

Agua y Transporte Soluciones Radicales

por Guillermo Chumacero

El sector inmobiliario conoce las mejores soluciones técnicas a los problemas de agua y transporte, por lo que su papel es clave en la aportación de propuestas y criterios para definir las reglas de juego institucionales que deben garantizar la plusvalía del suelo urbano con eficacia y certeza jurídica en el corto, mediano y largo plazos.

Los desafíos que plantean el agua y el transporte en la Megalópolis, que constituye actualmente la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), tienen solución técnica. Sin embargo, ésta sólo puede ser viable en términos integrales en el futuro si se toma en cuenta la dimensión política como realidad que llega para quedarse con base en reglas claras del juego.

En otras palabras, la tecnología y los recursos no bastan para asegurar el desarrollo y la eficacia de los sistemas de agua o de transporte ciudadanos durante los próximos 10 años o más si no existe la voluntad política para encontrar las soluciones, aplicando la ley. Por supuesto que dicha decisión política ha de estar fundamentada en mecanismos democráticos de diálogo plural y de negociación inteligente e informada, en la búsqueda de consensos.

La participación ciudadana, la cooperación entre los sectores públicos y privados, los esquemas asociativos entre entidades y los arreglos institucionales, a nivel federal o local, son condiciones necesarias para poner en práctica las soluciones radicales que se requieren para superar problemas acumulados de infraestructura, así como de equipamiento y volver más competitiva a la capital del país, municipios y estados vecinos en un mundo globalizado.

Por otra parte, la falta de oportunidades de trabajo en las áreas rurales, la declinación de las economías de subsistencia y la esperanza de acceder a una vida mejor han provocado que la creciente urbanización de la ZMVM sea una realidad inevitable.

Agua...

Retos de Abastecimiento, Localización y Desecho

Desafortunadamente la infraestructura urbana, las instituciones y los recursos naturales disponibles han resultado a menudo insuficientes para responder al acelerado ritmo de expansión de los nuevos asentamientos. Ante esta realidad, se plantea una pregunta central: ¿cómo integrar los principios del desarrollo sostenido bajo circunstancias de esta naturaleza? El agua es un recurso vital insustituible. Su abastecimiento, localización y desecho presenta numerosos retos, los cuales deben ser enfrentados para satisfacer las crecientes demandas.

Como se señala en el libro *¿Guerra por el agua en el Valle de México?*¹, la transición política ha significado el paso de un sistema dominante, centralista y monocéntrico a un sistema policéntrico con mayor competencia por el agua. A diferencia de hace 30 años, la Ciudad de México deja de ser la única zona de alto consumo que capta para sí recursos de otras cuencas, aunque es vital advertir que su demanda del recurso se ha estabilizado y por tanto ya no se ha incrementado. Lo cierto es que ahora existe una mayor interrelación entre las zonas de consumo, así como las de captación y reúso del líquido por lo que la ZMVM configura una “región hidropolitana”.

El rápido crecimiento urbano y la falta de presupuesto han restringido la capacidad del gobierno para satisfacer la demanda de agua, ampliar el sistema de distribución a las áreas donde el servicio es deficiente, así como para proporcionar un tratamiento adecuado a las aguas residuales antes de desecharlas o reutilizarlas.

El actual sistema de transferencias hidráulicas muestra claros síntomas de agotamiento ambiental, financiero, social, así como político y, por ende, entre las zonas de captación y de consumo de agua se multiplican tensiones o enfrentamientos entre comunidades y las autoridades locales o de mayor nivel.

La situación puede complicarse por cuestiones electorales si los gobiernos son de distinto signo partidista en el Distrito Federal, el Estado de México y en la primera magistratura de la República. De allí que sea conveniente plantear, para echar andar los proyectos, un pacto hidráulico regional.

En este contexto, el sector inmobiliario tiene un papel activo que cumplir en el rescate hidráulico de la Ciudad de México, ya que puede participar en las soluciones, aprovechar oportunidades de negocio -en virtud de sus estrategias, inversiones y tecnología de punta- para contribuir así a ampliar y asegurar el sistema de oferta de agua para que el desarrollo inmobiliario no se detenga.



Su labor también es la de combatir opacidades en las concesiones del recurso, disminuir los riesgos de devaluación de los terrenos o edificaciones por ausencia del líquido y, entre otras, ayudar a un clima de concordia al demostrar que hay garantías de que no habrá escasez de agua en la realización de algunos proyectos, de manera que los vecinos de una delegación o de un municipio conurbado acepten con confianza la construcción de nuevas viviendas o desarrollos.

De cara al mediano y largo plazos, entre las propuestas estratégicas para el abastecimiento de agua potable de la ZMVM, destacan²:

Mejorar la Infraestructura:

- Reducción de fugas en la red y extracción de agua subterránea.
- Sectorización de la red (control y distribución más racionales).
- Sustitución de tuberías y de tomas domiciliarias.
- Medición de caudales.
- Establecer tarifas que recuperen costos de operación y mantenimiento, además de permitir financiar obras y disminuir consumos excesivos sin eliminar los subsidios a las familias de escasos recursos.
- Terminar el acuaferico y el microcircuito.

Recuperación de Acuíferos:

- Nuevo diseño de la política referente a la extracción de agua subterránea (para minimizar los daños ocasionados por hundimientos).
- Monitorear la extracción de agua de los acuíferos y el hundimiento del suelo.
- Preservar la captación de agua de lluvia en las zonas de recarga natural.
- Sustituir con agua tratada el agua potable que se usa para riego agrícola, en la industria y en riego de parques.
- Establecer un programa de recarga del acuífero mediante la inyección de agua tratada con calidad potable y garantizando la seguridad sanitaria futura.

Importación de Agua de otras Cuencas:

- Rehabilitar y completar el Sistema Cutzamala y ampliarlo con Temascaltepec (concluir la cuarta etapa del proyecto).
- Importar los excedentes de agua de los acuíferos de Hidalgo.

El sector inmobiliario tiene un papel activo que cumplir en el rescate hidráulico de la Ciudad de México, ya que puede participar en las soluciones y aprovechar importantes oportunidades de negocio.



Steelcase

Do what you do better

Sabemos que las personas trabajan mejor cuando están cómodas, lo que significa ser capaces de cambiar constantemente de postura y distribuir el peso al sentarse. La silla Leap® cambia su forma para adaptarse y soportar el movimiento del cuerpo. Gracias a su avanzada tecnología, extraordinario confort y opciones de diseño, se ha convertido en una favorita de los que aprecian el confort y el estilo.



Steelcase México

Tel: (55) 5540.9916
ventas@ic.com.mx

www.steelcase.com

Transporte...

Una Ciudad sin Capacidad de Movimiento

Al igual que el agua, una ciudad sin capacidad de movimiento se estanca. Por ello, la ZMVM sólo puede ser más competitiva en la medida en que esté articulada regionalmente en términos de vialidad y transporte, si soluciona su congestión de tránsito vehicular y si da respuesta eficaz a la mala calidad de su transporte público. Precisa abatir la pérdida de tiempo en términos horas/hombre y vincular transporte (masivo, así como no contaminante) y estructura urbana para incrementar la interrelación con los distintos espacios que comunican calles, avenidas y vías rápidas.

Es un hecho, que sin vialidades eficaces se fracciona la ciudad y aparecen zonas altas y bajas de empleo, así como de consumo. En otras palabras, se produce una división que puede polarizar la ciudad en los espacios de fácil y los de difícil acceso a bienes y servicios, provocando que el despliegue inmobiliario tienda a concentrarse en ciertos corredores selectos que se convierten en los nuevos centros de decisión política, económica, social y/o cultural.

La velocidad del crecimiento metropolitano y la fuerza de las exigencias globalizadoras han rebasado la capacidad de respuesta de los gobiernos. Resulta entonces clave definir una visión metropolitana que permita elevar la competitividad ciudadana, reducir las desigualdades sociales, fortalecer la gobernabilidad y asumir una disciplina urbanística que ofrezca condiciones de sustentabilidad.

El reto es superar décadas de urbanización acelerada y desordenada para hacer de la conducción metropolitana una función integrada, estratégica y obligatoria que permita acordar y ejecutar con la sociedad un proyecto de transporte de largo plazo para la Zona Metropolitana del Valle de México.

En el tema del transporte, de la misma manera que en el del agua, su viabilidad depende en buena medida del cumplimiento del Estado de Derecho, de la concertación entre autoridades y ciudadanos, así como de la voluntad política gubernamental para resolver problemas y rezagos sociales acumulados.

La ZMVM sólo puede ser más competitiva en la medida en que esté articulada regionalmente en términos de vialidad y transporte, ya que sin ello se fracciona la ciudad, aparecen zonas altas y bajas de empleo, así como de consumo.

Un ejemplo evidente de lo anterior es impedir la proliferación de la economía informal, como el ambulante en las terminales multimodales de peseros, así como de microbuses en las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo del Metro.

De cara al mediano y largo plazos, entre las principales propuestas estratégicas sobre transporte y movilidad de la Zona Metropolitana del Valle de México, destacan²:

- Libramiento Norte.
- Concluir a la brevedad el circuito transmetropolitano que considera a la vía La Venta-Colegio Militar en viaducto elevado.
- Construcción de una vía paralela a la carretera a Pachuca que permita estructurar los nuevos desarrollos en torno al Cerro Gordo y Valle Tizayuca-Pachuca.
- Conexión de los flujos carreteros del Golfo de México y del sureste, con el Bajío y norte del país.
- Consolidación de ejes troncales articuladores del sistema carretero del oriente: futuras autopistas de Atizapán-Venta de Carpio y su ramal Huehuetoca-Ecatepec, Venta de Carpio-Textcoco-Chalco, así como Chalco-Nepantla.
- Construcción del eje troncal articulador del poniente: autopistas México-Querétaro, Chamapa-Lechería, Atlacomulco-Jilotepec-Tula.
- Desarrollo del cuarto anillo concéntrico externo al Valle de México para articular las capitales estatales.

Proyectos Específicos

- Construcción de vialidad Cola de Caballo (paralela a la autopista México-Querétaro).
- Ampliación de la carretera federal México-Pachuca.
- Construcción de distribuidor vial Indios Verdes.
- Tren suburbano de la ZMVM.
- Tren ligero Tlalnepantla-Garibaldi.
- Ferrocarril suburbano Cuautitlán-Buenavista.
- Ferrocarril suburbano Atizapán de Zaragoza-El Rosario.
- Ferrocarril suburbano (Chimalhuacán-Neza-Pantitlán).
- Ciudad Azteca-Barrientos (autobuses articulados).
- Cuautitlán Izcalli-Tultitlán (autobuses articulados).
- San Rafael-Aragón (ferrocarril suburbano).
- Chalco-Los Reyes-Aragón (ferrocarril suburbano).

Plan Maestro del Metro

- Línea 4: Ampliación Norte, Santa Clara-Martín Carrera.
 - Línea 5: Ampliación Tlalnepantla-Politécnico.
 - Línea 6: Ampliación Oriente, Martín Carrera-Villa Aragón.
 - Línea 7: Ampliación Sur, Barranca del Muerto-San Jerónimo.
 - Línea 8: Ampliación Norte, Indios Verdes-Garibaldi.
- Entre otras.

Servicio de Transportes Eléctricos

- Tren ligero.
- Trolebuses.

En la carrera contra el tiempo que la ZMVM libra para encontrar y aplicar las soluciones técnicas a los grandes desafíos que plantean el agua y el transporte, resulta fundamental la contribución del sector inmobiliario -dado su conocimiento, propuestas y trascendencia como industria en la generación de empleo-, para incidir en la definición del marco legal, institucional y operativo que permita garantizar la plusvalía y el desarrollo futuro de los terrenos urbanos. ▣

¹ Guerra por el Agua en el Valle de México? Manuel Perló Cohen y Arsenio Ernesto González Reynoso, Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Humanidades, Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad (PUEC) y Fundación Friedrich Ebert Stiftung. Coordinación Editorial: PUEC, ISBN 970-32-2968-9, 1a ed., noviembre de 2005.

² Una Visión para la Zona Metropolitana del Valle de México. Documento de trabajo Metròpoli/2025. Centro de Estudios para la Zona Metropolitana A.C. México, DF, 2006.

