

EL DERECHO A UN TERRITORIO INTEGRADO
Y SUSTENTABLE, CON EQUIDAD SOCIAL
Y DEMOCRACIA PARTICIPATIVA

POST SCRIPTUM*

EMILIO PRADILLA COBOS**

Seis años después de escrito el trabajo original (Pradilla, 2018), nuestra propuesta transicional sigue siendo válida porque las causas de los problemas territoriales analizados aún están presentes y en varios aspectos se han agravado; y nuestras propuestas para resolverlos –o al menos aminorarlos– continúan vigentes. Las políticas puestas en marcha por el gobierno de AMLO para modificar el territorio, en particular el urbano, no han correspondido a una práctica de *planeación con amplia participación ciudadana democrática*. En la realidad, la visión personal del presidente ha sustituido al plan; y no se ha aplicado ninguna modificación sustantiva a la práctica heredada de los gobiernos anteriores.

La *desigualdad del desarrollo territorial* entre las regiones del sur, el centro y el norte del país, resultante del modelo de acumulación de capital sigue vigente. La rápida construcción y operación de trenes de pasajeros, presentada como proyecto de desarrollo para enfrentar y resolver la desigualdad regional, además de su impacto negativo innegable sobre la ecología de los lugares recorridos, está subordinada a los intereses del gran capital trasnacional en el turismo (Tren Maya) y en el comercio global (Tren Interoceánico). Son grandes proyectos sexenales cuyo éxito o fracaso desconocemos aún, pero cuyos elevados costos para el usuario están lejos de ser accesibles a la población pobre de la región. Si la desigualdad del desarrollo capitalista en el turismo produjo las diferencias en el territorio tal como las conocemos, este proyecto sólo las profundizara aún más.

* Post scriptum al capítulo “El derecho a un territorio integrado y sustentable, con equidad social y democracia participativa” (Pradilla, 2018).

** Profesor-investigador de la Universidad Autónoma Metropolitana.

Recordemos que el turismo en la zona maya se ha explotado desde hace mucho tiempo generando más diferencias entre los estratos sociales, sin resolver la miseria y el daño ecológico que hoy conocemos en la región.

Es muy pronto para saber cuál será la respuesta del gran capital turístico o industrial-comercial a los proyectos de “polos de desarrollo”, de origen keynesiano a mediados del siglo pasado. Pero estamos seguros que el empleo generado será mal remunerado salarialmente, con predominio de trabajos informales inestables, mal pagados, sin prestaciones ni seguridad social, como ocurre con el 50 % de todos los empleos en el México de hoy. Y el éxito del Tren Interoceánico, cuya operación intentó Porfirio Díaz, depende del simultáneo fracaso del ampliado Canal de Panamá.

Luego de años de construcción de vías para los automotores y de abandono de los trenes de pasajeros, es difícil que el proyecto de regresar a ellos compita con el transporte automotor o aéreo, en tiempos de recorrido y costos de inversión y uso; y que favorezca a los usuarios populares.

La costosa cancelación del avanzado proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) en Texcoco, y de construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) ya concluyó, pero las empresas aéreas no quieren operar desde allí, porque presenta grandes problemas de accesibilidad a pesar de las múltiples inversiones férreas y de vialidad realizadas para lograrla.

Ha ocurrido una *reindustrialización* relativa en regiones urbanas o ciudades medias del centro y norte del país, pero no en el sur o las grandes metrópolis como proponíamos. Siguiendo la lógica del T-MEC –la combinación de alta tecnología y muy bajos salarios– y del anglicismo “nearshoring”, pero fundamentalmente el crecimiento ha ocurrido en la industria maquiladora de exportación –ensamblado de automóviles, aparatos electrónicos y línea blanca, partes y piezas de fabricación, etcétera– manteniendo las condiciones de rotación del empleo, bajas prestaciones y pobreza relativa de la mayoría de los trabajadores involucrados. El *desarrollo territorial armónico y equitativo* sigue siendo una tarea pendiente.

Si la desigualdad regional sigue vigente, la rural y urbana no se ha resuelto. Como señala el gobierno, la pobreza sigue afectando a una parte muy importante de la población¹ rural y urbana:

En el cuarto trimestre de 2023, el porcentaje de la población en situación de pobreza laboral fue de 37%, es decir, 37 personas de cada 100 no contaron con el ingreso laboral suficiente en su hogar para adquirir la canasta alimentaria para cada integrante (CONEVAL, 2024).

En las grandes ciudades, el sector de la construcción, cada vez más concentrado monopólicamente y dominado por el capital inmobiliario-financiero transnacional, sin controles reales, sigue transformando la estructura urbana en beneficio del capital en el comercio, las oficinas, los servicios y la vivienda de lujo de los sectores de altos ingresos. Esto ocurre a pesar del estruendoso fracaso de las “vivienderas” en la construcción de unidades periféricas de vivienda de interés social y la quiebra mercantil de sus mayores empresas, cuyas unidades agrandaron en muchos casos el área urbana, incluida la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM); su efecto negativo ya no se borrarán, y ni siquiera se aplican políticas para atemperarlo.

No se ha modificado la Constitución para eliminar los cambios legales introducidos por los gobernantes neoliberales previos. Aún siguen vigentes los cambios al artículo 27 Constitucional resultantes de la contra-reforma agraria de Salinas de Gortari, que sirvieron a la política de vivienda de interés social impulsada por Fox y sus sucesores.

El Programa Nacional de Vivienda 2021-2024 se propuso “Garantizar el ejercicio del derecho a la vivienda adecuada”. Pero se elaboró en línea con la visión neoliberal. En su “Epílogo: Visión hacia el futuro” señala: “La familia se transformará en el centro de la acción habitacional, convirtiéndose en productora social de vivienda con acceso a asesoría técnica (acreditada) para la autoproducción. Gracias a ello, en 2024 el número de viviendas con rezago habitacional pasará de 9.4 a 7.2 millones. Bajo esta tendencia, en 2040 el número de viviendas en rezago tenderá a cero...”. (SEDATU, 2021).

No creemos que este objetivo –con el que no podemos estar en desacuerdo– se logre mediante las políticas propuestas, pues no hay cambios en la reglamentación urbana, en las prácticas de los organismos de vivienda del Estado, en la estructura del sector privado dedicado a la construcción y tampoco en el funcionamiento del mercado del suelo y la vivienda. Y la referencia a la autoproducción –autoconstrucción– echa a perder el discurso, pues es gracias a ella que el “objetivo” ya se cumple: todos tienen “un lugar donde dormir”. El costo social de esta visión es muy elevado para los autoconstructores: muy malas viviendas, altos precios y jornadas excesivas de trabajo, como lo señalamos desde 1982 (Pradilla, 1982: 267-344).

Sólo se ha compactado el hábitat de los sectores de altos ingresos y las áreas de operación del gran capital, no las populares en las que sigue el déficit de espacios públicos. Reconocemos una ampliación considerable del *transporte público*, positiva en muchos casos, aunque extrañamos la ausencia de un debate abierto en la ciudadanía sobre la conveniencia de la multiplicación de sistemas como el Metro, el BRT, el trolebús elevado y el

cablebús o medios similares que se multiplican y combinan como “ejemplos” sin sometimiento a planes de largo plazo. Continúa imperando el automóvil privado en las estructuras y políticas urbanas.

Los servicios públicos de agua potable, drenaje, energía, educación, salud y recreación, tradicionalmente escasos y de mala calidad en sus infraestructuras y actividades, aun presentan carencias muy importantes que se pusieron en evidencia tanto en la pandemia del Covid-19, como en la actual falta de agua en muchas regiones del país.

La segregación social sigue marcando el territorio urbano, cada vez más dividido por las infraestructuras viales, los muros y condominios cerrados.

No se ha resuelto el problema de la fragmentación de la administración pública metropolitana derivada del crecimiento urbano sobre distintas municipalidades dotadas, al menos formalmente, de un estatuto de soberanía.

Dos grandes y graves problemas territoriales siguen cómo asignaturas pendientes. La *sustentabilidad ambiental*, que aparece como un problema de atención prioritaria de los activistas ambientales, pero sin acciones positivas amplias de los gobiernos locales o del gobierno federal. Hoy se ha agravado notablemente por el cambio climático y la sequía. El otro es la *violencia* generalizada que domina en muchas y extensas áreas campesinas y urbanas del país, que crece sin cesar, y que no ha sido resuelta por ninguno de los últimos gobiernos federales, afectando negativamente la vida económica, social, política y cultural cotidiana de los ciudadanos, e impidiendo la libre movilidad en el territorio que establece la norma constitucional.

Lo que planteamos en 2018, por tanto, sigue teniendo toda su validez, pues la realidad territorial tanto en el campo como en la ciudad sigue presentando problemas similares o iguales. Más aún: creemos que se ha agudizado su conflictividad para la mayoría de los trabajadores de México. Como señalamos entonces, debemos transitar hacia una *democracia participativa* en la que la sociedad no delega total e incondicionalmente su derecho a gobernar, sino que lo ejerza corresponsablemente con sus representantes políticos, participando decisoriamente en las prácticas que afectan su futuro y exigiendo la transparencia y la rendición de cuentas. Debemos reivindicar *la vigencia del derecho a la ciudad, al medio ambiente sustentable, al territorio digno*, con obligaciones vinculatorias para el Estado, con responsables para garantizarlo, y haciéndolo *exigible por todos los ciudadanos*.

Entonces podríamos hablar de *territorios democráticos*, dejando atrás la ficción de la democracia que la reduce al derecho a elegir mediante el voto, de tiempo en tiempo, a quienes hablan en nuestro nombre, pero actúan en

beneficio de sus intereses y los de los actores dominantes en lo económico o político. Entonces descubriremos que el derecho al territorio que reivindicamos no se reduce a la posibilidad de apropiarnos del actual, forjado por la inequidad, por la segregación y fragmentación, y por el autoritarismo, sino que se habrá transformado en *el derecho a un territorio digno*, creado por tod@s y para el disfrute de tod@s.

NOTAS

¹ Otros investigadores, entre ellos Julio Boltvinik de El Colegio de México, dan cifras más elevadas de pobreza moderada y extrema, señalando que los organismos estatales como CONEVAL tienden a dar cifras más bajas por conveniencia política.

BIBLIOGRAFÍA

- CONEVAL (2024), *Comunicado No. 2: El Coneval presenta información referente a la pobreza laboral al cuarto trimestre de 2023*, 27-II-2024, Ciudad de México, México CONEVAL.
- Pradilla Cobos, Emilio (1982), “Autoconstrucción, explotación de la fuerza de trabajo y políticas del Estado en América Latina, en Pradilla Cobos, Emilio (comp.), *Ensayos sobre el problema de la vivienda en América Latina*, México, D.F: Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco, pp. 267-344.
- Pradilla Cobos, Emilio (2018), “El derecho a un territorio integrado y sustentable, con equidad social y democracia participativa”, en Calva, José Luis (coord.), *Análisis estratégico para el desarrollo*, Vol. 13: *Desarrollo regional y urbano*, Ciudad de México, México: Consejo Nacional de Universitarios y Juan Pablos Editor, en: <https://www.consejonacionaldeuniversitarios.mx/desarrollo-territorial-y-urbano/>
- Presidencia de la República (2019), *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*, Diario Oficial de la Federación, 12 de julio de 2019, Ciudad de México, México.
- SEDATU (2021), *Programa Nacional de Vivienda 2021-2024*, 04/06/2021, en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5620388&fecha. Visita 20 de abril del 2024.