

Infraestructura 2030

Hacia un Programa Nacional de Infraestructura Sostenible 2030



Ordenamiento territorial e infraestructura urbana

Relatoría Mesa 1





**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

I. Participantes

Panelistas

- Arq. Francisco Covarrubias Gaitán; Director General de la Coordinación Metropolitana, SEDATU.
- Mtro. Jorge Andrés Macías Mora; Director de Desarrollo Urbano y Accesibilidad, WRI México.
- Ing. Tomás Héctor Mitre Camargo; Director Municipal de Desarrollo Urbano de Durango.
- M. en I. Francisco García Mier; Director General, CONURBA.
- Mtro. Alberto Margules Maya; Consultor Independiente Especialista en Movilidad.
- D. I. Rafael Cal y Mayor Leach; Socio Fundador de Cal y Mayor y Asociados.

Moderador-panelista:

- Arq. Alejandro Puebla Gutiérrez; Coordinador de Desarrollo Urbano, Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC).



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

II. Exposición de Arq. Francisco Covarrubias Gaitán

La Carta Europea del Ordenamiento del Territorio refiere al ordenamiento territorial como la expresión espacial de las políticas económicas, sociales, culturales y ambientales, en un espacio común, que responde al carácter complejo del desarrollo.

El ordenamiento territorial considera los siguientes objetivos: a) La utilización racional del territorio; b) El desarrollo equilibrado del País; c) La gestión responsable de los recursos naturales y la protección del medio ambiente; d) La mejora de la calidad de vida.

En este sentido, la política pública en la materia se debe orientar a regular la ocupación, transformación y utilización del territorio como base material de las estrategias de desarrollo socioeconómico y preservación ambiental a partir de la vocación, el potencial productivo y las restricciones que impone el propio territorio.

Nuestro país demanda, a partir de la voluntad política manifestada en la creación de la SEDATU, un Ordenamiento Territorial Nacional, que tenga y que vincule lo rural y lo urbano, que aplique estrategias, programas y acciones, con una visión federalista, concurrente y coordinada, de largo plazo, para impulsar mejores condiciones de vida y bienestar.

El ordenamiento territorial es la expresión territorial del plan nacional de desarrollo que invita a organizar el espacio para fortalecer las cadenas productivas, enlazar las infraestructuras con los nodos metropolitanos, orientar la distribución de la población y los equipamientos sociales, en congruencia con la capacidad de soporte del territorio.

De igual manera, regula y fomenta las actividades socioeconómicas, generando un desarrollo incluyente productivo y sustentable, con esto, contribuye a la gobernabilidad y seguridad en el uso del territorio a través de la certidumbre jurídica de la propiedad pública, privada y social. Fomenta el uso racional del suelo y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales para alcanzar una mayor productividad.



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

La organización del territorio permite impulsar el desarrollo atendiendo a las diferentes realidades para integrar una sociedad con equidad, cohesión e igualdad de oportunidades. El ordenamiento territorial debe ir por escalas, desde lo nacional, lo regional, lo estatal, lo metropolitano y lo municipal.

El 29 de noviembre del año pasado se aprobó la actualización a la Ley General de Asentamientos Humanos. En la parte urbana esta ley nos habla del derecho a la ciudad y principios sustentados en los derechos humanos; de ciudades compactas, seguras, sostenibles y resilientes; de una gestión eficiente del suelo y certeza jurídica; de una gobernanza metropolitana; de una nueva cultura de espacios públicos y movilidad; en conjunto ciudades integrales para el bienestar.

Esta legislación crea las condiciones para que el ordenamiento territorial, el desarrollo urbano, la gestión integral del riesgo y la gobernanza de las zonas metropolitanas y demás temas asociados al territorio, tengan una visión armónica en los tres órdenes de gobierno, para la ejecución de políticas nacionales.

Se trata de una Ley General, por lo que se distribuyen competencias entre el gobierno federal, estatal y municipal. Este último tiene a su cargo la zonificación, mientras que el gobierno estatal emite la legislación para que en cada entidad federativa haya una ley que regule específicamente los asentamientos humanos.

También, la ley robustece la rectoría del Estado en el ordenamiento territorial y planeación urbana, fortaleciendo su marco jurídico, bases, criterios, normas y lineamiento e impulsa nuevas condiciones de gobernanza y coordinación y participación social, para lograr ciudades seguras, resilientes, sostenibles, prósperas y productivas e incluyentes con perspectiva de género.

Entre las nuevas materias que han sido consideradas en el diseño de esta legislación secundaria, resaltan la resiliencia, la movilidad y el espacio público.

La Ley General de Asentamientos Humanos se encuentra articulada con la Nueva Agenda Urbana promulgada en Hábitat III, Quito, Ecuador. Esta agenda es una guía de cómo se impulsará el desarrollo urbano, y cada país, dentro de las 175 recomendaciones a las que se llegó, debe desarrollarlo.



La Nueva Agenda Urbana se basa en los siguientes principios fundamentales:

- Desarrollo urbano y rural, para todos, centrado en las personas, sensible a la edad y el género.
- Asegurar sus derechos humanos, libertades individuales y participación plena.
- Fomentar el desarrollo urbano sostenible y resiliente (por resiliente entendemos que las ciudades estén preparadas en caso de algún fenómeno natural, que puedan tener una capacidad de recuperación más o menos razonable).
- Impulsar la inclusión social y la eliminación de la pobreza; la prosperidad urbana con oportunidades para todos; la gobernanza urbana con un marco normativo de soporte; así como la planeación y gestión del territorio.

El Estado mexicano a través de la Ley General de Asentamientos Humanos va logrando una visión integral del territorio y la necesidad de articular las grandes obras que son materia de la ingeniería, en un sistema que realmente tenga direccionalidad de sentido, por ejemplo las carreteras interoceánicas como la Durango-Mazatlán, que se proyectará seguramente hacia la Laguna, de la Laguna a Saltillo y de Saltillo al norponiente, o la carretera a Tuxpan que ahora se puede conectar con Lázaro Cárdenas, Morelia y Guadalajara, o el sistema transísmico que se fortalecerá con la Zona Económica Especial de Salina Cruz y de Coatzacoalcos.



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

III. Diagnóstico

Arq. Alejandro Puebla Gutiérrez

- La falta de políticas en el desarrollo de las zonas urbanas ha propiciado que las ciudades mexicanas se dispersen en el territorio sin que exista una congruencia con el crecimiento poblacional. Esto ha traído consigo consecuencias en los ámbitos económico, social y ambiental que afectan al municipio de manera significativa.
- Las consecuencias del desarrollo urbano expansivo no planeado y la demanda de infraestructura tienen un impacto en el costo de los servicios municipales.
- Los asentamientos irregulares, los riesgos naturales, la falta de reservas planeadas y los usos de suelo deficientes han marcado el crecimiento desordenado de nuestras ciudades.
- Entre 1990 y 2010, la población de las ciudades mexicanas se duplicó mientras su mancha urbana creció en promedio siete veces.
- Según la SEDATU, en una ciudad horizontal se estima un 30% más cara la inversión en infraestructura que en una compacta y su mantenimiento es arriba del 60%.
- Las ciudades con un crecimiento desordenado agudizan los problemas de movilidad, según el IMCO, los estratos sociales con ingresos más bajos dedican alrededor de un 50% de su ingreso al transporte.
- El Centro Mario Molina y el IMCO estiman que en la Ciudad de México se pierden, por congestión vial, 3.3 millones de horas hombre al día, equivalente a 33 mil millones de pesos anuales. Los viajes en automóvil tienen un promedio de 1.2 ocupantes.
- Existe poca inversión en transporte público pero 3 de cada 4 viajes urbanos se hacen a través de dichos medios o a pie o en bicicleta.



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

- La rectoría en el crecimiento real, no la tiene la autoridad gubernamental pues no se sujeta a ordenamientos municipales y a los programas de desarrollo urbano, es más bien un reflejo de las fuerzas que el suelo urbano privado tiene en distintas partes de la ciudad, sobretodo en la oferta de la vivienda.

Mtro. Jorge Andrés Macías Mora

- Lo que dice la Nueva Agenda Urbana es que tenemos que empezar a construir ciudades partiendo del más débil. Tenemos que construir ciudades que no sólo sirvan, sino que sirvan para todos.
- Si bien la Ley General de Asentamientos Humanos y Ordenamiento Territorial actualiza el discurso y lo vincula a la Nueva Agenda Urbana, las tendencias y la dinámica que hemos evaluado se mantiene de manera tendencial a como había venido creciendo en los últimos años. Es una dinámica donde la planeación es débil, los instrumentos de ordenamiento también lo son, en donde se deja al privado tomar las decisiones de planeación y eso ha generado que las ciudades mexicanas sean de las ciudades que peor distribuyen las oportunidades de desarrollo en la población.
- Las razones de salud, seguridad, educación, empleo, son las razones reales por las que la gente se mueve y por las que vivimos en nuestras ciudades. Si nuestras ciudades no están logrando distribuir de una manera equitativa, correcta y suficiente las oportunidades de desarrollo (de empleo, de educación, de recreación, de salud, etc.), es que no están siguiendo la función de generar una gestión eficiente del suelo y una igualdad de oportunidades.
- En un estudio que estamos haciendo, encontramos por ejemplo que en la Ciudad de México, distribuyendo la población en quintiles, cuando medimos el área de influencia del último quintil, se observa que este 20 por ciento de la población más pobre tiene 11 veces menos empleos formales en un área de influencia de 30 minutos que la población más rica.
- Cuando medimos las oportunidades de acceso a educación media superior, las personas más pobres tienen 113 veces menos preparatorias en 30 minutos de distancia que la gente con mayores recursos. Si medimos las oportunidades de educación básica, hay 3 veces menos escuelas en los lugares pobres que en lugares ricos.



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

- La Ley General de Asentamientos Humanos da un paso importante pero no suficiente, dado que en muchos instrumentos y mecanismos dicha ley solamente emite sugerencias. Para que la ley pueda derivar en cambios reales en la vida de las personas, se requiere un mayor esfuerzo en los instrumentos regulatorios y en los incentivos económicos para hacer que las ciudades, los privados, los individuos, tengamos incentivos para invertir, para construir y para generar ciudades más equitativas. Eso es el derecho a la ciudad.
- La gente y las personas, nos sentimos ajenos a la construcción de nuestras ciudades y eso es un indicador de que hay una crisis de planeación y una crisis democrática en la construcción de nuestras ciudades.
- Tenemos que orientar los recursos de manera estratégica a las principales necesidades de la población, eso no está ocurriendo. En México orientamos el 70% de los recursos para movilidad hacia vehículos privados y solo el 30% a los medios de movilidad colectivos que el 70% de la población necesita.

Ing. Tomás Héctor Mitre Camargo

- Tuvieron que pasar 40 años para que se reformara la Ley General de Asentamientos Humanos y Ordenamiento Territorial y aun así tenemos muchos vacíos en ella.
- Las ciudades han crecido de manera horizontal y de forma desordenada causando grandes problemas para dotar de servicios de agua, luz, drenaje y vialidades.
- Tenemos que frenar el crecimiento horizontal porque ese tipo de crecimiento no ayuda a ningún municipio y a ningún Estado.
- Se tiene una carencia muy importante de plantas de tratamiento y de zonas verdes.
- Hace falta mayor coordinación entre autoridades, pues incluso instituciones federales y dependencias estatales adquieren terrenos de bajo costo en espacios catalogados como zonas de riesgo, que, por supuesto, no son aptas para vivienda.
- Tiene que haber un diagnóstico a fondo para que verdaderamente podamos construir ciudades, estados y países resilientes.



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

M. en I. Francisco García Mier

- Uno de los principales problema del desarrollo urbano en México es que pensamos que éste se hace desde las secretarías de desarrollo urbano mediante licencias de construcción y prestación de servicios urbanísticos, pero el desarrollo urbano se hace desde todo el gobierno porque la prestación de servicios es de manera integral.
- No estamos abordando los problemas de la informalidad del suelo. La política urbana en este rubro, porque sí hay una política urbana, tristemente es la no actuación.
- No intervenimos en los asentamientos irregulares por los costos políticos. La gestión de suelo la hacen los líderes que se aprovechan de la población que vive ahí.
- Los asentamientos irregulares son las zonas de alta marginación, de rezago social, intraurbanas, con alta especulación y con una gran cantidad de suelo vacante, en donde aquí podría haber reserva territorial. La reserva territorial es la única forma de que las ciudades ya no crezcan de manera dispersa.
- Actualmente los desarrolladores saben cómo hacer la gestión de suelo, dotan agua, permisos, infraestructura, pero en los asentamientos irregulares la situación no es la misma. En Medellín existe el llamado urbanismo social. En México urge un proceso de gestión del suelo con enfoque social.
- Tenemos que recoger tres principios de ordenamiento territorial que no están en nuestra ley así de claros: 1) reconocer el valor ambiental y social del suelo; 2) la prevalencia del interés general sobre los intereses de los particulares; 3) el reparto equitativo de las cargas y los beneficios.



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

Mtro. Alberto Margules Maya

- Mientras nosotros estamos aquí, se están terminando casas en ciudades donde sus habitantes van a tener que recorrer hasta tres horas diarias para llegar a su centro de trabajo.
- De acuerdo a la empresa holandesa TomTom Traffic Index, la Zona Metropolitana del Valle de México es considerada actualmente la zona más congestionada del mundo.
- Hay una gran cantidad de políticas donde la tendencia es ya no darle preferencia al automóvil, pero en la realidad esto es totalmente falso, se siguen construyendo segundos pisos, las grandes autopistas, y simple y sencillamente la gente de menores ingresos, que es mayoría en nuestro país, es la que más sufre y la que más tiene que invertir.
- El transporte público es deficiente y de baja calidad, lo que merma considerablemente su preferencia como alternativa.
- En Ciudad Juárez con excepción del sistema RT, la flota de autobuses es aproximadamente de 1970, 1980.
- Existe un desfase creciente entre el desarrollo inmobiliario y el transporte.

D. I. Rafael Cal y Mayor Leach

- En México sigue siendo estatus, comodidad y seguridad tener un automóvil.
- Aunque se habla mucho del crecimiento de la infraestructura en los últimos años, el Banco Mundial señala que en 2010 nuestro país tenía el lugar 44 en infraestructura a nivel global, pero seis años después hemos descendido al lugar 57.
- En el área metropolitana de la Zona del Valle de México siguen habiendo demasiadas fisuras en cuanto a la integración del transporte público.



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

IV. Visión

Arq. Alejandro Puebla Gutiérrez

- La fortaleza de las regiones se da en gran medida por el complemento de los componentes de producción, el aumento de las cadenas de valor y el aprovechamiento de las características que componen las poblaciones.
- Es importante focalizar el desarrollo físico de las ciudades. La ciudad tiene la responsabilidad de decidir hacia donde debe enfocar sus baterías y crear las condiciones necesarias para invitar y organizar las inversiones.
- Mientras más poderosa sea la oferta de suelo urbano altamente atractivo menor será la importancia de la estrategia de incentivos.
- La ciudad que quisiéramos ver es un lugar con rumbo, incluyente, democrático, equilibrado, cada vez más eficiente y atractivo donde los flujos de inversión llegan de manera constante y notoria.
- El transporte y los espacios públicos se deben convertir en los elementos articuladores en el ordenamiento de su territorio.

Mtro. Jorge Andrés Macías Mora

- Un indicador básico de las ciudades que estamos construyendo es que si no existen niños jugando en las calles, quiere decir que algo está mal.
- Para lo anterior se necesitan ciudades más compactas, con mejores servicios, con buena seguridad pública, tiene que existir una mejor gestión del transporte, mejor transporte público.
- Tenemos que pelear por espacios que ahora se le otorgan a los vehículos y que deben ser para las personas.
- Hay una frase que dice “el problema de las cosas públicas es que la gente que aportamos impuestos creemos que es gratis y las autoridades piensan que son suyas”.
- Los ciudadanos como inversionistas públicos tienen la obligación de revisar el ejercicio de sus recursos y el derecho de obtener un beneficio.



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

Ing. Tomás Héctor Mitre Camargo

- Muchas de las invasiones territoriales que se presentan son por cuestiones políticas.
- En Durango tenemos un problema muy grande, pues en dicho municipio el 85% de la tierra es de carácter ejidal.
- Los grandes fraccionadores comenzaron a comprarle a los ejidatarios y a tratar de transformar. Eso les causó problemas por el carácter jurídico de esas tierras.
- En Durango no queremos que se siga extendiendo la mancha urbana de manera horizontal. El plan de desarrollo urbano tenía unos polígonos de retención que han quedado rebasados por completo.
- Queremos llegar a que una sola línea lleva a las personas de manera rápida a su trabajo.
- Estamos promoviendo la vivienda vertical particularmente en el centro de la ciudad.

M. en I. Francisco García Mier

- En materia de movilidad queremos preferenciar al peatón y dejar al último en la pirámide de las obras al automóvil. Sin embargo en las mesas de planeación no están grupos con fuertes intereses como los transportistas, los comerciantes informales, los fraccionadores irregulares, tenemos que incorporarlos a la discusión.
- Si en materia de espacio público no logramos posicionar el término de desapropiación de espacio público no vamos a lograr movilidad sustentable. Urge desapropiar las calles del automóvil, desapropiar a los que invaden las plazas, desapropiar la acera donde hicieron un escalón y una rampa para entrar a la cochera.
- En materia de densificación, si no nos hacemos a la idea que tenemos que quitar los automóviles como una normatividad de las viviendas o esperamos hasta que tengamos un buen sistema de transporte público o a que se lleven a cabo otras acciones, no vamos a poder densificar la ciudad.



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

- Se tiene que trabajar en la recuperación de volúmenes de agua. Viene un colapso muy fuerte en todas las ciudades particularmente en el tema del agua.
- Hay que pasar el atlas de riesgos a las obras de prevención de riesgos.

Mtro. Alberto Margules Maya

- Se debe ejercer lo que marca el programa de desarrollo urbano. Si determinada zona está pintada de amarillo y dice H4, se construyan cuatro niveles no 24, como ha ocurrido en algunas vialidades importantes de la Ciudad de México, y que por lo tanto el transporte público ya no puede abastecer.
- Hacer una ciudad completamente compacta sin estudios técnicos tampoco nos va a resultar. Se requiere planeación.
- La situación económica del país complica que se construyan nuevos sistemas de transporte público, pero se pueden potenciar las redes con las que ya contamos.
- En el metro en México se tiene una gran deficiencia de frecuencia que se traduce en grande volúmenes de saturación.
- La pirámide poblacional mexicana empieza a tener cada vez más, personas adultas y mayores. El transporte tiene que ser incluyente para estas personas y para personas con discapacidad. En México a veces se tienen que bajar 3 o 4 pisos de escalones para tomar el metro. Nos merecemos un transporte accesible e incluyente.

D. I. Rafael Cal y Mayor Leach

- Un artículo de *The Economist*, dice que en muchos lugares el automóvil está estacionado el 95% del tiempo. Hay ciudades en el mundo como Tokio donde hay que demostrar que uno tiene lugar para estacionarlo para que se le permita comprar un automóvil.
- En la Ciudad de México está el caso del tren suburbano que va de Buenavista a Cuautitlán, sin embargo, tristemente no ha llegado al número de pasajeros esperado a pesar de ser una línea dotada de buena infraestructura. El problema ahí es que no se conectó adecuadamente, no se le alimentó, le faltó integración.



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

- En la Ciudad de la Paz, Bolivia, una parte fundamental de su transporte público la constituye una red de siete líneas de teleférico, mientras que en México se le considera principalmente una red de transporte turístico.
- En Ciudad Juárez como en muchas ciudades del país se sigue utilizando transporte público escolar usado de Estados Unidos que no es el adecuado y tiene más de 50 años.
- Estamos acostumbrados en México a tener un transporte público donde se denigra al pasajero.

Arq. Francisco Covarrubias Gaitán

- Se debe promover la comunicación, para promover en la sociedad el uso responsable de los espacios públicos, de las viabilidades, de la movilidad.
- No podemos planear solo el transporte y no podemos planear solo el uso de suelo, tiene que ser integral.
- Hay que definir con mucha claridad los aspectos de los límites de crecimiento
- Debemos preguntarnos ¿Hacia dónde hay que crecer con los menores costos iniciales en la operación?
- La ciudad del futuro cercano, está ya con nosotros. Hay que optimizarla para que funcionen de mejor manera. Se debe hacer con participación social.



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

V. Propuestas

Arq. Alejandro Puebla Gutiérrez

- La conformación de las ciudades debe ser resultado de programas que se desprenden de una visión gubernamental considerando las fortalezas y áreas de oportunidad, así como sus condiciones físicas, sociales y culturales.
- Debemos reorientar las políticas de urbanificación hacia el transporte público.
- Se requieren estrategias que promuevan el control del crecimiento de las manchas urbanas, su densificación, una adecuada distribución de los equipamientos urbanos y de los espacios públicos y una movilidad que privilegie el transporte público.
- El cambio a una ciudad compacta beneficia la gestión y las finanzas del municipio.

Mtro. Jorge Andrés Macías Mora

- Hay una crisis de financiamiento de los servicios públicos municipales, se tiene que robustecer la hacienda municipal.
- Se requiere ajustar las cargas y beneficios, entender quién se beneficia de la inversión pública, y que estos se distribuyan de manera equitativa.
- Como un caso de estudio Bogotá logro recaudar impuestos voluntarios en el momento en que se volvió transparente.
- Se tienen que buscar mecanismos como bancos de suelo que ayuden a los desarrolladores a tener economías de escala suficientes como para poder ofrecer vivienda de interés social a buen precio, a través de una adecuada gestión.
- La gobernanza metropolitana es un gran reto, faltan instituciones que eficiente e instituyan la coordinación.



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

Ing. Tomás Héctor Mitre Camargo

- En Durango no se autorizan fraccionamientos si no se tiene la factibilidad de agua. Por ley ya no se permite perforar pozos, tenemos que dejar que se recargue el manto acuífero porque hay una escasez de agua muy fuerte. Los fraccionamientos tienen que comprar los derechos de pozos que ya existen. En base a lo que genera el pozo se autoriza el número de viviendas que realmente se pueden abastecer.
- Se van a reubicar 200 hectáreas con huertos solares para poder captar el agua que se había perdido.
- El municipio está dejando de ser paternalista, se han plantado 20 mil árboles en los que se le ha dado a las personas certificados para hacerlos responsables de su cuidado.
- En el transporte estamos haciendo campañas para dejar el vehículo usar bicicletas y campañas para que el transporte público se constituya verdaderamente como una alternativa para todos.
- Queremos reglamentar el ordenamiento territorial bajo leyes más estrictas para que exista una continuidad al trabajo.

M. en I. Francisco García Mier

- Un vicio en el sistema legal que tenemos es que existen muchas regulaciones en materia de planeación (programas de ordenamiento ecológico, territorial, atlas de riesgo, perfil de resiliencia, etc). Se trata de estudios en los que hay duplicidad y carecen de articulación, se debe hacer un plan integral.
- Ya no es muy claro que el ingeniero diga dónde hacer una presa, actualmente al ingeniero le dicen dónde va la presa y él lo hace. Hace falta mejorar la capacidad de identificar dónde hacer la infraestructura, tal y cómo se hizo muchas décadas atrás.
- El plan de desarrollo global no tiene aunque sea una hipótesis de cómo deben de funcionar los sistemas de infraestructura, de movilidad, de espacio público, de agua, de saneamiento, de protección contra inundaciones, etc.



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

- Si no hay hipótesis que nos lleven a análisis costo-beneficio y a anteproyectos, no hay carteras de proyectos que los alcaldes puedan ejecutar y eso es un gran vicio en la planeación. Hagamos planes con proyectos, con equipos multidisciplinarios.
- Hace falta que los sociólogos salgan de la universidad y se vayan con la gente a lograr los acuerdos necesarios para los proyectos.
- Los IMPLANES no están resolviendo, no son descentralizados y no tienen autonomía.

Mtro. Alberto Margules Maya

- Nuestra visión no tiene que estar en el periodo de gobierno, tiene que estar en el largo plazo. Es necesario garantizar la continuidad de los proyectos.
- Por qué no pensar en una política pública donde todas las empresas que necesiten mandos medios puedan requerir de estas personas en un radio de distancia determinado en relación a la fuente de empleo. Con una política de este tipo podríamos evitar la gran pérdida de horas hombre que tenemos actualmente, y eliminar la saturación de nuestras redes, facilitando su mantenimiento y mejora.
- Se trata de que a través de incentivos las empresas contraten a sus mandos medios en una distancia cercana a la fuente de trabajo.

D. I. Rafael Cal y Mayor Leach

- En el caso de Cd. Juárez, vemos como de 1980 al 2010, su población creció 2.3 veces, llegando a 1.3 millones habitantes. La superficie urbana creció en el mismo período 6.3 veces, llegando a casi 26 mil hectáreas.
- Se está trabajando la segunda etapa del *ViveBús* en Cd. Juárez, es importante darle conectividad con todos los sistemas de transporte.
- La gente que vive en Ecatepec y trabaja en la Ciudad de México hace más de dos horas de traslado en un solo sentido.



**Cámara Mexicana de la
Industria de la Construcción**

- Actualmente el teleférico de Ecatepec da servicio a 19 mil pasajeros diarios, debe llegar a 30-32 mil pasajeros al día. Es una inversión mixta, el 30% esta concesionado a un particular.
- No existe ningún tipo de transporte público que sea autosuficiente todos requieren de algún tipo de subsidio.
- “Una ciudad de primer mundo no es donde todos tienen auto sino donde hasta los ricos usan el transporte público”

Arq. Francisco Covarrubias Gaitán

- Felicito a los participantes, creo que hubo un esfuerzo muy importante en las exposiciones y en la integración de los documentos base. Es fundamental que se recoja lo aquí dicho y darle seguimiento a este esfuerzo.