

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XXVIII Bis AL ARTÍCULO 3, DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, EN MATERIA DE PROXIMIDAD URBANA; PRESENTADA POR LA SENADORA INDIRA KEMPIS MARTÍNEZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

**INDIRA
KEMPIS**
SENADORA
POR NUEVO LEÓN

**CC. SECRETARIOS DE LA MESA DIRECTIVA DE LA
CÁMARA DE SENADORES DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN
EN LA LXIV LEGISLATURA.**

P R E S E N T E.

La suscrita, **Senadora Indira Kempis Martínez**, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXIV Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II y 72, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como por los artículos 8, numeral 1, fracción I; 164, numerales 1 y 2, 169, 172 y demás relativos del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración del Pleno la siguiente **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona la fracción XXVIII Bis al artículo 3 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en materia de proximidad urbana**; lo anterior, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

La expansión de una ciudad hacia la periferia es un fenómeno social conocido como fragmentación urbana¹. El proceso de dispersión suele conllevar efectos negativos, destacando afectaciones a la salud y deterioro del medio ambiente², pero también el acceso desigual a los servicios públicos, la marginación de comunidades enteras y la segmentación de la sociedad.

Esta problemática ha sido reconocida en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024³, el cual plantea aminorar el contraste entre zonas integradas y colonias marginadas mediante la rehabilitación de espacios públicos y el mejoramiento, ampliación y sustitución de viviendas sociales.

¹ <http://www.sprawcity.org/hbis/wis.html>

² <http://www.cdc.gov/healthyplaces/articles/Urban%>

³ https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XXVIII Bis AL ARTÍCULO 3, DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, EN MATERIA DE PROXIMIDAD URBANA; PRESENTADA POR LA SENADORA INDIRA KEMPIS MARTÍNEZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.



Es importante mencionar también que una de las consecuencias principales de la dispersión urbana es una mayor dependencia a los automóviles. A mayor distancia entre la vivienda y los centros de trabajo, aunado a la deficiencia de infraestructura en transporte público, cada vez más ciudadanos se ven obligados a hacer estos traslados en automóvil.

A pesar de que en México la mayoría de la población usa transporte público o camina, los gobiernos no destinan sus recursos en la misma proporción. Por ejemplo, los municipios recibieron 57 mil millones de pesos del fondo metropolitano en 2016; 18 de las 32 principales urbes no invirtieron nada en transporte público.

Del resto, para el automóvil se invirtió el 47% del presupuesto asignado a movilidad (cuando un 25% de la población lo utiliza), mientras que para el transporte público sólo se destinó el 1.2% del presupuesto asignado a movilidad (cuando es usado por el 39% de la población)⁴.

Esto genera un círculo vicioso de mayor dependencia al automóvil y mayores costos sociales aunados a su uso. Por ejemplo, el mayor riesgo a sufrir accidentes mortales de tráfico⁵, el aumento en la obesidad y las enfermedades crónicas por el sedentarismo del tráfico⁶, así como el aumento de la contaminación del aire, son algunas de sus consecuencias.

Inclusive, la congestión vehicular cuesta tiempo, calidad de vida, competitividad y desarrollo económico. De acuerdo al Instituto Mexicano para la Competitividad, en las 32 ciudades mexicanas más grandes tiene un costo económico de 94 mil millones de pesos cada año. Adicionalmente, cada persona pierde en promedio 100 horas adicionales en traslados al año, lo cual forma parte de la pérdida de productividad y dinamismo en nuestras ciudades.

⁴ <https://imco.org.mx/temas/costo-la-congestion-vida-recursos-perdidos/>

⁵

<http://scitation.aip.org/getabs/servlet/GetabsServlet?prog=normal&id=JUPDDM000132000001000010000001>

⁶

<http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?sec=health&res=9C06EED61338F937A3575AC0A9659C8B63>

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XXVIII Bis AL ARTÍCULO 3, DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, EN MATERIA DE PROXIMIDAD URBANA; PRESENTADA POR LA SENADORA INDIRA KEMPIS MARTÍNEZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

De manera similar, la dispersión urbana produce afectaciones sobre la fertilidad de la tierra, así como en la cantidad y calidad del agua⁷, debido a la deforestación necesaria para expandir la mancha urbana, y las subsecuentes acciones de construcción.

Asimismo, como parte de la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible⁸, de la cual el Estado mexicano es parte, en concreto con relación al Objetivo 11, se han establecido los siguientes compromisos:

- Asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales;
- Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad;
- Aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos;
- Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.

Es por ello que resulta necesario impulsar una política de proximidad en el desarrollo territorial y urbano. Sin embargo, bajo el actual marco normativo, dicha precisión no está incluida ni definida entre las facultades de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU).

En este contexto, la proximidad urbana se define como “el diseño de una ciudad específicamente para optimizar las interacciones y minimizar las distancias tanto sociales como económicas, definidas por la congregación de flujos, eventos e intercambios.

En este sentido, “proximidad urbana” implica garantizar las condiciones urbanísticas que permitan la reducción de los costos sociales (descritos en los párrafos anteriores), así como la satisfacción de las necesidades básicas y la buena interacción de los ciudadanos. No es

7

<https://web.archive.org/web/20181222160947/https://www.sightline.org/publications/books/CS2006/CS06/CS06-nomaps>

⁸ https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40155/24/S1801141_es.pdf

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XXVIII Bis AL ARTÍCULO 3, DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, EN MATERIA DE PROXIMIDAD URBANA; PRESENTADA POR LA SENADORA INDIRA KEMPIS MARTÍNEZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

simplemente desplazarse por la ciudad de forma más rápida, sino sobre todo vivirla de forma integral.

Las potencialidades de la proximidad urbana en los campos de la sostenibilidad y el crecimiento verde se expresan a través de beneficios directos en términos medioambientales, sociales y económicos⁹.

Mientras la proximidad urbana garantiza menores tiempos de desplazamiento, kilómetros viajados y contaminación emitida, en el aspecto social se consigue una mayor accesibilidad general, menores costos de transporte y mejoras de movilidad para la mayor parte de la población¹⁰.

De forma concreta, la presencia de una proximidad urbana tiene efectos económicos al eliminar las pérdidas derivadas de la congestión y potenciar la comunicación entre personas, lo que muchos teóricos asocian a la creación de nuevos conocimientos¹¹.

En esta línea, podemos trazar cinco variables como guía de la proximidad urbana:

- 1) Serendipia: la ciudad sirve para la interacción humana, se forjan lazos al compartir el espacio y sus recursos.
- 2) Fricción: La cohabitación de la máxima diversidad en el mismo espacio. Interactúan personas y/o vehículos en las mismas redes por donde fluye el tráfico, por lo que se modifican las redes para reducir la fricción.
- 3) Amigabilidad: Busca tener formas de expandir la amigabilidad en los espacios urbanos, para poder mejorar la relación o interacción entre habitantes-vehículos-urbanidad.
- 4) Micro-pausas: Crear vialidades con más espacios públicos para los peatones de manera que estos puedan disfrutar de un momento de ocio y/o recreación de paso hacia su destino.
- 5) Trama Multimodal: Busca fomentar el uso alternativo de vehículos para disminuir su cantidad en las ciudades y en su lugar utilizar otras alternativas de transporte, como el uso de bicicletas, el uso compartido de vehículos, y el aumento en el uso de

⁹ <https://www.oecd.org/gov/sintesis-del-estudio-mexico.pdf>

¹⁰ https://www.researchgate.net/publication/294518191_Mobility_Screening_for_the_Core

¹¹ https://econpapers.repec.org/article/aeaaecrev/v_3a86_3ay_3a1996_3ai_3a1_3ap_3a54-70.htm

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XXVIII Bis AL ARTÍCULO 3, DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, EN MATERIA DE PROXIMIDAD URBANA; PRESENTADA POR LA SENADORA INDIRA KEMPIS MARTÍNEZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

transporte público, el cual debe modernizarse y adecuarse a los requerimientos de la población o de la ciudad.

Por último, de acuerdo a Carme Miralles-Guash y a Oriol Marquet Sarda, académicas del Departamento de Geografía de la Universidad Autónoma de Barcelona: “la ciudad actual amplía las distancias que recorren las personas que viven en ellas y las velocidades tecnológicas permiten expandir los límites de la ciudad funcional.

Sin embargo, y en paralelo, la proximidad se ha revalorizado en los últimos años siendo uno de los estandartes de nuevas tendencias urbanas. La proximidad implica consumir menos tiempo de viaje y por tanto disponer de más tiempo personal.

También incide en una mejora medio-ambiental, en la medida que reduce la necesidad de utilización de los transportes mecánicos y hace posible los trayectos a pie o no motorizados.”¹²

En congruencia con todo lo expuesto, esta Iniciativa con Proyecto de Decreto busca adicionar una fracción XXVIII Bis al artículo 3 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, de la siguiente forma:

<i>Texto Vigente</i>	<i>Texto Propuesto</i>
<p>Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>I a XXVII. ...</p> <p>XXVIII. Provisiones: las áreas que serán utilizadas para la Fundación de un centro de población;</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>I a XXVII. ...</p> <p>XXVIII. Provisiones: las áreas que serán utilizadas para la Fundación de un centro de población;</p> <p>XXVIII bis. Proximidad Urbana: el diseño de una ciudad específicamente para maximizar las interacciones y minimizar las distancias tanto sociales</p>

¹² <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4733392>

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XXVIII Bis AL ARTÍCULO 3, DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, EN MATERIA DE PROXIMIDAD URBANA; PRESENTADA POR LA SENADORA INDIRA KEMPIS MARTÍNEZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

<p>XXIX. Reducción de Riesgos de desastres: los esfuerzos sistemáticos dirigidos al análisis y a la gestión de los factores causales de los desastres, lo que incluye la reducción del grado de exposición a las amenazas, la disminución de la vulnerabilidad de la población y la propiedad, y una gestión sensata de los suelos y del medio ambiente;</p> <p>XXIX Bis. Riesgo: Daños o pérdidas probables sobre un agente afectable, resultado de la interacción entre su vulnerabilidad y la presencia de un agente perturbador;</p> <p>XXX. Reservas: las áreas de un centro de población que serán utilizadas para su Crecimiento;</p> <p>XXXI. Resiliencia: es la capacidad de un sistema, comunidad o sociedad potencialmente expuesta a un peligro para resistir, asimilar, adaptarse y recuperarse de sus efectos en un corto plazo y de manera eficiente, a través de la preservación y restauración de sus estructuras básicas y funcionales, para lograr una mejor</p>	<p>como económicas, definidas por la congregación de flujos, eventos e intercambios.</p> <p>XXIX. Reducción de Riesgos de desastres: los esfuerzos sistemáticos dirigidos al análisis y a la gestión de los factores causales de los desastres, lo que incluye la reducción del grado de exposición a las amenazas, la disminución de la vulnerabilidad de la población y la propiedad, y una gestión sensata de los suelos y del medio ambiente;</p> <p>XXIX Bis. Riesgo: Daños o pérdidas probables sobre un agente afectable, resultado de la interacción entre su vulnerabilidad y la presencia de un agente perturbador;</p> <p>XXX. Reservas: las áreas de un centro de población que serán utilizadas para su Crecimiento;</p> <p>XXXI. Resiliencia: es la capacidad de un sistema, comunidad o sociedad potencialmente expuesta a un peligro para resistir, asimilar, adaptarse y recuperarse de sus efectos en un corto plazo y de manera eficiente, a través de la preservación y restauración de sus estructuras básicas y funcionales, para lograr una mejor protección futura y mejorar las medidas de reducción de riesgos;</p>
---	--

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XXVIII Bis AL ARTÍCULO 3, DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, EN MATERIA DE PROXIMIDAD URBANA; PRESENTADA POR LA SENADORA INDIRA KEMPIS MARTÍNEZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

<p>protección futura y mejorar las medidas de reducción de riesgos;</p> <p>XXXII. Secretaría: la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;</p> <p>XXXIII. Servicios Urbanos: las actividades operativas y servicios públicos prestadas directamente por la autoridad competente o concesionada para satisfacer necesidades colectivas en los Centros de Población;</p> <p>XXXIV. Sistema Nacional Territorial: delimita las regiones y Sistemas Urbano Rurales que las integran y establece la jerarquización y caracterización de las zonas metropolitanas, Conurbaciones y Centros de Población, así como sus interrelaciones funcionales;</p> <p>XXXV. Sistemas Urbano Rurales: unidades espaciales básicas del ordenamiento territorial, que agrupan a áreas no urbanizadas, centros urbanos y asentamientos rurales vinculados funcionalmente;</p> <p>XXXVI. Usos del suelo: los fines particulares a que podrán dedicarse determinadas zonas o predios de un Centro de Población o Asentamiento Humano;</p> <p>XXXVII. Zona Metropolitana: Centros de Población o conurbaciones que, por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial de influencia dominante y</p>	<p>XXXII. Secretaría: la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;</p> <p>XXXIII. Servicios Urbanos: las actividades operativas y servicios públicos prestadas directamente por la autoridad competente o concesionada para satisfacer necesidades colectivas en los Centros de Población;</p> <p>XXXIV. Sistema Nacional Territorial: delimita las regiones y Sistemas Urbano Rurales que las integran y establece la jerarquización y caracterización de las zonas metropolitanas, Conurbaciones y Centros de Población, así como sus interrelaciones funcionales;</p> <p>XXXV. Sistemas Urbano Rurales: unidades espaciales básicas del ordenamiento territorial, que agrupan a áreas no urbanizadas, centros urbanos y asentamientos rurales vinculados funcionalmente;</p> <p>XXXVI. Usos del suelo: los fines particulares a que podrán dedicarse determinadas zonas o predios de un Centro de Población o Asentamiento Humano;</p> <p>XXXVII. Zona Metropolitana: Centros de Población o conurbaciones que, por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial de influencia dominante y</p>
---	---

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XXVIII Bis AL ARTÍCULO 3, DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, EN MATERIA DE PROXIMIDAD URBANA; PRESENTADA POR LA SENADORA INDIRA KEMPIS MARTÍNEZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

<p>revisten importancia estratégica para el desarrollo nacional;</p> <p>XXXVIII. Zonificación: la determinación de las áreas que integran y delimitan un territorio; sus aprovechamientos predominantes y las Reservas, Usos de suelo y Destinos, así como la delimitación de las áreas de Crecimiento, Conservación, consolidación y Mejoramiento;</p> <p>XXXIX. Zonificación Primaria: la determinación de las áreas que integran y delimitan un centro de población; comprendiendo las Áreas Urbanizadas y Áreas Urbanizables, incluyendo las reservas de crecimiento, las áreas no urbanizables y las áreas naturales protegidas, así como la red de vialidades primarias, y</p> <p>XL. Zonificación Secundaria: la determinación de los Usos de suelo en un Espacio Edificable y no edificable, así como la definición de los Destinos específicos.</p>	<p>XXXVIII. Zonificación: la determinación de las áreas que integran y delimitan un territorio; sus aprovechamientos predominantes y las Reservas, Usos de suelo y Destinos, así como la delimitación de las áreas de Crecimiento, Conservación, consolidación y Mejoramiento;</p> <p>XXXIX. Zonificación Primaria: la determinación de las áreas que integran y delimitan un centro de población; comprendiendo las Áreas Urbanizadas y Áreas Urbanizables, incluyendo las reservas de crecimiento, las áreas no urbanizables y las áreas naturales protegidas, así como la red de vialidades primarias, y</p> <p>XL. Zonificación Secundaria: la determinación de los Usos de suelo en un Espacio Edificable y no edificable, así como la definición de los Destinos específicos.</p>
--	---

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a la consideración del Pleno del Senado de la República, el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO:

ARTÍCULO ÚNICO.- Se adiciona la fracción XXVIII Bis al artículo 3 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para quedar como sigue:

Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XXVIII Bis AL ARTÍCULO 3, DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, EN MATERIA DE PROXIMIDAD URBANA; PRESENTADA POR LA SENADORA INDIRA KEMPIS MARTÍNEZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

**INDIRA
KEMPIS**
SENADORA
POR NUEVO LEÓN

I. a XXVIII. ...

XXVIII bis. Proximidad Urbana: el diseño de una ciudad específicamente para maximizar las interacciones y minimizar las distancias tanto sociales como económicas, definidas por la congregación de flujos, eventos e intercambios.

XXIX. a XL. ...

TRANSITORIOS:

ARTÍCULO PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

ARTÍCULO SEGUNDO.- El Poder Ejecutivo Federal, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberá adecuar los Reglamentos, disposiciones administrativas y demás normas de carácter general conforme a lo dispuesto en el presente Decreto en un plazo no mayor a 180 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

Salón de Sesiones de la Cámara de Senadores, a 26 de agosto del 2020.

ATENTAMENTE

Sen. Indira Kempis Martínez