

A quien conviene la falta de regulación de las ciudades veracruzanas

Hipólito Rodríguez

Septiembre de 2010

1. En los últimos tiempos del gobierno de Fidel Herrera se autorizaron placas a miles de taxis nuevos. Una ciudad como Minatitlán vio crecer el número de taxis con mil nuevos vehículos. En Xalapa, se afirma que el número fue aun mayor. Esto trastorna el tráfico urbano y genera impactos considerables en el medio laboral (los taxistas deben trabajar más para obtener sus ingresos, los dueños ven reducidas sus ganancias). Por supuesto, la ciudad pierde oportunidades de mejorar su sistema de transporte. Pero los funcionarios ganan con la venta de las placas. La corrupción genera impactos considerables en el ambiente urbano. La organización sectorial del gobierno contribuye a destruir el manejo integral de la ciudad. El sector 'tránsito' afecta el ambiente y el crecimiento urbano.
2. En los últimos tiempos proliferan nuevos centros comerciales. Estos se instalan sobre nuevas arterias. Destruyen el pequeño comercio en los barrios. El desempleo se desata. Las viviendas y las pequeñas tiendas que las sustentaban se abandonan. Crece el flujo migratorio. Los centros comerciales inducen áreas de crecimiento urbano, y sus propietarios se adueñan de los gobiernos municipales, a los cuales someten para dictar programas de ordenamiento urbano que facilitan la expansión de sus centros comerciales sobre áreas poco aptas para uso comercial (generan tapones a la circulación, como el caso de La Joyita, en la ciudad de Xalapa).
3. En los últimos años, los gobiernos municipales contratan con empresas privadas la gestión de los residuos sólidos. Estas empresas resuelven ubicar los sitios de depósito (rellenos sanitarios) sobre espacios que no son aptos para ese propósito. Además, los contratos bajo los cuales operan, parecieran estimular un incremento, más que un recorte, en la generación de residuos sólidos. Los estudios recientes muestran que hay poca eficiencia en el manejo de los residuos. No hay seguimiento que vaya más allá de la gestión trianual en la gestión de estos residuos. Las empresas se benefician de esta falta de continuidad. Los funcionarios disfrutan de premios por parte de las empresas para operar de esta forma. La corrupción impera. Los empleados aprovechan también la situación para realizar sus propios negocios. No se logra instaurar una política social de reciclaje, reutilización y reducción de los residuos sólidos urbanos.
4. Las empresas que embotellan agua siguen aprovechando los resquicios que les ofrecen los vacíos de gestión para apropiarse de los manantiales, mantos freáticos y cuerpos de agua. En lugar de haber gestión municipal de agua, lo que tenemos es un avance de la privatización del agua, en un proceso que exige acceder al agua a través del mercado de botellas, más que un servicio público de calidad. Las ciudades se ven llenas de camiones distribuidores de agua, y la población ve como normal que tenga que comprar el agua a un precio equivalente al de la gasolina. Las ganancias de las empresas es extraordinario:

las empresas se adueñan de manantiales pagando un precio irrisorio por su explotación.

5. El ruido impera en las ciudades. Por ejemplo, las compañías de gas recorren a lo largo de todo el día las calles con publicidad sonora que interrumpe el descanso, el trabajo, el silencio como bien común. No sólo ellas hacen ruido, pero su contribución al ruido es ostensible, pues cuentan con potentes altavoces, e inundan las calles con su propaganda. También de ese modelo son parte las motocicletas que venden tortillas y los antros que se adueñan de las principales avenidas de las ciudades. La autoridad brilla por su ausencia y deja crecer el ruido como norma.

6. La autorización de nuevas zonas habitacionales, tipo casas GEO, sobre áreas periféricas, genera una dispersión de la mancha urbana que impacta de modo negativo al espacio periurbano. Las empresas se adueñan de suelo agrícola con la complicidad del gobierno estatal, a quien premian con recursos que no pasan por mecanismos de transparencia. El gobierno de Fidel Herrera concedió predios a estas empresas a un precio que no ha sido ventilado ante la opinión pública. Negocios privados, costos ambientales públicos. La expansión urbana está dañando las áreas verdes próximas a la ciudad e incluso dentro del área urbana. Los casos de La Joyita y Zoncuantla son evidencia de este proceso de daño. En la ciudad de Veracruz, el desastre de la zona habitacional de Río Medio es producto de esta ausencia de planeación que beneficia a las constructoras.

7. El caso del libramiento de Xalapa señala los daños que genera una infraestructura sobre los cuerpos de agua y las áreas verdes próximas a la ciudad. El daño a los manantiales rompe con la autonomía de las poblaciones periurbanas en el acceso al agua, y las obliga a depender de mecanismos de acceso al agua que exigen gastos en energía y en tecnologías heterónomas (bombeo y maquinaria movida con energía eléctrica).

8. El congestionamiento de las vías de circulación urbana ha vuelto ineficientes e ineficaces a las ciudades. El costo económico, social y ambiental del crecimiento del parque vehicular es ya muy alto. La calidad de vida de los urbanitas ha experimentado un severo deterioro. El extraordinario incremento del número de vehículos particulares en los últimos años denota una falta de política de transporte colectivo de calidad para la población urbana. Las empresas automotrices pueden seguir anunciando vehículos que se desplazan sobre un espacio inexistente (calles despejadas), pero el hecho real es que la velocidad de los autos se reduce día a día y la contaminación crece de modo enfermizo. La privatización del espacio público de circulación por parte de los automovilistas ha vulnerado el estado de derecho: los dueños de coches particulares se estacionan sobre banquetas, en sitios prohibidos y en segunda fila: bloquean el tráfico y la tolerancia gubernamental se lubrica con corrupción.

9. La construcción de infraestructuras de vialidad ha privilegiado a los automovilistas (puentes, pasos a desnivel, túneles, vías dizque rápidas), pero con escaso beneficio para el conjunto de la ciudad. Muchas de esas infraestructuras fracasan porque generan embudos: se pasa de vías rápidas a vías lentas súbitamente. Las infraestructuras son de mala calidad, son costosas, y no pasan por una evaluación técnica rigurosa e independiente. Las empresas

constructoras y los funcionarios gubernamentales ganan a costa de la eficiencia urbana y del bolsillo o presupuesto público. La corrupción impera gracias a la escasa transparencia y participación ciudadana en la vigilancia del uso de los recursos públicos. No hay planeación que ordene la construcción de esas infraestructuras.

10. Mientras tanto, los desastres siguen afectando a miles de personas. La contribución de Veracruz al cambio climático, principal causa del incremento de los huracanes, no es nada desdeñable: además del aporte de la industria petrolera y petroquímica, contamos con el mayor hato ganadero del país, gran emisor de gas metano. La tasa de deforestación es de las más altas de México: no sólo se devasta a lo poco que queda de selvas húmedas, sino que también se sigue tolerando la destrucción de bosque mesófilo, manglares y áreas verdes en las mismas zonas urbanas y periurbanas. Se sigue creyendo que las plantaciones forestales pueden sustituir a los bosques nativos. La pérdida de bosques en las partes altas de las sierras, sigue impactando a las partes bajas de la planicie costera: las inundaciones constituyen ya un fenómeno recurrente, de modo que durante los últimos cuatro meses del año la principal noticia ambiental en la prensa nacional consiste en documentar el impacto de las inundaciones en las poblaciones urbanas situadas en las llanuras costeras: Veracruz, Minatitlán, Tlacotalpan, Coatzacoalcos, Tecolutla, Poza Rica, Villahermosa, Tampico. Sin embargo, es importante recordar que los desastres no son naturales, sino producto de un modelo de desarrollo que genera ganancias para algunos, con la negligente complacencia de los gobernantes.