



## **Criterio\* de accesibilidad y eficiencia para la ciudad contemporánea\*\***

El lunes 5 de octubre se efectuó la sesión 215 del *Capítulo Monterrey* de la *Academia Nacional de Arquitectura* en una sede alterna: el auditorio del *EGADE* del *ITESM*. En esa ocasión contamos con varios invitados por ser una sesión ampliada que arranca el mes de la ciudad. Entre ellos, el urbanista Juan A. Alayo, quién dictó la ponencia *De qué hablamos cuando hablamos de ciudad*.

La idea está orientada a provocar el debate. La referencia es el libro autobiográfico *De que hablamos cuando hablamos de correr* de Haruki Murakami, quién a su vez retoma el título del cuento *De que hablamos cuando hablamos de amor* de Raymond Carver\*\*\* escrito en 1981.

Un acierto inicial fue señalar que las palabras son importantes, con ellas articulamos el diálogo, pero en ocasiones condicionan el discurso, como en la frase *Ciudad del conocimiento*. La ciudad es el artefacto más complejo que hemos hecho los humanos: ahí vivimos, sufrimos, experimentamos. Tiene diversos ámbitos: uno físico; otro operativo o de gestión; y otro humano, con elementos de identidad e inclusión. Muchas agendas y visiones parciales.

Pero, ¿de qué no hablamos cuando hablamos de ciudad? ¿Para qué son las ciudades? ¿Cómo responden a nuestras necesidades? ¿Cuánto cuesta la ciudad? ¿Estamos invirtiendo bien en Monterrey? Estas cuestiones algo pragmáticas, enuncian lo poco que sabemos del fenómeno urbano.



ACADEMIA NACIONAL DE ARQUITECTURA  
DE LA SOCIEDAD DE ARQUITECTOS MEXICANOS, A.C.  
CAPITULO MONTERREY.

---

La ciudad tiene que proporcionar proximidad. Hay una ecuación entre densidad y mezcla de usos, dos variables fundamentales para medir como vivimos. Las ciudades son mecanismos para conectarnos físicamente, mecanismos para crear accesibilidad: ponen en contacto personas con otras personas.

El ejemplo sentimental que nos dio Juan A. Alayo fue la calle *Licenciado Poza* cerca del estadio de fútbol y la plaza elíptica, en la ciudad de Bilbao, donde todavía viven sus padres: 15 metros de ancho con edificios de hasta 6 niveles con uso comercial en planta baja. ¿Qué ofrece este modelo de ciudad compacta? Hasta 5 minutos andando tenemos acceso a 10 kilómetros de calle; en 10 minutos andando, accedemos a 33 kilómetros de calle. En el primer caso: 15,000 m<sup>2</sup> de espacio público, 200,000 metros cuadrados de construcción, 1300 viviendas, 250 locales comerciales. No hay *shopping mall* que ofrezca algo parecido. Con esto mostró el potencial que tiene la trama urbana para proporcionar accesibilidad. En contraste, la ciudad dispersa, que podemos ejemplificar con cualquier calle del Área Metropolitana de Monterrey.

Accesibilidad como concepto genérico es poder llegar a las cosas. Tenemos movilidad y accesibilidad. Hay que olvidarnos de la movilidad y concentrarlos en la accesibilidad, la proximidad, la cercanía. Esta característica es determinada por la forma física de la ciudad en el territorio, por la distribución de usos y densidades, por la trama de calles y la infraestructura del transporte público. La accesibilidad es lo que queremos: tener a mano el trabajo, bares, amigos, tiendas, es el costo que hay que pagar por materializar necesidades.

Sin embargo, hay dificultad para medirla, pues depende del tipo de persona. Es distinta para alguien de 90 años, para Juan Alayo, para mi, para ustedes. Además no es lo

---

[www.anamty.org](http://www.anamty.org)

“LA ACADEMIA SOMOS TODOS”



ACADEMIA NACIONAL DE ARQUITECTURA  
DE LA SOCIEDAD DE ARQUITECTOS MEXICANOS, A.C.  
CAPITULO MONTERREY.

---

mismo ir a comprar el pan que ir a la ópera, o el día del mes, o la hora del día en que nos desplazamos. Hay mucha variedad y no la medimos.

¿Qué necesita la gente que requiere desplazarse? Haciendo un estudio en las encuestas sobre movilidad, se pregunta por lo que se hizo. Medimos lo que ha pasado, entonces se mide de manera sesgada. No se miden las necesidades. La pregunta válida sería: ¿porqué no lo ha hecho? Los niños no entran en las estadísticas, tampoco la gente que no se desplaza, los viajes cortos se ignoran. Si no te mueves, no existes. A menudo los encargados de medir son los que planifican las estructuras de transporte público. Para ellos, la accesibilidad no se valora.

¿Qué hacemos en la ciudad? ¿Cuánto nos desplazamos? En varios países europeos la media es de unos 1000 desplazamientos por año. No se tiene el dato en México. ¿Cuánto tiempo estamos dispuestos a perder al desplazarnos? En Reino Unido, Holanda, España, se gasta un promedio de una hora al día. En Monterrey no se tiene registro, pero sabemos que no es una cifra cercana. El tiempo que tardamos tiene un costo.

¿Porqué nos desplazamos? ¿Qué hacemos en la ciudad? Los desplazamientos obligatorios son: trabajo, estudio; los medio obligatorios: compras, dentista; y los desplazamientos por ocio. El 85% de los viajes empiezan y terminan en la casa. La vivienda es el origen y el destino de los desplazamientos.

Necesitamos ciudades compactas y densas. La densidad urbana afecta el uso del auto y del transporte público. Hay que tener densidad para que funcione el transporte público. El *homo movēre* por excelencia es un hombre joven con auto, aparece constantemente en las

---

[www.anamty.org](http://www.anamty.org)

“LA ACADEMIA SOMOS TODOS”



ACADEMIA NACIONAL DE ARQUITECTURA  
DE LA SOCIEDAD DE ARQUITECTOS MEXICANOS, A.C.  
CAPITULO MONTERREY.

---

estadísticas, se le pone mucho interés y eso segrega a los demás ciudadanos. Las cosas también cambian con el dinero: el binomio dinero y auto es una historia de amor.

Cada vez con mayor frecuencia, cubrimos más distancia al desplazamos, las cosas están lejos. ¿Qué pasó? La expansión de centros comerciales se llevó por delante las pequeñas tiendas y se tiene la vivienda en la periferia. Si las cosas se dispersan en el territorio se pierde accesibilidad, hay un detrimento en la calidad de vida, mayor consumo energético de fuentes no renovables, accidentes, polución, segregación social selectiva, entre otras consecuencias.

La ciudad horizontal es la mejor herramienta para ejercer la segregación social. Un rico, ¿dónde vive? Dónde le da la gana: en un *loft* en Manhattan, en una isla. Pero, ¿dónde vive la clase media? ¿Dónde viven los que no tienen dinero? Dónde nadie quiere estar.

Si crece la densidad el uso del auto baja y el desplazamiento peatonal sube, hay una relación entre densidad y medio de transporte. ¿Cómo se desplazan en Bilbao? 64% andando, 24% en transporte público y 12% en auto. Esto es un tipo de vida urbana. No hay medición para Monterrey. ¿Cómo es posible seguir planificando nuestra ciudad si no hay información?

El modelo de ciudad condiciona el modo de transporte. En la ciudad dispersa, el transporte público no es una solución. La vivienda domina en lo urbano. En los ensanches tenemos un 70% de vivienda, es lo más denso que encontramos y los cascos históricos es lo siguiente inmediato. El siglo XX fue un desastre urbano: las densidades cayeron en picada, había un buen modelo de ciudad que se distorsionó.

Se puede usar mal la trama de la ciudad. En la ciudad clásica el espacio público es la calle, aunque la mayoría lo usa el auto. En México en lo que más se gasta es en transporte.

---

[www.anamty.org](http://www.anamty.org)

“LA ACADEMIA SOMOS TODOS”



ACADEMIA NACIONAL DE ARQUITECTURA  
DE LA SOCIEDAD DE ARQUITECTOS MEXICANOS, A.C.  
CAPITULO MONTERREY.

---

El transporte público tiene que complementar el andar. En Monterrey es muy difícil encontrar la calle.

¿Hay un problema de movilidad en Monterrey? Si, a raíz de un problema de estructura urbana, no se puede resolver la accesibilidad con la estructura actual de dispersión con baja densidad. La sugerencia que propone Alayo es una estructura *polinuclear* y frenar la expansión de mancha de aceite, pues ya existen en la periferia zonas insostenibles, sin futuro. Y esperar resultados en los próximos 50 años.

La esencia urbana es la gente, la oportunidad de encuentro es fundamental. No es lo mismo ciudad que territorio urbanizado. Una ciudad que no tiene un 50% de movilidad andando tiene problemas. El espacio público es la calle contenida con 15 metros de anchura en promedio. Olvidémonos del gran corredor.

¿Quiénes influyen más en la forma de la ciudad? Increíblemente, los marcos fiscales y el *INFONAVIT*. ¿Que hay que hacer? Atravesamos un momento histórico en Monterrey, hay un cambio importante que podemos aprovechar. ¿Monterrey está sobre diagnosticado? No, necesitamos aprender a conocer la ciudad, buscar consenso al largo plazo, planificar el transporte público, cambiar de nombre a los departamentos de gobierno involucrados. Seguir hablando y estudiando. Necesitamos inteligencia sobre la ciudad: volver un paso atrás, sentar criterios antes que parámetros.

Para empezar pensemos en elaborar criterios de accesibilidad y eficiencia. Si una ciudad no ofrece buena accesibilidad es muy difícil que genere equidad, inclusión y oportunidad. Y los costos sociales y económicos de una ciudad que no genere estas condiciones, no nos los podemos permitir.

---

[www.anamty.org](http://www.anamty.org)

“LA ACADEMIA SOMOS TODOS”



ACADEMIA NACIONAL DE ARQUITECTURA  
DE LA SOCIEDAD DE ARQUITECTOS MEXICANOS, A.C.  
CAPITULO MONTERREY.

---

Con ánimo de seguir el debate les comento que estuve en días pasados en la ciudad de Morelia como asistente al Festival Internacional de Cine. No me subí a un auto en cuatro días, lo que me llevó a reflexionar sobre lo dispersa que es Monterrey y el privilegio que le hemos otorgado al auto. Todo lo que necesité estaba a mano: el cine, el teatro, la plaza, la catedral, el hotel, el restaurante, los bares, el banco, el super, lo más alejado fue la central de autobuses o el aeropuerto.

Para cerrar, me gustaría enfatizar que el ponente aunque tiene un diagnóstico sobre Monterrey, cuenta con un *background* conformado por estudios de ciudades muy distintas a la nuestra. Hay una verdadera urgencia de estudios profundos sobre Monterrey, su evolución y sus diferentes lecturas. Sigo envidiando a escritores, sociólogos, artistas, geógrafos que conocen la ciudad en que viven y nos proporcionan una apertura de miras. Hoy ser urbanista es olvidar el posicionamiento personal y con sensibilidad acercarse a las necesidades del otro.

En la segunda parte de la sesión se llevó a cabo el tercer *Foro Momento Metropolitano* con la participación de líderes de proyectos a gran escala que se están desarrollando en la ciudad: el Ing. Federico Garza Santos de *Desarrollos Delta*, el Ing. Enrique Garza Treviño de *Grupo GP Vivienda*, el Lic. Jorge Eduardo Ramirez de *Citelis* y el ponente Juan A. Alayo. Como moderador el Académico Emérito Arq. Fernando López, quien comentó que se celebraba el *Día Mundial del Hábitat*, como cada primer lunes de octubre y enunció fragmentos del mensaje del secretario general de la *ONU*: Ban Ki-Moon con el título *Espacio público para todos*.

---

[www.anamty.org](http://www.anamty.org)

“LA ACADEMIA SOMOS TODOS”



ACADEMIA NACIONAL DE ARQUITECTURA  
DE LA SOCIEDAD DE ARQUITECTOS MEXICANOS, A.C.  
CAPITULO MONTERREY.

---

Tuvimos dos rondas de participación y una sesión de preguntas del público, con la participación del Arq. Oscar Bulnes, el Lic. Luis David Ortiz, la Arq. Alicia Guajardo, el Arq. Rodrigo Velarde y el Arq. Guillermo Cortes Melo, quienes manifestaron sus inquietudes a los participantes en los temas de ciudades sustentables, desarrollo demográfico, un sistema sano de planeación de calles, la reglamentación urbana y el alto costo de la tierra en el centro de Monterrey.

**Penélope Montes**

Monterrey, Nuevo León, lunes 2 de noviembre de 2015, 17:37 horas

- \* Criterio, Del lat. tardío *criterium*, y este del gr. κριτήριον *kritérion*, der. de κρίνειν *krínein* 'juzgar'. 1. m. Norma para conocer la verdad. 2. m. Juicio o discernimiento.
- \*\* Crónica de la sesión 215: ***De que hablamos cuando hablamos de ciudad***, ponencia dictada por Juan A. Alayo.
- \*\*\* Raymond Cleve Carver, Jr. nació un 25 de mayo de 1938 en Oregon y muere el 2 de agosto de 1988 en Washington de cáncer de pulmón. Escritor estadounidense.
- 

[www.anamty.org](http://www.anamty.org)

“LA ACADEMIA SOMOS TODOS”