

UN NUEVO ACUERDO PARA EL ÁREA METROPOLITANA



NUEVA ÁREA METROPOLITANA

El Área Metropolitana de Monterrey (AMM) enfrenta la crisis sanitaria provocada por el COVID-19 con debilidades estructurales que hacen a sus habitantes más vulnerables de padecer efectos negativos provocados por la pandemia en el corto y largo plazo.

Dentro de estas condiciones, se encuentran niveles muy altos de contaminación que debilitan la salud de la población y cuyo aumento en la incidencia de enfermedades respiratorias ha sido documentado¹. Los problemas de un transporte público en declive se han agudizado con la saturación provocada por la escasez de la oferta² y la falta de alternativas de movilidad no motorizada³. También ha quedado de manifiesto la ausencia de instrumentos formales que faciliten una efectiva coordinación entre autoridades para temas de impacto metropolitano⁴. Finalmente, uno de los principales déficits de la ciudad es el del espacio público: a diferencia de otras ciudades en el mundo, existen pocos espacios abiertos que faciliten condiciones de sana distancia debido a su creciente reducción⁵. Los usuarios del espacio público, además, son particularmente críticos del estado de banquetas y parques⁶.

La crisis sanitaria hace evidente, la necesidad de implementar acciones que contribuyan a resolver los problemas que se han discutido desde hace más de 2 décadas. A lo largo de este tiempo, destacan el **Sistema Metropolitano de Parques** (2006), el **Programa Estatal de Desarrollo 2030** (2012), y el **Biciplan** (2014), por mencionar algunos ejemplos de planes que no se han implementado efectivamente.

Los municipios metropolitanos y el Gobierno Estatal, no solo deben preparar la reapertura de las actividades económicas y sociales, sino trabajar en las condiciones que harán posible una ciudad en mejores condiciones para afrontar la crisis sanitaria y urbana, a partir de cambios estructurales. En el presente documento se describen una serie de **principios por un nuevo acuerdo** para la ciudad, que deberían ser la base de un gran pacto, no solo dentro del sector público sino de todos los sectores sociales interesados en iniciar una gran transformación para el Área Metropolitana de Monterrey. También se enlistan una serie de **acciones para el cambio**, basadas en el análisis y recomendaciones de especialistas que presentan pasos concretos que el estado y municipios pueden dar a corto y mediano plazo. Finalmente, se presenta una **ruta crítica** donde se delinearán una serie de pasos a seguir para impulsar los cambios.

El presente documento es el principio de una gran conversación pública que no puede esperar más; si dejamos que transcurra una nueva década sin lograr cambios estructurales, la ciudad será aún más vulnerable a fenómenos climáticos y de salud. Para evitar que esto ocurra, debemos **cambiar el modelo de ciudad**, lo cual implica abandonar la idea de hacer grandes inversiones con escaso beneficio público, tener un nuevo acuerdo social con la participación de todos los sectores y políticas públicas que lo sustenten. Además, es necesario cambiar la forma en la cual vemos al **espacio público**: debe dejar de ser relegado y convertirse en una prioridad de la inversión pública, un espacio de convivencia y una estrategia para reducir las desigualdades sociales. Esta es una invitación para que el gobernador, alcaldes, alcaldes, ciudadanas y ciudadanos veamos en esta crisis un punto de inflexión para construir un nuevo acuerdo para el Área Metropolitana de Monterrey.

PRINCIPIOS POR UN NUEVO ACUERDO



Basar las decisiones públicas en evidencia, generación y transparencia de datos.

La pandemia demuestra la necesidad de hacer políticas públicas basadas en criterios científicos y con la participación del sector social especializado, así como en la urgencia de que los gobiernos practiquen una transparencia proactiva y amplíen la oferta existente de datos confiables y oportunos.



Detener la expansión urbana del Área Metropolitana y favorecer la infraestructura de cercanía.

La desconexión social más grave no la genera el aislamiento, sino la mala planeación y regulación urbana que ha provocado que los habitantes del AMM recorran grandes distancias para obtener servicios de primera necesidad⁷. Los municipios deben trabajar en fortalecer barrios (o distritos) completos que permitan menores desplazamientos, ofrezcan opciones de vivienda adecuada y asequible, y el desarrollo de economías locales, justas y sostenibles.



Priorizar la habilitación de infraestructura de espacio público y proyectos que maximicen el beneficio social.

Frente a la disminución de recursos públicos y la crisis económica, los presupuestos deben alinearse a las prioridades que marcan la Constitución de Nuevo León y las leyes en materia urbana⁸. Municipios y estado deben aprovechar la oportunidad de fortalecer los espacios públicos de proximidad por encima de obras que privilegien el uso del automóvil o cuyos beneficios no estén debidamente acreditados, favoreciendo la protección a la seguridad peatonal y ciclista. Frente a la necesidad de cambiar comportamientos durante los siguientes meses, será clave redirigir la inversión al espacio inmediato, en especial áreas verdes y banquetas.



Orientar acciones y presupuesto público para reducir la contaminación del aire⁹ y mitigar la crisis climática.

La crisis climática hace a la ciudad muy vulnerable. Ésta debiera ser la prioridad de la asignación y ejercicio de recursos para: 1) fortalecer alternativas de movilidad no motorizada, 2) mayor inversión en el transporte público, 3) proteger y expandir las áreas naturales silvestre y protegerlas jurídicamente, así como una estricta protección de la capa vegetal silvestre, 4) coordinar las acciones intergubernamentales para reducir la contaminación del aire, y 5) reducir la huella hídrica y garantizar el abasto sustentable de agua en el estado. Municipios, estado y sector productivo pueden hacer un pacto verde que permita llevar a la práctica las acciones descritas.



Instaurar mecanismos de coordinación y generar condiciones de equidad.

La pandemia evidencia que ningún habitante del Área Metropolitana se encuentra aislado o seguro frente a una realidad compartida: lo que sucede en un municipio, afecta directamente a otros. Municipios y estado deben trabajar coordinadamente por construir un Área Metropolitana más justa, que se diseñe también atendiendo las necesidades de las poblaciones más vulnerables, con perspectiva de género y donde la provisión de servicios públicos de calidad sea un derecho garantizado para cualquier habitante.

ACCIONES PARA EL CAMBIO

A continuación, se presentan algunas acciones que deben ser un punto de inflexión para el Área Metropolitana. Es una lista que puede ampliarse y adaptarse a la realidad de cada municipio:

ACCIONES INMEDIATAS La crisis sanitaria requiere que municipios y estado se coordinen para implementar una serie de medidas, entre las que se encuentran:

- **Regulaciones para favorecer la sana distancia.**

Los municipios y estado deberán publicar las reglamentaciones que regulen el ejercicio de la actividad comercial, de eventos masivos y espacios públicos en condiciones de sana distancia. Toda regulación debe publicarse y realizarse con transparencia proactiva para generar certidumbre a toda la población.

- **Coordinar acciones para cambiar comportamientos durante los siguientes meses.**

1.) Facilitar que oficinas de gobierno y empresas implementen el trabajo a distancia, **2)** Crear horarios escalonados en grandes centros de trabajos y universidades; **3)** Coordinar servicios de transporte colectivo privado o semiprivado, pero vinculados al sistema de transporte público general, de tal forma que se construyan cadenas de viajes y que los servicios colectivos sean de última milla, **4)** Incentivar acciones que favorezcan un estilo de vida más saludable de la población entre las que se encuentran habilitación de más y mejores espacios deportivos, movilidad local y vida comunitaria.

ACCIONES EN EL MEDIANO PLAZO

Si bien algunas de las acciones implican el trabajo de varios meses, es importante que municipios y estado trabajen de manera coordinada en iniciarlas en el corto plazo:

- **Ampliar la oferta de transporte público.**

1) Duplicar la oferta de transporte público, o cuando menos al nivel de hace 4 años (5,436 unidades de transporte público)¹⁰; o incluso a los 6,500 que llegamos a tener hace 10 o 12 años. **2)** Implementar carriles exclusivos de transporte público y calles exclusivas de transporte público en horas pico, son otra forma de aumentar la oferta de transporte público y debe realizarse en coordinación con los municipios.

- **Regulación al transporte público para generar certidumbre.**

Una regulación que dé seguridad a inversiones privadas en el transporte público, de largo plazo, acompañada de superlativa transparencia, rendición de cuentas en los servicios de transporte y generación de datos que den certeza e información a los usuarios.

- **Mejorar y ampliar el espacio público.**

1) Ampliar los miles de kilómetros de banquetas que tenemos en la ciudad, **2)** Rescatar los 14 millones de metros cuadrados de espacio público que hoy se encuentran privatizados en la “modalidad de fraccionamientos cerrados”, hay que ponerlos a disposición de todos y no de unos pocos, **3)** Habilitar Zonas 30 (área urbana donde los vehículos no pueden exceder una velocidad de 30km/h), calles compartidas, espacios para todos. Donde no hay tráfico o este es muy bajo, peatones, ciclistas y otros usuarios de la vía pueden convivir sin lastimarse, ni competir por el espacio; crear zonas libres de tránsito vehicular y cero emisiones, **4)** Convertir calles en parques públicos, zonas de estar o espacios de descanso o contemplación con equipamientos esenciales: sillas o bancas, techumbres provisionales o grandes maceteros y agua; el agua puede ser sustituida o provista desde tiendas, bodegones, refresquerías o cafeterías adyacentes.

- **Ampliar el espacio natural y áreas verdes.**

1) Conectar y vincular parques, plazas, jardines y espacios naturales con respeto absoluto a cauces y medio biótico, no más depredación, 2) Hacer permeables o más permeables los grandes parques urbanos para hacerlos más atractivos y crear nuevas redes o reducir distancias para peatones y ciclistas.

- **Favorecer opciones de transporte no motorizado.**

Crear gran sistema de bicicletas públicas y servicios para medios no motorizados, integradas con el sistema metro y Ecovía y relacionada con las zonas de mayor concentración de servicios de transporte público. Facilitar viajes cortos, de forma segura en bicicleta. Subsidiar la compra de bicicletas o pagar para que quienes puedan hacerlo se trasladen de su casa al trabajo o viceversa.

- **Alinear planes y programas a Ley Estatal de Asentamientos Humanos.**

La Ley que en la práctica no ha sido implementada, permite usos de suelo mixto y mayor densidad – con proximidad y acceso – para reducir las grandes concentraciones y los viajes de largo itinerario, así como regulación que incentive el uso de espacios privados como si fueran públicos. Los municipios deberán, entre otras acciones, hacer los ajustes en su reglamentación para favorecer la densidad.

RUTA CRÍTICA

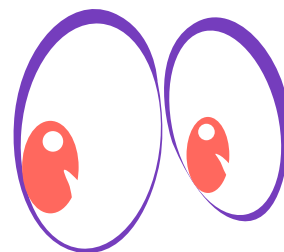
Los siguientes meses son claves para plantear y discutir los términos de un gran acuerdo que permita cambios sustanciales en el Área Metropolitana.

1



Instalar el Consejo Metropolitano y activar el Plan Metropolitano, una obligación legal que aún no se cumple. La discusión del plan debe ser pública y con una amplia participación de la comunidad.

2



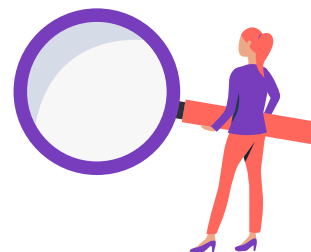
El grupo de personas que suscriben el presente documento, formado por organizaciones de la Sociedad Civil, académicas, ciudadanas y ciudadanos, dará **seguimiento a la instalación del Consejo**, invitando a las autoridades y sectores sociales a sumarse a los principios para un nuevo acuerdo.

4



En el mes de septiembre y en el marco de la semana de la movilidad, se **convocarán a Diálogos Públicos para discutir de forma más amplia las bases para un nuevo acuerdo metropolitano**, conocer y evaluar las acciones que los municipios y el estado han realizado, conocer sus planes de acción para avanzar en éstos, y enriquecerlos con la participación de especialistas, funcionarios y la sociedad civil.

3



Durante los siguientes meses, se realizará un proceso más amplio de análisis donde entre otras acciones, se hará una **evaluación sobre infraestructura pública de cercanía** (parques, plazas públicas, calles, infraestructura ciclista y banquetas), se identificarán los datos necesarios para monitorear estos temas y se generarán (y publicarán) indicadores metropolitanos.

REFERENCIAS

¹Por cada incremento de 10 microgramas en el promedio diario de partículas finas contaminantes por m³ que se esté expuesto, aumenta 1.42 % el riesgo de morir por cualquier enfermedad el día de la contaminación. En el caso de enfermedades respiratorias, se incrementó la mortalidad aguda en 3.48 % cada incremento 10 microgramos por m³ en el promedio diario. En este caso los porcentajes aumentan hasta 5.36 % para adultos mayores de 65 años y hasta 11.16 % para menores de 5. Además por cada 10 microgramos de incremento de la concentración de partículas gruesas por m³, se incrementó el número de muertes por todas las causas no externas en un 0.53% (“Mortalidad aguda asociada a partículas suspendidas finas y gruesas en habitantes de la Zona Metropolitana de Monterrey”, Martínez- Muñoz A, Hurtado Díaz M, Cruz JC, Riojas Rodríguez H en prensa en la Revista Salud Pública de México.)

²De acuerdo a la Encuesta Así Vamos 2019, 25.8 % de los ciudadanos en Nuevo León se mueven a pie o en bicicleta a su destino principal, 26.9 % lo hace en transporte público ya sea ecovía, transmetro, metro o camión y 41.8 % en transporte motorizado privado e individual ya sea en auto, taxi, moto o uber. A pesar del número de usuarios, la oferta de autobuses se contrajo cuando menos un 13% en este sexenio (<http://datos.comovamosnl.org/#/home>) y 30 % después de las restricciones aplicadas por la pandemia (de acuerdo con declaraciones del titular de la Agencia Estatal del Transporte de Nuevo León).

³De acuerdo a la Encuesta Así Vamos 2019, la mitad de la población de Nuevo León cree que las banquetas no son suficientes para llegar a su destino, 71 % cree que no permiten el desplazamiento de personas con algún tipo de discapacidad.

⁴Actualmente no existen acuerdos formales y vinculatorios que comprometan a las administraciones municipales del AMM y la estatal en soluciones en conjunto.

⁵Presentación del Dr Moisés López Cantú a la Sociedad de Urbanismo AC, del 26 de octubre de 2019, basada en cálculos propios y datos del municipio de Monterrey.

⁶Según la Encuesta Así Vamos 2019 más del 70% de la población en Nuevo León considera que las banquetas están dañadas, llenas de obstáculos y no son amplias. En esta misma encuesta se establece que el 44% de la población considera que los parques y jardines no cuentan con la infraestructura necesaria y que no son seguros para su persona y su familia.

⁷A menos de 1 km o 15 minutos caminando, 38.5 % de la población no tiene acceso a un espacio recreativo, 30 % no tiene un consultorio médico o clínica y 15% un lugar para comprar alimentos. Además, 50.4 % de la población no tiene cerca su trabajo y el 33.6% tiene que salir de su municipio para llegar a su destino principal (Encuesta Así Vamos 2019).

⁸Artículo 11 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León y la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León.

⁹De acuerdo al SIMA 50.2% de los días en 2019 estuvieron fuera del límite máximo establecido, por las normas mexicanas, en carga de partículas contaminantes, es decir la mitad del año hubo un carga excedida por ley en material contaminante que daña la salud. Es importante destacar que la norma mexicana tiene mayor tolerancia que las normas de la OMS (<http://datos.comovamosnl.org/#/home>)

¹⁰Datos disponibles en <http://datos.comovamosnl.org/>

SUSCRIBEN ESTE DOCUMENTO

Organizaciones

Camina
Cómo Vamos, Nuevo León
Distrito Tec
Ecotono Urbano
La Banqueta Se Respeta
Lab UERRE
MOVAC
Observatorio de Calidad del
Aire
Paç es ABP
PRODAN
Pueblo Bicicletero
Soluciones Estratégicas e
Innovación Sostenible
Unidos por el Huajuco

Personas

Moisés López Cantú
Javier Pérez Rolón
Nora Toscano

