

INFRAESTRUCTURA URBANA:

Planear sustentablemente

Gregorio B. Mendoza

EN LOS INICIOS del siglo XXI, la población que vive en áreas urbanas ha sobrepasado a la población que vive en áreas rurales.

En Asia la población urbana actualmente representa el 40% del total de su población. Según proyecciones establecidas para el 2025, la población urbana va a ser aproximadamente el 50% del total de la población mundial. América Latina es actualmente la región con los niveles más altos de urbanización, cercanos al 75% de la población total de la región. Se estima que estos altos niveles continuarán incrementándose, siendo las mega ciudades los espacios que concentrarán los mayores niveles de crecimiento poblacional.

Este crecimiento en espacios específicos se asocia a mayores demandas por equipamiento e infraestructura, lo

que implica un cambio sustantivo en su desarrollo. A su vez, esta elevada concentración de población, significará un importante cambio en el medio ambiente, debido a que las ciudades son responsables aproximadamente del 75% de la energía utilizada y del 80% de las emisiones de gases de efecto invernadero. Considerar la importancia de los ámbitos económico, social y ambiental en las áreas urbanas es esencial para orientar el modo en que las ciudades pueden ser planificadas y construidas tomando en cuenta la sustentabilidad y cumplir con los objetivos del desarrollo del milenio.

Como se sabe, los sistemas de infraestructura son esenciales para el desarrollo económico y social, así como para facilitar el acceso

a los bienes y servicios. Sin embargo, es menos reconocida la implicación de la infraestructura en el medio ambiente. Esta última además de ser intensiva en el empleo de recursos como agua, suelo y materiales también define los patrones de consumo de la sociedad. De este modo, la elección de la forma en cómo se realizará la infraestructura necesaria para el futuro determinará la eficacia de la distribución de los bienes, así como también de los impactos medioambientales.

Por la relevancia de lo anterior, el Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO), así como el Centro Mario Molina (CMM) han desarrollado diversas investigaciones donde señalan en primer término que México es un país con un gran potencial para ser una nación de ciudades y que para mantener favorablemente esta característica se requiere abordar

Los problemas urbanos de manera integral. "El tema urbano debe ser prioritario para la discusión política y ciudadana; necesitamos una visión estratégica que entienda a la ciudad como la máxima expresión del colectivo humano", indican.

El primer paso –señala el IMCO- es contar con un Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Vivienda que emane de una visión estratégica y genere un desarrollo sustentable para las ciudades mexicanas. Para ello "es necesario que la Federación recupere su rol como ejecutor de la política pública urbana nacional y genere los instrumentos técnicos y financieros que definan el desempeño de las zonas urbanas para que los estados y municipios puedan dirigir el crecimiento de sus ciudades de la forma en que el siglo XXI nos exige: sustentables, bajas en carbono, competitivas y con alta calidad de vida".

Con el objetivo de acercarnos a esta visión, presentamos algunas de las ideas que se han formulado para lograr este reto en diversos ámbitos de la industria de la construcción, todas ellas aportaciones del trabajo conjunto del Centro Mario Molina, el Instituto Mexicano para la Competitividad y CTS EMBARQ México.

IDEAS PARA DETONAR LA INFRAESTRUCTURA URBANA

1.-Crear una figura suprasectorial a nivel federal para la

Foto: worldwide/Shutterstock.com



integración y coordinación de planes y programas territoriales.

Esta figura estructurada a la manera de una comisión intersecretarial presidida por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU)- debe estar a cargo de la implementación, coordinación, seguimiento y evaluación de la planeación y ordenamiento del territorio, contando con la capacidad para dirigir procesos y estrategias concretas.

2.-Integrar un Plan de Ordenamiento Territorial y Programa de Desarrollo Urbano.

Con el fin de crear un solo instrumento de planeación y ordenamiento del territorio que alinee estrategias ambientales como urbanas.

3.-Vincular la planeación territorial con estrategias de cambio climático.

Implica posicionar la planeación urbana y territorial como una de las armas más efectivas para enfrentar las dos grandes vertientes de cambio climático: adaptación y mitigación. En este sentido, la planeación territorial alinea, fortalece y garantiza líneas de acción contenidas en concepto de ciudades sustentables del Programa Especial de Cambio Climático (PECC).

Asimismo, en seguimiento a lo que establece la Ley General de Cambio Climático, deberán calcularse e inscribirse en el registro de emisiones de Gases de Efecto Invernadero de la SEMARNAT las correspondientes a los sectores Transporte y Desarrollo Urbano.

4.-Involucrar a los ciudadanos en la planeación del territorio metropolitano.

Considera el desarrollo de instancias para la participación efectiva de la ciudadanía en la elaboración, implementación y monitoreo programas de planeación de las ciudades. Ello implica la instrumentación de métodos de planeación participativa, y el fortalecimiento de acciones colectivas para la vigilancia del cumplimiento de los instrumentos, leyes y normas que regulan la ocupación del territorio urbano.

5.-Definir una cartera de proyectos urbanos detonantes del plan metropolitano.

Implica promover desde el sector público una serie de intervenciones físicas virtuosas, como la construcción de equipamiento y espacios públicos, que cambien la dinámica de las ciudades y reorienten el modelo de desarrollo urbano a su alrededor.

6.- Establecer un sistema de subastas para permisos de construcción de grandes desarrollos inmobiliarios.

En un esquema así, la localización y características de los proyectos a autorizar están determinadas por la proyección de crecimiento y la estimación de necesidades urbanas en el corto, mediano y largo plazo.

7.-Detectar zonas aptas para el reciclaje urbano en planes metropolitanos.

Dichas zonas deberían estar bien conectadas, servidas y equipadas, y con una norma específica que permita potenciar y hacer más eficiente su desarrollo inmobiliario con proyectos de usos de suelo mixtos y vivienda orientada a distintos sectores socioeconómicos.

8.-Promover procesos de densificación y reciclaje en zonas intraurbanas de acuerdo a criterios de Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable (DOTS).

Esto se realiza a través de los mecanismos normativos y financieros con que cuenta la Federación (subsidios de vivienda, financiamiento a Desarrollos Urbanos Integrales

Sustentables (DUIS), fondos metropolitanos, etc.), pudiendo condicionarse la entrega de recursos al cumplimiento de determinados estándares y al desarrollo de zonas y proyectos estratégicos.

9.-Densificar áreas alrededor de redes y estaciones de transporte público de acuerdo a criterios DOTS.

Implica desarrollar instrumentos fiscales y normativos orientados a la conformación de grandes corredores urbanos de uso mixto que concentren flujos y actividades. En este sentido, los procesos de gestión del suelo urbano deben ligarse a la creación de estrategias para el mejoramiento de la movilidad en las zonas que acogerán los nuevos proyectos.

10.-Fomentar usos mixtos en nuevos proyectos inmobiliarios.

Estos usos no sólo se refieren a la variedad de actividades presentes en una zona, sino también a la diversidad de ingresos que debe encontrarse en ella. Una política así permite reducir distancias tiempos de viaje al interior de las ciudades.

11.-Generar nuevas centralidades urbanas en zonas altamente pobladas pero carentes de fuentes de trabajo y equipamiento.

Esto involucra el crear incentivos normativos y financieros que hagan atractivo el establecimiento de nuevos usos en áreas periféricas que hoy son exclusivamente residenciales.

12.-Impulsar el esquema de pequeños desarrolladores inmobiliarios.

Con ello se busca convertir en inversionistas a propietarios individuales de predios susceptibles de ser densificados, pudiéndose ofrecer en renta las propiedades generadas. Para ello es necesario activar mecanismos legales para impulsar, facilitar y a la vez regular la labor de estos micro-emprendedores inmobiliarios.

13.-Ligar políticas de movilidad con políticas de desarrollo urbano.

Planes y programas de movilidad urbana deben ir en sintonía y ser parte integral de políticas más amplias de desarrollo urbano. En este sentido, estas políticas integradas deben estar orientadas a maximizar accesibilidad de los ciudadanos reduciendo distancias y tiempos de viaje, lo que en gran medida se logra impulsando un modelo de DOTS.

14.-Planear la movilidad a nivel metropolitano.

Significa desarrollar instancias metropolitanas de movilidad en las Juntas de Coordinación Metropolitana a cargo de la planeación, seguimiento y control de la operación de sistemas de transporte público, la planeación y gestión de la vialidad, y la coordinación intersectorial con otras dependencias relacionadas (Obras Públicas, Desarrollo Urbano, Medio Ambiente).



15.-Definir una cartera de desafíos urbanos.

Estos desafíos se deberán plantear o enfrentar al principio de cada período de gobierno, estableciendo instrumentos financieros y técnicos para alcanzarlos en conjunto con la iniciativa privada, academia y sociedad civil.

16.-Financiar el desarrollo urbano, no sólo la vivienda.

El financiamiento a la vivienda debe ser entendido como el último eslabón de una cadena que debe considerar mecanismos integrados para el financiamiento del suelo, la infraestructura y servicios.

17.-Recuperar la responsabilidad pública en la urbanización.

La responsabilidad de la planeación de obras para la provisión de infraestructura y servicios de pavimentación, agua potable, drenaje y alumbrado público debe quedar en manos del sector público, debiendo ejecutarse de acuerdo a lo señalado por instrumentos de planeación territorial. En un esquema así, la participación del sector privado se limita a la ejecución de las obras. Esto supone establecer una secuencia en la urbanización del territorio urbano: primero la dotación de infraestructura, luego la lotificación y finalmente la edificación de viviendas y otros usos.

18.-Privilegiar criterios de densidad más que de verticalidad en el otorgamiento de financiamiento a la vivienda.

Considera el fomento a tipologías constructivas flexibles que faciliten la expansión de las viviendas y la densificación en sitio propio, las que no necesariamente pasan por la construcción en altura.

19.-Diversificar las opciones al acceso a la vivienda.

Las políticas sectoriales deben enfocar sus esfuerzos en esquemas distintos a la propiedad privada de la vivienda, más flexibles, y que reconozcan las necesidades cambiantes en el tiempo y el espacio de las familias mexicanas. Entre estos esquemas a promover están la renta de vivienda, la renta con opción de compra, o esquemas público privados de tenencia de la tierra.

20.-Fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano.

Dicha acción se puede lograr a través de un Programa Nacional de Fomento a la Bicicleta a cargo de la SEDATU que provea financiamiento y asistencia técnica para la generación de planes y estrategias locales, y para la construcción de infraestructura ciclista (ciclovías, estacionamientos, rediseño de vías, bicicletas públicas, etc.).

CONCLUSIONES

El fenómeno urbano constituye una de las expresiones más contundentes del desarrollo de la sociedad moderna. Si bien las ciudades han funcionado como centros de innovación y facilitadoras de



la interacción social indispensable para el progreso de la humanidad, también han traído consigo una serie de consecuencias negativas en términos sociales, económicos y ambientales que suelen reflejarse en la escasez de agua y energía; contaminación y emisiones; congestión del tránsito vehicular; delincuencia; eliminación de desechos; acceso a la vivienda, equipamiento e infraestructura, y riesgos provocados por fenómenos naturales como inundaciones y deslizamientos asociados al cambio climático, entre otros.

Estas iniciativas diagnostican y analizan dicho fenómeno con el objetivo de identificar problemáticas clave, crear puentes entre la ciencia y la política pública, y reposicionar la necesidad de coordinación entre los distintos ámbitos de gobierno en el discurso nacional para caminar hacia el desarrollo de la infraestructura urbana ambientalmente responsable y congruente con los desafíos de nuestro tiempo. **C**