

“Las comisiones metropolitanas en la planeación y configuración territorial de la zona metropolitana de la ciudad de México (1970-2008)”

Emmanuel Alejandro León Martínez¹

INTRODUCCIÓN

La Ciudad de México se ha convertido en una de las metrópolis más importantes a nivel mundial, debido al enorme poder económico y político que ha concentrado durante los últimos sesenta años; históricamente desde su conformación fue uno de los sitios más importantes de algunas culturas prehispánicas, y durante todo el desarrollo de la etapa colonial, la independencia, el porfiriato y la revolución –el antecedente inmediato a su época moderna-, fue la sede del poder central y por una lógica de la economía se presentó un gran desarrollo industrial y de servicios, de tal manera que la expansión de su mancha urbana trajo como consecuencia la reducción del espacio urbano entre las delegaciones y los municipios aledaños a ésta; -Ver grafico 1- dándose como resultado el fenómeno de la conurbación (década de los 70s), definido como... “proceso que se da cuando dos o más centros de población, situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas, formen o tiendan a formar una continuidad física y demográfica, por el cual un área urbana crece a partir de su unión con poblaciones vecinas”², por ello ahora denominándose, Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM)³, llegando en la actualidad a albergar alrededor de 20 millones de habitantes⁴.

¹ Alumno del Tercer Semestre de la Maestría en Ingeniería Civil, Área Planeación Territorial, de la Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura Unidad Zacatenco, del Instituto Politécnico Nacional.

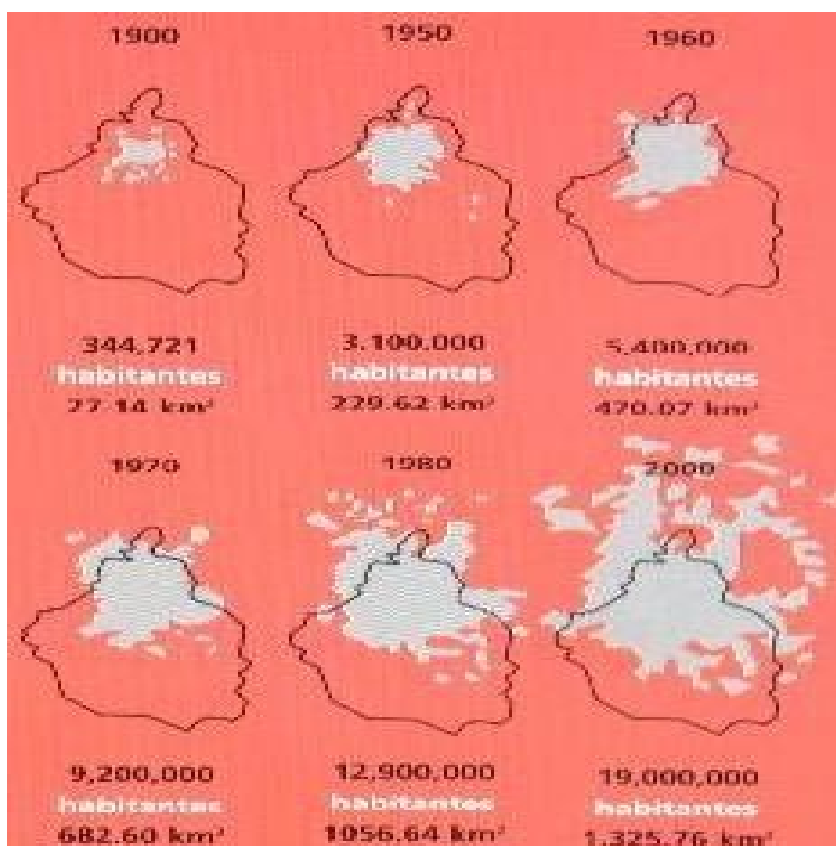
Correo Electrónico: alejandroleon11@gmail.com

² Ley General de Asentamientos Humanos.

³ La ZMCM comprende las 16 delegaciones del DF, 40 municipios del Edo. Méx. y uno del Estado de Hidalgo.

⁴ II Censo de Población 2005. INEGI.

GRÁFICO 1: Distrito Federal: expansión de la mancha urbana (1900 – 2000)



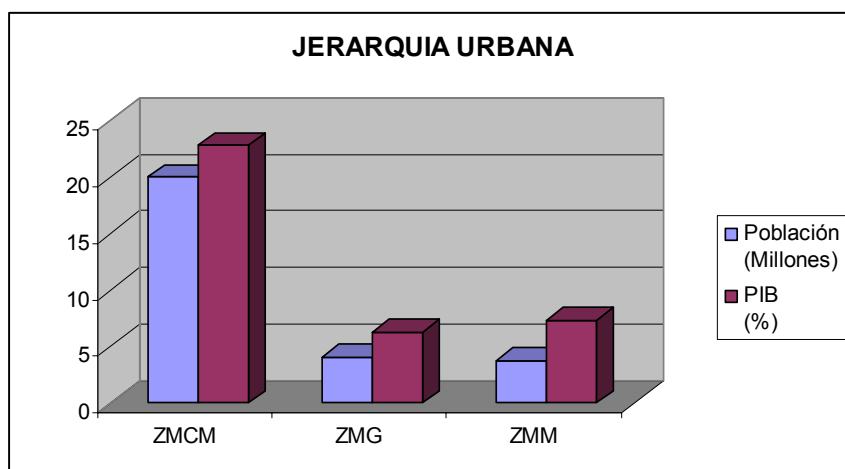
FUENTE: Laboratorio de la Ciudad de México, 2000. y Mapa de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte

No obstante de algunos esfuerzos que se han realizado para revertir o, por lo menos, detener, éste proceso concentrador, a través de algunos programas de desconcentración y descentralización, la ciudad siguió su curso al grado de producir el 22.8% del PIB y ser indudablemente la de mayor jerarquía urbana en México, muy por arriba de las ciudades de Guadalajara y Monterrey, cuyas poblaciones son de 4.1 millones⁵ y 3.8 millones de habitantes, y un PIB de 6.3%, y 7.3% respectivamente⁶.

⁵ Grupo Interinstitucional con base en los Censos Generales de Población y Vivienda de 1990 y 2000, y los Conteos de Población y Vivienda de 1995 y 2005.

⁶ INEGI. Sistema de Cuentas Nacionales de México. Producto Interno Bruto por entidad Federativa 1999-2004. México. Edición 2006.

GRÁFICO 2: Comparativo entre Zonas Metropolitanas
(Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey)



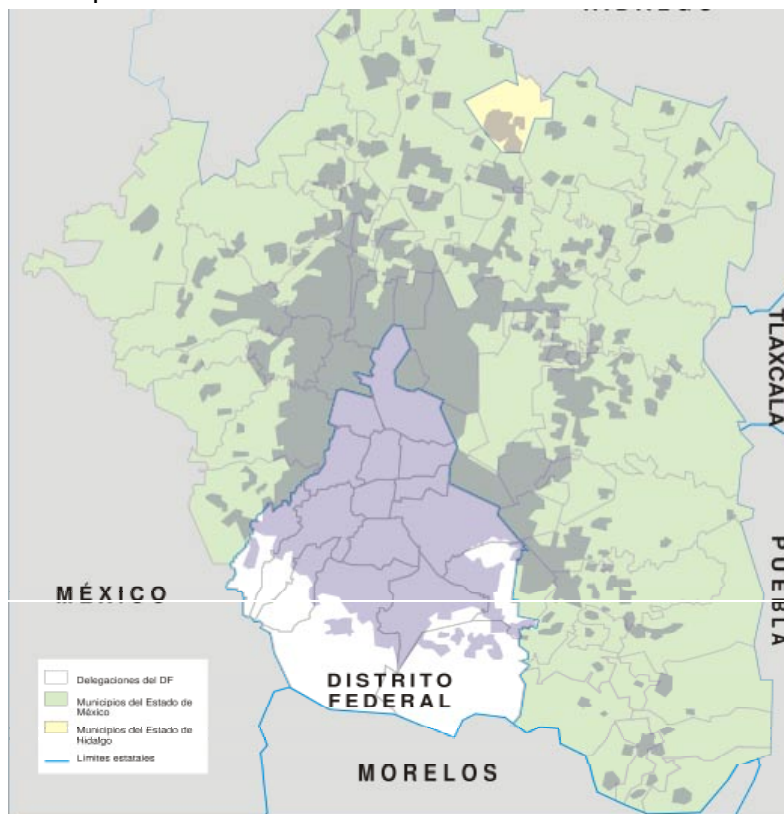
FUENTE: Elaboración propia con datos del Censo de Población 2005.

Para sostener tal desarrollo, en la ZMCM -Ver gráfico 2- se han requerido de grandes obras de infraestructura como el sistema Cutzamala de agua potable, el drenaje profundo para el desalojo de aguas del valle, y las redes de telecomunicaciones, así como el equipamiento para brindar los servicios necesarios en los que sobresalen el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, las cuatro centrales camioneras, la central de abastos, y varios inmuebles para el deporte y los espectáculos, y los corredores financieros en las avenidas Reforma y en el reciente desarrollo Comercial de Santa Fe; asimismo, la construcción de vialidades importantes como el Periférico (con su reciente segundo piso en uno de sus trayectos), el viaducto, el circuito interior y los ejes viales, al igual que los sistemas de transporte para la movilidad urbana, como el Metro, Metrobus y el Tren Suburbano, -que recientemente ha iniciado su servicio de la población de Cuautitlán, Estado de México, a Buenavista, en el D.F.- también son obras que sin ellas la ciudad no hubiera sido viable, y las que permiten que, a pesar de tener aún serios problemas, sea funcional.

Es importante resaltar que lo que hoy constituye la ZMCM se ha logrado por la posibilidad de contar con los recursos federales para realizar todos esas obras colosales; es decir, que los grandes proyectos se han financiado con partidas asignadas directamente por el gobierno central, sin considerar la territorialidad de su incidencia, dado que las necesidades de la gran urbe corresponden tanto al Distrito Federal, como al Estado de México, principalmente, y, lo

más importante, que se han realizado mediante la participación de los gobiernos de ambas entidades, pero sin una estructura orgánica de gobierno metropolitano, siendo uno de los principales problemas las soluciones de manera parcial, con una visión a corto y mediano plazo, por lo regular no más de seis años.

GRÁFICO 2: Zona Metropolitana de la Ciudad de México.



- El área sombreada representa la zona urbana de la ZMCM.

FUENTE: Wikipedia.com, La Enciclopedia Libre, 2006.

Tomando como excepción las obras federales antes mencionadas, justamente uno de los aspectos más relevantes que ha caracterizado el crecimiento de la ZMCM ha sido justamente por la falta de coordinación de ambos gobiernos para su crecimiento ordenado y para la prevención de las obras que se van requiriendo, mediante un proceso de planeación territorial de toda la ZMCM, no obstante de algunos intentos que se han hecho en los últimos años, y que más adelante retomaremos.

Al tenerse ésta serie de dificultades al momento de consensuar acuerdos, el papel que desempeña la Cámara de Diputados y Senadores para legislar y plantear iniciativas viables,

debería de ser una opción a la necesidad de contar con organismos metropolitanos, por ello, sería importante preguntarse *¿Qué es lo que se está haciendo en el poder legislativo en materia de planeación y coordinación metropolitana?*

Lo anterior ha sido la causa que en varios sectores de la ciudad se tengan carencias que también son producto de su desarrollo histórico. Durante la etapa de su industrialización⁷, -cuyo despegue es a partir de la década de los 40s, pero que tuvo su momento de alta expansión en las tres siguientes décadas-, se dio una explosión demográfica principalmente por el arribo de grandes flujos de migrantes del campo, o de otras ciudades, que en busca de mejores condiciones de vida, encontraban posibilidades de empleo por la demanda de mano de obra de las nuevas empresas que se fueron estableciendo en la ciudad, tanto en territorios del Estado de México o el DF.

Es desde entonces que se requirieron grandes inversiones y cuando se debió haber formado un gobierno metropolitano, o, por lo menos, intentar una planeación mediante el acuerdo de políticas de crecimiento que orientaran a ese orden necesario. Un ejemplo de ello es la inocua medida que tomó el regente del DF Ernesto Uruchurtu,⁸ quien en el año de 1954 implantó la restricción a la construcción de fraccionamientos para la población de bajos ingresos en el área central⁹ -con una visión de largo plazo previó el explosivo desarrollo de grandes fraccionamientos que absorberían áreas verdes y seguirían cubriendo la ciudad de asfalto y concreto-, sin embargo, los constructores no tuvieron problemas para hacer sus desarrollos muy cerca del DF, en la zona del Estado de México, donde no se adoptó la misma política de crecimiento urbano y donde se da la mayor expansión de la ciudad a partir de entonces¹⁰ -ver gráfico 2-. Cabe señalar que esta política de Uruchurtu solo duró durante su mandato, toda vez que los que le sucedieron abrieron las puertas a los inversionistas inmobiliarios y los fraccionamientos proliferaron a lo largo y ancho de la ciudad, tal y como hoy la conocemos. Curiosamente, es paradójico observar que fue hasta casi 40 años después cuando un gobierno de izquierda encabezado por Andrés Manuel López Obrador, mediante su bando Número 2 emitido en Diciembre del año 2000, restringe las

⁷ En esta época se da el llamado milagro mexicano y se buscaba un cambio del país hacia la formación de una nación moderna e industrializada con miras hacia alcanzar el desarrollo económico.

⁸ Jefe del entonces Departamento del Distrito Federal durante 14 años (entre 1952 y 1966).

⁹ El área central de la Ciudad comprende las Delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza.

¹⁰ Los primeros municipios del Edo. Méx. en poblarse fueron: al norte Naucalpan y Tlalnepantla, al oriente Nezahualcoyotl, al nororiental Ecatepec y recientemente Valle de Chalco.

construcciones en doce delegaciones políticas para impedir el crecimiento de la mancha urbana.

Dado que llegó un punto donde el crecimiento poblacional y el de la mancha urbana rebasaron las facultades de los gobiernos implicados -si es que en algún momento tuvieron control de la situación- y estos no tenían forma de coordinar acciones, se llegó a la necesidad de plantear hacer a un lado cualquier tipo de diferencias y establecer convenios de coordinación entre los tres niveles de gobiernos¹¹, es así, que en el mandato de Luís Echeverría (1970-1976) surgen los primeros pasos para iniciar acuerdos que pretenden solucionar problemas urbanos metropolitanos, creándose la primera comisión con una visión metropolitana, denominada Comisión de la Conurbación del Centro del País (CCCP), como parte del proceso de planeación institucional iniciado en ese entonces a nivel nacional -aunque la comisión desapareció por serias dificultades de gestión y administración (1988)¹²-, así se fueron dando algunos intentos por llevar a cabo cierta coordinación metropolitana creándose además las siguientes comisiones: la Comisión del Área Metropolitana -1988- y la Comisión para la prevención y Control de la Contaminación Ambiental -1992-. En este sentido, sería importante responder las siguientes preguntas *¿Cómo están estructuradas las comisiones con carácter metropolitano?* y *¿Cuál ha sido la relevancia o nulidad de éstas?* durante el tiempo que funcionaron.

Finalmente, desde el año de 1994, se volvieron a establecer convenios de coordinación metropolitana, teniendo como resultado la creación de las actuales comisiones, buscando... “atender con oportunidad los problemas de transporte y vialidad, de planeación y desarrollo de sistemas hidráulicos, de seguridad pública y procuración de justicia, de asentamientos humanos y ambientales derivados de la metropolización”¹³; conforme fue pasando el tiempo se fueron haciendo algunas modificaciones y reestructuraciones que se consideraron necesarias con el fin de contribuir en la conformación y ordenación del territorio de la ZMCM. Las Comisiones Metropolitanas actuales son: Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI), 1994; Comisión de Agua y Drenaje del Área Metropolitana (CADAM), 1995; Comisión Metropolitana de Seguridad Pública y Procuración de Justicia (CMSP y PJ), 1995; Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos (COMETAH), 1995;

¹¹ Federal, Estatal y Municipal.

¹² Ciudad de México. Retos y propuestas para la coordinación metropolitana, Bernardo Navarro, UAM.

¹³ Secretaría de Desarrollo Metropolitano.

Comisión Ambiental Metropolitana (CAM), 1996; Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana, 1998 y la Comisión Metropolitana de Protección Civil (COMEPROC), 2000.

Esto hace que nos planteemos la siguiente interrogante, *¿Las Comisiones Metropolitanas cuentan con investidura jurídica que les permitan realizar acciones concretas para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ZMCM?*

OBJETIVO

El objetivo principal del presente trabajo es presentar los avances de esta investigación.

Los objetivos de la investigación son los siguientes:

General

1. Analizar el papel que han desempeñado las Comisiones Metropolitanas en la Planeación y Configuración Territorial de la ZMCM, desde los años 70's hasta el 2008.

Secundarios

1. Identificar cuales han sido las iniciativas en el poder legislativo en materia de planeación y gobernabilidad metropolitana, con el fin de contribuir a la solución de problemas comunes que afectan a los tres niveles de gobierno.
2. Determinar cuantas y cuales han sido las Comisiones Metropolitanas creadas en el periodo de estudio.
3. Especificar las Comisiones Metropolitanas que han funcionado y en que área.
4. Revisar los estatutos jurídicos de las Comisiones Metropolitanas para determinar si cuentan con la investidura legal necesaria que les permita, realizar acciones ejecutivas para llevar a cabo sus propuestas.

PREGUNTAS INICIALES

¿Cuál ha sido el impacto de las Comisiones Metropolitanas en la planeación y configuración territorial de la ZMCM? o siendo más concretos, ¿Las Comisiones Metropolitanas han influido en la configuración territorial de la ZMCM?

¿Cómo están estructuradas las comisiones con carácter metropolitano en la ZMCM?

¿Cuál ha sido la relevancia o nulidad de éstas durante el tiempo que funcionaron?

¿Las Comisiones Metropolitanas cuentan con investidura jurídica que les permitan realizar acciones concretas para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ZMCM?

¿Qué es lo que se está haciendo en el poder legislativo en materia de planeación y coordinación metropolitana?

DESARROLLO

Hoy en día no se puede tomar con ligereza la necesidad de gobernar y planear sin una perspectiva metropolitana, son muchos los problemas por los que atraviesan millones de personas que se ven en la necesidad de realizar sus actividades cotidianas en las colindancias entre dos estados y/o municipios distintos, llegando a afectar también a quienes solo transitan por estos lugares.

La ZMCM es un claro ejemplo de la dificultad que se tiene a la hora de planear y gobernar con ésta visión, su gran extensión territorial abarca jurisdicciones distintas (como puede ser el DF y Edo. Méx.), donde confluyen igual número de gobiernos, el principal problema, es el hecho de no poder concertar acciones que pudieran favorecer a la población de esta zona.

Para fines de esta investigación, es necesario analizar la problemática por la que atraviesa la ZMCM desde el momento donde se comenzaron a presentar situaciones que afectaban a distintas jurisdicciones político-administrativas, cuando algunas delegaciones de la Ciudad de México se conurbaron con Municipios del Edo. Méx., esto es, durante la década de los 70s.

Son muchos los problemas y las obligaciones que deben asumir los distintos gobiernos que se ven relacionados en materia de planeación y gobernabilidad metropolitana, el simple hecho de tratar de establecer, coordinar y concertar acuerdos que tengan enfoques coherentes con la problemática que se viene presentando, representa un gran reto, sobretodo cuando se observa el caso de la ZMCM, donde convergen distintos partidos políticos,¹⁴ los cuales no logran orientar las políticas de crecimiento de la zona con una visión integradora.

Como lo hemos venido observando, una constante en materia de planeación metropolitana es la toma de decisiones de forma no consensuada, donde tanto el gobierno del DF, el del Edo. Méx. y el Federal velan solo por sus intereses (regularmente solo son diferencias políticas, partidistas y personales entre políticos),¹⁵ no tomando en cuenta a la población, ejemplos claros de esto, es lo que sucede en el Periférico oriente, donde cada vez que es necesario darle mantenimiento a esa importante vía de comunicación, las obras se ven inconclusas por el solo hecho de estar construida en la colindancia entre Edo. Méx. y DF, motivo suficiente para excusarse y solo trabajar en el tramo que les corresponda, o el caso del puente vehicular Arco Norte que uniría los tramos que hasta hoy dividen al periférico, presentando la misma justificación, lo que provoca no alcanzar acuerdos conjuntos; no se deja de reconocer que últimamente se han tomado decisiones conjuntas como lo que atañe al mantenimiento del Drenaje Profundo, al Reglamento de Transito Metropolitano, la Placa de Transporte Público Metropolitana y algunas obras viales. Actualmente existe incertidumbre, planteada por algunos medios de comunicación, los cuales cuestionan abiertamente, si estas obras se han llevado a cabo con miras a las elecciones presidenciales del 2012 o realmente tienen la intención de contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la población.

Hasta el momento la investigación que se ha realizado es documental, con la intención de identificar cronológicamente cada una de las Comisiones Metropolitanas y su área de

¹⁴ En el caso de la ZMCM convergen los partidos políticos más importantes en el país, como son: DF- Partido de la Revolución Democrática (PRD); Edo. Méx.- Partido Revolucionario Institucional (PRI) y el Gobierno Federal- Partido Acción Nacional (PAN).

¹⁵ Peter M. Ward, México megaciudad, Desarrollo y Política, 1970-2002, Porrúa-Colegio Mexiquense, 2004.

trabajo, a continuación se presenta cada una de ellas, así como la forma en que se estructura la coordinación metropolitana en la ZMCM¹⁶:

Comisión de la Conurbación del Centro del País

- Año de Creación: 1976

Comisión del Área Metropolitana

- Año de Creación: 1988

Comisión para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental

- Año de Creación: 1992-1996

Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad

- Año de Creación: 1994
- Objetivo General: Establecer mecanismos para estudiar y resolver en forma coordinada, integrada y complementaria los problemas relacionados con el transporte y la vialidad; mejorar los servicios de transporte y la estructura vial en la zona conurbada; propiciar la homologación de los marcos jurídicos del transporte y la vialidad, y aportar información necesaria para el diseño del Plan Rector de Transporte y Vialidad del Área Metropolitana

Comisión de Agua y Drenaje del Área Metropolitana

- Año de Creación: 1994
- Objetivo General: Coordinar la planeación, construcción, operación, mantenimiento, desarrollo y transferencia de caudales de agua potable, residual, pluvial y tratada de los sistemas hidráulicos en el área metropolitana del servicio residual del Distrito Federal y en los municipios conurbados del Estado de México.

¹⁶ Es importante recalcar que las comisiones mencionadas son las que se han identificado hasta ahora, pudiendo ubicar alguna otra conforme avanza la investigación.

Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos

- Año de Creación: 1995
- Objetivo General: Coordinar la planeación y ejecución de acciones relacionadas con los asentamientos humanos en la Zona Metropolitana, así como proponer instrumentos de planeación, para la conducción ordenada del desarrollo urbano, en el Distrito Federal y la zona conurbada del Estado de México.

Comisión Ambiental Metropolitana

- Año de Creación: 1996
- Objetivo General: Coordinar y dar seguimiento en forma concurrente a los planes, políticas, programas, proyectos y acciones en materia de protección al ambiente, así como de preservación y restauración de equilibrio ecológico en el territorio del Distrito Federal y su zona conurbada.

Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana

- Año de Creación: 1998
- Objetivo General: Favorecer la colaboración de áreas de interés común, para coordinar, evaluar y dar seguimiento a los planes, programas, proyectos y acciones, conjuntamente acordados, para fortalecer el trabajo de las comisiones metropolitanas por conducto de sus representantes en ellas.

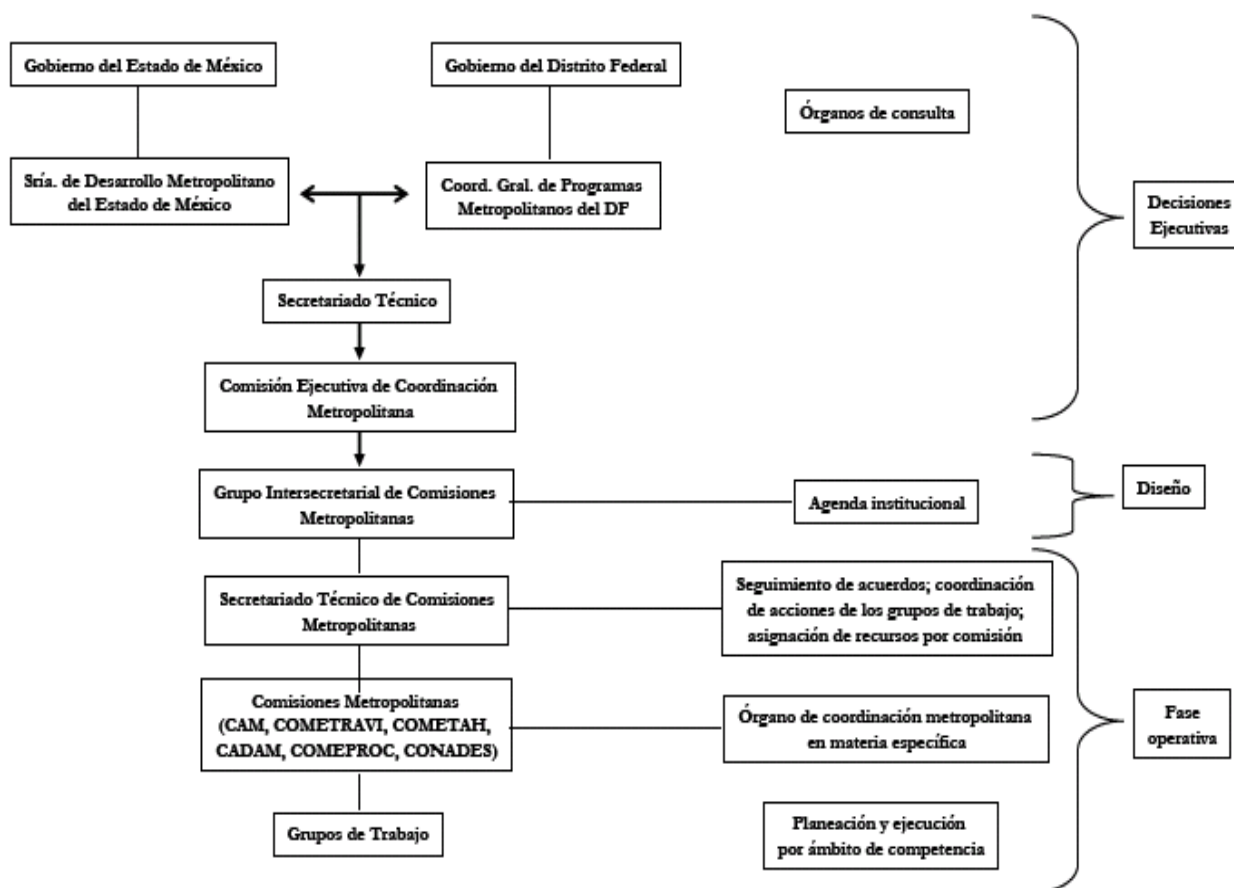
Comisión Metropolitana de Seguridad Pública y Procuración de Justicia

- Año de Creación: 1998
- Objetivo General: Establecer mecanismos administrativos para estudiar y resolver, en forma integral y complementaria los problemas relacionados con la seguridad pública y la procuración de justicia.

Comisión Metropolitana de Protección Civil

- Año de Creación: 2000
- Objetivo General: Coordinar, planear y ejecutar con la mitigación, auxilio y restablecimiento de la salvaguarda, la atención de las personas, sus bienes, el entorno y la infraestructura básica en la ZMVM, así como para la prevención y auxilio en casos de desastre o de situaciones de emergencia.

GRÁFICO 3: Coordinación Metropolitana de la ZMCM



Fuente: José Luís Lezama, Medio ambiente, sociedad y gobierno: la cuestión institucional, El Colegio de México, México, 2006, p. 104.

El trabajo de investigación que se desarrollará debe estar respaldado teóricamente, por ello es necesario recurrir a conceptos y teorías que fundamenten la interpretación y el análisis de la información obtenida de una forma clara y concisa entre la planeación del desarrollo, el fenómeno urbano que ha impactado a la Ciudad de México, la metropolización de la ZMCM y finalmente un tema relativamente nuevo, la gobernabilidad y planeación metropolitana.

La planeación del desarrollo ha tenido dos enfoques distintos que han influido en la forma de administrar sus recursos, ya sea con una visión centralista (socialismo) donde el Estado debe controlar los medios de producción y el capital privado es nulo, y por otro lado, la visión capitalista, donde el Estado solo participa como mediador entre el capital privado y los medios de producción, es así como, sería importante para esta investigación retomar los fundamentos de la planeación, donde *Charles Bettelheim* en su libro “Problemas Teóricos y Prácticos de la Planificación” hace referencia a la planificación, cuando es efectiva, como un proceso social; una cuestión que después de la llegada del capitalismo, solo ha quedado en un mero discurso.

En cuanto al fenómeno urbano que ha impactado a la Ciudad de México, se puede citar a *Manuel Castells*, con sus libros “La Cuestión Urbana” y “Crisis Urbana y Cambio Social”, donde plantea que la urbanización deteriora cada vez más las condiciones generales de vida por la falta de planeación gubernamental. Así mismo, en cuestiones metropolitanas, Castells realiza una reflexión interesante con relación al proceso de Metropolización por el que atraviesan las ciudades, al comentar... “Se trata de algo más que el aumento, en dimensiones y densidades de las aglomeraciones urbanas existentes”¹⁷ (Castells, 1972).

La gobernabilidad y planeación metropolitana es uno de los principales retos en la ZMCM, *Alfonso X. Iracheta* -quien es un referente obligado para esta investigación por sus aportes a éste tema-, plantea la exigencia de nuevas ideas para gobernar y administrar el territorio, debido a que... “el problema de esto es que en lo concreto, es decir en la planeación territorial, en la distribución de los recursos públicos, en los acuerdos políticos e inclusive en

¹⁷Castells, M., La Cuestión Urbana, México. Siglo XXI Editores, 1972.

la apreciación social y cultural, no existe la ZMVM, y por ello carece de reconocimiento jurídico y estatus político”¹⁸ (M. Ward, 2004).

Finalmente, la naturaleza de la ZMCM como concentradora de población, recursos y servicios -donde la Ciudad de México es la ciudad madre, según la Teoría del Lugar Central de *Walter Christaller*- requiere retomar dicha teoría, planteando que los asentamientos actúan como centros que proporcionan uno o más servicios a las zonas circundantes; su importancia varía según la cantidad y tipos de asentamientos diferentes que dependan de aquéllos y según la cantidad y clase de servicios o funciones que les proporcionen.

Después de ésta semblanza en relación al desarrollo y expansión de la Ciudad de México, hasta convertirse en la ZMCM, y la implicación que ha tenido la planeación metropolitana en este territorio; donde las Comisiones Metropolitanas se han presentado como un reflejo de los convenios de coordinación entre los tres niveles de gobierno, con el objetivo de plantear soluciones conjuntas que beneficien a la mayoría de la población, en este trabajo de investigación se considera importante plantear el elemento central de incertidumbre como una pregunta... *¿Cuál ha sido el impacto de las Comisiones Metropolitanas en la configuración territorial de la ZMCM?* o siendo más concretos, *¿Las Comisiones Metropolitanas han influido en la configuración territorial de la ZMCM?*

CONCLUSIONES

Hasta el momento, las investigaciones que se han realizado abordando el tema de las Comisiones Metropolitanas en la ZMCM se pueden reducir a algunas tesis que se encuentran dispersas en ciertas Universidades, así como propuestas de académicos y autoridades que buscan aportar algo sobre el tema. Es importante recalcar que en cuanto a libros, podemos encontrar varios que hablan sobre la Metropolización de la ciudad de México, pero son muy pocos y en todo caso solo se toman como referencia las Comisiones Metropolitanas que han tenido alguna importancia, como puede ser la COMETRAVI.

Se considera de vital importancia para la planeación urbana investigar el papel que han desempeñado las diferentes Comisiones Metropolitanas en la planeación y configuración

¹⁸ Peter M. Ward, México Megaciudad, Desarrollo y Política, 1970-2002, Porrúa-Colegio Mexiquense, 2004.

territorial de la ZMCM. Esta investigación busca contribuir con los trabajos realizados hasta ahora sobre el tema de la planeación y gobernabilidad metropolitana, en donde las Comisiones Metropolitanas deberían jugar un papel importante para lograr un seguimiento de la planeación de manera integral.

Como se puede observar, el tema se ha tratado poco, lo que se ve reflejado en escasos trabajos de investigación y divulgación, es común que solamente se hable sobre alguna Comisión en específico, pero realmente abordar el tema de las Comisiones Metropolitanas en su totalidad es un trabajo de investigación con mucho potencial.

En general podemos decir que la mayoría de los trabajos revisados abordan a las Comisiones como entidades que no poseen una estructura jurídica que les permita desempeñar un papel que mejore la calidad de vida de las poblaciones involucradas.

En cuanto a los avances más significativos que se han presentado desde que las Comisiones Metropolitanas han intervenido en la ZMCM (Programa Ambiental “Hoy no circula”, el Programa de Verificación Vehicular, la Placa Metropolitana del Transporte Público, el Reglamento de Tránsito Metropolitano, el Mantenimiento del Drenaje Profundo, etc.) sigue sobresaliendo la incapacidad para coordinar acciones, ejemplo esto son algunos diagnósticos sobre el desempeño de dichas comisiones, en los que se demuestra que han sido ineficientes para cumplir con las estrategias de coordinación y para lograr consensos para satisfacer las necesidades de los habitantes¹⁹.

Con la realización de esta investigación se contempla crear un documento donde se enlisten cada una de las Comisiones Metropolitanas existentes desde los años 70 hasta el 2008, explicando la ingerencia que hayan tenido en la planeación y conformación de la ZMCM, así como su área de trabajo. Así mismo, se profundizara en el estudio de las bases jurídicas de éstas, con el fin de especificar las deficiencias que nos permitan comprender el hecho de no poder ejecutar las acciones que proponen con el fin de mejorar la calidad de vida de la población.

Conocer que es lo que se esta haciendo en el poder legislativo para contrarrestar el crecimiento metropolitano será un aporte importante, ya que son escasas las acciones que fortalecen la idea de gobernar y planear con una visión metropolitana.

¹⁹ Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, "Temas en la agenda nacional", en Desarrollo Metropolitano [Actualización: 5 de junio de 2006], en www.diputados.gob.mx/cesop/

BIBLIOGRAFÍA

- Peter Ward, México megaciudad, Desarrollo y Política, 1970-2002, Porrúa-Colmex, segunda edición, 2004.
- Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, 1998.
- Ensayo titulado “La Ciudad de México: el reto para un estadista, M. en. C. Jorge Gallegos Contreras SEPI-ESIA-Zacatenco, IPN.
- Castells Manuel, “La Cuestión Urbana”, Siglo XXI Editores, 1981.
- Castells Manuel, “Crisis Urbana y Cambio Social”, Siglo XXI Editores, 1972.
- Bettelheim Charles, “Problemas Teóricos y Prácticos de la Planificación”, Tecnos Editores, 1971.
- Castillo Héctor, Navarro Bernardo, Perló Manuel, Plaza Irma, Wilk David y Ziccardi Alicia. Ciudad de México: retos y propuestas para la coordinación metropolitana. PUEC, Universidad Autónoma Metropolitana.
- Las Comisiones Metropolitanas del Valle de México a la luz de los convenios de coordinación administrativa (caso concreto: una crítica jurídico-doctrinal de su ineficiencia), Tesis de Licenciatura, Licenciada en Derecho Sonia Albino Hernández, FES-Acatlán, UNAM.
- Planificación del Transporte Público Urbano de Pasajeros en el COTAM/COMETRAVI, Tesis de Maestría, M. en C. Norma Josefina Ruiz Castillejos, SEPI-ESIA-Zacatenco, IPN.