

# CIUDADES SUSTENTABLES, CIUDADES DE PROXIMIDAD

ARTURO VELÁZQUEZ RUIZ

Facultad de Arquitectura - Xalapa de la Universidad Veracruzana

En el año 2015 se publicaron los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) que destacan la importancia de la accesibilidad y el derecho de las personas a habitar en ciudades sostenibles. En particular el Objetivo 11 establece: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad (ONU, 2015, s. p.).

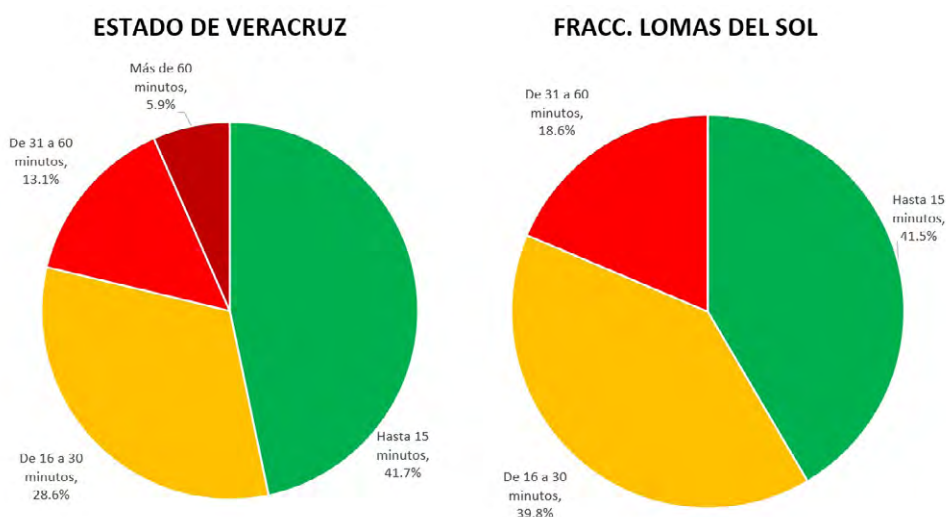
En este sentido, se ha indagado por múltiples autores en que forma las ciudades pueden lograr dicho objetivo. Carlos Moreno, asesor del ayuntamiento de París y autor del concepto de la *Ciudad de los 15 minutos*, menciona que para asegurar la plenitud de quienes viven en la ciudad se debe propiciar la *proximidad* de aquellos satisfactores básicos con los que las personas tienen una relación directa, es decir los espacios o servicios requeridos en su día a día. Se busca de esta manera que las personas tengan dichos satisfactores a una distancia máxima de 15 minutos a pie, de ahí su nombre (Moreno, 2020).

Los satisfactores básicos se convierten en atractores, es decir en sitios a los que la gente acude en su día a día. Por ejemplo: equipamiento educativo (primarias y jardines de niños), recreativo (parques, jardines y áreas de juegos infantiles), deportivo (canchas y unidades deportivas) y comercios (tiendas de abarrotes, carnicerías, tortillerías, panaderías, farmacias y cajeros automáticos). Además, podría haber oportunidades de incluir áreas verdes dentro de dichos equipamientos, no solo los recreativos que serían los más obvios, sino en los educativos, deportivos e incluso en los comercios, esta *renaturalización* urbana, es decir la inclusión de elementos naturales idealmente de biodiversidad local en la ciudad, ayudaría además en la resignificación de estos espacios.

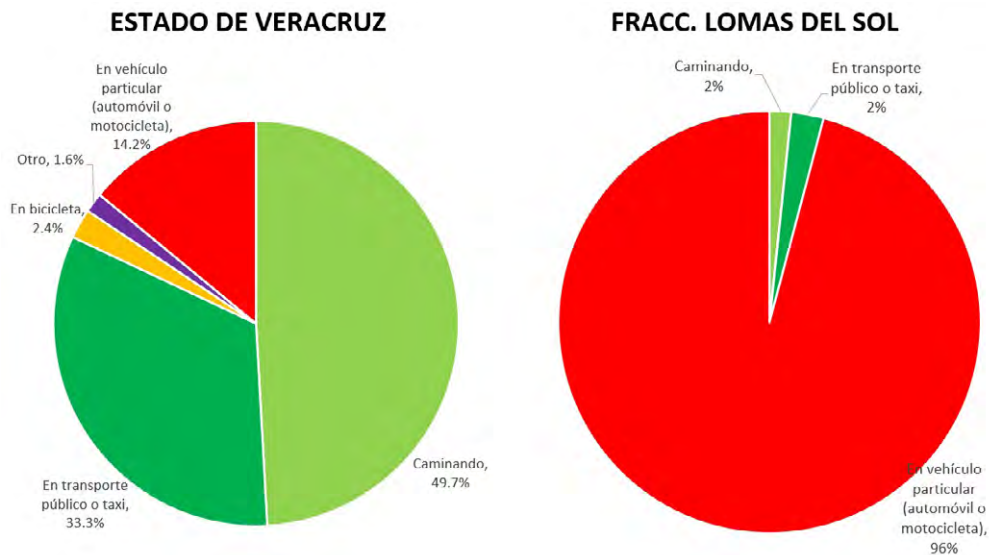
Por supuesto las ciudades tradicionalmente presentan dicha mezcla de usos del espacio urbano, no obstante, hoy en día en México se están generando nuevas formas de organización espacial que impiden contar con estos atractores en proximidad adecuada para el peatón. Por ejemplo, hemos experimentado el surgimiento de numerosos fraccionamientos cerrados en donde únicamente existen viviendas y en muchas ocasiones no permiten en su interior la existencia de áreas comerciales o equipamientos.

Esta falta de proximidad a atractores obliga a realizar desplazamientos considerables, pues los ciudadanos resultan forzados a moverse dentro de la ciudad para encontrarlos en nodos importantes (por ejemplo, los centros comerciales). De esta forma no sólo se impacta el bienestar, sino además se generan nuevos viajes que de otra forma no existirían y se propicia el uso del automóvil, con las consecuentes emisiones de gases de efecto invernadero, al tratarse generalmente de desplazamientos de mayor distancia, contribuyendo así al agobio urbano que genera la congestión vehicular y al cambio climático global.

Esto puede ejemplificarse si comparamos los tiempos de desplazamiento y modos de viaje promedio del estado de Veracruz, obtenido con datos de la Encuesta Intercensal 2015 (INEGI, 2015) y de un fraccionamiento habitacional de nueva creación en la Zona Metropolitana de Veracruz llamado *Lomas del Sol* cuyos datos fueron obtenidos mediante una encuesta aplicada en el año 2020 en 48 viviendas del desarrollo (aproximadamente 5% de las viviendas habitadas; Figs. 1 y 2).



**FIGURA 1.** Comparativa de tiempo promedio diario de traslado en los viajes realizados en el estado de Veracruz y el fraccionamiento Lomas del Sol. Fuente: Elaboración propia con base a datos del INEGI (2015) para el caso del promedio estatal.



**FIGURA 2.** Comparativa de modo de viaje en los traslados realizados en el estado de Veracruz y el fraccionamiento Lomas del Sol. Fuente: Elaboración propia con base a datos del INEGI (2015) para el caso del promedio estatal.

Como se observa, el número de viajes de hasta 15 minutos es menor en el fraccionamiento analizado en comparación con el promedio estatal, por el contrario, el porcentaje de viajes de 16 a 30 minutos es mayor. Asimismo, se ha incrementado el número de viajes realizados en auto particular y disminuido el número de viajes a pie.

Por ello, es importante que al planear los nuevos desarrollos habitacionales o bien mejorar los ya existentes pensando siempre en la disponibilidad de los atractores básicos para promover que los ciudadanos caminen en forma espontánea y natural hacia ellos, utilice menos el auto o el transporte motorizado y por tanto disminuya la congestión y las emisiones de gases de efecto invernadero. Además, convendrá impulsar el que las normativas establecidas a nivel estatal y municipal sean ajustadas para propiciar esta idea de proximidad urbanística en asociación a un concepto de ciudad renaturalizada.

## REFERENCIAS

- INEGI. (2015). *Principales resultados de la Encuesta Intercensal 2015*. Aguascalientes: INEGI.
- Moreno, C. (2020). *Ciudades saludables y sostenibles: La ciudad de los 15 minutos*. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=I6ilVtNzYhE>
- Organización de las Naciones Unidas. (2015). *Objetivos de Desarrollo Sostenible: 17 objetivos para transformar nuestro mundo*. Recuperado de: <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

## RESEÑA DE LA AUTORA Y LOS AUTORES



**Arturo Velázquez** Arquitecto por la Universidad Veracruzana (UV) graduado en 2004 con mención honorífica por su tesis 'Revitalización Urbana del Barrio de Xallitic en Xalapa'. Maestro en Ciencias en Planeación Urbana por la Oxford Brookes University del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte (2006) de donde también fue graduado con honores por su tesis 'Los sistemas de autobuses rápidos y la compactación urbana'. En 2021 concluyó el

Doctorado en Arquitectura y Urbanismo en la UV, graduado con Mención Honorífica por su tesis 'Modificaciones a la estructura urbana de las ciudades mexicanas y sus posibles impactos en la escala humana y la movilidad. Periodo 2000-2015'.

Ha desempeñado diversos cargos en la administración pública y sector privado y es, desde el año 2006, profesor de la Facultad de Arquitectura Xalapa de la Universidad Veracruzana impartiendo principalmente las materias de la Academia de Urbanismo. Sus intereses de investigación incluyen la relación del transporte y la ciudad, la ciudad fragmentada y sus implicaciones para la movilidad sustentable. Dentro de estos temas, ha publicado numerosos artículos en revistas arbitradas e indexadas y capítulos de libro.

Correo electrónico: [arvelazquez@uv.mx](mailto:arvelazquez@uv.mx)