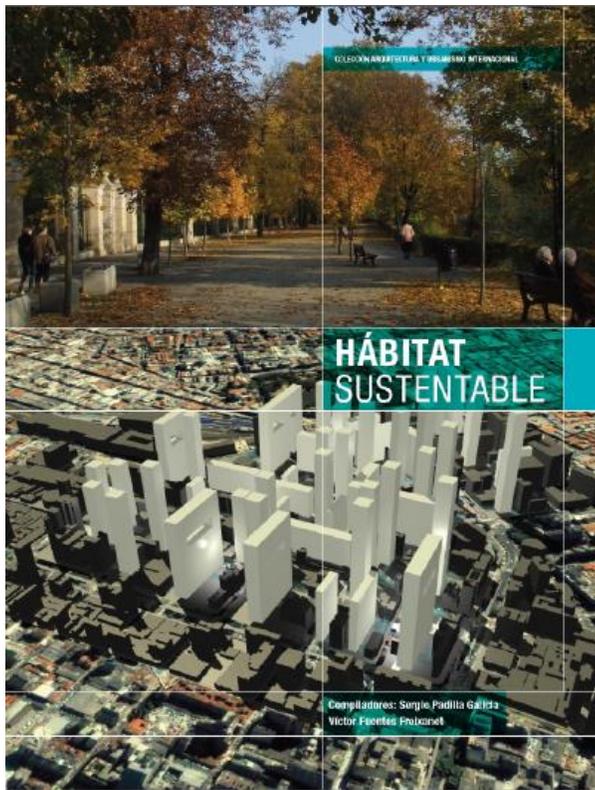


Para citar o enlazar este recurso, use: <http://hdl.handle.net/11191/7205>



Legorreta Gutiérrez, Jorge (2012).

*Hacia un desarrollo urbano sustentable en la ciudad de México.*

p. 171-175

En:

Hábitat sustentable / Sergio Padilla Galicia y Víctor Fuentes Freixanet, compiladores. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, 2012. (Colección Arquitectura y urbanismo internacional)

Fuente: ISBN 978-607-477-622-5

Universidad  
Autónoma  
Metropolitana  
Casa abierta al tiempo **Azcapotzalco**



<https://www.azc.uam.mx/>



Ciencias y Artes para el Diseño

<https://www.cyad.online/uam/>



<http://aui.azc.uam.mx/aui/>

Repositorio Institucional

**Zaloamati**

"Preservar con amor y cariño el saber"

<http://zaloamati.azc.uam.mx>



Excepto si se señala otra cosa, la licencia del ítem se describe como

**Atribución-NoComercial-SinDerivadas**

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

D.R. © 2012. Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco. Se autoriza copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato, siempre y cuando se den los créditos de manera adecuada, no puede hacer uso del material con propósitos comerciales, si remezcla, transforma o crea a partir del material, no podrá distribuir el material modificado. Para cualquier otro uso, se requiere autorización expresa de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.

## Hacia un desarrollo urbano sustentable en la ciudad de México

Jorge Legorreta Gutiérrez (†)

**PALABRAS CLAVE:**

**desarrollo urbano sustentable, sustentabilidad ambiental**

### RESUMEN

Se abordan, tres escenarios del actual desarrollo urbano de la ciudad de México con el propósito de contribuir al indispensable debate sobre si dicho desarrollo transita o no hacia una auténtica sustentabilidad ambiental.

### ABSTRACT

It addresses three current scenarios of urban development in Mexico City for the purpose of contribute to the necessary debate about whether or not this development transits towards genuine environmental sustainability.

Universidad Autónoma Metropolitana-  
Azcapotzalco

Tres son los escenarios del actual desarrollo urbano de la ciudad de México que serán analizados con el propósito de contribuir al indispensable debate sobre si dicho desarrollo transita o no hacia una auténtica sustentabilidad ambiental.

### **Primero: crecimiento y expansión urbana**

La ciudad de México y su área metropolitana se conforma actualmente por 2,200 km<sup>2</sup>; la habitan 22 millones de personas asentadas de Huehuetoca a Milpa Alta y de Texcoco a Huxquilucan y extiende su territorio a una tasa anual de 4% y su población en 3.2%; es decir, crece cada día el equivalente a 13 campos de fútbol y se incorporan a sus espacios diariamente 650 habitantes. Tan sólo en la última década, del 2001 al 2010, se edificaron en los municipios conurbados del arco norte, oriente y sur, alrededor de 410 mil viviendas para sectores medios y bajos, aproximadamente 2.2 millones de nuevos habitantes. De no haber cambios en dicha dinámica expansiva, en los próximos 28 años, esto es, hacia el año 2040 la ciudad de México se conurbará con Toluca, Pachuca, Cuernavaca (esta última por la vía de Chalco, Amecameca y Cuautla) e, incipientemente, con San Martín Texmelucan; tal megalópolis albergará para ese entonces 45 millones de habitantes incrementando su área a 4,500 km<sup>2</sup>, de los cuales alrededor de 1,300 km<sup>2</sup> (más de la mitad del área de la ciudad de México) son, en la actualidad, terrenos boscosos y de producción agrícola, esto es, donde se producen alimentos, oxígeno y agua. Aún se está a tiempo de detener la extinción de tan valiosos territorios si se preservasen dichas áreas con nuevos y verdaderos paradigmas de sustentabilidad ambiental, más allá de los discursos gubernamentales y no pocas visiones académicas de muros verdes y supuestos espacios inteligentes (*Figuras 1, 2 y 3*).

### **Segundo: transporte y saturación vial**

Como se sabe, las únicas industrias en el mundo con menos crisis económicas han sido la militar y la automotriz, por tanto, para mantener sus ascendentes rentabilidades por la venta de sus productos, se crean, respectivamente, guerras y se amplían prioritaria y exclusivamente vialidades para los autos privados. Hoy en la ciudad circulan 4.5 millones de automotores y en

2040 habrá 7.2; el promedio de crecimiento será del 6% anual, esto es, alrededor de 850 por día. Ello explica que en los últimos años las políticas del transporte en la ciudad de México hayan priorizado y sigan priorizando la edificación de grandes obras viales, exclusivamente para ese tipo de transportación individual; obvio, ocupa el 80% de la superficie vial y en los últimos 25 años el 85% de la inversión pública y privada total de las obras viales se ha destinado a obras exclusivas para el uso del automóvil: Dobles Pisos, la Supervía Poniente y algunos túneles (tanto en el DF como en el Estado de México).

El resultado de esa desmedida ventaja para el auto particular es la creciente saturación vial en horas pico de todas las vías primarias “de alta velocidad” y no pocas secundarias; de permanecer tal política, en muy pocos años, cientos de automóviles quedarán irremediablemente detenidos por varios minutos en tramos de algunas vialidades; al impacto económico por las pérdidas horas-hombre o incluso, al malestar síquico debido a los *embotellamientos*, hay que agregar el lógico aumento de los índices en la contaminación atmosférica, quizá cercanos a los índices sufridos de 1985 a 1990.

Respecto al transporte público, ¿que sucedió...? En los últimos 30 años se cancelaron tecnologías de producción nacional como el tranvía; se redujeron drásticamente los trolebuses y se cancelaron, por largos períodos, expansiones de la red del Metro; hoy, a casi seis años de su edificación, la polémica línea 12 podrá concluirse de contar con recursos suficientes; sin menospreciar tal esfuerzo, dicha línea no alterará ni a corto ni a mediano plazo las indignas condiciones de saturación en el Metro durante las horas pico; ni mucho menos se reducirá substancialmente el 87% de la población ciudadana que utiliza el transporte privado, como son las combis, los microbuses, los autobuses y recientemente el Metrobús. No es congruente para un gobierno de rostro y contenido social fortalecer la privatización del servicio de transporte público, como lo fue la creación de empresas privadas como el Metrobús y mucho menos congruente con una política de transporte basada en la sustentabilidad ambiental; dos ejemplos, uno, la línea 2 del Metrobús suprimió en la avenida Xola dos líneas de trolebuses que funcionaban bien, cobraban menos y eran



**Figura 1 y 2.** La fuerte dinámica expansiva de la ciudad de México. Naucalpan, Edo. de México (Elizabeth Espinosa 2011).

anticontaminantes; y dos, la línea de Tenayuca a Etiopía cancelaron, también, las antiguas vías de tranvías que quedaban en la avenida Cuauhtémoc y su trazo se edificó sobre la actual línea del Metro, duplicando dos trayectos de transporte público.

En síntesis, desde el punto de vista social y ambiental, los metrobuses son modernos transportes automotores de diseños extranjeros que cobran más y son ya, hoy en día, fuentes de contaminación atmosférica. Con tales políticas de transporte se fortalecen rentabilidades y negocios privados, a costa de desplazar tecnologías nacionales de transportación eléctrica más económicas, más cómodas y menos contaminantes (*Figuras 4, 5 y 6*).

### **Tercero: el agua**

Mientras el actual desarrollo urbano en materia de abastecimiento y desalojo del agua ha optado exclusivamente por la extracción de agua del subsuelo y por continuar trayéndola de cuencas externas, se ha marginado y desaprovechado, desde hace más de 100 años, el agua de lluvia que la naturaleza nos regala 7 meses al año, en una cuenca con abundancia de agua del orden de los 700 milímetros promedio anual. En otras palabras, mientras extraemos agua del subsuelo, con graves e irreversibles impactos al terreno urbano por los hundimientos, y la seguimos importando de cuencas lejanas con costosas y vulnerables obras, la mayor parte del agua de lluvia de los 9,600 km<sup>2</sup> de la cuenca de México, incluyendo la de los 45 ríos que aún la trasladan limpia a la ciudad, se canaliza directamente a los drenajes; vale la pena precisar, que dicha agua limpia se desperdicia pues se mezcla con la negra de los drenajes y juntas se envían al actual Emisor Central del Drenaje Profundo y se enviará al futuro Emisor Oriente (TEO) (*Figura 7*).

Tal saturación de agua en los drenajes de la ciudad será la causa principal de una futura inundación general; una más de las 25 grandes inundaciones que ha padecido la ciudad a lo largo de su historia; a menos, claro está, que se introduzcan nuevos paradigmas de sustentabilidad ambiental. Para ello y con el simple propósito de ampliar el debate hacia un desarrollo urbano más sustentable, se concluye con algunas propuestas empezando por el escenario del agua cuyo eje conceptual debiera ser, simplemente, aprovechar su abundancia cuando aún está limpia. Hay que edificar en las partes altas de la cuenca, al lado de los ríos y manantiales, pequeñas, medianas o grandes presas; se proponen 11 ríos limpios y dos manantiales (Magdalena, Santo Desierto, Tlalnepantla, Cuautitlán, Tepozotlán, Hondo, San Idelfonso, La Colmena, Coatepec, Ameca y San Rafael y los manantiales Fuentes Brotantes y Peña Pobre); sistemas domésticos de almacenamientos de agua en edificios públicos y privados, viviendas individuales y colectivas ya construidas y por construir; y sistemas de almacenamiento público en calles, avenidas, plazas y parques; sistemas de almacenamiento de agua pluvial y tratamiento de aguas residuales, principalmente en los nuevos fraccionamientos de las periferias metropolitanas.

Respecto a los caminos para encausar una expansión metropolitana más equilibrada y sustentable preservando las áreas agrícolas, verdes y boscosas, es conveniente establecer, obligatoriamente, que un 25% del área total urbanizable de dicha expansión futura sea destinada a la agricultura y un 15% para parques y bosques como existe en cualquier otra gran ciudad del mundo desarrollado. En materia de transporte y vialidad sería conveniente concluir el programa original de carriles confinados en ambos sentidos en todos los ejes viales,



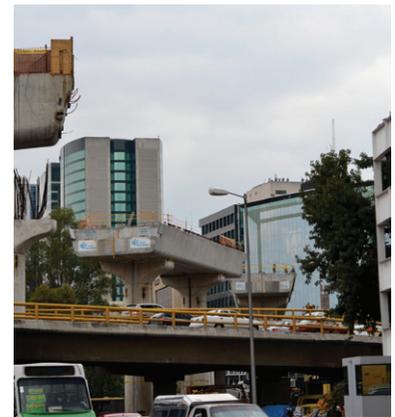
**Figura 3.** Crecimiento pese a condiciones topográficas complejas. Santa Fé (Elizabeth Espinosa 2011).



**Figura 4.** Transporte público en el corredor Reforma. (Elizabeth Espinosa 2012).



**Figura 5.** Línea 1 del Metrobús, corredor Insurgentes. (Elizabeth Espinosa 2012).



**Figura 6.** Prioridad en la construcción de grandes obras viales en la ciudad. (Elizabeth Espinosa 2012).



**Figura 7.** Desalojo de drenajes a cuerpos de agua. El Molinito, Naucalpan Edo. de México (Elizabeth Espinosa 2011).

y colocar ahí más líneas de trolebuses y autobuses de la empresa social RTP; es posible, incluso, reinstalar tranvías en los 340 km de vías que aún existen bajo los asfaltos; y aumentar considerablemente los 220 km actuales del Metro para acercarse, en los próximos 25 años, a los 950 km de Nueva York o los 800 de París; continuar la edificación de trenes suburbanos sobre las abandonadas vías de ferrocarril que llegan a Buenavista provenientes de Cuernavaca, Pachuca, Toluca y Puebla; hace falta un tren elevado tipo monorriel hacia Toluca por la vía de Constituyentes y Santa Fe; y colocar en las grandes vialidades exclusivas para autos como los Dobles Pisos y otras vías primarias, carriles confinados para el transporte público, como trolebuses e, incluso, los actuales autobuses, microbuses y metrobuses.

## Conclusión

El desarrollo urbano de nuestra ciudad debiera transitar hacia la preservación de la naturaleza que la sustenta, las de sus territorios agrícolas, boscosos y lacustres, como son las chinampas y, además, modificar las actuales políticas privatizadoras del transporte y la vialidad ¿Cómo hacer posible ese verdadero escenario de sustentabilidad ambiental en el desarrollo urbano? Ello no será posible sin ensanchar los senderos hacia

nuevos paradigmas ambientales resultado de coordinaciones metropolitanas institucionales más allá de las actuales confrontaciones partidarias y electorales; y sin fortalecer la débil presencia del actual Estado mexicano donde dominan ya en su compleja función gubernamental las grandes corporaciones privadas y sus efímeras rentabilidades inmobiliarias.

Contar con propuestas académicas y sociales ayuda, pero habrá que contribuir, igualmente, en el quehacer cotidiano, es decir, ensanchar la participación de los ciudadanos organizados en la toma de decisiones sobre las políticas públicas en la ciudad de México; también se requiere una sociedad de ciudadanos activos en el debate, con suficiente información y, sobre todo, con capacidad de elaborar propuestas que hagan posible abrir nuevos caminos más democráticos en el desarrollo urbano; sólo así estaremos en posibilidades de construir la ciudad con servicios dignos, suficientes y eficientes para todos, con empleo permanente; una ciudad segura y disfrutable. Parece que se está de acuerdo en que ya son tiempos de enfrentar con mayor indignación el futuro urbano de la ciudad de México; iniciar y convocar como académicos y ciudadanos a un urgente, necesario y amplio debate, del *cómo* impulsar esos nuevos paradigmas urbanos que le brinden una sólida sustentabilidad ambiental a la ciudad de México.