

## El leviatán urbano de México.

**Por: José Ignacio Montero. El Orden Mundial en el Siglo XXI. 30/11/2017**

*México es considerado un país emergente, urbano, dinámico y lleno de posibilidades por explotar. No obstante, el futuro del país pasa por superar ciertos problemas, como por ejemplo acometer un profundo cambio en el ordenamiento urbano. El modelo actual es el de ciudad dispersa o suburbio, que ya es calificado de insostenible. O México cambia a un modelo más sostenible o los problemas generados por el actual se volverán irreversibles.*

En 2010 las áreas urbanas superaban a las rurales como lugar de residencia de más de la mitad de la población a nivel mundial. En esta dinámica también se encuentra México, un país que [ese mismo año tenía a un 78% de sus habitantes viviendo en ciudades](#). Sin lugar a dudas, las urbes de todo el mundo se han convertido en centros políticos y socioeconómicos de primer nivel, donde la gente desarrolla su vida, trabajo y ocio, entre otros.

Concretamente en México, han sido las ciudades medias y grandes las que han experimentado el mayor crecimiento, especialmente en las últimas décadas, y han llegado a convertirse en importantes polos de atracción y de referencia para los habitantes de las zonas rurales. Sería lógico pensar que, ante la llegada progresiva de nuevos habitantes más el crecimiento natural de la propia ciudad, las ciudades se vieran en la necesidad de acometer actuaciones enfocadas a absorber ese crecimiento, por ejemplo incrementando la capacidad de infraestructuras, equipamientos y servicios. De hecho, este constituye uno de los objetivos del ordenamiento territorial.

Sin embargo, en el caso de las ciudades mexicanas [la planificación u ordenamiento urbano ha sido francamente deficiente](#). El resultado ha sido la generación de ciudades con un modelo disperso, demasiado extensas, donde el uso del vehículo privado se convierte en indispensable y el transporte público no supone una alternativa real y eficiente. Aunque el problema de la ciudad dispersa también está presente en otros países, como Estados Unidos y Reino Unido, en México las consecuencias de este modelo urbano son más marcadas y afectan más intensamente a la población. La situación se vuelve realmente compleja dado que se mezclan problemas derivados del modelo disperso con los resultantes de su

condición de país emergente. Es por ello que las ciudades mexicanas actuales enfrentan un reto mayúsculo en cuanto a planificación y gestión. Por si todo ello pareciera poco, [la actividad urbanística se ha visto penetrada por la corrupción](#): irregularidades en los cambios de uso del suelo, ausencia de evaluaciones de impacto ambiental, etc.

## El modelo urbano mexicano

La forma de ordenar el territorio viene determinada en gran medida por los procesos históricos acontecidos en un lugar, pero en el caso de México toman gran relevancia las influencias recibidas del exterior. En contraposición con México están las ciudades europeas, que han seguido un modelo compacto, caracterizado por un crecimiento en altura y mezcla de usos del suelo. La razón está en el origen de estas ciudades, muchas de ellas nacidas con un elemento condicionante: la muralla. Este elemento arquitectónico, defensivo y administrativo restringía mucho el crecimiento de las ciudades, las cuales se veían obligadas a optimizar el espacio con el que contaban.

En las ciudades mexicanas, la herencia colonial —finales del siglo XV a principios del XIX— se encuentra muy presente hoy en elementos como el plano ortogonal que caracteriza a muchas de ellas. Gran parte de las ciudades fueron fundadas por los conquistadores españoles, lo cual generaba muchas posibilidades de planeación, a las que se sumaba la ausencia de murallas. Desde el comienzo se apostó decididamente por organizar la ciudad en torno a un plano ortogonal, con el cual se generan las denominadas *cuadras*. Lo que sí reprodujeron con exactitud respecto de las ciudades europeas fue la ubicación de los edificios principales, que se emplazaron en la zona centro o *zócalo*.



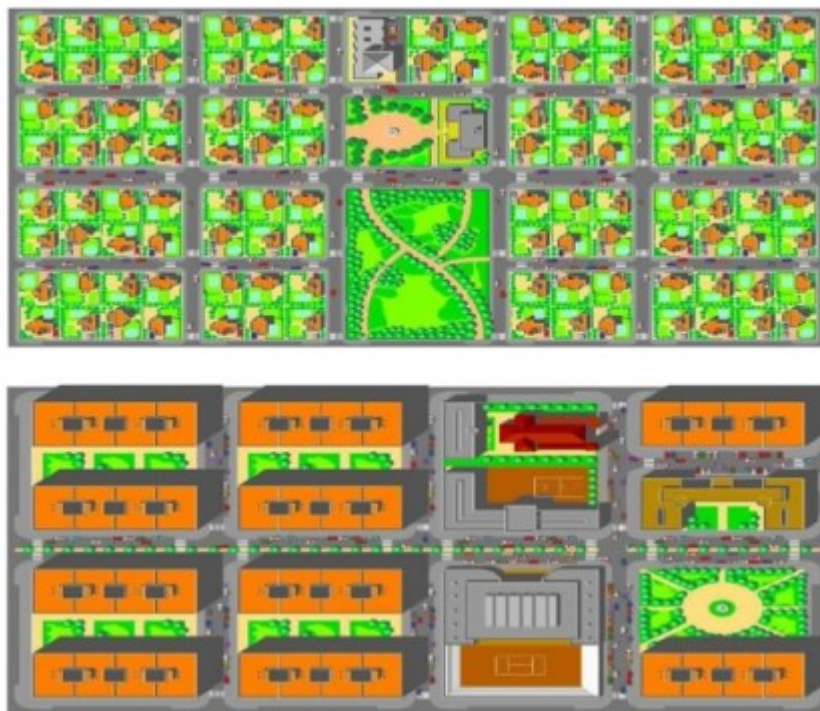
Mapa de la Ciudad de México de 1753. Fuente: [Geografía Infinita](https://geografia-infinita.com/)

Con todo lo dicho se puede comprender parte de la realidad actual que viven las urbes de México, pero falta un elemento clave: la influencia estadounidense. Ambos países mantienen intensas relaciones en todos los ámbitos, y ello alcanza incluso a cuestiones de carácter cultural o ideológico. [Tras la II Guerra Mundial, Estados Unidos promovió masivamente el modelo del suburbio](#), el cual no solo representa un diseño urbanístico, sino un modo de vida basado en el individuo. La idea del suburbio nació como una forma de vivir en un entorno rodeado de naturaleza, con plena independencia al residir en una vivienda unifamiliar y el vehículo como transporte indispensable. Esta idea se extendió por México con un grado bastante alto de exactitud; destacan las enormes plazas comerciales, zonas exclusivamente residenciales —con algunos pequeños negocios— y el uso intensivo del vehículo.

## La insostenibilidad del modelo

Entre los especialistas en materia territorial y urbanística se suele afirmar que [el modelo de ciudad dispersa es desordenado](#). Las instituciones públicas han demostrado con el tiempo que solo se interesan por dos cuestiones en este ámbito: vivienda e infraestructuras. Fuera de esto quedan aspectos tan relevantes como el transporte público, la movilidad, la organización de los usos del suelo, políticas ambientales, etc.

Una de las principales características del modelo de ciudad dispersa es el crecimiento extensivo u horizontal, es decir, construir viviendas unifamiliares de una o dos plantas en vez de edificios residenciales en altura, lo que potencia la creación de una amplia red viaria para conectar el ámbito urbano. En función del poder adquisitivo de cada familia, estas viviendas pueden contar con un espacio mayor para vehículos, zonas ajardinadas e incluso piscina. Este modelo prima, por tanto, el bienestar individual a costa de depredar grandes cantidades de territorio.



Modelo de ciudad dispersa —arriba— frente al de ciudad compacta —abajo—. Fuente: [Universidad de Almería](https://insurgenciamagisterial.com/)

El efecto más evidente del modelo de ciudad dispersa es la generación de distancias artificiales, lo cual aboca a las personas a una dependencia casi total del vehículo privado para poder ir al trabajo, volver a su casa u otras actividades. En el caso de las ciudades mexicanas, tienden a ser bastante extensas en relación a la cantidad de habitantes. Si se comparan las ciudades de Ensenada (México) y Gijón (España) —ambas con una población cercana a los 300.000 habitantes, costeras, con condicionantes del medio físico, pero con modelos urbanos diferentes—, existen [23 km a pie](#) entre los puntos más alejados en el primer caso y solamente [9,1 km](#) en el segundo. Teniendo en cuenta que en los municipios de México el factor superficie falsea la realidad debido a la concentración poblacional, los ciudadanos de Ensenada tienen que recorrer distancias tres veces mayores que las que se recorrerían en Gijón.

Otro factor que añade mayor insostenibilidad a este modelo urbano es la segregación de usos del suelo, esto es, la configuración de la ciudad en zonas donde solo hay un uso —residencial, comercial, agrícola o industrial—. Esta situación viene impuesta por el propio modelo, el cual provoca que las personas tengan que recorrer largas distancias y deban optimizar su tiempo. De esto se

desprende el [importante papel que juegan en México las plazas comerciales](#). En función de la ubicación, pueden ir desde *mini*plazas a las denominadas *macro*plazas, donde las personas aprovechan para realizar varias tareas simultáneamente, como hacer la compra, servicios bancarios, ocio o incluso comidas de trabajo.

**La transformación del modelo de ciudad en Estados Unidos:**



Sun City (Arizona)

del suburbio americano...



al nuevo urbanismo





Lakewood (Colorado)

Durante los años veinte del siglo pasado, se populariza en Estados Unidos la ciudad suburbio, caracterizada por la vivienda aislada, el uso imprescindible del automóvil y la segregación de actividades. Se trata de un tipo de ciudad que se promovió desde el mismo gobierno nacional, cuyas políticas urbanas se mezclaban con importantes intereses privados en juego: sector inmobiliario, desarrollo de la industria automovilística y compañías petroleras. La ciudad suburbio se convirtió en uno de los pilares del llamado "american way of life" y una forma de vida que se extiende hasta hoy. Sin embargo, el impacto en términos medioambientales de este modelo urbano, el progresivo aumento del coste del combustible y la concienciación por unos hábitos de vida más saludables que demandan una menor dependencia del automóvil, han iniciado actualmente un debate en el ámbito de la planificación para avanzar hacia otra forma de hacer ciudad. Así surge el llamado "nuevo urbanismo", que reclama una ciudad más densa, con mayor mezcla de actividades comerciales y recreativas y que sea más accesible a los peatones fomentando el uso de la calle. Organizaciones como el Congreso por el Nuevo Urbanismo (CNU), promueven el desarrollo de esta ciudad alternativa cada vez más presente en Estados Unidos.

Joaquín Domínguez para el [ordenmundial.com](http://ordenmundial.com)

En EE.UU el modelo de urbanismo tradicional norteamericano está viviendo un cambio paulatino. Fuente: [Cartografía EOM](#).

Los efectos negativos de este modelo urbano llegan a afectar incluso a temas tan delicados como el de la seguridad pública. Bien es sabido que desde hace algo más de una década el país atraviesa un período de inseguridad, resultado de la [guerra contra los cárteles](#) emprendida por el presidente Felipe Calderón. Aunque en un principio no lo parezca, [el modelo urbano influye en las cuestiones de seguridad pública](#). En el caso de México, las autoridades tienen que velar por la seguridad de territorios urbanos muy extensos, con la consiguiente enorme dificultad de abarcarlo todo.

Otro elemento importante es la ["percepción de seguridad"](#): calles vacías, zonas mal iluminadas, calles estrechas y otros factores pueden despertar sensaciones de miedo o nerviosismo y hacer que los ciudadanos modifiquen sus rutinas o tengan una percepción equivocada de la seguridad. En México es muy común que a las

nueve de la noche ya no se vea mucha gente en la calle debido a esta percepción de inseguridad.

## Percepción sobre Seguridad Pública en la Entidad Federativa 2015 (%)

Percepción de la población respecto de la situación actual<sup>1</sup> que guarda la inseguridad pública en su Entidad Federativa.



Percepción de la seguridad pública en México (2015-2016). Fuente: [IMCO](#)

## Una pesadilla sobre ruedas

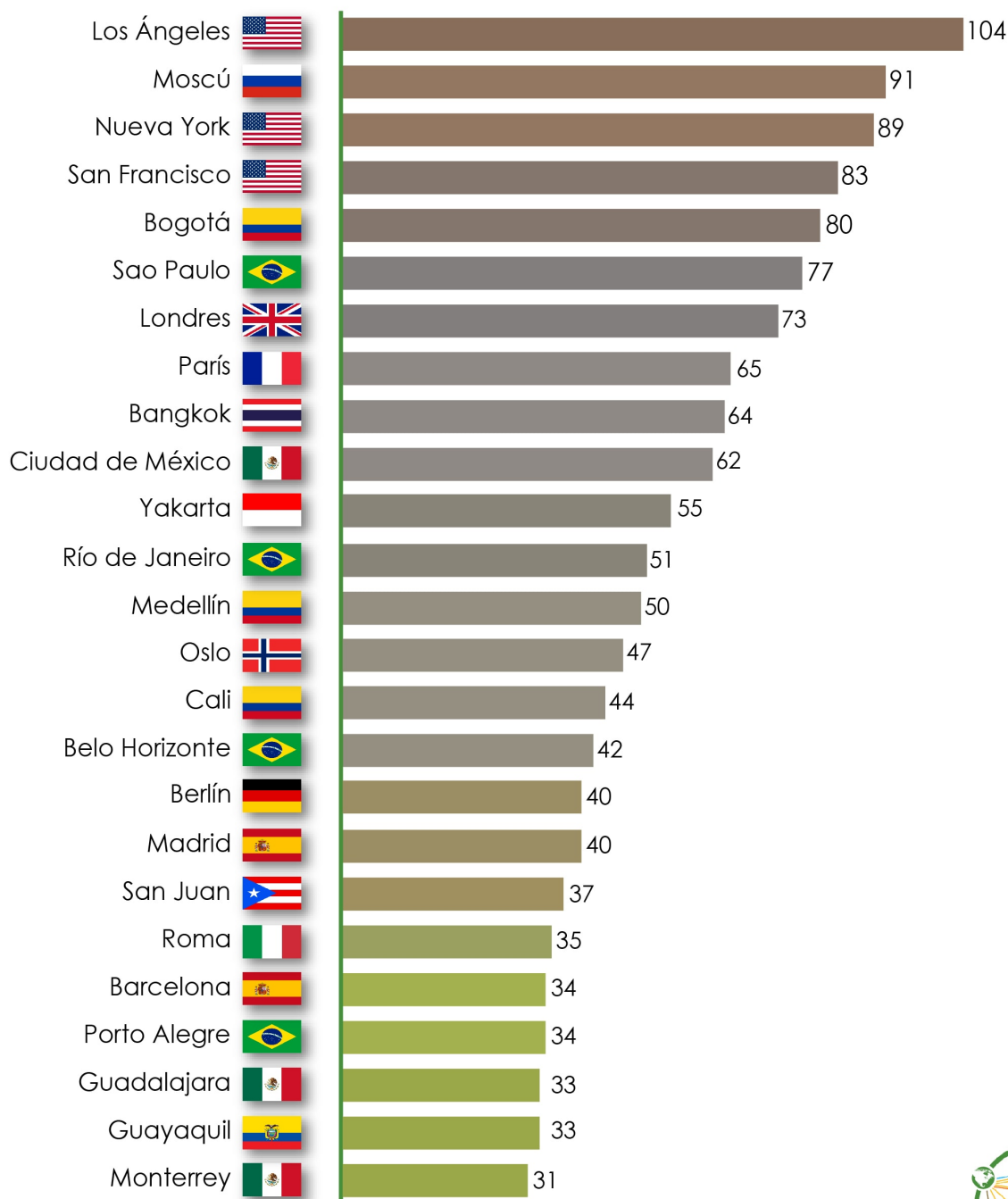
La movilidad es una función esencial en la vida de las personas, pero más aún en las ciudades dispersas, donde las distancias son más amplias, tanto que se ha llegado a calcular que [un mexicano en una gran ciudad puede llegar a perder cuatro años en atascos en su vida](#). Por si fuera poco, la movilidad también genera gasto económico. Precisamente en este punto es donde el modelo de ciudad dispersa característico de México genera segregación social al condicionar a las clases media y baja a vivir en la periferia, donde la vivienda es más económica, y recorrer largas distancias en su vehículo o en transporte público, en función del poder adquisitivo. El asunto de la movilidad y la ubicación de vivienda y trabajo es tan importante que

---

para ocupar una vacante las empresas suelen priorizar a quienes vivan cerca del lugar de trabajo.

## Horas en atascos que el viajero medio pierde en cada ciudad al año

(Ciudades seleccionadas)



Fuente: Global Traffic Scorecard (2016), INRIX

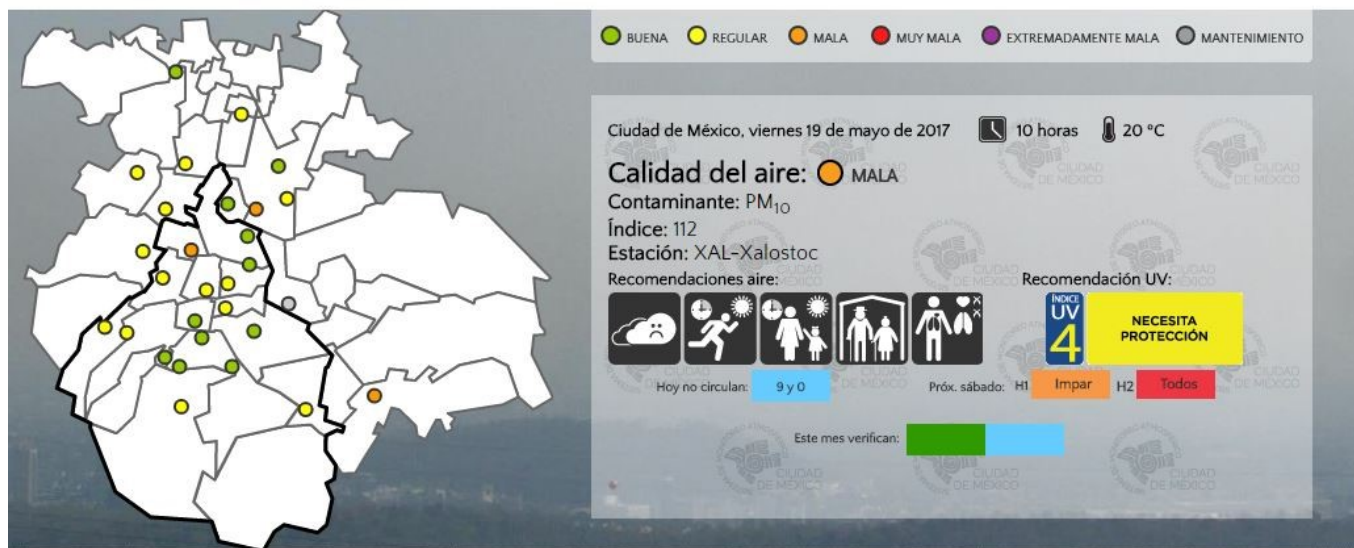
Abel Gil Lobo  
[elordenmundial.com](http://elordenmundial.com)



Horas en atascos que el viajero medio pierde en cada ciudad al año. Fuente: [Cartografía EOM](#).

Relacionado con lo anterior está el servicio público de transportes, con los autobuses urbanos como el medio más extendido, ya que solo algunas ciudades disponen de metro. En un [estudio de transportes elaborado para la ciudad de México en 2015](#) se analizaba la distancia diaria que recorría un autobús en función de la ruta. El resultado era que un autobús podía recorrer desde los 146 km diarios de la línea Copesa hasta los 223 km de la línea Amopsa. Si a esto se le añade la ausencia de paradas establecidas en muchas líneas —se puede parar el autobús en cualquier parte de la calle haciéndole una señal— y la posibilidad de atascos, la imagen y la eficacia del servicio quedan en entredicho. [En México, el transporte supone alrededor de un 18% del salario mensual](#), un gasto clave para muchas familias en un servicio que no es de la calidad que debiera. Estas razones son las que explican la inviabilidad del transporte público en las ciudades dispersas, tal y como ocurre en Estados Unidos.

Otra de las consecuencias de la movilidad basada en el uso intensivo del vehículo es la emisión de gases de efecto invernadero. Añadido a esto hay que desatacar la antigüedad de buena parte del parque automovilístico de México. Por tanto, se favorece simultáneamente el cambio climático y el empeoramiento de la salud de las personas. Por ejemplo, en la Ciudad de México las contingencias ambientales son frecuentes, condicionando enormemente la movilidad de la población en su día a día debido a las restricciones impuestas a la circulación. Esta problemática no se da solamente en la capital, sino también en otras ciudades como Guadalajara, Monterrey, Toluca o Tijuana, donde se registran importantes niveles de contaminación.



Calidad del aire en la Ciudad de México. Fuente: [Gobierno de México](http://gobierno-demexico.mx)

## Una alternativa sostenible

Vista la situación actual del desarrollo urbano en México, la respuesta es clara: el modelo debe cambiar. El reto es mayúsculo, pero todavía hay margen de maniobra. Una opción que puede resultar acertada es plantear un cambio progresivo hacia un modelo mediterráneo, con objetivos a corto, medio y largo plazo. Y esto, siendo conscientes de una realidad: [hasta 2050 México crecerá en unos 32 millones de personas.](#)

En primer lugar, sería conveniente hacer pedagogía. Los mexicanos tienen muy arraigado vivir en este modelo de ciudades, a pesar de todos los inconvenientes. Por tanto, debería empezarse concienciando a la población de los problemas que hay ahora y de los que pueden venir en el futuro. Solo con una población consciente del problema se puede generar un cambio de verdad.

Seguidamente, habría que plantear una estrategia a corto plazo para mejorar el aprovechamiento del suelo en la ciudad. En otras palabras, utilizar terrenos baldíos o parcelas con edificios en mal estado o abandonados para construir edificios de viviendas o zonas ajardinadas que extiendan el casco urbano. En este sentido, el

crecimiento vertical se antoja indispensable como pilar del nuevo desarrollo urbano. Este tipo de viviendas no suponen reducir la calidad de vida de los ciudadanos, al contrario: son un modo equilibrado en el que se puede disfrutar de un notable grado de individualidad con las ventajas de vivir en colectividad, ya que vivir en ciudades dispersas supone un costo extra en cualquier infraestructura, equipamiento o servicio. Lugares como Ciudad de México tienen problemas en la gestión del agua o el tratamiento de residuos y esta forma de vida podría ayudar a mejorar la situación.

Por otro lado, promover la mezcla de usos del suelo no solo reduciría los desplazamientos motorizados, sino que ayudaría a fortalecer la economía de las pymes, de las cuales dependen millones de mexicanos. Con viviendas y negocios más cerca, todo se fortalece, incluso la seguridad. Personas que llegan a sus viviendas después de trabajar que coinciden con pequeños empresarios que acaban su jornada laboral: esta situación llevaría a calles más llenas a ciertas horas y que la sociedad reocupe la calle, con un desplazamiento considerable del delincuente. La seguridad es una cuestión de quién ocupa el territorio.

En materia de movilidad se podrían llevar a cabo modificaciones en el transporte público. Aprovechando el plano ortogonal, podría estudiarse la posibilidad de incorporar un metro ligero en la superficie que recorriese al menos las principales avenidas. El autobús se encargaría de conectar esas líneas de metro y podría recorrer distancias menores y aumentar así su eficiencia. A la par, se estaría actuando en materia de medio ambiente al reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

El modelo de ciudad dispersa en México supone un lastre en el día a día de los ciudadanos, lo que se traduce en costes económicos, sociales y ambientales, además de una calidad de vida manifiestamente mejorable. El cambio de modelo es difícil, supondrá un reto largo y complejo, pero es necesario para que los problemas generados por el actual modelo urbano no generen el colapso de servicios como el del agua en Ciudad de México y no hipotequen el futuro del país.

**[LEER EL ARTÍCULO ORIGINAL PULSANDO AQUÍ.](#)**

Fotografía: El Orden Mundial en el Siglo XXI

**Fecha de creación**

2017/11/30