

DA VINCI A 500 AÑOS
SIGUE VIGENTE



Obras

CARRETERAS IMPOSIBLES

Luego de **20 años**, dos quiebras y cuatro presidentes, las carreteras más importantes de **Oaxaca** siguen inconclusas. AMLO dice que él sí puede y compromete más de **786 mdp**, ¿lo conseguirá?

**ADELA
RANGEL**

La arquitecta mexicana rompe el 'techo de cristal'

**AGUA:
PUNTO
CRÍTICO**

Urge el doble de infraestructura para garantizar el abasto en el país

OFICINAS

Sobreoferta y permisos frenan nuevos desarrollos

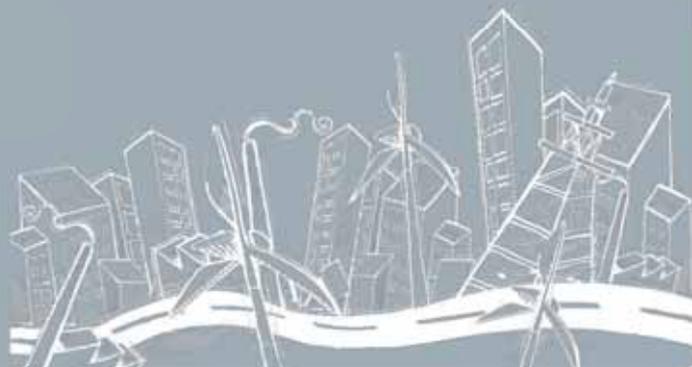
Consíguelo en el
AppStore
DISPONIBLE EN
Google Play



00555
7 503027 020431
AÑO XLVI • N.º 555 MAYO 2019 \$55
EXHIBIR HASTA EL 1 DE JUNIO DE 2019



Columna invitada



Juan Carlos
Sánchez Tappan

Arquitecto y urbanista. Director de Estudio Arquitectura. Miembro de la Oficina de Investigación Urbana de Barcelona.

obras@expansion.com.mx

Una dimensión metropolitana

La zona metropolitana del Valle de México (ZMCM) es a arena de batallas diarias que millones de ciudadanos tienen que librar, en un contexto en el que 41% de la población destina entre de una y tres horas para trasladarse diariamente.¹

Ambos fenómenos contribuyen a lo que IBM define como el índice del dolor, que contempla factores como tiempos de traslados, tiempo en atascos, el alto precio del combustible, tráfico y su efecto sobre el trabajo, la tensión y el enojo por conducir, y que llevó a la Ciudad de México a ocupar el puesto número uno como la más dolorosa del planeta en 2011, y en 2016 como la segunda, solo detrás de Beijing.

Acciones en curso, que integran tecnología y movilidad, ofrecen una mejor perspectiva. La CDMX se ha sumado a otras ciudades, como Sydney, Hong Kong, Shanghai, Teherán y Kuala Lumpur, en el uso de sistemas de tráfico coordinado.

El plan estratégico de movilidad 2018-2024 de la Ciudad de México tiene tres ejes: integrar distintos sistemas de transporte, la mejora de infraestructura y la protección a los usuarios. Para lograrlo contempla impulsar Ecobici, la gestión de estacionamientos, la regulación de transporte basado en aplicaciones y nuevos sistemas de movilidad sin anclaje, además de patinetas eléctricas, fomento de nuevas tecnologías orientadas a mejorar la interconexión y calles seguras.

Queda pendiente el desarrollo de sistemas de soporte adaptativos para decisiones de control que puedan optimizar los patrones de las señales del tráfico, en respuesta a los volúmenes cambiantes de tránsito, como ya ocurre en Nueva York; la mejora de las líneas de Metrobús hacia un tránsito más rápido, como en el caso de Curitiba, y la implementación de redes de señalización e iluminación programable para hacer calles inteligentes.

Pero el tema de la ejecución se vuelve crucial. Por ejemplo, el área metropolitana de Barcelona (AMB) publicó, el 31 de marzo, 30 ideas para relanzar el concepto de área metropolitana² con miras a hallar una solución política y afrontar el crecimiento necesario.

Destacan: "... el gobierno metropolitano debería inspirarse en el sistema federal, donde lo local no impida compartir lo común; la creación de un discurso que supere el factor local; coordinar políticas de vivienda, promoción económica, turismo, seguridad y lucha contra la pobreza".

Barcelona también contempla no dedicarse solo a la gestión del día a día y crear un comité que reflexione sobre la ciudad del mañana porque considera que solo desde "una dimensión metropolitana será posible integrarse en la red nodal de ciudades globales", y crecer para avanzar.

Quizá, un listado similar es necesario para relanzar el concepto de Ciudad de México.

¹ <http://laureate-comunicacion.com/prensa/a-41-de-los-capitalinos-les-toma-entre-1-y-3-horas-trasladarse-diariamente/>

² +BM. Treinta ideas para relanzar el concepto de área metropolitana. La Vanguardia, 31/03/2019

“Barcelona también contempla no dedicarse solo a la gestión del día a día, y crear un comité que reflexione sobre la ciudad del mañana”