hasta la más calificada, que viene a complementar los ecosistemas más sofisticados que caracterizan a los lugares de mayor ingreso. Estas diferencias en la aglomeración de conocimientos y en la prevalencia de mecanismos para adquirir conocimientos, permiten entender por qué el proceso de crecimiento resulta intrínsecamente desigual en las ciudades mexicanas. Los métodos de producción sofisticados que utilizan algunas industrias hacen a los trabajadores más productivos; permiten sostener mayores niveles de salarios y requieren de la aglomeración de un conjunto de capacidades y conocimientos muy variado<sup>6</sup>.

Entre las ciudades mexicanas existe inequidad tanto en las áreas rurales y urbanas de las ciudades, como en la escala regional. De acuerdo con los resultados de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2022, se observó que el ingreso total promedio trimestral por hogar fue de 67.311 pesos. El mismo se desglosa en dos partes: un ingreso corriente total de 63.695 pesos y percepciones financieras y de capital por un total de 3.616 pesos. En el año 2022, la ENIGH reveló que el ingreso corriente promedio trimestral en áreas urbanas alcanzó los 69.846 pesos, lo que representó un incremento del 11,5% en comparación con el 2020. Por otro lado, en áreas rurales, este ingreso fue de 43.096 pesos, registrando un aumento del 13,1%.

En cuanto a la escala regional, se muestra que las ciudades ubicadas en el norte y centro del país generan mayores ingresos que las del sur y sureste.

5 Sanguinetti, P., Pineda, J., Scandizzo, S., Ortega, D., Penfold, M., “RED 2010: Desarrollo local. Hacia un nuevo protagonismo de las ciudades y regiones (Reporte de Economía y Desarrollo)” (Caracas: CAF, 2010). Disponible online: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/171>

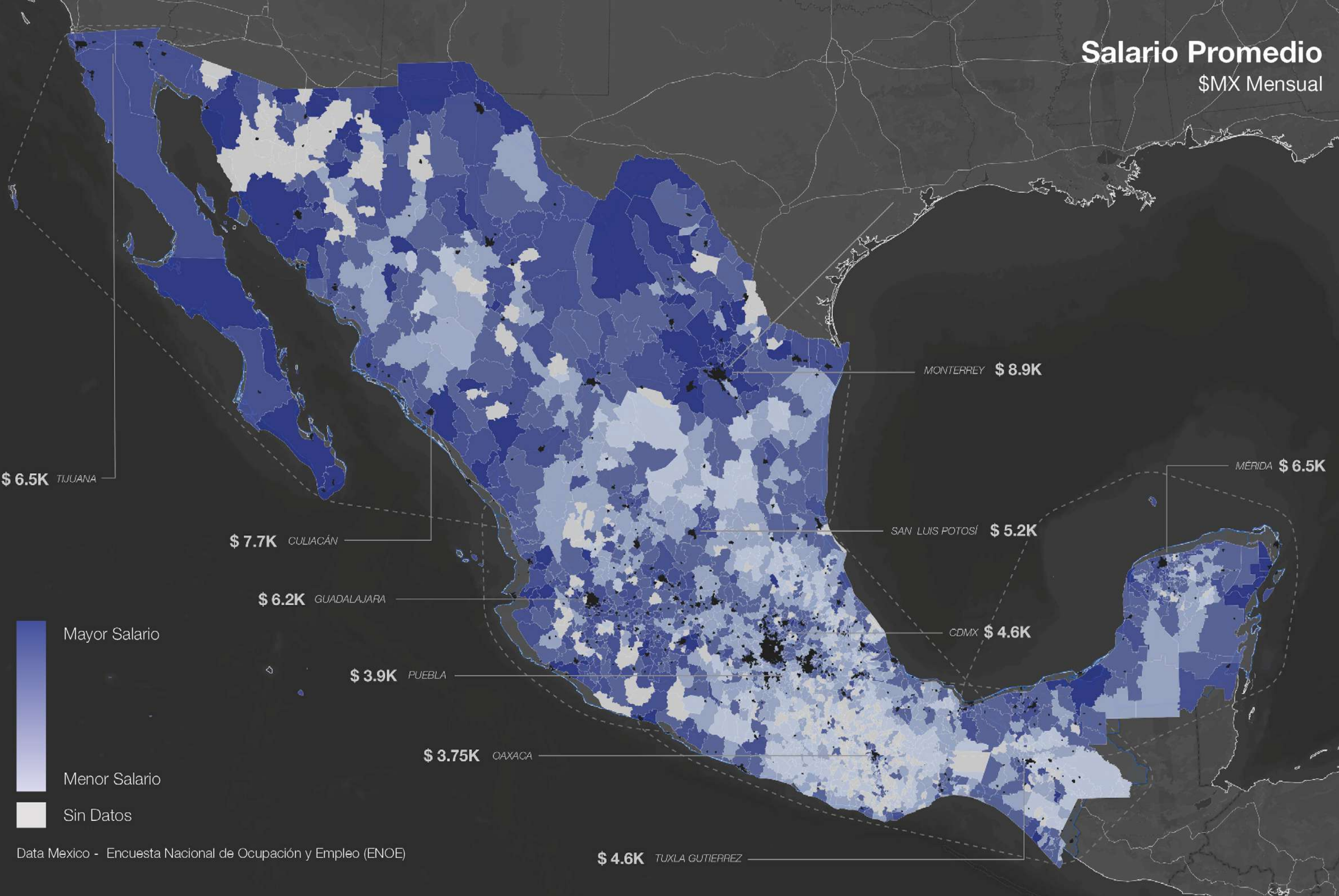
6 Santos, M., Barrios, D. Políticas de desarrollo productivo para el estado, el municipio, la ciudad.

40,2%

del PIB concentrado en 4 Estados (Ciudad de México, Estado de México, Nuevo León y Jalisco)

Fuente: INEGI, 2020

Salario Promedio  
\$MX Mensual



Mayor Salario

Menor Salario

Sin Datos

# EC1

## Inequidad territorial

Índice por Marginación por Municipios

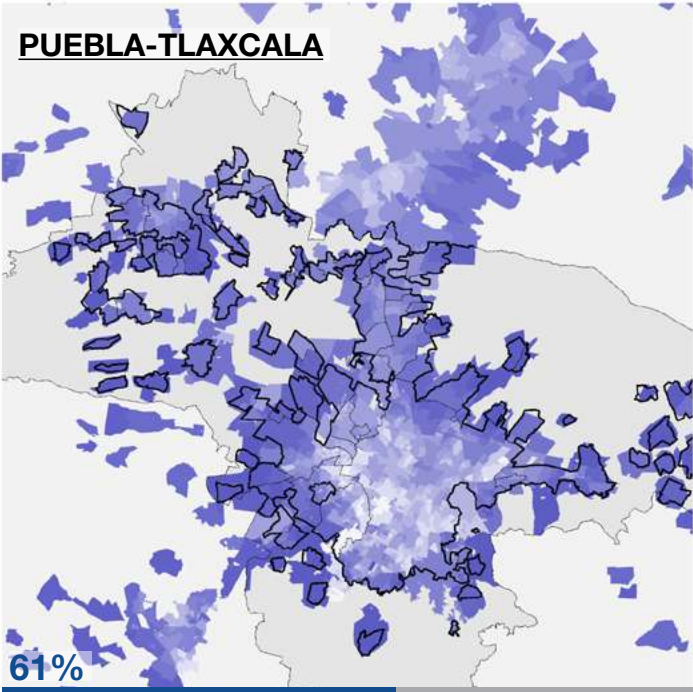
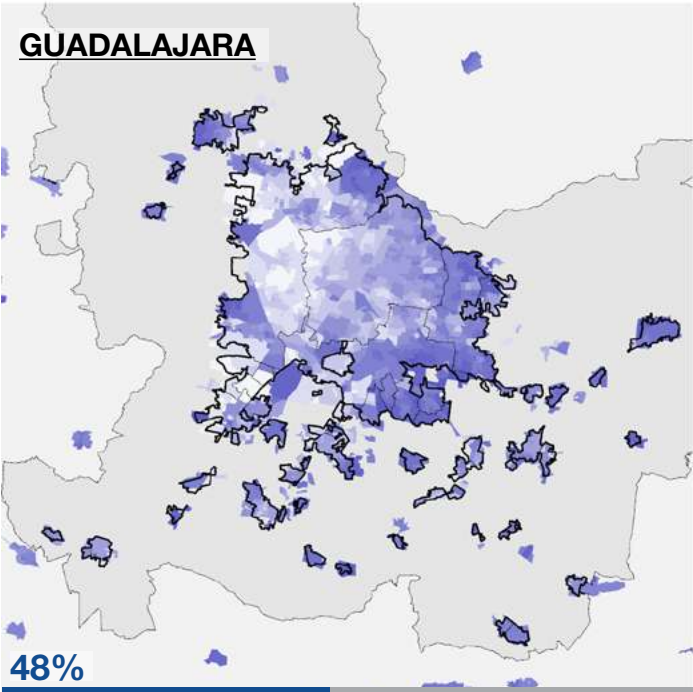
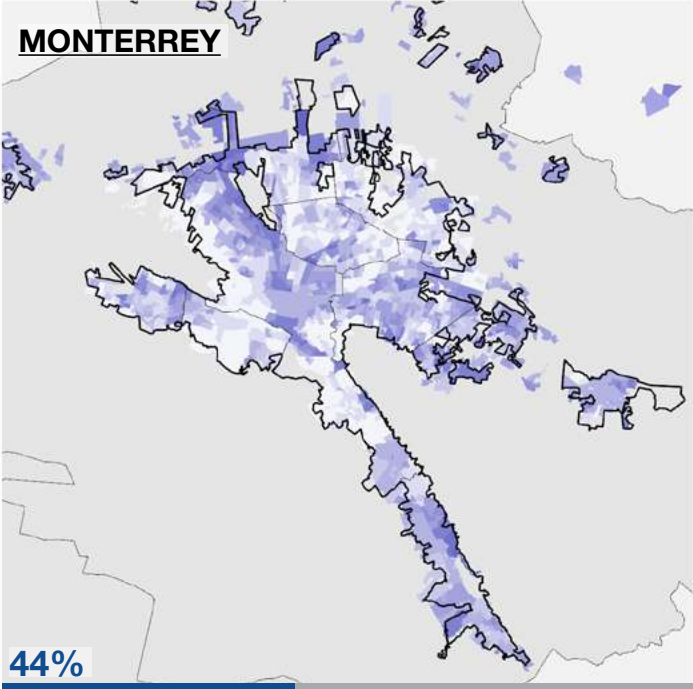
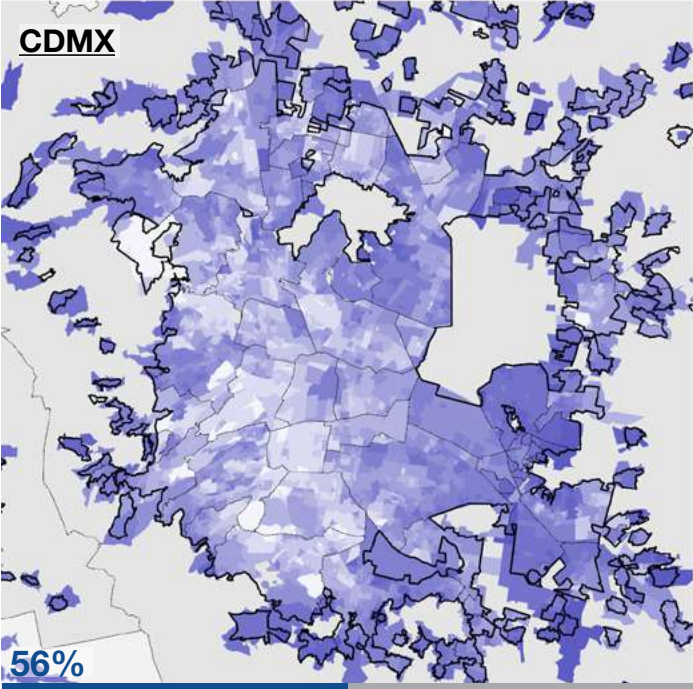
CONAPO - Índice de Marginación 2020 - Con base en el Censo de Población y Vivienda 2020 - Permite diferenciar localidades del país según el impacto global de las carencias que padece la población

menor marginación      mayor marginación

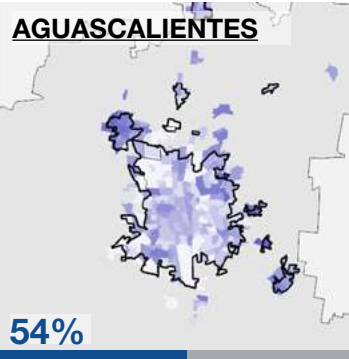
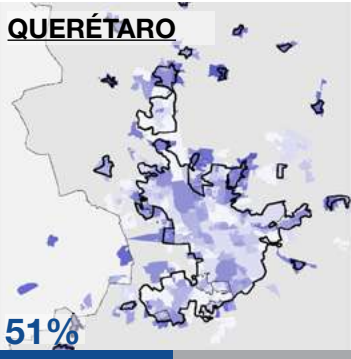
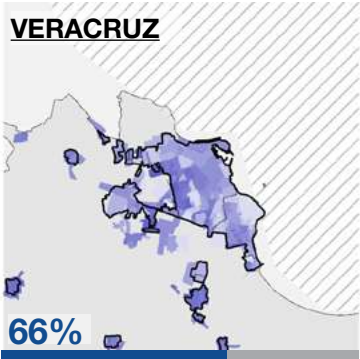


66%

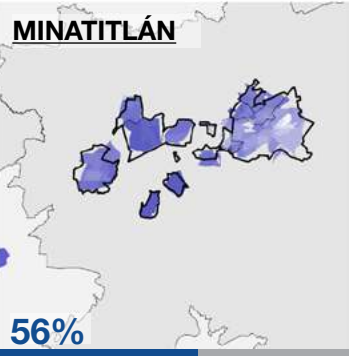
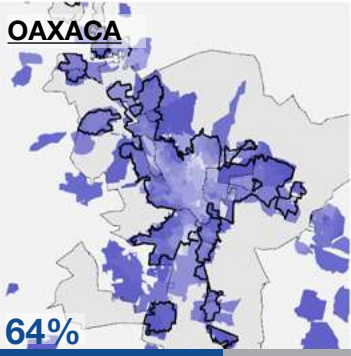
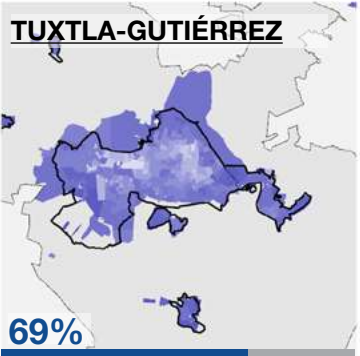
porcentaje población con ingresos menores a dos salarios mínimos



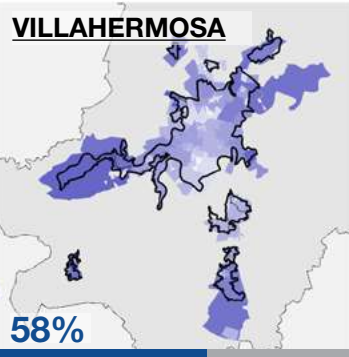
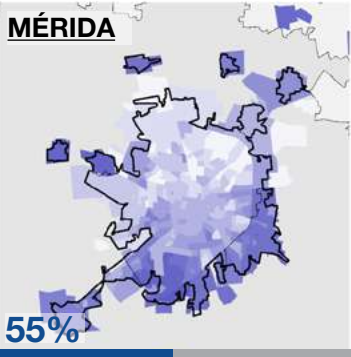
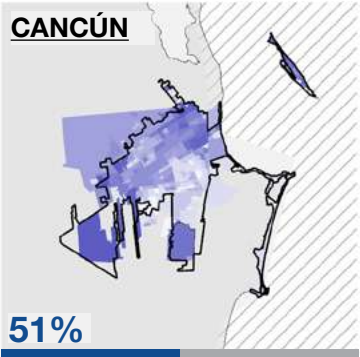
1 **CENTRO**  
Eje Transversal



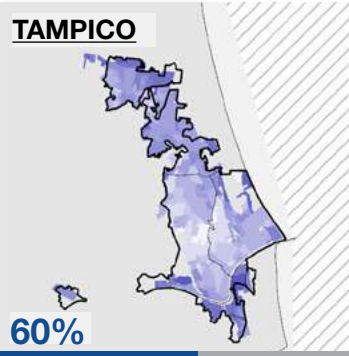
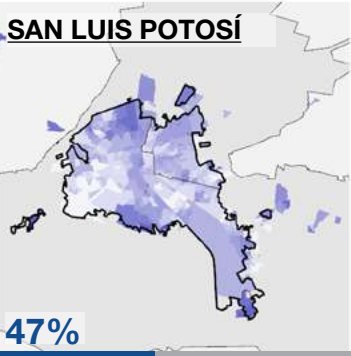
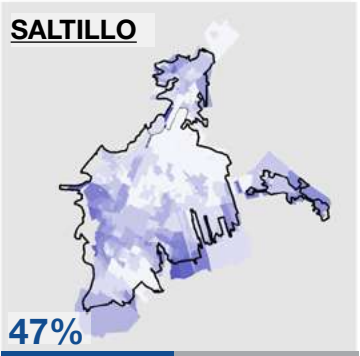
2 **SUR**  
Itsmo



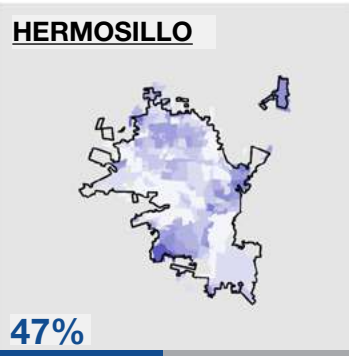
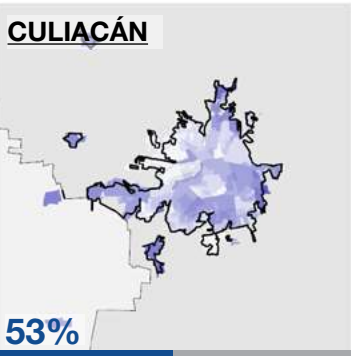
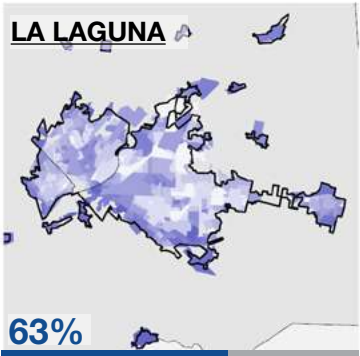
3 **SURESTE**  
Península



4 **NORESTE**  
Golfo de Mexico



5 **NOROESTE**  
Pacífico



# Complejidad Económica

Índice en Áreas Metropolitanas

1,86 TIJUANA

MONTERREY 2,00

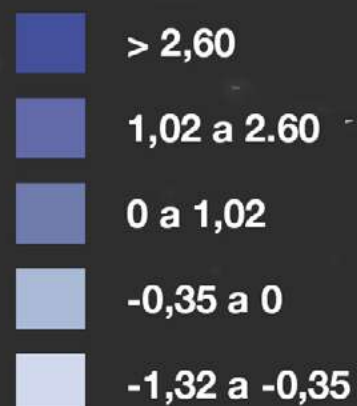
1,31 GUADALAJARA

CDMX 0,52

-0,14 PUEBLA

-1.17 OAXACA

-0,93 TUXLA GUTIERREZ



Data Mexico - en base a datos de cantidad de trabajadores por sector económico

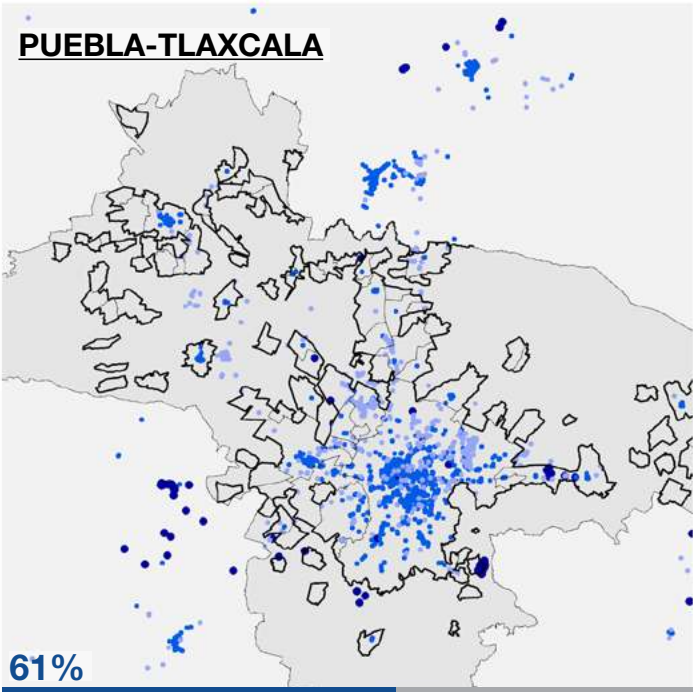
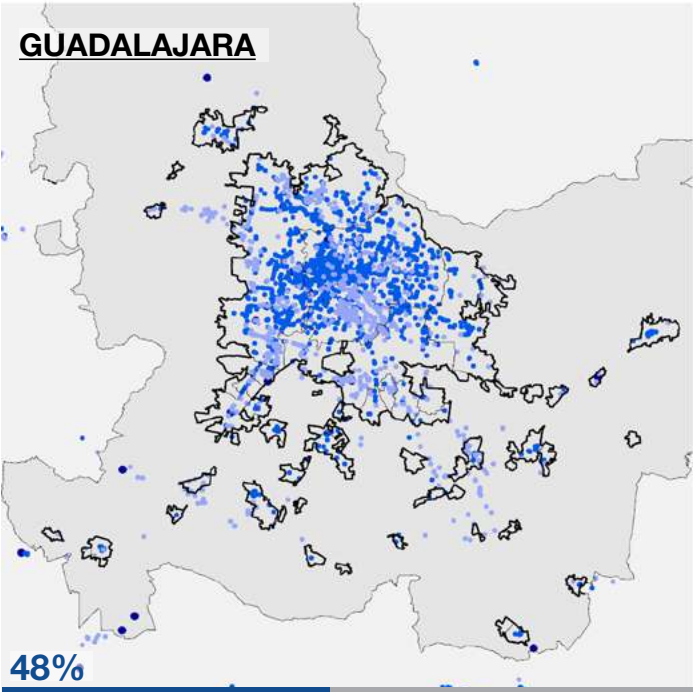
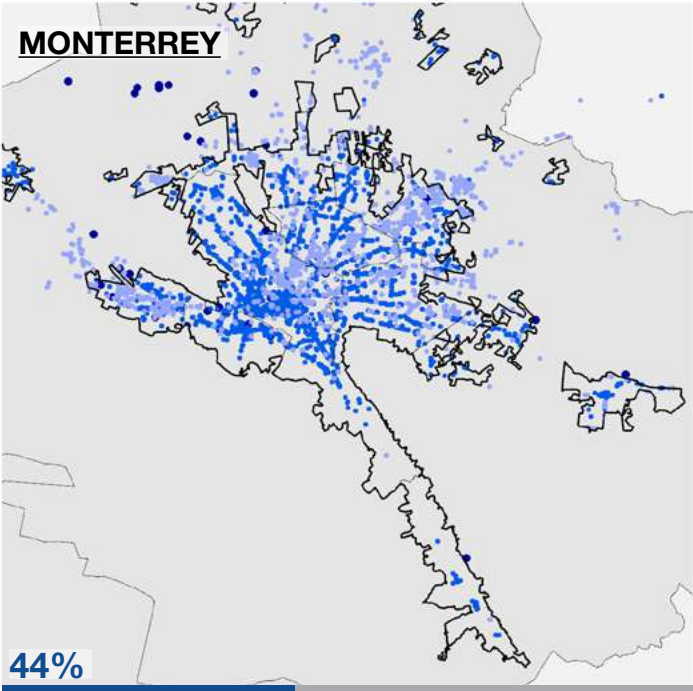
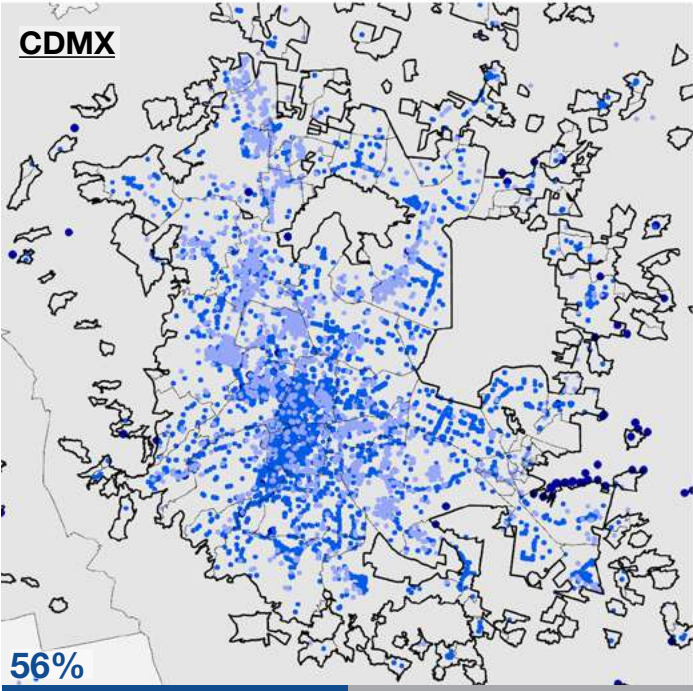
# EC2

## Complejidad Económica

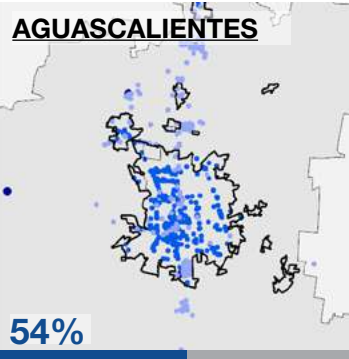
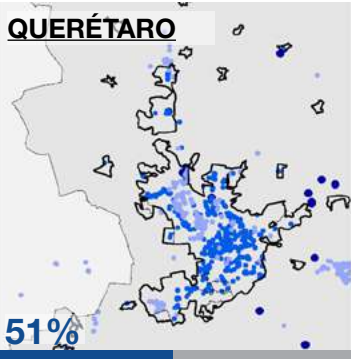
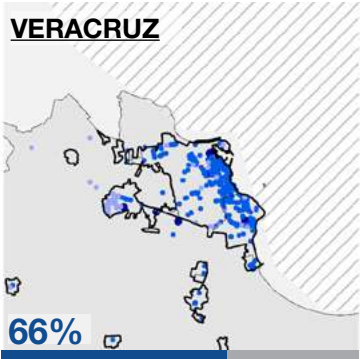
Mapeo de Actividad Económica e Industrial

DATA MEXICO + Establecimientos Economicos DENUÉ

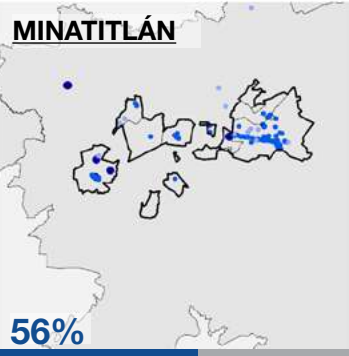
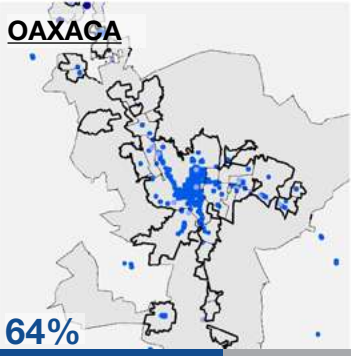
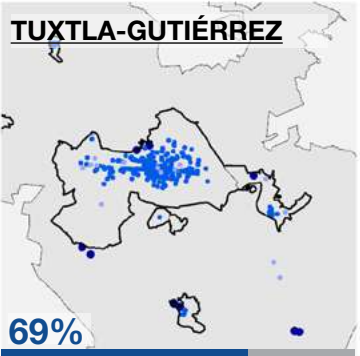
- Servicios
- Industrias
- Extracción



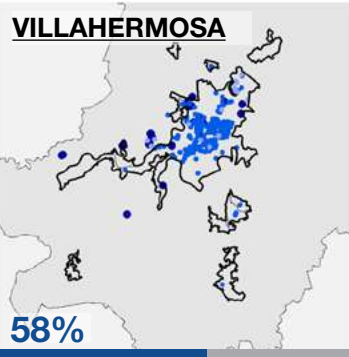
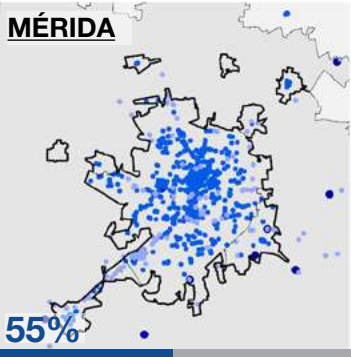
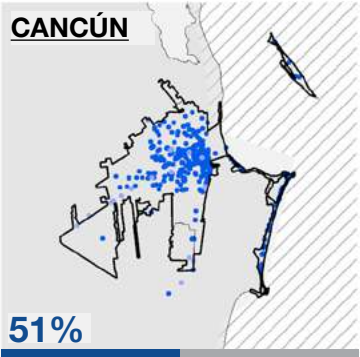
1 **CENTRO**  
Eje Transversal



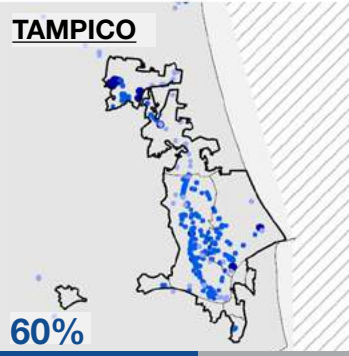
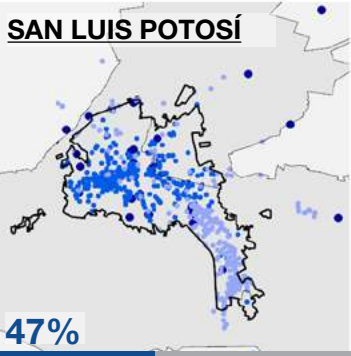
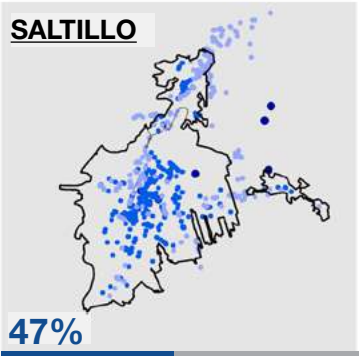
2 **SUR**  
Itsmo



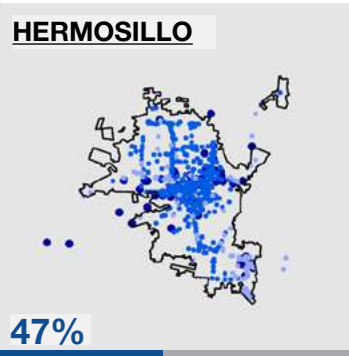
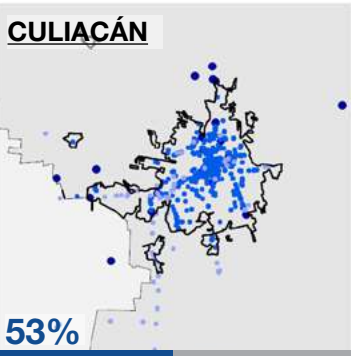
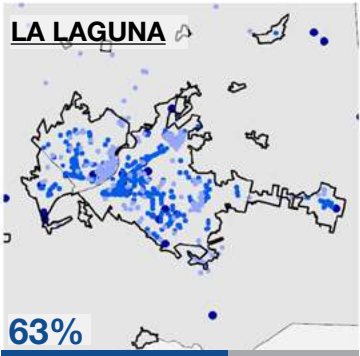
3 **SURESTE**  
Península



4 **NORESTE**  
Golfo de Mexico



5 **NOROESTE**  
Pacífico



Al analizar los ingresos por entidad federativa, los estados con los mayores ingresos promedio trimestrales por hogar fueron Baja California Sur, con 91.417 pesos; Ciudad de México, 89.310 pesos; y Baja California, con 88.912 pesos. Les siguen Nuevo León y Chihuahua con ingresos promedio de 86.018 y 81.929 pesos, respectivamente. En contraste, los estados con los ingresos más bajos fueron Chiapas; con 39.845 pesos; Guerrero, 41.754 pesos; Oaxaca, 43.343 pesos; Veracruz, 44.637 pesos y Tlaxcala, 46.295 pesos. El estado más rico de México, Nuevo León, cuyo ingreso promedio por trabajador para el año 2015 era 6,1 veces mayor al del más pobre, Chiapas. El acertijo se vuelve todavía más complejo cuando uno vuelve la mirada al interior de Chiapas. Allí, el ingreso por trabajador del municipio más rico, Tuxtla Gutiérrez, equivale a 8,5 veces el de los más pobres: Aldama y Mitontic<sup>7</sup>.

A pesar de tener uno de los programas de regularización en la tenencia de la tierra más extensos y establecidos del mundo, cerca del 50 por ciento de los habitantes urbanos de México vive en áreas de origen informal<sup>8</sup>. Se estima que el 70% del crecimiento de la superficie urbana de las últimas cuatro décadas se ha constituido por asentamientos informales, concentrando 15,3% de la población urbana (Iracheta, 2015; INEGI, 2019).

Territorialmente, las entidades federativas del centro y sur del país conforman la región más desfavorecida en este ámbito, con altos porcentajes de población de menores ingresos y de población urbana que reside en viviendas precarias, destacando los estados de México, Puebla, Guerrero, Oaxaca, Chiapas y Tabasco<sup>9</sup>. En 46 de las 59 zonas metropolitanas del país, más de 70% de las viviendas fue construido en los suburbios o la periferia; en 2015, 42% de los compradores de vivienda que utilizaron un préstamo del gobierno estaban insatisfechos con su ubicación, ya que se encontraba lejos de escuelas, transporte público y zonas comerciales<sup>10</sup>. Hasta el momento, ha habido poca coordinación interinstitucional entre los diferentes procesos burocráticos y/o agencias gubernamentales para asegurar que los nuevos desarrollos de viviendas se ubiquen en áreas donde los servicios y la infraestructura ya están disponibles, particularmente cuando se trata de servicios de transporte e infraestructura educacional, que a diferencia del agua, la electricidad y la vialidad estructural, permanecen fuera del alcance de los desarrolladores de viviendas que eligen construir en áreas vírgenes de la ciudad<sup>11</sup>.

Los problemas de movilidad afectan a toda la población, pero especialmente a los grupos más vulnerables. La Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte 2015 reveló que las personas más pobres gastan un mayor porcentaje de sus ingresos en traslados (destinan el 14,1% de su ingreso en transporte, en comparación con el 10,3% de las personas de mayores ingresos)<sup>12</sup>.

7 Ibid.  
8 Lugarización y la construcción de asentamientos informales en México-Revista INVI vol.30 no.83 Santiago 2015  
9 Política Nacional de Suelo-Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2020  
10 Ciudades compactas, conectadas, limpias e incluyentes En México: Una agenda para la reforma de la política nacional de vivienda y transporte  
11 Davis, D. E. Intersectorialidad metropolitana, el vínculo entre la vivienda y la movilidad.  
12 ONU Hábitat, INFONAVIT. (2019). Reporte Nacional de Prosperidad Urbana en México: Índice de las

El reto de las ciudades de México es que sean más productivas y competitivas, reduciendo sensiblemente la inequidad, la desigualdad social y su huella ambiental. Debido a que, en las próximas décadas, buena parte del crecimiento demográfico del país será urbano. Esto significa que el país pasará de contar con 384 ciudades a 961 en 2030, en las que se concentrará 83,2% de la población nacional y en donde muy probablemente, sea la población pobre la que predominará<sup>13</sup>.

2.2.3 EC2. Oportunidad de mejora de la productividad y competitividad de ciudades rezagadas, además de la diversificación productiva y el aumento de la complejidad de su matriz de producción

De acuerdo con el Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C. (IMCO), del año 2022, el 62% de la población nacional, el 83% del Producto Interno Bruto (PIB) y el 88% de la inversión bruta fija se concentra en 66 zonas metropolitanas de México, que corresponden a 362 de los 2469 municipios que conforman a la república mexicana (IMCO 2022).

Para estos 66 zonas, el IMCO publica el Índice de Competitividad Urbana (ICU), el cual mide la capacidad para atraer, generar, y retener talento e inversión de las ciudades y además se divide en 10 subíndices, con un total de 69 indicadores de competitividad:

1- **Derecho (5 indicadores)**, mide el estado de la seguridad pública y certeza jurídica. Tener un estado de derecho funcional incentiva la inversión de grandes capitales hacia las ciudades, al proveer seguridad y certeza a las operaciones e ingresos de las empresas que buscan instalarse en ellas.

2- **Medio Ambiente (5 indicadores)**, mide la capacidad de relacionarse de manera sostenible y responsable con los recursos naturales. Un esquema ineficiente de utilización de recursos naturales lleva a un desperdicio de los mismos y por ende la inflación generalizada de los productos y servicios que ofrece una ciudad.

3- **Sociedad (12 indicadores)**, mide la calidad de vida de los habitantes a través de tres áreas: inclusión, educación y salud. Una ciudad con alta desigualdad económica y falta de cohesión social lleva a la necesidad de invertir mayores capitales en seguridad, así como una posible falta de demanda, disminuyendo la rentabilidad de las empresas.

4- **Sistema Político (6 indicadores)**, mide la legitimidad democrática, representatividad, estabilidad y respeto a los derechos y libertades. De la misma forma que un estado de derecho funcional incentiva la atracción de inversión; un sistema político transparente y confiable retiene dichas inversiones.

5- **Gobiernos (8 indicadores)**, mide la capacidad de los gobiernos en influir

Ciudades Prósperas (CPI). México: ONU Hábitat. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/herramientas/cpi>  
13 Tendencias del desarrollo urbano en México- ONU Hábitat 2017

83%

del PIB se concentra en 66 zonas metropolitanas de México (362 de los 2469 municipios)

Fuente: IMCO, 2022

positivamente en la competitividad. De la misma forma que un estado de derecho funcional incentiva la atracción de inversión; la capacidad del gobierno municipal para generar ingresos propios, la calidad de la información de sus finanzas públicas, así como el impacto del gasto público para fomentar un desarrollo urbano ordenado retiene dichas inversiones.

**1- Mercado de Factores (10 indicadores)**, mide la eficiencia de los mercados de factores de producción, principalmente el laboral. Las ciudades donde los trabajadores son más productivos, cuyo trabajo se reconoce a través de salarios más altos, son más atractivas para el talento y la inversión

**2- Economía (5 indicadores)**, mide las principales características económicas, como la situación de crédito a las familias, distribución del PIB, nivel de deuda y tamaño del mercado hipotecario. Las ciudades que presentan una economía estable, así como mercados crediticios e hipotecarios grandes, atraen más talento e inversión y son, por lo tanto, propensas a una mayor generación de empleo y riqueza.

**3- Precusores (8 indicadores)**, mide la calidad y eficiencia de los sectores financiero, energético, de telecomunicaciones y de transporte. Estos sectores se consideran como indispensables (precusores) para impulsar el crecimiento económico. Por ello, su desarrollo es fundamental para mejorar la competitividad de las ciudades.

**4- Relaciones Internacionales (5 indicadores)**, mide el grado con el que se capitaliza la relación con el exterior, el cual es relativo a la situación geopolítica de la ciudad en sí. Ciudades con acceso al mar, ríos navegables, situados en corredores terrestres económicos que no saben capitalizar estos recursos pierden competitividad.

**5- Innovación (5 indicadores)**, mide la capacidad para competir en sectores de alto valor agregado intensivos en conocimiento y tecnología. Una ciudad que cuenta con sectores económicos más innovadores es capaz de atraer y retener más inversión y talento altamente calificado.

El patrón que se observa para las ciudades de México es que entre mayor población mayor competitividad (IMCO, 2022)<sup>14</sup>. Esto tiene lógica considerando que a mayor población, mayor empleo, mayor diversidad del mismo, mayor consumo y mayor demanda. Grandes franquicias, empresas y corporativos que no sean locales (ya sea nacionales o internacionales) deciden primero esparcir sus operaciones a las ciudades más grandes por el tamaño de su mercado.

Sin embargo y debido a la gran variedad de indicadores que componen al índice de competitividad urbana, existen excepciones notables, como por ejemplo: las ciudades de Mazatlán y Culiacán, con una población de entre 500 mil a un millón de habitantes y la ciudad de Piedras Negras, con una población de menos de 250 mil habitantes son más competitivas que

el 60% de las ciudades de más de un millón de habitantes. Por otro lado, las ciudades de Tlaxcala-Apizaco, Tuxtla Gutiérrez, Poza Rica, Cuautla, con poblaciones de entre 500 mil a un millón de habitantes presentan peores índices de competitividad que las ciudades de menos de 500 mil habitantes y menos de 250 mil habitantes; sugiriendo que la mayor variación de este patrón se encuentra en ciudades de 500 mil a 1 millón de habitantes.

• **Ciudades con índices de competitividad urbana más altos que el patrón observado**

**Mazatlán:** El sector turístico es uno de los motores de esta ciudad, por lo que sobresale en la estabilidad de su economía y el manejo de sus relaciones internacionales. Dentro de su categoría, es la ciudad con mayor ocupación hotelera y tiene mayor flujo de pasajeros que vuelan o vienen del extranjero. Es la segunda ciudad con menor mortalidad infantil y con mayor capacidad de tratamiento de agua en operación. Sin embargo, en temas de sociedad incluyente, hay una gran brecha entre el ingreso promedio de la población de mujeres y hombres dentro del mercado laboral, lo que habla de la necesidad de crear condiciones más equitativas dentro de la sociedad.

**Culiacán:** sobresale su casi nula tasa de secuestros, así como la alta cobertura educativa de su población con una brecha de género casi nula, alta cobertura de servicios públicos, incluyendo telefonía transporte público y servicios financieros; baja mortalidad infantil, altos ingresos propios del ayuntamiento, alta disponibilidad de crédito a empresas, y la diversificación económica.

**Piedras Negras:** Esta zona metropolitana obtuvo el primer lugar en competitividad de su categoría (menos de 250 mil habitantes) y sobrepasa la mayoría de las ciudades de más de 1 millón de habitantes por su manejo sostenible del medio ambiente y la eficiencia de su mercado de factores. Presentó bajas tasas de homicidios, robos de vehículos y víctimas en accidentes viales. Además, es la ciudad de su categoría con mejores condiciones de trabajo, ya que tiene la quinta menor proporción de trabajadores en informalidad laboral (es decir, sin contrato y prestaciones), además de ser más productiva, ya que se ubica en la misma posición en materia de generación económica por hora trabajada.

• **Ciudades con índices de competitividad urbana más bajo que el patrón observado**

**Tlaxcala-Apizaco:** destaca particularmente la falta de aprovechamiento de las relaciones internacionales; con nulo flujo de pasajeros extranjeros, baja ocupación y disponibilidad hotelera; así como un mercado de factores ineficiente, principalmente por los bajos salarios y la alta desigualdad salarial.

**Tuxtla Gutiérrez:** tiene alrededor de tres veces más personas económicamente activas que se encuentran debajo de la línea de bienestar que la media de todas las ciudades, que es de 3.3% de la población económicamente activa. También destaca una alta brecha salarial entre hombres y mujeres;

<sup>14</sup> IMCO, 2022. Índice de Competitividad Urbana 2022. recuperado de: ICU 2022 Reporte.pdf (imco.org.mx)

Finanzas Municipales

Porcentaje de Ingresos Propios

Indice de Competitividad Urbana por Municipio y Area Metropolitana 2020 - IMCO



CDMX



GUADALAJARA



PUEBLA -  
TLAXCALA



MONTERREY

1 **CENTRO**  
Eje Transversal



VERACRUZ



QUERÉTARO



AGUAS-  
CALIENTES

2 **SUR**  
Istmo



TUXTLA  
GUTIÉRREZ



OAXACA



ACAPULCO

3 **SURESTE**  
Península



CANCÚN



MÉRIDA



CAMPECHE

4 **NORESTE**  
Golfo de Mexico



SALTILLO



SAN LUIS  
POTOSÍ



TAMPICO

5 **NOROESTE**  
Pacífico



LA LAGUNA



CULIACÁN



HERMOSILLO

bajo aprovechamiento de las relaciones internacionales; altas agresiones a periodistas y una alta mortalidad infantil.

**Poza Rica:** destaca una baja capacidad de tratamiento de agua en operación, altos niveles de secuestros, bajos ingresos propios del ayuntamiento, alta informalidad laboral, bajo crecimiento y desarrollo económico y baja cobertura de internet y telefonía a las viviendas.

**Cuautla:** Los trabajadores de Cuautla ganan 28% menos que la media nacional (\$6.238 pesos). Destaca también una tasa alta de secuestros, una brecha salarial entre hombres y mujeres pronunciada, una alta informalidad laboral, baja diversidad económica y pocos centros de investigación, considerando la población del municipio.

Hasta la fecha, el crecimiento económico ha sido impulsado en gran parte por los sectores que tienen un mayor peso en términos de contribución al PIB y empleo, como las manufacturas y los servicios inmobiliarios, que juntos representan cerca del 30% del PIB y emplean al 17% de la fuerza laboral. Estos sectores lograron recuperar su nivel de producción, aproximadamente, un año después del inicio de la pandemia y están cerca de retomar su ritmo de crecimiento previo a la crisis sanitaria (IMCO, 2022).

En el año 2021, el Producto Interno Bruto por entidad federativa (PIBE) a precios básicos ascendió a un total de 24.225.440 millones de pesos corrientes. Este monto estuvo mayormente compuesto por las contribuciones de las siguientes entidades: en primer lugar, se encuentra la Ciudad de México, Estado de México, Nuevo León, Jalisco, Veracruz de Ignacio de la Llave; seguido de Guanajuato, Baja California, Coahuila de Zaragoza, Sonora, Chihuahua; y, por último, Puebla. En conjunto, estas entidades representaron el 66,7% del Producto Interno Bruto nacional a precios básicos. Ciudad de México lideró con una contribución de 3.701.686 millones de pesos, seguida por el Estado de México con 2.212.972 millones, Nuevo León con 2.016.768 millones, Jalisco con 1.759.742 millones, Veracruz de Ignacio de la Llave con 1.075.630 millones, Guanajuato con 1.029.274 millones, Baja California con 923.218 millones, Coahuila de Zaragoza con 901.801 millones, Sonora con 891.434 millones, Chihuahua con 878.625 millones y Puebla con 759.807 millones (INEGI, 2022).

Aunque el PIB actualmente se encuentra un 2,8% por encima de su nivel registrado antes del inicio de la pandemia de COVID-19 en el primer trimestre de 2020, aún está por debajo de lo que habría sido si hubiera continuado la tendencia de crecimiento que se observó durante los cinco años previos a la crisis. Si la economía mexicana hubiera mantenido el mismo ritmo de crecimiento promedio del 0,4% por trimestre que se experimentó entre los primeros trimestres de 2015 y 2020, habría alcanzado un valor del PIB de aproximadamente 19,6 billones de pesos en el primer trimestre de 2023. Sin embargo, en la actualidad, el PIB se sitúa en 18,7 billones de pesos, lo que indica una brecha del 4,5% (IMCO, 2022).

Sobre las actividades primarias, estas representan alrededor del 3,4% de

la producción total y emplean al 12% de la fuerza laboral del país. Los trabajadores en estas actividades reciben en promedio un ingreso mensual de 6.075 pesos, el cual es el más bajo entre los sectores de la economía mexicana (IMCO, 2022). En cuanto a las actividades secundarias, la industria manufacturera, aporta más de la mitad de la producción total de este grupo, representa el 17% del PIB nacional y emplea a casi 2 de cada 10 personas en el país, con un ingreso promedio cercano a los 8.600 pesos mensuales, similar al promedio nacional de 8.843 pesos mensuales (IMCO, 2022). Por último, las actividades terciarias comprenden una variedad de servicios, incluyendo el comercio, el transporte y los servicios inmobiliarios y de alquiler. Estos últimos aportan el mayor porcentaje en este grupo, contribuyendo con el 12% de la economía a nivel nacional. A pesar de que menos del 1% de los trabajadores del país se dedican a este sector, su remuneración promedio es de aproximadamente 13 mil pesos mensuales, lo que es 1,5 veces mayor que el promedio nacional (IMCO, 2022). En el año 2021, este conjunto de actividades del sector terciario, generó un Producto Interno Bruto (PIB) que ascendió a 15.265.532 millones de pesos. De este monto, Ciudad de México aportó el 21,7%, seguido por el estado de México, con el 10,5%; Nuevo León, 7,6%; Jalisco, 7,1%; Veracruz de Ignacio de la Llave, 4,4%; Guanajuato, 3,7%; Baja California, 3,2%; Puebla, 3,0%; Chihuahua, 2,8%; Tamaulipas, 2,7% y Michoacán de Ocampo, con el 2,6%. Los demás estados contribuyeron en conjunto con el 30,6% restante (INEGI, 2022).

Los estados que experimentaron los mayores aumentos en términos de crecimiento a nivel nacional fueron los siguientes: Quintana Roo, con una tasa del 16%; Baja California Sur, 15,8%; Nayarit, Baja California y Tabasco, con un 8,2% en cada uno de estos estados; Yucatán, 7,1%; Querétaro, 6,2%; Nuevo León, 6,1%; Coahuila de Zaragoza y México, ambos con un 5,9 %; Durango, 5,5%; Chiapas y Jalisco, con un 5,4% en cada caso; Oaxaca, 5,1%; y Chihuahua y Guanajuato, con un 4,9%, en cada uno de estos estados. Las demás entidades que registraron crecimiento experimentaron variaciones porcentuales que oscilaron entre el 4,2% y el 0,2% (INEGI, 2022).

El ritmo de crecimiento de la economía mexicana refleja el desempeño de las actividades más relacionadas con el sector externo, que han sido los principales motores en los últimos periodos, mientras que las actividades más vinculadas a la economía doméstica, como la construcción, los servicios educativos, profesionales y de salud, así como las actividades gubernamentales, muestran un rendimiento más débil (IMCO, 2022).

**2.2.4 EC3. Necesidad de robustecer las finanzas de las ciudades, su capacidad de captar y apalancar recursos y aumento de sus niveles de transparencia en el uso de recursos es importante**

La situación financiera de las ciudades mexicanas es un tema de vital importancia para la sostenibilidad y el desarrollo a largo plazo. La baja recaudación fiscal y la alta dependencia de los recursos estatales y federales representan un desafío significativo.

Los municipios mexicanos requieren fortalecer su capacidad para generar

Más de la mitad de los municipios presentan un nivel de recaudación debajo del

17%

Fuente: ONU Habitat, 2019

# EC4

## Competitividad

Indice de Competitividad Urbana por Municipio y Area Metropolitana 2020 - IMCO

|                                     |                  |                        |                                |  |  |  |  |  |  |
|-------------------------------------|------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|                                     |                  |                        |                                | Credito a las empresas<br>\$/1000 de act. económica                                 | Uso Serv. Financieros<br>Tarjetas Crédito hab                                       | Inversión Transporte<br>% fondos federales                                          | Cobertura Educativa<br>>14 años con cobertura                                       | Barómetro Inf. Presupuestal<br>Índice 0-100                                         | Trabajo Informal<br>% total                                                         |
|                                     | Municipio        | Estado                 | Índice de Competitividad       |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
|                                     | Valle de México  | CDMX                   | <div><div></div></div> 5 / 66  | \$717                                                                               | 3.2                                                                                 | 35%                                                                                 | 65%                                                                                 | 20                                                                                  | 52%                                                                                 |
|                                     | Guadalajara      | Jalisco                | <div><div></div></div> 3 / 66  | \$312                                                                               | 2.0                                                                                 | 12.9%                                                                               | 64%                                                                                 | 72                                                                                  | 41%                                                                                 |
|                                     | Puebla-Tlaxcala  | Puebla y Tlaxcala      | <div><div></div></div> 15 / 66 | \$167                                                                               | 1.6                                                                                 | 14%                                                                                 | 65%                                                                                 | 85                                                                                  | 58%                                                                                 |
|                                     | Monterrey        | Nuevo León             | <div><div></div></div> 1 / 66  | \$596                                                                               | 3.2                                                                                 | 4%                                                                                  | 66%                                                                                 | 59                                                                                  | 35%                                                                                 |
| 1 <b>CENTRO</b><br>Eje Transversal  | Toluca           | México                 | <div><div></div></div> 16 / 66 | \$374                                                                               | 1.6                                                                                 | 0%                                                                                  | 68%                                                                                 | 42                                                                                  | 56%                                                                                 |
|                                     | Querétaro        | Querétaro y Guanajuato | <div><div></div></div> 4 / 66  | \$277                                                                               | 2.1                                                                                 | 0.3%                                                                                | 69%                                                                                 | 65                                                                                  | 38%                                                                                 |
|                                     | Veracruz         | Veracruz               | <div><div></div></div> 13 / 66 | \$132                                                                               | 1.9                                                                                 | 0.8%                                                                                | 58%                                                                                 | 54                                                                                  | 53%                                                                                 |
| 2 <b>SUR</b><br>Itsmo               | Tuxtla Gutiérrez | Chiapas                | <div><div></div></div> 21 / 66 | \$36                                                                                | 2.1                                                                                 | 0%                                                                                  | 60%                                                                                 | 32                                                                                  | 62%                                                                                 |
|                                     | Oaxaca           | Oaxaca                 | <div><div></div></div> 17 / 66 | \$77                                                                                | 2.2                                                                                 | 0%                                                                                  | 50%                                                                                 | 53                                                                                  | 64%                                                                                 |
| 3 <b>SURESTE</b><br>Península       | Mérida           | Yucatán                | <div><div></div></div> 9 / 66  | \$220                                                                               | 1.4                                                                                 | 1.4%                                                                                | 60%                                                                                 | 48                                                                                  | 37%                                                                                 |
|                                     | Cancún           | Quintana Roo           | <div><div></div></div> 5 / 66  | \$546                                                                               | 1.8                                                                                 | 0%                                                                                  | 69%                                                                                 | 85                                                                                  | 49%                                                                                 |
| 4 <b>NORESTE</b><br>Golfo de Mexico | Saltillo         | Coahuila               | <div><div></div></div> 2 / 66  | \$155                                                                               | 2.0                                                                                 | 3%                                                                                  | 66%                                                                                 | 100                                                                                 | 28%                                                                                 |
|                                     | San Luis Potosí  | San Luis Potosí        | <div><div></div></div> 11 / 66 | \$158                                                                               | 1.8                                                                                 | 0%                                                                                  | 65%                                                                                 | 67                                                                                  | 36%                                                                                 |
| 5 <b>NOROESTE</b><br>Pacífico       | La Laguna        | Coahuila               | <div><div></div></div> 12 / 66 | \$122                                                                               | 1.9                                                                                 | 0%                                                                                  | 60%                                                                                 | 72                                                                                  | 41%                                                                                 |
|                                     | Culiacán         | Sinaloa                | <div><div></div></div> 2 / 66  | \$890                                                                               | 2.9                                                                                 | 2%                                                                                  | 70%                                                                                 | 35                                                                                  | 41%                                                                                 |

ingresos propios, de acuerdo con información de ONU Hábitat, poco más de la mitad de los municipios presentan un nivel de recaudación debajo del 17%. Cabe señalar que una alta proporción de este último grupo incluso no supera el 10% de recaudación propia<sup>15</sup>.

La proporción de ingresos municipales en México ha ido bajando conforme las transferencias federales y estatales aumentaron su participación, con un despegue importante a partir de 1994. En la actualidad, estas últimas representan más del 70% de las finanzas a nivel local. Esta baja recaudación y elevada dependencia de los gobiernos nacionales no es particular sólo de México, sino que también se presenta en otros países de América Latina y El Caribe, y de África subsahariana (BID, 2016). El impuesto a la propiedad privada se ha convertido en el principal instrumento tributario de recaudación local, aunque de manera muy heterogénea dentro de países y regiones. De acuerdo con datos de la OCDE, en México la recaudación del impuesto predial en proporción del PIB equivale a 0,3%, muy por debajo del promedio para América Latina (0,8%), los países de la OCDE (1,9%), Francia (4.4 %) o Argentina (2,9%) (OECD, s. f.). Los ingresos extraordinarios (incluida deuda) que son parte de los recursos financieros con los que cuentan los municipios, representan entre el 6% y el 7% en promedio nacional, aunque entre 2009 y 2011 llegaron a representar más del 10% en su contribución a las finanzas públicas locales<sup>16</sup>.

Por otro lado, la transparencia en el uso de recursos ha experimentado retrocesos en algunos estados en los últimos años. Según el Barómetro de Información Presupuestal (BIPE) 2023 del IMCO, la transparencia en el manejo presupuestario ha experimentado retrocesos en 13 estados, entre 2022 y 2023. A pesar de un notable aumento en la calificación promedio del BIPE en los últimos 15 años, pasando del 53% al 93%, los últimos dos años han mostrado un estancamiento en la transparencia presupuestaria, con 13 estados experimentando retrocesos en 2023. Destacan entre ellos Zacatecas, con una disminución del 11%, y Sonora, con una preocupante caída del 19%. Los estados con las calificaciones más bajas en este aspecto son Guerrero, -69,8%; Sonora, -76,7% y Michoacán, -78,5%. Actualmente, sólo siete estados logran alcanzar una calificación de 100% (IMCO, 2023).

El BIPE evalúa 116 criterios presupuestarios distribuidos en 10 secciones, basándose en la información contenida en los presupuestos de cada estado. La sección “Subsidios, Fideicomisos y otros” se concentra en el desglose del presupuesto en 21 criterios, que incluyen aspectos como el financiamiento de partidos políticos y programas presupuestales. A pesar de que la calificación en esta sección no está vinculada al cumplimiento de regulaciones, sino a la adopción de buenas prácticas, persiste como la sección con menor nivel de desglose y transparencia en el BIPE. De hecho, 10 estados reciben una calificación igual o inferior al 76% en esta área (IMCO, 2023).

En el ejercicio fiscal 2023, siete de las 15 entidades que celebraron elecciones

en 2021 experimentaron un retroceso promedio del 6% en el BIPE. Estos resultados reflejan una falta de continuidad en las políticas públicas y la incapacidad de las nuevas administraciones para aprovechar y construir sobre los avances logrados por administraciones anteriores (IMCO, 2023). Lo anterior resulta preocupante, ya que la transparencia es clave para ganar la confianza de los ciudadanos y los inversionistas, y para asegurar que los recursos se utilicen de manera eficiente y equitativa; así como para la captación de inversión.

**2.2.5 EC4. Limitados instrumentos e incentivos para fomentar el desarrollo económico local y la retención de talento en ciudades rezagadas**

La disparidad en el desarrollo económico en México se manifiesta de manera crítica en las zonas urbanas rezagadas. A pesar de su potencial latente, estas áreas enfrentan obstáculos significativos que limitan su crecimiento y la retención del talento local.

Un patrón constante es la concentración de la pobreza en zonas urbanas del centro y sur del país, tanto a nivel nacional, estatal como municipal. Según datos del CONEVAL en 2022, de las 5.234 localidades urbanas clasificadas en algún rango de pobreza, 1.068 tienen al menos un 80% de su población en esta situación. Cuatro entidades federativas: Chiapas, Puebla, Oaxaca y Guerrero, enfrentan el desafío de que más de la mitad de sus localidades urbanas registran un 60% o más de población en situación de pobreza.

Las consecuencias de esta desigualdad son notorias. Las comunidades rezagadas se enfrentan a altas tasas de desempleo, carencia de inversión en infraestructura y educación, y una migración constante de jóvenes hacia áreas urbanas más desarrolladas.

La alcaldía Benito Juárez, en la Ciudad de México, cuenta con el Índice de Desarrollo Humano (IDH) más alto del país (0,911), mientras que el municipio de Cochoapa el Grande, Guerrero, registra el IDH más bajo a nivel nacional (0,445), incluso por debajo del promedio de los países con IDH bajo. Una de las diferencias cruciales entre estos municipios radica en el tamaño de su población: los municipios con menos de 15 mil habitantes tienen un IDH promedio de 0,677, mientras que aquellos con poblaciones mayores alcanzan un IDH más elevado de 0,795.

Este desequilibrio se debe, en gran medida, a políticas de desarrollo económico históricamente enfocadas en las áreas metropolitanas más grandes, como la Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey. Estas regiones reciben inversiones significativas en infraestructura, educación y servicios públicos, lo que atrae talento y empresas.

Por otro lado, las ciudades más pequeñas y menos desarrolladas tienen recursos limitados, lo que dificulta su capacidad para competir en términos de atractivo para la inversión y el talento. La falta de incentivos fiscales y financieros específicos para empresas que se establezcan en estas áreas rezagadas es un obstáculo adicional. Mientras las grandes ciudades pueden

De las 5.234 localidades urbanas clasificadas en algún rango de pobreza, 1.068 tienen al menos

80%

de su población en esta situación

Fuente: CONEVAL, 2022

De 29 leyes estatales, el

17,2%

de los estados incorpora el Presupuesto PArticipativo como una herramienta de participación ciudadana

Fuente: Rodríguez & Cavazos, 2021

15 ONU Hábitat, INFONAVIT. (2019). Reporte Nacional de Prosperidad Urbana en México: Índice de las Ciudades Prósperas (CPI). México: ONU Hábitat. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/herramientas/cpi>

16 Ibid.

ofrecer reducciones fiscales y acceso a financiamiento favorable, las ciudades más pequeñas a menudo carecen de esta capacidad.

La educación y la capacitación también desempeñan un papel crucial en la retención del talento en las ciudades rezagadas. Sin embargo, la calidad de la educación y la disponibilidad de programas de formación suelen ser inferiores en comparación con las grandes ciudades. Este ciclo negativo obliga a los jóvenes talentosos a buscar educación y oportunidades de empleo de calidad en áreas urbanas más desarrolladas, perpetuando la brecha de desarrollo económico.

#### **2.2.6 EC5. Acotadas experiencias de presupuesto participativo que legitimen el uso y la gestión del gasto público en las ciudades**

El presupuesto participativo es un instrumento en el cual los ciudadanos se involucran activamente en la toma de decisiones relacionadas con el gasto de una parte de los recursos públicos. Este mecanismo permite que la población contribuya a definir el destino de una porción, o incluso la totalidad, de los fondos públicos en su municipio, siendo una manifestación de la democracia participativa en la gestión pública (Rodríguez & Cavazos, 2021).

De los 32 estados, se identificó que el 90,63% de ellos cuentan con una Ley estatal de Participación Ciudadana o una regulación similar, mientras que sólo tres estados prescinden de esta legislación: Campeche, Estado de México y San Luis Potosí. De las 29 leyes estatales evaluadas, el 17,2% incorpora el Presupuesto Participativo como una herramienta de participación ciudadana. Los estados que tienen contemplado el presupuesto participativo en su marco legal son Aguascalientes, Ciudad de México, Nuevo León, Quintana Roo y Sonora (Rodríguez & Cavazos, 2021).

Un ejemplo destacado de ejercicio de democracia participativa es el presupuesto participativo de la Ciudad de México (PP-CDMX), cuya primera edición tuvo lugar en 2010. Este proceso implica la distribución de 1.600 millones de pesos entre 1.814 colonias y está abierto a la participación de alrededor de 7,5 millones de habitantes de la capital (Pérez, 2022).

Teniendo en cuenta su envergadura e importancia en términos presupuestarios, las tasas de participación e involucramiento ciudadano siguen siendo bajas, a pesar de la implementación de políticas de facilitación del voto electrónico y extensas campañas de concienciación. En lo que respecta a la votación, en 2022 participó sólo el 4% y desde 2011, en promedio, ha participado el 4,8% de la lista nominal. En 2022 se presentaron un total de 12.327 proyectos, marcando el segundo año con mayor número de proyectos presentados (Pérez, 2022).

La reforma a la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México en 2019 promovió un mayor involucramiento de las autoridades y los ciudadanos en la supervisión de la ejecución de los proyectos votados, que pueden abordar mejoras en espacios públicos, obras y servicios, así como actividades recreativas, deportivas y culturales. Además, la reforma

incrementó el porcentaje a repartir entre las alcaldías, pasando del 3,25 al 4%, aplicando criterios de redistribución basados en las necesidades socioeconómicas de las alcaldías (Pérez, 2022).

#### **Recomendaciones vinculadas con la sostenibilidad económica:**

Para cumplir con los objetivos plasmados en las estrategias de sostenibilidad económica, se requiere de la implementación de una política industrial nacional, que se desprenda en unos planes de desarrollo industriales para las 5 regiones identificadas a inicios de la sección de sostenibilidad económica. Esta política industrial partiría de un reconocimiento de los recursos naturales que dispone el territorio nacional; los corredores industriales existentes, así como la capacidad de su infraestructura; patrones de oferta y demanda para productos de exportación a lo largo de los últimos 30 años; entre otros elementos. Reconocer la aptitud territorial del desarrollo económico e industrial se vuelve fundamental en el esfuerzo de ordenar el desarrollo y garantizar la distribución equitativa de sus costos y beneficios.

## **R04** Impulsar mecanismos institucionales para la planeación del gasto público con un enfoque incentivos por resultados y el fortalecimiento de las estrategias de recaudación y prioridad en el apalancamiento de recursos del sector privado

Promover la integración de enfoques de sostenibilidad y adaptación al cambio climático en el proceso de financiamiento de proyectos de infraestructura, al tiempo que fortalecen las estrategias de recaudación y el apalancamiento de recursos del sector privado. La colaboración entre el sector público y privado, la sensibilización y la evaluación continua son elementos claves para avanzar hacia una infraestructura más sostenible y resiliente.

Es esencial establecer un conjunto de criterios de sostenibilidad que todos los proyectos de infraestructura propuestos para su financiamiento público deben cumplir. Los mismos, deben abordar la eficiencia energética, la gestión sostenible de recursos naturales y la reducción de emisiones de carbono. Esto asegurará que cada proyecto contribuya al objetivo de una infraestructura más resiliente y sostenible.

Incentivar la incorporación de tecnologías limpias y renovables en proyectos de infraestructura, como la generación de energía solar o eólica, el uso de materiales sostenibles y la implementación de sistemas de gestión de residuos eficientes, es esencial para reducir la huella ambiental de dichos proyectos.

También, realizar evaluaciones de riesgos climáticos para todos los proyectos de infraestructura, centrando la atención en la identificación de posibles impactos del cambio climático, como inundaciones, sequías y eventos climáticos extremos. Además, es importante implementar medidas de mitigación de riesgos, como elevar infraestructuras vulnerables y utilizar materiales resistentes al clima.

Desarrollar políticas que fomenten la inversión del sector privado en proyectos de infraestructura sostenible es esencial. Esto puede incluir incentivos fiscales, alianzas público-privadas y facilidades de financiamiento específicas para proyectos sostenibles.

Es importante modernizar y fortalecer los sistemas de recaudación de impuestos, especialmente aquellos relacionados con actividades que puedan contribuir al cambio climático, como la emisión de carbono. Los ingresos

recaudados pueden destinarse a fondos específicos para proyectos de infraestructura sostenible y de adaptación al cambio climático.

Fomentar la colaboración entre el sector público y privado en la planificación y financiamiento de proyectos de infraestructura sostenible es clave. Esto permite aprovechar la experiencia y los recursos del sector privado para lograr objetivos comunes de sostenibilidad.

Además, establecer un sistema de seguimiento y evaluación continuo para verificar el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad en los proyectos financiados con recursos públicos. Esto garantiza la transparencia y la posibilidad de realizar ajustes cuando sea necesario para mejorar la eficacia de las iniciativas de infraestructura sostenible.



# Baltimore Development Corporation

Es un instituto que provee asistencia para proyectos comerciales de alta inversión (mínimo 5 mdd) al proveer asistencia técnica a la iniciativa privada. Entre sus proyectos se encuentra “request for proposal”; que consiste en la realización de propuestas no solicitadas para que la iniciativa privada pueda desarrollar suelo público.



UBICACIÓN  
Baltimore  
EEUU

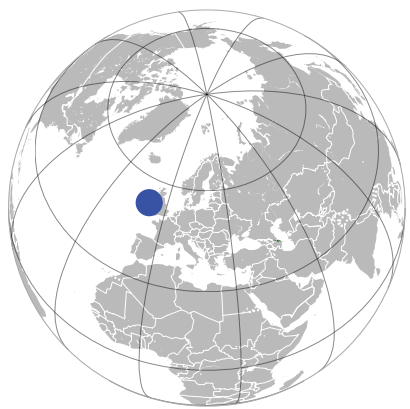
5MMD

MÍNIMO DE INVERSIÓN  
PARA PROVEER ASISTENCIA



# National Development Finance Agency

Es un instituto que proporciona consultoría financiera a la administración pública para posteriormente vincular al sector privado a través de asociaciones público - privadas.

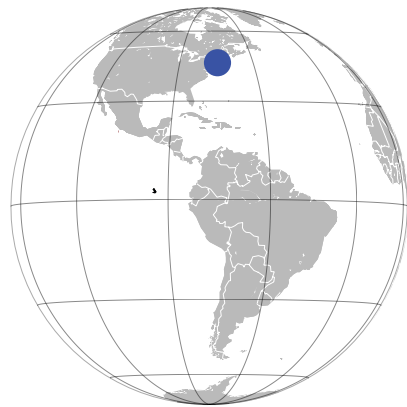


UBICACIÓN  
IRLANDA



# MassDevelopment

Es una agencia cuasi-pública que trabaja en estimular el crecimiento económico a través de la consolidación de asociaciones público - privadas en el desarrollo del suelo urbano.



UBICACIÓN  
**Massachusetts**  
**EEUU**

R05

## Desarrollar programas de aumento de la complejidad económica y la diversificación productiva con foco en las ciudades más rezagadas del país

En un esfuerzo por revitalizar las ciudades rezagadas, es esencial adoptar estrategias que promuevan la complejidad económica y la diversificación productiva. Estas estrategias deberán además diseñarse de acuerdo a los territorios en dónde actuarán, ya sea a través de polígonos de actuación, planes maestros, zonas económicas especiales, distritos fiscales o instrumentos similares.

La formación y educación de la fuerza laboral local desempeña un papel crucial. Programas de capacitación técnica y cursos universitarios relacionados con las áreas de especialización identificadas ayudarán a desarrollar las capacidades necesarias. La innovación y la investigación son motores del crecimiento. Incubar startups, establecer parques tecnológicos y facilitar el acceso a fondos de inversión pueden catalizar la innovación en una región.

La colaboración entre el sector público, el sector privado y las instituciones académicas es esencial. Los acuerdos y programas que fomenten esta colaboración pueden estimular el desarrollo económico.

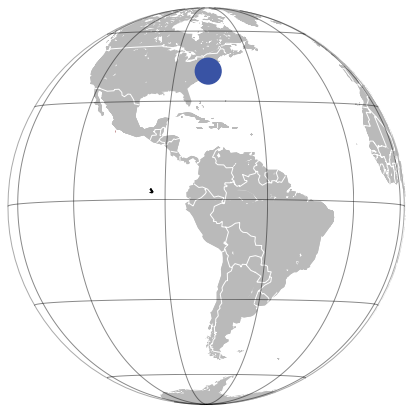
La implementación de políticas que fomenten la inversión y el desarrollo empresarial, como incentivos fiscales y apoyo a la creación de empresas, puede estimular el crecimiento económico en la región.

Finalmente, es importante establecer métricas y sistemas de seguimiento para evaluar el progreso hacia el aumento de la complejidad económica y la diversificación productiva en el país, lo que permitirá ajustar las estrategias según sea necesario.



# New York City Economic Development Corporation (NYCEDC)

Es un instituto público que trabaja para incrementar la confianza de inversores extranjeros en la ciudad de Nueva York. Dentro de sus diversos programas, el NYCEDC realiza la adquisición de terrenos y propiedades para luego vincularlos a proyectos de la iniciativa privada.



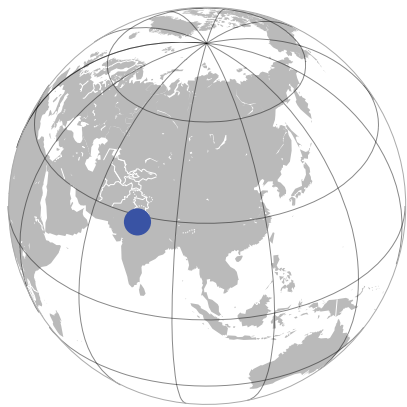
UBICACIÓN

Nueva York  
EEUU



# Housing and Urban Development Corporation (HUDCO)

Es un instituto que financia vivienda, equipamiento e infraestructura específicamente para la consolidación de nuevos centros urbanos.



UBICACIÓN

Nueva Delhi  
INDIA

Establecer mecanismos para monitorear indicadores de diversificación productiva, complejidad económica y ecosistema innovador

La diversificación productiva es esencial para reducir la dependencia de un país de un solo sector o producto y, por lo tanto, aumentar su resiliencia económica. Los mecanismos de monitoreo ayudan a rastrear la diversificación de la economía a lo largo del tiempo, identificando áreas de crecimiento y oportunidades para el desarrollo de nuevos sectores.

Un país con una mayor complejidad económica generalmente está mejor posicionado para competir en la economía global. Los indicadores de complejidad económica pueden incluir la sofisticación de la tecnología utilizada, la diversidad de habilidades de la fuerza laboral y la interconexión de sectores económicos.

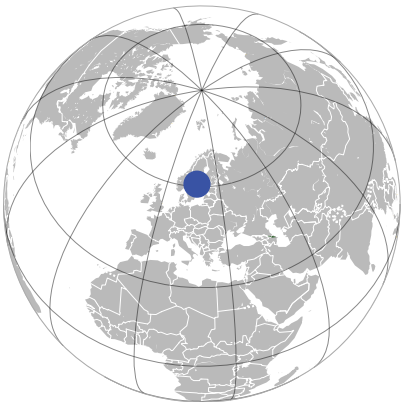
El monitoreo constante de indicadores permite a los responsables de la toma de decisiones evaluar el progreso hacia una economía más diversificada, compleja y orientada a la innovación. Además, proporciona información crítica para la formulación de políticas económicas y estrategias de desarrollo a largo plazo que impulsen la competitividad y la sostenibilidad económica

Smart specialisation domains in Swedish regions

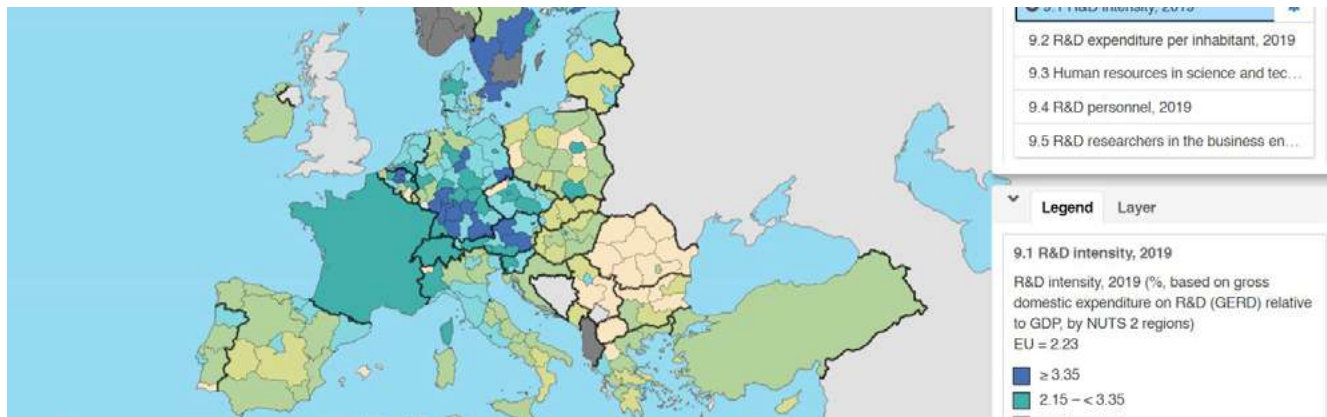


Comisión de Innovación Nacional

Suecia ha establecido una Comisión de Innovación Nacional que monitorea y evalúa la capacidad de innovación del país y formula recomendaciones de políticas. Esta comisión utiliza una variedad de indicadores, como gasto en investigación y desarrollo, patentes registradas, inversión en startups y colaboración entre empresas y universidades para evaluar el ecosistema innovador

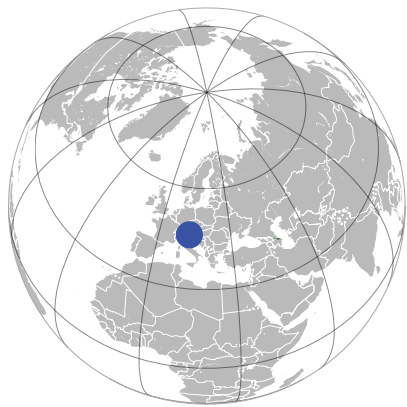


UBICACIÓN  
SUECIA



European  
Commission's  
Directorate-General  
for Internal Market,  
Industry,  
Entrepreneurship  
and SMEs  
(DG GROW)

Es responsable de monitorear indicadores económicos relacionados con la productividad y competitividad de las ciudades de la Unión Europea. Dentro de sus programas se encuentra el “European observatory for clusters and industrial change”, el cual provee soporte a políticas para clusters existentes o emergentes a nivel nacional o regional.

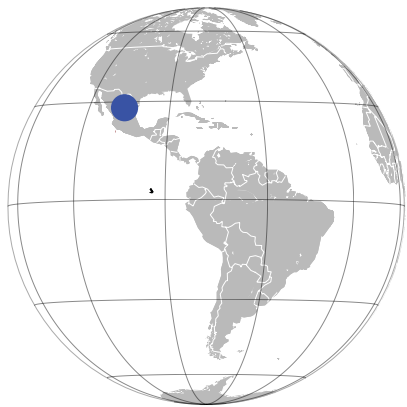


UBICACIÓN  
UNIÓN EUROPEA



Instituto Mexicano  
para la Competitividad,  
A.C. (IMCO)

En México, el Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C. (IMCO) produce reportes sobre la competitividad de las ciudades y las entidades federativas con la utilización de 69 indicadores y 10 subíndices.



UBICACIÓN  
MÉXICO

69

INDICADORES Y  
10 SUBÍNDICES

# CONOCIMIENTO RELACIONADO AL SEGUNDO DESAFÍO



[\(enlace\)](#)

## Tax Increment Financing for Urban Projects: An Alternative to Fund Infrastructure in Latin American Cities?: The Case of Medellín's Carrera 80 Tram Project

Autor: López-Ghio, Ramiro; Salazar Echavarría, Carlos; Schloeter, Luis

Año: 2020

In Latin America and the Caribbean (LAC) the overall infrastructure investment gap has undermined the regions ability to sustain recent levels of economic growth. Estimates suggest that the region needs to invest at least 5% of its GDP for a prolonged period of time to effectively close the infrastructure deficit. This paper examines the potential behind Tax Increment Financing (TIF), a form of Land Value Capture (LVC), to help cities invest in the much-needed urban infrastructure. Over the last 30 years, cities around the globe have been increasingly resorting to LVC to expand investments; tapping into publicly induced increments in land values to support capital projects. Despite the recognized potential that LVC offers, most city governments in LAC have been reluctant to use it, even when they have the legal authority and political support to do so. The lack of technical know-how, expertise and experience are restraining cities from piloting LVC programs, especially TIFs. This paper seeks to help municipal leaders better understand LVC and provide them with a framework to assess whether TIFs would work in their cities, facilitating an understanding of the critical design and implementation features. It illustrates the potential benefits of TIFs in LAC by analyzing the feasibility of a developing a TIF program to fund Medellín's Carrera 80 Tram Project in Colombia. Our study finds that Medellín is in a favorable position to successfully implement the regions first TIF program. It could help reach a level of funding of between 21% and 55% of the total investment costs of the first phase of the Carrera 80 Tram Project.



[\(enlace\)](#)

## El futuro del trabajo en América Latina y el Caribe: ¿cómo avanzar hacia pensiones sostenibles para sociedades más longevas?

Autor: Cuéllar, Ekaterina; Gamboa, Daniel; García-Huitrón, Manuel; Tapia Troncoso, Waldo

Año: 2023

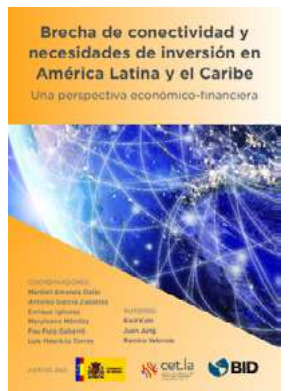
Este documento analiza los retos y posibilidades que surgen para los sistemas de pensiones de la región ante el envejecimiento poblacional, los avances tecnológicos, el cambio climático y los cambios en los mercados laborales. Diferentes estudios prevén que hacia 2050 la región se caracterizará por una baja natalidad y una mayor longevidad, un escenario que puede comprometer la capacidad de garantizar pensiones adecuadas y sostenibles, a menos de que se pongan en marcha reformas que adapten a los sistemas de pensiones a esas tendencias. No obstante, estas mismas tendencias ofrecen oportunidades: la tecnología, por ejemplo, puede facilitar la integración de grupos normalmente excluidos del sistema de pensiones y mejorar la eficiencia operativa de las instituciones pensionales. Este documento insta a las autoridades y tomadores de decisiones de América Latina y el Caribe a repensar la jubilación y a considerar el envejecimiento no como un obstáculo, sino como un catalizador para crear sociedades más prósperas y justas. Para ello, es esencial un enfoque integral de reformas que trascienda la estructura de los sistemas de pensiones, e incorpore experiencias de otros países más avanzados en el proceso de envejecimiento. Las políticas públicas deben centrarse en cuatro áreas clave: (i) cuidado de la salud y la dependencia en la vejez; (ii) mercados laborales, formalización, acumulación y actualización del capital humano; (iii) pensiones; e (iv) innovación institucional y transformación digital.

## Brecha de conectividad y necesidades de inversión en América Latina y el Caribe: una perspectiva económico-financiera

Autor: Katz, Raúl; Jung, Juan; Valencia, Ramiro

Año: 2023

Este estudio aborda aspectos fundamentales para la toma de decisiones de política pública y regulatoria para el desarrollo de las telecomunicaciones, el impulso de la inversión para el cierre de brechas de conectividad, así como recomendaciones para la mejora de los modelos de inversión y financiamiento de despliegue de redes en América Latina y el Caribe (ALC). En cada uno de estos aspectos juegan roles importantes el cambio tecnológico vertiginoso, el contexto actual de la economía digital, y a la creciente necesidad de conectividad de las industrias, las comunidades y los consumidores. El estudio realiza por un lado un análisis actual y proyectado de la situación económico-financiera de las empresas del sector de telecomunicaciones, posteriormente estima las brechas de conectividad y necesidades de inversión en América Latina y el Caribe. Concluye con una serie de recomendaciones de modelos de inversión y financiamiento que puedan responder a los requerimientos de inversión.



[\(enlace\)](#)

## Economía naranja: Innovaciones que no sabías que eran de América Latina y el Caribe

Autor: Luzardo, Alejandra; De Jesús, Dyanis; Pérez, Michelle

Año: 2017

Este informe forma parte la misión de Idear Soluciones para Mejorar Vidas del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) que busca darle visibilidad a los creativos de la región y posicionar la creatividad como un elemento integral del desarrollo económico y social. En 2015 las industrias culturales y creativas (ICC) las cuáles forman parte de lo que en el BID llamamos la Economía Naranja, generaron 1,9 millones de empleos en América Latina y El Caribe, e ingresos por 124.000 millones de dólares. Se estima que para 2020 la creatividad será la tercera habilidad más demandada por las empresas a la hora de seleccionar a sus empleados. Cabe señalar que la mayoría de las startups de la región persiguen, aunque sean poco conocidos, producir un alto impacto social y económico innovando en sectores tradicionales como la salud, educación y transporte.



[\(enlace\)](#)

## El potencial de la captura de plusvalías para la financiación de proyectos urbanos: Consideraciones metodológicas y casos prácticos

Autor: Blanco Blanco, Andrés; Moreno, Nancy; Vetter, David M.; Vetter, Marcia F.

Año: 2016

El propósito de este libro es analizar esquemas no tradicionales de financiación de la inversión pública en infraestructura, enfocados particularmente en la captura de las plusvalías del suelo urbano. Este estudio demuestra que la captura del plusvalor que generan las intervenciones públicas puede contribuir de manera significativa a las estrategias de financiamiento de proyectos urbanos en la región. El fomento del uso de mecanismos de financiamiento de este tipo, no solo fortalece la autonomía financiera de los municipios sino que también ayuda a reducir la brecha en la provisión de infraestructura y servicios básicos, permitiendo avanzar hacia la construcción de ciudades más competitivas y sostenibles.



[\(enlace\)](#)

# 2.3

## TERCER DESAFÍO SOSTENIBILIDAD SOCIAL

TERCER DESAFÍO  
SOSTENIBILIDAD  
SOCIAL

**EC1.** La concentración de altos grados de pobreza urbana, muchas veces se ve intensificada por la consolidación de círculos intergeneracionales de pobreza, así como trampas de ingresos de las familias vulnerables que no acceden al mercado formal

**EC2.** Creciente nivel de inseguridad urbana y violencia, en especial en ciudades con alta concentración de poblaciones vulnerables

**EC3.** Ausencia de mecanismos para prevenir el aumento del número de familias viviendo en situación de informalidad y de reducción del número de asentamientos precarios

**EC4.** Carencia de mecanismos para recibir flujos migratorios y articular adecuadamente los nuevos habitantes

**R1.** Evaluación y optimización del Programa de Mejoramiento Urbano de SEDATU

**R2.** Implementación de estrategias integrales de infraestructura y programas de asistencia prioritaria y protección a grupos vulnerables

**R3.** Desarrollo de un sistema de mapeo, evaluación, y respuesta a las necesidades en las rutas y áreas migratorias del país

- Modelo de ciudades de 15 minutos
- Programa Obligatorio de Vivienda Inclusiva - Nueva York, Estados Unidos
- Programa de Presupuestos Participativos
- Áreas de Oportunidad y Zonas de Vivienda - Londres, Reino Unido
- Manzanas del cuidado - Bogotá, Colombia
- Lugares Amigables para la Primera Infancia (LAPIS) - México
- Ley de Interculturalidad, Atención a Migrantes y Movilidad Humana - Ciudad de México, México
- Plan de acción municipal de Protección a Migrantes Irregulares - Barcelona, España
- Programa de Acceso a la Vivienda Adecuada - Altena, Alemania

36,3%

DE LA POBLACIÓN EN MÉXICO SE ENCUENTRA EN SITUACIÓN DE POBREZA (46,8 MILLONES DE PERSONAS)

Fuente: CONEVAL, 2022

7,1%

DE LA POBLACIÓN EN MÉXICO VIVE EN POBREZA EXTREMA (9,1 MILLONES DE HABITANTES)

Fuente: CONEVAL, 2022

60,9%

ES LA TASA MÁS ALTA DE HECHOS VIOLENTOS, CORRESPONDIENTE A LA CIUDAD DE MÉXICO

Fuente: INEGI, 2016

66%

DE LA POBLACIÓN EN MÉXICO CARECE DE SEGURIDAD SOCIAL

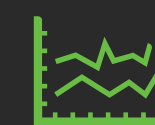
Fuente: ENSANUT, 2019

El déficit en infraestructura, servicios y espacios públicos en las ciudades ha provocado resultados negativos en el desarrollo social y económico que afectan de forma desproporcionada a los más pobres y vulnerables.

27,4%

DE LAS VIVIENDAS EN MÉXICO REPORTÓ AL MENOS A UNO DE SUS INTEGRANTES COMO VÍCTIMA DE DELITO EN 2022

Fuente: INEGI, 2022



Datos de la CMDPDH, revelan que, en 2020, más de 9.700 personas fueron desplazadas por la violencia en México.

1.2M

RÉCORD DE INMIGRACIÓN EN MÉXICO EN 2020

Fuente: OIM, 2022

31%

DÉFICIT DE VIVIENDA CUANTI-CUALITATIVO

3%

DE LAS PERSONAS NACIDAS EN LA BASE DE LA ESCALA ECONÓMICA PUEDEN ASCENDER, MIENTRAS QUE EL 57% DE LOS NACIDOS EN HOGARES RICOS MANTENDRÁN ESA CONDICIÓN.

Fuente: CEEY, 2019

59,1%

DE LOS HOGARES EN MÉXICO NO TIENEN LOS RECURSOS NECESARIOS PARA OBTENER UNA ALIMENTACIÓN SUFICIENTE EN CANTIDAD Y CALIDAD

Fuente: Mundo, V. et al, 2022

México es el segundo país receptor de remesas a nivel mundial en 2022, con más de 58,000 millones de dólares recibidos, lo que representa un aumento del 13.4% respecto al año anterior.

60%

DE POBLACIÓN EN SITUACIÓN DE POBREZA URBANA EN 4 ESTADOS

Fuente: CONEVAL, 2022

2.3.1 Elementos críticos vinculados a la sostenibilidad social de las ciudades

La equidad urbana se refiere tanto a la justicia socioambiental como a la intervención para enfrentar la desigualdad multidimensional en el territorio. En América Latina y el Caribe (ALC), esto es un tema relevante en la agenda de todos los países, especialmente en sus áreas metropolitanas dados sus altos niveles de inequidad. Muchas veces las jurisdicciones que conforman unidades metropolitanas poseen presupuestos disímiles, lo que se refleja en brechas sustanciales en el tejido urbano y la calidad del hábitat. Por ello, es relevante desarrollar un enfoque interjurisdiccional que reconozca la geografía de oportunidades de sistemas metropolitanos que comprendan un territorio integral, sin desestimar áreas urbanas que puedan quedar rezagadas o fuera de los límites metropolitanos. La equidad urbana es una oportunidad para adoptar una nueva perspectiva en la planificación de las áreas metropolitanas, en la que todos los dominios anteriormente descritos materializan una infraestructura social funcional a las necesidades y derechos de base de todos sus habitantes.

En las últimas décadas, la perspectiva de derechos ha cobrado una mayor relevancia en las intervenciones públicas, lo cual se reflejó en la formulación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ODS)<sup>1</sup>. Este enfoque puede nutrirse a partir del análisis interseccional, que permite estudiar cómo los distintos tipos de desigualdades se relacionan y se fortalecen entre sí, generando nuevos tipos y formas de desigualdad que son más que la suma de las partes e impactan en mayor medida a los grupos de mayor vulnerabilidad<sup>2</sup>. Esta perspectiva es necesaria para identificar los determinantes multidimensionales detrás de las brechas en el acceso a derechos y en las oportunidades de las personas que habitan las ciudades.

La inequidad territorial se expresa a través de la pobreza multidimensional que mide no sólo el ingreso de las personas, sino que se construye con base en dimensiones que buscan representar cómo se encuentra la población frente a indicadores tales como salud, educación, estándares de vida y servicios<sup>3</sup>.

Vinculado a este desafío se han identificado cuatro elementos críticos que funcionan como barreras u oportunidades de mejora para avanzar en ciudades socialmente más sostenibles. Estos elementos críticos derivan en tres recomendaciones principales.

2.3.2 EC1. Concentración de altos grados de pobreza urbana, muchas veces se ve intensificada por la consolidación de círculos intergeneracionales de pobreza, así como trampas de ingresos de las familias vulnerables que no acceden al mercado formal

1 “El 25 de septiembre de 2015, los líderes mundiales adoptaron un conjunto de objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible. Cada objetivo tiene metas específicas que deben alcanzarse en los próximos 15 años”. Más información: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible>.  
2 Czytajlo, Natalia P., Desigualdades socio-territoriales y de género en espacios metropolitanos. El sistema metropolitano de Tucumán (2001-2010) (2017).  
3 Ibid.

CONEVAL define la pobreza: “Una persona se encuentra en situación de pobreza cuando tiene al menos una carencia social (en los seis indicadores de rezago educativo, acceso a servicios de salud, acceso a la seguridad social, calidad y espacios de la vivienda, servicios básicos en la vivienda y acceso a la alimentación) y su ingreso es insuficiente para adquirir los bienes y servicios que requiere para satisfacer sus necesidades alimentarias y no alimentarias”.

Existen otras definiciones de pobreza, entre las que destaca la pobreza extrema: “Una persona se encuentra en situación de pobreza extrema cuando tiene tres o más carencias, de seis posibles, dentro del Índice de Privación Social y que, además, se encuentra por debajo de la línea de bienestar mínimo. Las personas en esta situación disponen de un ingreso tan bajo que, aun si lo dedicase por completo a la adquisición de alimentos, no podría adquirir los nutrientes necesarios para tener una vida sana”.

Datos del CONEVAL<sup>4</sup> indican que el 36,3% de la población en México se encuentra en situación de pobreza (46,8 millones de personas). El 7,1% de la población se ubica dentro de la pobreza extrema con 9,1 millones de habitantes. Con respecto a los Estados, el que mayor porcentaje de pobreza extrema presenta es Chiapas con el 28,2%, seguido de Guerrero 22,2% y Oaxaca 20,2%.

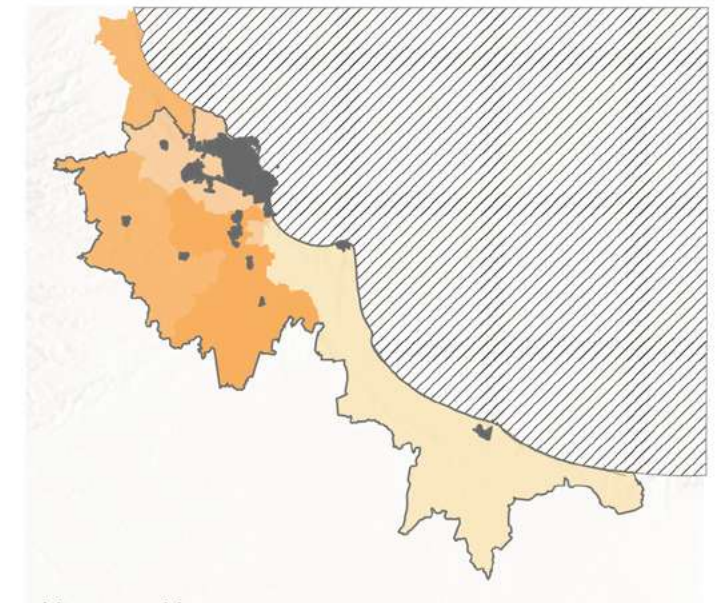
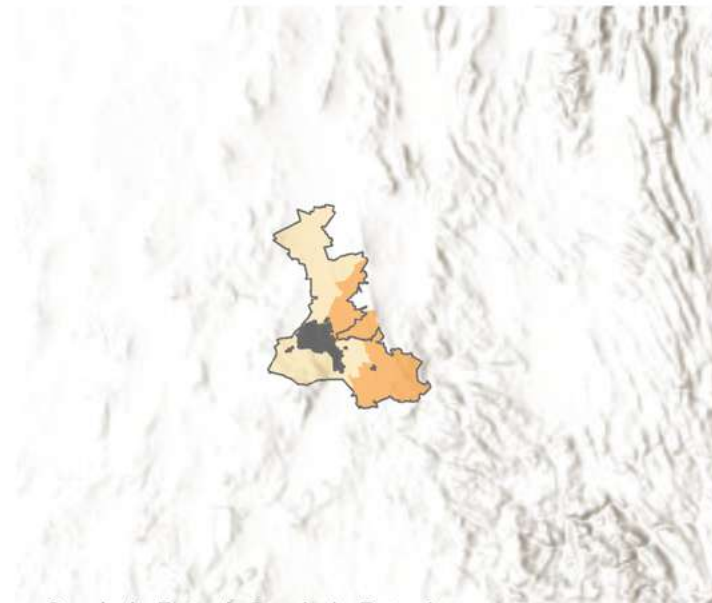
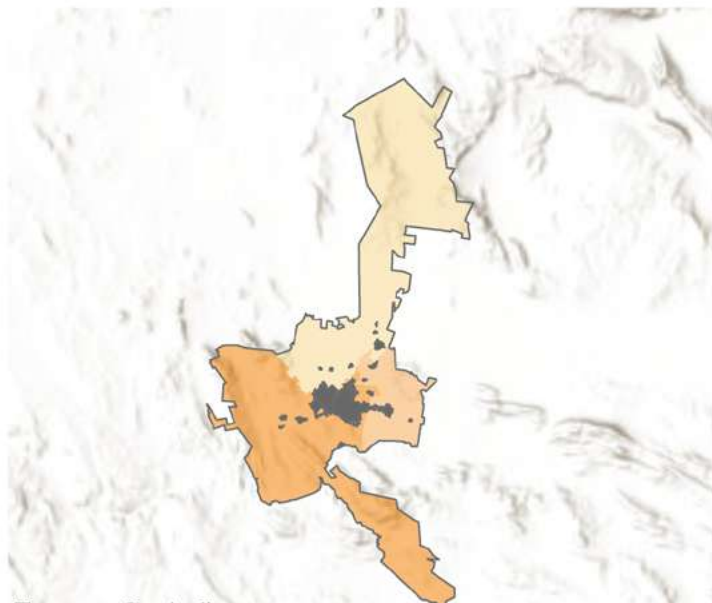
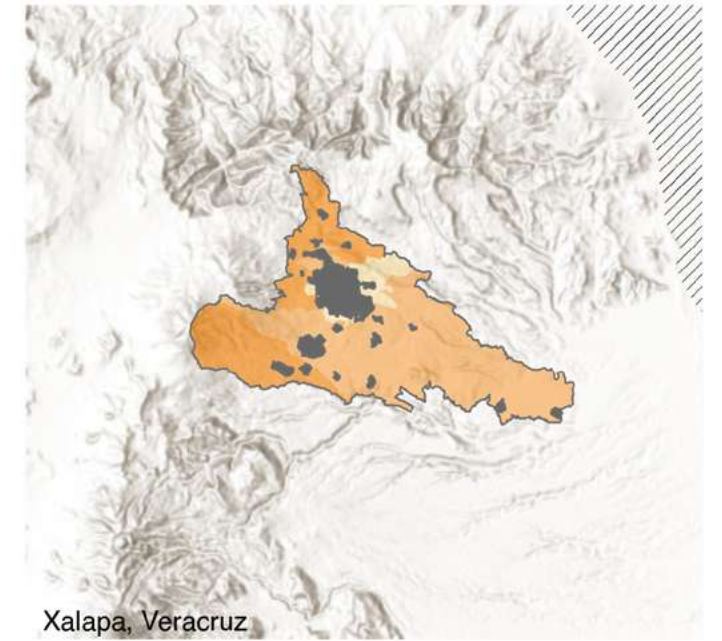
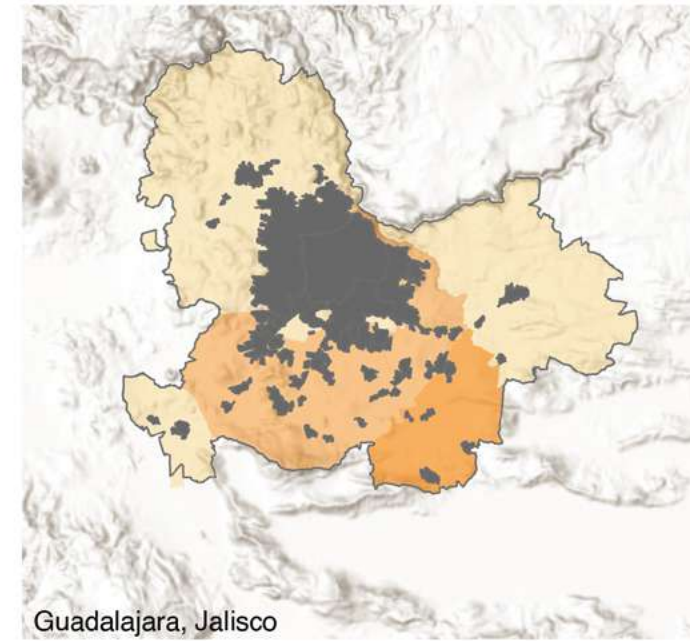
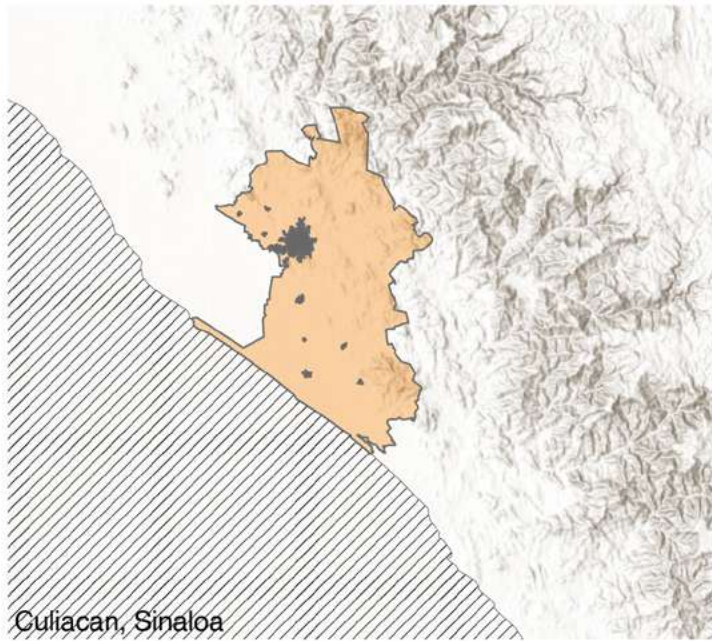
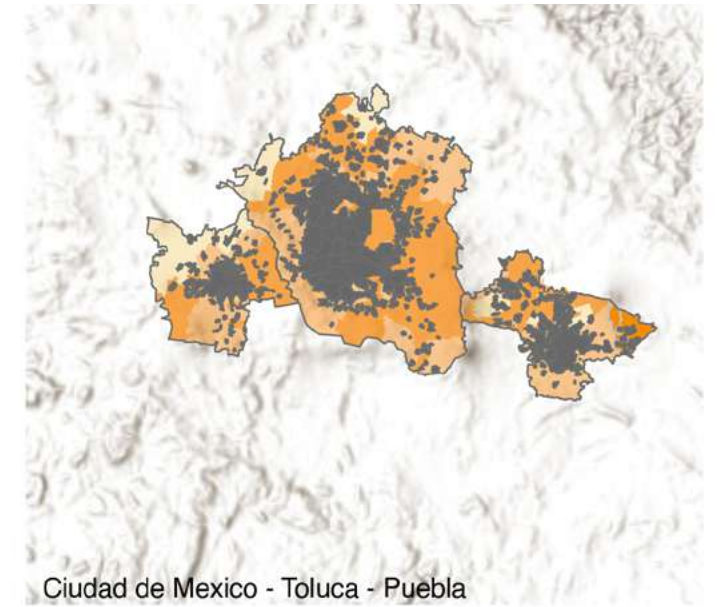
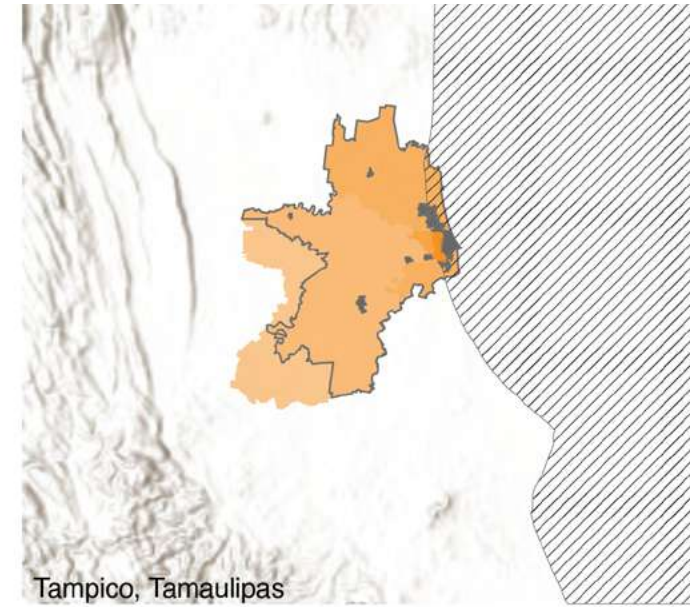
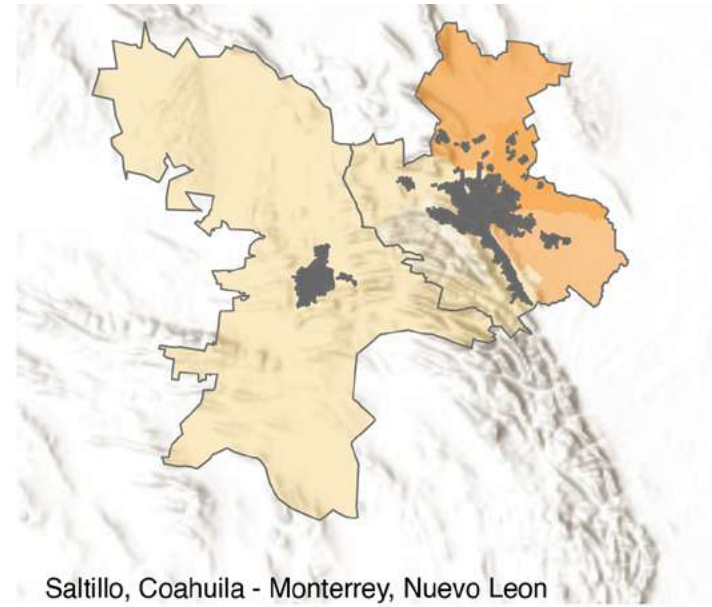
En contraparte, las entidades federativas con menores índices de pobreza extrema son: Baja California Sur, 0,8%; Nuevo León, 1,1%; Colima, 1,2%; Baja California, 1,3%; y Sonora, 1,7%.

El panorama educativo de México de acuerdo a las estimaciones del CONEVAL con base en la ENIGH<sup>5</sup> indicaron que en el año 2020, los tres estados con los índices más bajos de población en situación de rezago educativo fueron: la Ciudad de México, con un 9,5%, seguida del Estado de México, 14,1% y Coahuila, 14,3%. Por otro lado, las entidades con los niveles más altos de población que experimentaron rezago educativo fueron Chiapas, Oaxaca y Michoacán, con tasas de 32,5%, 29,6% y 29,4%, respectivamente. De acuerdo con el CONEVAL<sup>6</sup>, entre los años 2018 y 2020, a nivel nacional, el porcentaje de población con rezago educativo se mantuvo en niveles similares, pasando de un 19,0% a un 19,2%. Sin embargo, se notó un incremento en todo el país en el porcentaje de población de entre 3 y 21 años que no asistió a la escuela y no cumplió con la educación obligatoria. Además, se identifica un aumento en la inasistencia de la población que aún no ha completado la educación media superior tanto en el grupo de edad de 3 a 15 años como en el de 16 a 21 años, siendo más pronunciado en este último grupo.

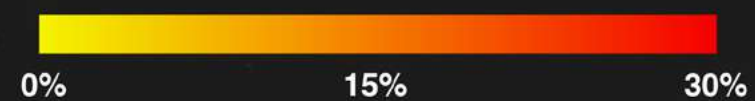
4 Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL). Medición de Pobreza 2022. <https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/PobrezaInicio.aspx>  
5 Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2018 y 2020  
6 Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. CONEVAL, 2021. Nota técnica sobre el rezago educativo, 2018-2020 [https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Documents/MMP\\_2018\\_2020/Notas\\_pobreza\\_2020/Nota\\_tecnica\\_sobre\\_el\\_rezago%20educativo\\_2018\\_2020.pdf](https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Documents/MMP_2018_2020/Notas_pobreza_2020/Nota_tecnica_sobre_el_rezago%20educativo_2018_2020.pdf)

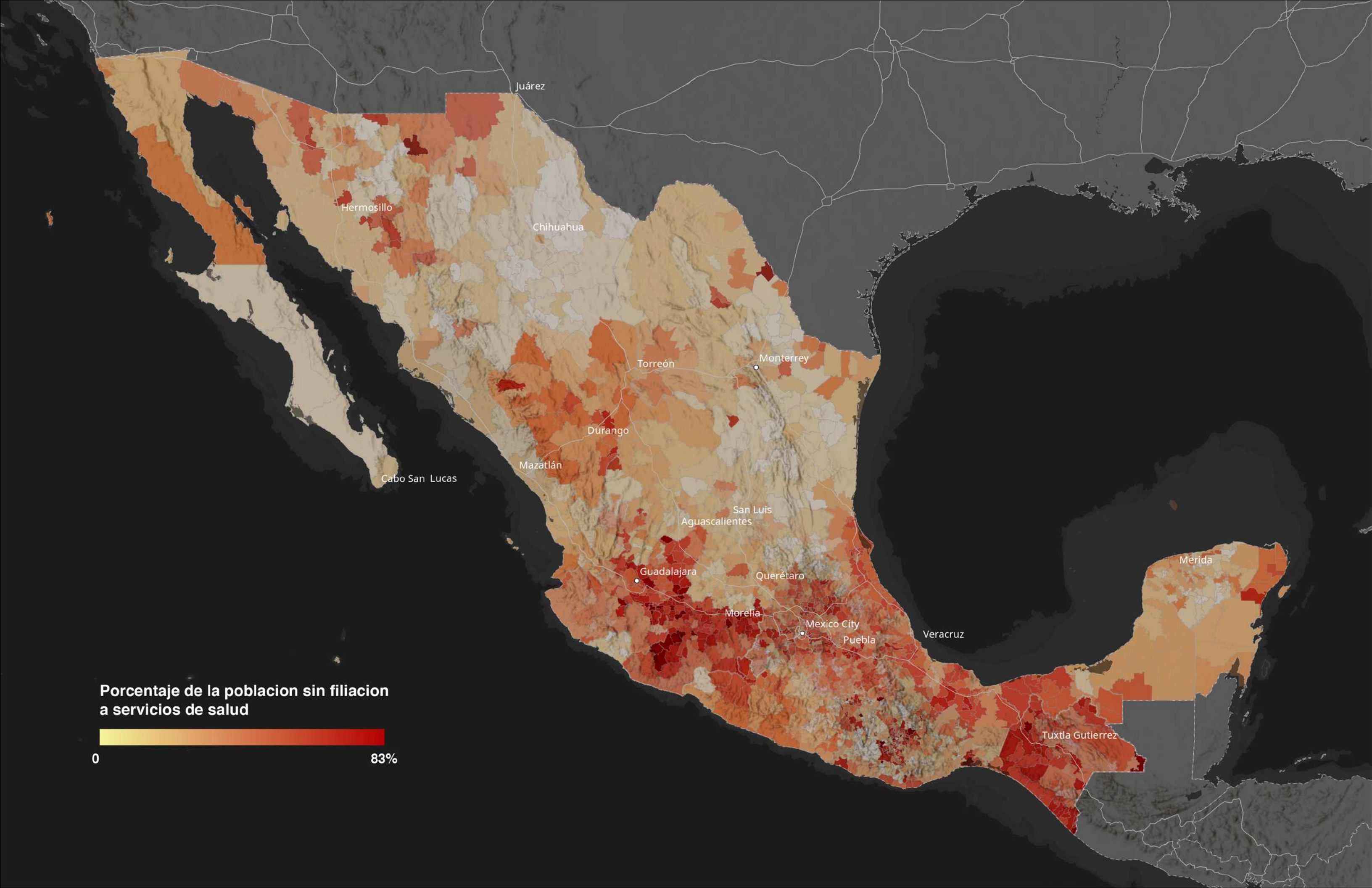
4 Estados con más del  
**60%**  
de población en situación  
de Pobreza Extrema

Fuente: CONEVAL, 2022

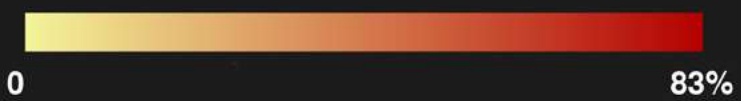


Porcentaje de la población de 15 años  
y más sin escolaridad, por municipio.



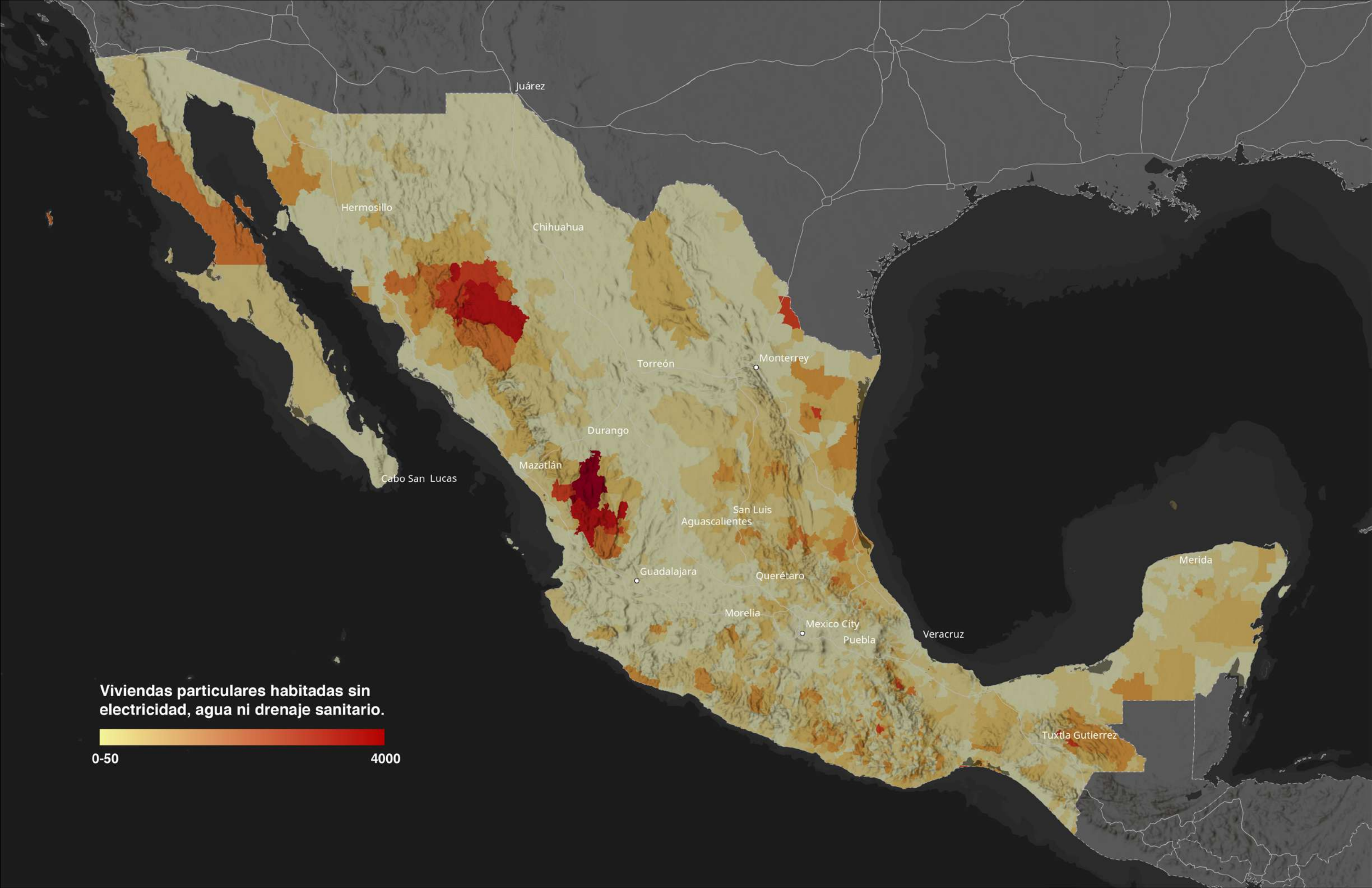


Porcentaje de la poblacion sin filiacion  
a servicios de salud

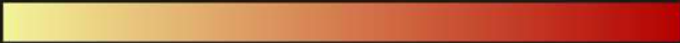


0

83%



Viviendas particulares habitadas sin  
electricidad, agua ni drenaje sanitario.



0-50

4000

Respecto al acceso a los servicios de red, en el año 2021 las entidades que presentaron un mayor porcentaje de habitantes que no tienen acceso a servicios de salud son: Chiapas, 66,1%, Oaxaca, 65,7% y Guerrero. Por otro lado, los Estados con mayores porcentajes de población con acceso a estos servicios son Baja California Sur, 17,3%, Coahuila, 19,7% y Chihuahua, 21,5%.

Entre los años 2018 y 2020, se ha notado un aumento notable en el porcentaje de la población que enfrenta carencias en el acceso a los servicios de salud, pasando del 16,2% al 28,2%<sup>7</sup>. Este incremento se tradujo en un aumento de 15,6 millones de personas que experimentaron esta carencia. El principal factor detrás de este aumento en la población con dificultades en el acceso a los servicios de salud se debe a la disminución de personas que informaron estar afiliadas o inscritas al Seguro Popular, o que tenían derecho a los servicios médicos proporcionados por el INSABI.

Es relevante destacar que el incremento más pronunciado en la carencia de acceso a los servicios de salud se registra en las áreas rurales. Esto se debe a que en estas zonas prevalece la población afiliada a instituciones de salud pública que no están vinculadas a los beneficios laborales. Como resultado, el cambio institucional del Seguro Popular al INSABI tiene un impacto significativo en la vulneración del derecho a la salud de las personas que residen en estas áreas.

Existe una gran variación de la dispersión de personas en situación de pobreza multidimensional dentro de los mismos países y entre sus ciudades. La Ciudad de México, por ejemplo, entre 1990 y 2015, si bien mejoró sus servicios en términos de acceso a la educación (creció cerca de un 10% la cantidad de fuerza laboral con educación secundaria), también aumentó al doble la cantidad de personas viviendo en situación de pobreza y la tasa de desempleo.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) resalta la apremiante necesidad de la reducción de las inequidades de salud que manifiestan las inequidades sociales y repercuten en la vida de las poblaciones<sup>8</sup>. Fuera de las grandes ciudades, la situación de pobreza se hace más evidente; la concentración económica ha trazado una marcada desigualdad en la distribución y acceso a los servicios básicos.

Históricamente, se ha observado una centralización de los sistemas de salud en las grandes Ciudades, datos de la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición (Ensanut, 2019) indican que el 66% de la población carece de seguridad social, pues únicamente las personas que se encuentran empleadas en el

sector formal, tienen acceso a los servicios de seguridad social, mientras que el resto de la población queda excluida, especialmente las personas que viven en zonas rurales marginadas. En la actualidad, millones de personas carecen de protección social en la salud, agudizando la brecha que genera grandes desigualdades.

La esperanza de vida como indicador sociodemográfico, también es un elemento relevante; en México existen realidades muy distintas, nacer o vivir en un Estado u otro, significa que el tiempo de vida puede variar cerca de 4 años. Datos del INEGI (2020) muestran que la esperanza de vida de Estados del sur de México como Chiapas, Guerrero y Oaxaca es de 76 años, mientras que, en las entidades de Baja California y la Ciudad de México, es de 79 años.

La seguridad alimentaria se presenta “cuando todas las personas, en todo momento tienen acceso físico y económico a alimentos suficientes, seguros y nutritivos, para satisfacer sus necesidades alimenticias y sus preferencias”<sup>9</sup>. Por lo tanto, si estas condiciones no se presentan, aun en períodos cortos, las personas, hogares y grupos de población se encuentran en inseguridad alimentaria.

En el año 2022, el 59,1% de los hogares en México no cuentan con los recursos necesarios para obtener alimentación para satisfacer sus necesidades básicas alimenticias<sup>10</sup>. Las repercusiones de la inseguridad alimentaria se manifiestan en costos humanos, sociales y económicos. Las consecuencias y efectos de la pandemia del COVID-19, variaciones en los mercados, así como tensiones internacionales, se encuentran afectando la seguridad alimentaria a nivel mundial.

La ENSANUT (2020) sobre COVID-19, establece que entre el año 2018 y 2020, incrementó la inseguridad alimentaria leve en 5.8 puntos porcentuales, pasando de un 32,8% en 2018 a 38,6% en 2020<sup>11</sup>. Como consecuencia, hubo una afectación directa en el deterioro en la calidad y diversidad de la dieta de los miembros del hogar, como resultado de la falta de recursos para adquirir sus alimentos.

De acuerdo con la ENSATU, (2018-19), los grupos más vulnerables a la pobreza alimentaria en México son aquellos que se encuentran en zonas rurales marginadas, en especial en los estados del sureste como Guerrero, Oaxaca, Chiapas, Veracruz y Puebla<sup>12</sup>. En estos estados la población cuenta con menores recursos económicos para adquirir alimentos nutritivos además de tener acceso restringido al sistema de salud, saneamiento ambiental entre otros servicios, en comparación con la población que habita en zonas urbanas con mayor riqueza.

7 Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. CONEVAL. Nota técnica sobre la carencia por acceso a los servicios de salud, 2018-2021. Publicada el 5 de agosto de 2021. [https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Documents/MMP\\_2018\\_2020/Notas\\_pobreza\\_2020/Nota\\_tecnica\\_sobre\\_la\\_carencia\\_por\\_acceso\\_a\\_los\\_servicios\\_de\\_salud\\_2018\\_2020.pdf](https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Documents/MMP_2018_2020/Notas_pobreza_2020/Nota_tecnica_sobre_la_carencia_por_acceso_a_los_servicios_de_salud_2018_2020.pdf)

8 Organización Mundial de la Salud. Subsana las desigualdades en una generación: alcanzar la equidad sanitaria actuando sobre los determinantes sociales de la salud. Ginebra: OMS, Comisión sobre Determinantes Sociales de la Salud, 2009 [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/69830/WHO\\_IER\\_CSDH\\_08.1\\_spa.pdf;jsessionid=9BF67F041E-184667A4E845E77261D414?sequence=1](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/69830/WHO_IER_CSDH_08.1_spa.pdf;jsessionid=9BF67F041E-184667A4E845E77261D414?sequence=1)

9 FAO. Cumbre Mundial de Alimentación. FAO, Roma. 1996

10 Mundo, V. Vizuet, N. Villanueva, N. García, A. Rodríguez, S. Sillas, M. Unar, M. Cuevas, N. Morales, C. Monterubio, E. Shama, T. Octubre (2022). Seguridad Alimentaria en Hogares Mexicanos. [https://insp.mx/assets/documents/webinars/2021/CIEE\\_Seguridad\\_alimentaria.pdf](https://insp.mx/assets/documents/webinars/2021/CIEE_Seguridad_alimentaria.pdf)

11 Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2020 sobre Covid-19. Resultados Nacionales

12 Encuesta nacional de nutrición y salud del 2018 y 2019. Resultados Nacionales [https://ensanut.insp.mx/encuestas/ensanut2018/doctos/informes/ensanut\\_2018\\_informe\\_final.pdf](https://ensanut.insp.mx/encuestas/ensanut2018/doctos/informes/ensanut_2018_informe_final.pdf)

27,4%

de las viviendas en México reportó al menos a uno de sus integrantes como víctima de delito

Fuente: INEGI, 2020

La población más afectada la componen los niños y niñas menores de cinco años, adolescentes, mujeres en edad fértil y adultos mayores debido al desequilibrios en la ingesta de energía (deficiencias o excesos) y un escaso consumo de micronutrientes que, en períodos prolongados, tienen consecuencias graves sobre la salud, como baja talla, anemia, sobrepeso u obesidad, así como enfermedades crónicas y síntomas depresivos.

2.3.3 EC2. Creciente nivel de inseguridad urbana y violencia, en especial en ciudades con alta concentración de poblaciones vulnerables

Información del índice de paz de México<sup>13</sup>, indica que en el año 2022, la tasa de delincuencia organizada alcanzó su nivel más alto registrado, con 167 delitos por cada 100 mil habitantes. Estos niveles se deben a los aumentos en las tasas de extorsión y delitos de narcomenudeo, cuyos aumentos fueron entre el 14,9 y el 4,1%. Otros delitos que son relevantes en estas cifras, son el aumento en las tasas de secuestro y trata de personas, con un crecimiento del 2,2%. Por otro lado, la tasa de delitos mayores de delincuencia organizada, en los que se incluyen violaciones federales de tráfico de drogas, se redujo en un 15,3%.

El principal motor de homicidios y violencia con armas de fuego es la actividad relacionada con la delincuencia organizada. Estimaciones recientes indican que la proporción de homicidios relacionados con la delincuencia organizada, actualmente, rondan entre 68 y 80%, en comparación con un 44% en el 2015<sup>14</sup>. En los últimos años, el número anual de homicidios relacionados con la delincuencia organizada aumentó de 8.000 a más de 23.500.

Respecto a los estados con tasas más altas de homicidios, la lista la encabezan Colima, Zacatecas, Baja California, Morelos y Sonora. En el caso de Colima, es importante destacar que, en el 2021, alcanzó una tasa de homicidios de 110 por cada 100.000 habitantes, cifra que la coloca como el epicentro de la violencia en los estados de México.

En contraste, la lista de estados más pacíficos de México la encabeza Yucatán, seguido de Tlaxcala, Chiapas, Tamaulipas y Nayarit. Existe una gran diferencia entre los niveles de violencia en México; la tasa promedio de homicidios en estos estados fue de 9,2 muertes por cada 100 habitantes, en contraste con los estados menos pacíficos, que tienen una tasa promedio de 74,6. En 2022, los estados que registraron mejoras en la paz fueron Chihuahua, Sonora, Michoacán, San Luis Potosí y Durango. En contraste, Colima, Nuevo León, Campeche, Hidalgo y el Estado de México registraron los mayores deterioros.

La seguridad pública es un tema complejo que requiere estrategias integrales que comprendan las dinámicas del sistema, relacionadas con la delincuencia

13 Instituto para la Economía y la Paz. Índice de Paz México 2023: identificación y medición de los factores que impulsan la paz, Sidney, mayo de 2023. Disponible en <http://visionofhumanity.org/resources>  
14 Franco, Marina E. "Mexico's Drug Cartels Target Migrants as They Expand into Extortion". Axios. (Octubre 5, 2021). <https://www.axios.com/2021/10/05/mexico-drug-cartels-extortion-migrants>

organizada, vigilancia, procesos judiciales, así como la toma de decisiones en los distintos niveles de gobierno y elaboración de presupuestos, entre otras.

Existe una diversidad de enfoques y definiciones del espacio público, según el Informe especial del análisis de la NOM–SEDATU-001-2021. “El espacio público es un elemento fundamental para la vida política y social de las ciudades, que cumple funciones en la integración social, relaciones interpersonales y calidad de vida”. Por lo tanto, al hablar del derecho a la ciudad, se contempla el acceso y disfrute del espacio público como una expresión de las libertades del individuo.

Sin embargo, en la actualidad, la mayor parte de las ciudades carecen de espacios públicos suficientes; la segregación social ha crecido en detrimento de la vida colectiva de los habitantes. La demanda de suelo en zonas con altas densidades ha ocasionado la desaparición de los espacios públicos, trayendo inseguridad, reduciendo la interacción y el sentido de pertenencia por los espacios públicos.

Un aspecto a considerar del espacio público es que en él se dan distintos tipos de modalidades de violencia contra grupos vulnerables, en especial, mujeres y niñas. Las agresiones que se han registrado con mayor frecuencia van desde verbales, comentarios ofensivos, tocamientos, miradas lascivas, hasta hostigamientos y feminicidios<sup>15</sup>.

Datos de la encuesta nacional sobre la dinámica de las relaciones en los hogares de 2021 indican que en el ámbito comunitario es donde se manifiestan las tasas más altas de hechos violentos. La Ciudad de México ocupa el primer lugar con un 60,9%, seguida del Estado de México, 58,5% y Querétaro, 51,8%<sup>16</sup>.

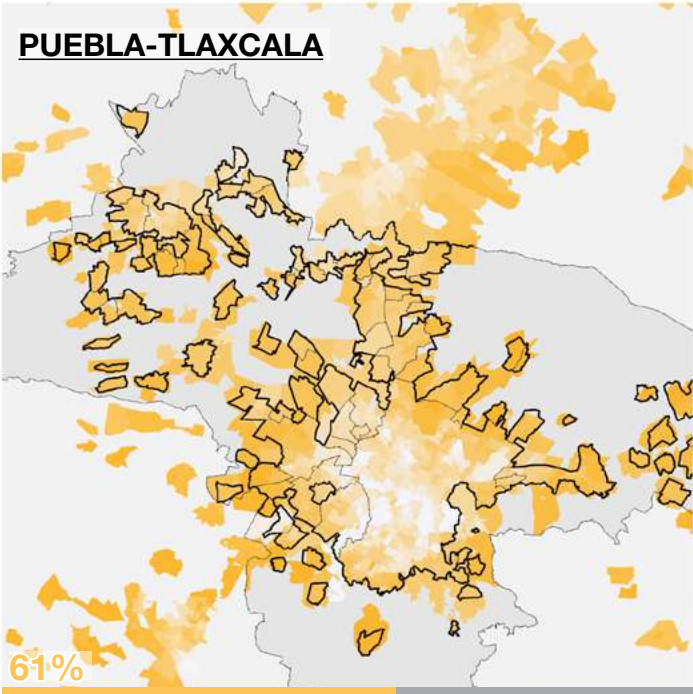
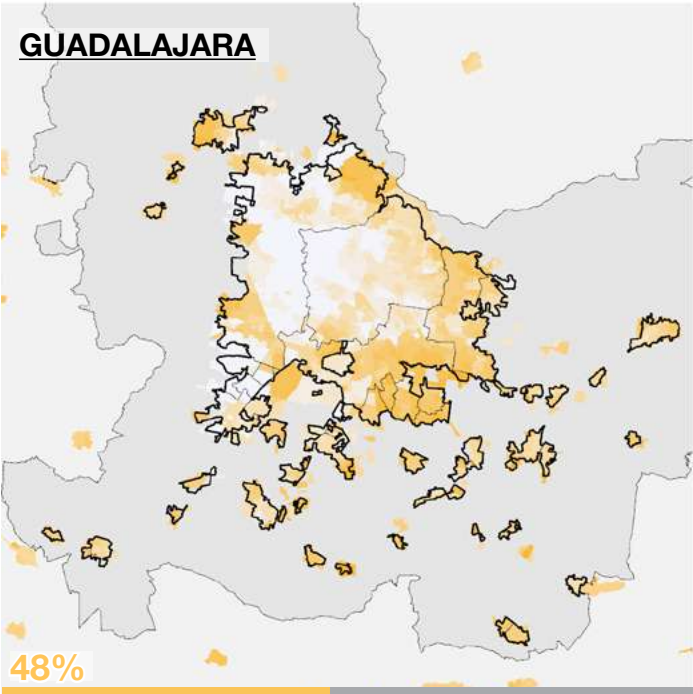
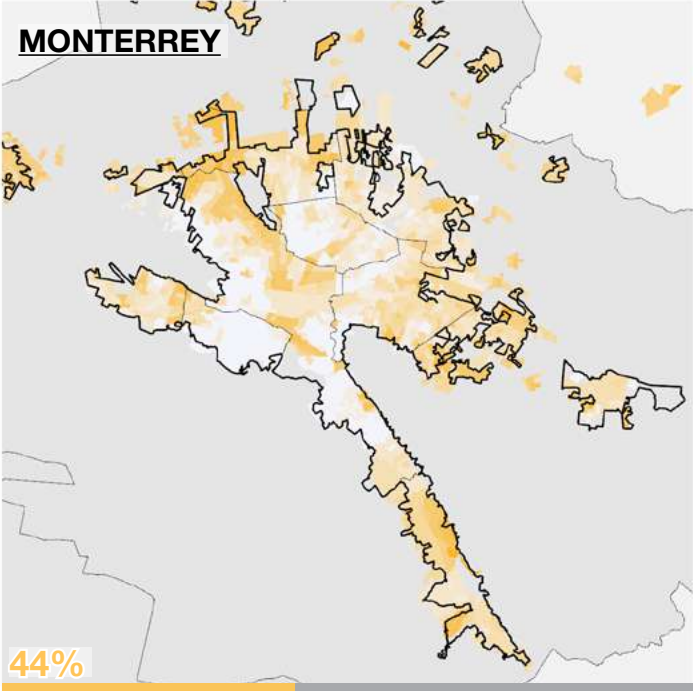
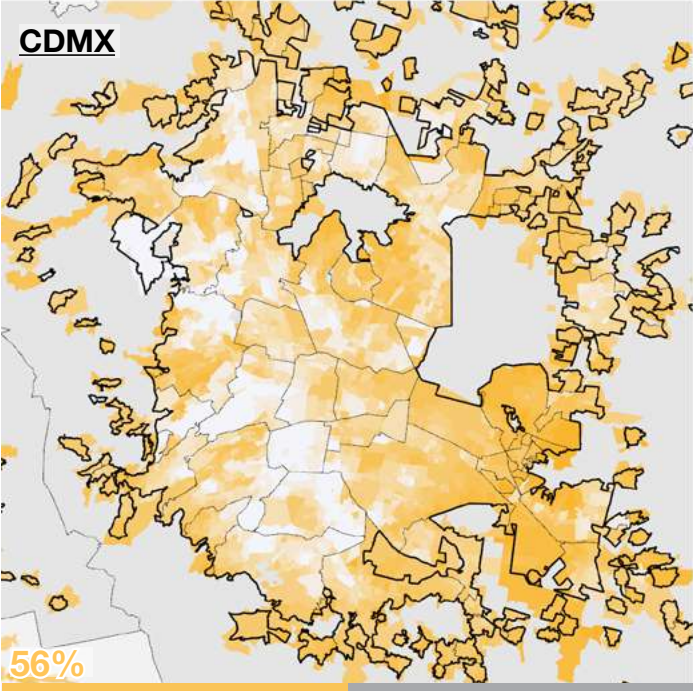
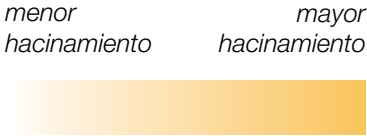


Fuente: Elaboración propia con datos de la ENDIREH, 2021

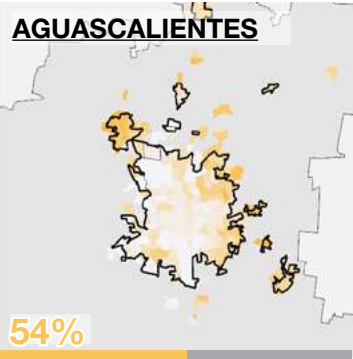
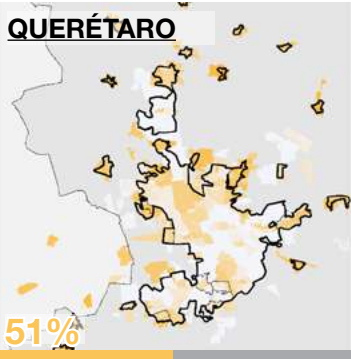
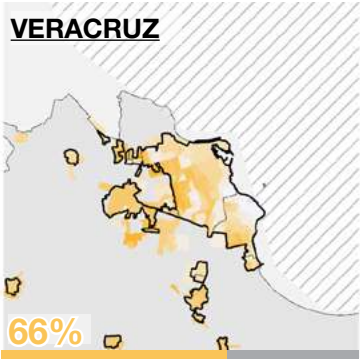
15 Castañeda, I. (25 de Noviembre 2019). La calle y el transporte público como espacios libres de violencias contra las mujeres. <https://wrimexico.org/bloga/la-calle-y-el-transporte-p%C3%BAblico-como-espacios-libres-de-violencias-contra-las-mujeres#:~:text=La%20Encuesta%20Nacional%20sobre%20la,Quer%C3%A9taro%2C%20con%20el%2051.8%25>  
16 INEGI (2016). Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH).

Asentamientos Precarios

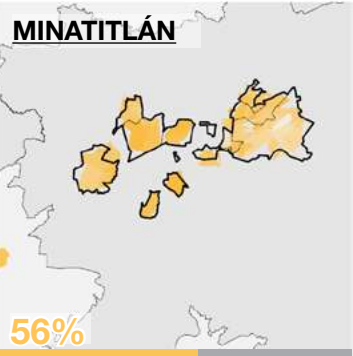
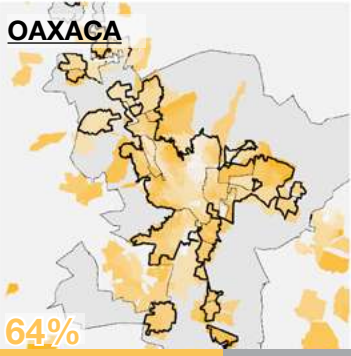
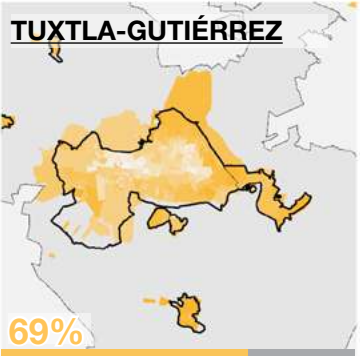
CONAPO - Índice de Marginación 2020 - Con base en el Censo de Población y Vivienda 2020 - Permite diferenciar localidades del país según el impacto global de las carencias que padece la población



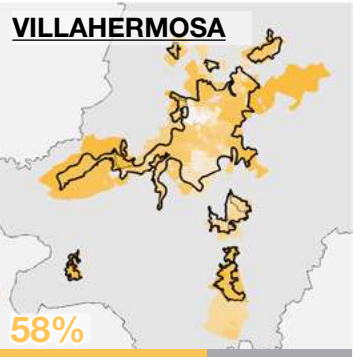
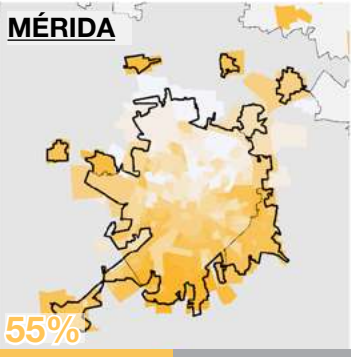
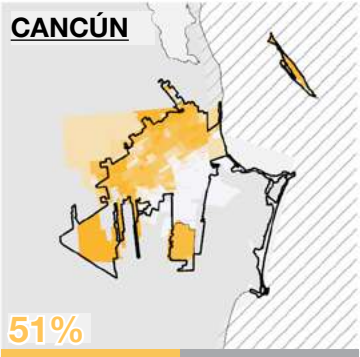
1 **CENTRO**  
Eje Transversal



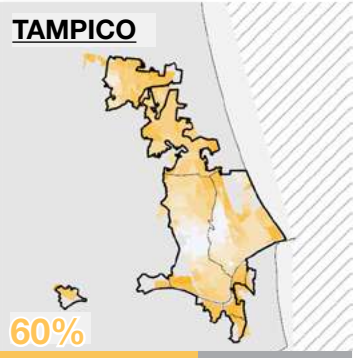
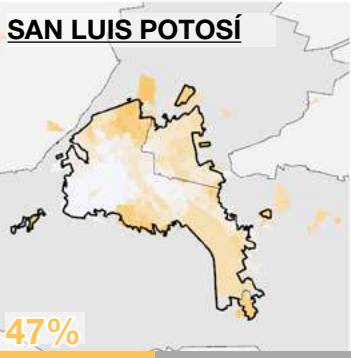
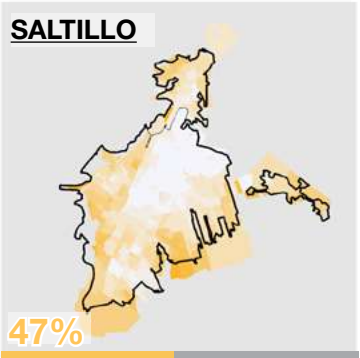
2 **SUR**  
Itsmo



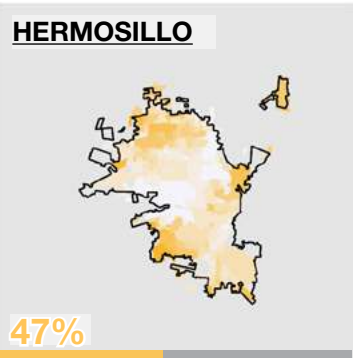
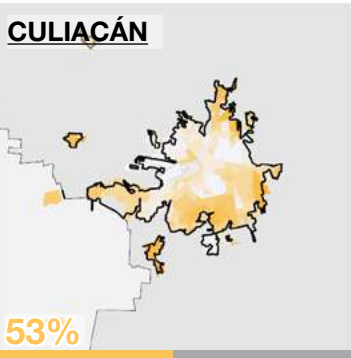
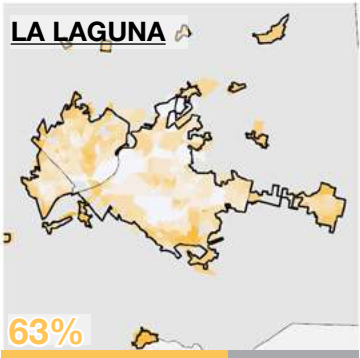
3 **SURESTE**  
Península



4 **NORESTE**  
Golfo de Mexico



5 **NOROESTE**  
Pacífico



31%

Déficit de vivienda cuanti-  
cualitativo

### 2.3.4 EC3. Ausencia de mecanismos para prevenir el aumento del número de familias viviendo en situación de informalidad y de reducción del número de asentamientos precarios

México es la segunda economía más importante de América Latina y la 15° a nivel mundial<sup>17</sup>. Sin embargo, en cuestiones de desigualdad social, el panorama no es demasiado prometedor. Cifras del Centro de Estudios Espinosa Yglesias (CEEY) muestran que la movilidad social de México<sup>18</sup> es crítica, pues 7 de cada 10 habitantes que nacen en la pobreza, permanecerán en esta condición a lo largo de su vida. Únicamente el 3% de las personas que nacieron en la base de la escala económica, podrán ascender. En contraparte, el 57% que nace en hogares ricos, mantendrán esta condición el resto de sus vidas<sup>19</sup>.

Este informe indica que, entre las regiones de México, el panorama es aún más marcado. En el norte del país, 25 de cada 100 personas que nacieron en los estratos más bajos de la escala económica permanecerán en la misma condición, mientras que, en el sur, esta cifra aumenta a un 67%. De manera que con estos datos se hace evidente la diferencia entre regiones. El nivel de ingresos es un indicador importante para explicar la desigualdad. Según la ENEIGH, Chiapas reportó un ingreso trimestral por hogares de \$33.261, mientras que Baja California es el estado con más ingreso promedio con \$91.417, es decir la diferencia entre regiones es de un 64% más en los ingresos.

La actual forma espacial de las ciudades en México no fomenta la habitabilidad y la inclusión social. En México, la urbanización de la periferia de las ciudades se relaciona en buena medida con la localización inadecuada y dispersa de la oferta habitacional, tanto de aquella que es financiada por Organismos Nacionales de Vivienda (ONAVIS) como por el surgimiento de los asentamientos precarios de autoconstrucción.

La construcción de viviendas localizadas en las periferias dificulta técnica y financieramente la provisión de infraestructura, equipamientos y servicios públicos (Davis et al., 2016), situación que repercute sobre los recursos municipales (Kim y Zangerling, 2016). Desde 2014, sólo el 8% de las viviendas construidas con financiamiento público se ubicaron en zonas urbanas consolidadas, mientras que el 26,9% se edificó en zonas de mediana consolidación y el 65,1%, en zonas periféricas dispersas y alejadas de fuentes de empleo, servicios de salud, escuelas, guarderías y otros servicios e instalaciones sociales (ONU Hábitat, 2018).

17 Banco Mundial. Ranking, actualización Abril, 2023. <https://www.bancomundial.org/es/country/mexico/overview#:~:text=Con%20una%20poblaci%C3%B3n%20de%20casi,la%20segunda%20de%20Am%C3%A9rica%20Latina.>

18 La movilidad social se entiende como el movimiento de las personas de un nivel socioeconómico a otro.

19 Centro de Estudios Espinosa Yglesias, Informe de Movilidad Social en México 2019 (Ciudad de México: CEEY Editorial, 2019). <https://ceey.org.mx/wp-content/uploads/2019/05/Informe-Movilidad-Social-en-M%C3%A9xico-2019..pdf>

Por otro lado, la desaparecida Comisión para la Regularización de la Tenencia de la Tierra (Corett), hoy Instituto Nacional del Suelo Sustentable (INSUS), estimó que cada año, a nivel nacional, 90.000 hogares se asientan de manera irregular en zonas no aptas para el desarrollo urbano (SEDATU, 2014), donde los costos de introducción de servicios son entre dos y tres veces mayores en comparación con zonas intraurbanas (ONU Hábitat, 2016a) y en donde, en muchas ocasiones, se atenta contra la sostenibilidad medioambiental al urbanizar zonas de alto valor ecológico<sup>20</sup>.

En México, los procesos de segregación socioespacial se manifiestan en la concentración residencial de la población de altos ingresos en zonas consolidadas de las ciudades y en la simultánea localización de los sectores de más bajo ingreso en las periferias, donde se concentran desventajas socioeconómicas (Rubalcava y Schteingart, 2000; Monkkonen, 2011). Estos procesos son todavía más marcados en ciudades de mayor tamaño poblacional y superficie urbana (Monkkonen, 2012), en las que se observa un fenómeno de expansión urbana más acelerado<sup>21</sup>.

El patrón territorial expansivo prevalece en las ciudades del país, donde los asentamientos informales ocupan suelos periurbanos ante la falta de oferta de suelo habitacional bien localizado. Esta forma de ocupación trae diversos retos como: incrementos en (i) las distancias, tiempos y costos de los trayectos urbanos; (ii) la inversión gubernamental para la dotación urbana de las periferias, (iii) la inversión para lograr mayor conectividad espacial, (iv) las afectaciones al medio ambiente y (v) la inequidad y desigualdad socioeconómica.

Según la organización no gubernamental Techo México, la carencia de políticas públicas dirigidas a este sector, se debe a la falta de información oficial con respecto a cuántos asentamientos informales existen en el país, cuánta gente habita en ellos, en qué condiciones viven y si tienen acceso a los servicios básicos, lo que invisibiliza la situación actual de esta población. Así lo aseguró esta organización en la demanda de amparo presentada en el 2018 en contra del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

### 2.3.5 EC4. Carencia de mecanismos para recibir flujos migratorios y articular adecuadamente los nuevos habitantes

De acuerdo con la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), México se ha ido consolidando como un país de destino. Cabe destacar su rol de tránsito, destino y origen para migrantes y refugiados que cruzan su frontera sur. Es el principal punto de partida para quienes buscan llegar a Estados Unidos y Canadá y recibe a migrantes de retorno, en su mayoría procedentes de Estados Unidos. Entre 2000 y 2020, la población inmigrante aumentó en un 123%. El total de inmigrantes al 2020 bordeaba 1,2 millones y las entidades federativas que más inmigrantes internacionales concentran

En el 2020, la inmigración en México alcanzó un récord de

1,2 M

de personas

Fuente: OIM, 2022

20 ONU Hábitat, INFONAVIT. (2019). Reporte Nacional de Prosperidad Urbana en México: Índice de las Ciudades Prósperas (CPI). México: ONU Hábitat. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/herramientas/cpi>

21 ONU Hábitat, INFONAVIT. (2019). Reporte Nacional de Prosperidad Urbana en México: Índice de las Ciudades Prósperas (CPI). México: ONU Hábitat. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/herramientas/cpi>

son: Baja California (13%), Ciudad de México (9%), Chihuahua (8%), Jalisco (8%) y Tamaulipas (6%), según los datos censales. Por otro lado, las principales 5 entidades federativas donde se registraron eventos totales acumulados en 2022 son: Chiapas, Tabasco, Baja California, Veracruz y Coahuila<sup>22</sup>.



| Estado de México<br>(Entidad Federativa) | Total   | %<br>del total | % cambio<br>vs. 2021 |
|------------------------------------------|---------|----------------|----------------------|
| Chiapas                                  | 152.469 | 34%            | +99%                 |
| Tabasco                                  | 48.372  | 11%            | +7%                  |
| Baja California                          | 44.441  | 10%            | +43%                 |
| Veracruz                                 | 35.354  | 8%             | +6%                  |
| Coahuila                                 | 34.673  | 8%             | +99%                 |

Fuente: OIM (2022). Perfil Migratorio de México. Boletín Anual 2022

Las condiciones de vivienda son uno de los aspectos más preocupantes de la inclusión socioeconómica de los inmigrantes. Desde la perspectiva del derecho a la vivienda adecuada para migrantes en ciudades destino, un dato especialmente preocupante es el elevado peso relativo de los migrantes en las urbanizaciones populares de origen informal. De hecho, una barrera importante para el inmigrante al momento de acceder a una vivienda digna es la dificultad que presenta por no disponer de información sobre el funcionamiento del mercado de alquiler local y de las alternativas que tiene como inmigrante para acceder a él<sup>23</sup>.

De acuerdo con Barja y Tlali (2017), el tiempo de estancia en México marca vertientes distintas para el acceso a la vivienda. En el caso de las

mujeres con permanencia menor a un año en Ciudad de México, existen albergues y organizaciones de apoyo. En particular los espacios de acogida especializados para mujeres y sus familias, son altamente valorados por la posibilidad de mantenerse unidos como núcleo familiar. Una vez que las familias logran resolver sus procesos migratorios, suelen mudarse al Estado de México debido a que la Ciudad de México presenta el inconveniente de los elevados precios en el acceso a la vivienda. En cuanto a las estancias de largo plazo en el país, los autores identificaron que el acceso a la vivienda presenta varios inconvenientes, a menos que el migrante viva con una familia mexicana. Particularmente, las mujeres extranjeras que no conviven con un mexicano tienen que pagar altos costos por el alquiler. Esto complejiza su situación, llevando a condiciones poco dignas o de hacinamiento, aún más cuando se tiene varios hijos. Por otro lado, el estudio de Barja y Tlali confirmó que ninguna mujer entrevistada tenía conocimiento de algún programa de vivienda del cual pudiera beneficiarse en la CDMX<sup>24</sup>.

Ciudad Juárez se ha convertido en una de las urbes del norte mexicano con mayor presencia de migrantes debido a su cercanía con la frontera norte. El fenómeno se ha intensificado después de que el gobierno de los Estados Unidos endureciera su postura frente a la inmigración ilegal y optara por aplicar el Título 42 (una antigua disposición legal que permite al país deportar inmediatamente a personas indocumentadas). Además, el gobierno de los Estados Unidos está exigiendo a los migrantes que pidan asilo desde los países por los que transitan, lo que ha dejado a muchos, provenientes de Centro y Sudamérica, varados en Ciudad Juárez a la espera de dicho trámite<sup>25</sup>. De acuerdo con Castillo (2020), las políticas migratorias del gobierno de México han ido cambiando particularmente en su frontera sur con Guatemala. Debido a las configuraciones geopolíticas, se ha tendido hacia diversos procesos de securitización, militarización de las fronteras y la creciente criminalización de los migrantes irregulares.

De acuerdo a los datos del Banco de México, en 2022, México fue el segundo país receptor de remesas a nivel mundial<sup>26</sup>, con más de 58 mil millones de dólares recibidos; esto representó un aumento del 13,4% respecto del año anterior<sup>27</sup>. Para el país, esta posición ha sido considerada como favorecedora del desarrollo, ya que se piensa que dicho recurso puede elevar el ingreso familiar, ayudar a disminuir los niveles de pobreza y contribuir al aumento de la demanda y la inversión en actividades productivas y, por lo tanto, al desarrollo económico a nivel local y regional<sup>28</sup>. Más específicamente, de

24 Barja, J., & Tlali, V. (2017). "¡Lo que no tenemos y necesitamos se llama inclusión!" Diagnóstico interseccional sobre la situación y necesidades de mujeres; niñas, niños y adolescentes; y personas LGBTTTI migrantes y sujetas de protección internacional en la Ciudad de México <https://sinfronteras.org.mx/wp-content/uploads/2018/12/Diagnostico-sin-marcas.pdf>

25 Ego Aguirre, J. P. (2023, March 29). Tragedia en centro de migrantes en México reaviva debate por crisis en frontera con EE.UU. 2023. <https://sinfronteras.org.mx/tragedia-en-centro-de-migrantes-en-mexico-reaviva-debate-por-crisis-en-frontera-con-ee-uu-el-mercurio-chile-29-de-marzo-de-2023/>

26 Forbes, (2023, 1 febrero) México se convirtió en el segundo receptor de remesas más grande del mundo en 2022. 2023. <https://www.forbes.com.mx/mexico-se-convirtio-en-el-segundo-receptor-de-remesas-mas-grande-del-mundo-en-2022/>

27 CONAPO, (2023) Las remesas recibidas en México con respecto a la economía Estadounidense, <https://www.gob.mx/conapo/documentos/las-remesas-recibidas-en-mexico-en-relacion-con-la-economia-es-tadounidense>

28 Pardo-Montaño, Ana M., Salinas-Arreortua, Luis A. "¿Remesas para el desarrollo? Elementos determinantes de la recepción de remesas en la Zona Metropolitana del Valle de México", Revista Geográfica Venezolana

22 OIM (2022). Perfil Migratorio de México. Boletín Anual 2022, en <https://mexico.iom.int/sites/g/files/tmzb-dl1686/files/documents/2023-03/Perfil%20Migratorio-%20Boletin%20Anual%202022%20%283%29.pdf>

23 Vera & Adler (2020). Inmigrando: Fortalecer ciudades destino: Tomo 1. <http://dx.doi.org/10.18235/0002267>

acuerdo con el Sistema de Información Económica del Banco de México las cinco entidades federativas que más perciben remesas son Jalisco (5.403,6 millones de dólares), Michoacán (5.287 millones de dólares), Guanajuato (5.059,9 millones de dólares), Estado de México (3.516,1 millones de dólares), Morelia (295,1 millones de dólares) y Ciudad de México (3.155,8 millones de dólares)<sup>29</sup>.

Además de su condición de migrante, entre los flujos migratorios se ha identificado un número importante de población en situaciones adicionales de vulnerabilidad, incluyendo mujeres (embarazadas y lactantes); niñas, niños, y adolescentes (NNA), incluidos NNA no acompañados; personas indígenas; personas con algún tipo de discapacidad y enfermedades crónicas. Particularmente, durante el año 2022 en México se registraron 70.019 eventos de NNAs en situación migratoria irregular<sup>30</sup>. Buena parte de los estudios sobre migración en y hasta México subraya la vulnerabilidad de los migrantes durante sus largas y peligrosas travesías, y hacen referencia a la explotación y los actos de violencia que sufren, que son especialmente perpetrados contra las mujeres<sup>31</sup>. De manera particular, los centroamericanos, en su camino hacia México, experimentan desde robo de dinero y despojo de posesiones, hasta eventos más graves que ponen en riesgo su vida. En 2014 se registraron 307 migrantes fallecidos en la frontera México-Estados Unidos y este número aumentó a 402 en 2016<sup>32</sup>. Complejizando la particular vulnerabilidad de las mujeres migrantes una vez que han llegado a la ciudad de destino, según datos de la ONG Sin Fronteras, el maltrato a aquellas en situación de irregularidad es ejercido mayoritariamente por sus cohabitantes, quienes recurren a amenazas de denunciar su situación de irregularidad<sup>33</sup>.

Finalmente, la vulnerabilidad de los migrantes es una condición latente en varias ciudades mexicanas de frontera, donde la crisis migratoria continúa en aumento. Por ejemplo, en Ciudad Juárez, a inicio de 2023, al menos 40 personas murieron y varias decenas quedaron heridas debido a un incendio ocurrido en un centro de detención de migrantes, donde se alojaban personas originarias de Centro y Sudamérica. Días antes del incendio en Ciudad Juárez, las autoridades sacaron de las calles a muchos vendedores ambulantes, principalmente extranjeros. Por otro lado, los centros de internamiento de migrantes han sido escenario de constantes disturbios en México. En octubre de 2022, ciudadanos venezolanos se amotinaron en un centro de Tijuana y en noviembre ocurrió un episodio similar en Tapachula, cerca de Guatemala. A raíz de esto, más de 30 organizaciones civiles emitieron un comunicado en el que denunciaban la creciente criminalización de los migrantes en Ciudad Juárez. La ONG Sin Fronteras afirma que el sistema que maneja los centros

de migrantes en México está colapsado, existe hacinamiento y más que espacios seguros, se han convertido en verdaderas “cárceles”<sup>34</sup>.

**Recomendaciones vinculadas con la sostenibilidad social:**

Priorizar la educación, el empleo, la salud, la seguridad y la recreación como áreas clave de enfoque, aunado a la integración de la perspectiva de género como parte de los ejes fundamentales de programas de inversión en el territorio.

Fomentar la participación comunitaria en las diferentes etapas de los procesos de inversión en el territorio; desde la identificación de necesidades específicas y en la toma de decisiones, hasta la implementación y monitoreo de programas y proyectos.

Desarrollar modelos alternativos de provisión de suelo para personas de menores ingresos, apoyando la constitución de modelos cooperativos para la administración de lotes con ubicación estratégica y servicios públicos integrados.

na, (Ciudad de México, 2016) 394-413.

29 Banco de México (2023) Sistema de Información Económica, (CA79) -Remesas por entidad federativa, <https://www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?accion=consultarCuadroAnalitico&idCuadro=CA79>

30 OIM (2022). Perfil Migratorio de México. Boletín Anual 2022, en <https://mexico.iom.int/sites/g/files/tmzb-dl1686/files/documents/2023-03/Perfil%20Migratorio-%20Boletin%20Anual%202022%20%283%29.pdf>

31 Vera, F., Adler, V. (2020). Inmigrando: Fortalecer ciudades destino. Washington DC: BID.

32 Castillo, G. (2020). Migración forzada y procesos de violencia: Los migrantes centroamericanos en su paso por México. Revista Española de Educación Comparada.

33 Sin Fronteras, I. A. P. (2004). Violencia y Mujeres migrantes en México. Instituto Nacional de las Mujeres. <https://sinfronteras.org.mx/wp-content/uploads/2018/12/Violencia-y-mujeres-migrantes-en-M%C3%A9xico.-Sin-Fronteras-I.A.P.-Agosto-de-2004.-1.pdf>

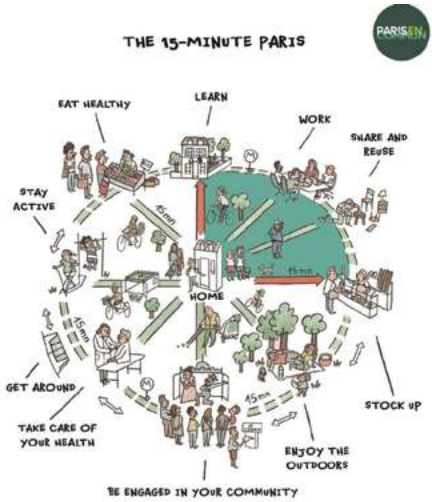
34 Castillo, G. (2020). Migración forzada y procesos de violencia: Los migrantes centroamericanos en su paso por México. Revista Española de Educación Comparada.

# R07 Evaluación y optimización del Programa de Mejoramiento Urbano de SEDATU

El Programa de Mejoramiento Urbano (PMU) de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU)<sup>1</sup> ha desempeñado un papel crucial en el desarrollo y la rehabilitación integral de equipamientos a lo largo de las ciudades de México. Para asegurar su continuación y expansión, se plantea la evaluación, optimización y monitoreo de los resultados generados por el PMU, integrados en la consolidación de una infraestructura actualizada de datos urbanos a nivel nacional. La evaluación propuesta busca cuantificar de manera efectiva los beneficios que el PMU ha brindado a las comunidades beneficiadas. A la fecha, la SEDATU ha construido más de 700 proyectos en zonas marginales. Se propone la evaluación de impactos y beneficios del PMU, así como la recopilación de lecciones aprendidas. A partir de ello, se identificarán áreas de oportunidad para mejorar el programa y se pondrán medidas complementarias fundamentadas en procesos continuos de participación, retroalimentación y consulta representativa a los diferentes actores de las áreas de estudio. Se llevarán a cabo estudios de casos específicos para recopilar testimonios, identificar buenas prácticas y destacar oportunidades de mejora. Además, se contempla la creación de un sistema de operación y mantenimiento de los espacios rehabilitados para asegurar su funcionalidad a largo plazo. La primera etapa estratégica se centrará en la evaluación del programa mediante un conjunto de indicadores cuantitativos y cualitativos. La segunda etapa involucra la optimización y retroalimentación del PMU. Finalmente, se prevé la instauración de un sistema de monitoreo, operación y mantenimiento destinado a los municipios que han participado en el programa. Esta propuesta no solo garantizará la continuidad de las inversiones en equipamientos ya realizadas, sino que también permitirá optimizar la asignación de recursos y generar otras mejoras, consolidando así al PMU como el programa más ambicioso implementado por SEDATU en los últimos años.

<sup>1</sup> Gobierno de México (s.f.). Programa de Mejoramiento Urbano (PMU) "Mi México Late". Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu). <https://mimexicolate.gob.mx/>

## TERCER DESAFÍO PRECEDENTE 1



# Modelo de ciudades de 15 minutos

Desarrollado por el urbanista colombiano Carlos Moreno, se basa en la creación de nodos urbanos que ofrecen acceso a servicios esenciales en un radio de 15 minutos a pie o en bicicleta desde cualquier punto de la ciudad.<sup>1</sup> Busca el mejoramiento de la calidad de vida urbana, fundamentado en la proximidad a los equipamientos, diversidad y densidad de usos y usuarios, y rentabilidad para sus habitantes. Adicionalmente, este enfoque busca reducir la dependencia de los vehículos motorizados, mejorando las condiciones ambientales del entorno, al mismo tiempo que optimiza el uso y acceso al equipamiento público. Entre 2016 y 2019, la ciudad de Barcelona implementó un modelo llamado “supermanzanas”<sup>2</sup>, transformando la movilidad y configuración espacial de manzanas adyacentes en etapas. El resultado fue un aumento significativo en el espacio público dedicado a peatones, ciclistas, árboles y áreas de convivencia, así como la reducción del tráfico en un 58%.



UBICACIÓN  
**Barcelona**  
**ESPAÑA**

**58%**

REDUCCIÓN DE TRÁFICO

<sup>1</sup> Moreno, C. (2020, October). The 15-minute city [Video]. Countdown. TED Conferences. [https://www.ted.com/talks/carlos\\_moreno\\_the\\_15\\_minute\\_city](https://www.ted.com/talks/carlos_moreno_the_15_minute_city)

<sup>2</sup> Ajuntament de Barcelona (s.f.). Superilles. Programa Supermanzanas de Barcelona. <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/>



# Programa Obligatorio de Vivienda Inclusiva

El MIH (Mandatory Inclusionary Housing), lanzado en 2016, es un programa de vivienda asequible desarrollado por el Department of City Planning y el Department of Housing Preservation and Development para abordar la escasez de viviendas asequibles. Este programa establece requisitos legales que obligan a los desarrolladores de proyectos inmobiliarios a reservar un porcentaje específico de unidades para viviendas asequibles o a financiar proyectos de viviendas asequibles en otros lugares como condición para obtener permisos de construcción. Los desarrolladores pueden cumplir construyendo estas unidades asequibles en el proyecto o contribuyendo económicamente a un fondo de viviendas asequibles. El objetivo es aumentar la disponibilidad de viviendas asequibles en áreas escasas y costosas, manteniendo la diversidad socioeconómica y brindando opciones de vivienda para personas de bajos y medianos ingresos. La aplicación del programa varía según la ubicación y las políticas locales, lo que permite adaptarse a las necesidades específicas de cada comunidad.



UBICACIÓN

Nueva York  
EEUU

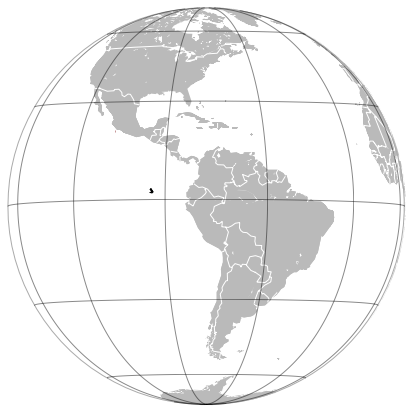
%

DE VIVIENDA ASEQUIBLE



# Programa de Presupuestos Participativos

Desde sus orígenes en las ciudades brasileñas bajo la gestión del Partido del Trabajo (1989), el presupuesto participativo surge como una de las innovaciones en gestión democrática de la ciudad con mayor replicabilidad a nivel mundial. En el contexto de ciudades mexicanas, y contemplado por la Ley de Participación Ciudadana, es un mecanismo que habilita la participación activa de residentes en asambleas e iniciativas para determinar el destino de un porcentaje del presupuesto municipal, que conlleva a un mayor rol en la transformación de sus comunidades, hacia una gestión conjunta y alternativa al centralismo autoritario. Actualmente, zonas metropolitanas principales del país como Monterrey, Guadalajara y la Ciudad de México, cuentan con programas de consulta y gestión ciudadana que han resultado en programas y proyectos locales claves de infraestructura pública, que aplicados en otras localidades estratégicas en el país y extendiendo su alcance a programas federales, pueden revelar acciones prioritarias a nivel nacional.



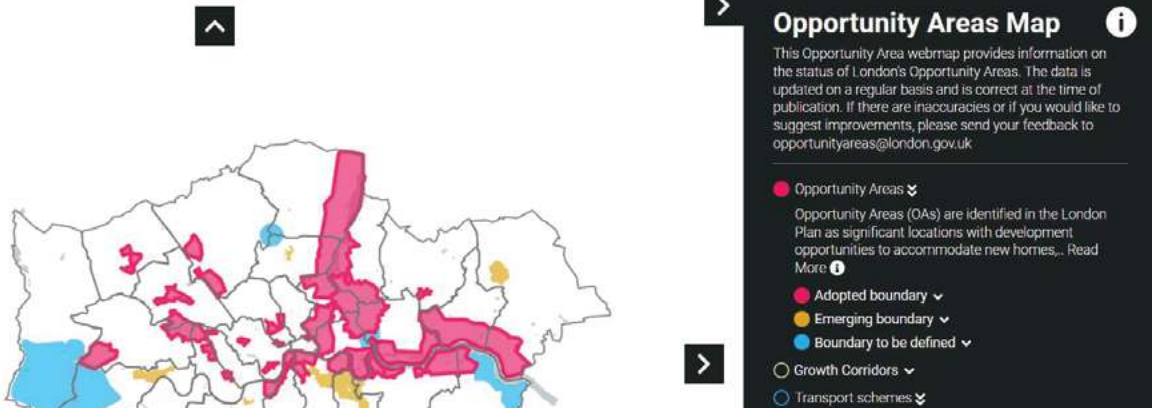
1989

ORIGENES EN BRAZIL

# R08 Implementación de estrategias integrales de infraestructura y programas de asistencia prioritaria y protección a grupos vulnerables

Se propone la priorización de inversiones en infraestructura y programas en los estados con mayor densidad urbana, los más altos índices de violencia y desigualdad social: Guanajuato, Baja California, Estado de México, Michoacán, Jalisco, Chihuahua, Chiapas, Puebla, Oaxaca y Guerrero (SSPC, 2023 y CONEVAL, 2020). Esta estrategia multidimensional, con un enfoque prioritario a grupos vulnerables incluyendo mujeres, niños y adultos mayores, abordaría algunos de los desafíos en el desarrollo y rehabilitación de viviendas en conjunto con la infraestructura básica, promoviendo la garantía de servicios esenciales como agua, drenaje, electricidad y acceso a internet. Además, se identificarían escenarios para la creación de espacios públicos multifuncionales y equipamientos estratégicamente vinculados al desarrollo comunitario, incluyendo centralidades económicas y apoyo a las pequeñas y medianas empresas (PYMES), con el fin de estimular la economía local y mejorar las oportunidades de movilidad social. Otro componente clave de las estrategias se centrará en la movilidad universal y sostenible, mejorando el acceso al transporte público multimodal, facilitando la conectividad entre los nodos de empleo y vivienda. Por último, la coordinación efectiva entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), otras entidades federales, gobiernos estatales, municipales y otros aliados estratégicos será esencial para respaldar la ejecución de los programas y proyectos, identificando y diversificando de financiamiento, incluyendo colaboraciones público-privadas. Esta estrategia representa un compromiso integral con la mejora sustancial de la vida en las zonas urbanas más necesitadas del país y tiene el potencial de generar un impacto transformador en la manera en la que los habitantes contribuyen y se benefician de los sistemas urbanos y la infraestructura pública.

## TERCER DESAFÍO PRECEDENTE 4



## Áreas de Oportunidad y Zonas de Vivienda

La Greater London Authority (GLA) establece las Opportunity Areas (OAs) [Áreas de oportunidad] en el London Plan<sup>1</sup> como zonas estratégicas con capacidad para desarrollar nuevas viviendas, generar oportunidades de empleo e implementar diferentes tipos de infraestructura. El plan identifica 47 áreas de oportunidad con terrenos urbanizables adecuados en todo Londres con el fin de satisfacer la necesidad de vivienda. El objetivo es construir 75 mil viviendas y crear 150 mil empleos en la próxima década. Para facilitar este proceso, la estrategia de vivienda del alcalde incluye 30 zonas de viviendas, respaldadas por 600 millones de libras de financiamiento del alcalde y del gobierno. Esto permite que las autoridades locales identifiquen y acondicionan terrenos baldíos, eliminen restricciones de planificación innecesarias y colaboren con promotores o asociaciones de vivienda para construir viviendas<sup>2</sup>.



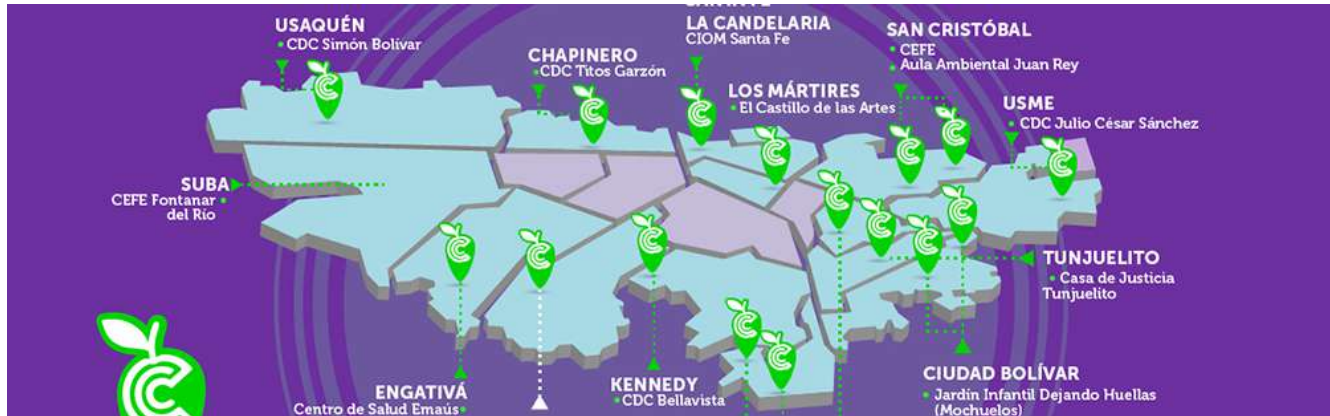
UBICACIÓN  
**Londres**  
**REINO UNIDO**

**600M**

DE LIBRAS DE  
FINANCIAMIENTO

<sup>1</sup> Mayor of London (n/d). London's Opportunity Areas. London Plan. Greater London Authority. <https://www.london.gov.uk/programmes-strategies/plan-ning/implementing-london-plan/londons-opportunity-areas>

<sup>2</sup> Mayor of London (n/d). Housing Zones. Greater London Authority. <https://www.london.gov.uk/programmes-strategies/hous-ing-and-land/increasing-housing-supply/housing-zones>



## Manzanas del Cuidado

El programa de manzanas del cuidado se lanzó en octubre de 2020 en Bogotá y forma parte del sistema distrital de cuidado de la ciudad. El programa consiste en el establecimiento de áreas de la ciudad que concentran infraestructura y servicios para atender a las mujeres que interrumpieron sus metas y objetivos personales por labores de cuidado. Según la Encuesta Nacional del Uso del Tiempo (ENUT) del 2017, sólo en Bogotá, 9 de cada 10 mujeres realizan trabajos de cuidado no remunerados, mientras que sólo 6 de cada 10 hombres lo hacen. En estas áreas, las mujeres desarrollan diferentes actividades como estudiar, emprender, emplearse, descansar, ejercitarse, recibir orientación, asesoría jurídica y psicológica, y hasta lavar su ropa y la de su familia en lavanderías comunitarias. Actualmente se han abierto 17 Manzanas del cuidado en toda la ciudad de Bogotá.



UBICACIÓN  
**Bogotá**  
**COLOMBIA**

**9/10**

MUJERES REALIZAN TRABAJOS  
DE CUIDADO NO REMUNERADOS



## Lugares Amigables para la Primera Infancia (LAPIS)

En 2022, los Lugares Amigables para la Primera Infancia (LAPIS), colaboración entre la Fundación Femsa y la Fundación Placemaking en el Estado de México, se centró en la creación de espacios públicos diseñados para la primera infancia, promoviendo un entorno saludable y experiencias positivas durante los primeros años de vida. El proceso de diseño es participativo, involucrando las ideas de niños de 0 a 6 años. Se inauguraron 30 LAPIS en 14 estados de México, abarcando cruces peatonales seguros, parques, plazas y áreas de juegos en escuelas. La metodología Placemaking se utiliza en definir el lugar de intervención, evaluar el espacio, plantear una visión y generar a corto plazo. Esta iniciativa busca crear un entorno enriquecedor para los niños, involucrando su participación activa en el diseño y contribuyendo a comunidades más seguras y sostenibles. De igual manera, este caso de estudio puede ser abordado desde la perspectiva de género, como madres y cuidadoras principales; se pueden beneficiar de la creación de LAPIS en sus comunidades como centros de apoyo<sup>1</sup>.



UBICACIÓN  
**MÉXICO**

**30**

LAPIS EN 14 ESTADOS

<sup>1</sup> LAPIS (s.f.). Fundación Femsa. <https://fundacionfemsa.org/el-espacio-escolar-transforma-las-infancias-lapis-oxoxo-sureste-placemaking-fundacion-femsa/>

## R09 Desarrollo de un sistema de mapeo, evaluación, y respuesta a las necesidades en las rutas y áreas migratorias del país

El incremento de la migración desde Centroamérica hacia México y Norteamérica representa un reto significativo para la gestión pública del país. Para abordar eficazmente este fenómeno, se propone el desarrollo de un sistema de mapeo y evaluación de necesidades en las rutas migratorias a lo largo del territorio nacional, priorizando acciones en áreas estratégicas de flujo, estancia temporal y permanente. Esta evaluación implicaría identificar y reevaluar los patrones y rutas de movilidad de migrantes en el país, junto con las necesidades de estos grupos en distintas etapas de su travesía para la asignación eficiente de recursos y esfuerzos.

La primera acción contempla el desarrollo de un sistema y una metodología integrada para recopilar y analizar la información, diseñados por un equipo técnico interdisciplinario y actores claves en la región. En una segunda etapa se establecerá un comité de coordinación compuesto por gobiernos municipales, agencias federales y ONGs relevantes para supervisar y facilitar la recopilación de datos y el desarrollo de políticas y respuestas en base a los mismos. Posteriormente, se creará una fase piloto en la cual se seleccionarán una o dos regiones prioritarias para la implementación de programas y proyectos. A partir de ello, se propone la etapa de monitoreo y ajustes, en donde se recolectarán datos y se harán ajustes al sistema, según los hallazgos, para diseñar un proceso que pueda ser replicado a escala nacional. Después de la fase piloto y su respectiva evaluación, se generará un plan de acción específico para abordar las necesidades de la población migrante en las ciudades de las rutas migratorias, en alianza con actores a diferentes escalas dentro y fuera del territorio nacional.

## TERCER DESAFÍO PRECEDENTE 7

### ¿Sabías que...?

>> Dicha Ley habla sobre:

- a) Personas de comunidades de distinto origen nacional
- b) Huéspedes
- c) Migrantes y
- d) Familiares del migrante



## Ley de Interculturalidad, Atención a Migrantes y Movilidad Humana



Aprobado en la CDMX, en 2011, es un proyecto alternativo e integral en la atención, inserción y protección de las personas migrantes dentro de la ciudad, tomando en cuenta tanto la inmigración a largo plazo, la población de tránsito y el retorno migratorio. La ley amplía el acceso a servicios e inclusión de grupos cuya situación se considera como potencialmente vulnerable. Entre los programas que se desarrollaron como parte de esta iniciativa está el registro y la expedición de tarjetas credenciales de “huésped de la ciudad”. Asimismo, varios programas sociales, de salud y educación fueron incluidos en la ley, y también se buscó mejorar las condiciones de envío de remesas a través de una “Tarjeta Migrante”. Para la atención a las familias migrantes, el Centro de Atención a Migrantes y sus Familias (CAMyF) implementó convenios de colaboración con organizaciones de la sociedad civil, instancias del gobierno federal y alianzas interinstitucionales<sup>1</sup>.

UBICACIÓN  
CDMX  
MÉXICO

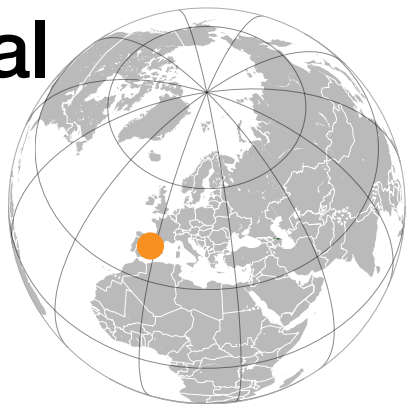
2011

AÑO DE APROBACIÓN

<sup>1</sup> Eguiluz, I., González Cornejo, A., & González Camacho, R. (2019). La ciudad intercultural. Panorama General sobre el proyecto de hospitalidad en la Ciudad de México. In L. Calderón (Ed.), Jurnal Penelitian Pendidikan Guru Sekolah Dasar. D.R. © Instituto de Investigaciones <https://sinfronteras.org.mx/wp-content/uploads/2019/11/La-Ciudad-Intercultural-Panorama-general-sobre-el-proyecto-de-hospitalidad-en-la-Ciudad-de-M%C3%A9xico-OK-9oct19.pdf>



# Plan de acción municipal de Protección a Migrantes Irregulares



El Ayuntamiento de Barcelona diseñó y aprobó un plan de acción que aborda las consecuencias negativas de la situación irregular de los inmigrantes, incluyendo el mercado laboral informal, la explotación de los trabajadores, la desconfianza en el acceso a las autoridades públicas por miedo a la deportación y la exclusión social vinculada a la irregularidad. Las acciones del plan incluyen garantías al acceso a servicios municipales para los inmigrantes irregulares, acceso a instalaciones para el aprendizaje del idioma local, mayor información y apoyo legal. Se ha prestado especial atención a los inmigrantes irregulares y a aquellos en condiciones laborales precarias, principalmente a quienes realizan trabajo doméstico y de cuidados. Existe una estrecha colaboración con Barcelona Activa, la agencia de empleo de la ciudad. Esto habilitó el acceso a programas de formación profesional financiados municipalmente y la licitación municipal específica para programas de inserción laboral de 12 meses para inmigrantes irregulares<sup>1</sup>.

UBICACIÓN  
**Barcelona**  
**ESPAÑA**

**12**

**MESES EN UN PROGRAMA DE INSERCIÓN LABORAL**

<sup>1</sup> [https://read.oecd-ilibrary.org/social-issues-migration-health/working-together-for-local-integration-of-migrants-and-refugees-in-barcelona\\_9789264304062-en#page61](https://read.oecd-ilibrary.org/social-issues-migration-health/working-together-for-local-integration-of-migrants-and-refugees-in-barcelona_9789264304062-en#page61)



# Programa de Acceso a la Vivienda Adecuada



Altea presenta un ejemplo de mejores prácticas en el alojamiento para solicitantes de asilo y refugiados en la ciudad. La política implica un alojamiento descentralizado de los recién llegados en departamentos repartidos por toda la ciudad. La empresa de vivienda local Alteaer Baugesellschaft proporciona la mayoría de los pisos que el municipio alquila a la empresa local. Antes de que una nueva entidad (familia o persona) se mude a un piso, representantes de Alteaer Baugesellschaft o del ayuntamiento visitan a los vecinos para informarles y pedirles su apoyo para dar la bienvenida a la persona al barrio. Además, un representante presenta a los recién llegados a los vecinos cuando se mudan. Se ha demostrado que esta política facilita la integración de nuevos migrantes en el vecindario<sup>1</sup>.

UBICACIÓN  
**Altea**  
**ALEMANIA**

<sup>1</sup> [https://read.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/working-together-for-local-integration-of-migrants-and-refugees-in-altea/bl-ock-4-sectoral-policies-related-to-integration\\_9789264299320-10-en#page3](https://read.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/working-together-for-local-integration-of-migrants-and-refugees-in-altea/bl-ock-4-sectoral-policies-related-to-integration_9789264299320-10-en#page3)

# CONOCIMIENTO RELACIONADO AL TERCER DESAFÍO



[\(enlace\)](#)

## Informando lo informal: estrategias para generar información en asentamientos precarios

Autor: Acevedo, Paloma; Vera, Felipe; Zambrano-Barragán, Patricio; Poskus, Mariana A.; Alonso Pastor, Luis; Azcona, Ginnette; Babio, Guadalupe; Bazzucchi, Fabio; Bettencourt, Luis M. A.; Beukes, Anni; Bhatt, Antra; Duharte, Juan Pablo; Fortuny, Guillem; Fraser, Arabella; Gaarder, Marie Moland; Iruretagoyena, Maitane; Izquierdo, Leticia; Kallergis, Achilles; Larson, Kent; Lloyd, Scott; Rathinam, Francis; Ratti, Carlo; Sevtsuk, Andrés; Thissen, Paul; Wainer, Laura Sara

Año: 2021

La falta de datos en las áreas informales de las ciudades es una gran limitación para la gestión de políticas públicas, afectando a todos los ámbitos de la gestión, desde la capacidad de hacer un buen diagnóstico de los problemas en la población más vulnerable, hasta la evaluación de la efectividad de los programas de desarrollo. Esta monografía aborda esta problemática con el objetivo de servir como un manual que ofrezca alternativas de diferentes metodologías de recolección de información en áreas informales a los gestores de políticas públicas. Esto incluye desde las metodologías más tradicionales (encuesta de hogar) a las más innovadoras pasando por fuentes secundarias. La monografía abordará las ventajas e inconvenientes de cada metodología y se proveerán ejemplos de aplicaciones reales en todo el mundo con el objetivo de orientar a los gestores de políticas públicas o investigadores en elegir la mejor metodología aplicada a su contexto específico, mejorando así sus herramientas de gestión. La primera parte de la monografía discutirá distintas metodologías de levantamiento de información. La segunda parte realizará una valoración del estado de la información en la región (LAC). Por último, se discutirá distintas metodologías de levantamiento de información y se recogerá casos a lo largo de todo el mundo de la aplicación de distintas metodologías.



[\(enlace\)](#)

## Vivienda ¿Qué viene?: de pensar la unidad a construir la ciudad

Autor: Adler, Verónica; Vera, Felipe; Wainer, Laura Sara; Roquero, Pablo; Poskus, Mariana A.; Valenzuela, Luis; Letelier, Marcela; Olivares, Pablo; Treimun, John; Gamboa, Alexis; Canales, Karina; Guajardo, Javier; Libertun de Duren, Nora Ruth; Davis, Diane E.; Donovan, Michael G.; Claramunt Torche, Pauline

Año: 2020

Durante el siglo XX la población mundial se incrementó más que en ningún otro periodo de la historia: desde alrededor de 1.500 millones de personas en el 1900 hasta cerca de 7 mil millones hoy en día. Frente a estas cifras es imposible no pensar qué hemos hecho para alojar esta población o bien qué ha hecho toda esta gente para procurarse vivienda. Las cifras indican que, si bien hemos sido capaces de construir y cubrir ampliamente los déficits cuantitativos, hoy el gran desafío es mejorar cualitativamente el stock existente. El crecimiento poblacional continúa siendo efervescente —especialmente en geografías del Sur Global bajo condiciones económicas emergentes— y la pregunta sobre cómo explorar el potencial de la vivienda para transformar el tejido urbano es clave para construir mejores ciudades.

## Las ciudades como espacios de oportunidades para todos: Cómo construir espacios públicos para personas con discapacidad, niños y mayores

Autor: Libertun de Duren, Nora Ruth; Salazar, Juan Pablo; Duryea, Suzanne; Mastellaro, Catarina; Freeman, Lance; Pedraza, Lauramaría; Rodriguez Porcel, Manuel; Sandoval, Diana; Aguerre, José Agustín; Angius, Caroline; Ariza, María Camila; Artieda, Luis; Bonilla, Juan Pablo; Cabrol, Marcelo; Guerra, Vanessa; La Forge, Gordon; Chacón Martínez, Katherine; Mitchell, Ann; Pineda, Víctor; Pinzon Caicedo, Mariana; Poitier, Federico

Año: 2021

No es necesario justificar la construcción de ciudades que beneficien a todos sus usuarios. Construir ciudades teniendo en cuenta sólo las necesidades de una parte de sus residentes es lo que necesita justificación. Y, sin embargo, nos hemos acostumbrado a las ciudades donde los espacios públicos y los servicios están pensados, diseñados y contruidos ignorando las necesidades de personas con discapacidad, de niños pequeños y sus cuidadores, y de ancianos, limitando así su acceso. En este contexto, esta monografía tiene como objetivo promover prácticas de planificación urbana que puedan contribuir eficazmente a permitir a las personas con discapacidad, los niños y los ancianos el acceso a las oportunidades de trabajo, socialización y disfrute que ofrecen las ciudades. Es decir, accesos y sistemas diseñados con el propósito de facilitar el acceso de todas las personas a los parques, espacios públicos, sistemas de transporte, y permitirles participar activamente en la vida cívica independientemente de su nivel de habilidad. A tal efecto, esta monografía se estructura en dos partes. La primera parte proporciona un contexto sobre la evolución del estudio de las personas con discapacidad, específicamente, desde la perspectiva de las ciudades de ALC. La segunda parte es un conglomerado de estudios de caso sobre ciudades que han construido espacios y sistemas de tránsito que ayudan a eliminar las barreras que las personas con discapacidades, ancianos y los niños pequeños tienen que sortear en las ciudades.



[\(enlace\)](#)

## Inmigrando: Fortalecer ciudades destino: Iniciativas y estrategias

Autor: Vera, Felipe; Adler, Verónica

Año: 2020

Las ciudades se enfrentan hoy a un tiempo de transiciones extremas en las que la conectividad, desigualdad, las condiciones de vida en los países, junto a las cambiantes condiciones climáticas, los desastres naturales intensifican los movimientos humanos y de bienes en el globo, dejando al territorio en una condición de flujo. Este trabajo propone que puede ser útil entender la migración desde la trayectoria del migrante buscando como preparar a las ciudades que juegan diversos roles en cada fase de este recorrido, analizando desde distintas perspectivas las implicancias y potenciales que las diversas formas de migración tienen para la construcción robusta de ciudades plurales. Esto se realiza mostrando una colección de iniciativas que comprenden tácticas, estrategias y políticas que nos permitan fortalecer a las ciudades y aprovechar las grandes expectativas migrantes para construir destinos más robustos, resilientes, plurales e incluyentes.



[\(enlace\)](#)



[\(enlace\)](#)

## Inmigrando: Fortalecer ciudades destino: Tomo 1

Autor: Vera, Felipe; Adler, Verónica

Año: 2020

Actualmente, la escala y la velocidad del movimiento de los flujos de bienes y personas globalmente desafían la idea de la ciudad como una entidad que aspira a la estabilidad y permanencia. El mundo hoy se caracteriza por ser cada vez más urbano, a causa del desplazamiento de un número creciente de personas hacia las ciudades. La robustez urbana tiene cada vez más relación con la capacidad de los sistemas urbanos para estructurarse como sistemas abiertos, recombinales y capaces de resistir variados niveles de presión mediante reconfiguraciones constantes. Entregar servicios urbanos de manera eficaz y proveer un hábitat capaz de reaccionar a diversas necesidades es el desafío que enfrentan las ciudades, propio de la incertidumbre del cambio constante. Los procesos económicos, climáticos y políticos ocurren cada vez de forma más acelerada, en lapsos más cortos de tiempo demandando de rápidas y creativas respuestas. Esta nueva condición afecta también la movilidad de las personas a escala global, configurando nuevas formas de migración hacia las ciudades que traen consigo diversas intensidades, necesidades y ejercen presiones dispares en la infraestructura social, física e institucional que tras las aglomeraciones urbanas. Es por esto que este proyecto se focaliza en desarrollar un marco de acción que permita fortalecer a las ciudades destino, y con esto no solo mitigar los costos de un flujo no planificado sino que también generar la condiciones para una movilidad regional digna y productiva, tanto para la población en movimiento, como para las comunidades receptoras. Este enfoque busca crear un nuevo punto de partida, en el que la migración pueda verse como una estrategia para robustecer ciudades, haciendo de estas más adaptables, justas resilientes, diversas y equitativas.



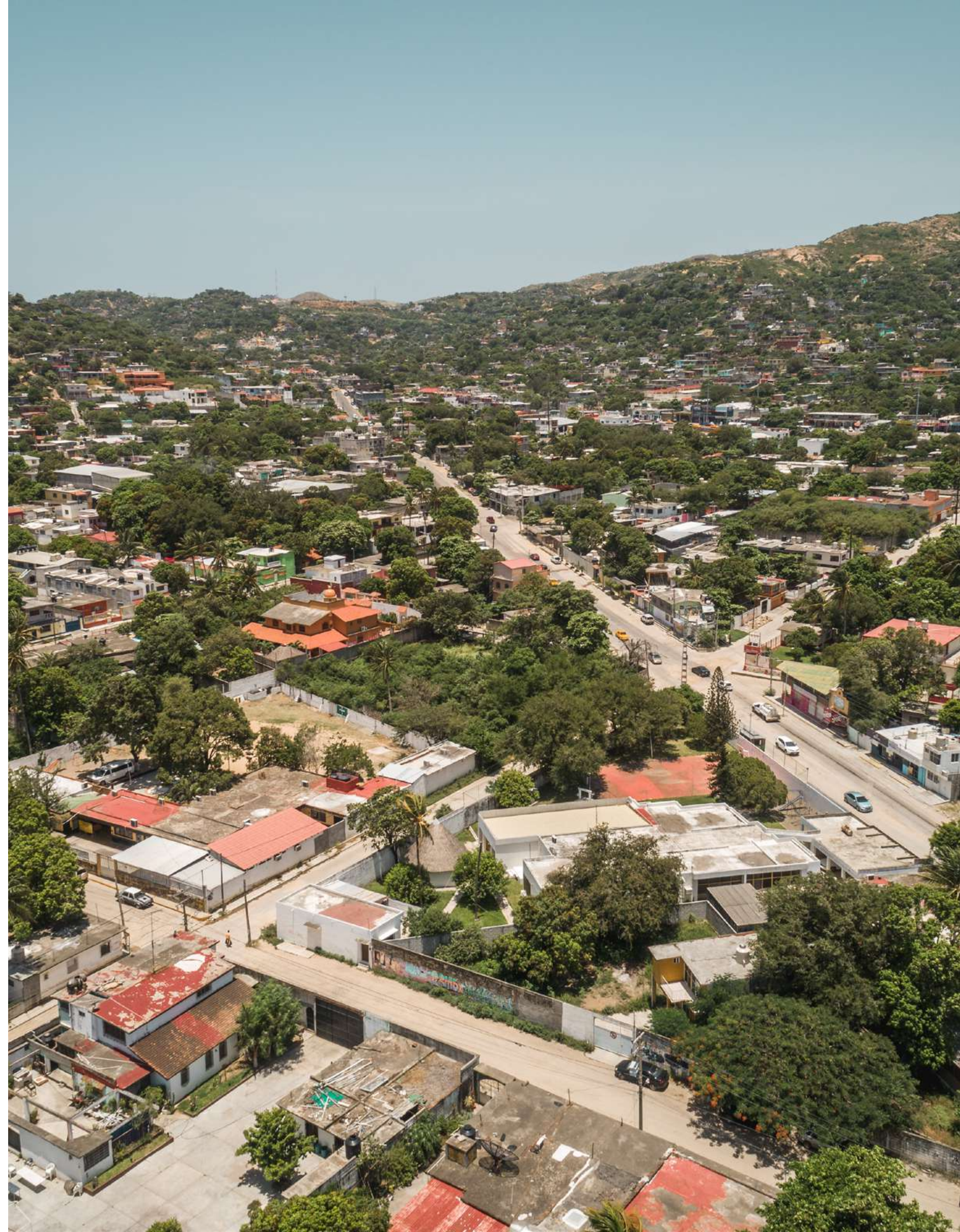
[\(enlace\)](#)

## Inmigrando: Construir ciudades plurales: Tomo 2

Autor: Vera, Felipe; Adler, Verónica; Ortiz, Paola

Año: 2020

El segundo tomo revisa cerca de 300 iniciativas en distintas partes del mundo, que trabajan para fortalecer la trayectoria migrante. Estas iniciativas se organizan acorde a las etapas de la trayectoria que son Anticipación, Preparación, Desplazamiento, Llegada, Acogida, Integración y Retorno. Este enfoque pretende aportar a la construcción de comunidades sólidas y sostenibles e inspirar a tomadores de decisiones y distintos actores involucrados en la gestión de ciudades origen, frontera, tránsito y destino. Su objetivo es entender la trayectoria migrante y conseguir que las ciudades aprovechen el gran flujo humano, el potencial y la energía que implica la migración.



# 2.4

## CUARTO DESAFÍO SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

### CUARTO DESAFÍO SOSTENIBILIDAD SOCIAL

**EC1.** Las ciudades desaprovechan oportunidades de acceso a mayores beneficios de financiamiento o fondos verdes para adaptación y mitigación de los efectos del cambio climático y la integración vertical de la NDC de México

**EC2.** Pérdida creciente de unidades del paisaje y biodiversidad que prestan servicios ecosistémicos debido a un modelo de urbanización en extensión y transformaciones en el uso del suelo dentro de la ciudad

**EC3.** Ausencia de instrumentos de planificación que cuenten con información de zonas de riesgo actualizadas y escenarios de cambio climático de mediano y largo plazo, aplicables a diversas morfologías territoriales

**EC4.** Falta de un índice de gobernabilidad del riesgo a nivel subnacional en las ciudades mexicanas, lo que les impide estructurar hojas de ruta claras para la preparación, gestión de emergencias vinculadas a desastres naturales, así como la promoción de *build back better*.

**EC5.** Vulnerabilidad de un amplio sector de la población, en especial residentes de asentamientos informales, viviendo en zonas de alto riesgo ambiental y geológico ante amenazas originadas por los efectos del cambio climático

**R1.** Actualización del sistema de estrategias y acciones basadas en datos para reducción de riesgos y adaptación al cambio climático a múltiples escalas

**R2.** Fortalecimiento de mecanismos de gobernanza para promover corredores de movilidad y desarrollo bajos en carbono

**R3.** Integración de políticas de uso de suelo y gestión hídrica con enfoque en la preservación y acceso equitativo a recursos y bienes naturales públicos

iLGOPP (Gobernanza Local Integrada para Políticas Públicas)

Cloudburst Management Plan - Copenhague, Dinamarca

East Side Coastal Resiliency (ESCR)- Nueva York, Estados Unidos

Zona de Emisiones Ultra Bajas - Londres, Reino Unido

Plan de mitigación de efectos de isla de calor - Stuttgart, Alemania

Sistema Municipal de Parques y Corredores Verdes - Monterrey, México

Plan de ciudades esponja - China

Gestión de calles ecológicas - Ober-Grafendorf, Austria

Redes azules y verdes - Lodz, Polonia

10%

DEL PIB EN MÉXICO SE PIERDE ANUALMENTE  
DEBIDO AL DETERIORO AMBIENTAL Y AL  
AGOTAMIENTO DE RECURSOS NATURALES,  
MUCHOS DE ELLOS POR LA EXPANSIÓN O EL  
CONSUMO EN CIUDADES

Fuente: CMDPDH, 2018

68%

DE LA POBLACIÓN MEXICANA  
APROXIMADAMENTE ES VULNERABLE A  
DESASTRES NATURALES DEBIDO A LA  
POBRESA Y LA ALTA EXPOSICIÓN A RIESGOS  
AMBIENTALES Y GEOLÓGICOS

Fuente: Rodríguez, J., 2017

75%

DEL TERRITORIO NACIONAL AFECTADO POR LA  
DEGRADACIÓN DEL HÁBITAT NATURAL Y LA  
FRAGMENTACIÓN DE ECOSISTEMAS

Fuente: CMDPDH, 2018

869

INCENDIOS ANUALES EN PROMEDIO

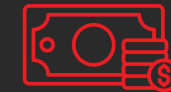
Fuente: SEMARNAT, 2018

El crecimiento urbano no planificado aumenta la vulnerabilidad de las ciudades de México al cambio climático y a los desastres naturales extremos. México está situado entre dos océanos y tiene una topografía compleja, lo que aumenta la exposición del país a fenómenos climáticos, los cuales se prevén aumentar en frecuencia e intensidad debido a la crisis ambiental.

27M

DE PERSONAS HABITAN EN MUNICIPIOS  
ALTAMENTE Y MEDIANAMENTE VULNERABLES  
AL CAMBIO CLIMÁTICO Y SUS CONSECUENCIAS

Fuente: CMDPDH, 2018



Los desastres  
generan un  
costo anual de  
alrededor de 500  
millones de  
dólares.

38%

DE CUMPLIMIENTO DE  
INDICADORES DE  
PLANIFICACIÓN  
POST-DESASTRE

Fuente: BID, 2013

72%

DE VIVIENDAS MARGINADAS  
DESTRUIDAS (1996-2012)  
DEBIDO A DESASTRES  
NATURALES

Fuente: CMDPDH, 2018

26%

DE LAS DEFUNCIONES EN CIUDADES POR  
FENÓMENOS NATURALES EN MÉXICO SE  
DEBEN A LLUVIAS E INUNDACIONES

Fuente: CENAPRED, 2022

32%

DE LAS DEFUNCIONES EN CIUDADES POR  
FENÓMENOS NATURALES EN MÉXICO SE  
DEBEN A LAS TEMPERATURAS EXTREMAS  
(ALTAS Y BAJAS)

Fuente: CENAPRED, 2022

En 2015, un año caracterizado por  
temperaturas excepcionalmente  
altas y eventos climáticos extremos  
a nivel global, los desastres  
generaron pérdidas por encima de  
mil millones de dólares para México

683

MEGATONELADAS DE CO2  
EQUIVALENTE EMITIDOS EN  
MÉXICO EN 2015

Fuente: SEMARNAT, 2018

### 2.4.1 Elementos críticos vinculados a la sostenibilidad ambiental de las ciudades

En la última década se han efectuado compromisos y acuerdos internacionales respecto a tres grandes agendas intrínsecamente relacionadas: el Cambio Climático a través del Acuerdo de París; el Desarrollo Sostenible mediante la Agenda 2030 y la Reducción de Riesgos de Desastres materializado en el Marco de Sendai 2015–2030, antecedido del Marco de Acción de Hyogo 2005–2015. Sobre esta base internacional, actualmente se están implementando agendas de alcance global, en la medida que las prioridades y el financiamiento de cada país lo permiten (CGE, 2021).

Durante la vigencia del Marco de Acción de Hyogo (MAH), el mundo alcanzó el umbral de 50% de las personas viviendo en entornos urbanos, con algunos países en ALC por arriba del 80% y muy pocos por debajo del 50%. El riesgo de desastres en los centros urbanos se concretaba como uno de los más álgidos problemas coyunturales y futuros. En 2020, luego de que hubieran pasado cinco años desde que se adoptara el Marco de Sendai y, como reveló de manera cruda la crisis del COVID-19, ALC enfrenta crisoles de amenazas y enjambres de vulnerabilidades y exposiciones: procesos informales de crecimiento; aumento de la pobreza, desigualdad y exclusión; graves problemas de gobernanza; y procedimientos inefectivos de la planificación democrática del uso del suelo y de la asignación de servicios urbanos, todo esto intensificado por los procesos del cambio climático. Este es el contexto territorial sociodemográfico-económico que el Marco de Sendai debe afrontar en lo que respecta a la gestión del riesgo urbano en ALC. Además, el crecimiento acelerado de las ciudades de menos de un millón de habitantes y los procesos de redistribución de la población y la economía desde las grandes áreas metropolitanas, junto con las grandes deficiencias en los recursos disponibles para enfrentar este crecimiento, convierten a los riesgos en ciudades, en uno de los desafíos más acuciantes por encarar en el futuro. La Nueva Agenda Urbana, establecida en Quito en 2016, puso un gran énfasis en los serios problemas sociales que debe afrontar la gestión del riesgo en las ciudades, a pesar de que siguió utilizando la noción de “desastres naturales”.

Las ciudades resilientes son aquellas que tienen la capacidad de prepararse, adaptarse, absorber, y recuperarse ante crisis y situaciones adversas (económicas, ambientales, sociales e institucionales). Resulta importante considerar la resiliencia no únicamente desde un enfoque físico, -como la capacidad de recuperarse o “bounce back”-, o ecológico -como la capacidad de absorber, preservar y mantener las funciones ecosistémicas o ambientales-, sino también desde un enfoque socioecológico, como la capacidad de las ciudades de anticipar, reconocer, adaptarse y aprender dentro de los límites planetarios<sup>1</sup>. Este enfoque conceptual es lo que se conoce como “bounce forward”, que implica reponerse de los efectos adversos desde el entendimiento de los procesos, el aprendizaje y proyectando a futuro los escenarios ambientales y sociales para las ciudades. Implica comprender

y abordar la incertidumbre, la complejidad, la ambigüedad y el cambio dinámico. Las ciudades resilientes son aquellas que promueven el desarrollo sostenible, el bienestar y el crecimiento inclusivo para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y prevenir o reducir el impacto de eventos adversos futuros.

Vinculado a este desafío se han identificado cuatro elementos críticos que funcionan como barreras u oportunidades de mejora para avanzar en ciudades ambientalmente más sostenibles. Estos elementos críticos derivan en tres recomendaciones principales.

### 2.4.2 EC1. Las ciudades desaprovechan oportunidades de acceso a mayores beneficios de financiamiento o fondos verdes para adaptación y mitigación de los efectos del cambio climático y la integración vertical de la NDC de México

En el actual escenario de cambio climático, resulta evidente que las acciones necesarias para la adaptación y mitigación de sus impactos no están recibiendo la inversión adecuada por parte de las ciudades. Las inversiones que se están llevando a cabo en esta dirección a menudo carecen de la sostenibilidad necesaria para garantizar un futuro resiliente. Si bien el financiamiento para combatir el cambio climático se observa principalmente a nivel nacional, es imperativo reconocer que las soluciones efectivas y las acciones de mitigación y adaptación deben desplegarse a una escala más local y subnacional.

Sin embargo, en este proceso, se plantea una complejidad adicional: la dispersión y dificultad en la identificación de los recursos financieros destinados a las iniciativas vinculadas a alcanzar la sostenibilidad de los entornos urbanos.

En este contexto, es fundamental explorar a fondo las dinámicas de financiamiento climático para comprender cómo las estrategias de inversión pueden ser optimizadas y canalizadas de manera más efectiva hacia soluciones que aborden de manera integral los retos planteados por el cambio climático.

- Por tipo de gobierno y capacidad existe de forma habitual una dislocación entre las políticas públicas establecidas a nivel nacional, el financiamiento que a estas se asignan, y las capacidades, competencias, flujos y mecanismos financieros, monitoreo y evaluación a nivel subnacional.
- Por tipos de institución a cargo de las acciones existe un vacío para la coordinación y concertación interinstitucional para aterrizar, materializar, ejecutar, monitorear, evaluar y replicar las medidas de mitigación y adaptación a nivel subnacional.
- Por sector se encuentra un fuerte énfasis, predominante de la inversión privada, mientras que los mecanismos para el involucramiento e inversión privada son escasos, con poca información y sin evidencia tangible de un

impacto significativo.

- Por tipo de intervención se registra un desbalance entre las intervenciones de mitigación y adaptación, por lo que no se atiende el cambio climático bajo un modelo integral u holístico.
- Por etiquetado de los recursos públicos contra el cambio climático, es posible afirmar que existen recursos asignados, pero que existen obstáculos administrativos, competenciales o legales que entorpecen el cumplimiento de los objetivos y metas internacionales y nacionales a escala local.
- Respecto de los mecanismos de coparticipación con el sector privado, es notoria su existencia, pero se plantean dudas concretas sobre su eficiencia. De nuevo, principalmente para una aplicación local y no sólo como un mandato nacional.
- Por los mecanismos de transparencia existentes existe una disparidad visible entre los consolidados a nivel nacional y los planteados a nivel subnacional o municipal.
- Por involucramiento de actores locales estratégicos, si bien existen mecanismos participativos habilitados de forma general, estos no son suficientes ni garantizan la participación e involucramiento efectivo de actores claves.

**2.4.3 EC2. Pérdida creciente de unidades del paisaje y biodiversidad que prestan servicios ecosistémicos debido a un modelo de urbanización en extensión y transformaciones en el uso del suelo dentro de la ciudad**

La degradación del hábitat natural y la fragmentación de ecosistemas en México han dado lugar a una serie de problemáticas medioambientales. Esta degradación comprende la pérdida de calidad del suelo, la erosión que afecta a aproximadamente el 75% del territorio nacional y la escasa calidad del agua, y se complementa con procesos de desertificación en determinadas áreas del país<sup>2</sup>. Estos factores han debilitado la robustez de los ecosistemas mexicanos, lo que a su vez ha conducido a la merma de la biodiversidad y al menoscabo de servicios ecosistémicos fundamentales, como la capacidad de absorción de carbono y la vulnerabilidad a la escasez de agua.

Adicionalmente, resulta alarmante la alteración de los patrones de flujo de agua y del ciclo hidrológico. Aproximadamente, la mitad del territorio nacional enfrenta problemas críticos de disponibilidad de agua, con más del 70% de los cuerpos de agua afectados por algún grado de contaminación. Además, más del 15% de los acuíferos se hallan en estado de sobreexplotación, y las reservas de agua subterránea han experimentado un deterioro substancial, al igual que el caudal de varios ríos<sup>3</sup>. Según el Instituto Mundial de Recursos (WRI, por sus siglas en inglés), la situación de estrés hídrico es particularmente

grave para las tres ciudades más grandes de México, Monterrey, Guadalajara y la Ciudad de México que cuentan con una disponibilidad de agua por debajo de la media nacional<sup>4</sup>.

El déficit de espacios verdes en las ciudades mexicanas ha contribuido al fenómeno conocido como “isla de calor” en las superficies urbanas, generando incrementos sustanciales de la temperatura. Este fenómeno se manifiesta de manera significativa en la Ciudad de México, donde las temperaturas pueden elevarse entre 1°C y 4,6°C (Jáuregui, 1997). Asimismo, la escasa cobertura vegetal en las ciudades limita la infiltración de agua al subsuelo, dificultando la recarga de los acuíferos y dando lugar a situaciones de estrés hídrico que amenazan el funcionamiento de estos recursos subterráneos (Aguilar, 2014). La urbanización y metropolización han ocasionado la disminución de la fertilidad del suelo y la consecuente reducción de la productividad agrícola, ya que el suelo urbano ha avanzado sobre las áreas rurales. Este proceso ha tenido efectos secundarios perjudiciales, como la pérdida de suelos fértiles para la agricultura y la modificación de las temperaturas locales, lo que ha propiciado olas de calor y afectado negativamente a la flora y fauna, con consecuencias significativas en el ecosistema (NYU, 2015). Por lo tanto, resulta imperativo el desarrollo de políticas orientadas hacia un equilibrio sostenible entre los entornos urbanos y rurales, considerándolos como un sistema interconectado.

Por otro lado, México atraviesa una situación de crisis hídrica. Estudios reportan que actualmente el 60% de los cuerpos de agua presentan algún grado de contaminación, mientras que 157 acuíferos están sobreexplotados, además de que alrededor del 50% del territorio ha perdido su cobertura vegetal original<sup>5</sup>. Esta situación aunada al cambio presenta un escenario de alteración del sistema hidrológico en el país.

Por último, las ciudades en México se encuentran cada vez más expuestas al riesgo de desastres naturales debido al cambio climático. Se prevé que la temperatura promedio del país aumente de manera significativa en las próximas décadas por encima de la media global (entre 1,5°- 4,8°C), lo que podría resultar en un incremento de las sequías en las regiones del noroeste y centro, así como en un aumento de las inundaciones, ciclones y huracanes en diversas áreas, como las regiones del Pacífico norte, Atlántico, golfo y sureste<sup>6</sup>. Esta realidad subraya la urgencia de implementar medidas de adaptación y resiliencia para afrontar estos riesgos naturales.

**2.4.4 EC3. Ausencia de instrumentos de planificación que cuenten con información de zonas de riesgo actualizadas y escenarios de cambio climático de mediano y largo plazo, aplicables a diversas morfologías territoriales**

4 Mendoza Ovando, Luis (2021) Sed en las ciudades. La crisis hídrica en México. Revista Gatopardo. <https://gatopardo.com/reportajes/sed-en-las-ciudades-la-crisis-hidrica-en-mexico/>  
5 Universidad Autónoma de México (2023) México enfrenta crisis hídrica. Boletín UNAM. [https://www.dgcs.unam.mx/boletin/bdboletin/2023\\_370.html](https://www.dgcs.unam.mx/boletin/bdboletin/2023_370.html)  
6 Sosa, F. (2015). Política de Cambio Climático en México: avances, obstáculos y retos. Revista Internacional de Estadística y Geografía. Vol 6, n. 2. p7.

2 Rubio Díaz-Leal, L. (2018). Desplazamiento ambiental: experiencia global, realidad mexicana. México: CMDPDH.  
3 Ibid.

75%

del territorio nacional afectado por la degradación del hábitat natural y la fragmentación de ecosistemas

Fuente: CMDPDH, 2018

869

Incendios anuales en promedio

Fuente: SEMARNAT, 2018

Las ciudades mexicanas enfrentan una serie de desafíos ambientales multifacéticos que abarcan la calidad del aire, la gestión del agua, el consumo de recursos naturales, la degradación ambiental, el cambio climático y la movilidad insostenible. Ante este panorama, es imperativo implementar una planificación territorial integral que aborde estos problemas de manera coordinada y estratégica. La misma, debe ser capaz de considerar adecuadamente las zonas de riesgo y modelar escenarios climáticos a mediano y largo plazo.

Las características del territorio de México, hacen del país especialmente vulnerable a desastres naturales<sup>7</sup>. Ciertas regiones del país son conocidas como zonas con actividades sísmicas importantes. Se encuentra rodeado por océanos en el trópico de Cáncer, con actividades hidrometeorológicas constantes que ponen en riesgo a la población de estas zonas.

Además de la vulnerabilidad por ubicación del país, los efectos del cambio climático se hacen evidentes con aumentos en la intensidad de períodos de sequías, estrés hídrico, intensas olas de calor, temperaturas extremas, entre otros. Estos efectos se han incrementado año tras año, trayendo graves consecuencias ambientales, sociales y económicas.

Información del CENAPRED (2022), muestra la incidencia de defunciones por tipo de fenómenos naturales. Las temperaturas extremas (altas y bajas) ocupan el primer lugar con el 32% de defunciones; seguido de lluvias e inundaciones, 26%; ciclones tropicales, 9%. Respecto a las defunciones relacionadas con desastres naturales, se concentraron en 23 estados, de los cuales 4 de ellos concentran la mayor cantidad de decesos: Baja California, Chihuahua, Sonora y Oaxaca.

En las ciudades mexicanas el impacto del aumento de temperaturas y olas de calor es agravado por el efecto isla de calor. Se trata de un fenómeno en el que las ciudades tienden a ser más cálidas que las áreas rurales y suburbanas circundantes como resultado de características morfológicas, como las propiedades materiales del paisaje urbano. Esto hace que los centros urbanos sean más susceptibles a los calores extremos. Estas condiciones no sólo comprometen la salud de la población, causando problemas como la deshidratación, los golpes de calor y las enfermedades cardiovasculares, sino que también empeoran la calidad del aire al propiciar la concentración de material particulado y otros contaminantes<sup>8</sup>.

Como observa un reporte de ONU Hábitat, en promedio la calidad del aire en México es de 20,9 µg/m<sup>3</sup>, cuando el nivel recomendado es de 10 µg/m<sup>3</sup><sup>9</sup>. A su vez, se observa que existen diferencias sustanciales en los valores regionales: mientras que en el centro y norte-medio del país existe una alta concentración de material particulado (PM10), en el sureste mexicano hay una

menor presencia de agentes contaminantes que el centro, tradicionalmente más industrializado. Sin embargo, en estos aglomerados se registra una ausencia de equipo técnico para el monitoreo, lo cual se traduce en falta de información. En el noroeste y frontera norte del país, por su parte, se registran mejores niveles de calidad del aire, que son acompañados por una medición más frecuente<sup>10</sup>.

Cabe destacar que, el último informe nacional de calidad del aire (INECC, 2017) reporta que en México persisten las concentraciones de partículas suspendidas (PM10 y PM2,5) y ozono (O3) en asentamientos humanos. De las 64 aglomeraciones urbanas evaluadas, ninguna cumple con todas las Normas Oficiales Mexicanas (NOM) de calidad del aire y cada vez son más las ciudades medias y pequeñas<sup>11</sup>. En 2017, la contaminación atmosférica representó el mayor costo ambiental para el país: 619.114 millones de pesos, equivalente al 2,8% del PIB (INEGI, 2018).

Por otro lado, la gestión del agua se vuelve un desafío crítico en diversas regiones del país, donde la demanda supera con creces la disponibilidad de agua no contaminada. Esto se traduce en importantes implicaciones para la producción de alimentos, la salud humana, la estabilidad social y la preservación de los ecosistemas. La disponibilidad de agua en México y en sus ciudades presenta distinto comportamiento en función de la zona geográfica en que se encuentre: en las zonas norte y centro del país esta disponibilidad es menor en comparación con la zona sur sureste. Esta situación, si bien tiene que ver con la concentración de la población y el uso del recurso, también es atribuible a las condiciones naturales favorables de la región sureste: mayor cantidad de cuerpos de agua, volumen de recarga natural, vegetación, condiciones climáticas, régimen de lluvias, etcétera. En las ciudades de la zona centro-occidente del país, donde se encuentra el grueso de la población nacional y la actividad económica está orientada a los servicios, el consumo de agua per cápita es más bajo en comparación con las ciudades del noreste o sureste donde, aunque la población es relativamente menor, el consumo per cápita se incrementa, posiblemente debido a una mayor actividad industrial o agropecuaria<sup>12</sup>.

Respecto al consumo energético, la mayoría de los municipios del país mantienen fuerte dependencia de las centrales eléctricas o plantas de ciclo combinado y son pocos los que generan, de manera autónoma, energía con fuentes renovables. De las tres principales aglomeraciones del país, Guadalajara reporta los mejores resultados, aunque con valores muy bajos. A nivel nacional, el estado de Michoacán lidera por su producción de energía a base de fuentes renovables<sup>13</sup>. De igual forma, el Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero 2015 reportó que México emitió 683 megatoneladas de CO2 equivalente y la Agencia Internacional de Energía lo ubica entre los primeros 15 países por su volumen de emisión (SEMARNAT, 2018). Las fuentes móviles, principalmente el

7 Zepeda, R. Huerta, A. Sánchez, M. Sánchez, C. (Agosto, 2018). La vulnerabilidad de México ante el cambio climático. Una revisión del Sistema Nacional de Protección Civil.  
8 Vera, F., Sordi, J. (2021). Diseño Ecológico: Estrategias para la ciudad vulnerable. Adaptando las áreas precarias de América Latina y el Caribe al Cambio Climático. Washington DC: BID.  
9 ONU Hábitat, INFONAVIT. (2019). Reporte Nacional de Prosperidad Urbana en México: Índice de las Ciudades Prósperas (CPI). México: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/herramientas/cpi>

10 Ibid.  
11 Ibid.  
12 Ibid.  
13 Ibid.

autotransporte y las industrias de la energía, fueron las que más contribuyeron al total de las emisiones. El indicador CPI Concentración de CO2 sólo está monitoreado a nivel nacional, por lo que es necesario generar datos a escala urbana para monitorear la evolución de estos contaminantes en las ciudades mexicanas<sup>14</sup>.

La movilidad insostenible agrava muchos de estos problemas, con una inversión desproporcionada en proyectos de infraestructura para automóviles en comparación con opciones de transporte más sostenibles. Esto no solo contribuye a la contaminación atmosférica, como se evidencia en los altos costos económicos asociados, sino que también dificulta la mitigación de los problemas ambientales existentes. Ante la baja oferta nacional y local de transporte público masivo, la demanda de traslados ha sido parcialmente cubierta por el automóvil particular, propiciando un aumento acelerado en la motorización del país. Entre los años 2000 y 2015, México experimentó una tasa de crecimiento de vehículos motorizados casi cinco veces mayor que la de su población<sup>15</sup>. Esto se explica, en buena medida, por el bajo porcentaje de recursos federales destinados a la movilidad sostenible. En el 2018, la SEDATU reportó que de la totalidad del presupuesto federal destinado a movilidad, entre 2013 y mayo de 2017, el 74% fue dedicado a proyectos de infraestructura para el automóvil y sólo el 20,9% en proyectos de movilidad urbana sostenible -espacio público, redes peatonales, redes ciclistas y transporte público-<sup>16</sup>.

Las ciudades mexicanas también son las principales consumidoras de recursos naturales, ya que albergan a más del 77% de la población nacional (INEGI, 2015) y dependen de las interrelaciones establecidas con los ecosistemas naturales del exterior para la producción y provisión de alimentos, agua, energía, materias primas, servicios ambientales, mitigación de riesgos, control de la temperatura, contaminación y cambio climático, entre otros. En el entorno inmediato, las ciudades también dependen de otros recursos naturales como el suelo, cuyo consumo desproporcionado es consecuencia del acelerado proceso de urbanización. En México, el consumo de suelo, sobre todo en las periferias de las ciudades, presenta un patrón de discontinuidad y baja densidad. Además de la ocupación de suelo, sus impactos se relacionan con la reducción de la cobertura vegetal, fragmentación del hábitat y amenazas a la biodiversidad y los ecosistemas, entre otros<sup>17</sup>.

La degradación ambiental, también, se ha convertido en una preocupación creciente en la región, con impactos significativos en términos de contaminación y erosión del suelo. La deforestación y los incendios forestales, en particular, están contribuyendo a la pérdida de cubierta forestal en México y en otros lugares de América Latina y el Caribe. En México, se han registrado un promedio anual de 869 incendios entre 1998 y 2020. Además, en 2018 se contabilizaron 583 siniestros que afectaron 2.200 hectáreas (ha), mientras

que, en 2020 fueron 590 los incendios forestales que dañaron en total 1.800 ha<sup>18</sup>.

A medida que el cambio climático avanza, las ciudades mexicanas enfrentan nuevos riesgos climáticos, como el aumento en la frecuencia y magnitud de huracanes, tormentas y sequías. Las proyecciones climáticas para el futuro indican cambios significativos en las temperaturas y los patrones de precipitación, lo que requiere una planificación a largo plazo para adaptarse a estas condiciones cambiantes.

**2.4.5 EC4. Falta de un índice de gobernabilidad del riesgo a nivel subnacional en las ciudades mexicanas, lo que les impide estructurar hojas de ruta claras para la preparación, gestión de emergencias vinculadas a desastres naturales, así como la promoción de build back better**

La falta de un índice de gobernabilidad del riesgo a nivel subnacional en las ciudades mexicanas representa una limitación sustancial en su capacidad para enfrentar y gestionar de manera eficaz los riesgos inherentes a los desastres naturales. Esta carencia resalta con urgencia la necesidad de desarrollar herramientas de evaluación y planificación que empoderen a las ciudades en la toma de medidas proactivas para la protección de sus ciudadanos y la construcción de comunidades más resilientes, especialmente en un contexto marcado por el cambio climático y el constante crecimiento urbano.

La preparación adecuada para eventos naturales extremos, como terremotos, huracanes, inundaciones o incendios forestales, se convierte en una pieza fundamental para la mitigación de riesgos y la reducción de impactos adversos en la población y la infraestructura urbana. Un índice de gobernabilidad del riesgo a nivel subnacional sería una valiosa herramienta destinada a evaluar la capacidad de las ciudades para identificar y gestionar de forma efectiva estos riesgos.

En el momento en que acontece un desastre natural, la gestión de emergencias se torna esencial. Este proceso involucra la ágil movilización de recursos, la coordinación de equipos de rescate y la adopción de decisiones eficaces. La carencia de un índice de gobernabilidad del riesgo puede acarrear dificultades para coordinar una respuesta eficiente y cohesionada ante situaciones de crisis.

La estrategia conocida como “build back better” se enfoca en la reconstrucción de comunidades e infraestructuras de manera más resiliente tras un desastre. Esta estrategia va más allá de la simple restauración de lo que se ha perdido; implica la mejora de la infraestructura y las prácticas con el fin de disminuir la vulnerabilidad ante futuros eventos adversos. Sin la disponibilidad de una evaluación de la gobernabilidad del riesgo, las ciudades pueden hallarse en la dificultosa tarea de identificar áreas de mejora y tomar decisiones estratégicas para la reconstrucción resiliente.

38%

de cumplimiento de indicadores de planificación de la recuperación post-desastre

Fuente: BID, 2013

14 Ibid.

15 La tasa de crecimiento media anual (TCMA) de la población fue de sólo 1.4%, mientras que en el mismo periodo la TCMA de los vehículos motorizados fue del 6,5%

16 SEMARNAT (2018)

17 Ibid.

18 <https://gobierno.cdmx.gob.mx/noticias/prevencion-de-incendios-forestales/>

Un índice de gobernabilidad del riesgo a nivel subnacional también podría desempeñar un papel valioso en la planificación a largo plazo. Esto permitiría a las ciudades anticipar los riesgos climáticos y geológicos que deberán enfrentar en el futuro, así como desarrollar políticas y estrategias de mitigación pertinentes.

Levantar información acerca de factores subyacentes del riesgo ambiental a nivel subnacional, permitirá a las ciudades focalizar medidas, iniciativas, inversiones y proyectos pilotos para la reducción del riesgo de desastres acordes al diagnóstico local. Como se constata en un informe de la Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres (UNDRR), la reducción del riesgo de desastres no se limita a acciones a corto plazo, sino que requiere un cambio profundo en los paradigmas, una revisión exhaustiva de las estructuras de gobernanza existentes para abordar un entorno cada vez más complejo e interconectado, y una visión estratégica del desarrollo<sup>19</sup>.

En consonancia con lo anterior, “es necesario seguir reforzando la buena gobernanza en las estrategias de reducción del riesgo de desastres a nivel nacional, regional y mundial y mejorando la preparación y la coordinación nacional para la respuesta a los desastres, la rehabilitación y la reconstrucción, y utilizar la reconstrucción y la recuperación posteriores a los desastres para ‘reconstruir mejor’, con el apoyo de modalidades reforzadas de cooperación internacional”<sup>20</sup>.

**2.4.6 EC5. Vulnerabilidad de un amplio sector de la población, en especial residentes de asentamientos informales, viviendo en zonas de alto riesgo ambiental y geológico ante amenazas originadas por los efectos del cambio climático**

Un importante factor en la vulnerabilidad ante desastres naturales es la pobreza; los altos índices de la misma ponen en evidencia la vulnerabilidad social. Un sector considerable de la población mexicana se encuentra residiendo en áreas caracterizadas por una elevada exposición a riesgos ambientales y geológicos: se estima que el 68% de la población ha sido afectada por desastres naturales<sup>21</sup>. La vulnerabilidad de estas comunidades se ve agravada por su proximidad a zonas propensas a eventos climáticos extremos, la insuficiencia de infraestructuras adecuadas y las condiciones precarias de las viviendas.

El Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC) señala que aproximadamente 27 millones de personas habitan en municipios altamente y medianamente vulnerables al cambio climático y sus consecuencias, con una concentración significativa en estados como Chiapas, Oaxaca, Guerrero, Puebla y Veracruz, donde la subsistencia de la población está

estrechamente vinculada a la actividad agrícola<sup>22</sup>. Asimismo, se observa que 480 municipios de los 2.456 del país son altamente vulnerables y 888 medianamente vulnerables al calentamiento global, al cambio climático y a sus efectos como eventos climatológicos extremos (sequías, inundaciones y huracanes)<sup>23</sup>.

La carencia de acceso a servicios públicos adecuados y a sistemas de transporte eficientes agrava aún más la situación. Esto obliga a los residentes a destinar valiosos recursos de tiempo y esfuerzo para acceder a oportunidades laborales y servicios esenciales, como el acceso a agua potable<sup>24</sup>.

Los asentamientos se ven especialmente afectados por la degradación ambiental y la disminución de los servicios ecosistémicos, lo que intensifica los impactos de los fenómenos naturales en estas comunidades. Los efectos se reflejan en la seguridad alimentaria, la salud y las condiciones de vivienda de la población. En particular, la producción de alimentos en regiones frágiles, altamente susceptibles a la mala gestión del suelo y a eventos climáticos extremos, se ve comprometida, lo que agrava los problemas socioeconómicos de las familias<sup>25</sup>.

Además, se evidencia un patrón de desigualdad en la distribución de riesgos ambientales, donde los fenómenos geológicos e hidrometeorológicos extremos impactan de manera desproporcionada en las familias más empobrecidas. Esto se ilustra con ejemplos concretos, como los terremotos en la Ciudad de México, el huracán Mitch en Chiapas y otros desastres que han afectado a comunidades marginadas en décadas recientes. Entre 1996 y 2012, en Veracruz, Tabasco y Chiapas, se registró la destrucción de más de 113.990 viviendas en zonas marginadas a causa de diversos desastres, lo que representó más del 72% del total de viviendas destruidas a nivel nacional<sup>26</sup>.

Desde una perspectiva económica, las pérdidas ocasionadas por estos fenómenos resultan sustanciales. Se estima que el deterioro ambiental y el agotamiento de ciertos recursos naturales representan pérdidas directas anuales equivalentes al 10% del PIB de México. Por su parte, los desastres generan un costo anual de alrededor de 500 millones de dólares. Un ejemplo destacable es la temporada de huracanes de 2005, que produjo pérdidas materiales superiores a los 2 mil millones de dólares. En 2015, un año caracterizado por temperaturas excepcionalmente altas y eventos climáticos extremos a nivel global, los desastres generan pérdidas por encima de mil millones de dólares para México<sup>27</sup>.

19 UNDRR (2021). Informe de evaluación regional sobre el riesgo de desastres en América Latina y el Caribe, Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres (UNDRR)  
20 Punto 6. Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres (2015-2030)  
21 Rodríguez, J (Junio, 2017). Fundamental para IP promover resiliencia. <https://www.forbes.com.mx/fundamental-para-ip-promover-resiliencia/>

22 Rubio Díaz-Leal, L. (2018). Desplazamiento ambiental: experiencia global, realidad mexicana. México: CMDPDH.  
23 Ibid.  
24 Scuro, L. y Vaca Trigo, I. (2017). La distribución del tiempo en el análisis de las desigualdades en las ciudades de América Latina. ¿Quién cuida en la ciudad?: Aportes para políticas urbanas de igualdad, Libros de la CEPAL, 150, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).  
25 Myers, N. (2002). Environmental Refugees: a Growing Phenomenon of the 21st Century. Londres: Philosophical Transactions of the Royal Society. Núm 357, pp. 609-613.  
26 Rubio Díaz-Leal, L. (2018). Desplazamiento ambiental: experiencia global, realidad mexicana. México: CMDPDH.  
27 Ibid.

**72%**  
de viviendas marginadas destruidas (1996-2012) debido a desastres naturales  
Fuente: CMDPDH, 2018

## **R10** Actualización del sistema de estrategias y acciones basadas en datos para reducción de riesgos y adaptación al cambio climático a múltiples escalas

Para enfrentar el desafío de la escasez de información en los campos de la sostenibilidad ambiental y la gestión de riesgos de desastres, se propone la implementación de un programa dinámico de resiliencia en los niveles nacional, estatal y municipal. Este programa se basará en el modelo de Índice de Gobernabilidad y Políticas Públicas en Gestión de Riesgo de Desastres (iG-OPP) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)<sup>1</sup>. Dicho programa evaluará la vulnerabilidad de cada región ante diversas amenazas, así como su capacidad de respuesta, adaptación y recuperación. Además, considerará los factores que fortalecen la resiliencia y gestión comunitaria de riesgo y vulnerabilidad.

Paralelamente, se debe aumentar la presencia y apoyo de entes federales en la actualización continua de los Atlas de Riesgos en todos los niveles de gobierno, contemplando la inclusión de proyecciones de escenarios de cambio climático. Estas herramientas funcionarán como la base para evaluar de manera proactiva la preparación ante desastres, permitiendo identificar áreas claves para mejoras y acciones tempranas. Con este enfoque, se diseñarán planes, programas y acciones centrados en la prevención y mitigación de riesgos.

Con base a esto, las ciudades mexicanas deberán crear y actualizar sus diferentes estrategias de resiliencia que detallen e identifiquen potenciales impactos, tensiones y comunidades asociadas a las zonas de medio y alto riesgo, hacia una visión a largo plazo que integra tanto la Reducción del Riesgo de Desastres (DRR) como la Adaptación al Cambio Climático (CCA) en la planeación de sus territorios. Asimismo, estos mecanismos se deben incorporar sistemáticamente a los Programas Municipales de Desarrollo Urbano y otros instrumentos de planificación. Adicionalmente, se debe promover la difusión y retroalimentación de dichas estrategias a través de una base de datos abierta, en donde las ciudades tengan oportunidad de compartir mejores prácticas y lecciones aprendidas, así como fortalecer las capacidades de gestión al interior de los municipios.

Dentro de este esfuerzo, se vuelve importante comprender las razones del porque en México existe poca movilidad social con el objetivo de desarrol-

lar una estrategia nacional (que subdivida al país por sectores) para garantizarla; para este motivo se recomienda adquirir los estudios publicados por el Centro de Estudios Espinoza Yglesias u otros que se dediquen a estudiar la movilidad social en México y Latinoamérica; para hacerlos accesibles a tomadores de decisiones.

<sup>1</sup> Banco Interamericano de Desarrollo (2014, noviembre). iGOPP: Índice de Gobernabilidad y de Políticas Públicas en Gestión de Riesgo de Desastre. <https://publications.iadb.org>

CUARTO DESAFÍO

PRECEDENTE 1

| Componentes de Reforma de Política Pública en GRD   | 1. Inclusión en la Agenda del Gobierno y Formulación de la Política |                                             |                                               | 2. Implementación de la Política            | 3. Evaluación de la Política:                 |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------|
|                                                     | Coordinación y Articulación Central de la Política                  | Definición de Responsabilidades Sectoriales | Definición de Responsabilidades Territoriales | Evidencias de Progreso en la Implementación | Control, Rendición de Cuentas y Participación |
| Marco general de la gobernabilidad para la GRD (MG) | MG-1A                                                               | MG-1B                                       | MG-1C                                         | MG-2                                        | MG-3                                          |
| Identificación del Riesgo (IR)                      | IR-1A                                                               | IR-1B                                       | IR-1C                                         | IR-2                                        | IR-3                                          |
| Reducción del Riesgo (RR)                           | RR-1A                                                               | RR-1B                                       | RR-1C                                         | RR-2                                        | RR-3                                          |

iGOPP (Gobernanza Local Integrada para Políticas Públicas)

El Índice de Gobernabilidad y de Políticas Públicas en Gestión de Riesgo de Desastre (iGOPP), es una herramienta que evalúa la capacidad de un país para implementar políticas públicas eficaces de gestión integral de riesgos de desastres. Está integrado por seis componentes claves: el Marco de Gobernabilidad General para la Gestión del Riesgo de Desastres, la Identificación y Conocimiento del Riesgo, la Reducción del Riesgo, la Preparación de la Respuesta, la Planificación de la Recuperación Post-Desastre y la Protección Financiera.

Este índice se ha aplicado inicialmente en Perú y Panamá, y posteriormente se ha extendido a otros 11 países de América Latina y el Caribe. La evaluación a través del iGOPP permite medir la coherencia de las políticas gubernamentales con los objetivos y procesos de gestión del riesgo de desastres, proporcionando una visión integral de la preparación y respuesta de un país ante eventos catastróficos. Hoy existe una adaptación a la escala de ciudades que mide la gestión de riesgo a nivel subnacional que podría aplicarse en las ciudades mexicanas.



UBICACIÓN

LATAM

PERMITE MEDIR LA COHERENCIA DE POLÍTICAS GUBERNAMENTALES CON LOS OBJETIVOS Y PROCESOS DE GESTIÓN DE RIESGOS DE DESASTRES

CUARTO DESAFÍO

PRECEDENTE 2

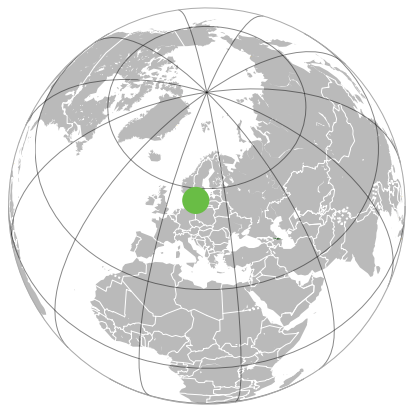


Cloudburst Management Plan

Iniciado en 2012 como parte del Copenhagen Climate Adaptation Plan<sup>1</sup> [Plan de adaptación climática de Copenhague], se enfoca en abordar las lluvias extremas y reducir su impacto. Basándose en una evaluación socioeconómica, se busca determinar la viabilidad de las medidas de gestión de aguas pluviales. Para prevenir inundaciones, se van a implementar acciones como la restauración de cuerpos de agua, la construcción de canales y la promoción de infraestructura verde. Durante los próximos 20-30 años, se planean llevar a cabo 15 proyectos al año, totalizando 300. La solución alternativa propuesta tiene un costo estimado de 13 mil millones de coronas danesas, en comparación con los 20 mil millones de coronas danesas de la solución de alcantarillado tradicional. Esto demuestra que la estrategia que se adopta es más efectiva en temas ambientales y es económicamente rentable.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Klimatilpasning [Climate Change Adaptation] (2011). Copenhagen Climate Adaptation Plan. Copenhagen Carbon Neutral by 2025. Ministry of Environment of Denmark / Environmental Protection Agency [https://en.klimatilpasning.dk/media/568851/copenhagen\\_adaption\\_plan.pdf](https://en.klimatilpasning.dk/media/568851/copenhagen_adaption_plan.pdf)

<sup>2</sup> Project BASE (2016). Implementation of the Copenhagen "Cloudburst" Strategy (Copenhagen, Denmark) [Implementación de la estrategia de "Cloudburst" de Copenhague. (Copenhague, Dinamarca). European Union's Seventh Framework Programme for research, technological development and demonstration under Grant Agreement No. 308337 (Project BASE). <https://base-adaptation.eu/implementation-copenhagen-cloudburst-strategy-copenhagen-denmark>



UBICACIÓN

Copenhage  
DINAMARCA

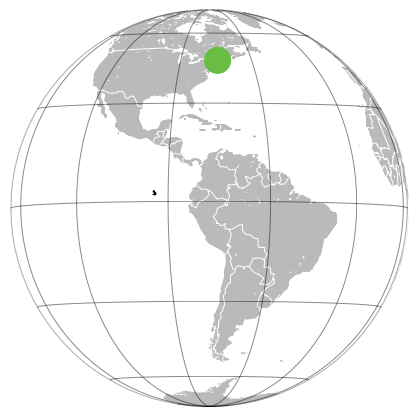
300

PROYECTOS



## East Side Coastal Resiliency (ESCR)

Es un esfuerzo conjunto de la ciudad de Nueva York, el gobierno federal y la participación de las comunidades locales. Esta iniciativa integra la protección contra las inundaciones en el paisaje urbano abarcando una zona con más de 110 000 residentes. El sistema de protección contra inundaciones de 2,4 millas se integra con las calles locales y los espacios verdes aumentando la resiliencia y accesibilidad a la infraestructura pública. Su objetivo es mejorar la resiliencia física, social y económica integrando, al mismo tiempo, la protección contra las inundaciones en el tejido comunitario, mejorando el acceso al borde costero y protegiendo las infraestructuras críticas de uso masivo.<sup>1</sup>



### UBICACIÓN

Nueva York  
EEUU

2,4

MILLAS DE SISTEMA DE  
PROTECCIÓN CONTRA  
INUNDACIONES

## R11 Fortalecimiento de mecanismos de gobernanza para promover corredores de movilidad y desarrollo bajos en carbono

Para enfrentar los retos del desarrollo urbano y la sostenibilidad ambiental, las ciudades mexicanas necesitan establecer mecanismos de gobernanza robustos que faciliten la planificación, diseño e implementación de corredores de movilidad de cero emisiones. Estos corredores son calles y avenidas diseñadas para incorporar tanto transporte público ecológico como infraestructura verde. Este enfoque une la estrategia del Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS)<sup>1</sup> con la integración de infraestructuras azules y verdes, poniendo énfasis en la mitigación del cambio climático, especialmente en el efecto isla de calor y las inundaciones. El DOTS promueve la eficiencia en el sistema de transporte público e integra diversos modos de transporte sostenible, mejorando así la accesibilidad y reduciendo las emisiones contaminantes. Esto no solo contribuye a una mejor calidad del aire sino que también puede ayudar en la reducción de la pobreza, al hacer más accesibles los servicios y empleos.

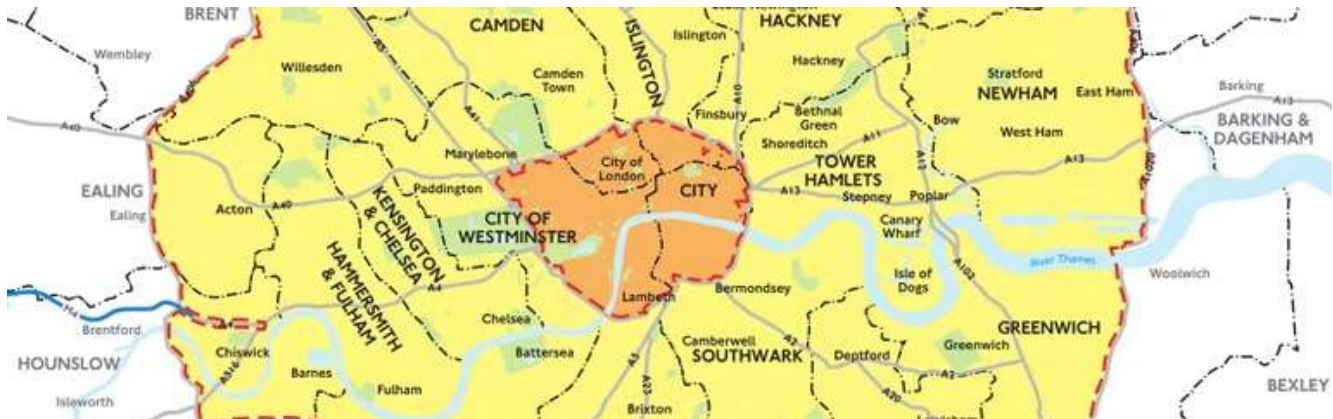
Para implementar con éxito los corredores de movilidad de cero emisiones, es esencial crear un mecanismo de coordinación continua entre las Secretarías de Desarrollo Urbano, Movilidad y Medio Ambiente, tanto a nivel estatal como municipal. Este mecanismo debería garantizar la alineación de estrategias, planes y programas para asegurar una implementación cohesiva de proyectos e inversiones en infraestructura verde y azul. Para las ciudades mexicanas, es estratégico adoptar una visión de urbanización compacta, conectada y baja en carbono, en la que los residentes puedan acceder fácilmente a áreas verdes, vivienda, servicios y equipamientos. Ciudades como Monterrey, Guadalajara y Tijuana ya han comenzado a implementar proyectos de DOTS, y es crucial que cada ciudad desarrolle un programa director específico para implementar y evaluar estas estrategias. Otras ciudades como Hermosillo y Ciudad de México han empezado a adoptar estrategias de infraestructura verde y azul, lo que presenta una oportunidad para alinear inversiones en infraestructura vial y transporte público y maximizar sus beneficios.

Dentro de este esfuerzo, dos trabajos técnicos ambientales se vuelven indispensables: 1) generar un catálogo de emisiones confiable, preciso y flexible que puede implementarse de manera estandarizada por el territorio mexicano para poder realizar comparativas tanto longitudinales como transversales; y 2) identificación de la pérdida de biodiversidad para las diversas regiones de México.

<sup>1</sup> Gobierno de México. (2018, agosto 15). ¿Sabes qué es el Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible? Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía (Conuee). Dirección de Movilidad y Transporte. <https://www.gob.mx/conuee/articulos/sabes-que-es-el-desarrollo-orientado-al-transporte-sostenible>

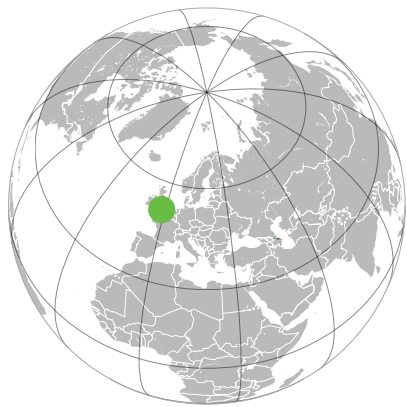
<sup>1</sup> City of New York (s.f.). East Side Coastal Resiliency (ESCR). <https://www.nyc.gov/site/escr/index.page>

CUARTO DESAFÍO  
PRECEDENTE 4



Zona de Emisiones  
Ultra Bajas

La Zona de Emisiones Ultra Bajas (ULEZ) de Londres se introdujo inicialmente en 2019, como parte de la Congestion Charge zone<sup>1</sup> [Zona de cobro por congestión], para reducir el uso de vehículos altamente contaminantes en el centro de la ciudad. En 2021 se amplió para cubrir un área 18 veces mayor que la zona de cobro por congestión, reduciendo significativamente los niveles de dióxido de nitrógeno y logrando en seis meses un 94% de cumplimiento con los estrictos estándares de emisiones. En 2023, la ULEZ se amplió para cubrir toda la ciudad y ha mejorado significativamente la calidad del aire. Además, genera ingresos que se reinvierten en la red de transporte de Londres, incluyendo un plan de chatarrización y exenciones temporales. Entre los principales resultados se destaca su eficacia en reducir los niveles de contaminación y las emisiones de NOx y PM2,5, lo que demuestra su impacto positivo en la salud pública<sup>2</sup>.



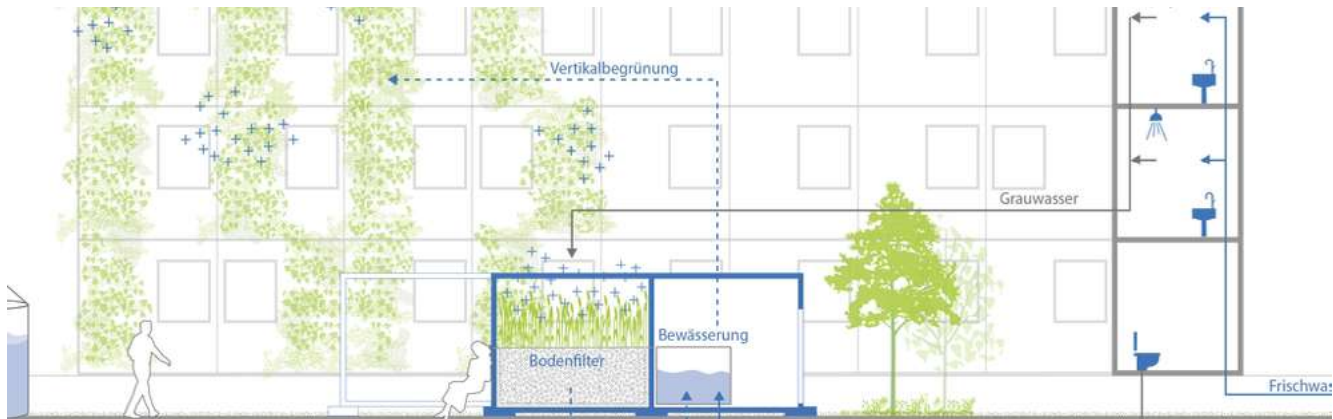
UBICACIÓN  
Londres  
REINO UNIDO

94%

CUMPLIMIENTO

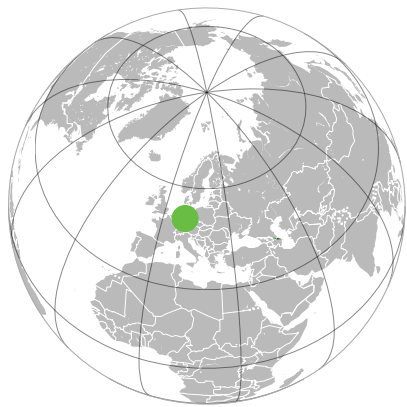
<sup>1</sup> Transport for London (s.f). Congestion Charge zone [Zona de cobro por congestión]. Greater London Authority (GLA). Mayor of London. <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/congestion-charge-zone>  
<sup>2</sup> Mayor of London. (2023, August 29). The Ultra Low Emission Zone (ULEZ) for London [Zona de emisiones ultrabajas (ULEZ) para Londres]. Greater London Authority. <https://www.london.gov.uk/programmes-strategies/environment-and-climate-change/pollution-and-air-quality/ultra-low-emission-zone-ulez-london>

CUARTO DESAFÍO  
PRECEDENTE 5



Plan de mitigación  
de efectos de isla  
de calor

Enclavada en la cuenca de un valle, la ciudad de Stuttgart se enfrentaba a problemas de calidad del aire y de isla de calor urbano debido a su topografía única, la baja velocidad del viento y el desarrollo urbano. Stuttgart abordó estos retos mediante un atlas climático, que sirvió de base a la normativa urbanística para preservar los espacios verdes. Más del 39% de la ciudad está ahora protegida, con espacios verdes ampliados y corredores de ventilación protegidos. En este contexto, la colaboración y el compromiso público fueron claves, a pesar de los distintos costes y beneficios. A su vez, los aspectos legales y el mantenimiento continuo garantizan la sostenibilidad de la iniciativa a largo plazo, con una vida útil de más de 40 años. De esta manera, los esfuerzos multilaterales han promovido un entorno urbano más saludable y sostenible que hace frente a los apremiantes desafíos climáticos.<sup>1</sup>



UBICACIÓN  
Stuttgart  
ALEMANIA

+39%

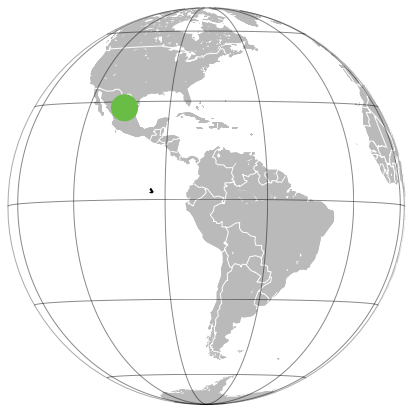
DE LA CIUDAD PROTEGIDA

<sup>1</sup> City of Stuttgart & Green and Blue Space Adaptation for Urban Areas and Eco Towns (GRaBS). (2020). Stuttgart: Lucha contra el efecto de isla de calor y la mala calidad del aire con corredores de ventilación e infraestructuras verdes [Caso de estudio]. Municipality of Stuttgart: Office for Environmental Protection, Department of Urban Climatology. [https://climate-adapt.eea.europa.eu/es/meta-data/case-studies/stuttgart-combating-the-heat-island-effect-and-poor-air-quality-with-green-ventilation-corridors?set\\_language=es](https://climate-adapt.eea.europa.eu/es/meta-data/case-studies/stuttgart-combating-the-heat-island-effect-and-poor-air-quality-with-green-ventilation-corridors?set_language=es)



# Sistema Municipal de Parques y Corredores Verdes

Monterrey ha puesto en marcha un Sistema de Parques y Corredores Verdes, que abarca 94 hectáreas de áreas verdes rehabilitadas. Su objetivo principal es mejorar la calidad del aire y promover la accesibilidad universal y segura a los espacios verdes. De igual forma, busca la reducción de las temperaturas extremas, la mejora de la recarga de los acuíferos y el aumento de la resiliencia al cambio climático. Se prevé que el sistema se finalice en 2024 para hacer frente a la necesidad de 400 hectáreas adicionales de espacios verdes que mejoren la calidad del aire, con el potencial de reducir 20 toneladas de emisiones de CO2 al año. La estrategia incluye la restauración de los recursos hidrológicos, la mejora de las infraestructuras existentes y su conexión con un corredor verde más amplio, como un referente de colaboración intersectorial entre el gobierno, la sociedad civil, el sector privado y el gobierno estatal.<sup>1</sup>



## UBICACIÓN

Monterrey  
MEX

94

HECTÁREAS DE ÁREAS  
VERDES REHABILITADAS

## R12 Integración de políticas de uso de suelo y gestión hídrica con enfoque en la preservación y acceso equitativo a recursos y bienes naturales públicos

Esta política busca abordar de forma integral tres áreas claves para la sostenibilidad ambiental en México: 1) la distribución equitativa de recursos hídricos; 2) el acceso público a bienes naturales como playas, ríos, montañas, humedales y bosques; y 3) la conservación y fortalecimiento de parques nacionales y locales, incluyendo sus servicios ecosistémicos.

Dada la creciente crisis de acceso al agua en el país, por una parte, y por otra, las capacidades limitadas de manejo y aprovechamiento de agua de lluvia frente a desastres naturales e inundaciones, la gestión de los recursos hídricos se establece como una prioridad en el desarrollo sostenible a múltiples escalas. Las ciudades mexicanas enfrentan grandes retos debido a la competencia por el agua entre la industria, la agricultura y las ciudades.

Para abordar este problema, se buscará integrar las políticas de uso de suelo con la gestión de recursos hídricos, especialmente en lo que respecta a la zonificación y planificación de la expansión urbana. Adicionalmente, es crucial fomentar el acceso y preservación a bienes naturales que proveen servicios ecosistémicos vitales para el funcionamiento de las ciudades. La estrategia se acompaña de modelos de preservación y restauración ecológica en parques nacionales, áreas naturales protegidas y otros ecosistemas estratégicos.

Se impulsará la valorización de áreas naturales y su patrimonio cultural, incluyendo la prácticas de comunidades locales en la gestión sostenible de recursos. Además, se promoverá el turismo sostenible en áreas naturales para generar ingresos que contribuyan a su mantenimiento y preservación. Una recomendación adicional es implementar proyectos de restauración ecológica en zonas degradadas, especialmente en áreas esenciales para la recarga de acuíferos. Un elemento clave para el éxito de esta política es la colaboración multisectorial. Se establecerán alianzas entre el gobierno, el sector privado y organizaciones de la sociedad civil para implementar y escalar efectivamente las estrategias propuestas.

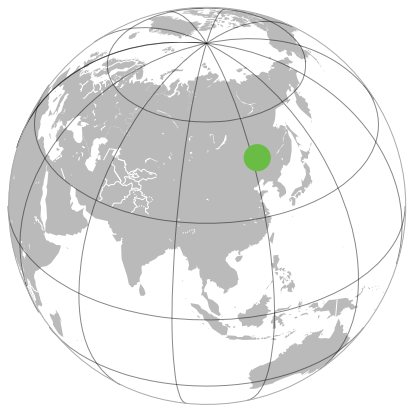
<sup>1</sup> Alcaldes de México (2022, septiembre). Parques urbanos y corredores verdes: La gran apuesta. <https://www.alcaldesdemexico.com/revista/septiembre-2022/espacio-publico/>



# Plan de Ciudades Esponja

En 1997, Kongjian Yu presentó el concepto de Sponge City<sup>1</sup> [Ciudad esponja]. Las ciudades esponja buscan gestionar eficazmente el agua en entornos urbanos, abordando problemas de sequía e inundaciones. Sus estrategias claves incluyen la provisión de agua potable, la gestión de inundaciones, la recarga de acuíferos, la conservación de la biodiversidad y la mejora del entorno urbano. Además de garantizar el acceso al agua potable, estas ciudades promueven la sostenibilidad al recoger y reutilizar el agua de lluvia.

También, implementan técnicas como la creación de espacios verdes, parques de inundación y áreas recreativas, mejorando la calidad de vida de los residentes y embelleciendo la ciudad. Estos enfoques no solo reducen los riesgos de inundación, sino que también preservan los recursos hídricos y promueven un ambiente urbano más agradable. Su impacto se ha destacado no solo en China, sino como un modelo a nivel global para una planificación urbana más sostenible.



UBICACIÓN  
CHINA

LAS CIUDADES ESPONJA BUSCAN GESTIONAR EFICAZMENTE EL AGUA EN ENTORNOS URBANOS, ABORDANDO PROBLEMAS DE SEQUÍA E INUNDACIONES.

<sup>1</sup> Turenscape (s.f.). "Sponge City" Theory and Practice by Kongjian Yu and His Team ["Ciudad Esponja" Teoría y práctica por Kongjian Yu y su equipo]. <https://www.turenscape.com/topic/en/spongecity/index.html>

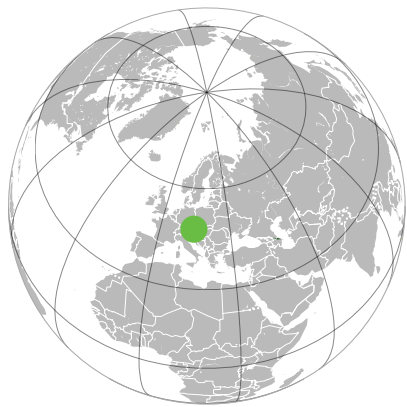


# Gestión de Calles Ecológicas

En Ober-Grafendorf, Austria, el municipio se enfrentó a problemas relacionados con inundaciones causadas por lluvias torrenciales, que provocaron un aumento de los gastos de mantenimiento urbano<sup>1</sup>. Como respuesta, implantaron un sistema de gestión del agua de lluvia conocido como DrainGarden. Este sistema utiliza franjas de vegetación especializadas al borde de las carreteras, diseñadas para absorber, almacenar y filtrar el agua de lluvia. De este modo, disminuye la presión sobre los sistemas de alcantarillado, reduciendo los gastos de mantenimiento. Además, el proyecto ha tenido un impacto positivo en el microclima local durante las olas de calor. La participación de todas las partes involucradas, la rentabilidad y las iniciativas de sostenibilidad anteriores contribuyeron a su éxito. Se espera que el sistema tenga una vida útil de alrededor de 50 años y sea un modelo de adaptación urbana sostenible, mostrando las ventajas de las soluciones basadas en la naturaleza para la resiliencia climática<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Ober-Grafendorf (2017). Ökostraße. <https://gemeinde.ober-grafendorf.gv.at/projekte/oekostrasse/>

<sup>2</sup> The European Climate Adaptation Platform Climate-ADAPT (2017). Environment-friendly urban street design for decentralized ecological rainwater management in Ober-Grafendorf, Lower Austria [Diseño urbano respetuoso con el medio ambiente para la gestión ecológica descentralizada de las aguas pluviales en Ober-Grafendorf, Austria Baja]. <https://climate-adapt.eea.europa.eu/en/metadata/-case-studies/environment-friendly-urban-street-design-for-decentralized-ecological-rainwater-management-in-ober-grafendorf-lower-austria>



UBICACIÓN  
Ober-Grafendorf  
AUSTRIA

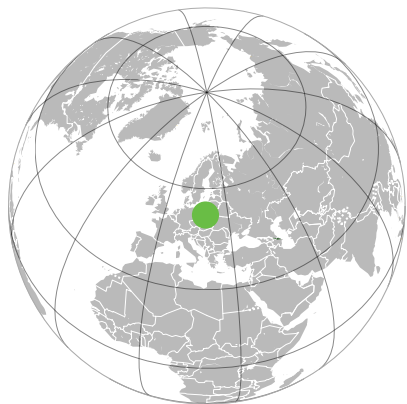
50 años

VIDA ÚTIL ESTIMADA DEL SISTEMA



# Redes azules y verdes

Ante el alto riesgo de inundaciones y una menor humedad en el suelo durante los periodos secos en la ciudad de Lodz, el proyecto SWITCH, financiado por la Unión Europea, llevó a cabo un proyecto de demostración para restaurar el río Sokołówka mediante el concepto de Blue-Green Network (Red azul-verde). Este incluye la rehabilitación y restauración de ríos y terrenos inundables, un diseño urbano y de edificios sensible al agua, la planificación de infraestructuras verdes urbanas y soluciones basadas en la naturaleza. El proyecto mejoró la gestión de las aguas pluviales, incrementó la retención de agua, elevó la calidad de la misma, apoyó el aumento de la biodiversidad y desarrolló un enfoque sistémico de planificación urbana. La Blue-Green Network se incorporó a los documentos estratégicos de la ciudad y forma parte de la Estrategia de Desarrollo Integral de Lodz 2020+, generando una nueva idea para la restauración más amplia del río<sup>1</sup>.



## UBICACIÓN

Lodz  
POLONIA

INTEGRA EL MANEJO DEL AGUA JUNTO CON INFRAESTRUCTURAS VERDES URBANAS

<sup>1</sup> City of Lodz, University of Lodz, European Regional Centre For Ecohydrology Polish Academy of Sciences (2016). EH-REK: Ecohydrologic rehabilitation of recreational reservoirs "Arturówek" (Łódź) as a model approach to rehabilitation of urban reservoirs. SWITCH (Sustainable Water Management Improves Tomorrow Cities Health) project [EH-REK: Rehabilitación ecohidrológica de los reservorios recreativos "Arturówek" (Łódź) como modelo de enfoque para la rehabilitación de reservorios urbanos. Proyecto SWITCH ("Gestión sostenible del agua para mejorar la salud de las ciudades del mañana)]. <http://www.en-arturowek.pl/>



# CONOCIMIENTO RELACIONADO AL TERCER DESAFÍO



[\(enlace\)](#)

## Informando lo informal: estrategias para generar información en asentamientos precarios

Autor: Acevedo, Paloma; Vera, Felipe; Zambrano-Barragán, Patricio; Poskus, Mariana A.; Alonso Pastor, Luis; Azcona, Ginnette; Babio, Guadalupe; Bazzucchi, Fabio; Bettencourt, Luis M. A.; Beukes, Anni; Bhatt, Antra; Duharte, Juan Pablo; Fortuny, Guillem; Fraser, Arabella; Gaarder, Marie Moland; Iruretagoyena, Maitane; Izquierdo, Leticia; Kallergis, Achilles; Larson, Kent; Lloyd, Scott; Rathinam, Francis; Ratti, Carlo; Sevtsuk, Andrés; Thissen, Paul; Wainer, Laura Sara

Año: 2021

La falta de datos en las áreas informales de las ciudades es una gran limitación para la gestión de políticas públicas, afectando a todos los ámbitos de la gestión, desde la capacidad de hacer un buen diagnóstico de los problemas en la población más vulnerable, hasta la evaluación de la efectividad de los programas de desarrollo. Esta monografía aborda esta problemática con el objetivo de servir como un manual que ofrezca alternativas de diferentes metodologías de recolección de información en áreas informales a los gestores de políticas públicas. Esto incluye desde las metodologías más tradicionales (encuesta de hogar) a las más innovadoras pasando por fuentes secundarias. La monografía abordará las ventajas e inconvenientes de cada metodología y se proveerán ejemplos de aplicaciones reales en todo el mundo con el objetivo de orientar a los gestores de políticas públicas o investigadores en elegir la mejor metodología aplicada a su contexto específico, mejorando así sus herramientas de gestión. La primera parte de la monografía discutirá distintas metodologías de levantamiento de información. La segunda parte realizará una valoración del estado de la información en la región (LAC). Por último, se discutirá distintas metodologías de levantamiento de información y se recogerá casos a lo largo de todo el mundo de la aplicación de distintas metodologías.



[\(enlace\)](#)

## Vivienda ¿Qué viene?: de pensar la unidad a construir la ciudad

Autor: Adler, Verónica; Vera, Felipe; Wainer, Laura Sara; Roquero, Pablo; Poskus, Mariana A.; Valenzuela, Luis; Letelier, Marcela; Olivares, Pablo; Treimun, John; Gamboa, Alexis; Canales, Karina; Guajardo, Javier; Libertun de Duren, Nora Ruth; Davis, Diane E.; Donovan, Michael G.; Claramunt Torche, Pauline

Año: 2020

Durante el siglo XX la población mundial se incrementó más que en ningún otro periodo de la historia: desde alrededor de 1.500 millones de personas en el 1900 hasta cerca de 7 mil millones hoy en día. Frente a estas cifras es imposible no pensar qué hemos hecho para alojar esta población o bien qué ha hecho toda esta gente para procurarse vivienda. Las cifras indican que, si bien hemos sido capaces de construir y cubrir ampliamente los déficits cuantitativos, hoy el gran desafío es mejorar cualitativamente el stock existente. El crecimiento poblacional continúa siendo efervescente —especialmente en geografías del Sur Global bajo condiciones económicas emergentes— y la pregunta sobre cómo explorar el potencial de la vivienda para transformar el tejido urbano es clave para construir mejores ciudades.

## Las ciudades como espacios de oportunidades para todos: Cómo construir espacios públicos para personas con discapacidad, niños y mayores

Autor: Libertun de Duren, Nora Ruth; Salazar, Juan Pablo; Duryea, Suzanne; Mastellaro, Catarina; Freeman, Lance; Pedraza, Lauramaría; Rodriguez Porcel, Manuel; Sandoval, Diana; Aguerre, José Agustín; Angius, Caroline; Ariza, María Camila; Artieda, Luis; Bonilla, Juan Pablo; Cabrol, Marcelo; Guerra, Vanessa; La Forge, Gordon; Chacón Martínez, Katherine; Mitchell, Ann; Pineda, Víctor; Pinzon Caicedo, Mariana; Poitier, Federico

Año: 2021

No es necesario justificar la construcción de ciudades que beneficien a todos sus usuarios. Construir ciudades teniendo en cuenta sólo las necesidades de una parte de sus residentes es lo que necesita justificación. Y, sin embargo, nos hemos acostumbrado a las ciudades donde los espacios públicos y los servicios están pensados, diseñados y contruidos ignorando las necesidades de personas con discapacidad, de niños pequeños y sus cuidadores, y de ancianos, limitando así su acceso. En este contexto, esta monografía tiene como objetivo promover prácticas de planificación urbana que puedan contribuir eficazmente a permitir a las personas con discapacidad, los niños y los ancianos el acceso a las oportunidades de trabajo, socialización y disfrute que ofrecen las ciudades. Es decir, accesos y sistemas diseñados con el propósito de facilitar el acceso de todas las personas a los parques, espacios públicos, sistemas de transporte, y permitirles participar activamente en la vida cívica independientemente de su nivel de habilidad. A tal efecto, esta monografía se estructura en dos partes. La primera parte proporciona un contexto sobre la evolución del estudio de las personas con discapacidad, específicamente, desde la perspectiva de las ciudades de ALC. La segunda parte es un conglomerado de estudios de caso sobre ciudades que han construido espacios y sistemas de tránsito que ayudan a eliminar las barreras que las personas con discapacidades, ancianos y los niños pequeños tienen que sortear en las ciudades.



[\(enlace\)](#)

## Inmigrando: Fortalecer ciudades destino: Iniciativas y estrategias

Autor: Vera, Felipe; Adler, Verónica

Año: 2020

Las ciudades se enfrentan hoy a un tiempo de transiciones extremas en las que la conectividad, desigualdad, las condiciones de vida en los países, junto a las cambiantes condiciones climáticas, los desastres naturales intensifican los movimientos humanos y de bienes en el globo, dejando al territorio en una condición de flujo. Este trabajo propone que puede ser útil entender la migración desde la trayectoria del migrante buscando como preparar a las ciudades que juegan diversos roles en cada fase de este recorrido, analizando desde distintas perspectivas las implicancias y potenciales que las diversas formas de migración tienen para la construcción robusta de ciudades plurales. Esto se realiza mostrando una colección de iniciativas que comprenden tácticas, estrategias y políticas que nos permitan fortalecer a las ciudades y aprovechar las grandes expectativas migrantes para construir destinos más robustos, resilientes, plurales e incluyentes.



[\(enlace\)](#)

# CONOCIMIENTO RELACIONADO AL CUARTO DESAFÍO



[\(enlace\)](#)

## Acción climática y Acuerdo de París: el rol de las ciudades de América Latina y el Caribe

Autor: Vera, Felipe; Uribe, María Camila; Del Castillo, Sofía

Año: 2023

A más de 6 años de la entrada en vigor del Acuerdo de París y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, se necesita acelerar la implementación de los consensos alcanzados para garantizar el logro de los ambiciosos objetivos climáticos. Reconociendo que los gobiernos locales tienen competencia sobre el potencial de mitigación del cambio climático así como para ejecutar estrategias de adaptación en América Latina y el Caribe, esta publicación destaca la relevancia de traducir y adaptar los objetivos nacionales a los contextos y necesidades locales de manera colaborativa. Proporciona recomendaciones para avanzar hacia la localización de iniciativas climáticas en las ciudades y mejorar las capacidades para la gobernanza climática multinivel en un contexto local. Se propone mostrar la capacidad de las ciudades para liderar una acción climática transformadora a la luz de los principales desafíos del cambio climático, el perfil de emisiones de gases de efecto invernadero generadas por la región y los compromisos climáticos asumidos a escala nacional y local. Evalúa las Contribuciones Determinadas a nivel Nacional (NDCs por su sigla en inglés) de los países de la región y los planes de acción climática de las ciudades, brindando un enfoque pragmático para convertir los objetivos globales del Acuerdo de París en acciones implementables en todas las escalas. Finalmente, la publicación visibiliza soluciones climáticas lideradas por ciudades de América Latina y el Caribe, lo que sienta precedentes y ofrece ideas y experiencias para que más ciudades contribuyan con la acción climática necesaria. Esta publicación está orientada principalmente a tomadores de decisión subnacionales de América Latina y el Caribe, y se considera una referencia útil para múltiples gestores de la acción climática, especialmente para aquellos interesados en promover y facilitar la acción climática coordinada en todos los niveles.



[\(enlace\)](#)

## Diseño ecológico: estrategias para la ciudad vulnerable. Infraestructuras verdes urbanas y espacio público en América Latina y Caribe

Autor: Vera, Felipe; Doherty-Bigara, Jennifer; Patiño, Soledad; Sordi, Jeannette

Año: 2022

El segundo tomo de la serie Diseño Ecológico: Estrategias para la Ciudad Vulnerable, presenta un reporte de políticas urbanas y nacionales, estrategias y casos de estudio para potenciar el espacio público y el territorio en las áreas urbanas más vulnerables de América Latina y Caribe a través de infraestructuras verdes y soluciones basadas en la naturaleza. Estas intervenciones ofrecen múltiples ventajas para mejorar la calidad del espacio público y aumentar la resiliencia urbana de los asentamientos más vulnerables. En este tomo, Infraestructuras verdes urbanas y espacio público en América Latina y Caribe, se ponen en evidencia las ventajas sociales, económicas y medioambientales de intervenir en el espacio público a través de la naturaleza, delineando una serie de criterios y estrategias de implementación. Se presentan 30 proyectos de espacio público e infraestructura verde desarrollados en América Latina y el Caribe en los últimos veinte años, distribuidos en diversas regiones biogeográficas e insertos en contextos muy disímiles, analizando las condiciones de dichos entornos, sus principales riesgos y antecedentes de los proyectos, las soluciones adoptadas, los procesos de construcción e implementación, los beneficios aportados tanto ambientales como sociales, y su evolución en el tiempo.

## Diseño ecológico: Estrategias para la ciudad vulnerable: Adaptando las áreas precarias de América Latina y el Caribe al cambio climático

Autor: Vera, Felipe; Sordi, Jeannette

Año: 2020

Según las Naciones Unidas, aproximadamente tres de cada cinco ciudades del mundo con -al menos- 500.000 habitantes corren un alto riesgo de padecer un desastre natural. Si no se trabaja mejor en mitigar y adaptar las ciudades, estas serán en el futuro más pobladas, más calientes, menos biodiversas. La crisis ambiental y climática acentúa la desigualdad, dado que los grupos socialmente y económicamente más vulnerables se encuentran más expuestos a riesgos naturales y generalmente acceden a menos infraestructuras y servicios ecosistémicos. En América Latina y Caribe las poblaciones más vulnerables a menudo residen con asentamientos informales, precarios o populares. En los últimos años se han hecho importantes avances en repensar estos asentamientos, desarrollando estrategias de intervención para mejorar la calidad de vida, la seguridad y las oportunidades de sus habitantes. Hoy es fundamental incorporar de manera efectiva los criterios climáticos en las intervenciones urbanas. Diseño Ecológico dimensiona los impactos de la crisis climática en las áreas más vulnerables de nuestras ciudades - la ciudad informal - a la vez que reflexiona sobre cómo proteger a quienes se ven más fuertemente afectados por las consecuencias del cambio climático. Además, provee nuevos lentes para analizar el riesgo y diseñar soluciones basadas en la naturaleza en asentamientos urbanos precarios, informales, populares, vulnerables, para hacer de la ciudad informal una ciudad más resiliente frente a las presiones climáticas que vendrán en las próximas décadas.

## Infraestructura Verde Urbana I: Retos, oportunidades y manual de buenas prácticas

Autor: Ophelie Chevalier, et al.

Año: 2021

Esta publicación forma parte de una serie de tres documentos que exploran los diferentes aspectos de las soluciones de infraestructura verde urbana. En esta primera parte se explora qué es la infraestructura verde urbana; cuáles son las amenazas climáticas de la región a las que éstas podrían contribuir; y se hace una revisión de 21 casos de soluciones de infraestructura verde tanto en países desarrollados como en países en desarrollo.

## Infraestructura Verde Urbana II: Implementación y seguimiento de soluciones

Autor: Ophelie Chevalier, et al.

Año: 2021

Esta publicación forma parte de una serie de tres documentos que exploran los diferentes aspectos de las soluciones de infraestructura verde urbana. En esta segunda parte se exploran las 8 tipologías de infraestructura verde urbana, se describen los servicios ecosistémicos que aportan a ayudan a regular y se aportan datos sobre su beneficio económico. Asimismo, esta parte de la publicación provee una matriz de indicadores que pueden utilizarse en este tipo de proyecto, tanto ex-ante como ex-post.

## Infraestructura Verde Urbana III: Análisis de países

Autor: Ophelie Chevalier, et al.

Año: 2021

Esta publicación forma parte de una serie de tres documentos que exploran los diferentes aspectos de las soluciones de infraestructura verde urbana. En esta tercera parte se explora la institucionalidad y legislación ligada a cinco países de la región: Panamá, Paraguay, Perú, el Salvador y Surinam. Asimismo el documento también da cuenta de la situación actual del mercado en cada país y una lista de potenciales proveedores.



[\(enlace\)](#)



[\(enlace\)](#)



[\(enlace\)](#)



[\(enlace\)](#)

# 3

## CONCLUSIONES



Las zonas urbanas son el motor de crecimiento económico de México por lo que su transformación representa una oportunidad para mejorar la calidad de vida de sus residentes. La gobernanza urbana se fortalece a través del mejoramiento de la capacidad de planificación urbana de los gobiernos locales y la coordinación entre todas las instituciones implicadas en políticas urbanas y de vivienda. Una estrecha coordinación entre vivienda, infraestructura, transporte y servicios es clave para ayudar a los desarrollos periurbanos a cerrar la brecha de servicios y alcanzar una mejor calidad de vida. Actualmente, la baja capacidad y los limitados recursos han restringido la implementación de instrumentos de planificación lo que ha llevado a que las ciudades no desarrollen una visión estratégica del futuro, sino que se centren en programas sectoriales independientes.

# 1



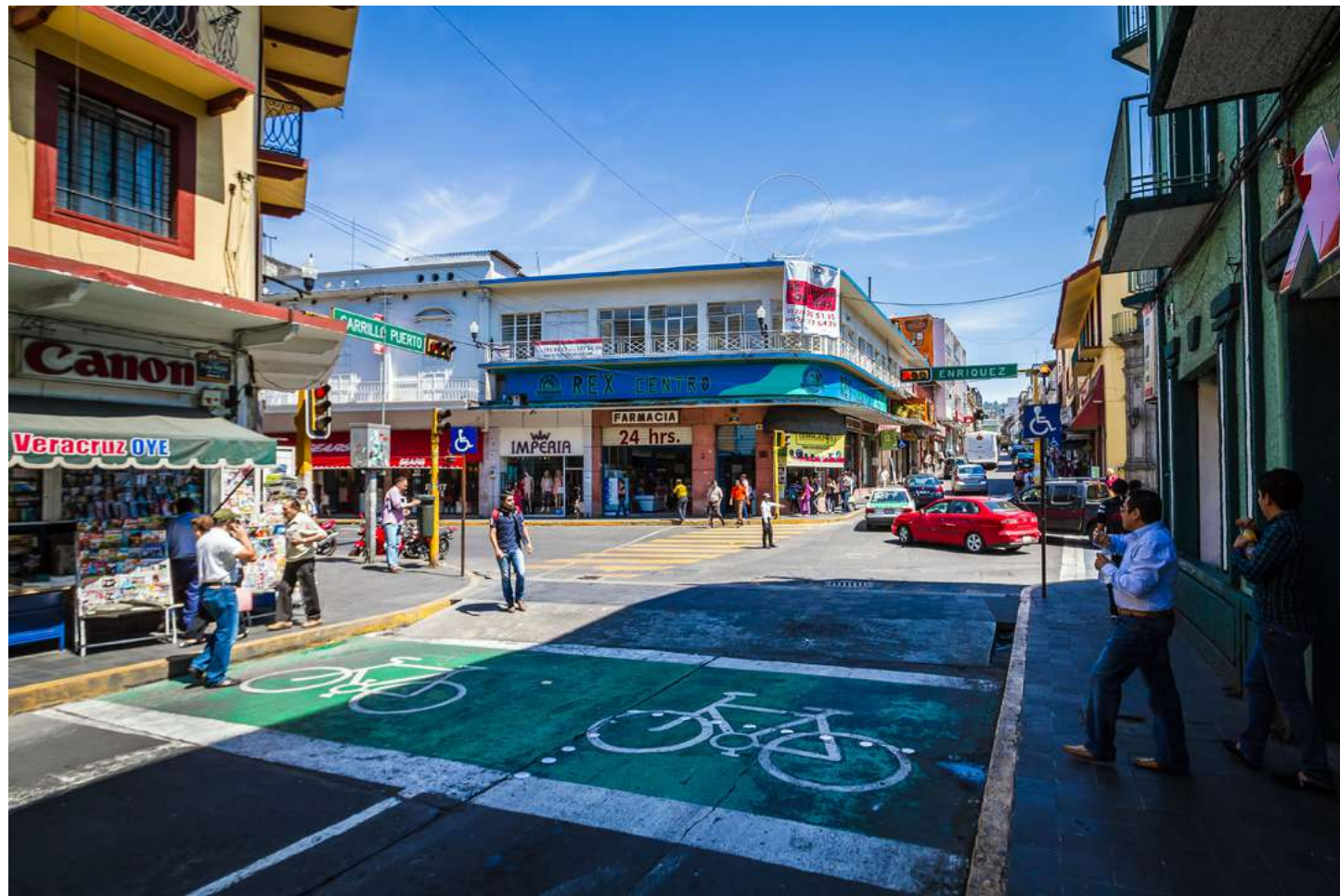
## 2

Existe una alta inequidad territorial entre las regiones que viene afectando la productividad, competitividad, y la renta de las ciudades de México. Esto ha llevado a zonas urbanas rezagadas con altas tasas de desempleo, carencia de inversión en infraestructura y educación, y una migración constante de jóvenes hacia áreas urbanas más desarrolladas. Para reducir esta inequidad y revitalizar estas ciudades rezagadas se deben diseñar políticas específicas destinadas a cada territorio. Asimismo, se deben fortalecer las estrategias de recaudación y el apalancamiento de recursos del sector privado.



## 3

El déficit en infraestructura, servicios y espacios públicos en las ciudades ha provocado resultados negativos en el desarrollo social y económico que afectan de forma desproporcionada a los más pobres y vulnerables. Las personas que viven en barrios marginales y asentamientos informales también tienden a estar marginados de la economía urbana formal; y a menudo, esta marginación se transmite a la siguiente generación. Asimismo, la actual forma espacial de las ciudades no fomenta la habitualidad y la inclusión social. Las ciudades en México deben adoptar una visión de ciudades compactas, conectadas, limpias en las que los residentes de todos los niveles de ingresos puedan acceder fácilmente a empleos, servicios, bienes y otros recursos claves. Para lograrlo, se debe evaluar y optimizar el PMU, priorizar inversiones de infraestructura y programas en los estados con mayor densidad urbana que cuenten con los más altos índices de violencia y desigualdad social.



# 4

El crecimiento urbano no planificado aumenta la vulnerabilidad de las ciudades de México al cambio climático y a los desastres naturales extremos. México está situado entre dos océanos y tiene una topografía compleja, lo que aumenta la exposición del país a fenómenos climáticos, los cuales se prevén aumentar en frecuencia e intensidad debido al cambio climático. Las consecuencias serán especialmente nefastas en las zonas urbanas que carecen de espacios verdes y se construyen sin tener en cuenta consideraciones climáticas y de resiliencia. Invertir en un futuro sostenible e incluyente para las ciudades mexicanas es una oportunidad única para mejorar el nivel de vida de los más vulnerables y acelerar la transición hacia un futuro bajo en carbono y resiliente. Para ellos es clave actualizar los sistemas de estrategias y acciones basadas en datos; fortalecer la gobernanza para promover corredores de movilidad y así fomentar estrategias como el DOT; además de tener una política integral de uso del suelo y gestión hídrica.



