

Se urbanizan cada año 16 mil hectáreas: UNAM

■ Acusa especialista incapacidad del Estado para atender la **construcción** de viviendas

En la actualidad, en México se urbanizan anualmente alrededor de 16 mil hectáreas, por la falta de planeación y la corrupción, señaló especialista de la Facultad de Arquitectura (FA), Enrique Soto Alva, tras indicar que el principal problema es la incapacidad del Estado para atender la **construcción** de viviendas.

El diseño vial y la movilidad en las ciudades se han enfocado a favorecer el uso del automóvil particular y, por ende, se han **construido** más calles, vialidades confinadas o **puentes**, "y no se ha previsto la necesidad de contar con espacios públicos de otro tipo como plazas, parques o banquetas más anchas".

Con el tiempo, esta situación implica un obstáculo, pues se edifica nueva infraestructura vial, que no necesariamente mejora la movilidad. "Esa no es la solución, de hecho, en la actualidad muchos países la derrumban para recuperar los espacios y establecer nuevos parques públicos, pero en México seguimos construyendo", dijo.

Enrique Soto señaló que en las últimas décadas las capitales latinoamericanas se han diseñado para el tránsito de automóviles. En México, por ejemplo, en las últimas décadas los vehículos se comercializaron de manera masiva, en comparación con naciones industrializadas como Inglaterra o Francia, que iniciaron ese proceso desde finales del siglo XIX.

"La diferencia es que en los países en vías de desarrollo el fenómeno urbano llegó a partir de la segunda mitad del siglo XX, de forma acelerada y violenta", indicó.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) señala que los territorios subdesarrollados se carac-

terizan por tener una rápida urbanización, pues las autoridades no tienen capacidad para dar respuesta a este proceso acelerado; "todo el tiempo se expande la mancha urbana, sin planeación", comentó.

Hoy en día, el parque vehicular de la Ciudad de México ha alcanzado tasas de crecimiento del ocho por ciento anual, aunque no se cuenta con la infraestructura vial suficiente, lo que genera tráfico y "cuellos de botella".

La estructura vial primaria es básicamente la misma desde hace cuatro décadas; se expandió la mancha urbana hacia la periferia, pero las nuevas zonas no cuentan con los mismos niveles de equipamiento, dijo.

Estudios recientes en la licenciatura en Urbanismo, identificaron principalmente 11 calles que estructuran la circulación en la Ciudad de México, pues son las vías que más se transitan en términos de actividad económica y movilidad. Entonces, las mismas avenidas y arterias principales se saturan porque se ubican en las zonas centrales.

De acuerdo con un estudio que publicó el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en 1994, tres de cuatro viajes que se efectúan para asistir al trabajo, tienen como destino el centro o transitan ahí.

Además, no se ha considerado que conforme se expande la metrópoli, también es necesario cubrir otros requerimientos como empleo, vialidad, infraestructura, inversión pública en zonas conurbadas, manifestó el también coordinador de la licenciatura en Urbanismo de la entidad universitaria.

Ante esta problemática, Soto manifestó que se deben establecer instrumentos y formas que consoliden las capacidades locales, construir la ciudad desde una escala más humana.

