

# Sustentabilidad y Crecimiento

## ¿Compatibles en la ZMCM?

Por Guillermo Chumacero

Con el propósito de avanzar hacia una urbe cada vez más habitable y participativa, capaz de idear formas inteligentes y económicas de producir educación y cultura, infraestructura, vías de comunicación y transporte, energía, así como agua potable, espacios verdes, adecuada distribución de viviendas, instalaciones, oficinas y demás lugares de trabajo que eleven la calidad de vida, la revista *Iconos, Temas Inmobiliarios*, organizó un panel de discusión en torno al tema de “Sustentabilidad y Crecimiento Urbano” con un grupo multidisciplinario con gran experiencia en asuntos urbanos y ecológicos, conformado por académicos, investigadores, integrantes de organismos no gubernamentales y por destacadas personalidades del sector público y privado.



### Participantes

#### Academia

- José Luis Cortés, Director de la Facultad de Arquitectura UIA.
- Dr. Cassio Luiselli, Director del Departamento de Estudios Internacionales en la División de Humanidades y Ciencias Sociales del TEC de Monterrey.
- Catherine Paquette, Investigadora de L'Institut de recherche pour le développement (IRD).
- Manuel Perló, Director del Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad-UNAM.

#### Sector Privado

- Santiago Antón, Director General Ágora.
- Jean Michel Colonnier, Director General Colonnier y Asociados.
- Jorge Gamboa de Buen, Director General de Grupo Danhos.
- Gabriel Quadri, Director General de Ecosecurity.
- Eugene Towle, Socio Director de Softec.

#### Organizaciones no gubernamentales (ONGs)

- René Solís, Director General Metrópoli / 2025.
- Miguel Valencia, Coordinador General de Ecomunidades.

#### Sector Gobierno

- Arturo Ortiz Struck, Director del Centro de Investigaciones y Estudios Urbanos del Distrito Federal.

#### CB Richard Ellis México

- Agustín Alvarado, Presidente.
- Juan Flores, Gerente de Investigación de Mercado.
- Ricardo Rosette, Vicepresidente de Servicios Comerciales.

La importancia de discutir este tópico reside en la necesidad de revertir el deterioro ambiental de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), eje estratégico de las principales funciones económicas, sociales y culturales del país. El destino de la ciudad central, de cara al futuro inmediato, requiere una visión local, regional y global entre sustentabilidad, competitividad y niveles de ingreso de su población.

El enfoque para abordar la sustentabilidad y el crecimiento urbano ha de partir de variables cuantificables y tangibles para dar respuesta a preguntas concretas: ¿Dónde se van a construir los edificios de oficinas dentro de veinte años? ¿Cuáles serán los montos de la inversión? ¿Cuál será el número de vehículos en circulación? ¿Cómo se va a desalentar el uso del automóvil? ¿Cómo podremos ser más competitivos con respecto a otras regiones, países o estados? ¿Qué modelo de ciu-

# Urbano al 2030



dad debe seguir la capital de la República? ¿Cuáles serán las tendencias de empleo? ¿Son o no compatibles la competitividad, el crecimiento económico y la protección ambiental y por qué? ¿Cómo se relacionan directamente la pobreza y la degradación ecológica? ¿El tamaño de una ciudad está relacionado con la sustentabilidad? Contestar estas interrogantes es indispensable para poder definir los contenidos reales de la sustentabilidad ambiental y contribuir a encontrar sinergias reales entre políticas gubernamentales ambientales y las de otros sectores estratégicos de la ZMCM y entidades federativas cercanas.

Se presenta esta compilación comentada de los más altos puntos del debate y según una ordenación temática, teniendo siempre como hilo conductor la noción de “desarrollo sustentable y crecimiento urbano”.

“Los países **más sustentables** son los más ricos, porque, entre otras razones, hay vasos comunicantes entre **desarrollo económico** y sustentabilidad”. Gabriel Quadri

## Mecánica del debate y escenario prospectivo

Con la intención de iniciar y orientar la discusión a partir de términos más cuantitativos y proponer alternativas para un mejor futuro, se presentó a los participantes, por parte de Eugene Towle, moderador de la mesa de debate, un escenario lineal de crecimiento y expansión de la Ciudad de México -basado en proyecciones de población, vivienda y empleo-, el cual aparece en el recuadro de la siguiente página.

“Hay que abandonar estructuras idealistas de que la gente va a vivir, trabajar, ir a la escuela y comprar en el mismo barrio porque la realidad no funciona así”. Jorge Gamboa de Buen.

### Escenario estimado para la ZMCM en el año 2030

- 1) Aumentará la población en 2,300,000 personas y alcanzará los 21 millones de habitantes.
- 2) Se mantendrá la tendencia optimista de crecimiento económico; habrá un incremento del ingreso familiar medio de 56% y se reducirá la población en situación de pobreza en más del 15%.
- 3) Se construirán 2 millones 260 mil nuevas viviendas para hacer un total de 7.5 millones.
- 4) Habrá 34 millones de nuevos espacios comerciales y se incrementarán los metros cuadrados de edificios de oficinas en 15.0 millones de metros cuadrados. Santa Fe es hoy equivalente a 750 mil metros cuadrados.
- 5) Crecerá el número de empleos en 6.3 millones.
- 6) Se reducirá el empleo informal en 1.8 millones.
- 7) El espacio productivo contará con 110 millones más de metros cuadrados.
- 8) Surgirán 452 mil nuevas empresas (el doble de las que existen actualmente).
- 9) El parque vehicular pasará de 3.7 millones de automóviles en circulación a 10 millones.

### 2030 ¿Cuál será el escenario?

La tendencia en los próximos 23 años se orienta a un crecimiento urbano en el que el 40% de la población metropolitana habitará en la Ciudad de México y el otro 60% restante en los municipios conurbados del Estado de México.

Eugene Towle: “Se crearán seis millones de empleos que se ubicarán en el mismo espacio en donde ahora están cinco millones de lugares de trabajo. Se requerirá entonces de fuertes inversiones para ampliar y renovar la infraestructura de todo tipo. Asimismo, otra cuestión será ¿dónde poner 2 millones 260 mil viviendas en 2030?”

Cassio Luiselli: “Es evidente que un modelo lineal no funciona para la ciudad. La población va a crecer mucho menos, pero la ciudad podrá seguir creciendo. El problema va a ser el perfil demográfico y el tipo de empleos que vamos a tener. ¿Cuál será el número de autos y cuál el de metros de aforo? De llegar la cifra a 16 millones de coches, ¿dónde los estacionaríamos?”

Gabriel Quadri: “La ciudad no se comportará linealmente

de aquí al 2030. Habrá cambios profundos en la demografía, en la estructura familiar, incluso un proceso de declinación urbana.”

Agustín Alvarado: “En este escenario de prosperidad hay que anticipar cuáles pueden ser los riesgos de un crecimiento tan acelerado. Habrá crecimientos policéntricos y el desafío consistirá en interconectar esos puntos sin recurrir al auto, así como avanzar en una reconversión urbana que eleve la calidad de vida”.

Manuel Perló: “En el tema de sustentabilidad, la perspectiva cuantitativa hace aparecer todo como un problema de crecimiento. Sin embargo, si observamos las tendencias demográficas de la Ciudad de México, preocupa lo contrario: vamos a crecer a un ritmo mucho menor en comparación con los últimos años y también con respecto al conjunto del

país. Además, se da un tránsito drástico hacia una población vieja que modifica la estructura familiar”.

Jorge Gamboa de Buen: “Aunque una proyección lineal no es lo más adecuado, ya que pueden pasar cosas en unos años y cambiar las tendencias, hay que ver los números. Error histórico de la planeación de la Ciudad de México fue nunca creer en el futuro e ignorar sistemáticamente los números y las evidencias. Por ejemplo, el regente Ernesto Uruchurtu nunca anticipó ni comprendió las magnitudes ni la nueva dinámica de la ciudad”.

Miguel Valencia: “La proyección debe tomar en cuenta la realidad del cambio climático y el pico del petróleo, entre otros factores”.

### Sustentabilidad

#### Concepto polémico ¿cómo entenderlo?

La controversia entre sustentabilidad y crecimiento de la Ciudad de México obliga a una profunda reflexión y análisis de los especialistas, quienes sin llegar a un consenso encuentran puntos de convergencia.

Ingeniería más allá de las expectativas,  
más allá de lo convencional,  
más allá del status quo.



GMC llegó a México presentando la nueva Yukon Denali 2007. Con un motor Vortec V8 de 6.2 L y 380 HP, Sistema All Wheel Drive, transmisión automática de 6 velocidades y Power Lift Gate, tecnología que confirma por qué GMC es más de lo que esperas.

[gmc.com.mx](http://gmc.com.mx)

D.F.: Satélite, La Villa, Aeroplaza, Insurgentes Sur, Universidad, Polanco, Cuautitlán Izcalli, Ecatepec, Taxqueña, Miramontes, Iztapalapa - Monterrey: Churubusco, Gonzalitos, Las Torres - Guadalajara - Cancún - Playa del Carmen - Culiacán - Chihuahua - Cd. Juárez - Colima - Celaya - Durango - Hermosillo - León - Mérida - Morelia - Puebla - Querétaro - S.L. Potosí - Toluca - Tijuana - Tuxtla Gutiérrez - Veracruz - Coatzacoalcos - Reynosa - Villahermosa.

Para mayor información: DF: 5329 0812, Interior: 01800 466 0812

**GMC**  
PROFESSIONAL GRADE



Jean Michel Colonnier, René Solís y Guillermo Chumacero.

Gabriel Quadri: “Las ciudades por sí solas no son sustentables. Lo son en el contexto de un Hinterland, que hoy es el mundo entero. Por otro lado, el desarrollo sustentable no es un oxímoron si uno lo parametriza y lo mide de acuerdo a variables que están consensadas universalmente. Según mediciones del World Economic Forum (WEF), los países más sustentables son los más ricos, porque, entre otras razones, hay vasos comunicantes entre desarrollo económico y sustentabilidad.

Lo que entendemos por sustentabilidad urbana es una expresión cultural y tiene mucho que ver con aspectos como la belleza del paisaje. El tamaño de una ciudad no tiene nada que ver con lo que podríamos llamar su sustentabilidad; por ejemplo, Chenalhó, en Chiapas, no es sustentable con apenas 0.7% de la población y Tokio con 30 millones podría considerarse sustentable”.

“No preocupa el número de vehículos, pero sí la forma en que los utilizamos”.  
Manuel Perló.

Jean Michel Colonnier: “El crecimiento al infinito no es sustentable. El crecimiento que debemos estar buscando es el de calidad y no el de cantidad. Desde el punto de vista de la arquitectura, la primera ley de la sustentabilidad es que si no se tiene que construir algo es mejor no hacerlo. La segunda, eficientizar antes que destruir y la tercera, construir de acuerdo con elementos y ciclos naturales, es decir, hacerlo lo más verde posible”.

Manuel Perló: “El tema central es reducir la vulnerabilidad de la Ciudad de México en algunos de sus funcionamientos básicos y en evitar posibles catástrofes en ciertas áreas, es decir, quitarle a la ciudad la posibilidad de generar cargas explosivas y mayores problemas. Sería preferible un enfoque “incrementalista” en lugar de uno basado en una definición total. Quizá la sustentabilidad es eso: una mejor calidad de vida con más espacios verdes, menos tráfico y contaminación. Sí puede haber crecimiento urbano con calidad de vida, con ese mejoramiento del transporte, menos contaminación y más espacios públicos. Yo los veo compatibles en el mundo. No ahora en la Ciudad de México”.

### Experiencias internacionales ¿Qué modelo seguir?

No hay consenso entre los expertos sobre cuál debe ser una ciudad modelo. Sin embargo, se pueden mencionar algunas de sus características más aceptadas: Tender hacia una sustentabilidad social, económica, política y ambiental; ser compacta y densa, con continuidad formal y multifuncional, heterogénea y diversa en toda su extensión. Ser territorio base para obtener una vida social con cohesión y una plataforma económica competitiva, al mismo tiempo que ahorra suelo, energía y recursos materiales y preserva los sistemas naturales para las futuras generaciones.



Catherine Paquette y Cassio Luiselli.

Arturo Ortiz Struck: “La sustentabilidad consiste en buscar equilibrios ecológicos, económicos y sociales. Tender hacia una ciudad sustentable es hacer acciones muy específicas para cerrar hoyos o solucionar fallas en el sistema urbano, desde desarrollos inmobiliarios puntuales hasta edificios que tengan una normatividad de sustentabilidad”.

Miguel Valencia: “El desarrollo en principio es insustentable. Sin embargo, para buscar un poco de sustentabilidad se debe reducir el consumo de energía eléctrica y atacar el uso del automóvil, lo que puede llevar incluso a una reconversión ecológica de la ciudad. Y la cuestión del tamaño es clara: la Ciudad de México creció tanto que brincó umbrales que la han convertido en improductiva”.

Cassio Luiselli: “¿Cuál es una forma urbana sustentable? Creo en una ciudad policéntrica y en buscar reservas territoriales”.

José Luis Cortés: “Las ciudades de Estocolmo y Tokio pueden servir como referencia para la ZMCM. En el caso de Estocolmo, a pesar de no haber crecido su población, la mancha urbana se ha expandido en las últimas décadas en más de 50%. Asimismo, hay una conciencia ecológica muy fuerte que es instrumentada a través de la participación democrática de los habitantes en cada uno de los 25 municipios autónomos”.

Tokio es la mancha urbana más grande del mundo con 30 millones de habitantes y muy bien comunicada, aunque se pierden muchas horas hombre en los traslados cotidianos. Han avanzado notablemente en ecología, han recuperado su relación con el agua y tienen un gran control (casa por casa) para reciclar la basura. Han logrado que el 90% de la población sea clase media porque si alguien muere, el 50% de sus bienes pasa al Estado”.

Manuel Perló: “Deberíamos hacer un espejo con otras experiencias. Por las similitudes con México, podríamos tomar los casos de Sao Paulo o Calcuta. Y si queremos modelos más exitosos, pensemos en Bogotá”.

Jorge Gamboa de Buen: “Un modelo de ciudad ideal es que se volvieran públicos todos los espacios verdes que se encuentran alrededor de la ciudad para tratar de evitar la conurbación física. Después, poner trenes, un buen transporte, aumentar la infraestructura vial y poner estacionamientos”.

### Competitividad: El reto

Las actuales características de la economía mundial ofrecen a las ciudades un reto especial: La competencia por atraer capitales foráneos. Las empresas en el mundo globalizado se preocupan más por la calidad de vida que una ciudad puede ofrecer a sus trabajadores, antes que por algunas otras ventajas, como podrían ser exenciones fiscales o facilidades de crédito.



# SPACE

DESPACHO DE ARQUITECTURA LÍDERES EN ARQUITECTURA Y DISEÑO CORPORATIVO

Diseño de espacios High Performance

Reducción de costos operativos

Maximización de recursos

Diseño lumínico y daylight

Arquitectura sustentable

DISEÑANDO EL ESPACIO DE  
TRABAJO DEL FUTURO

www.thinkspace.biz  
T + 5663 0747



“Necesitamos definir proyectos estratégicos: un nuevo **aeropuerto**, más **zonas verdes**, mayor atractivo **turístico**, más **seguridad** y sustentabilidad”. Cassio Luiselli

Gabriel Quadri: “Todo el debate de la sustentabilidad y la competitividad de la ciudad depende de algo que se ha venido desmoronando estrepitosamente: El estado de derecho, las reglas y el orden en los últimos años”.

Santiago Antón: “Preocupa que la ciudad no destaque en el escenario mundial en una especialización representativa, y veo con tristeza que todavía haya puestos de comida a dos metros del Sagrario de la capital. Si no se puede rescatar el Zócalo, no se puede rescatar el resto de una ciudad. Creo que la ciudad está subutilizada en términos turísticos”.

Eugene Towle: “Hemos limitado nuestra imaginación en la renovación de los espacios. Se podría, por ejemplo, determinar qué zonas van a ser verdes tan sólo con que las autoridades creasen vales de intercambio y de venta de espacios.”

Faltan espacios para poner empresas. La proporción es de uno a 10 en comparación con ciudades de provincia. El escenario proyectado para 2030 habla de 400 mil nuevas empresas”.

Cassio Luiselli: “El espacio se renueva, se recicla y hay una batería de instrumentos que no usamos para cambiarlo y hacerlo verde, como son la depreciación acelerada, los mercados de transferencia, el predial y los créditos. El tema de la densidad tiene como fondo la polémica entre la pequeña ciudad compacta europea, que se ha idealizado mucho y la ciudad americana, que se ha satanizado también. Nosotros tenemos que buscar algo intermedio”.



Santiago Antón, Juan Flores, Eugene Towle, Cassio Luiselli y Gabriel Quadri.

Juan Flores: “La ciudad para mantener su competitividad requiere de una estrategia de proyectos policéntricos”.

René Solís: “Hay que ver lo que hace el TEC de Monterrey en Monterrey. Está tomando la bandera de la biotecnología para empoderar en ese campo a la universidad y hacerla detonante de desarrollo en la ciudad y en toda la zona. La metrópoli, entonces, estará dedicada a la ciencia y ésta será uno de sus atractivos principales”.

### Espacios públicos, densidad y negocios inmobiliarios

Los espacios públicos son lugares de sociabilidad y de intercambios, pero esta vocación se ve impedida principalmente a causa de la urbanización desordenada así como a la inseguridad. Urge recuperarlos con nuevas estrategias, como la densificación y un uso más racional del terreno.

Catherine Paquette: “Por las políticas gubernamentales que parten del principio de construir una casa por cada familia nuclear, en los próximos años podría haber una sobre-oferta de viviendas con un consumo espacial tremendo y con consecuencias negativas en términos de sustentabilidad. Además, con el agravante de que las casas se podrían vaciar dentro de 20 años.”

Ahora el lema es crecer hacia adentro, reconstruir la ciudad sobre la ciudad. La densificación se debe acompañar de acciones específicas, de medidas que reduzcan el uso del coche, mejoren la oferta de transporte público y alienten acciones para preservar áreas verdes. En el nuevo plan urbano de la región de París no se habla de densificación, ni de redensificación sino de intensificación urbana”.

Miguel Valencia: “Hay que redensificar todas las ciudades del país y no sólo la Ciudad de México. Asimismo,

para no usar tanto el transporte, hay que promover que dentro de una misma colonia convivan distintos usos de suelo”.

Jean Michel Colonnier: “Santa Fe es muestra de ineficiencia a las horas pico, cuando todos salen al mismo tiempo en su coche y hay un estrangulamiento vehicular que paraliza todo el tránsito. La idea de la descentralización, donde la gente vive, come y va al cine es la gran solución para las Mixed-Use-Big-Cities como Nueva York, Boston o San Francisco”.

Jorge Gamboa de Buen: “Hay que abandonar estructuras idealistas. Esa idea de que la gente va a vivir y trabajar e ir a la escuela y comprar en el mismo barrio no funciona y nunca ha funcionado porque las ciudades nacieron por el intercambio de bienes y servicios, y en esa búsqueda la gente recorre las ciudades de un lado a otro. Tampoco el Internet, el video y los CDs van a reducir los viajes, ya que lo que genera los viajes es la riqueza.

Las ciudades tienen muy distintas velocidades, índices de transformación e integración y su parte física dura mucho más que todos los demás procesos. Por eso, aunque el gran problema de Santa Fe sea actualmente el tránsito, estoy seguro que eso se va a arreglar y con el paso del tiempo van a estar los edificios y no van a estar los coches”.

Juan Flores: “Se observa una escasez de espacios en el mercado de oficinas. De los 3 millones de m<sup>2</sup> que existen en el inventario, la disponibilidad actual es del 6 por ciento. Actualmente tenemos 10 millones de m<sup>2</sup> de inventario industrial repartidos por las delegaciones y en municipios conurbados, de los cuales 3 millones de m<sup>2</sup> son de clase A y en su mayoría son centros logísticos (en el norte de la ciudad). Si queremos tener un desarrollo sustentable ya necesitamos ir planeando dónde deben estar esas nuevas zonas de crecimiento pues se saturan rápidamente. Hay que buscar la vocación de la zonas donde se puede generar un crecimiento ordenado”.

Agustín Alvarado: “El crecimiento también se va a dar en nuevos centros alrededor del tipo Santa Fe y hemos identificado zonas alrededor de la ciudad que van a permitir este crecimiento, como Naucalpan, Atzacapozalco o la zona de la Quebrada, esto es, habrá un crecimiento policéntrico. De lo que hay que preocuparnos es de cómo vamos a ligar y a interconectar estos puntos, si es por auto sería un caos.



Jorge Gamboa de Buen, Manuel Perló, Ricardo Rosette, Paulina Sánchez y José Luis Cortés.

Si pensamos que va a surgir una transformación de la ciudad desde el punto de vista de la actividad económica hacia los servicios, como es el modelo de las ciudades Alfa, Beta y Gama y convertir la ciudad en una capital de influencia regional latinoamericana, debemos cuidar esa calidad de vida bajo el concepto de sustentabilidad y que los más estudiosos puedan darnos sus sugerencias para vigilar ese crecimiento y desarrollo”.

### ¿Cómo avanzar hacia un modelo de transporte y vialidad adecuado?

En las zonas periféricas de la ciudad surgen nuevos asentamientos de grupos de población con ingresos bajos que requieren sistemas de transporte menos caros y mayor eficiencia en sus traslados cotidianos, generalmente hacia las delegaciones centrales de la ciudad. ¿Cómo avanzar hacia un modelo de movilidad, vialidad y transporte que reduzca de manera importante los costos sociales y ambientales y que redunde en prácticas sustentables, a pesar de la dispersión de los trabajos y lugares de residencia?

Cassio Luiselli: “Los retos son superar un problema de millones de coches y de aforo; la pésima calidad del transporte público, cómo castigar el uso del auto e incrementar la infraestructura vial. Podemos afirmar que la Ciudad de México cuenta con el peor transporte público del mundo”.

Gabriel Quadri: “Lo que importa para fines urbanos son otras variables distintas al número de autos, como es la cantidad de kilómetros recorridos en automóvil. En Tokio hay muchos coches y la gente no los usa. Está demostrado que no puede crecer el número de vehículos en circulación o el número de kilómetros recorridos en automóvil indefinidamente porque la capacidad es limitada”.

Miguel Valencia: “El problema para buscar algo de sustentabilidad es el tema del transporte y del automóvil porque es de ahí donde se puede hacer el cambio. El ataque contra el uso del automóvil puede llegar a ser la reconversión ecológica de la ciudad. El gran problema son las cuatro o cinco horas que diariamente invertimos para ir al trabajo y volver a casa”.

Ricardo Rosette: “Parte del problema con respecto al automóvil es que en la medida en que los centros de empleo están muy concentrados en la periferia de la Ciudad de México, se provoca un tráfico terrible, la gente va del sur al norte y del norte al sur. Ha cambiado el tránsito el punto de contacto del trabajo con la per-



Miguel Valencia, Santiago Antón, Agustín Alvarado y Arturo Ortiz Struck.

sona. Hay y habrá saturación hacia los puntos de atracción y hacia muchos otros, hasta que la gente viaje menos ante la imposibilidad de transitar con fluidez por las calles. El transporte se vuelve otra vez asunto clave”.

### Planeación integral versus proyectos

Una crítica constante a la planificación integral es que conduce a análisis infinitos y paralizantes o a rigideces burocráticas ilimitadas en su aplicación, que pueden impedir o dificultar que las obras se lleven a cabo o que tengan continuidad. Muchos proyectos se quedan inconclusos. Sin embargo, se admite la necesidad de contar con enfoques de gran visión para tener un avance ordenado y evitar la improvisación o la dispersión de esfuerzos.

Jorge Gamboa de Buen: “Hay que dejar de pensar en la “integralidad” y en que habrá un plan total de ciudad y una visión de todo, porque esto nunca ha existido. Hay que dejar atrás la idea de que hasta que no entendamos el todo no podremos actuar, porque esto ha sido una de las causas de abandono de proyectos”.

René Solís: “A partir del regente capitalino Uruchurtu hacia delante, ¿ustedes saben de alguien que haya tenido una visión de lo que debe de ser esta ciudad? ¿Un proyecto? Yo creo que ese es el problema fundamental. Urbanistas y planificadores hay muchos, y estudios hay cientos, pero ¿qué ha pasado con los estudios? Seguramente están en un cajón”.

Santiago Antón: “Habría que revalorizar el rol de la planificación. No todo se debe dejar al mercado, ya que éste puede asfixiarse al momento de empezar la guerra por los espacios. El Estado debería tener un rol más importante. En varios años no se ha podido crear un esquema rector metropolitano y eso no está dentro de la decisión jurídico y normativa de un plan y creo que los esquemas de financiamiento siguen escasos, no son estratégicos y ahí se tiene que trabajar mucho en el ambiente inmobiliario.

A la Ciudad de México le falta un enfoque de gran visión, que sea estratégico, prospectivo, sostenido, pero sobre todo integral. La falta de una visión integral nos muestra la ciudad que tenemos. Hay ejemplos exitosos de ciudades donde sí se ha podido aplicar un enfoque estratégico, prospectivo, sostenido e integral. Se requiere un plan aprobado, legítimo, sin los vicios de estudios interminables”.

Cassio Luiselli: “No necesitamos un plan integral sino tener una visión de futuro de la Ciudad de México, más competitiva, más educada, más de servicio y abatir la informalidad y definir proyectos estratégicos: un nuevo aeropuerto, más zonas verdes, mayor atractivo turístico, más seguridad y sustentabilidad”.

### La relación entre gobernabilidad y sustentabilidad

Resulta fundamental consolidar la vida democrática del país, sus instituciones y ello sólo es posible con la vigencia de un Estado de derecho garante de la sustentabilidad del país como sistema.

Jorge Gamboa de Buen: “En el gran tema de la gobernabilidad, desafortunadamente la democracia nos echó para atrás. Hasta ahora hemos pagado un gran costo como sociedad por la transición democrática y todavía no le vemos el final ni hacia dónde va. Ahora lo que tenemos es una gran cantidad de actores, todos

jalan para su lado y nadie resuelve nada y la mejor solución es la que no compromete a nadie”.

Gabriel Quadri: “Todo el debate de la sustentabilidad o la competitividad de la ciudad depende de un aspecto elemental que se ha venido desmoronando estrepitosamente: El Estado de derecho, las reglas y el orden en los últimos años. El otro aspecto clave es el componente subjetivo del liderazgo, de los hombres y mujeres con visión. Algo pasa en este país pues se agotaron los líderes nacionales. Predomina la mediocridad en términos de la calidad humana, intelectual, profesional de quienes nos gobiernan. Hay algo que no funciona en los mecanismos de representación en esta democracia”.

Miguel Valencia: “Hace falta democracia, la participación popular y hombres visionarios. De esta manera, no todo lo decidirá un pequeño grupo de políticos, de científicos y de empresarios defensores sólo de sus intereses particulares”.

## ¿Hacia dónde ir?

Se registran algunas estrategias y visiones que los especialistas proponen para acercar a la sociedad civil a prácticas y medidas que requiere una ciudad para ser más sustentable en los próximos años.

Cassio Luiselli: “La economía no será tan mala como algunos creen y será visible la prosperidad de la Ciudad de México, aunque con una enorme desigualdad social. Necesitaremos tener una visión de ciudad y encarar proyectos estratégicos de grandes espacios”.

Gabriel Quadri: “Para avanzar hacia esa aspiración cultural de una sociedad más sustentable, además del imperio de la ley y de verdaderos liderazgos, hay cosas que hacer: 1) Densificar. 2) Diversificar. 3) Aumentar eficiencia energética y reducir emisiones de carbono (tema del siglo XXI). 4) Fijar una frontera territorial (como hizo la ciudad norteamericana de Portland, en Maine, a través de un sistema de cap and trade). 5) Proteger los espacios y bienes públicos. 6) Promover la interacción entre mercados, buena gobernación y el imperio de la ley (Estado de derecho). 7) Invertir en infraestructura y generar riqueza, gasto e inversión. 8) Defender el patrimonio histórico. 9) Utilizar dos instrumentos (a través de un proceso de agregación de preferencias individuales y a nivel colectivo): a) Aplicar la internalización

de costos (todo mundo debe pagar el costo real de los servicios públicos); y b) garantizar los derechos de propiedad (abatir su irregularidad para no retroalimentar la pobreza)”.

Santiago Antón: “Para mitigar vulnerabilidades o un colapso del sistema de ciudad, habría que atender los siguientes puntos: 1) Mejorar la gobernabilidad territorial: Una reforma para actualizar la representatividad y el marco de actuación y operación de las delegaciones. 2) Rescatar la competitividad económica y turística de la capital. 3) Lograr una cohesión social mayor (vía la densificación) 4) Revalorizar el rol de la planificación urbana (porque no todo debe dejarse a las fuerzas del mercado) 5) Generar esquemas de financiamiento para infraestructura urbana”.

Jorge Gamboa de Buen: “Lo que sí hay que hacer para tener una ciudad mejor: 1) Hacerla cada vez más competitiva. 2) Abandonar el tema de la planeación por los proyectos urbanos viables. 3) Tener visión para lanzar proyectos y políticas de manera acumulativa para ir ampliando la concepción y el radio de las acciones. 4) Fortalecer la gobernabilidad (la estabilidad política, económica y social resultado de la eficacia en los tres órdenes de gobierno).

Lo que no hay que hacer: 1) Escuchar a los “cero crecimiento”, porque con su idea de parar el desarrollo y el gasto energético para resolver todos los problemas no habría carreteras ni empleos, nadie consumiría energía y habría estancamiento. 2) Prestar atención a los descentralizadores con su lema “descentralizar es mejor”, ya que pulverizan o postergan decisiones importantes para el conjunto social”. ■

El escenario o proyección hacia el año 2030 no ha pretendido ser un pronóstico lineal sino un punto de partida para la discusión. Se encuentran varias coincidencias en los “qués” y grandes diferencias en los “cómos”.

Queda claro que la sustentabilidad es un concepto polémico y no unívoco; sin embargo, los especialistas coinciden en que sí es posible hablar del desarrollo sustentable de la ZMCM de cumplirse las siguientes condiciones en el mediano y largo plazos: eficacia institucional (legalidad y liderazgo), aumento de la productividad y la competitividad, crecimiento económico y elevación de la calidad de vida de la población a través de mejorar los servicios y la infraestructura, sobre todo para dar respuestas eficaces a las necesidades de movilidad, vialidades y transporte masivo que ayuden a inhibir el uso del automóvil.