

Instituto de Acceso a la Información
Pública del Distrito Federal



CONSTRUIR OBRA PÚBLICA, EDIFICAR CIUDADANÍA



MIGUEL ÁNGEL
PULIDO JIMÉNEZ

ensayos
PARA LA
TRANSPARENCIA
DE LA CIUDAD
DE MÉXICO **11**

11

**CONSTRUIR OBRA PÚBLICA,
EDIFICAR CIUDADANÍA**

**MIGUEL ÁNGEL
PULIDO JIMÉNEZ**

OSCAR GUERRA FORD
COMISIONADO CIUDADANO PRESIDENTE

JORGE BUSTILLOS ROQUEÑÍ
COMISIONADO CIUDADANO

ARELI CANO GUADIANA
COMISIONADA CIUDADANA

SALVADOR GUERRERO CHIPRÉS
COMISIONADO CIUDADANO

AGUSTÍN MILLÁN GÓMEZ
COMISIONADO CIUDADANO



infodf
Instituto de Acceso a la Información
Pública del Distrito Federal

COMITÉ EDITORIAL 2009

AGUSTÍN MILLÁN GÓMEZ
PRESIDENTE DEL COMITÉ EDITORIAL / INFODF

OSCAR GUERRA FORD
INTEGRANTE / INFODF

MARÍA AMPARO CASAR PÉREZ
INTEGRANTE / CENTRO DE INVESTIGACIÓN
Y DOCENCIA ECONÓMICAS (CIDE)

SERGIO LÓPEZ AYLLÓN
INTEGRANTE / CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y
DOCENCIA ECONÓMICAS (CIDE)

JAVIER SANTIAGO CASTILLO
INTEGRANTE / UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
METROPOLITANA UNIDAD IZTAPALAPA

MA. ÁNGELES HERNÁNDEZ SÁNCHEZ
SECRETARIA TÉCNICA / INFODF

D.R.© 2009, Instituto de Acceso a la Información Pública del Distrito Federal.

La Morena No. 865, Local 1, Col. Narvarte Poniente,
Del. Benito Juárez, C.P. 03020, México, Distrito Federal.

“Plaza de la Transparencia”

Primera edición, diciembre de 2009.

ISBN: 978-607-95070-3-9

Ejemplar de distribución gratuita.

Prohibida su venta.

Impreso y hecho en México.

Las opiniones vertidas en este documento son responsabilidad de su autor.

5	● INTRODUCCIÓN
9	● LOS LINDEROS DEL DEBATE, CONCEPTOS Y DEFINICIONES
19	● OBRAS SON CONSTRUCCIONES Y NO BUENAS RAZONES
27	● CIUDADANÍA Y FISCALIZACIÓN, CIMIENTO DE MEJOR OBRA PÚBLICA
45	● CONCLUSIONES Y PROPUESTAS PARA LA EDIFICACIÓN DE UNA AGENDA CIUDADANA
49	● ANEXOS
73	● REFERENCIAS Y NOTAS

INTRODUCCIÓN*

Son pocas las reflexiones abiertas hoy día respecto a lo reducida que ha quedado la noción de ciudadanía que nos ha sido heredada. En el mejor de los casos, convivimos con una idea de ciudadanía asociada a la posibilidad de ejercer derechos civiles y políticos o a la aceptación de las personas en nuestra comunidad política. A grandes rasgos, nos entendemos en goce de ciudadanía si podemos votar o decir cosas sobre el gobierno libremente, o si a pesar de haber nacido en otro país, se nos entrega un pasaporte con el escudo nacional mexicano. Los puntos de reposo de estas nociones son, respectivamente, el ejercicio de derechos y la pertenencia. En ambos casos se trata de un prisma estrictamente formalista: el reconocimiento en el marco normativo de potestades (votar u opinar) o de una condición (ser mexicana o mexicano).

MIGUEL ÁNGEL PULIDO JIMÉNEZ



Licenciado en Derecho por el Tecnológico de Monterrey (Campus Monterrey), se especializó en derechos humanos y procesos de democratización en la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile; además, cursó estudios de posgrado en la Facultad de Derecho de la UNAM. Es profesor de Derecho de la Información en la Universidad Iberoamericana. Sus áreas de especialización son derechos humanos, derecho de acceso a la información y sistemas de rendición de cuentas comparados. Ha publicado artículos de opinión en los diarios *El Universal* y *La Jornada* y es autor del libro *El derecho a la información es un derecho humano*, además de coautor de *Responsabilidad y reparación, un enfoque de derechos humanos*. Actualmente es Director Adjunto de Fundar.

Hay, sin embargo, otras concepciones de ciudadanía más incluyentes y con un alcance de cobertura mayor. Una de ellas es la de ciudadanía social. Ciertamente no se trata de un concepto fresco y recién destapado para el mundo de las ideas, aunque en perspectiva guarde cierto halo de emergencia al datar de los últimos 60 años, en contraste al resto de aproximaciones que acumulan siglos de edad. En todo caso, lo relevante de la definición de ciudadanía social es que se refiere a un espectro de la vida en comunidad que busca avanzar hacia una noción de igualdad básica estructural.¹ Sólo en la medida en que la aplicación de determinadas políticas públicas impacte en ese mínimo de igualdad universal, estaremos en condiciones de hablar de ciudadanía social.² Como se aprecia, se trata de una definición que pone el énfasis en los resultados. Ése es, pues, precisamente el punto de partida de este breve ensayo. Se trata de una revisión a la relación entre la sociedad y las instituciones que ejercen el poder público, específicamente aquellas que construyen o ejecutan obra pública, en virtud de que este cuadrante de la gestión gubernamental tiene un impacto ampliamente generalizado y con un efecto potencialmente igualador (o al menos de acceso igualitario) entre las personas.

Asumimos que una mirada espontánea a la aplicación de políticas con efecto igualador del corte que hemos definido nos haría pensar principalmente en la política social; tal es el caso de los programas de subsidios, de transferencias directas condicionadas o sin condicionar, programas de apoyo productivo, etc. No obstante, si bien reconocemos que éste es posiblemente el elemento emblemático de la aplicación de programas de gobierno para la construcción de una ciudadanía social, nuestro interés es escudriñar las condiciones más profundas de lo estructural. Nos interesa revisar lo permanente, la expresión material de las políticas de efecto social igualador. Y, en ello, encontramos a la obra pública.

En este sentido, lo que buscamos es que tras la revisión de este ensayo, quienes lo lean encuentren algo de luz sobre las implicaciones que tiene la satisfacción de ciertas pre-condiciones, en este caso materiales y de infraestructura, para hacer válida la afirmación de que las y los habitantes de una ciudad están en posibilidades de ejercer con mayor intensidad (y en mayor igualdad) su ciudadanía: porque pueden

trasladarse libremente por vialidades adecuadas; porque pueden acceder a un hospital cuando es necesario; porque están edificadas los recintos en los que reciben educación, porque reciben agua suficiente y en buen estado, etc. Todo ello, independientemente de su condición social o su situación económica.

Sentado este punto de partida, y reconocida la importancia que tiene la obra pública en la construcción de una ciudadanía social, el segundo objetivo del ensayo es revisar la evidencia empírica sobre el ejercicio de acceso a la información en la Ciudad de México. Para ello construimos un análisis en dos vías. Por una parte exploramos cuál es la relación que hay entre el acceso a cierta infraestructura y a beneficios propios del desarrollo urbano y las preocupaciones de la ciudadanía expresadas en solicitudes de acceso a la información. Por otra, exploramos las fronteras que puede tener el acceso a la información como herramienta para controlar, desde el ejercicio de la ciudadanía, la construcción de obra pública.

Esta última relación se vincula a lo largo del texto con la evidencia empírica disponible sobre la forma en la que se ha ejercido el derecho de acceso a la información en la Ciudad de México para conocer las obras públicas ejecutadas. Para ello, en el estudio se abordan e interpretan, con base en la información sistematizada sobre las solicitudes realizadas a las dependencias en el Distrito Federal, cuáles son los puntos de preocupación expresados en los requerimientos de información, el perfil sociodemográfico de las delegaciones políticas con mayor número de solicitantes, la modalidad de información que se pide y el tipo de obra que más demanda de información tiene. Con esta información se exploran conclusiones preliminares sobre el estadio que guarda el ejercicio del acceso a la información para la atención efectiva de algunos de los problemas sociales que enfrentan ciertos grupos y que están relacionados con el desarrollo humano.

Una última prevención introductoria es la aclaración de que en la realización de este trabajo nos inspira la firme convicción de que el derecho de acceso a la información es útil para cualesquiera que sean los intereses de fiscalización de la ciudadanía sobre la acción gubernamental. Es decir, consideramos que el acceso a la información, la

transparencia y la rendición de cuentas sirven ampliamente a la sociedad, a pesar de que es natural y obvio que el interés por controlar, vigilar o conocer el quehacer gubernamental pueda ser tan diverso como variadas sean las condiciones de acceso o carencia de infraestructura pública en las que se viva. Algunas explicaciones a estas relaciones de carácter múltiple son precisamente las que se presentan a continuación.

***Este es en realidad un trabajo colaborativo, resulta de la suma del esfuerzo intelectual y el compromiso de Rolando Lagunes y José Antonio Hernández, bajo la coordinación del autor.**

LOS LINDEROS DEL DEBATE, CONCEPTOS Y DEFINICIONES

D

E LA CIUDADANÍA SOCIAL

Ciudad de México. El reloj del andén marca las 7:02 am, mientras una larga fila de personas asoma cuidadosamente la cabeza para ver hacia el interior del túnel tratando de confirmar que el tren del Metro está próximo a llegar a la estación. Entre quienes esperan hay niñas y niños con las mochilas en los hombros, adolescentes y jóvenes que van en traslado hacia su jornal educativo. También están, aunque en el grupo no se sepa, personas que se dirigen al hospital. Alguien más va a una entrevista de trabajo, una persona se dispone a disfrutar de un día de descanso visitando un par de museos, por lo menos un pasajero va a pagar el recibo del servicio de agua y uno más va a comprar alimentos. Lo mismo padres de familia que se desplazan hacia su trabajo. Estas historias se pueden multiplicar

por cientos, o por miles. Es un día normal en el Metro de la capital del país.

Apenas 20 minutos más tarde -en otra zona de la ciudad- una madre que viajaba en el Metro para llevar a su hijo a una escuela pública, disputa ahora un pequeño espacio para subir al Metrobús, otra modalidad de transporte público que emplea en su largo trayecto al hospital. En tanto, a unos cuantos kilómetros de ahí, una mujer que tiene el mismo padecimiento, golpea molesta el volante de su automóvil en reacción al escandaloso ruido que se produce después de caer en un vado. Sin duda es víctima del estrés que ocasionan los largos trayectos, primero al dejar a su hijo en el colegio privado al que asiste y después por viajar a través de avenidas de alta velocidad, pasos a desnivel y ejes viales rumbo al hospital en el que se atiende. Nuestra pasajera del Metrobús se dirige a ser atendida en un hospital público, mientras que la conductora del automóvil se dirige a ser tratada en un hospital privado. Ambas dejaron a sus hijos en sus escuelas (pública y privada, respectivamente) y atraviesan la ciudad de punta a punta (en transporte público y en automóvil propio, también respectivamente).

Detrás de estas historias teñidas de cotidianidad y de masificación, nos encontramos –desde nuestro entender– frente a diversos esquemas del ejercicio de una ciudadanía social. Este concepto se debe al sociólogo T. H. Marshall y surge de una categorización de fuente histórica de la ciudadanía. Marshall (siguiendo una conferencia de otro Marshall, pero de nombre Alfred, en la que hace referencia a la igualdad social desde la perspectiva del coste económico) considera que la ciudadanía social es “la última fase de una evolución de ciudadanía que ha conocido un progreso ininterrumpido desde hace doscientos cincuenta años”.³

Para lograr esta construcción llama a cada uno de los elementos de dicha evolución: civil, político y social. De cada uno de ellos señala su contenido principal y las instituciones que les corresponden. Así, en relación con el elemento civil señala que se compone de los derechos necesarios para la libertad individual y que sus instituciones directamente relacionadas son los tribunales de justicia. Del elemento políti-

co dice estar referido al derecho a participar en el ejercicio del poder político o como elector de sus miembros y que las instituciones que le corresponden son el parlamento y las juntas de gobierno. Por último, señala que el elemento social abarca desde el derecho a la seguridad y un mínimo de bienes económicos, hasta el vivir la vida civilizada conforme a los estándares predominantes de la sociedad, en tanto que las instituciones que le corresponderían son el sistema educativo y los sistemas sociales.⁴

De un solo trazo (con una alta dosis de licencia y para los fines de este trabajo) **podemos definir la ciudadanía social como: el resultado de la aplicación de un espectro de políticas dirigidas a todas y todos los integrantes de una comunidad, mediante el cual se otorga una igualdad universal que contrarresta el principio de desigualdad de clases.** Es en este entendido en el que encuadra nuestra adaptación de la concepción de ciudadanía social a cada una de las historias narradas líneas arriba.

Podemos decir que nuestra dimensión profundiza la reflexión de Nuria Cunill, quien señala que “el crecimiento de la pobreza y de la desigualdad, así como la irrupción de distintas formas de exclusión, son las expresiones más claras de que una de las dimensiones de la ciudadanía, la social, sólo es accesible a una pequeña parte de nuestras sociedades”.⁵ Continúa Cunill señalando que existe una “conexión entre la percepción de justicia y el sentido de pertenencia a una comunidad. Una sociedad fracturada, que no es acreedora de una salud digna y de una educación de calidad (derechos sociales básicos), no se constituye en una verdadera comunidad”.⁶

Decimos que profundizamos en esta dimensión, pues para nosotros sólo en la medida en la que el conjunto de factores asociados a la provisión de servicios, infraestructura y acceso a instituciones se exprese por medio de una red asequible de forma universal y de manera igualitaria, que a su vez disminuya la fragmentación que produce la diferenciación social, estaremos ante una ciudadanía social. Dicho en otras palabras (y tomando como guía nuestras historias): es la posibilidad de la que goza nuestra paciente que viaja en transporte público, para

llegar al hospital a tiempo y ser atendida, lo que la hace gozadora de la dimensión social del derecho a la salud. En este sentido, es un componente mismo del derecho a la salud. Esquemáticamente, y aclaramos que sólo en esta dimensión, es esto lo que la hace una ciudadana social en idénticas condiciones que aquella que viaja en vehículo propio y que se atiende en un hospital privado.

Entonces, la explicación de la relación entre la ciudadanía social y la construcción de obra pública se hace, en cierta medida, más notoria. La relación es por una parte de carácter lógico y, por otra, de carácter complementario. De carácter lógico, pues sin duda se requiere de por lo menos la construcción y el mantenimiento tanto de las vialidades, la infraestructura de transporte, así como del propio centro hospitalario para que la escena de traslado rumbo a la atención médica y la atención médica misma tengan sentido. Idéntico ejercicio es aplicable al efectivo ejercicio de cualquiera de los derechos fundamentales: derecho a votar, derecho a libertad de tránsito, derecho a la salud, derecho a la educación, derecho a la ciudad, derecho a la movilidad, derecho al desarrollo, etc. De carácter complementario porque es la existencia de mayor obra pública lo que permite la suma de condiciones que amplían la intensidad de la ciudadanía social.

DE LA RELACIÓN CON LOS DERECHOS FUNDAMENTALES

Desde nuestro prisma, la dimensión de la ciudadanía social que hemos venido desarrollando, particularmente en ciudades como la de México, es de carácter sistémico y se debe expresar en un conjunto de dimensiones más profundas que el simple derecho (que el ser acreedor) a la provisión de servicios médicos o la existencia de centros educativos. Insistimos, pues, a manera de guisa en el caso de las vialidades, el transporte público, la seguridad pública, la posibilidad de tener y disponer de esparcimiento y de acceso al espacio público. Es la suma de múltiples condiciones la que habilita la condición de ciudadanía social.

Reflexiones similares son las que han nutrido en gran medida la posición del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales en la interpretación del contenido y alcance de los diversos derechos de los que se ocupa el Pacto Internacional de Derechos Económicos Socia-

les y Culturales. Esto es particularmente relevante para determinar el alcance de las obligaciones de las autoridades de la Ciudad de México. Debe recordarse que el Comité es el máximo órgano de interpretación del Pacto y dicho tratado y las interpretaciones que de él se hagan forma parte del orden jurídico mexicano.

Baste simplemente revisar lo que ha dicho el Comité respecto al lugar en el que se ubiquen las viviendas y las obligaciones de los Estados al respecto. Sobre el particular el Comité sostiene que:

La vivienda adecuada debe encontrarse en un lugar que permita el acceso a las opciones de empleo, los servicios de atención de la salud, centros de atención para niños, escuelas y otros servicios sociales. Esto es particularmente cierto en ciudades grandes y zonas rurales donde los costos temporales y financieros para llegar a los lugares de trabajo y volver de ellos puede imponer exigencias excesivas en los presupuestos de las familias pobres. De manera semejante, la vivienda no debe construirse en lugares contaminados ni en la proximidad inmediata de fuentes de contaminación que amenazan el derecho a la salud de los habitantes.⁷

También encontramos valiosas guías de orientación que nos pueden ayudar a identificar la satisfacción de los criterios de ciudadanía social para poblaciones específicas. Tal es el caso de las personas que viven con alguna discapacidad. En este caso, el Comité es contundente al señalar que “muy a menudo son las barreras materiales que la sociedad ha erigido en esferas como el transporte, la vivienda y el puesto de trabajo las que se citan como justificación para no emplear a las personas con discapacidad”.⁸ E incluso va más allá al referir que “el hecho de que los gobiernos no puedan ofrecer medios de transporte que sean accesibles a las personas con discapacidad reduce sobremedida las posibilidades de que esas personas puedan encontrar puestos de trabajo adecuados e integrados, que les permitan beneficiarse de las posibilidades de capacitación educativa y profesional, o de que se desplacen a instalaciones de todo tipo”.⁹

Para profundizar en la relación de la dimensión de ciudadanía social a la que le es subyacente la construcción de obra pública y la vigencia de los derechos fundamentales, retomemos nuevamente nuestros

casos. Volvamos a nuestras niñas y niños que van a las escuelas (ya sea públicas o privadas) usando el Metro o que son llevados en automóvil propio por alguien de su familia. El derecho a la educación, en la doctrina del Comité DESC, guarda profunda relación con la concepción sistémica de la ciudadanía social que estamos desarrollando.

Por ejemplo, en la Observación General 13, el Comité desarrolla los componentes del derecho a la educación. Aquí retomamos dos: disponibilidad y accesibilidad.¹⁰

De cada uno de estos componentes, el Comité dice lo siguiente (sólo partes pertinentes):

Disponibilidad. Debe haber instituciones y programas de enseñanza en cantidad suficiente en el ámbito del Estado Parte. Las condiciones para que funcionen dependen de numerosos factores, entre otros, el contexto de desarrollo en el que actúan; por ejemplo, las instituciones y los programas probablemente necesiten edificios u otra protección contra los elementos, instalaciones sanitarias para ambos sexos, agua potable, docentes calificados con salarios competitivos, materiales de enseñanza, etc.; algunos necesitarán además bibliotecas, servicios de informática, tecnología de la información, etcétera.

[...]

Accesibilidad material. La educación ha de ser asequible materialmente, ya sea por su localización geográfica de acceso razonable (por ejemplo, una escuela vecinal) o por medio de la tecnología moderna (mediante el acceso a programas de educación a distancia).

Es el mismo caso del derecho a la salud de nuestras pacientes, tanto la que acude al hospital privado como la que se atiende en el hospital público, pues la satisfacción del derecho implica más que la puesta a disposición de personal médico o la abstención del Estado de estorbar en su ejercicio. En su Observación General No. 14, el Comité aborda el derecho al disfrute del más alto nivel posible de salud desarrollando también los conceptos de disponibilidad y accesibilidad, en términos muy similares a los del derecho a la educación.¹¹ Otros casos

emblemáticos son: la Observación General No. 15, sobre el derecho al agua, en la que se hace referencia al abastecimiento; la Observación General No. 18, sobre el derecho al trabajo, en la que se aborda la accesibilidad física; y la Observación General No. 19, sobre el derecho a la seguridad social, que también da cuenta del acceso físico.

Lo que es relevante para los fines de este trabajo es que los parámetros en función de los cuales se tiene por satisfecho un derecho, al igual que los que permiten sostener que están dadas las condiciones de la ciudadanía social, vienen acompañados de criterios tales como la ubicación geográfica de las instalaciones que proveen los servicios, las distancias y los medios de traslado y los costos que implica la movilidad.

DEL DERECHO A LA CIUDAD

Una de las discusiones transversales al desarrollo conceptual que venimos trazando es la del llamado Derecho a la Ciudad. Distintos datos ponen de relieve el papel que jugarán las ciudades en el futuro de la humanidad. Por ejemplo, “se estima que en el 2050 la tasa de urbanización en el mundo llegará a 65%, con una proporción de entre 45 y 50% de los habitantes de las ciudades viviendo en la pobreza. Las ciudades serán responsables de todo el crecimiento poblacional futuro y 95% ocurrirá en las áreas urbanas de los países periféricos, cuya población aumentará a 4 mil millones”.¹²

De ahí que en los últimos años hayan emergido discusiones que sostienen la existencia de un derecho a la ciudad. Esta concepción, que tiene sus antecedentes en los escritos de hace poco más de 40 años de Henri Lefebvre,¹³ ha sumado diversas perspectivas y procesos de carácter internacional, aunque encuentra su punto más alto de visibilidad después del Foro Social Mundial en Porto Alegre en 2002. En esencia, el derecho a la ciudad es resultado de la complementariedad de derechos colectivos y difusos que deben ser asegurados para las personas que viven en las ciudades y entiende a este último como un espacio jurídicamente protegido.¹⁴

El desarrollo más avanzado de esta tendencia es sin duda la llamada Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. La Carta establece los

siguientes 8 principios: 1. Gestión democrática de la ciudad; 2. Función social de la ciudad; 3. Función social de la propiedad; 4. Ejercicio pleno de la ciudadanía; 5. Igualdad, no discriminación; 6. Protección especial a los grupos y personas vulnerables; 7. Compromiso social del sector privado; 8. Impulso a la economía solidaria y a políticas impositivas y progresivas.¹⁵

Uno de los puntos sobre los que más hemos reiterado nuestra posición en este trabajo es abordado con profundo detalle por el Artículo XIII de la Carta que establece el Derecho al transporte público y la movilidad urbana. A la letra, dicho artículo establece lo siguiente:

1. Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precios razonables y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad).¹⁶

Siguiendo a Leticia Marques, podemos decir que “el territorio de la ciudad, ya sea urbano o rural, es un área en donde los derechos colectivos pueden ser ejercitados y realizados como una forma de asegurar la distribución correcta y el uso equitativo, universal, justo, democrático y sustentable de los recursos, riquezas, servicios, bienes y oportunidades disponibles en las ciudades”. De ahí que, para nuestra concepción de ciudadanía social, sea tan relevante la forma en la que el complejo entramado propio de la ciudad funciona como un sistema capaz de catalizar los diversos intereses difusos y construir relaciones sociales basadas en la equidad y el justo acceso a condiciones similares para cualquier persona.

CONCLUSIONES SOBRE LA RELACIÓN ENTRE CIUDADANÍA SOCIAL, DERECHOS FUNDAMENTALES Y EL DERECHO A LA CIUDAD

Una primera advertencia que debemos hacer es que la relación entre las categorías conceptuales aquí empleadas no se presenta de manera unívoca. A pesar de ser conceptos acuñados en distintas disciplinas, que surgen en distintas épocas y que obedecen a distintas trayectorias y reivindicaciones sociales e históricas, es evidente que se presenta

una transposición de elementos que dan cuenta de la relación íntima de estas discusiones.

De hecho, la clave de este esquema entre conceptos sobrepuestos que hemos desarrollado la podemos encontrar en las palabras de otro autor; en este caso, de Jordi Borja quien, a su vez, construye sobre tres conceptos centrales: ciudad, espacio público y ciudadanía.¹⁷ Borja sostiene que la ciudadanía descansa en su componente colectivo, en contraposición a una noción que sea resultado de la suma de derechos individuales. La ciudadanía y la ciudad están directamente relacionadas. Para nuestro autor, la ciudadanía, al igual que las historias que narramos al principio de este ensayo, se hace de forma cotidiana y en vínculo con la conflictividad urbana.

Desde nuestra perspectiva, esta relación espacio público-ciudad-ciudadanía es lo que da cuenta de que la dimensión de la ciudadanía social está fuertemente atravesada por la oferta y la consolidación de obra pública. Por conducto de la obra pública se pueden dirimir las conflictividades sociales y se da lugar a la cohesión social. La obra pública materializa el espacio que en lo simbólico constituye la arena política en la que se expresan las voluntades colectivas o la que las atiende o les responde. De ahí la base de nuestra conclusión: la obra pública posibilita la construcción de ciudadanía social y para hacerlo puede tomar como parámetro el contenido que se da a los derechos humanos y al propio derecho a la ciudad.

OBRAS SON CONSTRUCCIONES Y NO BUENAS RAZONES

MOVILIDAD HUMANA (VIALIDADES Y TRANSPORTE)
Ya sea en vehículo propio o haciendo uso del transporte público, las y los habitantes de la Ciudad de México la recorren cotidianamente por sus distintas vialidades. Por las vías de comunicación interna de la ciudad circulan millones de personas; tantas, que el baile de cifras entre las diversas dependencias públicas presenta siempre cifras millonarias. De acuerdo a la Secretaria de Transporte y Vialidad se movilizan diario cerca de 3 millones de vehículos y se realizan alrededor de 30 millones de viajes en los que 57% de automóviles particulares movilizan tan sólo al 17% de los pasajeros.¹⁸ De los 30 millones de viajes, poco más de 24 millones de viajes (80%) se realizan en transporte público y se distribuyen de la siguiente manera: cerca de 16 millones

(65%)¹⁹ se realizan en microbuses, autobuses y taxis; y un aproximado de 8 millones (15%) se hacen en Metro, tren ligero y trolebús. Datos de la Encuesta Origen-Destino 2007, realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), dan cuenta del colapso vial que puede sufrir la ciudad debido a la hiperconcentración de movilidad. La encuesta señala que la hora en que se registra el mayor número de viajes es entre las 7:00 y 7:59, cuando se efectúan 2.4 millones de recorridos, de los cuales 69 % son para ir a trabajar y 23.1 para dirigirse a los planteles educativos.²⁰

Las personas salen de sus casas, van a sus trabajos, a un paseo, llevan a sus hijos a las escuelas, se desplazan en general de un lugar a otro –del punto A al B (y dado el vértigo con el que se mueven las cosas en la ciudad, podríamos decir del B al C al D y hasta el F)–, usando los 10 mil doscientos kilómetros de red vial con los que cuenta la ciudad; de ellos, cerca de 920 kilómetros son vialidades primarias y el resto vialidades secundarias. Esto significa que los 8.8 millones de habitantes de la ciudad²¹ (y muchos de los 10 millones que habitan en la Zona Metropolitana del Valle de México) usan muchas de las 2 500 calles que conectan, como una auténtica telaraña, a las 2 150 colonias que existen.²²

Dieciséis gobiernos delegacionales más un gobierno central son responsables del mantenimiento de las vialidades primarias y secundarias aquí mencionadas, de lo que surge el primer problema respecto a la identificación de responsables. La distribución de competencias entre autoridades es compleja y se difumina fácilmente. El gran ausente es un criterio claro de distribución de competencias que permita a la ciudadanía conocer, por ejemplo, quién es responsable por omisión de mermar las condiciones de ejercicio de la ciudadanía social en aquellas colonias en las que las lluvias aíslan y generan auténticos sitios en condiciones inaccesibles.

En principio, corresponde a la Secretaría de Obras y Servicios realizar de manera coordinada con las delegaciones políticas de la ciudad las acciones de atención en las vialidades primarias.²³ De acuer-

do con el Informe especial sobre seguridad humana en la Ciudad de México, entre éstas están: a) construcción y pavimentación hidráulica, banquetas, guarniciones y reductores de velocidad; b) construcción de puentes vehiculares y peatonales; c) obras de infraestructura para la conservación de las áreas de valor ambiental en el suelo urbano; d) acciones de conservación y mantenimiento vial, alumbrado público; y, e) el tratamiento y disposición de los desechos sólidos.²⁴

En el caso de las delegaciones, corresponde a las direcciones generales de obras y desarrollo urbano atender los servicios relacionados con infraestructura urbana, como la reparación de banquetas y guarniciones, la reparación de fugas de agua potable y residual, y el bacheo de carpeta asfáltica.²⁵

En todo caso, el punto es que de acuerdo a cifras oficiales,²⁶ debido a la incorporación anual de cerca de 300 mil vehículos, la ciudad presenta un déficit que supera los 400 kilómetros de vialidades primarias y 120 de circulación continua. Ello, sin contar el deficiente estado de muchas de estas vialidades, la pésima condición de la carpeta asfáltica, la falta de drenajes y en muchos casos la ausencia de guarniciones y puentes peatonales.

Estas condiciones deficitarias en la provisión de infraestructura vial le da cierta pertinencia a preguntarse sobre el potencial que pueda tener el transporte público como medida capaz de contrarrestar las diferencias entre quienes tienen vehículo propio (y que como ya se dijo representan cerca del 60% de los vehículos que circulan pero menos del 20% de los traslados) y quienes usan el transporte público. Es nuevamente un rompecabezas de dependencias y autoridades el cuadro al que nos enfrentamos. Para que las y los niños lleguen a tiempo a las escuelas, las personas a sus trabajos, las y los enfermos a sus citas, etcétera, en la Ciudad de México contamos con una fragmentada y variopinta red de proveedores de servicio de transporte público.

La Red de Transporte de Pasajeros cuenta con un parque vehicular de mil 400 unidades, que recorren por día 250 mil kilómetros transpor-

tando cerca de 750 mil pasajeros diariamente.²⁷ Esta oferta de transporte se complementa con el Sistema de Transporte Colectivo Metro definido atinadamente en el Informe especial sobre seguridad humana como el “espacio público por antonomasia del Distrito Federal”. En promedio, 4 millones 405 mil 434 pasajeros son transportados en el Metro en un día laborable.

La creciente demanda de transporte tuvo como respuesta de las autoridades el inicio de la construcción de la Línea 12. En principio, y en estricto apego a las dimensiones de ciudadanía social que hemos venido abordando, la construcción de esta obra pública abonará a la integración y cobertura del Metro. El recorrido que describe una conexión entre Tláhuac y Mixcoac, dos puntos de la ciudad que hoy están en términos prácticos desconectados, proveerá servicio de transporte de masas a los habitantes que hoy carecen de él. Desde el marco estrictamente analítico, como resultado de su construcción, esta obra pública aumentará la movilidad humana y permitirá que más personas gocen del acceso de carácter sistémico a la ciudadanía social. En el siguiente apartado, exploramos algunas de las dimensiones que subyacen a esta idea y que son develadas por el ejercicio del derecho de acceso a la información.

ACCESO A Y CUMPLIMIENTO DEL DERECHO A LA EDUCACIÓN (ESCUELAS Y RECINTOS EDUCATIVOS)

Como es de suponerse, se ha hecho particular hincapié en describir que millones de niños, niñas y adolescentes recorren la ciudad para acudir a la escuela. Esta mención reiterada obedece a que “según datos del II Censo de Población y Vivienda 2005, en el Distrito Federal la población en edad escolar (entre 3 y 24 años de edad) asciende a 3 163 611 personas, lo que representa poco más del 36% de la población”.²⁸ También es obvio suponer que, dadas las condiciones de masificación y alta densidad de la ciudad, la mayoría de los recintos educativos a los que acuden las personas en edad escolar tengan la definición de escuelas urbanas. Es decir, aunque la ciudad tiene puntos considerados zonas rurales, las escuelas están básicamente concentradas en las zonas urbanas.

Las cifras educativas en el Distrito Federal son las mejores del país: Por ejemplo, el promedio de escolaridad es de 10.2 años. Es también la entidad con menor porcentaje de exclusión educativa.²⁹ A la lluvia de cifras podemos sumar las siguientes: 95.3% de la población de 5 a 9 años que habita el Distrito Federal, asiste a la escuela, la población de 10 a 14 años presenta una tasa de asistencia escolar de 96.3% y, en ambos casos, la proporción entre hombres y mujeres es similar. Sin embargo, y a pesar de que una mirada superficial a estas cifras pueda sugerir que se trata de cuentas alegres, lo cierto es que la Ciudad de México tiene frente a sí un gran desafío en la vigencia de unos de los derechos de mayor relevancia para la ciudadanía social: la educación.

El Diagnóstico de Derechos Humanos del Distrito Federal³⁰ señala que existen zonas que concentran notoriamente las cifras de deserción escolar. Las delegaciones Iztapalapa, Gustavo A. Madero y Álvaro Obregón, suman 50% de las niñas y niños que no asisten a la escuela. Como el propio diagnóstico lo reconoce (retomando los resultados de un estudio de UNICEF) la exclusión educativa está directamente relacionada con razones económicas, tales como la falta de dinero, la necesidad de trabajar o la necesidad de realizar quehaceres en la casa.³¹

Siguiendo la senda educativa, pero cambiando de grupo de población, nos encontramos con datos idénticamente relevantes para la identificación de las condiciones que posibilitan o condicionan el ejercicio de la ciudadanía social. Por ejemplo, 36.88% de la población el Distrito Federal no cuenta con educación media superior.³² Las reflexiones arriba compartidas respecto al conjunto de atributos que deben acompañar a la oferta de servicios e instituciones que pretenden dar satisfacción al cumplimiento de un derecho toman una singular pertinencia en este punto.

Los datos oficiales señalan que en materia de educación superior, en la Ciudad de México hay “una excesiva concentración de planteles en algunas delegaciones: 71% se ubica en las delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón y Tlalpan; una excesiva concentración de la población estudiantil en sólo tres insti-

tuciones: 54% se concentra en la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), el Instituto Politécnico Nacional (IPN) y la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM)”. En el siguiente apartado, y a la luz de la evidencia empírica que nos provee las solicitudes de acceso a la información, veremos cuál es la relación que guardan estos aspectos con las tendencias a ejercer el derecho de acceso a la información.

SALUD Y ATENCIÓN MÉDICA (HOSPITALES Y CLÍNICAS)

A lo largo de este ensayo se ha hecho particular referencia a la idea de que una persona pueda tener acceso a servicios y atención médica. La elección del ejemplo no es casual y mucho menos arbitraria, es sencillamente una de las dimensiones medulares de la ciudadanía social. De hecho, el recorrido que nos hemos propuesto seguir, busca dar cuenta de la importancia que tiene la satisfacción de determinadas condiciones estructurales para el cumplimiento del derecho a la salud.

El acceso universal a la atención de diversos padecimientos da testimonio de la profundidad de la aspiración igualitaria de una sociedad. La enfermedad nos iguala sin importar clases sociales y estatus económicos, pero la negación de tratamiento médico construye barreras insalvables de las diferencias. Como se ha dicho ya, la ciudadanía social parte de la antítesis de esto último. De ahí la importancia de revisar con suma paciencia la capacidad que existe en la Ciudad de México para hacer realidad este valor. Nuevamente el diagnóstico de las condiciones de infraestructura es elemental y los siguientes datos nos pueden ubicar en ese contexto.

En parte, como consecuencia del complejo y particular sistema de salud con el que contamos, con abigarradas relaciones entre los distintos ámbitos de competencias federales y locales, las cifras oficiales presentan un sistema de salud fragmentado, con una tasa bastante reducida de personas afiliadas a alguna de las instituciones públicas de seguridad social. Sólo 4 675 000 de personas, es decir, 53.7% de la población capitalina, es derechohabiente ya sea del Instituto Mexicano del Seguro Social o del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (ambas instituciones de carácter federal).³³

Sin embargo, en la Ciudad de México los servicios e instalaciones de salud a cargo del Gobierno del Distrito Federal brindan atención para la población abierta, con un horizonte de atención cercano a los 4 millones de habitantes. Según reporta el Diagnóstico de los Derechos Humanos en el Distrito Federal, el GDF tiene “bajo su responsabilidad una red de 308 unidades médicas: 267 de consulta externa y 28 hospitales. En materia de consulta externa, 210 unidades son centros de salud, distribuidos en 16 jurisdicciones sanitarias ubicadas en cada una de las delegaciones. Asimismo, se cuenta con 13 clínicas de especialidades”.³⁴ En su conjunto, estas instalaciones constituyen el primer nivel de atención médica.

“El segundo nivel de atención cuenta con 10 hospitales pediátricos, 9 generales y 8 que brindan atención materno-infantil.”³⁵ También destaca la existencia de hospitales de especialidades de tercer nivel; tal es el caso del Hospital doctor Belisario Domínguez, que “brinda a la población abierta servicios ambulatorios y de internamiento en todas las demás subespecialidades”.³⁶

El reto de atender a una población que se cuenta en millones obliga a una asignación presupuestaria importante. En principio, los números parecen confirmar esta intuición, pues la Secretaría de Salud del Distrito Federal es una de las dos dependencias de la Administración Pública Centralizada que mayor asignación presupuestal recibe.³⁷ En el siguiente apartado veremos, también desde el cristal de las inquietudes concentradas en solicitudes de acceso a la información, en qué forma las condiciones estructurales derivadas de la provisión de infraestructura apuntan o no a la consolidación de una ciudadanía social.

CIUDADANÍA Y FISCALIZACIÓN, CIMIENTO DE MEJOR OBRA PÚBLICA

N

NOTA PRELIMINAR SOBRE LAS ANDANZAS METODOLÓGICAS

Una mañana de noviembre de 2007, una persona se debate entre llamar por teléfono y no hacerlo. Al final se decide y marca el 56 36 46 36, el teléfono que luce en el cartel que hace referencia al derecho a preguntarle al gobierno del Distrito Federal y a recibir la información que le requiramos. El enlace telefónico se logra y su llamada se convierte en una solicitud de acceso a la información (digamos que con número de folio 107000000406), por la que la persona pide le sean entregados los documentos que respalden la justificación de las obras de mantenimiento y remodelación de Paseo de la Reforma (Metro Hidalgo). El interés del solicitante es conocer la cotización total de la obra y la razón social del ente encargado de la ejecución de la misma. Días más tarde,

su solicitud es debidamente tramitada y la información requerida le es entregada en versión electrónica.

Esta es una historia cargada de elementos reales. De hecho, es tan real como cualquiera de las 15 927 solicitudes de acceso a la información que sobre el tema de obra pública (hasta agosto de 2009) se han realizado en el Distrito Federal, y que se encuentran contenidas en el Sistema de Solicitudes de Información Pública y Recursos de Revisión 2006-2009. El acceso a esta base de datos es el punto medular de la realización de este ensayo, dado que es la evidencia empírica disponible sobre la forma en la que se ha ejercido el derecho de acceso a la información en la Ciudad de México. Decimos que es la parte medular, pues con la sistematización y análisis de estas solicitudes buscamos construir algunas bases preliminares que permitan avanzar hacia la respuesta de las siguientes interrogantes: ¿Cuáles son los puntos de preocupación de la ciudadanía en torno al tema de obra pública? ¿Existe una relación entre el perfil socio-demográfico de una delegación y el tema o tipo de preocupación? ¿Hay algún patrón que permita identificar la modalidad de información que se pide y el tipo de obra que más demanda de información tiene?

Nuestro punto de partida es que detrás de estas inquietudes se encuentra una profunda dimensión de la expresión de ciudadanía social. Por ello, esta información también es valiosa para extraer conclusiones sobre el estadio que guarda el ejercicio de acceso a la información como herramienta complementaria en la construcción de demandas o reclamos para la atención efectiva de aspectos específicos tales como las condiciones de desarrollo humano. Consideramos que las solicitudes tienen relación con el perfil de los problemas sociales que enfrentan ciertos grupos y en este sentido incluso puede inferirse que funcionan como una manifestación de los mismos.

También nos importa generar información que amplíe la zona de conocimiento actual sobre la relación entre control de obra pública, condiciones de infraestructura (las ya existentes) y ciudadanía social. En este sentido, además de realizar un trabajo de clasificación y estudio de las tendencias y los rasgos característicos de las solicitudes, se

sistematizó información relevante relacionada con el Índice de Desarrollo Humano y un universo de 174 notas periodísticas obtenidas de los diarios *La Jornada*, *Reforma* y *El Universal* que guardan relación con las inquietudes subyacentes a las solicitudes. El debate público y, en algunos casos el ejercicio de libertad de expresión, muestran las múltiples relaciones entre todos estos temas.

Como se puede apreciar, la tarea en la que nos embarcamos es ambiciosa y supuso un reto interesante. Esto es así pues el universo de cobertura que analizamos tiene una dimensión considerable, y porque los temas presentan una variedad digna de llamar la atención. De ahí que fue indispensable delimitar el objeto de estudio. La primera selección de las solicitudes obedeció a un criterio temporal; se eligió un periodo que va de enero de 2007 al primer semestre de 2009.

La siguiente tarea consistió en realizar una elección de las variables a analizar. Para ello exploramos sobre dos clásicos de la dimensión social de la ciudadanía: el derecho a la salud y el derecho a la educación, y se complementó con tres variables cercanas a la provisión de infraestructura urbana de acceso masivo: las relacionadas con desplazamiento y movilidad humana (transporte público e infraestructura vial) y las plazas públicas (nombradas genéricamente como parques en las solicitudes). El resultado de esta selección apuntó a las siguientes líneas de estudio (a la sistematización de información sobre):

- Hospitales
- Escuelas
- Línea 12 del Metro
- Calles
- Metrobús
- Parques

Por su parte, hacer operativo este filtro requirió elegir palabras clave que permitieran reducir de manera dirigida y no arbitraria el universo de estudio. El resultado de la aplicación de este primer filtro fue el siguiente:

VARIABLE	PALABRAS CLAVE	NÚMERO DE SOLICITUDES DEL 2° FILTRO
Hospitales	Hospital(es).	992
Parques	Parques, parque.	148
Escuelas	Escuela(s), universidad(es), prepa(s), secundaria(s).	265
Línea 12 del Metro	Línea 12 del Metro, línea 12, línea dorada.	209
Calles	Calle(s).	886
Metrobús	Metrobús	240

Como último paso, fue necesario aplicar un tercer filtro de selección que consistió en obtener una muestra que incluyera sólo las solicitudes pertinentes y relevantes. En este caso se empleó un método de análisis cualitativo y para ello se examinó solicitud por solicitud para encontrar únicamente a aquellas que tuvieran relación con el tema de obra pública, discriminando solicitudes repetidas o de relevancia tangencial (aquellas que hacen mención a una obra pública como referencia a una solicitud de información distinta).

De la aplicación de este tercer filtro se obtuvieron los siguientes resultados:

VARIABLE	NÚMERO DE SOLICITUDES DEL 3° FILTRO
Hospitales	24
Parques	20
Escuelas	12
Línea 12 del Metro	85
Calles	56
Metrobús	83

Las solicitudes de información fueron ordenadas de tal manera que permitieran observar la frecuencia de solicitudes realizada en cada Delegación del Distrito Federal y su relación con las siguientes categorías relacionadas con los documentos o la información requerida:

- 1 Redes de drenaje y agua potable.
- 2 Redes viales responsabilidad de.../ delimitaciones de calles.
- 3 Información técnica (estudios, planes, programas, proyectos, presupuesto, etc.).
- 4 Estatus legal (certificados, documentos legales, contratos, responsabilidades, etcétera).

Uno de los agentes que mayor influencia tiene en la alimentación del debate público, son los medios de comunicación. Por ello, como se dijo líneas arriba, la realización de este estudio no podía ser ciega o indiferente a tal influencia, razón por la que incorporamos otra línea de análisis derivada de la publicación de notas en prensa escrita que tuvieran relación con los temas de estudios. De esta forma, se obtuvo un universo de 174 notas periodísticas relacionadas con las solicitudes de información seleccionadas para esta investigación. Dichas notas corresponden al periodo que va de noviembre de 2006 al primer semestre de 2009 y su contenido se usó para contextualizar las preocupaciones o aportar elementos cualitativos de análisis que permitieran hacer inferencias sobre los perfiles de las problemáticas sociales, los posibles solicitantes o la expectativa o reclamo de la ciudadanía.

DIME CUÁNTO PREGUNTAS Y TE DIRÉ... EN DÓNDE VIVES

Una intuición temprana en la elaboración de este ensayo fue que la población de distintas colonias no tiene las mismas inquietudes sobre la actividad del gobierno en materia de obras públicas y, por ende, no son similares los ejes de preocupación de la población de distintas delegaciones. Nuestra hipótesis es que las solicitudes de acceso a la información guardan una relación doble en términos de condicionamiento con la oferta de obra pública. Por una parte, es precisamente la acumulación del “capital de infraestructura urbana” la que permite que la ciudadanía tenga acceso a mayores niveles de educación, salud, movilidad humana, seguridad pública y esparcimiento, y esto sin

duda impacta en las condiciones estructurales para ejercer distintos derechos. Desde nuestra perspectiva, en el caso del acceso a la información no es diferente.

El segundo condicionamiento que vislumbramos es que de manera independiente a la deseabilidad de la construcción de obra pública, su ejecución puede causar molestias y expresar, en muchas ocasiones, los intereses en conflicto de los que habla Jordi Borja y a los que se hizo referencia líneas arriba. Incluso, los millonarios montos involucrados en la ejecución de obra pública activan el elemento fiscalizador de una ciudadanía deseosa de controlar lo que hacen sus gobiernos. Si bien la evidencia analizada no permite ser concluyentes, lo cierto es que la frecuencia sobre ciertos tipos de preguntas, el perfil de la información solicitada y el contexto que deriva del análisis de medios, permite realizar inferencias respecto a los intereses de supervisión, control y fiscalización detrás de ciertas solicitudes. De ahí que en efecto se considere que la ejecución de obra de alto impacto o alto costo sea un factor que suele detonar de manera relevante el ejercicio del derecho de acceso a la información. Nuestra idea es que en algunos casos ambos factores (la existencia de condiciones preliminares habilitadoras y los intereses en conflicto) podrían coincidir, mientras que en otros pueden manifestarse de manera independiente.

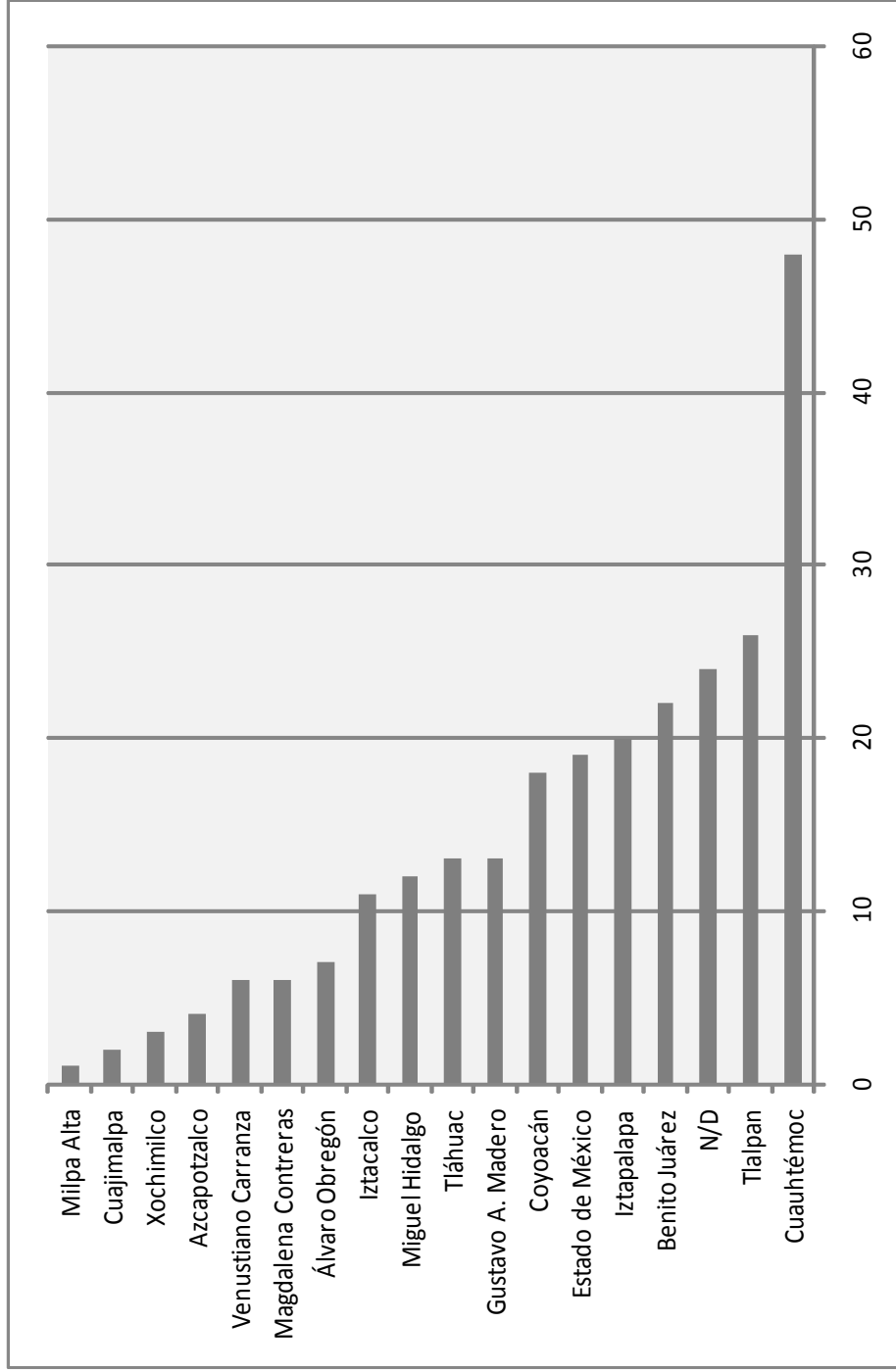
Bajo estas premisas revisamos las 255 solicitudes de acceso a la información que resultaron después de la aplicación de los distintos filtros diseñados para este trabajo. El objetivo fue verificar si es posible identificar, al menos, qué perfiles socio-demográficos solicitan más información y qué razones suelen incidir en este comportamiento. Así, un primer hallazgo fue que la Delegación Cuauhtémoc es la demarcación política que respecto a la construcción de obra pública concentra el mayor número de solicitudes en el periodo 2006-2009, con 46. En contraste, y al final de esta misma lista, ocupando el lugar 16, encontramos a la Delegación Milpa Alta, cuyos habitantes tienen apenas una solicitud. En la Tabla 1, que a continuación se presenta, se puede apreciar la relación de solicitudes por Delegación,³⁸ mientras que la Gráfica 1 nos permite identificar esta misma relación, pero en forma de tendencia.

TABLA 1
RELACIÓN DE SOLICITUDES POR DELEGACIÓN
(TEMAS: HOSPITALES, ESCUELAS, LÍNEA 12 DEL METRO,
CALLES, METROBÚS, PARQUES)

DELEGACIONES	FRECUENCIA
Cuauhtémoc	48
Tlalpan	26
N/D	24
Benito Juárez	22
Iztapalapa	20
Estado de México	19
Coyoacán	18
Gustavo A. Madero	13
Tláhuac	13
Miguel Hidalgo	12
Iztacalco	11
Álvaro Obregón	7
Magdalena Contreras	6
Venustiano Carranza	6
Azcapotzalco	4
Xochimilco	3
Cuajimalpa	2
Milpa Alta	1
TOTAL	255

Fuente: elaboración propia sistematizando solicitudes del Sistema de Solicitudes de Información Pública y Recursos de Revisión, 2006-2009

GRÁFICA 1



De la Tabla y la Gráfica aquí presentadas, tres son los elementos que nos llaman la atención. El primero, lo asimétrico del comportamiento de las solicitudes entre las distintas delegaciones políticas. Esta tendencia decreciente se expresa en la Gráfica 1 de manera contundente, con la diferencia entre las barras de la delegación Cuauhtémoc y las barras de las delegaciones Azcapotzalco, Xochimilco, Cuajimalpa y Milpa Alta. Segundo, que sean apenas cuatro las delegaciones que rebasen la veintena de solicitudes efectivamente dirigidas a conocer información relevante sobre la construcción de obra pública en el Distrito Federal. Por último, el relativo al número de solicitudes que presentaron personas que registran como domicilio, alguno establecido en el Estado de México. Consideramos que este último punto es resultado del complejo flujo de movilidad humana entre la Ciudad de México y los municipios conurbados. En términos de la importancia del derecho de acceso a la información, este dato nos muestra que la utilidad de la información cubre también a personas que no son formalmente gobernadas por las autoridades capitalinas, pero que tienen algún interés por lo que sucede en esta entidad política. Con base en los datos de la Encuesta Origen-Destino (que señalan que del 100% de los traslados iniciados en municipios de la Zona Metropolitana del Valle de México el 24.3% se realiza a la Ciudad de México) es posible inferir que el impacto que tiene en la vida de estas personas el transitar por la Ciudad de México (en donde se desenvuelve parte de su ciudadanía social) es suficiente para ejercer el derecho de acceso a la información.

Pero detrás de las historias de las y los solicitantes de acceso a la información también existe una compleja relación con las autoridades. A lo largo de este ensayo hemos referido la oferta de infraestructura urbana y los elementos asociados al desarrollo de los que se tenga acceso. En la Tabla 2, que a continuación se presenta, puede observarse, en orden decreciente, cuáles son los lugares que cada delegación ocupa en el Índice de Desarrollo Humano de la Conapo. Hemos hecho un primer ejercicio, simplemente cruzar las tendencias en las solicitudes con la información sobre el grado de desarrollo humano. La tabla tiene marcadas en color gris las cinco delegaciones que más solicitudes realizaron y en color anaranjado las cuatro que menos solicitudes realizaron. El objetivo del ejercicio es identificar alguna relación positiva entre mayor nivel de desarrollo y mayor número de solicitudes.

TABLA 2
ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO POR DELEGACIÓN

NOMBRE	ÍNDICE DE NIVEL DE ESCOLARIDAD	ÍNDICE DE PIB PER CÁPITA	ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO (IDH)	GRADO DE DESARROLLO HUMANO	LUGAR
Distrito Federal	0.880	0.864	0.873	Alto	1
Benito Juárez	0.918	0.981	0.930	Alto	1
Miguel Hidalgo	0.891	0.939	0.904	Alto	3
Coyoacán	0.899	0.921	0.901	Alto	4
Cuauhtémoc	0.891	0.884	0.888	Alto	5
Tlalpan	0.881	0.884	0.882	Alto	6
Álvaro Obregón	0.869	0.895	0.881	Alto	7
Cuajimalpa de Morelos	0.864	0.900	0.874	Alto	8
Azcapotzalco	0.893	0.849	0.873	Alto	9
Magdalena Contreras, La	0.869	0.870	0.870	Alto	10
Venustiano Carranza	0.889	0.837	0.866	Alto	12
Iztacalco	0.887	0.837	0.866	Alto	14
Xochimilco	0.875	0.834	0.862	Alto	16
Gustavo A. Madero	0.879	0.831	0.860	Alto	17
Iztapalapa	0.866	0.802	0.846	Alto	32
Tláhuac	0.873	0.793	0.844	Alto	36
Milpa Alta	0.854	0.736	0.815	Alto	127

Fuente: elaboración propia, con información de Conapo.

El primer aspecto que resalta es que eliminando a la Delegación Iztapalapa, efectivamente se nota una relación entre las delegaciones que más solicitudes concentran y las que mejores niveles de desarrollo humano presentan. Si bien el resultado no es contundente, es al menos sugerente y se puede interpretar de la siguiente forma: la evidencia muestra que la distribución de solicitudes no es equitativa entre las distintas delegaciones y sugiere que hay una relación entre ciertas delegaciones políticas en las que viven las personas y el número de solicitudes realizadas. Pero la evidencia va más allá y nos muestra que, además, esta relación también es receptiva de la influencia que emana de ciertas condiciones de vida de las personas. A mayor nivel de desarrollo humano, mayor es el número de solicitudes de acceso a la información.

Ahora bien, a esta altura de la reflexión –y concediendo la validez parcial de nuestra afirmación– conviene preguntarse si existen factores adicionales a los aspectos estructurales que incidan en el impulso para que alguien decida o no solicitar información. Puesto en términos muy simples, digamos que la reflexión que nos parece necesaria es si, por ejemplo, el solo hecho de que en un hogar alguien haya tenido el privilegio de acudir a instancias de educación superior genera mayor proximidad a realizar solicitudes de acceso a la información. A contrapelo, la ecuación nos llevaría a identificar qué limitaciones llevarían a una persona simplemente a ser más pasiva en el ejercicio del derecho de acceso a la información.

La evidencia empírica nuevamente es generosa y con aportes sugerentes. La respuesta está conectada directamente a la tendencia que muestran las solicitudes de acceso a la información asociadas a dos temas específicos: la construcción de la Línea 12 del Metro y la construcción y ampliación del Metrobús. Por ejemplo, en el caso de la Delegación Iztapalapa, es precisamente el anuncio de la construcción de la Línea 12 del Metro lo que detona un incremento en las solicitudes de acceso a la información.

Del total de solicitudes que fueron seleccionadas para este estudio, realizadas por personas que reportan vivir en la Delegación Iztapalapa

y que versan sobre obra pública, ocho corresponden a requerimientos de información relacionados con la construcción de la Línea 12 del Metro.³⁹ Como se aprecia, en este caso concreto nos encontramos frente a uno de los escenarios en los que es precisamente la construcción de obra pública lo que surge como elemento cohesionador y catalizador de distintas dimensiones de la ciudadanía. La construcción de la Línea 12 del Metro emerge como una respuesta a las necesidades de movilidad humana de la ciudad y se legitima a través de diversos mecanismos de consulta popular.⁴⁰ Sin embargo, la deseabilidad de la obra para cierto sector de habitantes de la ciudad no restringe el legítimo derecho a realizar ejercicios de observación y contraloría ciudadana.

De hecho, este caso no sólo es destacado por colocar a la Delegación Iztapalapa en una situación atípica en cuanto a las tendencias de solicitudes de acceso a la información en términos de la distribución por Delegación (pues están concentradas en un sólo tema). Otra característica de estas solicitudes es el nivel de detalle y especificidad con el que se requiere la información. Las solicitudes recorren una amplia gama de inquietudes bien estructuradas. Por ejemplo, se pide copia de los proyectos maestros y planos relativos a la construcción de la Línea 12, documentos que especifiquen cómo y quién se verá afectado por la construcción de la línea en el tramo Ermita-Vía Láctea; también se hacen varios requerimiento de información sobre expropiación de predios a razón de la construcción de la Línea 12 o la petición de los proyectos integral y ejecutivo de la misma línea; impacto de suelo; impacto ambiental, por citar algunos ejemplos.⁴¹ Un comportamiento similar se identifica en la Delegación Benito Juárez, en la que ocho de 22 solicitudes corresponden a la Línea 12 del Metro y cuya precisión también es digna de destacar. Por ejemplo, se pide información técnica sobre el proyecto de obra, el plano general, los periodos de construcción, etapas del trámite administrativo de licitación de obra, etcétera.⁴²

Este primer análisis permite construir algunas primeras hipótesis respecto al comportamiento de las y los solicitantes de acceso a la información y su relación con la demarcación política en la que viven. Podemos concluir que en efecto las condiciones de la delegación en la que se habita tienen una suerte de influencia inductiva para realizar

más o menos solicitudes y que estas condiciones pueden verse complementada por intereses específicos.

DIME SOBRE QUÉ PREGUNTAS Y TE DIRÉ QUÉ... TE INTERESA

Durante su largo recorrido desde la punta poniente hasta el sur de la Ciudad de México, un joven estudiante cambia tres veces de transporte público por trayecto. Estas son las secuelas de la hazaña de ir de su casa hacia la universidad y, agotada la faena escolar, emprender el retorno. Este desplazamiento le consume no sólo recursos económicos, sino tiempo que podría emplear de manera dirigida para la mejor atención de sus estudios. Detrás de estos fatigosos jornales está la expectativa de: 1) que mejore a la brevedad el transporte público; 2) que se amplíen y mejoren las vialidades que conectan los distintos puntos de su trayecto; 3) que se termine de construir el *campus* universitario que quedaría más cerca de su casa.

Como ésta, hay cientos o miles de historias en la Ciudad. La diferencia entre algunos habitantes de la Ciudad de México y nuestro joven estudiante, es que los primeros se han dado a la tarea de obtener información relevante sobre el estatus de cierta obra pública que guarda relación con las problemáticas descritas. Las preguntas analizadas en el presente ensayo recorren diversas fronteras de las inquietudes ciudadanas, desde el requerimiento de información sobre el estado de la pavimentación o la provisión de agua potable, hasta estudios técnicos de impacto ambiental, análisis costo-beneficio en la construcción de un hospital, el proyecto de la construcción de un puente vehicular, los planes de pasos peatonales y la encuesta de opinión ciudadana sobre la obra, por citar algunos ejemplos.⁴³

Este aspecto es determinante en la consideración del por qué la divulgación de información en los portales de internet no suele funcionar como un elemento que satisfaga de manera previa el interés de la ciudadanía sobre estos temas. Es decir, el hecho de que más del 70% de las solicitudes realizadas apunten al requerimiento de información documental específica, implica que detrás del interés de las personas puede estar el obtener evidencia y respaldos documentales asociados a casos específicos que no forman parte de las obligaciones previstas

en los artículos 13 y 14 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Distrito Federal. De hecho, destaca que en la evaluación de 2009 del cumplimiento de obligaciones de transparencia, en lo referente a la fracción XVII sobre obra pública, el Metrobús tenga un índice de cumplimiento de 100, lo mismo que el Sistema de Transporte Colectivo, y que ambas instancias concentren numerosas solicitudes de acceso a la información. En principio es claro que el cumplimiento de las formalidades legales de divulgación de información no es suficiente para satisfacer intereses ciudadanos sobre la gestión pública y la construcción y contratación de obra pública.⁴⁴ Una vez hecho este análisis, nuevamente nos sumergimos en la base de datos de solicitudes, tratando de encontrar alguna silueta del perfil de las inquietudes que tienen las y los solicitantes de información en la Ciudad de México, derivadas de ciertas tendencias y del análisis de frecuencias. Inmersos en esta tarea, de lo primero que tuvimos noticia es de que existe una marcada tendencia a preguntar sobre ciertos temas de infraestructura urbana a partir de situaciones concretas (tales como la dimensión de la obra o los recursos invertidos) y posibles afectaciones específicas, a pesar de que los problemas derivados de la insatisfacción de las necesidades de infraestructura son amplios.

Por ejemplo, de acuerdo a la Primera Encuesta de Evaluación de los Servicios Públicos del Distrito Federal,⁴⁵ el tema del transporte público es señalado apenas con el 0.8% como uno de los principales problemas de las colonias del Distrito Federal, mientras que otros problemas son señalados con porcentajes mayores, tales como agua (8.6%), alumbrado (7.3%), congestión vial (3.4%) y drenaje y coladeras (3%). No obstante, el tema de las obras públicas relacionadas con la movilidad humana concentra la mayor parte de las solicitudes de información. De hecho, en conjunto, las solicitudes sobre el Metrobús, la Línea 12 del Metro y la construcción y mantenimiento de calles representan 81% de las solicitudes que sobre obra pública se realizaron entre 2006 y 2009 (de acuerdo a los criterios de selección aquí empleados).

En la Tabla 3, que a continuación se presenta, se pueden identificar claramente cuáles son las tendencias para preguntar sobre ciertos te-

mas (en las columnas que describen una vertical) y el número total de solicitudes presentadas por la población de cada una de las delegaciones (en las filas que describen una horizontal).

TABLA 3
FRECUENCIA DE SOLICITUDES POR RUBRO Y POR DELEGACIÓN

DELEGACIONES	RUBROS (FRECUENCIA)						TOTAL POR DELEGACIÓN
	CALLE	ESCUELA	METROBÚS	LÍNEA 12	HOSPITALES	PARQUE	
Álvaro Obregón	1		2	3		1	7
Azcapotzalco	1		2	1			4
Benito Juárez	5	1	7	8	1		22
Coyoacán	8		4	6			18
Cuajimalpa		1	1				2
Cuauhtémoc	11	1	11	14	6	5	48
Gustavo A. Madero	4		8			1	13
Iztacalco	6		4	1			11
Iztapalapa	2		9	8		1	20
Magdalena Contreras	2		1	2		1	6
Miguel Hidalgo	4	1	4		2	1	12
Milpa Alta				1			1
Tláhuac		1		12			13
Tlalpan	3	2	11	2	6	2	26
Venustiano Carranza	1		2	2		1	6
Xochimilco	1		1			1	3
N/D	6	4	8	6			24
Estado de México	2	1	8	2	1	5	19
TOTAL	57	12	83	68	16	19	255

Fuente: elaboración propia a partir de solicitudes del Sistema de Solicitudes de Información Pública y Recursos de Revisión, 2006-2009.

Se ha insistido que el objeto de este ensayo es explorar primeras aproximaciones y construir conclusiones preliminares sobre la relación que guarda la atención de ciertos problemas específicos con la realización de solicitudes de acceso a la información. En este sentido, y para complementar la primera reflexión sobre el comportamiento de las y los solicitantes, conviene compartir las siguientes ideas generales. Del contenido de la tabla anterior destaca: primero, que el proyecto Metrobús sea la obra pública que concentre el mayor número de solicitudes; segundo, que sean los habitantes de las delegaciones Tlalpan y Cuauhtémoc los únicos que hayan presentado solicitudes en cada uno de los temas objeto de análisis —estas mismas delegaciones presentan una alta concentración en las solicitudes sobre temas de infraestructura hospitalaria—; tercero, los rubros asociados a movilidad humana (transporte y vialidades) son los que presentan la mejor distribución entre delegaciones; en este sentido, no se trata sólo de los temas más recurrentes sino los que tienen una mayor representación entre el total de las delegaciones.

Una observación detenida de las solicitudes, nos permite identificar el nivel de detalle y el perfil de información requerida. Al igual que el caso de la Línea 12 del Metro, abordado líneas arriba, y en el que se subraya el perfil de las solicitudes, destaca la información requerida sobre hospitales por el alto nivel de especificidad técnica o de carácter documental. Las 16 solicitudes estudiadas para los fines de este ensayo están dirigidas de forma tal que translucen ejercicios más sofisticados de contraloría social o vigilancia de la gestión pública. Esto se entiende cuando describimos la tendencia, pues suelen pedirse proyectos de ejecución y programas de implementación, así como información presupuestaria y/o administrativa relacionada con licitaciones o contrataciones. En conjunto, es dable decir que el ejercicio de solicitudes en materia hospitalaria conecta el seguimiento de los recursos con el mejoramiento de la infraestructura y la calidad del servicio ofrecido.

Destaca por su baja intensidad el tema de la educación. De hecho, lo cierto es que las solicitudes presentadas sobre este tema en realidad hacen mayor referencia a proyectos de construcción de instalaciones de instituciones de educación superior y guardan un cariz asociado al

impacto ambiental de estas edificaciones. Sólo dos de las 12 solicitudes se refieren a temas de construcción y remodelación de escuelas. Por lo anterior se asoma cierta actividad de control y supervisión ciudadana en el caso de la información requerida respecto a los recintos y la infraestructura educativa. En este caso, en cerca de la mitad de las solicitudes se pide información técnica sobre las obras realizadas para la Universidad Autónoma de la Ciudad de México. El perfil de las preguntas (sobre presupuesto, proyectos ejecutivos y estudios de impacto ambiental sobre las obras construidas) refleja un quirúrgico seguimiento de la acción gubernamental.

Caso distinto es el de los parques y zonas de esparcimiento. En este caso, la tendencia se concentra –en casi una tercera parte de las 19 solicitudes estudiadas– en requerir información sobre la autoridad responsable de dar mantenimiento y realizar reparaciones. Detrás de las solicitudes asociadas a parques y jardines está una inquietud por recibir un mejoramiento en la infraestructura de uso social. Este tema es quizá uno de los pocos en los que la preocupación ciudadana, de acuerdo a otras fuentes documentales consultadas, coincide con el perfil de las solicitudes. Además, se registraron solicitudes en más de la mitad de las delegaciones.

Cuando la ciudadanía pregunta sobre la construcción y mantenimiento de calles, se presenta el esquema más variopinto. Los requerimientos de información atraviesan un espectro sumamente amplio que lo mismo incluye aclaraciones sobre la distribución de competencias en el mantenimiento de calles, el acceso a proyectos y planos de nuevas obras, preguntas abiertas sobre propuestas para mejorar el tráfico, dictámenes técnicos sobre la afectación a árboles, hasta datos de empresas constructoras y nombres de quienes autorizan la obra pública. Con todo, se dibuja una tendencia tenue, en lo que apunta al requerimiento de proyectos de obra. Así, y aunque con menos especificidad que en los casos anteriores, alcanzamos a distinguir una intencionalidad de obtener información detallada sobre los planes y la racionalidad detrás de la ejecución de la obra pública.

En suma, esta evidencia aporta elementos para identificar que detrás del ejercicio del derecho de acceso a la información, al menos en materia de obra pública, lo que suele estar es una intención de observación, vigilancia y control de la acción de gobierno. Esta perspectiva de control ciudadano se puede expresar en dimensiones altamente especializadas y relacionadas con aspectos técnicos sobre la ejecución de la obra, en las dimensiones presupuestarias y de racionalidad del gasto o en la justificación detrás de la decisión y los criterios en función de los cuáles se decide una acción de gobierno sobre otra. En la mayoría de los casos, más que la solución de un problema sentido, está la intención de cuestionar la acción gubernamental.

La conclusión puede resultar arriesgada, pero existen elementos para tenerla por válida. En principio, la distancia que guardan las problemáticas identificadas en instrumentos de medición como la Primera Encuesta sobre la Calidad de los Servicios Públicos con las solicitudes realizadas. En segundo lugar, la dimensión y los montos destinados a las obras suelen tener una relación directa con el número y perfil de solicitudes. Obras grandes y costosas son aquellas sobre las que se requiere más información y más detallada. Tercero, el nivel de cobertura mediática que tienen los temas sobre los que mayores solicitudes de acceso a la información se presentan. En donde existe debate y una opinión pública crítica, la tendencia a preguntar se incrementa.

Con todo, es importante subrayar que estas tendencias nada dicen sobre el potencial que tiene el acceso a la información para contribuir a la solución o atención de otros problemas asociados a la obra pública. Si acaso, se muestra un desafío claro en la ampliación de los ámbitos de uso del derecho y la necesidad de trabajar en la construcción de una agenda que conecte otras necesidades sentidas con el acceso a la información.

CONCLUSIONES Y PROPUESTAS PARA LA EDIFICACIÓN DE UNA AGENDA CIUDADANA

A continuación presentamos, de manera sucinta, las conclusiones más relevantes derivadas de este ensayo. Las primeras se refieren a las dimensiones conceptuales. Las siguientes, a la evidencia empírica, tanto de las tendencias que presentan las solicitudes como de las relaciones y marcos institucionales. Se presentan, además, tres propuestas para avanzar en la edificación de una agenda ciudadana de acceso a la información que aporte hacia la consolidación de una ciudadanía social.

CONCLUSIONES:

- 1 Es válida una conceptualización de ciudadanía social que se entienda como el resultado de la aplicación de un espectro de políticas dirigidas a todas y todos los integrantes de una comunidad, mediante el cual se otorga una igualdad universal que contrarresta el principio de desigualdad de clases.
- 2 Sólo en la medida en que la aplicación de determinadas políticas públicas impacte en ese mínimo de igualdad universal, estaremos en condiciones de hablar de ciudadanía social. Ello es así, pues la ciudadanía social pone el énfasis en el resultado.
- 3 La construcción de obra pública es altamente relevante para la edificación de una ciudadanía social en la medida que aporta las condiciones más profundas de lo estructural. Se constituye como lo permanente, como la expresión material de las políticas de efecto social igualador.
- 4 El territorio de la ciudad, ya sea urbano o rural, es un área en donde los derechos colectivos pueden ser ejercitados y reali-

zados como una forma de asegurar la distribución correcta y el uso equitativo, universal, justo, democrático y sustentable de los recursos, riquezas, servicios, bienes y oportunidades disponibles.

- 5 Por conducto de la obra pública se pueden dirimir las conflictividades sociales y se da lugar a la cohesión social. La obra pública materializa el espacio que en lo simbólico constituye la arena política en la que se expresan las voluntades colectivas o la que las atiende o les responde.
- 6 La acumulación del “capital de infraestructura urbana” permite que la ciudadanía tenga acceso a mayores niveles de educación, salud, movilidad humana, seguridad pública y esparcimiento, y esto sin duda impacta en las condiciones estructurales para ejercer distintos derechos, como el de acceso a la información.
- 7 De manera independiente a la deseabilidad de la construcción de obra pública, su ejecución puede causar molestias y expresa, en muchas ocasiones, intereses en conflicto, de ahí que la ejecución de obra pública pueda activar el elemento fiscalizador de una ciudadanía deseosa de controlar lo que hacen sus gobiernos. El derecho de acceso a la información es una herramienta con un alto potencial para hacer posible esta fiscalización. Sin embargo, en no pocas ocasiones, ésta se enfrenta a la realidad de una compleja distribución de competencias que difumina los esquemas de responsabilidades (particularmente en los casos de vialidad, transporte y salud), lo que puede disminuir el impacto y los resultados de dicha fiscalización.
- 8 Las condiciones de la delegación en la que se habita tienen una suerte de influencia inductiva para realizar más o menos solicitudes, aunque estas condiciones pueden verse complementadas por intereses específicos que impulsen el ejercicio del derecho de acceso a la información.
- 9 A pesar de que en la Ciudad de México los problemas derivados de la insatisfacción de las necesidades de infraestructura son amplios, las solicitudes apuntan a pedir información sobre problemas asociados a la movilidad humana, especialmente transporte masivo de pasajeros y la construcción de vialidades.

10 Detrás del ejercicio del derecho de acceso a la información, al menos en materia de obra pública, lo que suele estar es una intención de observación, vigilancia y control de la acción de gobierno. Esta perspectiva de control ciudadano puede expresarse en dimensiones altamente especializadas y relacionadas con aspectos técnicos sobre la ejecución de la obra, en las dimensiones presupuestarias y de racionalidad del gasto o en la racionalidad detrás de la decisión y los criterios en función de los cuales se decide una acción de gobierno u otra.

PROPUESTAS PARA UNA AGENDA:

- 1 Existe una masa crítica solicitante de información altamente especializada, o al menos de carácter específico, relacionada con el diseño, ejecución y control de la obra pública. Esta masa crítica podría aportar elementos sumamente relevantes desde la perspectiva de la contraloría social y funcionar como un agente orientador de la obra pública para avanzar en la construcción de una ciudadanía social. El reto está en establecer espacios y mecanismos que permitan que esta masa crítica realice estos aportes de forma ordenada y que sean tomados en cuenta efectivamente por las autoridades decisoras. El órgano garante de acceso a la información y las dependencias pueden trabajar en la construcción de estos espacios.
- 2 Es posible y deseable implementar una política de divulgación proactiva de información técnica y presupuestaria, así como de diversa documentación relacionada con la planeación y diseño de obra pública de alto impacto. Este tipo de información concentra muchos de los requerimientos de información, por lo que la demanda está documentada. Es importante destacar que, por su naturaleza, la información solicitada sobre estos rubros trasciende la información divulgada en cumplimiento de los artículos 13 y 14 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Distrito Federal. Pero no es sólo una consideración de carácter cuantitativo, sino también cualitativo, pues la forma en la que la información es presentada

en los portales de las dependencias no permite asociar las demandas específicas con los rubros expuestos. Las oficinas de información pública, de manera conjunta con grupos de enfoque, pueden trabajar en estos mecanismos de información focalizada.

- 3 También es posible y deseable una política de divulgación de información que conecte los avances en la ejecución de obra pública con la información oficial que diagnóstica necesidades de nueva, más o mejor infraestructura. Este tipo de información no sólo sería consecuente con el principio de transparencia y de divulgación de información proactiva; sería un auténtico ejercicio de rendición de cuentas que permitiría ubicar con toda precisión qué lugar ocupa en la agenda de las autoridades del Distrito Federal el avance de la ciudadanía social. Es decir, se trata de implementar prácticas que obliguen a la autoridad a hacer explícito el fundamento que hay detrás de la decisión administrativa de construir obra pública en relación con el avance hacia una sociedad con mayor igualdad estructural. Este tercer punto de la agenda apunta a la construcción de mecanismos de control de la obra pública, y deriva de la interpretación de los perfiles y tendencias de las solicitudes, especialmente de aquellas que aluden a obras de gran envergadura.

ANEXO 1 RELACIÓN DE SOLICITUDES SOBRE LÍNEA 12 DEL METRO

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Álvaro Obregón	Planeación / estudio	Ruta de la línea 12 del metro; impacto vial.
	Documentación de proyecto	Documentos oficiales, planos, memoria de cálculo relativos al trazo de la Línea 12 del Metro; empresas supervisoras y ejecutoras de la obra con copia de contrato.
	Informes / Reporte	Informe detallado respecto al proyecto de la construcción de la Línea 12 del Metro a razón de la variación de sus costos de inversión y la ruta proyectada; datos de licitación y contratos referentes a la construcción de la línea.
Azcapotzalco	Proveedores / contratistas	Empresas y propuestas que participaron en el proyecto de la construcción de la Línea 12 del Metro; bases de la licitación para la construcción de la línea.
Benito Juárez		Relación de afectaciones a inmueble por la construcción de la Línea 12.
	Jurídica	Requerimiento de información sobre expropiación de predios a razón de la construcción de la Línea 12 del Metro; tiempo de construcción de la línea.
	Jurídica / presupuestaria	Mapa de ubicación de las salidas del Metro en el tramo entre Insurgentes Sur y Emiliano Zapata; garantías o contratos del GDF establecidos para la reparación de daños en las edificaciones aledañas a la obra del Metro.
	Instalaciones	Mapa de la ubicación de la estación Insurgentes de la Línea 12 del Metro.
	Planeación / estudio	Copia del Plan Maestro de la Línea 12; copia del contrato de la construcción de la Línea 12; etapas del proyecto de construcción de la línea; costo de construcción de la línea desglosado; características técnicas de la construcción de la línea.
	Planeación / estudio	Cantidad y modelo de los trenes utilizados para la construcción de la Línea 12.
	Documentación de proyecto	Plano general de la ruta de la Línea 12 del Metro; periodos de construcción de la línea.

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Coyoacán	Planeación / estudio	Estudio de mecánica de suelos y de interferencias para el tramo Ermita-Mexicaltzingo de la línea 12 del metro. Versión Pública.
	Proveedores / contratistas	Nombres de las compañías que participan en la licitación de la línea 12 del metro y montos de las propuestas de cada una; acceso a las bases técnicas de la licitación; explicación de las etapas y procedimientos de licitación para la línea 12.
	Planeación / estudio	Estudio que justifica la construcción de la nueva línea del metro, en que consiste el proyecto y cuál será el costo total.
		Información sobre la cancelación de la proyectada estación Vía Láctea de la línea 12; características generales de la línea; ruta de la línea.
	Jurídica	Requerimiento de información sobre expropiación de predios a razón de la construcción de la Línea 12 del Metro; tiempo de construcción de la línea.
	Proveedores / contratistas	Nombre y datos de las empresas ganadoras en la licitación para la construcción de la línea.
Cuauhtémoc		Permisos del INAH al GDF para la construcción de la Línea 12 del Metro.
	Documentación de proyecto	Planos del proyecto de construcción de la Línea 12; impacto vial y vías alternas.
	Documentación de proyecto	Monto de la obra; tipo de contrato; fecha de formalización; periodo de construcción; nombre de la empresa o particular contratista; nombre de la empresa supervisora de la obra; origen de los recursos; existencia de inversión privada.
		Permisos del INAH al GDF para la construcción de la Línea 12 del Metro.
	Planeación / estudio	Impacto vial que causará la construcción de la Línea 12; periodos de construcción.
	Proveedores / contratistas	Empresas que compraron las bases para participar en la licitación de la Línea 12.
	Planeación / estudio	Calles por las que pasará la Línea 12 en la Delegación Benito Juárez; predios que se verán afectados con la construcción de la línea en esa delegación.

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Cuaúhtemoc	Documentación de proyecto	Monto de la obra; tipo de contrato; fecha de formalización; periodo de construcción; nombre de la empresa o particular contratista; nombre de la empresa supervisora de la obra; origen de los recursos; existencia de inversión privada.
	Documentación de proyecto	Copia del proyecto ejecutivo de obra de la Línea 12 del Metro; predios a expropiar en la parte correspondiente a la estación Mexicaltzingo; medidas de seguridad a adoptar por la construcción de la línea; periodos de construcción de la línea; impacto vial que causará la obra; proyecto arquitectónico publicado en la gaceta del GDF.
	Ejecución de obra	Iconografía de la Línea 12 del Metro.
	Presupuestaria	Presupuesto para la ampliación del Proyecto de la Línea 12 del Metro.
	Documentación de proyecto	Impacto social de la construcción de la Línea 12; periodo de construcción; acción a tomar con respecto a las personas que se verán afectadas con la construcción de la Línea 12 (reubicación, expropiación, etc.); motivo de la elección del nombre de Línea dorada/del bicentenario; costo de la construcción de la línea; impacto vial; impacto ambiental.
	Presupuestaria	Presupuesto establecido para la Línea 12 del Metro; obras de mitigación que se llevarán a lo largo de la Línea 12.
		Presupuesto asignado para la construcción de la Línea 12, desglosado por rubros de gasto.
Iztacalco	Planeación / estudio	Utilización de la Encuesta Origen-Destino entregada por INEGI en enero de 2008 para la planeación y construcción de la Línea 12 del Metro; demostración técnica de las características de suelo, medio de transporte; relación del precio de construcción-precio al usuario; capacidad operativa de la línea.
Iztapalapa	Jurídica	Requerimiento de información sobre expropiación de predios a razón de la construcción de la Línea 12 del Metro.
	Planeación / estudio	Ruta de la Línea 12; rutas alternas para la vialidad; impacto vial.

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Iztapalapa	Documentación de proyecto	Copia de los proyectos maestros y planos relativos a la construcción de la Línea 12, documentos que especifiquen cómo y quién se verá afectado por la construcción de la línea en el tramo Ermita-Vía Láctea.
	Planeación / estudio	Dirección exacta en la cual se pondrá la Estación Sur 69 de la Línea 12 del Metro.
	Documentación de proyecto	Información general sobre la construcción de la Línea 12 del Metro.
	Jurídica	Relación de inmuebles a expropiar con motivo de a estación Ganaderos de la Línea 12 del Metro.
	Documentación de proyecto	Proyectos integral y ejecutivo de la Línea 12 del Metro; impacto de suelo; impacto ambiental.
Magdalena Contreras	Jurídica	Requerimiento de información sobre expropiación de predios a razón de la construcción de la Línea 12 del Metro.
Milpa Alta	Documentación de proyecto / presupuestaria	Proyecto de construcción de la Línea 12 del Metro; presupuesto de inversión.
Tlalpan	Presupuestaria	Costos desglosados de la construcción de la Línea 12 del Metro.
	Planeación / estudio	Estudio del análisis costo-beneficio de la construcción de la Línea 12 del Metro.
Tláhuac	Documentación de proyecto	Periodos de construcción de la Línea 12 del Metro; calles y avenidas por donde pasará; calles que serán cerradas durante las construcción de la Línea 12 y tiempo que permanecerán cerradas.
	Planeación / estudio	Labores realizadas por la Secretaría de Obras y Servicios para el resguardo de los vestigios arqueológicos del predio de Terromotitla durante la construcción de la Línea 12 del Metro; forma de colaboración del INAH.
	Planeación / estudio	Impacto vial; duración de la obra.

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Tláhuac	Planeación / estudio	Afectaciones de servicios por la construcción de la Línea 12 del Metro; ruta de la obra.
	Documentación de proyecto	Estudios y proyectos para la Línea 12 de Metro: estudios de exploración geotécnica, ingeniería básica, proyecto operativo, especificaciones y estudio de impacto ambiental, estudio para la detección de grietas, estudio de geofísica, impacto urbano, etcétera.
	Planeación / estudio	Estudios de exploración geotécnica; estudio para la detección de interferencias; ingeniería básica; proyecto operativo; estudio de impacto ambiental; estudio para la detección de grietas y fisuras; estudio de impacto urbano.
	Planeación / estudio	Estudio de impacto ambiental, desarrollo urbano, impacto social y cultural que justifican la construcción de la Línea 12 del Metro; apoyos a comerciantes que trabajan en la zona de construcción; forma de prevención de ambulante; forma de información y participación comunitaria para la construcción de la línea.
	Planeación / estudio	Afectación de predios que se encuentran en la ruta de construcción de la Línea 12 del Metro.
	Planeación / estudio	Estudio de impacto ambiental, desarrollo urbano, impacto social y cultural que justifican la construcción de la Línea 12 del Metro; Apoyos a comerciantes que trabajan en la zona de construcción; forma de prevención de ambulante; forma de información y participación comunitaria para la construcción de la Línea 12; Justificación de las afectaciones a predios y situación jurídica de los mismos.
Venustiano Carranza	Jurídica	Copia del contrato de obra de la Línea 12 del Metro con anexos y gráficos.
	Documentación de proyecto	Estudios, análisis, proyectos, programas, presupuestos, contratos, planes, planos, mapas relacionados con la construcción de la Línea 12 del Metro, relación de predios afectados, relación de encargados de la obra; toda la información disponible.
	Presupuestaria	Presupuesto asignado para la construcción de la Línea 12 en el 2009; ajustes presupuestales.

ANEXO 2
RELACIÓN DE SOLICITUDES SOBRE HOSPITALES

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Benito Juárez	Estadística / datos	Número de hospitales construidos que dependen de la SSDF.
Cuauhtémoc	Documentación de proyecto	Proyecto Construcción del Hospital Geriátrico de San Bartolomé Xicomulco. Milpa Alta, D.F.
	Documentación de proyecto	Proyecto Construcción del Hospital Geriátrico de San Bartolomé Xicomulco. Milpa Alta, D.F. De 2001 a 2003.
	Documentación de proyecto	Información e investigación sobre la construcción de un hospital de 120 camas en la Delegación Tláhuac y otro de 60 camas en la Delegación Tlalpan.
	Documentación de proyecto	Relación informativa que contenga monto de la obra, tipo de contrato, fecha de formalización de la obra, fecha de inicio y conclusión de la obra, nombre del contratista, nombre de la empresa supervisora de la obra, origen de los recursos, indicadores de financiamiento privado para: 1. Clínica Hospital Emiliana Zapata, Iztapalapa; 2. Unidad de Salud Ajusco Medio, Tlalpan; 3. Clínica de Salud en Tláhuac.
	Documentación de proyecto	Relación informativa que contenga monto de la obra, tipo de contrato, fecha de formalización de la obra, fecha de inicio y conclusión de la obra, nombre del contratista, nombre de la empresa supervisora de la obra, origen de los recursos, indicadores de financiamiento privado para: 1. Clínica Hospital Emiliana Zapata, Iztapalapa; 2. Unidad de Salud Ajusco Medio, Tlalpan; 3. Clínica de Salud en Tláhuac.
	Presupuestaria	Presupuesto autorizado y ejercido en 2007 para el Hospital Tláhuac.

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Miguel Hidalgo	Planeación / estudio	Programa de Obra Pública del D.F., desglosado por delegación y obra.
	Documentación de proyecto	Información sobre el proyecto de remodelación del Hospital Dermatológico Ladislao Pascua (inicio, conclusión, empresa constructora, presupuesto destinado y ejercido hasta la fecha de la solicitud).
Naucalpan	Decisión política pública	Se pregunta por la construcción de algún hospital pediátrico de tercer nivel de atención.
Tlalpan	Planeación / estudio	Estudio de impacto de la construcción del Hospital en la carretera Picacho Ajusco (impacto en servicios y vías de comunicación).
	Presupuestaria	Fecha y costo del último rencarpetamiento de asfalto del tramo del Hospital de PEMEX.
	Contratación	Fallos de licitaciones públicas de construcción de escuelas, hospitales y oficinas públicas.
	Contratación	Copia del contrato celebrado entre la Secretaría de Obras y Servicios y la empresa Incopsa para llevar a cabo el proyecto de construcción del Hospital General, de 120 camas, en la Delegación Tláhuac.
	Presupuestaria	Inversión desglosada de la construcción del Hospital en Tlalpan (Proyecto Integral de la Unidad de Salud Ajusco Medio).
	Planeación / estudio	Análisis costo-beneficio de la construcción del Hospital Ajusco Medio.

ANEXO 3
RELACIÓN DE SOLICITUDES SOBRE PARQUES

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Álvaro Obregón	Técnica	Información sobre la extensión del área verde de valor al norte del Parque Loma de San Jerónimo.
Cuauhtémoc	Planeación / estudio	Estudio de casos análogos a la construcción del Acuario Xochimilco y Parque Ecológico Xochimilco, cotización de obra y del proyecto ejecutivo para su construcción.
	Contratación	Directorio industrial de empresas del D.F. que hayan prestado servicios para el desarrollo de espacios verdes en los desarrollos turísticos del D.F.
	Presupues-taria	Información sobre la inversión anual para el Parque México con especificación de trabajos realizados de recuperación, rehabilitación o mantenimiento, así como cantidad y costo de de la mano de obra.
	Presupues-taria	Información sobre la inversión anual para el Parque España con especificación de trabajos realizados de recuperación, rehabilitación o mantenimiento, así como cantidad y costo de de la mano de obra.
	Presupues-taria	Actividades de mantenimiento y restauración del Parque México, costo de las mismas desglosado en material y mano de obra.
Gustavo A. Madero	Documen-tación de proyecto	Información sobre programas de rehabilitación y mantenimiento de los parques del D.F., montos destinados para éstos y especificación de los trabajos realizados.

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Iztapalapa	Documentación de proyecto	Información sobre las obras realizadas en el estacionamiento del Parque Cuitláhuac, Delegación Iztapalapa: tipo de obra, objetivo, alcance, costo, estudio de impacto ambiental y beneficio a la comunidad.
Magdalena Contreras	Referencia o histórica	Procedimiento para solicitar archivo relativo a la construcción del Parque Álvaro Obregón de la Delegación Magdalena Contreras, en agosto de 1931.
Miguel Hidalgo	Ejecución de obra	Ubicación de los parques donde se han instalado juegos infantiles del 2006 a la fecha de la solicitud.
Tlalpan	Técnica	Utilización del agua que nace en el Parque de las Fuetes Brotantes.
	Presupuestaria	Programas llevados a cabo para el rescate de espacios públicos como parques públicos y presupuesto destinado a este tipo de programas.
Venustiano Carranza	Documentación de proyecto	Información sobre el Plan de Recuperación de Plazas Públicas: monto asignado al plan, periodos de aplicación, plazas y parques delegacionales en los que se aplicará.
Xochimilco	Atribuciones	Información sobre la dependencia encargada del resguardo, colocación y mantenimiento del patrimonio histórico, artístico y cultural del Distrito Federal en parques, plazas públicas, etcétera.

ANEXO 4
RELACIÓN DE SOLICITUDES SOBRE ESCUELAS

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Cuajimalpa de Morelos	Técnica	Documentos del uso de suelo e impacto vial y urbano del plantel Cuajimalpa UAM, en construcción.
Cuauhtémoc	Jurídica	Institución pública del D.F. en convenio con la Antigua Escuela Nacional de Jurisprudencia, A.C.
Miguel Hidalgo	Proveedores / contratistas	Razón social de constructoras dedicadas a construir o remodelar escuelas.
N/D	Presupuestaria	Gasto total y ejercido del presupuesto autorizado para el edificio de la UACM en San Lorenzo Tezonco.
	Informes / reportes	Informes de lo ejercido por la Secretaría de Obras para la UACM, desagregado en los planteles Cuauhtémoc y San Lorenzo Tezonco.
	Ejecución de obra	Si hubo daño ecológico en la construcción del campus Cuauhtémoc de la UACM, en la Gustavo A. Madero.
Tláhuac	Técnica	Dictamen técnico de un inmueble en peligro de derrumbe donde hay escuelas públicas.
Tlalpan	Atribuciones / obligaciones	Certificado de uso de suelo para escuelas secundarias y secundarias técnicas.
	Contratación	Licitaciones públicas de construcción de escuelas.

ANEXO 5
RELACIÓN DE SOLICITUDES SOBRE CALLES

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Álvaro Obregón	Atribuciones / competencias	Ente encargado de la limpieza de calles.
Azcapotzalco	Proveedores / contratistas	Razón social empresa responsable de obra unidad habitacional -Delegación Azcapotzalco-.
Benito Juárez	Infraestructura	Información sobre red de drenaje y agua potable de Av. Insurgentes Sur -Delegación Álvaro Obregón-.
	Planeación / estudios	Tiempo de la obra en calle Ricardo Flores Magón.
	Documentación de proyecto	Documentos de impacto ambiental y urbano const. U. habitacional en colonia Nápoles -Delegación Benito Juárez-.
	Proveedores / contratistas	Proyecto del "Puente de los Poetas".
	Documentación de proyecto	Proyecto obra vial calle Luis Cabrera; empresa responsable; planos de obra.
Coyoacán	Técnica	Planos sobre red de agua potable y drenaje de un predio -Delegación Gustavo A. Madero-.
	Jurídica	Situación de calle Regina centro de la ciudad (obras Centro Histórico)
	Documentación de proyecto	Proyecto y licitaciones calle Avenida de las Torres -Delegación Xochimilco-.
	Documentación de proyecto	Proyecto ejecutivo de obras en Centro Histórico Proyecto "Corredor Cultural Regina".
	Jurídica	Contrato de repavimentación GDF y proyecto de la obra Av. Constituyentes (tramo 1).
	Presupuestaria	Gasto remodelación; responsables; justificación obras Colonia Pedregal -Delegación Coyoacán-.
	Jurídica	Procedimiento legal para mejorar servicios urbanos en zonas de propiedad federal.
	Jurídica	Estatus legal, justificación y resumen de proyecto de obra en glorieta calles Bousset y Horacio.

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Cuauhtémoc	Técnica	Planos de agua potable y alcantarillado.
	Documentación de proyecto	Proyecto de remodelación calle Regina.
	Jurídica	Estatus legal del desarrollo Parque San Antonio. Impacto urbano –Delegación Álvaro Obregón–.
	Documentación de proyecto	Proyecto de vivienda Lucio Blanco -Delegación Azcapotzalco-.
	Documentación de proyecto	Proyecto del cruce Calzada de Tlalpan.
	Documentación de proyecto	Proyecto del puente vehicular; planes de pasos peatonales; encuesta ciudadana, opinión sobre la obra.
	Ejecución	Acciones, propuestas en zona Masaryk Polanco para evitar tránsito.
	Documentación de proyecto	Proyecto distribuidor vial en "Avenida 7" (conocida como Calle 7).
	Documentación de proyecto	Proyecto construcción Línea Bicentenario.
	Jurídica	Estatus legal de calles Camino Real a Toluca -Delegación A. Obregón- y Camino a Santa Fe (delimitaciones).
Técnica	Dictamen técnico para derribo de árboles colonia centro. Obras de remodelación del Centro Histórico.	
Gustavo A. Madero	Atribuciones / competencias	Vialidades, avenidas, calles a cargo del GDF.
	Atribuciones / competencias	De quién es responsabilidad la calle Allende 15, Colonia Emiliano Zapata.
	Jurídica	Ente normativo de expropiación; Plano de Plaza Mariana Villa de Guadalupe.
	Documentación de proyecto	Proyecto "cero emisiones Eje Central"; énfasis en servicio de trolebús.

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Iztacalco	Infraestructura	Red vial secundaria responsabilidad Delegación V. Carranza; sentido vial de dicha red.
	Presupuestaria	Cómo y cuánto invierte el GDF en servicios de limpieza en toda la ciudad.
	Ejecución	Información sobre construcción puente vehicular, afectaciones.
	Documentación de proyecto	Proyecto y responsables de obra red hidráulica, Colonia Agrícola Oriental.
	Documentación de proyecto	Proyecto, zona afectada distribuidor vial "Calle 7" -Pantitlán Oriente-.
	Documentación de proyecto	Proyecto planos de conjunto habitacional y el informe de impacto ambiental en dicha delegación.
Iztapalapa	Técnica	Planos sobre red de agua potable y drenaje de Av. Noche de Paz -Delegación Cuajimalpa-.
	Documentación de proyecto	Proyecto y planos afectaciones a Colonia Fuego Nuevo por construcción Línea 12 del Metro.
Magdalena Contreras	Planeación / estudios	Justificación de las obras del Metro y remodelación de Paseo de la Reforma (Metro Hidalgo). Cotización total de la obra. Razón social del ente encargado de la ejecución de la obra.
	Técnica	Planos de obras de drenaje alcantarillado, Colonia Ocotál -Delegación Magdalena Contreras-.
Miguel Hidalgo	Técnica	Planos hidráulicos y sanitarios de calle Julio Verne -Delegación Miguel Hidalgo-.
	Jurídica	Permiso/Autorización de construcción en Av. Insurgentes Sur, Colonia Actipan.
	Jurídica	Estatus legal de la calle Camino de los Toros y Sur 128 A.
	Proveedores / contratistas	Lista de desarrollos inmobiliarios en su delegación; razón social de empresas encargadas.

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Tlalpan	Jurídica	Estatus legal de la calle Primera Cerrada de 5 de Mayo.
	Documentación de proyecto	Proyecto de obra de la Plaza "Resortes" y constancia de consulta ciudadana para los afectados.
	Documentación de proyecto	Proyecto y estatus legal de la obra -Delegación Cuauhtémoc-.
Venustiano Carranza	Documentación de proyecto	Proyecto para peatonalización de calles del Centro Histórico, barrios, pueblos en D.F.
Xochimilco	Documentación de proyecto	Copia de proyecto ampliación eje vial en barrio San Lucas Iztapalapa.

ANEXO 6
RELACIÓN DE SOLICITUDES SOBRE METROBÚS

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Álvaro Obregón	Documentación de proyecto	Proyecto del Metrobús Eje Sur.
	Documentación de proyecto	Proyecto, estudios arquitectónicos línea 1 Metrobús. Línea 2 Metrobús. 2do. Piso Periférico.
Azcapotzalco	Planeación / estudio	Plan maestro del Metrobús.
	Proveedores / contratistas	Razón social de empresas operadoras de metrobuses, número de camiones, apoderados legales.
Benito Juárez	Documentación de proyecto	Proyectos de nuevas líneas Metro, Metrobús, tranvía.
	Planeación / estudio	Afectación ambiental, justificaciones técnicas, costo-beneficio.
	Presupuestaria	Presupuesto total otorgado a Metrobús para línea Xola.
	Planeación / estudio	Tiempo de construcción línea eje 4 Xola, Metrobús.
	Planeación / estudio	Impacto urbano, afectación sentido de calles, flujo vehicular.
	Documentación de proyecto	Proyecto, impacto ambiental, origen capital, personal, honorarios, razón social de empresa responsable.
	Presupuestaria	Costo total líneas Metrobús, desagregado por gobiernos federal, local e inversión privada.
Coyoacán	Documentación de proyecto	Proyecto nueva ruta Metrobús. Justificación.
	Proveedores / contratistas	Contratista ganador licitación pública 30001120-044-07. Proyecto: corredor vial Metrobús línea 2.
	Planeación / estudio	Estudios oferta-demanda Metrobús Insurgentes Sur.
	Ejecución	Justificación retraso obra Metrobús línea 2.

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Cuajimalpa	Planeación / estudio	Estado vialidad, comercio informal, ubicación estaciones Metrobús. Plano.
Cauhtémoc	Documentación de proyecto	Proyecto, estudios de factibilidad, viabilidad, etc. Línea de Metrobús.
	Planeación / estudio	Qué garantiza la durabilidad del rencarpetamiento del carril del Metrobús.
	Documentación de proyecto	Proyecto, costo-duración de obras rencarpetamiento carril Metrobús.
	Documentación de proyecto	Proyecto rencarpetamiento carril Metrobús, origen recursos, empresas responsables.
	Documentación de proyecto	Proyecto ejecutivo, presupuesto año 2007 obra Metrobús línea 2.
	Planeación / estudio	Impacto ambiental (árboles afectados, removidos, transplantados, plantados nuevos) construcción Metrobús.
	Documentación de proyecto	Proyecto, viabilidad, factibilidad, impacto urbano, presupuesto total, tiempos.
	Presupuestaria	Costo unidades, concesión pagos, concesionarios, duración concesiones.
	Documentación de proyecto	Proyecto, costo total, costo autobuses, beneficios. Metrobús El caminero-Indios Verdes.
	Presupuestaria	Presupuesto inversión construcción línea 1 Metrobús; costo estructuras metálicas de estaciones.
Gustavo A. Madero / Xochimilco	Documentación de proyecto	Proyecto, resultados programa Metrobús: niveles contaminación, niveles tráfico.
	Jurídica	Documentos fideicomiso que maneja recursos del Metrobús, participantes.
	Documentación de proyecto	Proyectos de rutas futuras del Metrobús. Proyecto ejecutivo Metrobús Eje 3 Oriente.

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Gustavo A. Madero / Xochimilco	Documentación de proyecto	Proyecto ejecutivo Metrobús Eje 3 Oriente.
	Documentación de proyecto	Proyecto ejecutivo Metrobús sobre Eje Troncal Metropolitano.
	Planeación / estudio	Impacto ambiental (árboles, costo ambiental). Justificación repavimentación carril Metrobús, autoridad responsable.
	Estadística / datos	Estadísticas personas con discapacidad, proyectos de apoyo para esta población.
	Contratación	Información sobre licitación del Metrobús Ciudad Azteca -San Lázaro.
Iztacalco	Presupuestaria	Costo de los autobuses del Metrobús de Insurgentes.
	Planeación / estudio	Impacto urbano por obra Metrobús; cómo subsanar a choferes y dueños de microbuses.
	Planeación / estudio	Impacto urbano por construcción Metrobús Av. Plutarco Elías Calles, banquetas.
	Atribuciones / competencias	Responsables de obra, proyecto.
	Documentación de proyecto	Proyecto arquitectura, acceso peatonal, Metrobús Eje 4 Sur.
	Documentación de proyecto	Proyecto Metrobús durante gestión de Marcelo Ebrard (GDF).
	Planeación / estudio	Impacto ambiental (árboles afectados, removidos, transplantados) Metrobús Avenida Insurgentes.
	Presupuestaria	Presupuesto para creación del Metrobús.
	Planeación / estudio	Afectación banquetas por construcción Metrobús Eje 4.
	Documentación de proyecto	Proyecto integral Metrobús "cetram tepalcates", organismos sociales contemplados en proyecto, uso de suelo.
Planeación / estudio	Impacto urbano, afectación precios de predios adyacentes obra Metrobús.	

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Magdalena Contreras	Documentación de proyecto	Proyecto ampliación Metrobús.
Miguel Hidalgo	Proveedores / contratistas	Razón social empresa responsable construcción Metrobús Tacubaya Upiicsa.
	Proveedores / contratistas	Padrón de constructoras, contratistas, sub-contratistas, obras del Metrobús.
	Ejecución	Existencia de apoyo a adultos mayores Metrobús.
	Planeación / estudio	Rutas, líneas, paradas, transporte público, ciclopistas, sitios taxis Colonia Roma.
Tlalpan	Documentación de proyecto	Proyecto, impacto ambiental-urbano, costo beneficio, costos, viabilidad. Metrobús Insurgentes-La joya.
	Documentación de proyecto	Proyecto Metrobús.
	Presupuestaria	Costo de extensión Metrobús Insurgentes Sur.
	Documentación de proyecto	Proyecto Metrobús Tacubaya, impacto urbano, rutas de caminos y taxis debidamente autorizadas.
	Documentación de proyecto	Proyecto, costo total, empresa ganadora licitación, aporte delegacional económico.
	Jurídica	Documentos legales de licitación construcción Metrobús "Doctor Gálves-Caminero", participantes, ganador.
	Atribuciones / competencias	Responsable que autorizó ampliación línea 1 Metrobús, responsable planificador.
	Planeación / estudio	Plan maestro del Metrobús.
	Documentación de proyecto	Proyecto, estado legal, taxis-microbuses.
	Documentación de proyecto	Proyecto, viabilidad, costo-beneficio, justificación ampliación Metrobús Insurgentes.

DELEGACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN	RESUMEN DE LA SOLICITUD
Venustiano Carranza	Planeación / estudio	Plan maestro Metrobús para trabajo escolar.
	Jurídica	Si hubo multa, sanción empresa Omega 2000 por retrasos en la construcción de la línea 2 Metrobús.
Xochimilco	Documentación de proyecto	Proyecto línea 3 Metrobús.

ANEXO 7
DIAGRAMA POR TEMA DE SOLICITUD Y COLONIA EN LA QUE SE
REALIZA POR DELEGACIÓN

ÁLVARO OBREGÓN	AZCAPOZALCO	BENITO JUÁREZ	COYOACÁN	CUAJIMALMPA	CUAUHTÉMOC	GUSTAVO A. MADERO	IZTACALCO
COLONIA	COLONIA	COLONIA	COLONIA	COLONIA	COLONIA	COLONIA	COLONIA
El Piru	Petrolera Nueva	General Anaya	Ajusco	El Contadero	Juárez	Lindavista Vallejo	Granjas México
Jalapa El grande reacom.	Nueva El Rosario	Extremadura Insurgentes	Avante	Lomas de San Pedro	Centro del D.F.	Emiliano Zapata	Santa Anita
Santa Fe	Obrero	Nápoles	Culhuacán CTM Obrero		Centro del D.F.	Gustavo A. Madero	Agrícola Pantitlán
Olivar de los Padres	San Juan de Tlhuaca	Narvarte Poniente	Culhuacán CTM Obrero		Centro del D.F.	Nueva Industrial Vallejo	Agrícola Oriental
Alfonso XIII		Niños Héroe	El Pedregal		Centro del D.F.	Lindavista	Agrícola Pantitlán
La Conchita		Postal	Los Girasoles 3		Cuauhtémoc	Juan González Romero	Agrícola Pantitlán
La Conchita		Álamos	Los Reyes		Hipódromo	Juan González Romero	Granjas México
Obregón		Álamos	Los Reyes		Hipódromo de la Condesa	Vasco de Quiroga	Tlacotal
		Ciudad de los Deportes	Alianza Pop. Rev.		Juárez	Valle de Madero	Santa Anita
		Ciudad de los Deportes	Prado Churubusco		Juárez	Aragón Inguarán	Agrícola Pantitlán
		Narvarte Poniente	Copilco Universidad		Roma Norte	Acueducto Guadalupe	Gabriel Ramos Millan
		Narvarte Poniente	Culhuacán CTM Obrero		Roma Norte	San Felipe de Jesús	
		Narvarte Poniente	Alianza Popular Revolucionaria Fovissste		Buenavista	Casas Alemán	
		Narvarte Poniente	Alianza Popular Revolucionaria Fovissste		Centro del D.F.		
		Del Valle Centro	Los Cipreses		Condesa		
		Insurgentes Mixcoac	Pedregal Santa Úrsula		Doctores		
		Nápoles	Prado Churubusco		Doctores		
		Portales Sur	Prado Churubusco		Juárez		
		Portales Sur			Peralvillo		
		Portales Sur			Roma Norte		
		Santa Cruz Atoyac			Roma Norte		
		Santa Cruz Atoyac			Roma Norte		
					Roma Norte		

Línea 12	Parques	Calles	Hospitales	Escuelas	Metrobús
----------	---------	--------	------------	----------	----------

IZTAPALAPA	MAGDALENA CONTRERAS	MIGUEL HIDALGO	MILPA ALTA	TLÁHUAC	TLALPAN	VENUSTIANO CARRANZA	XOCHIMILCO
COLONIA	COLONIA	COLONIA	COLONIA	COLONIA	COLONIA	COLONIA	COLONIA
El Vergel	San Jerónimo Lídice	Escandón	San Antonio Tecomitl	Zacatenco	Villa Olímpica	El Parque	San Lucas
Fuego Nuevo	Rancho Pachita	Lomas Virreyes		Del Carmen	San Pedro Mártir	Jardín Balbuena	Barrio 18
Carlos Hank González	San Jerónimo Lídice	Chapultepec Morales			San Pedro Mártir	20 de Noviembre	Ejidos de Tepepan
Carlos Hank González		América			Héroes de Padierna	Venustiano Carranza	
Tepalcates	San Jerónimo Lídice	Anáhuac		Del Carmen	Héroes de Padierna	20 de Noviembre	
José López Portillo	San Jerónimo Lídice	Granada		Del Carmen	Fuentes del Pedregal	Moctezuma 2a Sección	
Sector Popular		Irrigación		San Francisco Tlaltenco	Jardines de la Montaña		
Iztapalapa		Bosque de Chapultepec		Del Carmen	Cuemanco		
Leyes de Reforma		Lomas Altas		San Andrés Mixquic	Narciso Mendoza Villa C.		
Ejército Constitucionalista		Anáhuac		San Miguel Mixquic	Santa Úrsula Xitla		
Ermita Zaragoza		Santo Tomás		Tramo Zapotitlán	Tlalcoligia		
Unidad Vicente Guerrero		16 de Septiembre		Santiago Zapotitlán	Santa Úrsula Xitla		
Cacama				Tramo Zapotitlán	Tlalcoligia		
Granjas Esmeralda					Tlalcoligia		
El Prado					Narciso Mendoza Villa C.		
Minerva					Tlalcoligia		
Héroes de Churubusco					Villa Olímpica Miguel Hidalgo		
Minerva					Jardines en la Montaña		
Santa María Tomatlán					Héroes de Padierna		
Santa María Tomatlán					Héroes de Padierna		
					Miguel Hidalgo		
					Tlalmille		
					San Pedro Mártir		

Línea 12

Parques

Calles

Hospitales

Escuelas

Metrobús

ÁLVARO OBREGÓN	AZCAPOZALCO	BENITO JUÁREZ	COYOACÁN	CUAJIMALMPA	CUAUHTÉMOC	GUSTAVO A. MADERO	IZTACALCO
COLONIA	COLONIA	COLONIA	COLONIA	COLONIA	COLONIA	COLONIA	COLONIA
					Centro de la Cd. de México, Área 3		
					Centro de la Cd. de México, Área 3		
					Centro de la Cd. de México, Área 1		
					Departamento del D.F.		
					Roma Sur		
					Roma Sur		
					Centro de la Cd. de México, Área 2		
					Condesa		
					Condesa		
					Guerrero		
					Santa María de la Ribera		
					Centro de la Cd. de México, Área 1		
					Centro de la Cd. de México, Área 2		
					Centro de la Cd. de México, Área 7		
					Centro de la Cd. de México, Área 7		
					Centro de la Cd. de México, Área 7		
					Centro de la Cd. de México, Área 7		
					Centro de la Cd. de México, Área 7		
					Ciudad Cuauhtémoc		
					Cuauhtémoc		
					Departamento del D.F.		
					Departamento del D.F.		
					Doctores		
					Roma Norte		
					Roma Sur		
					Roma Sur		

REFERENCIAS Y NOTAS

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BORJA, JORDI, *La ciudad conquistada*, Editorial Alianza, Madrid, 2003.

BOTTOMORE, TOM Y MARSHALL T. H., *Ciudadanía y clase social*, Editorial Alianza, Madrid, 1998.

CDHDF, *Informe especial sobre seguridad humana en la Ciudad de México 2006-2008*, CDHDF, México, 2008.

CDHDF, *Diagnóstico de Derechos Humanos del Distrito Federal*, CDHDF, México, 2007.

COMITÉ DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES, *Observación general No. 4: El derecho a una vivienda adecuada*, párrafo 8f.

COMITÉ DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES, *Observación general No. 5: Las personas con discapacidad*, párrafo 22.

COMITÉ DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES, *Observación General No. 13: El derecho a la educación*, párrafo 6a.

COMITÉ DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES, *Observación General No. 14: El derecho al disfrute del más alto nivel de salud posible*, párrafos 12a, 12b, 17, entre otros.

CUNILL, NURIA, “La construcción de ciudadanía desde una institucionalidad pública ampliada”, en PNUD, *Democracia/Estado/Ciudadanía, hacia un Estado de y para la democracia en América Latina*, PNUD, Lima, 2007.

FERRAJOLI, LUIGI, *Derechos y garantías, la ley del más débil*, Editorial Trotta, Madrid, 2004.

LAFEBVRE, HENRI, *El derecho a la ciudad*, Ediciones Península, Madrid, 1975.

SAULÉ, NELSON, “La valoración del derecho a la ciudad en América Latina y el Caribe” en Ortiz Flores, Enrique (coord.), *El Derecho a la ciudad en el mundo. Compilación de documentos relevantes para el debate*, HIC-AL, México, 2008.

PÁGINAS DE INTERNET

http://www.paginasyboletines.com/curriculum/mision_bogota/entrevistas/favio_velasquez.pdf

<http://www.hic-al.org/proyectos/derechoalavivienda/desc/derecho-ciudad2.html>

<http://www.setravi.df.gob.mx/vialidades/numeralia.html>

<http://www.inegi.org.mx/inegi/default.aspx>

<http://www.inegi.org.mx/inegi/default.aspx>

http://www.conapo.gob.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=125&Itemid=193

<http://www.setravi.df.gob.mx/vialidades/numeralia.html>

<http://www.finanzas.df.gob.mx/presupuestociudadano/uploads/EncuestaEvaluacionServiciosPublicos.pps>

NOTAS

- 1 Véase Bottomore, Tom y Marshall T.H., *Ciudadanía y Clase Social*, Alianza Editorial, Madrid, 1998.
- 2 No nos escapa la feroz crítica que Luigi Ferrajoli hace sobre el concepto de ciudadanía social de T.H. Marshall en el contexto del desarrollo de su teoría sobre el garantismo. Sin poner en duda la validez de la crítica ferrajoliana, es un hecho que su crítica se dirige a la exclusión que genera el doble estatus de ciudadano con acceso a los beneficios de la ciudadanía social y el de los extranjeros o no pertenecientes a los estados nacionales, que no tienen acceso a ellos. Siguiendo a Ferrajoli, no compartimos ese doble estatus, pero ello no desestima la utilidad de la tesis de Marshall para establecer un parámetro de referencia sobre las ventajas de entender la ciudadanía en una dimensión más amplia. Véase, Ferrajoli, Luigi, *Derechos y Garantías, la ley del más débil*. Editorial Trotta, Madrid, 2004.
- 3 Véase Marshall, Op. Cit.
- 4 Idem.
- 5 Cunill, Nuria, “La construcción de ciudadanía desde una institucionalidad pública ampliada”, *Democracia/Estado/Ciudadanía, hacia un Estado de y para la Democracia en América Latina*, PNUD, Lima, 2007.
- 6 Op. Cit.
- 7 Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Observación general No. 4: El derecho a una vivienda adecuada, párrafo 8f:
- 8 Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Observación general No. 5: Las personas con discapacidad, párrafo 22.
- 9 Op. Cit., párrafo 23.
- 10 Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Observación General No. 13: El derecho a la educación, párrafo 6o.
- 11 Véase Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Observación General No. 14: El derecho al disfrute del más alto nivel de salud posible, párrafos 12a, 12b, 17, entre otros.

- 12 Saulé, Nelson “La valoración del Derecho a la Ciudad en América Latina y el Caribe” en Ortiz Flores, Enrique (coord.), *El Derecho a la Ciudad en el Mundo, compilación de documentos relevantes para el debate*, HIC-AL, México, 2008.
- 13 Véase Lafebvre, Henri, *El derecho a la ciudad*, Ediciones Península, Madrid, 1975.
- 14 No son pocos los debates sobre el derecho a la ciudad. Estos debates van desde la perspectiva ideológica y la relación que tiene la promoción del derecho a la ciudad con la lógica de la globalización capitalista y la profundización de las diferencias entre lo rural (como expresión casi implacable de lo marginal) y lo urbano (como expresión casi irreversible de acumulación y confort para algunos). Véase por ejemplo la entrevista a Favio Velásquez. Documento consultado en Internet el 12 de septiembre de 2009 en http://www.paginasyboletines.com/curriculum/mision_bogota/entrevistas/favio_velasquez.pdf
- 15 Una versión de la carta puede ser consultada en línea en: <http://www.hic-al.org/proyectos/derechoalavivienda/desc/derechociudad2.html>
- 16 Artículo XII de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad.
- 17 Véase Borja, Jordi, *La ciudad conquistada*, Alianza Editorial, Madrid, 2003.
- 18 Con información de la SETRAVI. Véase: <http://www.setravi.df.gob.mx/vialidades/numeralia.html>.
- 19 Esta cifra difiere de la presentada por la encuesta Origen-destino 2007 del INEGI que señala que en la zona metropolitana, conformada por el Estado de México y el Distrito Federal, se efectúan casi 22 millones de viajes al día. En todo caso, para los fines de este estudio lo que es relevante es la masificación de la movilidad humana en la ciudad y que las proporciones coinciden, pues de acuerdo a esta encuesta de los 22 millones de viajes, 14.8 millones son en transporte público y el resto en privado. Con información del INEGI. Ver: <http://www.inegi.org.mx/inegi/default.aspx>
- 20 Con información del INEGI. Véase: <http://www.inegi.org.mx/inegi/default.aspx>
- 21 Con cifras de Conapo. Véase indicadores demográficos, dispo-

nibles en: http://www.conapo.gob.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=125&Itemid=193

- 22 Con información de la SETRAVI. Véase: <http://www.setravi.df.gob.mx/vialidades/numeralia.html>
- 23 Una simple visita a la página electrónica de la Secretaría de Obras del Distrito Federal nos permite comprobar esta compleja relación. De hecho, puede servir de fuente para la confusión de la ciudadanía. En la sección correspondiente a los trabajos de repavimentación y recarpeteo se hace referencia a la longitud de las vías primarias y las vías secundarias de la Ciudad. No obstante, son competencia de la Secretaría sólo las primeras.
- 24 CDHDF, *Informe especial sobre seguridad humana en la Ciudad de México 2006-2008*, CDHDF, México, 2008.
- 25 Idem.
- 26 Idem.
- 27 Op. Cit., SETRAVI
- 28 CDHDF, *Diagnóstico de Derechos Humanos del Distrito Federal*, CDHDF, México, 2007.
- 29 Idem.
- 30 Idem.
- 31 Idem.
- 32 Idem.
- 33 Idem.
- 34 Idem.
- 35 Idem.
- 36 Idem.
- 37 Idem.
- 38 Una de las características de las grandes metrópolis modernas, es su condición de estar integradas por varias ciudades. O dicho de mejor forma: se trata de ciudades que se conforman por varias demarcaciones político geográficas. Esta es la razón -además de la relevancia estadística de las solicitudes presentadas por personas que señalaron como domicilio alguno fuera de la demarcación política del Distrito Federal-, por la que se incluyen en el estudio.
- 39 La primera solicitud realizada por una persona de esta Delegación se registró el primero de marzo de 2007.

- 40 En la consulta verde al preguntar si los recursos públicos disponibles para transporte en la ciudad deben destinarse principalmente a la construcción de la Línea 12 del Metro y a diez más del Metrobús, 89.7% se manifestó a favor. *El Universal*, 30 de julio de 2007.
- 41 Una relación del perfil de solicitudes, las fechas en las que fueron realizadas y la delegación y colonia en donde se registró el solicitante pueden verse en el Anexo 1.
- 42 Para más detalle ver relación de solicitudes del Anexo 1.
- 43 Una relación de las solicitudes de información por tema se puede encontrar en los Anexos 1 a 6.
- 44 Además de la revisión de los índices de cumplimiento de las instancias sobre las que se requirió información (muchas de ellas con extraordinaria calificación y en general con cumplimiento satisfactorio) se revisaron las páginas de Internet de las Secretarías y dependencias de mayor demanda de información. Es un hecho que la presentación de la información sigue siendo un problema en términos de usabilidad, accesibilidad y oportunidad. Destacan los casos de la SETRAVI, la Secretaría de Obras, el Metrobús y el Sistema de Transporte Colectivo, que a pesar de contener mucha información que guarda relación en términos de categoría con la solicitada (por ejemplo, información financiera), en las páginas se presenta de forma agregada y no detallada por proyecto, que es lo que suele ser del interés de la ciudadanía.
- 45 Disponible en: <http://www.finanzas.df.gob.mx/presupuestociudadano/uploads/EncuestaEvaluacionServiciosPublicos.pps>.

COLECCIÓN ENSAYOS PARA LA TRANSPARENCIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

2007

- 01 *LA TRANSPARENCIA Y LOS SUJETOS NO OBLIGADOS DE LA RENDICIÓN DE CUENTAS.* ALBERTO AZIZ NASSIF
- 02 *ARCHIVOS GUBERNAMENTALES: UN DILEMA DE LA TRANSPARENCIA.* JOSÉ ANTONIO RAMÍREZ DELEÓN
- 03 *TRANSPARENCIA Y CONTROL CIUDADANO: COMPARATIVO DE GRANDES CIUDADES.* IRMA ERÉNDIRA SANDOVAL

2008

- 04 *¿POR QUÉ TRANSPARENTAR LAS ACTIVIDADES DE CABILDEO? EL CASO DEL PRESUPUESTO DE EGRESOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO.* ALEJANDRA BETANZO DE LA ROSA
- 05 *TRANSPARENCIA Y PROCURACIÓN DE JUSTICIA EN EL DISTRITO FEDERAL.* CATALINA PÉREZ CORREA GONZÁLEZ Y ALEJANDRO MADRAZO LAJOUS
- 06 *ACCESO A LA INFORMACIÓN Y TRANSPARENCIA POLÍTICA EN EL DISTRITO FEDERAL.* ISSA LUNA PLA
- 07 *EL DERECHO DE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA: UNA HERRAMIENTA PARA EL EJERCICIO DE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES.* PAULINA GUTIÉRREZ JIMÉNEZ
- 08 *TRANSPARENCIA Y MEDIOS DE COMUNICACIÓN.* MARCO A. MORALES BARBA
-

Instituto de Acceso a la Información Pública del Distrito Federal.

Ensayo 11. CONSTRUIR OBRA PÚBLICA, EDIFICAR CIUDADANÍA

Diciembre de 2009.

Servicio Editorial Gráfico, Omar Aguilar Sánchez

Calle 1513 No. 139 Col. San Juan de Aragón 6a. Delegación Gustavo A. Madero,
C.P. 07918, México, D.F.

El tiraje fue de 1,000 ejemplares impresos en papel bond de 90 g y forros
en couché de 250 g.

Fuentes tipográficas: Arial, Century Old Style STD y Times New Roman.

Cuidado de la edición: Dirección de Capacitación y Cultura de la Transparencia.