

CLAVE: INF-03

**PROGRAMA Y PROPUESTA DE PROYECTOS:
“UNA NUEVA CONVIVENCIA URBANA”**

1. PROBLEMÁTICA, ENFOQUE, JUSTIFICACIÓN.

Una sociedad y ciudad que busca desarrollarse de manera integral con base en el conocimiento, debe de buscar en todo lo posible y de manera prioritaria que el desarrollo económico, social y cultural; así como las mejoras en las condiciones de vida de la población, tiendan a democratizarse, es decir, que vayan siendo accesibles a todos los segmentos socio-económicos, y se pueda generar la motivación, la esperanza, de que existe una sociedad y ciudad justa, en la que todos a través de su esfuerzo personal y colectivo, tienen acceso a la movilidad económica y social. Lo anterior resulta en un elemento fundamental para que los proyectos de sociedad y ciudades del conocimiento, tengan viabilidad, mejor calidad y velocidad de implementación, y por lo tanto resultados en el corto, mediano y largo plazo.

De hecho, podremos decir que una sociedad o ciudad que apuesta a su desarrollo a través del conocimiento, y cuyas estrategias y programas solamente benefician a muy pocos (generalmente el riesgo es que se beneficie sobretodo a los estratos socio-económicos medio-alto y alto), no tendría viabilidad en el mediano y largo plazo, ya que la exclusión económica y social, tenderá a generar condiciones sociales graves, a través de la inseguridad, violencia, proliferación de entornos sucios, contaminados, etc. que harán que finalmente las personas talentosas, creativas, innovadoras, emprendedoras, prefieran migrar a otras ciudades. Por lo que las políticas públicas, programas, infraestructuras, inversiones, y demás acciones que permitan tener una sociedad y ciudad más incluyente, que tenga un mejor entorno de convivencia urbana, deben de considerarse de alta prioridad.

Las características formales del espacio urbano hablan de la organización, los valores y las aspiraciones de la sociedad que lo crea y lo habita. En cuanto la Zona Metropolitana de Monterrey, se debe de evitar en lo posible que se vayan generando, e incrementando, condiciones de segregación y desigualdad, pues en las últimas décadas se han construido espacios de alta calidad como Valle Oriente o el Parque Fundidora, pero también los barrios habitacionales de casas minúsculas en Apodaca y Escobedo, con graves carencias de infraestructura y equipamiento, que generan condiciones que van afectando la inclusión social de importantes sectores de la población. Referente a esto el C.P. Othón Ruiz Montemayor, Presidente Ejecutivo y Director



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

General de la Corporación de Proyectos Estratégicos de NL, comentó, en una entrevista realizada con actores claves, para la elaboración del Plan Maestro para la 2ª Fase de MCIC, que “...debe comentarse las graves consecuencias que están provocando los mega desarrollos de vivienda de interés social”[◇].

El espacio público urbano es el territorio de encuentro de los diversos actores de la sociedad. En la actualidad, salvo algunos grandes espacios ubicados en el centro de Monterrey^a, los espacios abiertos de parques y plazas se han descuidado, ya que las identidades colectivas encuentran cada vez menos en la ciudad su escenario constitutivo. La ciudad ha crecido en función del uso del automóvil y las calles son cada vez más anchas y las banquetas más angostas. Entre el 2005 y el 2005, el espacio usado por vialidades ha aumentado en un 14.7%, mientras en este mismo periodo la población del AMM solamente creció en un 10.9%.

La consecuencia sobre el paisaje urbano son avenidas comerciales, como Lázaro Cárdenas, Gonzalitos, Leones, en donde es muy difícil caminar debido a que la banqueta ha sido desplazada por estacionamientos de locales comerciales. Por lo anterior, no es conveniente dar escasa importancia a las necesidades de la escala humana y seguir creciendo como una ciudad que va dando prioridad al automóvil en contra del peatón. Lo que era un espacio público de convivencia social se ha destinado al espacio de circulación para automovilistas que generalmente viajan solos. **De no cambiar este modelo, el espacio comunitario se irá reduciendo cada vez más en tamaño y significado, condenando al ciudadano al aislamiento, anonimato y la soledad, al no disponer de un lugar de encuentro e intercambio social.**

La ZMM no sólo ha crecido de forma que concentra la mayor parte de los servicios y la población del estado, también ha crecido de manera dispersa y horizontal. Hoy en día, la metrópoli se sigue construyendo mayoritariamente de manera desordenada, desintegrada, respondiendo preferentemente a las presiones de construcción de viviendas en serie, sin tomar en consideración las necesidades de sus habitantes, actuales y futuros. La mancha urbana se extiende en la actualidad sobre un territorio de 60,279.65 hectáreas¹. Desde el año 2000, creció en 3,703 hectáreas^b, es decir 617 hectáreas anuales en

[◇] Recopilación de testimoniales de las entrevistas llevadas a cabo a expertos internacionales y actores claves del Estado de Nuevo León para la elaboración del Plan Maestro de la 2ª Fase de Monterrey, Ciudad Internacional del Conocimiento (MCIC) (Abril-Junio 2008)

^a Paradójicamente este municipio ha perdido habitantes en los últimos 20 años, por lo cual estos equipamientos son accesibles a muy pocos habitantes del AMM.

^b En el año 2000, la superficie urbanizada era de 57,243 has.

promedio. De seguir este ritmo, en el 2030 la ZMM vería una nueva superficie del tamaño del municipio de Monterrey agregada a su territorio.

De acuerdo con la Diputada Carlota Vargas, Presidenta de la Comisión de Desarrollo Urbano del Congreso de NL., en el marco de la entrevista a actores relevantes para la 2ª Fase del Plan Maestro de MCIC asegura que es “...necesario hacer más esfuerzos para un desarrollo urbano ordenado, sustentable, que mejore la calidad de vida de la mayoría de la gente...estamos creando “guetos” para mucha gente...está afectando gravemente la especulación en la tierra, el acaparamiento de la tierra...no hay una política de desarrollo urbano adecuada...es muy condescendiente para con los desarrolladores...”^d.

Cuando se habla de extensión de una metrópoli, es importante estudiar la densidad bruta de población^c. Este indicador es muy útil cuando se analiza el funcionamiento de una ciudad. Refleja la intensidad de uso y aprovechamiento del suelo urbano. Las teorías actuales del urbanismo^d relacionan las altas densidades con mayor sustentabilidad, mayores niveles de cohesión social, ahorros en costos de operación e introducción de infraestructuras.

Desde los años 1970s, la densidad de la ZMM ha ido en constante disminución. Entre 1990 y el año 2000 el área urbana creció más del 100% mientras la población solo aumentó un 26%. Entre el 2000 y el 2005, la superficie urbanizada creció un 6.5%, mientras la población creció en un 10.9%. Parecería que el desarrollo urbano en el AMM está aprovechando mejor el espacio ya urbanizado. Sin embargo, no se puede omitir el crecimiento de los municipios periféricos del AMM, escenarios de un desarrollo exponencial en los últimos 5 años. Estos municipios si se suman al AMM aumentan la superficie urbanizada y contribuyen a conformar una metrópoli sumamente dispersa.

De acuerdo con los datos del censo de población 2005, la densidad bruta de población en el AMM es de 59.7 habitantes por hectárea urbanizada^e. La densidad bruta para el año 2000 era de 56.66 hab/ha. Se constata una ligera densificación del área urbanizada entre ambas fechas. Sin embargo sigue siendo una densidad baja. **A manera de comparación, en el 2006 Barcelona tenía una densidad de población de 158.81 hab/ha². Otras ciudades del Conocimiento**

^c Se refiere a la cantidad de habitantes entre la superficie total urbanizada, en Hectáreas.

^d Nuevo Urbanismo, Smart Growth, Transit Oriented Development.

^e Si calculamos la densidad contando solamente el área de manzanas, la densidad aumenta a 72.9 hab/ha.



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

sufren de este mismo problema, y lo han encarado frontalmente en sus planes estratégicos. Podemos citar específicamente a Melbourne (14.9 hab/ha) y a Montreal (33.8hab/ha). Barcelona, a pesar de no enfrentar problemas serios, está reaccionando también en contra de una incipiente tendencia de suburbanización. Este fenómeno acarrea una serie de problemas comunes en todas estas urbes:

- La introducción de los servicios es más costosa hacia periferias, debido a la necesidad de prolongar las redes.
- Las mayores distancias de viaje, incrementan el tiempo de transporte y las pérdidas de horas/hombre, complicando y encareciendo la movilidad de las personas; y por lo tanto la propia competitividad y productividad de las ciudades.
- El cambio de uso del suelo, para convertirlo a urbano, redundando en la pérdida de los servicios ambientales de los ecosistemas.
- Debido al costo del suelo urbano y al hecho de que predomina la vivienda unifamiliar, los lotes tienden a ser de dimensiones reducidas. En el AMM el 60.84% (493,851 predios) se encuentra en el rango de superficie de 100 a 200 m². El 80% de los predios ocupa el 30% del espacio urbano.

En el marco de las entrevistas realizadas a actores relevantes para la elaboración de la 2ª Fase del Plan Maestro de MCIC; el Lic. David Ortiz Salinas, Presidente Ejecutivo de la Agencia para el Desarrollo Urbano de NL. explicó que “...el crecimiento acelerado de la vivienda (de interés social) está rebasando al desarrollo urbano y creación de infraestructura...de 18 mil viviendas anuales en NL se ha pasado a 50 mil...es positivo desde el punto de vista de que se ofrece vivienda económica y a crédito accesible a largo plazo a gente que antes no tenía opción o tenía la opción de terrenos irregulares y sin infraestructura mínima...los grandes desarrollos de vivienda de interés social te dejan el problema de la falta de equipamiento suficiente...lo caro de la tierra en la ZMM...la especulación...está provocando que cada vez se alejen más de la ciudad los nuevos desarrollos...con las consecuencias en pérdida de tiempo en traslado de la gente a sus lugares de trabajo...”[◊].

Los lotes de mayor tamaño (desde el doble hasta el cuádruple de la superficie de los lotes predominantes) se encuentran en San Pedro, en San Jerónimo y en Contry, en Monterrey. La ciudad se encuentra polarizada en sectores muy definidos de acuerdo a su origen. Se habla de la existencia de una “media luna” de vivienda obrera, desde García, el Norte del Municipio de Monterrey, pasando por San Nicolás de los Garza, hasta Guadalupe. Esta “media luna” de vivienda fue inicialmente dirigida a los obreros y los empleados y el único

polo que sale de ella es la vivienda de interés social que se encuentra en el Municipio de Santa Catarina. Una ciudad así de dividida, acentúa la marginación y desigualdad social y evita que todos los grupos tengan acceso a adecuados espacios recreativos, parques y jardines, y puedan convivir armónicamente. Por otra parte a pesar de la relativa descentralización de población y de algunas actividades económicas en municipios periféricos, se siguen especializando ciertos sectores de nuestra metrópoli, resultante de la planeación funcionalista que hasta hoy en día sigue predominando en los municipios de la ZMM.

Subsisten muchos espacios intersticiales en el tejido de la metrópoli, baldíos grandes o pequeños (aproximadamente el 18% de la superficie del AMM), producto de la especulación inmobiliaria que encarece el suelo en prácticamente todos los municipios. Esta especulación rampante tiene consecuencias muy desfavorables para el desarrollo y competitividad del AMM, por lo que se debería plantear una iniciativa que desincentive fuertemente la especulación (incrementando considerablemente el impuesto predial en predios existentes en zonas susceptibles de desarrollo, y que no corresponden a una reserva justificable) e incentive el adecuado desarrollo de las reservas territoriales.

La especulación inmobiliaria provoca el encarecimiento de propiedades tanto para la venta, como para la renta. Por ejemplo, en San Pedro Garza García en los últimos años, ha aumentado hasta en 80% la oferta de viviendas para renta y a partir de 1998, se observó la dolarización de las rentas en ese sector de la ciudad. La dolarización del mercado ha afectado otros sectores de la ciudad, encareciendo las rentas y afectando la competitividad y costo de vida de la ZMM.

Para el año 2006 en el estudio comparativo inmobiliario de oficinas en el mundo elaborado por Cushman & Wakefield³, se menciona a Monterrey con un costo de renta de oficina de US\$256 m2 anual, mientras que en otras ciudades del mundo como San José (US\$368 m2 anual), Melbourne (US\$302 m2 anual), Barcelona (US\$381 m2 anual), Manchester (US\$473 m2 anual) el costo es más elevado, a excepción de Montreal (US\$142 m2 anual) con un costo menor. En Barcelona en el 2006, se podía encontrar oficinas en renta desde 12.6 euros el metro cuadrado⁴ hasta 26 euros, es decir aproximadamente entre \$200 y \$450/m2. En Montreal se cotizaba el m2 entre \$US8 y \$US15 el metro cuadrado⁵, es decir entre \$90 y 160/m2. En San Pedro Garza García, municipio donde se localizan muchos corporativos y oficinas, los precios van desde \$160/m2, hasta los \$350 pesos el metro cuadrado. Por lo mismo, podemos concluir que en la ZMM los precios inmobiliarios para oficinas



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

están en niveles similares a los precios observados en otras ciudades del Conocimiento de países desarrollados, lo cual le resta competitividad a la metrópoli. Las razones estriban en el reducido número de opciones para corporativos, en el precio tan alto de la tierra por efecto de la especulación y falta de infraestructura, así como en las altas restricciones de densificación y en la escasa competencia entre desarrolladores, que en ciudades de los Estados Unidos disminuyen los costos de edificación.

Lo anterior representa una amenaza para el desarrollo inmobiliario del sector que debe de atender el hospedaje del perfil de actividades productivas ligadas a sectores del conocimiento, el cual no está siendo capaz de ofertar oficinas de calidad a precios competitivos en el mercado en términos internacionales. **El importante desarrollo de edificios de oficinas ocurrido en los últimos años deberá traer como consecuencia una mayor competencia y una baja en el precio de renta, de no ocurrir lo anterior, Monterrey perderá competitividad en el plano nacional e internacional.**

Barcelona en la actualidad enfrenta retos similares que pueden ser un serio inhibidor de su crecimiento⁶. **Los casos exitosos de ciudades del conocimiento enfatizan todos sobre la necesidad de garantizar un mercado de vivienda y de oficinas con precios accesibles, como elemento para atraer personas calificadas a radicar en la localidad. En la ZMM esto es un factor que deben de tomarse en consideración.**

En cuanto a la oferta inmobiliaria de renta de oficinas, la Zona Centro de Monterrey presenta un rezago en cuanto al tipo de corporativos que puede ofertar. En esta zona se concentra el 33% del inventario total de la ciudad (2004), sin embargo, los inmuebles aquí localizados son antiguos y en comparación con los grandes corporativos de la zona Valle Oriente presentan una desventaja para clientes de oficinas de tipo A+ o “inteligentes”. Esto representa una desventaja, pues el desarrollo de nuevas oficinas y corporativos tenderá a situarse fuera del centro metropolitano, el cual, por ende, seguirá perdiendo vitalidad económica.

La zonificación es la operación que se realiza sobre un plano urbano para asignar a cada función e individuo su lugar adecuado. Generalmente se le ha utilizado más como una ley inamovible que como una herramienta útil, pero necesariamente actualizable y cambiante. Por lo mismo, se requiere de un cambio de paradigmas en las formas de llevar a cabo la planificación urbana. Se trata de romper con la tradición funcionalista, que normaba el crecimiento en base a usos de suelo y división estricta de actividades en distritos separados, hacia un nuevo tipo de planeación más flexible, que trate de volver a la concepción



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

original de las ciudades, orgánicas y de convivencia. Desde finales de los años 1960, Jane Jacobs promueve el regreso a estas ideas. La coexistencia de actividades tan diversas como viviendas, comercios, industrias (limpias), recreación, genera mayores beneficios a la comunidad, fomenta la interacción, y es esencial para los procesos creativos y de innovación.

Por lo mismo, se debe de buscar un cambio radical en la forma de planear la ciudad, que se oriente al desarrollo de proyectos estratégicos, enfocados a necesidades concretas y reales de distritos, más que a modelos abstractos que probaron su ineficiencia en el pasado. Las reservas territoriales se ubican cada día más alejadas de las zonas con servicios escolares y de salud y de las zonas laborales, por lo que se tiende a repetir en el futuro el esquema de “ciudades dormitorio” que prevalece en la Ciudad de México. La Diputada Carlota Vargas en la entrevista realizada para la 2ª Fase de MCIC, también comentó que “hay Presidentes municipales que ya no quieren en la zona conurbada ser ciudades dormitorio (con los grandes desarrollos de vivienda de interés social), en parte porque no cuentan con los recursos económicos para hacer frente a las enormes inversiones y gastos que representa proporcionarles servicios a tanta vivienda y personas...la inseguridad se ha incrementado, se ha disminuido la calidad de vida...”⁶.

Este tipo de vivienda favorece la desintegración familiar y social, puesto que no propicia la convivencia continua de los miembros de la familia y la comunidad. Se busca una intensificación de los usos del suelo. Se trata también de fijarse límites al crecimiento, hasta que se haya podido intensificar el uso de todas las áreas ya urbanizadas, y de ir dando prioridad a la regeneración y re-densificación (con la infraestructura adecuada, incluyendo áreas verdes) de zonas que han perdido movimiento y valor, por la evolución propia de actividades económicas, crecimiento de la ciudad, y el propio envejecimiento de construcciones e infraestructuras. **En este sentido, los proyectos estratégicos más eficaces y realistas deberían ir asociados a una determinación clara sobre la proporción de espacio urbano "consolidado" susceptible de reutilización para albergar los nuevos crecimientos, productivos y residenciales sobre todo.**

Además de adoptar esta planificación retroactiva, es urgente la creación y la restauración de comunidades o barrios con mezcla de usos, que permitan a sus habitantes o usuarios caminar de un punto a otro cómodamente y con seguridad. La mezcla de usos debe de ir enfocada a que convivan empleos y viviendas en proximidad, así como cercanía a escuelas, comercios y actividades recreativas que puedan convivir con zonas habitacionales y de trabajo, respecto a esto en una entrevista realizada para la elaboración del Plan Maestro, 2ª Fase MCIC, El Lic. Fernando Margain, Presidente Municipal



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

de San Pedro, Comentó que “...se está modificando el reglamento, el plan de desarrollo urbano municipal...que permita en ciertas zonas que se justifique un uso mixto...pero siempre cuidando las zonas verdes...los árboles”⁶.

No se trata de dejar de desarrollar la ciudad, sino desarrollarla de manera diferente, más integral, tomando en cuenta la necesidad de reducir la huella ecológica de la ciudad, y de mejorar la movilidad de las personas, con beneficio a su productividad, estado de ánimo, y al medio ambiente al generar también menos emisiones de CO2 a la atmósfera. Se trata de crear comunidades compactas y que fomenten la convivencia, lo cual es una pieza clave de la innovación y de ambiente que se busca promover en un proyecto de Ciudad del Conocimiento. **En efecto, si se crean ambientes propicios a la convivencia y al aprendizaje, con calidad de vida, la sociedad en su conjunto transitará hacia el estado del Conocimiento deseado. Las ciudades del Conocimiento más exitosas orientan sus estrategias hacia la consecución de este objetivo fundamental. Esto se pudo constatar en Barcelona, en el caso concreto del distrito 22@. Pero también en el caso de Melbourne y de Montreal, ciudades que no están inmersas en un ambiente europeo, sino un modelo más cercano al nuestro.**

Todo lo anterior debe de acompañarse de una modernización del actual marco normativo urbano metropolitano con enfoques que ya han sido seriamente tratados en otras metrópolis del mundo y que con éxito han logrado desarrollarse, considerando disciplinas como la ecología, la economía, la sociología y, sobre todo, la planeación estratégica (Ver Anexo: recomendaciones de modificación a la Ley de Desarrollo Urbano)

Todo lo anterior representa un serio reto para el futuro de la ZMM, para poder armonizar las condiciones de vida de los habitantes y buscar esquemas de desarrollo urbano que favorezcan un desarrollo más equitativo y competitivo.

2. OBJETIVO GENERAL

Garantizar el acceso de todos los habitantes del AMM a una vida digna: a barrios mixtos, bien equipados, con espacios de esparcimiento y convivencia, en proximidad a su lugar de trabajo o educación. Reinventar a la ciudad mediante políticas urbanas innovadoras, humanas y competitivas. El Arq. Abel Guerra, Coordinador de Proyectos Estratégicos de Desarrollo Urbano de NL., en una entrevista con actores claves para la elaboración de la



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

2ª Fase del Plan Maestro de MCIC, mencionó que “...necesario impulsar nuevos centros de desarrollo urbano integral, zonas, dentro de la ciudad... y para ello, hacer ajustes en el ordenamiento (uso de suelo, plan de desarrollo urbano municipal y reglamento)...”

3. PRINCIPALES COMPONENTES DE LA PROPUESTA: RUTA DE IMPLEMENTACIÓN

1. PROGRAMA: FOMENTO A LAS SUBCENTROS URBANOS INTEGRALES

1.1. PROYECTO: CREACIÓN DE SUBCENTROS URBANOS INTEGRALES EN CADA MUNICIPIO DE LA ZMM.

Descripción: El uso poco intensivo del suelo, así como su prioridad al “uni-uso” (zonificación como instrumento de planeación, con visión rígida y normativa) en la ZMM está teniendo consecuencias desastrosas. Por lo mismo es urgente propiciar una mayor densidad habitacional, y flexibilidad en los usos de suelos que pueden convivir de manera adecuada si se maneja una planeación y construcción de infraestructura de manera correcta. Una gran parte de la población de la ZMM, la que no está favorecida por vivir en colonias centrales y bien equipadas, tiene que desplazarse grandes distancias para llevar a cabo sus actividades diarias, lo que a su vez se ha visto reflejado en el aumento del tránsito y la contaminación, al aumento de estrés, pérdida de productividad, y en general al empeoramiento en la calidad y condiciones de vida de una buena parte de la población.

Los distritos balanceados son aquéllos que conservan porcentajes de vivienda y equipamientos adecuados, lo que permite a la población tener un fácil acceso a estos últimos. Existe la oportunidad de planear el equipamiento que requerirán los nuevos desarrollos habitacionales de la periferia de la ZMM y darles un enfoque integral que cubra los servicios básicos de salud, educación, entretenimiento, abasto y comercio, entre otros, además de la cercanía al asentamiento de actividades productivas que cuando corresponden a sectores ligados al conocimiento, ofrecen condiciones adecuadas de convivencia, al no representar riesgos para la ciudadanía (al ser relacionados a servicios intensivos en conocimiento, y actividades industriales de media-alta y alta tecnología, que en su mayoría no representan riesgos para la población en sus operaciones). Todo esto bajo el principio del Nuevo Urbanismo que busca diseñar ciudades mejor planeadas y más compactas,



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

en donde los equipamientos deben estar accesibles de manera rápida para el peatón y se pueda incrementar el uso de la bicicleta.

De igual forma, en relación con los espacios ya construidos, las calles peatonales como la Calle Morelos o el Barrio Antiguo, han mostrado ser exitosas, a pesar del clima extremo de Monterrey, lo que indica que la vialidad peatonal es un esquema para lograr un ambiente urbano agradable. Las mayores oportunidades para proyectos de peatonalización se encuentran en los cascos urbanos municipales y a lo largo de los arroyos urbanos.

En cada municipio, se debe de buscar la creación de distritos/ subcentros urbanos integralmente equipados, con condiciones similares a lo largo y ancho de la metrópoli. Estos centros constituyen alternativas a los centros tradicionales de equipamiento, como lo ha sido el primer cuadro de Monterrey. La meta para cada subcentro urbano es que cuente con: equipamientos educativos, guarderías, centros de atención a las personas de la tercera edad, parques, plazas o jardines, y que estén accesibles en transporte público, caminando o en bicicleta. Además, se fomentan los usos las 24 horas, para garantizar seguridad en los subcentros. Una medida extremadamente importante es la eliminación de los llamados “giros negros” en estos subcentros integrales, y la prohibición de estos giros (casinos, cabarets, cantinas...). No significa que no puedan existir centros de diversión nocturna, pero que estos estén enfocados a actividades reguladas por la autoridad, con verificación del cumplimiento de las leyes, y sobre todo regulación del ruido, y que no se den actividades ilícitas.

Entre los mecanismos utilizados para facilitar estas inversiones se encuentran los préstamos bancarios preferenciales para familias que quieran adquirir casa en la zona centro de la ciudad, ayudando a su “redensificación” y revitalización. Otro mecanismo es la institución de una tarifa de impacto, que se cobra a los desarrolladores conforme el terreno que pretenden urbanizar se aleja de las zonas ya servidas con infraestructura, equipamiento y servicios. Una tercera opción es dividir el impuesto predial de manera tal que los terrenos baldíos paguen más que aquellos predios que se encuentran construidos a un nivel óptimo de ocupación de suelo (COS y CUS). Sin embargo, debe de diseñarse una política integral de disuasión a la especulación inmobiliaria. Obviamente estos cambios necesitan la adecuación de la legislación y reglamentación estatal y municipal actual y el desarrollo previo de un plan de desarrollo urbano sostenible metropolitano.



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

Se propone evaluar el desarrollo de proyectos de regeneración y re-densificación urbana específicamente en:

- **En Monterrey: el Primer Cuadro de la Ciudad, la zona de Cumbres, la zona de La Alianza, la zona de Contry, la zona San Jerónimo, como subcentros urbanos.**
- **En San Nicolás: el casco antiguo**
- **En Guadalupe: el casco antiguo, la zona La Pastora-Contry**
- **En San Pedro Garza García: el Centrito Valle, Valle Oriente.**
- **En Santa Catarina: el casco antiguo, el sector de La Fama**
- **En Apodaca: el casco antiguo, zona aeropuerto, zona Nuevo Repueblo-Mezquital**
- **En Escobedo: el casco antiguo**
- **En García: el casco antiguo**
- **En Juárez: el casco antiguo**

También requiere que se fijen límites al desarrollo urbano, con el fin de frenar la expansión y la existencia de grandes superficies baldías. El suelo tiene como característica propia el hecho de incrementar su valor sin necesidad de una inversión directa. Los baldíos urbanos rodeados de servicios, son usados para especulación en detrimento de los demás contribuyentes que pagan su introducción. Por lo que como hemos recomendado anteriormente, se debe considerar por un lado medidas que desincentiven la especulación a través de fuertes incrementos al impuesto predial de grandes predios en que no se justifique que son una reserva territorial razonable, y por el otro, incentivar el desarrollo apropiado de esas reservas territoriales en la ZMM.

Objetivo: Garantizar a todos los ciudadanos del AMM un acceso sencillo y rápido a equipamientos e infraestructuras de calidad, en proximidad de su casa o lugar de trabajo.

Nivel de prioridad: ALTO



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

Meta: en el año 2025, existen en el AMM 20 subcentros urbanos integralmente equipados, con acceso al transporte público, y con una densidad de usos de 200 hab/ha.

Recursos: públicos y privados

Responsables: El responsable de fomentar una estrategia integral es el Gobierno estatal, con la participación activa y decidida de cada municipio del AMM. Adicionalmente, es importante promover la creación de fideicomisos o otras formas de asociación público-privada para el desarrollo de cada subcentro.

1.2. PROYECTO: FORTALECIMIENTO DE LOS CENTROS UNIVERSITARIOS COMO BARRIOS INTEGRALES, ECOLÓGICOS, PEATONALES, Y DE CONVIVENCIA.

Descripción: Existen en la ZMM universidades de gran prestigio, que cuentan con instalaciones importantes. Alrededor de estos distritos universitarios se localizan numerosas actividades económicas enfocadas a la atención a estudiantes. También existen gran cantidad de viviendas rentadas a este sector de la población. Es conveniente reforzar la presencia y funcionalidad de estos centros universitarios, con un plan parcial de cada zona específico, que permita convertir estas zonas en lugares atractivos y seguros. Se propone intervenir en prioridad los barrios circunvecinos de la UANL, el Tecnológico de Monterrey, la UDEM y la UR.

Objetivo: contar con distritos universitarios atractivos a nivel nacional, comunicados entre sí, y que ofrezcan a los estudiantes una calidad de vida y un entorno urbano con estándares internacionales.

Nivel de prioridad: MEDIO

Meta: en el 2015, existen en la metrópoli 4 grandes distritos universitarios, con una planeación integral que fomente los usos mixtos, esquemas verticales de vivienda, una excelente conexión con el transporte público, y áreas públicas de convivencia. Estas zonas son integradas entre sí mediante rutas estratégicas de transporte universitario, para fomentar el intercambio y la innovación

Recursos: Se implementan estos programas con fondos públicos y privados.

Responsables: Las rectorías de las universidades en conjunto con el Gobierno del Estado y los municipios correspondientes, deben de



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

comprometer los recursos y el personal necesario para que se lleven a cabo las acciones necesarias.

1.3. PROYECTO: REFORZAR LOS BARRIOS DE LA ZMM COMO LUGARES DE CONVIVENCIA Y DESARROLLO INDIVIDUAL Y FAMILIAR.

Descripción: El correcto establecimiento de diversos tipos de equipamiento puede incrementar considerablemente la cohesión social (enfoque de desarrollo social que se persigue como parte integral de una ciudad) a través de la convivencia colectiva. El AMM posee razonables niveles de cohesión social, que deben seguirse estimulando dado que existe una tendencia, sobre todo en áreas metropolitanas, hacia el individualismo, la segregación y la intolerancia.

A través de este proyecto lo que se propone es proveer a todos los habitantes de la ZMM, independientemente de su nivel de ingresos, y de su municipio de residencia, una calidad de vida adecuada. Una de las mejores formas de operar una mejor distribución de riqueza hacia los que menos tienen es a través de la inversión en el entorno urbano en el cual habitan. Por lo mismo, este proyecto propone, por un lado, mejorar los equipamientos, servicios, e infraestructuras de los barrios existentes en la ZMM, así como fomentar nuevos barrios planeados de manera integral, sustentable, y mejorando la calidad de sus servicios e infraestructura.

En cada barrio de la ZMM, se debe de contar con: parques, áreas deportivas públicas y de juego infantiles, ciclopistas. Además deben de promoverse usos mixtos y la creación de espacios públicos seguros. El diseño urbano debe de promover la accesibilidad tanto para personas con capacidades diferentes, como a todos los servicios de emergencia (bomberos, protección civil, ambulancias, policía,...).

Una opción que se ha aplicado en otras ciudades del mundo para resolver problemas de exclusión, debido a la oposición de los vecinos residentes en una zona para evitar la re-densificación residencial, es la aplicación de impuestos diferenciales. Las colonias que quieren mantener bajas densidades, tienen que pagar una diferencia impositiva sustancial, de tal manera que esos recursos sean utilizados por las autoridades municipales (en coordinación con las del estado, por la parte de la planeación urbana estratégica) para apoyar los necesarios proyectos de regeneración y re-densificación, y sobretodo



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

para ofrecer adecuadas infraestructuras de calidad a los nuevos desarrollos para las clases socio-económicas más vulnerables.

Es necesario incluir estos objetivos y conceptos en la propuesta de modificación a la Ley Estatal de Desarrollo Urbano, que aún de acuerdo al artículo 115 constitucional, que textualmente señala: “los municipios, en los términos de las leyes federales y estatales respectivas, estarán facultados para:”.. “formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal” ; permita que el Gobierno Estatal (apoyado por el Congreso del Estado) fije los términos correspondientes al tipo de desarrollo urbano que requiere una sociedad y ciudad del conocimiento, supervise estrictamente su aplicación municipal.

Objetivo; Garantizar a todos los ciudadanos un acceso a empleos, recreación, servicios, equipamientos e infraestructuras, en una distancia razonable de su vivienda.

Nivel de prioridad; ALTO.

Meta: En el 2025, no se autoriza la urbanización de ningún fraccionamiento nuevo si no responde a las exigencias de calidad, y flexibilidad, establecidas por los principios del Nuevo Urbanismo, y si además no garantiza un bajo impacto ambiental.

Recursos: los recursos son principalmente públicos en lo que tiene que ver con barrios ya existentes. En cuanto a los nuevos barrios, la inversión privada es fundamental.

Responsables: en materia de planeación urbana y de autorizaciones de urbanización, la responsabilidad es de los municipios del AMM. El estado es responsable de supervisar el trabajo realizado por los municipios y eventualmente denunciar penalmente a los funcionarios que no apliquen estos principios de contenido social y ambiental. Es necesario incluir estos objetivos y conceptos en la propuesta de modificación a la Ley Estatal de Desarrollo Urbano, que aún de acuerdo al artículo 115 constitucional, que textualmente señala: “**los municipios, en los términos de las leyes federales y estatales respectivas, estarán facultados para:”.. “formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal”**; permita que el Gobierno Estatal (apoyado por el Congreso del Estado) fije los términos correspondientes al tipo de desarrollo urbano que requiere una sociedad y ciudad del conocimiento, supervise estrictamente su aplicación municipal. La iniciativa privada es responsable de la planeación conciente, responsable y ética de los nuevos



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

fraccionamientos, y de la inversión en todos los equipamientos y servicios de calidad exigidos por la autoridad, recomendando con alta prioridad, que dichos requisitos y parámetros sean incrementados en cantidad y calidad, aún a costa de que la vivienda tenga precios razonablemente mayores, pero que corresponda a lo que las familias propietarias y usuarias merecen para participar de los beneficios de una sociedad y ciudad del conocimiento, además de que al ser pagadas con créditos accesibles y a largo plazo, no representan una carga adicional inmanejable, comparado con las enormes desventajas sociales, patrimoniales y ambientales que están generando la mayor parte de desarrollos habitacionales de interés social en la actualidad.

2. PROGRAMA: INTEGRACIÓN SOCIAL MEDIANTE EL DISEÑO Y LA IMAGEN URBANA

Descripción: Otra de las maneras de mejorar la distribución de riqueza, es mediante un adecuado diseño urbano. En efecto, al garantizar a todos el acceso a una calidad de vida adecuada, independientemente de su poder adquisitivo, y que permite reducir la disparidad existente entre las personas que pueden costear vivir en las mejores zonas de la ciudad, y aquellos que el mercado inmobiliario encajona en los lugares más retirados y con menor infraestructura y deficientes servicios públicos. Por lo mismo, al adoptar principios de planificación urbana de excelencia, se permite cumplir con la meta de dar a todos una mejor calidad de vida.

Muchas estrategias urbanas analizadas para casos exitosos de Ciudades del Conocimiento resaltan la importancia de promover un mercado de la vivienda abundante en variedad y a precios accesibles para los habitantes, enfocándose en las áreas centrales, para evitar la dispersión urbana.

En Nuevo León, las metas en materia de cantidad de viviendas construidas al año han sido ampliamente rebasadas. Hoy en día, la vivienda a precios accesibles no es ya un problema en la entidad. Sin embargo, se vislumbran graves problemas si analizamos los fraccionamientos de interés social que se están construyendo, anticipándose una desintegración y descontento social en los próximos años de todos aquellos dueños cuya inversión se irá devaluando con el tiempo, y su calidad de vida deteriorando. **La urgencia hoy en día, como se mencionaba antes, es la creación de barrios integrales, y bien equipados, y sobre todo garantizar una calidad**



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

mínima a las viviendas, por lo más modestas que sean, y de los propios fraccionamientos.

La legislación urbana actual de Nuevo León, así como la reglamentación de usos de suelo, construcción y planeación urbana en los municipios, podría poner metas de desarrollo más incluyentes. En Oregón, EUA, por ejemplo, el gobierno del estado, para frenar la exclusión de las familias de menores ingresos, especificó entre sus metas de desarrollo, la obligación de los gobiernos locales (léase municipios) de planear los usos de suelo de manera tal que haya vivienda disponible para todos los niveles de ingreso en todos los nuevos desarrollos urbanos.

Puesto que la ZMM presenta precisamente problemas de exclusión de muchas familias de menores ingresos y además problemas de dispersión y expansión, se considera necesario evaluar la conveniencia y la forma en que se pueda promover e incentivar esquemas de mayor inclusión social.

Objetivos: Diseñar una ciudad amable, accesible, y que permita una vida digna a todos sus habitantes.

Se alinea esta propuesta con los principios del Nuevo Urbanismo:

1. Una ciudad caminable e interconectada.

- Fomentar un diseño urbano y mezcla de usos de suelo que permitan a los habitantes y trabajadores acceder a la mayoría de los servicios y equipamientos en una caminata, o a través de bicicleta (con seguridad) de nomás de 10 minutos.
- Diseño de las vías de comunicación enfocado al peatón y al ciclista: banquetas amplias, ciclo pistas amplias y seguras, sistemas de seguridad por cámaras de video en las calles, puentes peatonales suficientes y que permitan ser utilizados con bicicletas y por personas con capacidades diferentes, edificios próximos a las calles, arborización y embellecimiento de las calles, estacionamientos públicos suficientes para evitar invasión de espacios peatonales, estacionamientos escondidos en lo posible, cocheras atrás de las casas, disminución de la velocidad de tránsito de coches.



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

- **Diseño vial que permita distribuir el tránsito vehicular y facilitar los recorridos peatonales, basado en una jerarquización de las vías de comunicación.**

- **Calles peatonales, conectadas en red, de alta calidad.**

2. Diversidad de usos.

- **Barrios que mezclan comercios, oficinas, apartamentos, y casas. La mezcla de usos se hace en las manzanas al igual que en los edificios mismos.**

- **Promover en lo posible la mezcla, de vivienda y áreas de servicios para personas de diferentes edades, niveles de ingresos, de cultura, de razas.**

3. Variedad de viviendas.

- **Construcción en un radio próximo de diversos tipos de viviendas para ingresos diferentes, buscando en lo posible promover un diseño y arquitectura adaptada al clima regional, que considere el ahorro de energía, agua y en general la construcción de calidad y sustentabilidad.**

4. Arquitectura y diseño urbano de calidad.

5. Estructura de barrio tradicional.

- **Centro de barrio fácilmente identificable, así como sus límites.**

- **Espacio central del barrio enfocados a usos públicos**

- **A 10 min. caminando del centro del barrio, acceso a una gran variedad de usos, servicios y densidades.**

6. Densidades incrementadas.

Mayor densidad de construcción, a cambio de incrementar la infraestructura y disponibilidad de áreas verdes y de servicios; más edificios, que residencias horizontales; comercios y servicios, en una gran proximidad con las viviendas, accesibles caminando, para eficientizar el uso de los servicios y del espacio; y crear espacios convenientes, agradables.



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

7. Énfasis en modos de transporte públicos o bien de bajo impacto ambiental.

- **Red de transporte que conecte los barrios entre sí. Dando alta prioridad al Metro (pesado o ligero), al sistema articulado de transporte (conocido como los “Bus Rapad Transit” o “BRT”), buscando en lo posible la intermodalidad y a través de promover una sola estructura metropolitana que haga la planeación y gestión eficiente del transporte público de manera integral y eficiente.**
- **Diseño de vialidades amigables con el peatón, las bicicletas, motocicletas, y dar prioridad a su construcción, con metas anuales entre la inversión de recursos públicos estatales, municipales y privados (de los propios desarrolladores inmobiliarios).**

8. Sustentabilidad.

- **Impacto ambiental mínimo de los nuevos desarrollos.**
- **Utilización de tecnologías ecológicas, que respeten los ecosistemas locales.**
- **Mayor eficiencia energética en todas las actividades urbanas, menor utilización de fuentes de energías no renovables.**

Para verificar el cumplimiento de estos principios, en cada municipio se recomienda la instalación de un comité ciudadano que estará a cargo de poner a consulta pública las autorizaciones durante un mes, y de emitir una opinión favorable o desfavorable en cuanto a los nuevos fraccionamientos, aunque para que esto funcione, deberá ser primero necesario la capacitación de los miembros participantes, en estos temas, para que su trabajo sea bien realizado; pueden apoyar en esta labor las universidades, además de las propias autoridades estatales y municipales interesadas en impulsar estas propuestas.

Finalmente se propone implementar a nivel estatal una certificación de “Fraccionamiento ambientalmente sustentable y socialmente responsable”, para incentivar a las empresas locales y nacionales de urbanización y construcción de vivienda a aplicar los principios del Nuevo Urbanismo, así como constituir una ventaja para sus ventas.

Metas: En el 2025, la densidad bruta de población del AMM es de 150 hab/ha. El 70% de los desplazamientos diarios se realizan en



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

transporte público, en bicicletas, o caminando. El 70% de los habitantes viven a 30 minutos o menos de su lugar de trabajo o estudio. El 100% de los nuevos fraccionamientos cuentan con la certificación de “ambientalmente sustentable y socialmente responsable”.

Nivel de prioridad: ALTO

Recursos: públicos y privados

Responsables: los responsables de la planeación urbana son principalmente los municipios, pero el estado tiene la rectoría para poder consensuar con ellos los cambios necesarios para alcanzar que se ordene la metrópoli actual y futura. La participación de la iniciativa privada es esencial para acatar las reglas urbanísticas y ser partícipe de este nuevo modelo urbano.

3. PROGRAMA: DESARROLLO DE LA CULTURA URBANA

Descripción: Muchas acciones que buscan cambiar el medio urbano en el cual vivimos no tendrán un impacto significativo si no se acompañan de un programa intensivo, continuo y enfocado de cultura urbana, consistiendo en una serie de campañas de difusión enfocadas a cambiar la mentalidad de los habitantes de la ZMM. Existen en nuestra metrópoli una serie de problemas graves, que amenazan la convivencia urbana. Podemos citar:

La falta de cultura vial: en la ZMM destaca por ser de las ciudades importantes a nivel nacional con las peores estadísticas en materia de incidentes viales. El parque vehicular ha ido en constante aumento en los últimos 10 años, y la cultura predominante es del uso del auto, que además tiene un estatus social muy fuerte. Sin embargo, la cantidad de accidentes por habitante es muy elevada. Además no se respeta al peatón. Los chóferes de transporte urbano y taxistas violan constantemente las reglas de tránsito, y ponen en peligro tanto a sus pasajeros como a los automovilistas.

La falta de cultura ambiental: Esto es manifiesto en todos niveles sociales, bajo diversas formas. Desde los desarrolladores o particulares que urbanizan los cerros y zonas ecológicamente sensibles de la ZMM, con apoyo de las autoridades municipales, hasta el ciudadano poco conciente que tira basura en los lechos de



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

ríos y arroyos, pasando por empresas que contaminan aire, suelo y agua, la preocupación por el medio ambiente en la ZMM es aún baja.

La falta de cultura de la convivencia en general: Existen numerosos problemas de convivencia en los barrios, los cuales dificultan la implementación de proyectos como la densificación de la mancha urbana. La falta de respeto por los vecinos, y el uso de los espacios públicos como espacios privados (para negocios, fiestas etc...), dificulta la convivencia armoniosa.

Una débil participación ciudadana: Se puede observar que un porcentaje nada despreciable de la población de la ZMM tiene apatía de participar en labores comunitarias o para la mejora de su entorno, sufre desinformación, y falta de interés por la vida política y el desarrollo de la ciudad. En parte, esto se debe a que no todas las autoridades han sabido hacerla partícipe de la planeación del desarrollo, ni han sabido informar en forma sencilla y entendible de sus planes. Muchas veces solamente se manifiesta la población ex - post, es decir mientras o después de que se realice un proyecto/obra, para protestar en contra de ello.

Por lo anterior, se recomienda la implementación de una campaña de cultura vial, de cultura ambiental, de cultura urbana, y de participación ciudadana.

Objetivo: Mediante la implementación de campañas de cultura urbana enfocadas a los principales problemas de convivencia observados en el AMM, se pretende mejorar las actitudes de los ciudadanos, hacerlos partícipe de su propio desarrollo, y concientizarlos sobre la necesidad de colaborar como colectivo en el alcance de las metas de la Ciudad del Conocimiento.

Metas: En el año 2025, el AMM es la zona conurbada de México con mejor cultura vial, mejor convivencia urbana, ciudadanos más concientizados por el medio ambiente, y participativos.

Nivel de prioridad: MEDIO

Recursos: públicos y privados.

Responsables: Se recomienda promover una asociación público-privada en cada uno de los ámbitos que se quieren intervenir, con actores de diversas instituciones. Para la campaña de educación vial, se recomienda una asociación entre los aseguradores, el Instituto de Control Vehicular, y



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

Tránsitos municipales. Para la campaña de educación ambiental, se recomienda la participación de ONG's ambientales, de la Agencia Estatal de Protección al Medio Ambiente, de la PROFEPA, SEMARNAT. Para la campaña de cultura urbana se recomienda la participación de empresas importantes del AMM, junto con el Gobierno estatal y los Gobiernos municipales. Para la campaña de ciudadanía participativa, se recomienda una asociación entre estado y municipios, y ONG'S interesadas en el tema y con ética y profesionalismo en su actuación. En las cuatro propuestas, la participación de la SEP de NL es esencial, para tener estrategias enfocadas a los niños y jóvenes del AMM.

4. RIESGOS POTENCIALES

La falta de interés de autoridades estatales y municipales en las propuestas, el que no las consideren prioritarias

No realizar las modificaciones legales (estatales y municipales) que se requieren, y posible falta de apoyo del Congreso de NL

Falta de involucramiento por parte de la iniciativa privada (los sectores involucrados en cada propuesta).

No implementación de apoyos y medidas fiscales para las empresas participantes en estos proyecto.

Desinterés y corrupción de las autoridades municipales.

Falta de un cambio de las políticas de vivienda a nivel federal.

Falta de apoyo y compromiso de las universidades.

Falta de participación de la SEP de NL.

Prevalencia de los intereses particulares sobre el interés colectivo.

Apatía de la sociedad civil.

Falta de cambios al marco legal de la planeación urbana (desde la Constitución del Estado, hasta leyes y reglamentos locales).

Ausencia de Estado de Derecho e impunidad.

Rezago tecnológico.

Ausencia de una cultura de la vivienda y desarrollos inmobiliarios integrales y de calidad.



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

Insuficiencia de las infraestructuras urbanas.

Falta de control de la especulación inmobiliaria y de medidas para disminuirla.

5. INDICADORES RECOMENDADOS PARA LA MEDICION DE ÉXITO

Densidad habitacional en la mancha urbana (hab/ha).

% de la población que se moviliza de manera peatonal, bicicleta, por transporte

Público vs. transporte privado; y su % de crecimiento (favoreciendo las primeras

opciones sobre la última)

y área de los “Subcentros Urbanos Integrales” y población que los vaya habitando

Reducción sensible en los problemas de deterioro urbano provocado (graffiti; daños a

la infraestructura pública, etc.

Accidentes viales (totales, por auto, por habitante)

Accidentes generados por unidades de transporte público

Accidentes viales generados por taxis

Número de peatones atropellados por año

Reportes a las policías de barrios por disputas entre vecinos (por año, en promedio)

Número de conflictos resueltos por medio de juicios orales (por año, en promedio)

Tiempo promedio gastado diariamente en transporte

Distancia promedio para llegar a su lugar de trabajo/residencia

Densidad habitacional en la mancha urbana (hab/ha).

Crecimiento promedio anual de la mancha urbana

Crecimiento promedio anual de la población



Propuestas del Plan Maestro para la Segunda Fase de MCIC
Infraestructura y Equipamiento Urbano

% de terrenos baldíos dentro de la mancha urbana

Tamaño promedio de lotes (en m²).

Precio promedio de las rentas de oficinas A+ por metro cuadrado (en \$).

Mejora que se pueda ir percibiendo a través de encuestas de opinión entre la ciudadanía, respecto a las condiciones de vida que consideran que tienen, sobre el estado de la infraestructura de su barrio, colonia y de la ciudad, etc.

FUENTES DE INFORMACIÓN:

¹ Según los datos del último conteo de población y vivienda del INEGI, 2005.

² Ayuntamiento de Barcelona (2006). Estructura de la población. Padrón continuo. Disponible en: <http://www.bcn.es/estadistica/castella/dades/anuari/cap02/C0201040.htm>

³ Cushman; Wakefield (2006). Research Office Space Across the World.

⁴ Ayuntamiento de Barcelona (2006). Estimación de los precios del mercado inmobiliario. Disponible en: <http://www.bcn.es/estadistica/castella/dades/anuari/cap16/C1606070.htm>

⁵ Office space for lease in Downtown Montreal (2008). Disponible en : http://www.office-space-for-lease-montreal.com/6_downtown_montreal_office_space_for_lease.html

⁶ Lukor (2008). Noticias de Negocios – Economía. Disponible en: <http://www.lukor.com/not-neg/economia/0511/15134153.htm>