

Pega a pobres modelo urbano

► Advierte el CTS que el transporte eleva costo de casas de interés social

Adriana Alatorre

La ausencia de servicios, de medios de transporte y de fuentes de trabajo en los desarrollos de interés social que se están estableciendo explosivamente en las periferias de las ciudades mexicanas, encarecen los costos de este tipo de vivienda pensada para los más pobres, sostuvo Adriana Lobo, directora del Centro de Transporte Sustentable.

De acuerdo con el estudio Hacia Ciudades Competitivas Bajas en Carbono, realizado por el CTS, los costos que enfrentan por el pago de transporte habitantes de estos fraccionamientos para desplazarse a su trabajo o escuela son cuatro veces mayores comparados con el mantenimiento de la vivienda.

“El costo del traslado de cuatro personas, (que habitan la casa) sería de 5 pesos 83 centavos, multiplicado por cuatro personas y por todos los días del mes, eso en comparación del mantenimiento de su vivienda es cuatro veces

más costoso que mantener su casa”, expuso Alejandra Acosta, investigadora del CTS.

A ello se suma que “Entre el 11 y 16 por ciento de las viviendas de interés social se quedan abandonadas, porque los costos de transporte son más caros”, agregó Alejandra Rangel, directora del área de Movilidad y Desarrollo Urbano del CTS y responsable del estudio.

De acuerdo con la investigadora, la mayoría de las viviendas adquiridas con los 500 créditos

anuales que otorga el INFONAVIT a las personas con más bajos recursos de población, sólo sirven de dormitorio.

“Lo triste es que la gente accede al crédito y se va a vivir a la periferia, sin tener en cuenta los costos de transporte”, expuso.

Estamos creando infraestructuras dotadas de vialidades, sin ningún tipo de desarrollo urbano alrededor, por ejemplo en Mérida los patrones de movilidad de interés social son los más costosos de toda la ciudad.

“Si se construyeran las mismas viviendas dentro de las ciudades, podríamos ahorrar hasta 70 por ciento de los costos de construcción”, adelantó.

La recomendación del CTS

es apostarle al transporte público, crear plazas públicas, aumentar espacios para ciclistas, reducir vialidades, seguridad vial y fomentar economía local.

“Con pequeños cambios en el diseño se da un impacto en la calidad de vida. México sigue con baja conectividad y queremos regresar al desarrollo tradicional con servicios y comercios en zona compactas que sí facilitan desarrollo económico”, dijo.

ESPACIO MAL DISTRIBUIDO

En promedio, de acuerdo con el estudio, las zonas de vivienda de interés social dedican 30 por ciento de su espacio público a vialidades para el automóvil

“Las casas de interés social tienen 34 metros cuadrados, están dentro de desarrollos que no cuentan con áreas verdes. Es decir, que son espacios pequeños y afuera no hay espacios seguros para salir, esto genera una fricción social, que aumenta la violencia intrafamiliar”, afirmó.

Lo peor de todo, añadió, es que además en las zonas de vivienda de interés social, el grueso de la población no cuenta con vehículo particular.

“A los más pobres les estamos dando más pavimento, menos áreas verdes y el mensaje es que necesitan un auto”, detalló.

‘Atora’ el tráfico a desarrollo

Adriana Alatorre

En México, el actual trazo urbano y el desmedido uso de transporte no eficiente son parte de los obstáculos para el desarrollo afirmó, Manuel Molano, director del Instituto Mexicano para la Competitividad.

Explicó que la adecuada movilidad en las ciudades es fundamental para la competitividad, ya que propicia eficiencia en el uso

de los factores de la producción.

Una sociedad eficiente en el uso de su mano de obra, talento, capital, infraestructura y energía normalmente no tiene cuellos de botella en el transporte.

Así, la gente puede dedicar su tiempo a trabajar y pensar en vez de vivir atorados en congestionamientos viales.

Las empresas, dijo, tienen

que dedicarle menos capital a transportar personas y cosas, y el Estado tiene que destinar menos gasto en infraestructura para movilizar a la urbe.

Todos usan menos energía en este proceso, y el bienestar social crece.

Reconoció que hay importantes barreras culturales y de regulación que tienen que resolverse.



Se ve al transporte público como un bien inferior, pero, en el momento en que se demuestre que hay un transporte público de calidad, la gente deja de usar el automóvil, advirtió.

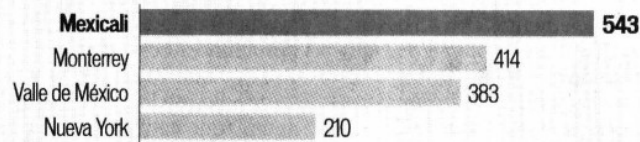
El economista del ITAM, ex-

plicó que México ha crecido con el modelo norteamericano centrado en el vehículo, pero con malas reglas de tránsito, mala planeación urbana y privilegiando al automovilista, no al peatón.

Problemas ciudadanos

De acuerdo con el CTS, el modelo urbano incentiva el uso del automóvil en vez de promoverse un transporte sustentable.

(autos por cada mil habitantes)



> De acuerdo con el CTS, 16 por ciento de las viviendas de interés social se quedan abandonadas debido, en parte, al costo del transporte.