

Del "expertise" urbano a la participación ciudadana

Dra. en Arq. Yolanda Fernández Martínez

Pensando con la Ciudad

Estrategias para una agenda pública efectiva en términos de movilidad

En términos de movilidad urbana, tanto el experto como el político, deberían cami-

el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) como diversas

estratégico con la sociedad, en los diversos problemas del día a día.

decir se habla de una participación ciudadana inscrita en un contexto jurídico que le permite ser reconocida por la autoridad. Pero también existe la participa-

ción ciudadana juega un papel estratégico para orientar tanto la política como la agenda pública. Provee de legitimidad a las decisiones de gobierno, quedando de esta forma, por encima de la voluntad de las mismas. De esta manera, el ejercicio mismo de la permanencia establece de manera implícita, el medio para hacer presente a los proce-

Vida cotidiana



Transporte público



EQUIPAMIENTOS

Calles



agenda urbana

Dra. en Arq. Yolanda Fernández Martínez

Pensando con la CIUDAD

Planeación urbana



Densidades



espacios colectivos



**Agenda urbana
Pensando con la ciudad**

Yolanda Fernández Martínez

Primera edición, 2022
D.R. © Yolanda Fernández Martínez
ISBN: 978-607-99720-9-7

Kóokay Ediciones
Calle 50 D, núm. 790, Ciudad Caucel,
97314, Mérida, Yucatán, México
kookayediciones@gmail.com
www.kookayediciones.com

Fotografías: Yolanda Fernández Martínez
Diseño gráfico editorial: Cecilia Gorostieta Monjaraz

HECHO EN MÉXICO

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida, ni en todo ni en parte, ni registrada en o transmitida por un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico, por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo por escrito del autor o representante legal.

Aprender a observar

Agenda Urbana se convirtió en un desafío y al mismo tiempo en un espacio altamente inspiracional para vincular mi experiencia como académica y de funcionaria pública, para tener un acercamiento con lo que se vive día a día en el municipio de Mérida. Todo empezó con una invitación del periódico local *Por Esto!* para abordar 3 veces por semana temáticas urbanas para iniciar a publicar el jueves 21 de enero.

Cuando envié el tercer artículo el lunes 25 para que se publicara el martes 26 de enero de 2016, entré en crisis. Y ahora ¿de qué voy a escribir? No podía fallar. Ya me habían asignado una columna fija a la cual había titulado “Pensando con la Ciudad”. Y después de algunas horas de inquietud, descubrí que era mucho más fácil de lo que parecía.

Simplemente tenía que aprender a observar, a mirar la ciudad con detenimiento, a prestar atención a lo que sucedía y que podría ser tema de conflicto urbano, pero, sobre todo tener ese nivel de empatía por lo que los habitantes tienen que enfrentarse día con día.

Es así como a lo largo de 4 años ininterrumpidos la columna de “Pensando con la Ciudad” dio pie a la generación de



un total de 368 artículos publicados hasta el 26 de enero de 2020. El nombre de “Pensando con la Ciudad” nació de la inspiración que me dejó el gran arquitecto Humberto Ricalde, quien en un curso que impartió en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Yucatán a principio del Siglo XX, estableció claramente la importancia de transferir los conocimientos teóricos e históricos a la práctica de la arquitectura, y su mensaje se me quedó grabado: “*No piensen en arquitectura, piensen con la arquitectura*”. Fueron palabras poderosas para destacar que uno como arquitecto, docente, investigador y habitante, tenemos que compenetrarnos en los procesos y comprender al mismo tiempo la complejidad que lleva el pensar para diseñar un espacio habitable. Lo mismo para la ciudad.

Mis temores por escribir tres artículos a la semana, se transformaron en una oportunidad para “*pensar con la ciudad*” y tener como prioridad observar lo que sucedía para vincularlo con alguna temática urbano jurídica, toda vez que mi experiencia como Directora de Desarrollo del Municipio de Mérida (2010-2012) contribuyó a comprender y a conocer desde el interior de la administración pública, como se van articulando las diferentes capas de la realidad urbana, desde la formulación de las políticas públicas, hasta el diseño y publicación de los instrumentos de planeación y de



regulación urbana, en dónde tanto la autoridad como los diferentes Consejos Consultivos, establecen un diálogo para crear la ruta del crecimiento y desarrollo de la ciudad.

Sin embargo, siempre queda una capa a la deriva. La percepción de la población y los diferentes elementos que quedan sueltos entre la desvinculación de la normatividad, toda vez que se necesita del conflicto urbano, para que los habitantes se manifiesten por ello, y es a partir de aquí que se puede establecer una ruta de análisis sobre el proceder de la autoridad y de los diferentes intereses de los grupos empresariales y de la sociedad civil organizada, pero más allá de ello, resulta relevante y prioritario, la revisión sistematizada y pormenorizada de los mismos instrumentos jurídicos que le dan vida a lo que existe en la ciudad.

Es decir, la inconformidad ciudadana sobre lo que existe y se autoriza en la ciudad, es el motor para estudiar el ente urbano desde la perspectiva jurídica. Porque, ante todo, estamos en un estado de derecho y precisamente bajo esta visión, es que hay que observar a la ciudad y la manera en que las decisiones sobre el territorio se convierten en un vehículo o en un obstáculo para el desarrollo humano y la prosperidad urbana.



De igual manera, el espíritu de escribir sobre lo que acontece en la ciudad, se alimentó de la necesidad de devolverle a la comunidad elementos tangibles, que desde la academia o desde los ámbitos meramente jurídicos son complejos de comprender en la vida cotidiana de las personas. Por lo tanto, fotografiar una situación precisa y reflexionar sobre ella, contextualizando una problemática tangible en tiempo y espacio, se convirtió en un hábito por comunicar qué es lo que estaba sucediendo en la ciudad, cuáles eran los impactos para sus habitantes y cuáles podrían ser las opciones de la autoridad para enfrentar tales desafíos.

Al final del día, *“Pensando con la Ciudad”* se convirtió en un espacio sistematizado de reflexión sobre la percepción de la población con respecto a su entorno urbano y que se conformó como una *“Agenda Urbana”*, en dónde se fue comunicando sobre los temas relevantes del momento y que para esta recopilación se cuenta con 68 artículos que cubrieron el primer semestre del año 2016.

Hoy en día, a seis años de distancia, ésta Agenda Urbana a derivado en un nuevo proyecto: Ciudades Futuras. Toda vez que para enfrentar los desafíos de este mundo incierto

y en tiempos post pandémicos, habrá que aprender a visualizar escenarios futuros con responsabilidad y sobre todo con un análisis crítico del pasado de nuestras ciudades, que, para el caso de Mérida, podemos tomar cualquiera de los 68 escritos del primer semestre del 2016 para preguntarnos hoy en día sobre qué hubiera pasado si se hubiera tomado alguna decisión al respecto por cambiar el rumbo o por hacer algo al respecto.

Si bien el tiempo no lo podemos retroceder, pero en el ámbito de las ideas, ahí queda la reflexión en su contexto histórico para tener hoy en día una visión crítica del proceso evolutivo de Mérida y tomar conciencia sobre patrones o situaciones cíclicas o de ausencias políticas o académicas, que en definitiva habría que tomar decisiones sobre ello.

Es así como la columna de tres veces por semana *“Pensando con la Ciudad”* dio origen a la Agenda Urbana del primer semestre del año 2016, la cual se convirtió por tanto, en un ejercicio de observación y análisis para comunicar los temas prioritarios que derivaron en conflictos urbanos, y que requieren de una nueva visión de ciudad, de sus mecanismos de participación ciudadana, así como de los instrumentos jurídicos que le dan vida a lo que existe en el entorno.

Yolanda Fernández Martínez

ÍNDICE

2016

PUBLICADO PÁGINA

ENERO

1. Avenida Andrés García Lavín ¿Para el auto o el peatón?	21 de enero	11
2. ¿Cómo integrar a las concentraciones comerciales a la mejoría de la vida barrial?	24 de enero	15
3. ¿Quién vigila nuestras calles?	26 de enero	19
4. Ampliación de la Gran Plaza y la oportunidad para el proyecto urbano	28 de enero	23
5. Cuando el automóvil tiene más libertades que el peatón	31 de enero	27

FEBRERO

6. Del "Paseo" de Montejo a "Vía" Montejo	2 de febrero	33
7. Tecnologías de la información para medir impactos y prevenir acciones en materia de eficiencia urbana.	4 de febrero	37
8. El poder de los Consejos "Consultivos": Previsión y Oportunidad	7 de febrero	41
9. Entre Altabrisa y la Avenida Andrés García Lavín: Prometedoras inversiones y deficiente movilidad en la ciudad inconclusa	9 de febrero	45
10. Avenida 7 de Altabrisa: la calle que divide y pone en riesgo la movilidad	11 de febrero	49
11. Entre el Coliseo Yucatán y Vía Montejo: Retos para la movilidad segura y oportunidades para la formulación del Plan de Movilidad	16 de febrero	53
12. ¿Qué sucede entre la glorieta del Pocito y la comisaría de Temozón Norte?		
13. Fundamentos jurídicos para una política de movilidad. Hacia la competitividad y eficiencia urbana de Mérida	22 de febrero	61
14. Ampliación de Plaza Galerías Liverpool: Oportunidad para la revisión de la regulación del suelo urbano y las estrategias de movilidad	25 de febrero	65
15. En los alrededores del Uptown en Altabrisa: Alternativas y restricciones para la movilidad	25 de febrero	69
16. El paradero y el paso peatonal de la Gran Plaza Oportunidad para los tomadores de decisiones a través de la empatía <i>in situ</i>	28 de febrero	73
17. ¿En quién se piensa cuando se construyen las calles de Mérida? La urgencia del diseño urbano y de una agenda pública proactiva.	1 de marzo	77

MARZO

18. La conectividad de Altabrisa: oportunidades y riesgos	3 de marzo	
19. Uniendo destinos con la ciclista de Cholul: Estrategia de movilidad inconclusa o truncada		
20. El poder de los Consejos "Consultivos": Previsión y Oportunidad Prometedoras inversiones y deficiente movilidad en la ciudad inconclusa	8 de marzo	91
21. Movilidad urbana con perspectiva de género La lucha silenciosa de la mujer por el derecho a la ciudad...¡Hasta ahora!	10 de marzo	95
22. Recorrido entre La gran Plaza y el Siglo XXI: Parques de bolsillo y movilidad segura	13 de marzo	99
23. Estrategia de <i>Calles Completas</i> en los alrededores del Uptown. En búsqueda de la inclusión social y la movilidad segura	15 de marzo	103

24.	El Skyline de Altabrisa.Previsiones para articular las densidades de uso de suelo y la movilidad segura	22 de marzo	107
25.	Del "expertise" urbano a la participación ciudadana.Estrategias para una agenda pública efectiva en términos de movilidad	23 de marzo	111
26.	Encuentros y desencuentros entre Plaza Fiesta y Altabrisa: Propuesta de esquinas inteligentes a lo largo de la Avenida Correa Rachó	27 de marzo	115
27.	¿Está la ciudad de Mérida preparada para integrar ciclistas a la red vial?:Equilibrio entre las inversiones inmobiliarias y un plan de movilidad segura	29 de marzo	119
28.	Estrategias para el financiamiento de los proyectos urbanos: Hacia un uso incluyente de las vialidades de Mérida	1 de abril	123

ABRIL

29.	¿Qué necesitan las entrañas de la ciudad de Mérida?:Liderazgo urbano para reconectar a las personas y a los barrios	3 de abril	129
30.	Políticas públicas competitivas y liderazgo urbano.¿Hacia una Mérida baja en emisiones de carbono?	5 de abril	133
31.	¿Cuál es el potencial urbano de los baldíos en Mérida? Terrenos de engorda para financiar calles completas y acciones para la movilidad segura	7 de abril	137
32.	¡Este no es un terreno de engorda! Estrategias de sinergia para la movilidad segura y el espacio público	10 de abril	141
33.	En búsqueda de la justicia espacial. Oportunidades para el desarrollo humano a través de la movilidad segura	12 de abril	145
34.	¿Qué es la movilidad segura? Observatorio urbano para Mérida 2040	14 de abril	149
35.	¿Esta Mérida preparada para la Nueva Agenda Urbana? Los retos del milenio	19 de abril	153
36.	Mérida de cara al Siglo XXI.La condición política en la planeación estratégica. Las estadísticas en Mérida tienen rostro.De la violencia vial al financiamiento de la movilidad urbana segura	24 de abril	161
37.	El rompecabezas causa-efecto de la Mérida Norte. Entre pares viales y desigualdades sociales	26 de abril	165
38.	¿Hasta cuándo se puede sostener el tipo de movilidad que tiene Mérida?De la reforma energética a una reforma urbana local	28 de abril	169
39.	¿Tensión en las calles de Mérida? Desplazarse al trabajo es más estresante que la actividad laboral	1 de mayo	173

MAYO

40.	¿Cómo afectan las calles de Mérida en la salud pública? Movilidad inteligente y conciencia social	3 de mayo	179
41.	¿Qué tan lejos estamos de un "Hoy NO Circula" para Mérida? Movilidad urbana vs vulnerabilidad social y ambiental	5 de mayo	183
42.	¿Cuántos más vehículos podrán soportar la estructura vial de la ciudad de Mérida antes del colapso?"Hoy No Circula": Acción reactiva o estrategia proactiva	8 de mayo	187
43.	¿Es bueno para los Negocio\$\$ procurar calles amigables para peatones y ciclistas? Abriendo el debate proactivo para Mérida	10 de mayo	191
44.	¿Cuáles son las calles amables y exitosas de Mérida? La urgencia de metas en términos de movilidad urbana	12 de mayo	195

45. Las trampas de la municipalización en Mérida Errores de origen para el financiamiento urbano y la calidad de vida barrial— Primera Parte —	16 de mayo	199
46. Las trampas de la municipalización en Mérida Errores de origen para el financiamiento urbano y la calidad de vida barrial— Segunda Parte (2/3) —	17 de mayo	203
47. Las trampas de la municipalización en Mérida Errores de origen para el financiamiento urbano y la calidad de vida barrial— Tercera Parte (3/3) —	19 de mayo	207
48. El monstruo de mil cabezas de la movilidad metropolitana de Mérida. El dilema de la rentabilidad social, económica o política— Primera Parte (1/3) —	22 de mayo	211
49. El monstruo de mil cabezas de la movilidad metropolitana de Mérida. El dilema de la rentabilidad social, económica o política — Segunda Parte (2/3) —	24 de mayo	215
50. El monstruo de mil cabezas de la movilidad metropolitana de Mérida. El dilema de la rentabilidad social, económica o política — Tercera Parte (3/3) —	26 de mayo	219
51. Pensando con la Ciudad 20-30km/hr y 24/7: Movilidad urbana incluyente para Mérida Del discurso a las estrategias para generar zonas amables y de encuentro	29 de mayo	223
52. Ciclistas en la periferia de Mérida. La falacia ad populum de la movilidad urbana incluyente.	31 de mayo	227

JUNIO

53. La vulnerabilidad de la mujer en el transporte y espacio público. Audiendo a la movilidad urbana de Mérida con perspectiva de género	2 de junio	233
54. La encrucijada de la dotación de agua potable para la Zona Metropolitana de Mérida. Autonomía municipal, expansión urbana y financiamiento	6 de junio	237
55. ¿En qué se motiva y fundamenta el usufructo del espacio público de Mérida? Desafío social, jurídico y administrativo	7 de junio	241
56. ¿Quién decide el futuro de los parques de Mérida? Del ágora a los <i>V.I.P. Parks</i>	9 de junio	245
57. La “inteligencia colectiva” para los parques de Mérida Desafío permanente para la agenda pública municipal	13 de junio	249
58. El desafío de las “calles completas” para Mérida Entre el querer y el poder en la agenda pública municipal	14 de junio	253
59. Las calles de Mérida divididas entre la preocupación colectiva y el interés individual. De la dotación de cajones de estacionamiento a las nuevas estructuras inteligentes para la organización de la movilidad urbana amable	16 de junio	257
60. Mérida 2050: movilidad urbana y vejez. Hacia los grandes desafíos urbanos y sociales. El poder del barrio en la vida de los adultos mayores. Movilidad urbana y recreación comunitaria para Mérida	23 de junio	265
61. Accesibilidad urbana para los adultos mayores en Mérida Estrategias para una vida independiente y productiva	26 de junio	269
62. ¿Cómo evaluar el beneficio de las calles de Mérida? Diseño participativo en la toma de decisiones	28 de junio	273
63. Accesibilidad y amenidades de los pequeños parques públicos de Mérida. Estrategias integrales para convertirlos en espacios atractivos	30 de junio	277

2016

enero





→ ¿Dónde esta es espacio seguro para la gente que utiliza el transporte público?

El transporte público debería tener un espacio preferencial e independiente del que utilizan los vehículos privados.

PENSANDO CON LA CIUDAD

Avenida Andrés García Lavín

¿Para el auto o el peatón?

No cabe duda de que vivir en Mérida es un privilegio y porque muchos aún recordamos aquellas calles tranquilas y alejadas del tránsito vehicular, resulta necesario reflexionar sobre qué es lo que está pasando hoy en día en nuestras vialidades y en qué se están convirtiendo.

Haciendo a un lado los discursos teóricos y las posturas a favor o en contra de cómo se deben de diseñar las vialidades, hay un punto central que debe considerarse: no es suficiente hablar sólo del congestionamiento vial, o de lo peligroso que se han convertido las vialidades al ser escenario de múltiples accidentes, ni de qué tan anchas deberían de ser las calles para circular con más comodidad. La preocupación debería centrarse en qué se debería hacer para garantizar la movilidad segura de los habitantes, independientemente de su tipo de transporte.

Si bien el automóvil privado ha concentrado la atención en el tema del diseño de las vialidades, sería recomendable repensar la estructura vial en función del sistema del transporte público y de los diferentes tipos de movilidad que la población requiere. Es decir, la calle no puede ser objeto exclusivo del automóvil.

Obstáculos en la banqueta, postes, señalamientos, infraestructuras, espacio angosto para poder caminar.

La calle es el espacio público por naturaleza, de encuentro de las actividades humanas y de identidad para el barrio. Pero con la velocidad del crecimiento poblacional y urbano, la calle ha perdido su esencia para convertirse en lo que Marc Augé denomina un “*no lugar*”, a aquello que no logra el arraigo, ni la identidad, a lo que es de paso. La calle entonces, se diluye y pierde su poder de convocatoria, para ser ocupada por las máquinas.

La Avenida García Lavín es uno de los tantos casos que ofrece elementos para la reflexión. Para empezar, es la única vialidad en el norte de la ciudad que une desde Circuito Colonias, hasta Periférico con una longitud de 4 kilómetros, y que se intersecta justo a la mitad en la Glorieta del Pocito con también la única vialidad (Avenida Cámara Comercio-Villas La Hacienda) en el sentido oriente-poniente y con una longitud de 5.7 kilómetros desde La



→ En la Glorieta del Pocito, los usos del suelo y la estructura vial están diseñados para darle preferencia al automóvil. Es un riesgo para el peatón poder cruzar las vialidades.



→ Obstáculos en la banqueta, postes, señalamientos, infraestructuras, espacio angosto para poder caminar en la Ave. García Lavín en la esquina con la Glorieta del Pocito.

Florida, pasando por el monumento a Las Haciendas, hasta la calle 60 Norte.

Por lo tanto tenemos que en una de las zonas de mayor flujo vehicular y con una alta tendencia de usos comerciales, servicios y negocios, solamente hay dos vialidades que soportan a lo largo de sus casi 10 kilómetros toda la carga de desplazamientos. Además hay que considerar que la expansión hacia la periferia es un factor relevante para agregar a la reflexión. Cruzando periférico se están desarrollando otros proyectos que dependen en su totalidad de la Avenida García Lavín para entrar a la ciudad.

Por consiguiente sería conveniente revisar cómo se compone la estructura urbana de este



sector, a fin de planear y diseñar un sistema vial que ofrezca alternativas de movilidad, en donde la prioridad sea darle un espacio preferencial al transporte público y al peatón. Basta ver la cantidad de obstáculos con los que nos encontramos en estas angostas banquetas, en las cuales apenas se puede caminar entre postes, señalamientos, infraestructuras y automóviles que se desplazan a alta velocidad. Y ni qué decir de las rampas para personas con discapacidad, con altas pendientes y que se encuentran sólo de un lado de la calle. O en aquellos casos en los que las banquetas se interrumpen por los terrenos baldíos.

No hay que olvidar que una calle segura y exitosa es una calle con gente y en la medida en que se logren equilibrar las condiciones urbanas para que la población se desplace caminando de forma segura y cómoda de un comercio a otro o de una esquina a otra, se van

a fortalecer los lazos barriales. Tal vez nuestros hijos no puedan correr libremente por estas avenidas, pero si deberíamos poder todos, desde el abuelito con su nieto o la mujer embarazada, caminar de forma segura en una de las zonas que precisamente se caracteriza por tener un alto potencial de inversiones y plusvalía en la ciudad.

En síntesis, la calle y la movilidad son un tema de salud pública y de cohesión social. No son sólo tecnicismos. Si bien hay diferentes aportaciones sobre el tema de la “movilidad segura”, a partir de cómo el peatón se integra a la dinámica urbana con actitudes de prevención, responsabilidad y autonomía, también es prioritario trabajar desde la agenda pública en diferentes escalas urbanas que vinculen el monitoreo de las inversiones públicas y privadas con la percepción de los usuarios y el nivel de funcionalidad social de la calle.



→ En la Glorieta de las Haciendas no es seguro cruzar caminando o en bicicleta.

¿De qué manera estas grandes inversiones privadas impactan en la mejoría de las condiciones urbanas?

¿Cómo integrar a las concentraciones comerciales a la mejoría de la vida barrial?



→ No puede haber centros comerciales lujosos rodeados de calles inhóspitas.

A lo largo de la última década, la zona norte de Mérida ha experimentado transformaciones importantes en sus usos de suelo y sobre todo en la proliferación de centros comerciales. El año de 2007 representó un cambio significativo al duplicar su oferta comercial, de servicios y de entretenimiento, porque hasta ese entonces las grandes concentraciones comerciales eran la Gran Plaza y Las Américas, y se le sumaron simultáneamente Plaza Altabrisa, Galería Mérida, City Center y Macroplaza.

La característica principal de estos lugares es la concentración comercial de usos que integran una tienda ancla y salas cines. A partir

de 2012 inicia otra etapa bajo el concepto de “usos mixtos”, la cual además de los servicios comerciales y de entretenimiento, se incluyen estacionamientos de varios niveles, oficinas, departamentos y hasta hoteles.

Estas nuevas formas de aprovechamiento de los predios baldíos, han derivado en cambios del valor del suelo en los predios circundantes, como es el caso de la Colonia Maya a partir del desarrollo de Altabrisa, es lo que conocemos como *la plusvalía del suelo urbano*. Lo cual ha generado el desplazamiento de los habitantes originales, porque como consecuencia de estas inversiones privadas, su predio tiene un gran valor comercial y les resulta atractivo venderlo o dividirlo para poder permanecer en la zona.



→ Congestionamiento vial en la zona de la Glorieta de las Haciendas.

Sería de suponer que sí estos grandes desarrollos urbanísticos elevan el valor del suelo, desde el mero anuncio del proyecto, lo que conocemos como “*especulación*”, debería de haber una mejora inmediata en las condiciones urbanas, es decir en la calidad de los servicios, infraestructuras y más aún en lo básico: en poder usar la calle de forma segura.

Para poner un ejemplo preciso, nos centraremos en la zona de la Glorieta de las Haciendas, donde se desarrolla el centro comercial Uptown. No cabe duda de que el aprovechamiento de ese gran vacío urbano próximo a Plaza Altabrisa resulta positivo para la ciudad. Desde la limpieza del terreno, el apisonamiento del suelo y la reciente colocación de las columnas metálicas, causa expectación y curiosidad entre vecinos del lugar.

De hecho una de las políticas públicas del gobierno federal están encaminadas a compactar la ciudad y a promover la ocupación de los vacíos intraurbanos, finalmente es muy costoso para la ciudad tener predios ociosos al interior de la ciudad, con toda la infraestructura y servicios, son los llamados terrenos de “*en gorda*”, los cuales se benefician a lo largo del tiempo de las mejoras urbanas y no hay instrumentos jurídicos que orienten el buen aprovechamiento de los mismos en beneficio de la comunidad.

En sintonía con lo anterior, existe la preocupación por fortalecer los lazos barriales y generar condiciones urbanas que permitan la disminución del uso del automóvil. Desde las políticas públicas en materia de salud y aterrizando en lo urbano, el mensaje es claro y contundente: camina, usa la bicicleta y el transporte público. Sin embargo, en la realidad caminar y usar bicicleta en la ciudad, no es factible solo por el mero discurso que parece estar de “*moda*”.

Caminar y usar la bicicleta es un derecho que la ciudad nos debe de garantizar y que no debería ser exclusiva del estatus social o de algunas zonas. Por consiguiente, los desarrollos comerciales que se están gestando en torno a la glorieta de Las Haciendas, como en su momento lo fue Altabrisa, están contribuyendo al cambio de uso de suelo, de intensidades de funcionamiento, de incrementar los flujos vehiculares que ya hoy por hoy se encuentran saturados en determinadas horas, y ni que decir de la cantidad de conflictos viales y choques que constantemente se generan en esta zona. Por lo que se debería de tener una visión integral de la problemática.

Basta consultar las experiencias argentinas, en ciudades menos extensas que la nuestra pero con más habitantes, en donde han articulado instrumentos para medir el

incremento de plusvalías a partir de las grandes intervenciones urbanísticas privadas, con el objetivo de que el Estado tenga los mecanismos para movilizar dichas plusvalías hacia el financiamiento de estudios, proyecto y obras que van directamente a mejorar el entorno urbano. Desde la construcción de infraestructuras, sistemas de transporte público, hasta la dotación de equipamientos y áreas verdes funcionales, tanto la inversión privada como la pública, tienen la participación y el compromiso en generar escenarios competitivos y de alto alcance de aceptación social.

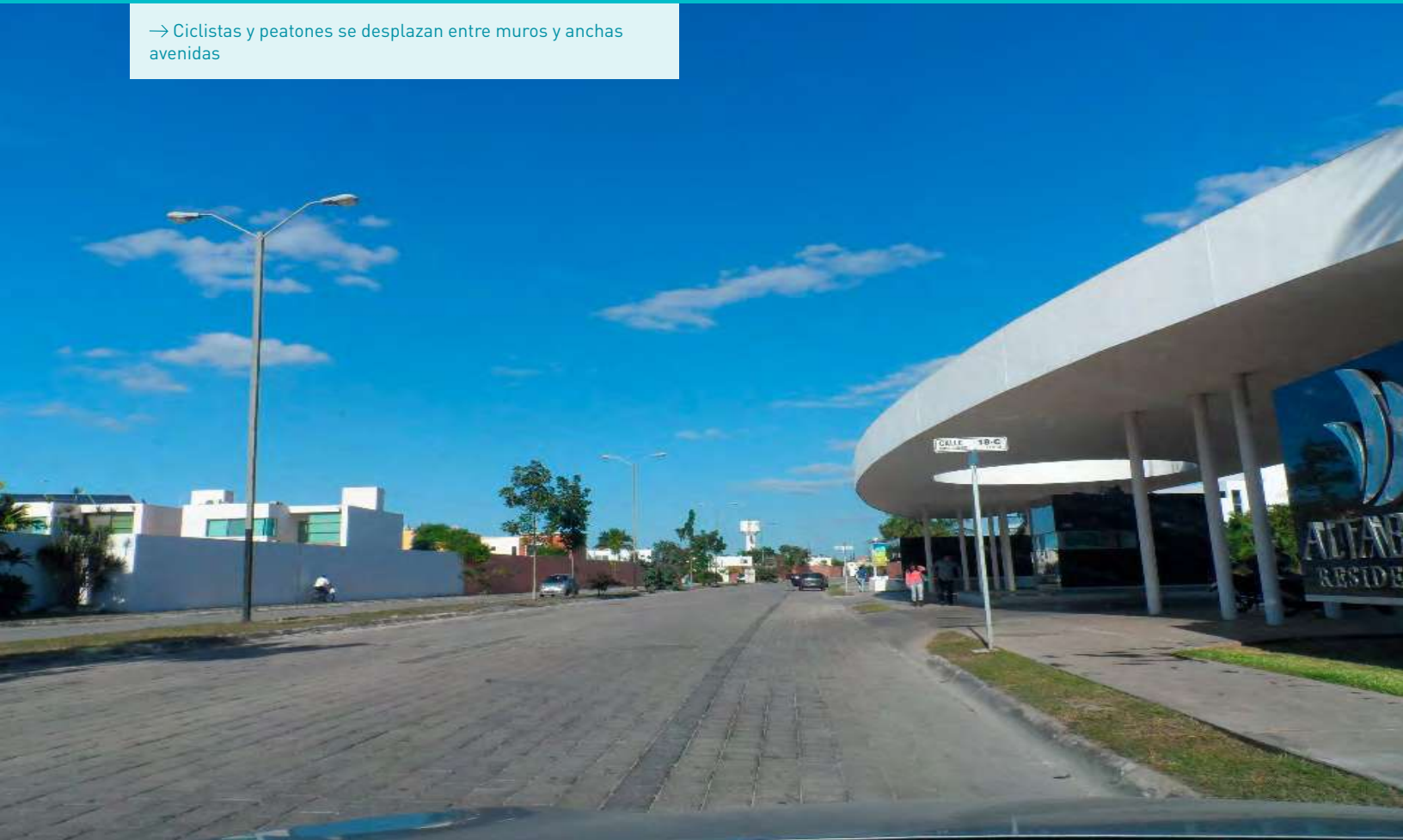
En este sentido, resulta bueno tener inversiones y desarrollos, pero no puede ser que estos grandes desarrollos se limiten a lo que sucede al interior de su predio y no haya una mejoría en la calidad urbana y social de su entorno. Tienen un alto impacto funcional y simbólico y por lo tanto, el reto consiste en armonizar estas intervenciones privadas con acciones contundentes para el bien común en el espacio público. El reto sería que los usuarios tanto de Altabrisa como del Uptown, pudieran caminar libremente entre uno y otro. O que los vecinos de las colonias próximas pudieran ir caminando. Y que existieran paraderos seguros en lugares estratégicos, desde donde la gente pudiera decidir a cuál de los dos ir. No hay que olvidar que estos centros comerciales son también lugares de trabajo para muchos, y no pueden ser pensados sólo para que usuario en automóvil.

Desde la política pública urbana y de salud, habría que revisar la agenda pública, para redimensionar lo que se gana y pierde en la ciudad. No hay que olvidar que la inversión en espacios públicos que garanticen un buen funcionamiento de las actividades cotidianas de sus habitantes, repercuten positivamente en las inversiones privadas. Relacionar las escalas urbanas e intensidades de uso de estos centros comerciales con el tema de la movilidad segura, es un gran ejercicio de sensibilidad humana que garantiza un alto índice competitividad urbana. No puede haber centros comerciales lujosos rodeados de calles inhóspitas.

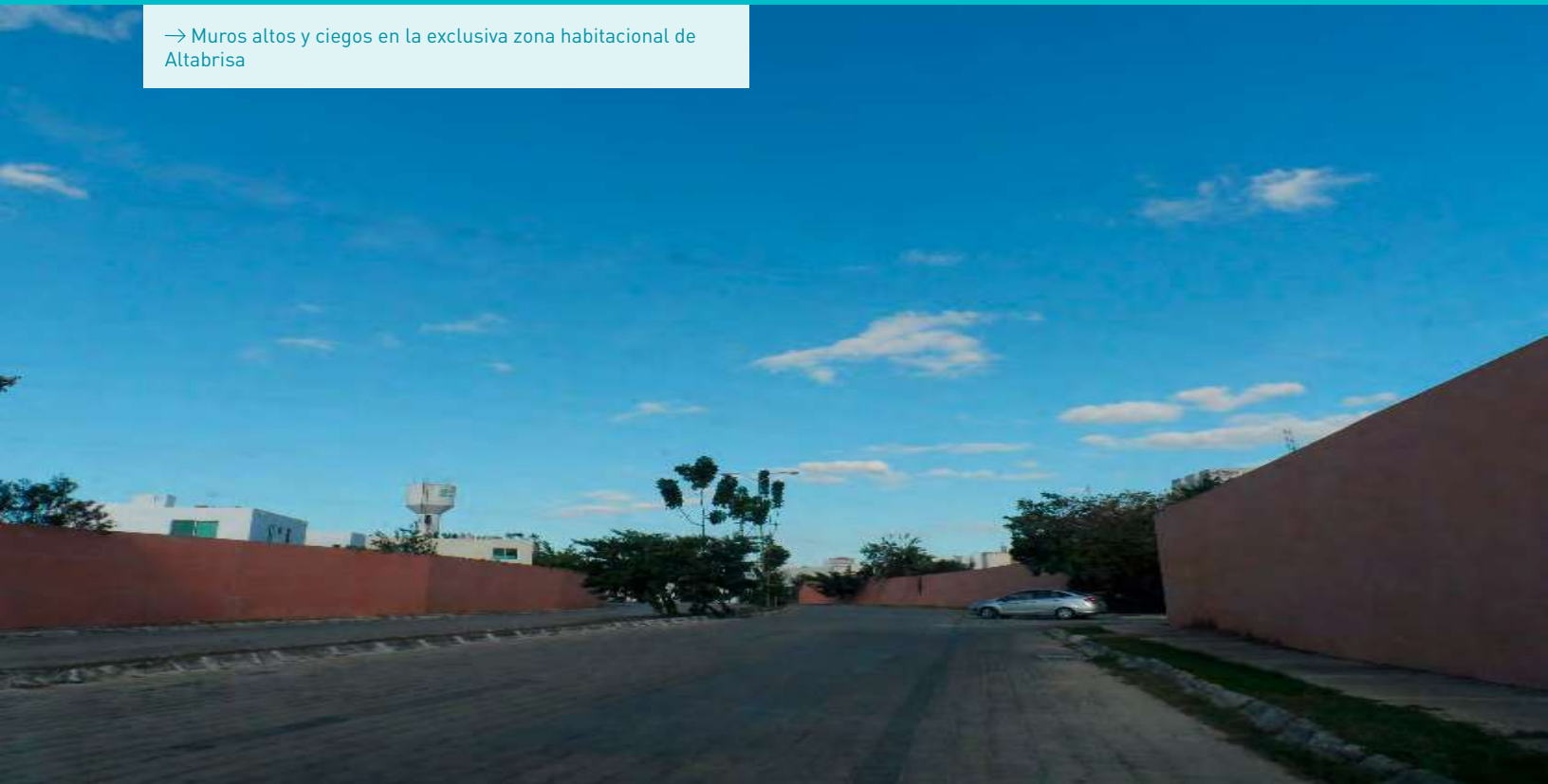


→ Congestionamiento vial en la zona de la Glorieta de las Haciendas.

→ Ciclistas y peatones se desplazan entre muros y anchas avenidas



→ Muros altos y ciegos en la exclusiva zona habitacional de Altabrisa



¿Quién vigila nuestras calles?

Las calles de la ciudad son el mejor laboratorio urbano para comprender las formas de vida de sus habitantes. Son el lugar en donde las relaciones sociales y barriales pueden fomentarse o de plano, fracturarse. Estas rupturas se pueden dar porque las condiciones urbanas no permiten que la gente se encuentre y use la calle, o porque la misma gente ha decidido propiciar la fractura entre su estilo de vida y el resto de la ciudad. Cualquiera que sea el caso, no deja de ser preocupante, porque al final, todos pagaremos la factura del costo social de fomentar calles vacías.

Desde la década de los sesentas y a partir del auge del estilo de vida norteamericano, caracterizado por la fascinación por los suburbios

y el predominante uso del automóvil, aparece en escena una figura femenina que revolucionó la forma de ver a la ciudad. Fue Jane Jacobs que 1961 y con su obra *La muerte y vida de las grandes ciudades norteamericanas*, dejó de manifiesto los grandes errores de aquellas propuestas urbanísticas en cuestión de calidad de vida y de humanización del espacio público.

Desde un principio básico de “*los ojos en la calle*”, Jacobs realiza una crítica profunda sobre los suburbios de uso exclusivamente habitacional y encerrados en sí mismos. Al carecer de actividades y servicios de proximidad, como la panadería, la carnicería, la tortillería, la iglesia, el parque comunitario y/o la escuela, se pierden los lazos barriales. Además de que

→ ¿Quién observa lo que sucede en la calle? Zona de Altabrisa





→ El doble arbolado en la generosa banqueta y la permeabilidad entre lo público y lo privado, permiten ante todo, disfrutar el recorrido a pie.

estos usos de pequeña escala siempre tienen ojos en la calle. Hay alguien que observa lo que sucede en el exterior.

Sin embargo, los desarrollos habitacionales cerrados, en propiedad en régimen de condominio, conocidos como *“las privadas”*, representan una condición de estatus que ofrece exclusividad, privacidad y seguridad. ¿Quién excluye a quién?. Y precisamente este nivel de estatus se manifiesta directamente en el valor de los predios, pues determina el tipo de usos que pueden formar parte de estos entornos. Es decir, la panadería o la carnicería no tendrían cabida alguna entre estas exclusivas privadas.

Parece ser, que lo que pudiera ser aceptable tener junto a una privada, es precisamente otra privada de igual o mayor estatus. Y así se va armando el rompecabezas de una de las zonas más exclusivas de Mérida: Altabrisa. Finalmente la gente está en su total derecho de decidir cómo y en dónde vivir. Así también hay que considerar que desde la Ley de Desarrollos Inmobiliarios y la de Propiedad en Régimen en Condominio, estos desarrollos habitacionales están debidamente fundamentados, sin embargo es importante analizar qué tipo de calles están fomentando en sus entornos.

La propuesta de Jacobs ha tenido gran aceptación a nivel mundial y a través del tiempo, al grado de haber consolidado un movimiento orientado a que los ciudadanos exploren sus ciudades y conecten sus barrios a partir del fomento de actividades que conviertan a la calle en lugares vibrantes y atractivos, garantizando el desarrollo comercial y cultural, pero sobre todo el fortalecimiento de la dimensión pública de la calle.

A lo largo de las principales vialidades de Altabrisa, se pueden observar los altos muros de las privadas, autos que circulan a alta velocidad, así como transeúntes y ciclistas que se desplazan en el anonimato. ¿Cuál es el costo social de tener calles amuralladas y sólo para los vehículos?. Para poder imaginar la dimensión de lo que implica tener el contacto visual entre la vivienda y la calle, pondremos de ejemplo al Paseo de Montejo, el cual a principios del siglo pasado tenía el mismo espíritu que Altabrisa: albergar vivienda para las altas clases sociales en la zona norte de la ciudad. Imaginemos que cada una de las maravillosas

edificaciones de la época del Porfiriato, las Casas Gemelas, el Palacio G. Cantón y todas las demás, hubieran incorporado altas bardas de 2 a 3 metros, con alambres de púas y totalmente ciegas, para distanciarse de lo que ocurre a lo largo del Paseo. Para empezar, hubiera perdido su condición de “paseo”, y por otro lado, a pesar de ser una de nuestras más bellas herencias urbanísticas por sus anchas banquetas doblemente arboladas, y su secuencia de monumentos, sería una calle delimitada por muros y totalmente deshumanizada.

Por consiguiente, la idea de constituir barrios activos, sin importar la condición social, está relacionada con la forma en que la comunidad usa sus calles. Y sí por el contrario, la tendencia es fomentar calles entre muros, tendremos que centrarnos en la premisa central de Jacobs: ¿Quién observa lo que sucede en la calle, independientemente del estatus socioeconómico de la zona?

Ha pasado más de medio siglo de la visión humanista de Jacobs sobre las propuestas “modernas” de los suburbios, y lo cierto es que la respuesta genuina para tener ojos en la calle y peatones seguros, la teníamos mucho antes



→ La propuesta urbanística de hace más de un siglo del Paseo de Montejón, cuenta con el principio de vincular el espacio privado de la vivienda con la calle, a través del contacto visual.

que ella. Basta regresar a nuestro origen, a nuestros ejemplos urbanos y arquitectónicos de los cuales nos sentimos todos orgullosos.

Para concluir me permito sugerir la siguiente pregunta: ¿Dónde preferiría Usted realizar una caminata: a lo largo del Paseo de Montejón o a lo largo de calles con muros altos y ciegos?. La respuesta no debe provenir de especializados estudios o de costosos diagnósticos interminables, simplemente emerge de nuestra condición natural como seres humanos de sentirnos seguros y a gusto en el espacio público, lo cual a su vez se convierte en inspiración de escenarios urbanos competitivos y de beneficio social para todos.

→ ¿Cómo sería el recorrido a lo largo del Paseo de Montejón si cada una de las edificaciones estuviera “protegida” con altos muros ciegos?





→La expansión comercial debe de garantizar espacios seguros para la movilidad

Ampliación de la Gran Plaza y la oportunidad para el proyecto urbano



→ Vista desde Siglo XXI hacia la Gran Plaza.

El reto consiste en integrar la movilidad desde la visión de género entre las concentraciones comerciales y de servicios que se desarrollan a lo largo de Prolongación de Montejo. La zona no se puede paralizar por congestionamientos viales. La ciudad debe de estar preparada para que protección civil y el auxilio médico cumplan eficientemente ante cualquier eventualidad en la zona.

En la primera mitad del año 1994 se inauguró la Gran Plaza, uno de los polos comerciales y de entretenimiento más importantes de la ciudad de Mérida. A lo largo de casi una década compartió junto con Plaza Las Américas en el poniente, el gusto por los meridianos y también por visitantes. A partir de estas concentraciones comerciales, se empezaron a dar tendencias de crecimiento y consolidación, algunas más rápido que otras, y que al entretorse con la dinámica natural de la ciudad, van generando caos en las vialidades.

La velocidad con la que se desarrollan estos proyectos comerciales, es mucho mayor que la respuesta que se le puede dar al problema vial en el corto plazo, y ni qué decir en



→ La ampliación de la Gran Plaza es una gran oportunidad para dignificar el espacio público de su entorno.

el largo plazo. Sin embargo, en cuestión de infraestructuras no hay que ahorrar y mucho menos escatimar en inversiones para el largo plazo y con visión de alto alcance competitivo.

El tema de la movilidad no es una cuestión para embellecer el discurso de oportunidad, debe de estar en la agenda pública como una prioridad y como una respuesta responsable al derecho a la ciudad. La inversión privada depende la inversión pública y viceversa. Es evidente que mientras mejores infraestructuras tenga una ciudad, podrá aspirar a mejores oportunidades de inversión.

En este sentido, invertir en movilidad en nuestra ciudad, es una oportunidad para articular los beneficios de las inversiones privadas con escenarios públicos competitivos y de calidad urbana. Hay que precisar que el tema movilidad es una manera de entender integralmente la problemática que se vive hoy en día en nuestras calles. Partiendo del hecho de que todos somos peatones y de que todos tenemos el derecho de usar la calle para una acción básica que es la desplazarnos de un lugar a otro. Algunos caminado, otros en bicicleta, en transporte público o privado, todos sin excepción usamos la calle. Por lo tanto la movilidad implicaría integrar acciones conducentes a

mejorar los desplazamientos de la población, prestando especial atención a los que no usan el automóvil privado.

Desde la política pública el mensaje nos dice que dejemos de usar el vehículo, para desplazarnos en bicicleta o caminando, por una cuestión de salud y ambiental. Pero las acciones urbanas sólo se orientan a realizar más avenidas para los autos y dejando a un lado los otros tipos de movilidad. Además hay que integrar a esta problemática la visión de género, es decir, desde los grupos más vulnerables: mujeres, niños, adultos de la tercera edad, gente con alguna discapacidad. Todas estas personas día con día se desplazan por la ciudad, arriesgando sus vidas por llegar a tiempo a la escuela, al trabajo, a la guardería o a una cita médica.

Por consiguiente, los grandes proyectos inmobiliarios que se gestan en la ciudad, son una gran oportunidad para desarrollar acciones de movilidad ambiciosas y contundentes, a tal grado de que todos, hasta el que usa exclusivamente el auto, prefiera otro tipo de movilidad. Cuando se iniciaron las pláticas para integrar el Metro al sistema de transporte público de la Ciudad de México a finales de la década de los sesentas, uno de los primeros



→ Invertir en el espacio público de nuestra ciudad, es una oportunidad para articular los beneficios de las inversiones privadas con escenarios públicos competitivos y de calidad urbana.

cuestionamientos del gobierno fue que iba a costar mucho dinero, además de todos los inconvenientes que implicaba gestionar y desarrollar una infraestructura de tal envergadura. Los inversionistas franceses argumentaron: *¿Cuánto les va a costar NO hacerlo?*

Si bien Mérida no requiere un Metro, sí se necesitan planes, proyectos y obras que dignifiquen la movilidad y el espacio público, sin importar el gasto que a través de participaciones mixtas públicas-privadas se requiera, debido a que las relaciones costo-eficiencia y costo-beneficio redundaran en una ciudad atractiva no sólo para invertir, sino sobre todo para tener calidad de vida.

En este mismo orden de ideas, la zona de la Gran Plaza empieza prepararse para su tercera ampliación, y el análisis no puede limitarse exclusivamente a los terrenos en los cuales se desarrollara la construcción. Hay que establecer cálculos de flujos a lo largo de Prolongación de Montejo y su salida a Progreso, con todas las cargas vehiculares que conllevan los usos de suelo actuales (Siglo XXI, Liverpool, Costco, Chedraui, Escuelas), junto con los que están en camino (Vía Montejo). Para ponderar cual será el costo de integrar una propuesta de movilidad, que vaya más allá de

sólo ampliar vialidades y que logre apearse a la política pública desde la visión de género.

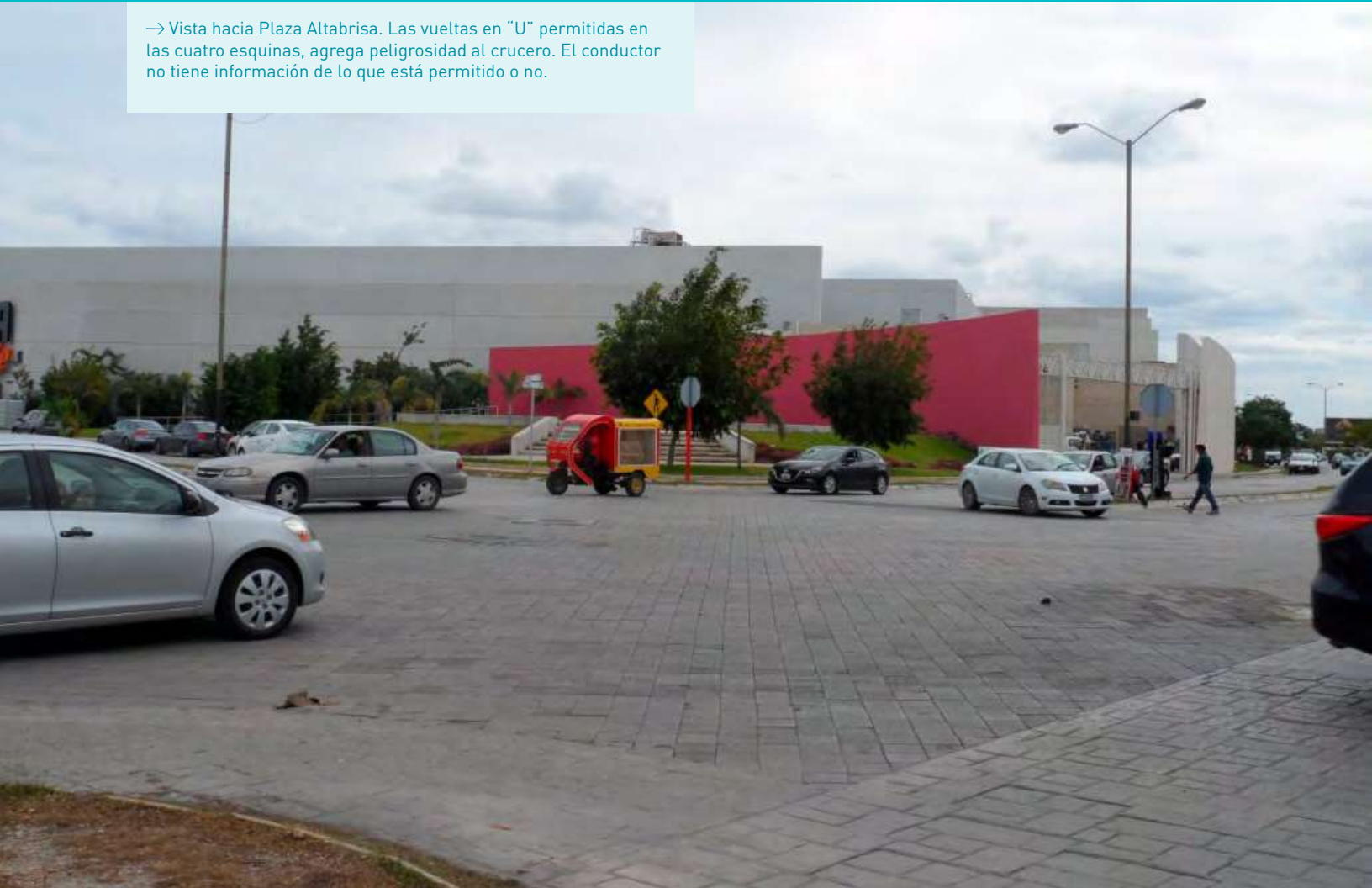
Porque en términos de competitividad urbana, no puede paralizarse determinado sector de la ciudad, causado por el congestionamiento vial derivado de los usos del suelo comerciales y/o de servicios. Ya que además del tiempo y costo que representa para los usuarios, hay una condición prioritaria a la cual la ciudad debe responder de manera eficiente, es la de la protección civil y el auxilio médico a la población en cualquier caso de contingencia que se requiera.

Por lo tanto, la ampliación de la Gran Plaza representa una oportunidad para formular una visión integral de la zona, en un gran proyecto urbano en donde todos los sectores participan activamente con un solo objetivo en mente: que el crecimiento comercial se manifieste en el desarrollo y dignificación del espacio público desde la visión de género y la movilidad segura, que realce las cualidades ambientales del lugar, así como también que profile la identidad de la zona a través de lo que CORDEMEX como barrio representó en el siglo pasado. De lo contrario, habrá que responder *¿Cuánto nos va a costar NO hacerlo?*



→ Vista desde Plaza Milenium hacia HRAE. Se forma un nodo peligroso en el centro del crucero.

→ Vista hacia Plaza Altabrisa. Las vueltas en "U" permitidas en las cuatro esquinas, agrega peligrosidad al crucero. El conductor no tiene información de lo que está permitido o no.



Cuando el automóvil tiene más libertades que el peatón

La calle ha sido, es y será siempre motivo de análisis, así como de revisión del discurso público hasta las acciones concretas de proyectos urbanos. Porque la calle es la manifestación de la dimensión pública de la ciudad, es en dónde se invierten los recursos para garantizar el bien común y para facilitarles la vida a sus ciudadanos. En este sentido, el diseño de la misma juega un papel primordial para orientar las decisiones de sus usuarios, motorizados y no motorizados. La experiencia en nuestras ciudades y los tantos estudios que han apoyado una visión de ciudad más humana, nos enfatizan la necesidad de ponerle límites a las libertades con las que se movilizan los autos por las calles.

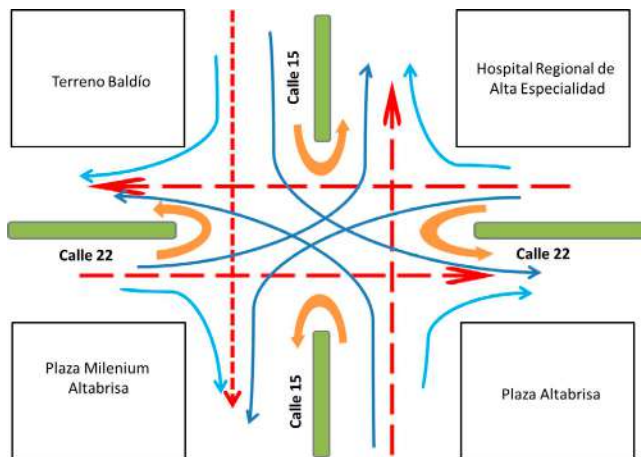
El reconocido urbanista catalán Jordi Borja ha dedicado su vida en reivindicar el papel de lo urbano, para generar ciudadanía y que el discurso político de democracia y gobernanza, tenga manifestaciones genuinas en la ciudad a través de los proyectos urbanísticos. En este sentido, la calle representa el hilo conductor para generar estos espacios de encuentro entre los edificios y entre las personas. Asimismo, el ejercicio de la gobernanza no es una

urbano que dignifique tanto a la calle como a sus usuarios. Si bien se suponía que los adoqueros darían un toque especial a las vialidades, tanto en su aspecto formal como funcional, en realidad no cumplen con lo esperado. No reducen la velocidad de los vehículos y además son altamente vulnerables al tráfico pesado de tantos camiones de carga que procuran materiales de construcción para las diversas obras que se encuentran en proceso.

Asimismo es significativa la cantidad de movimientos vehiculares que se realizan en el cruce de manera simultánea y arbitraria: 4 por esquina (doblar a la izquierda y a la derecha, vuelta en "U" y continuar de frente), dando un



→ A lo largo de la calle 15 se localizan importantes concentraciones de servicios y comercios y su característica principal es la gran cantidad de espacio y de libertad que tiene el automóvil para desplazarse. La calle debe de contar con los suficientes elementos urbanos, para poder tener una lectura clara de cómo usarla y de cómo protegernos los unos a los otros.



→ Cruce peligroso de la Calle 15 x 22 en Altabrisa, con 16 movimientos vehiculares, 4 por esquina.

cuestión meramente retórica que se realiza en una mesa de diálogo para concluir en acuerdos publicables. La gobernanza tiene el poder de trascender en espacios urbanísticos democráticos, que mejoren la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

Las amplias avenidas para que circulen con “comodidad” los autos, estrechas banquetas y camellones, así como la ausencia de señalética vertical y horizontal, son características que lejos de conformar escenarios de “comodidad” para cualquiera que se desplace en ellas, generan confusión e incertidumbre, debido a que no se precisan ni los tiempos ni los espacios del flujo vehicular. Con respecto a estas situaciones, España cuenta con propuestas de Sistemas de Movilidad que han integrado el tema de la velocidad con el diseño integral de la calle, es decir, la jerarquía urbana de la calle, junto con el análisis de sus usos de suelo, derivan en un análisis que determina

la velocidad adecuada para garantizar seguridad para todos los tipos de desplazamiento. En el caso del Sistema de Movilidad de Málaga, el planteamiento del diseño de la calle es de contenido y de forma, porque no es suficiente colocar la señalética que informe que la velocidad máxima es de 40 o 50 km/hr, cuando el diseño de la calle es de una pista de carreras. Por consiguiente, si lo que queremos es seguridad para la movilidad, es necesario revisar los instrumentos que se dedican a determinar las velocidades de las vialidades intraurbanas, para vincularlas con estrategias de diseño, de manera que no sea necesario de un disco informativo para bajarle a la velocidad.

Uno de los tantos casos que podemos encontrar en nuestra ciudad es el caso del cruce de la Calle 15 x 22 en la exclusiva zona de Altabrisa, en donde confluyen los usos comerciales de las Plazas Milenium y Altabrisa, así como con el equipamiento de salud el Hospital Regional de Alta Especialidad (HRAE). A lo largo de la calle 15 (sur-norte), la cual inicia en el cruce con la Avenida Cámara de Comercio (oriente-poniente), se encuentran diversos usos como Hotel, Restaurantes, el Star Médica, la zona de servicios de Plaza Altabrisa, Plaza Milenium y Cenit, Hospital Regional de Alta Especialidad, las zonas residenciales privadas.

Por su parte la calle 22 (oriente-poniente) con preferencia, comunica desde la Avenida 7, entre Plaza Altabrisa y el HRAE, pasando por las Country Towers. Ambas calles concluyen abruptamente, reduciendo sus amplitudes y por consiguiente sus jerarquías urbanas. De igual manera ambas se lucen por las altas velocidades con las que circulan los vehículos, por su ausencia de arbolado y de mobiliario

total de 16 movimientos en donde no hay señalética, ni semáforos que determinen los tiempos y los espacios para cada uno de ellos. De igual manera, resulta peligroso cuando los autos que circulan sobre la calle 15 se quedan en medio esperando que pasen los que circulan sobre la 22 a alta velocidad, al mismo tiempo que alguien quiere dar vuelta en “U”.

Por consiguiente, la amplitud de la calle no es garantía de seguridad ni para los mismos vehículos. Basta con pararse en cualquiera de las esquinas, o mejor aún, en alguno de los camellones para ver venir a los autos apresurados por ganarle el paso al otro. Entre claxonazos y reducidos espacios para el peatón, hay que atravesar estas vialidades con la desesperación de ganarle a los autos.

Altabrisa ha cumplido ya más de una década y aún no está del todo consolidada. Faltan muchos predios por desarrollar y precisamente por esto, es prioritario analizar a fondo esta relación entre los usos del suelo, sus intensidades y el tipo de flujos que generan, desde una prospección entre lo que sucede hoy en día

y lo que está por venir. Convendría desarrollar estrategias integrales que mejoren las condiciones de seguridad vial de sus amplias calles, así como el arbolado y mobiliario urbano. Ya que si en las zonas de mayor plusvalía de la ciudad no se garantizan estas condiciones de calidad urbana, ¿qué podemos esperar de aquellas en donde no hay inversiones en puerta o de plano, nunca las habrá?.

También hay que considerar la velocidad permitida para circular a lo largo de estas vialidades, que en realidad se encuentran perfectamente delimitadas dentro del polígono de Altabrisa, no representan largos recorridos y reúnen concentraciones de gente entre los hospitales, comercios y las viviendas, que merecen mayor empatía con el peatón y los ciclistas.

En virtud de lo anterior y poniendo sólo como ejemplo una de las zonas más jóvenes y con altas expectativas de crecimiento en obras e inversiones, se enfatiza la necesidad de poner especial atención en el diseño de las calles y en la planeación de la movilidad. En el entendido de que el diseño de la calle condiciona su uso, es decir, el buen diseño de la calle podría ser el primer paso para desarrollar y fomentar una cultura vial, que tanto nos hace falta. Se puede educar desde y con la calle. Pero para ello, la calle debe de contar con los suficientes elementos urbanos, para poder tener una lectura clara de cómo usarla y de cómo protegernos los unos a los otros. La calle debería ser el lugar de intercambios y de encuentros seguros sin importar las clases sociales, porque de lo contrario ¿Qué clase de ciudadanos estamos fomentando en ambientes adversos para el encuentro?.

→ La amplitud de la vialidad y la falta de señalética en piso y en vertical, causa confusión e incertidumbre entre los mismos automovilistas. Las rampas en las esquinas no son garantía de un paso seguro.



2016

febrero





→ La unión entre la carreta a Progreso y la Prolongación de Montejo, fortalecida con importantes inversiones inmobiliarias, debería suponer a la par, el diseño y ejecución de proyectos urbanísticos que integren la movilidad con la dignificación del espacio público y los escenarios para nuestros monumentos y héroes.



→ La salida a Progreso aún no ha resuelto el tema de la movilidad, con el proyecto de Vía Montejo en proceso, es momento de generar propuestas urbanísticas a largo plazo.

Del "Paseo" de Montejo a "Vía" Montejo

El río Sena no fue ningún obstáculo para darle continuidad a la incomparable infraestructura urbanística de Campos Elíseos y su prolongación Avenida Charles de Gaulle, para llegar al moderno distrito financiero de La Defensa. Desde la Plaza de Concordia hasta el Arco del Triunfo tenemos aproximadamente 2 km, cuya historia se remonta desde mediados del siglo XVII y a que a lo largo del tiempo se ha procurado mantener las ideas inspiradoras que le dieron origen. El embellecimiento de la ciudad, la exaltación de los momentos históricos y representativos de una cultura que ha siempre ha luchado por la libertad, la razón y la justicia.

De esta manera, tenemos una relación urbanística entre el Arco del Triunfo de principios del siglo XIX hasta el Arco de la Defensa de finales de la década de 1980, uniendo las transformaciones urbanísticas de París durante el segundo imperio de Napoleón III con las grandes manifestaciones financieras, culturales y de negocios, en el exclusivo barrio de la Defensa. Es decir, el pasado y el futuro se entrelazan a través del Río Sena y dejan de manifiesto que se necesitan uno del otro, para no olvidar de donde son o a donde se dirigen.

La experiencia urbanística de París es mucho más que un tour, es la coyuntura entre la política, el gobierno y la ciudad. Napoleón III requirió de un hombre visionario y capaz para poder cumplir sus órdenes de "embellecer la ciudad y hacerla la más hermosa del mundo". El Barón Haussman reformuló la petición en una verdadero andamiaje urbanístico, sustentado en una visión atrevida y ambiciosa para la época, que derivó en fundamentos jurídicos sobre la propiedad del suelo, el refinanciamiento urbano y el bien común. Y por su parte, Haussman requirió de la fuerza política para llevar a cabo grandes transformaciones, que sí bien en su momento fueron causa de molestia, indignación y malestar social entre ricos y pobres, no habría posibilidad de comprender hoy en día que sería de París sin sus acciones de alcantarillado, sistemas de espacios verdes, equipamientos urbanos, regulación urbana, sistema de grandes avenidas y red con los barrios, estaciones ferroviarias, plazas y rotondas con monumentos.



→ Hace un siglo que todos hemos gozamos y las futuras generaciones seguirán, sin duda gozando del Paseo de Montejo. ¿De qué otras partes de la ciudad nos sentimos tan orgullosos hoy en día que no sólo embellezcan a nuestra ciudad, sino también a nuestras vidas?

En nuestro contexto, lo más cercano que tenemos es el concepto del “Paseo” y lo que hoy conocemos como el Paseo de Montejo. Sin embargo previamente tuvimos a finales del siglo XVIII, en la zona del Mercado Lucas de Gálvez, lo que hoy es la Calle Ancha del Bazar, al “Paseo de las Bonitas”, llamado así precisamente por los recorridos que las jóvenes realizaban alrededor de la alameda, con la tímida pretensión de ser vistas por algún pretendiente. Eran los espacios del encuentro y no sólo embellecían a la ciudad de la época, sino también lo hacían en las vidas en las personas.

Posteriormente a principios del siglo pasado tenemos al Paseo de Montejo que a lo largo de sus 1.73 km nos ofrece anchas banquetas doblemente arboladas y el ritmo urbano está señalado a través de los hitos que nos

ofrecen el Monumento a Felipe Carrillo Puerto, la estatua de Justo Sierra y el Monumento a la Patria de Rómulo Roza. Sin olvidar las manifestaciones arquitectónicas de la época, que aunque no quedan muchas, mantienen la esencia del recorrido como uno de los más placenteros de la región.

Desde el truncado inicio de Paseo de Montejo en Santa Ana hasta Periférico tenemos poco más de 8 kms y lamentablemente se perdió el concepto del “Paseo”. En el extremo norte de esta vialidad desde la Glorieta del Siglo XXI hasta Periférico tenemos aproximadamente la misma distancia que mide el Paseo de Montejo, corresponde a la zona de Gran Museo de Mundo Maya, las grandes concentraciones comerciales de Plaza Galerías y del proyecto en curso Vía Montejo.



→ Desde la Glorieta del Siglo XXI hasta Periférico, se tiene la misma distancia que tiene el Paseo de Montejo. El proyecto Vía Montejo ofrece la oportunidad de reivindicar la propuesta urbanística que le da origen a la vialidad y en la cual se inspira en nombre del proyecto inmobiliario en los terrenos de la ex siderúrgica.

El concepto del Paseo paso a ser Vía, no hay el espacio para el encuentro, sino más bien para el desencuentro, ya que quien puede esperar en estas angostas banquetas sin arbolado y con autos circulando a altas velocidades. Son rutas de circulación en donde muy pobremente se puede disfrutar del paisaje urbano. Sin embargo el proyecto Vía Montejo ofrece la posibilidad de un gran remate para el Paseo de Montejo, sólo que de forma privada y a un costado de la vialidad. Aún quedan muchos pendientes en materia vial y urbana en esta zona de la ciudad, como en muchas otras partes, pero aprovechando las grandes inversiones que se están detonando y que de manera inesperada cambian los valores y usos del suelo, no estaría nada mal repasar la historia y los casos de éxito.

Hoy en día nadie se queja de la propuesta urbanística del Paseo de Montejo, al contrario, cada vez más se ratifica en nuestra experiencia y memoria colectiva como el espacio público para el paseo, el encuentro y para enaltecer a nuestros valores y héroes, quienes desde la política y las letras, nos orientan y nos dan identidad. Por consiguiente, el ambicioso proyecto de Vía Montejo se convierte en una oportunidad para rescatar ese tramo sombrío desde la Glorieta del Siglo XXI hasta periférico,

para reivindicar la propuesta urbanística que le da origen a la vialidad y de la cual se inspira el nombre del gran proyecto inmobiliario en los terrenos de la ex siderúrgica.

Tal vez necesitemos de alguien que ordene embellecer a nuestra ciudad, dignificar el espacio público y rescatar a nuestros héroes. Tal vez necesitemos de alguien que decrete el diseño espacios que dentro de un siglo sean dignos de ser visitados, disfrutados y fotografiados. Y como consecuencia también necesitaremos de alguien que transforme inteligentemente, pero sobre todo con respeto a la historia y a la necesidad humana del encuentro, estas órdenes en los espacios de principios del siglo XXI, en estos grandes escenarios que logren competir positivamente con los del siglo pasado. Es tiempo de que la política, el gobierno, las inversiones y la ciudad se amalgamen en un ejercicio proactivo sin esperar aplausos en el muy corto plazo, y que por lo contrario, concreten evidencias urbanas que a lo largo de nuestra historia merezcan analizarse y tomarse como ejemplo, desde su conceptualización hasta su realización.



→ La calle que rodea el centro comercial *Uptown* a lo largo de la Ave. Vasconcelos (Calle 34), carece de banquetas y de espacios seguros, al grado de que imposible tomar una fotografía desde este ángulo.

→ El centro comercial y de servicios *Uptown* se construye rápidamente gracias a su estructura metálica. A la par debería monitorearse el impacto de estos proyectos en cuestión de movilidad. Nadie querría quedarse atrapado en un congestionamiento vehicular en una de las zonas con mayor plusvalía y centros comerciales lujosos.



Tecnologías de la información para medir impactos y prevenir acciones en materia de eficiencia urbana.



En la última década la ciudad de Mérida ha experimentado cambios radicales en su estructura urbana y se ha fortalecido como el polo terciario más importante de la región y con alta proyección internacional. Servicios profesionales, negocios, comercios, entretenimiento y cultura son los pivotes económicos que junto con la construcción y la actividad inmobiliaria, van destacando en algunas partes de la ciudad, con mayor preponderancia en el norte.

La geografía de los desarrollos inmobiliarios en Mérida dedicados a las actividades terciarias, permiten imaginar a la ciudad como un gran pastel, en donde las principales avenidas representan los cortes y de esta forma podemos dividir en sectores norte-sur, oriente-poniente. En este sentido, los sectores del norte son los que concentran la mayor inversión y flujos automotrices, generando constantes problemas en las vías públicas.

Los automóviles se han adueñado de las calles y cada desarrollo inmobiliario se resuelve al interior del lote, sin tener una visión integral de cómo están o estarán impactando en el entorno inmediato. Si bien los desarrollos comerciales y las inversiones en términos generales son

→ Centro comercial y de servicios *Uptown* se desarrolla en el cruce de la Avenida 7 con salida a Cholul y la Avenida Vasconcelos (calle 34). Hay que evitar arriesgar la eficiencia y competitividad urbana de la ciudad, por no tener un plan proactivo y visionario.



→ En los alrededores de la Plaza Odara aún hay muchos espacios disponibles para otras inversiones inmobiliarias. Se requieren de instrumentos innovadores para medir los impactos y prevenir acciones en materia de eficiencia urbana.

positivas por la reactivación económica y la derrama que se manifiesta a través de obras, contrataciones de servicios y nuevos empleos, así como también en el aprovechamiento de los predios ociosos en lugares estratégicos en la ciudad, es necesario revisar cómo estos grandes o pequeños proyectos inmobiliarios en lo individual, van conformando nuevos escenarios urbanos.

Desde hace casi cuatro décadas los Sistemas de Información Geográfica (SIG), instituidos oficialmente a través del INEGI, representan poderosos instrumentos para monitorear comportamientos sociales y plasmarlos en cartas geográficas y planos. En el ámbito internacional, desde Europa hasta Latinoamérica ha evolucionado el concepto en lo que se conoce como Infraestructuras de Datos Espaciales (IDEs), herramienta que articula la información de diferentes sectores y en varias capas que se van activando de acuerdo a lo que se quiere analizar. Cuba ha estado a la vanguardia en estos tipos de tecnologías, de hecho del 14 al 18 de marzo de 2016, la ciudad

de La Habana será sede de la XVI edición de la Convención y Feria Internacional Informática 2016, en donde se conjugan las ideas innovadoras con los intereses empresariales.

Desde hace una década, la ciudad de La Habana ha estado trabajando en la relación entre las Infraestructuras de Datos Espaciales (IDEs) y el gobierno, la industria y los ciudadanos. Con ello se logra transparencia en las decisiones, porque los análisis cuantitativos y cualitativos que arrojan las IDEs, son producto de los datos con los que se alimenta el sistema y con las proyecciones que se realizan en el corto, mediano y largo plazo.

Por consiguiente, una ciudad que está en crecimiento continuo como es el caso de Mérida, debería de considerar seriamente en invertir en tecnologías de información urbana, para generar estrategias seguras y confiables que orienten el crecimiento y sobretodo, que midan los impactos de cada nuevo desarrollo. En los alrededores de Altabrisa, como en otras partes localizadas en el sector norte, se están gestando diversos proyectos comerciales



→ La Plaza Odara se anuncia en el cruce de la Avenida Vasconcelos (Calle 34) y la Avenida Yucatán con salida a Motul.

en lugares estratégicos por su localización en las principales vialidades, tal es caso de la Avenida Vasconcelos (Calle 34) que une desde la Glorieta de las Haciendas hasta la Avenida Yucatán. En el extremo poniente se construye el centro comercial y de servicios Uptown y en el cruce de Vasconcelos con Yucatán, se anuncia el proyecto comercial Odara.

Si ya de por sí la zona en torno a la Glorieta de las Haciendas presenta dificultades, debido a su alta confluencia vehicular en determinadas horas, por carecer de espacios seguros para pasos peatonales y paraderos, y sobre todo por caracterizarse por el alto predominio del uso vehicular. De hecho a lo largo de la Avenida Vasconcelos, no se cuenta con banqueta ni con lugares seguros para caminar, prácticamente es imposible tomar una fotografía desde este ángulo hacia la obra del *Uptown*. Por lo que habrá que calcular cuáles serán las nuevas cargas y movimientos vehiculares y de qué manera estos nuevos proyectos incluyen espacios dignos para los peatones y los usuarios del transporte público.

Asimismo se requiere monitorear la capacidad de la zona en términos de funcionamiento y eficiencia urbana, densidades de uso, áreas verdes útiles, infraestructuras de agua, drenaje y electricidad, generación de basura. También hay que considerar que aún quedan varias hectáreas disponibles para desarrollar en la zona y estos proyectos se localizan en las vialidades que cruzan Periférico hacia Cholul y Motul. Es decir, la funcionalidad de la zona no depende solamente de lo que sucede en sus proximidades, sino en cómo se articulan los proyectos y las actividades intraurbanas con las periurbanas. Uptown y Odara, junto con todos los proyectos en puerta, deben analizarse en un contexto más amplio que incluyan monitoreos permanentes de la capacidad funcional de la zona y adelantarse a acciones de infraestructuras y movilidad, antes de la saturación. Por consiguiente y en virtud del acelerado auge de las inversiones inmobiliarias, los actuales instrumentos normativos en materia urbana, requieren apoyarse en Sistemas de Información Geográfica e Infraestructuras de Datos Espaciales (SIG+IDE), para garantizar decisiones con visión a largo plazo y sustentadas en datos y cifras sobre el comportamiento urbano. Al final del día, nadie quiere quedarse atrapado en un congestionamiento vehicular en una de las zonas con mayor plusvalía y centros comerciales lujosos, arriesgando de esta manera la eficiencia y competitividad urbana de la ciudad, por no tener un plan proactivo y visionario.



→ Proyecto de Vía Montejo en la salida a Progreso.

El tramo desde la Glorieta del Siglo XXI hasta Periférico tiene aproximadamente la misma longitud que el Paseo de Montejo, condición que merece ser analizada para resolver los conflictos viales y darle un diseño que dignifique el espacio público y evoque los principios conceptuales que le dieron origen a la vialidad.

El poder de los Consejos “Consultivos”: Previsión y Oportunidad

El reto no es solamente presentar estrategias y hacer obras, sino garantizar que dichas acciones, que en principio fueron producto de un ejercicio pleno de gobernanza, repercutan favorablemente en el desarrollo económico y social, con base a mediciones, datos y cifras.

La Antigua Grecia se caracterizó por visionarias aportaciones que hasta hoy en día forman parte de nuestras vidas en diferentes ámbitos. La manera de hacer política y las estrategias de comunicación y gestión, eran un verdadero arte, al grado mismo de que la enseñanza y la práctica de los grandes estadistas contemporáneos, no podría estar ajena a la sabiduría de los ilustres pensadores griegos. Entre el siglo VII y VI a.C. se llegó a conformar el grupo de los llamados “Los Siete Sabios”, que si bien lo eran por la genialidad para transformar su sabiduría en la practicidad de la cotidianidad, además eran políticos, legisladores, estadistas, filósofos, matemáticos, tiranos.

Reconocidos por sus máximas y sentencias, cuyo objetivo era orientar la conducta humana y darle luz a la razón.

Hoy en día es prácticamente imposible alcanzar esos niveles de sabiduría en tantos ámbitos en simultáneo. La modernidad nos ha llevado a la especialización, a fragmentar la realidad y a dar respuestas cortitas y concretas. Sin embargo, esta circunstancia no debería ser rectora cuando hablamos de temas urbanos, de las vidas de las personas, de las posibilidades del desarrollo económico y de la competitividad urbana. Y con el mismo espíritu de la Antigua Grecia, de tener a “alguien” a quien consultar, existen los organismos auxiliares.

No hay mejor forma de ejercer el poder y la gobernanza, que apoyándose en los Consejos Consultivos, siempre y cuando estén debidamente sustentados en el marco jurídico correspondiente. Para los temas urbanos en Mérida, contamos con dos magníficas oportunidades: el Consejo Municipal de Desarrollo Urbano y el Consejo Consultivo de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán.

→ El centro comercial y de servicios Uptown en la Glorieta de las Haciendas, viene a sumarse al complejo de Altabrisa y se requieren de propuestas integrales que resuelvan la accesibilidad y la movilidad, tanto en las proximidades de la zona, como en su vinculación con los desarrollos que se están gestando fuera de periférico.



La Ley de Asentamientos Humanos del Estado de Yucatán, instruye al Municipio de Mérida en su Capítulo II, Artículos 11 y 12 a constituir como órgano auxiliar, al Consejo Municipal de Desarrollo Urbano en calidad de permanente, representado por cámaras, colegios o asociaciones de profesionales y cualesquiera otras que estén legalmente constituidas y que tengan relación directa con el desarrollo urbano del municipio, para “*conocer y opinar*” sobre diferentes temas urbanos, así como también para “*Ser conducto para la recepción y el análisis de las observaciones y proposiciones de la comunidad en relación con los programas de desarrollo urbano y las obras públicas*”. Y “*Sugerir programas y acciones que respondan a las necesidades de la población*”.

Por su parte, el Reglamento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán, en su Título Décimo Noveno establece las bases para la operación del Consejo Consultivo de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán. Además de los miembros del gabinete, se invita a participar a los representantes de cámaras empresariales, sindicatos, especialistas y colegios. Tiene la facultad de proponer temas en el orden del día, así como crear comisiones técnicas específicas temporales para atender

problemáticas determinadas. Asimismo tiene la autoridad para formular el Programa Anual de Trabajo del Consejo Consultivo, en donde se establece el orden de los temas relevantes en materia de vialidad que deberán ser atendidos y los tiempos esperados para los productos correspondientes.

Si bien ambos Consejos enfatizan su condición de ser “consultivos”, no dejan de ser poderosos organismos para orientar la toma de decisiones. Ya que la Ley faculta a los Consejos a participar, a opinar y a proponer, y a su vez le precisa al Municipio su deber de apoyarse en estos organismos, con el espíritu de concretar productos que se manifiesten en la mejoría de las condiciones urbanas. Además, en materia urbana las decisiones no pueden depender de lo que quiera la mayoría, debe de existir un soporte jurídico, técnico, social y financiero, que justifique las acciones y con perspectiva de largo plazo.

Por consiguiente, la explosión inmobiliaria que se está viviendo intensamente en la ciudad, debe de celebrarse, en el sentido de que representa acciones detonadoras de la economía y el desarrollo empresarial, pero también debe verse como una oportunidad para que tanto el Consejo Municipal de Desarrollo



→ Construcción del Centro comercial y de servicios Urban Center.

Se localiza en el cruce de la Ave. Cámara de Comercio y la calle 22 que se trunca para convertirse en la calle 10 hacia periférico.

Urbano como el Consejo Consultivo de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán, analicen propuestas, estrategias y planes para el corto, mediano y largo plazo del comportamiento urbano. Debido a que proyectos como Vía Montejo, Uptown, Urban Center, más todos los que están en puerta, tanto al interior de la ciudad como fuera de periférico, van a conformar nuevos escenarios urbanos que requieren estudiarse con base a indicadores de competitividad urbana y de calidad de vida.

El Estado de Nuevo León en su *Ley de Planeación Estratégica* (2014) establece como prioridad el diálogo y acuerdo entre los tres niveles de gobierno, empresas, organizaciones sociales e instituciones educativas, para realizar conjuntamente acciones que garanticen el cumplimiento los proyectos estratégicos y programas prioritarios, pero además agrega el seguimiento y evaluación del Plan a través de indicadores del desarrollo económico y social del Estado. Es decir, el reto no es solamente presentar estrategias y hacer obras, sino garantizar que dichas acciones, que en principio fueron producto de un ejercicio pleno de gobernanza, repercutan favorablemente en el desarrollo económico y social, con base a mediciones, datos y cifras.

En virtud de lo anterior, los Consejos Consultivos tienen el poder hoy en día de prever escenarios de eficiencia urbana y de participar oportunamente en las decisiones en materia de movilidad, apoyándose en especialistas, percepción de la población, indicadores, datos y cifras, que contribuyan a mejorar lo actual y a su vez, a garantizar mejores condiciones de vida para las futuras generaciones. Desde la Antigua Grecia podríamos escuchar las siguientes voces: Pítaco de Mitilene (650 a.C.) aconsejaría: “*Debes saber escoger la oportunidad*”, mientras que Perianandro de Corinto (VII-VI a.C.) destacaría: “*Se previsor con todas las cosas*”.



→ Los movimientos de entrada y salida hacia el Periférico, se recargan en vialidades improvisadas, como es el caso de la lateral del proyecto Urban Center (calle 22), el cual se desarrolla en el cruce de vialidades que aún no han resuelto sus problemas de movilidad (Avenida Cámara de Comercio).



→ [Der.] La zona entre Altabrisa y la Avenida Andrés García Lavín se caracteriza por una inconclusa estructura vial, calles sin pavimentar, terrenos baldíos, sin infraestructura.



De Periférico hacia el Urban Center la calle 10 tiene diferentes anchos y características.

Entre Altabrisa y la Avenida Andrés García Lavín: Prometedoras inversiones y deficiente movilidad en la ciudad inconclusa

En la evolución natural de toda ciudad, siempre hay condicionantes políticas, económicas, socioculturales y hasta religiosas, que van determinando su forma. Las ciudades medievales se caracterizaban por su estructura de plato roto, vialidades truncadas sin razón, ar-

monizando recovecos en los recorridos y siempre presente el factor sorpresa. Callejones que de repente llevan a la una plaza y luego se vuelven a reducir y retorcer. Es el medioevo, con deficiencias estructurales en materia urbana, saneamiento, permeabilidad y sobre todo, dirigida a una movilidad que precisamente respondía a las condiciones de la época y a la velocidad de una vida que duró siglos.

La Mérida nuestra, inspirada en la de Extremadura España, corresponde a una visión militarizada de los campamentos romanos y de la propuesta urbanística en damero, llamada Plan Hipodámico en honor al urbanista griego

Hoy más que nunca, el orden urbano es una prioridad, por cuestión de costos y eficiencia, para definir infraestructuras y servicios, y sobre todo para garantizar una movilidad segura para los habitantes.

Hipodamo de Mileto. Tanto para los griegos como para los romanos la planeación urbanística era una cuestión prioritaria para el funcionamiento de la ciudad. La idea principal del trazado de las calles en ángulo recto, estaba sustentada por los principios de orden, visibilidad y control. Además, las infraestructuras hidráulicas que

caracterizaron la modernidad en los pueblos sometidos por los romanos, requerían de un aprovechamiento racional del espacio urbano.

Decumano y cardo son los términos que se usaban en la planeación tanto de las ciudades romanas como de los campamentos militares para identificar las orientaciones este-oeste y norte-sur. Es una estructura urbana básica, racional y que aún mantiene su vigencia, incluso en las ciudades más modernas y competitivas del mundo como lo es Nueva York. La eficiencia del sistema de movilidad de Manhattan, tiene mucho que agradecerle a su estructura urbana y a sus condiciones geográficas,



→ (Arriba). Cruce de la calle 33 (decumano) con 10 (cardo), en donde el camellón con vegetación obstaculiza la visibilidad. En este cruce se interceptan flujos de entrada y salida a periférico y además la calle 33 es la vialidad que une la Andrés García Lavín con la esquina surponiente de Altabrisa. Es decir en los sentidos decumano y cardo los flujos son representativos, por ser las únicas opciones en este sector.

→ (Abajo). El riesgo de esta zona con altas inversiones privadas, es que no exista a la par un plan integral de movilidad y planeación urbana.

las cuales no le permiten seguirse extendiendo. Entre los ríos Hudson y el del Este, la ciudad ha tenido que reinventarse constantemente a través de sus cortos decumanos y largos cardos.

En nuestro contexto, la Mérida histórica está muy alejada de la del norte. La estructura en damero del centro histórico sobrelleva las circunstancias más caóticas de la movilidad y concentra paraderos y flujos. Y si hasta el día de hoy no se ha colapsado, es precisamente por las características de sus vialidades, rectas, claras y regulares. Mientras que en el norte, se cruzan dos realidades: en la primera tenemos grandes extensiones de suelo urbano sin ocupar en una estructura urbana inconclusa, discontinua, dispersa y desconectada. Mu-

chos baldíos y pocas calles que unen destinos importantes. Y la segunda realidad corresponde al surgimiento de prometedoras inversiones que depende de una propuesta integral de movilidad y planeación urbana.

El caso del Urban Center, ubicado en el cruce de la Avenida Cámara de Comercio y la calle 22, se encuentra exactamente entre la zona de Altabrisa y lo que se está desarrollando a lo largo de la Avenida Andrés García Lavín. De la Glorieta de Kalia hasta periférico se tiene una vialidad de casi dos kilómetros de longitud, la cual inicia siendo calle 22 y en el cruce de la calle 35, sufre una desviación para convertirse en la 10 (cardo). Desde periférico representa un acceso importante para Mérida por donde los automóviles ingresan a altas velocidades pasando entre lotes baldíos y algunas residencias. En el cruce de la 29 hasta la 33, la calle 10 tiene un pequeño camellón con arbolado de poca altura que quita visibilidad y es precisamente en el cruce de la 10 (cardo) con la 33 (decumano), donde se crean conflictos importantes debido al poco espacio para maniobrar, a los múltiples movimientos que los automovilistas realizan y a los obstáculos visuales que representa la vegetación en el camellón.

Es importante destacar que en estos cruces no sólo es el flujo que ingresa a Mérida desde periférico y viceversa (cardo), sino los que se generan internamente entre la zona de la Andrés García Lavín y

Altabrisa, debido a que tanto la calle 29 como la 33 (decumanos), son las únicas alternativas de accesibilidad entre estas dos áreas. Sin embargo, desde cualquier ángulo que se vean estas vialidades, no cumplen con las condiciones mínimas de intersección, en especial la calle 33, la cual inicia desde la García Lavín y concluye abruptamente en la esquina sur poniente del polígono de Altabrisa, con una longitud de 1.5 km.

Los romanos establecían jerarquías viales (Decumanos maximus y Cardos maximus), para diferenciar los recorridos, los usos del suelo y darle un orden a la ciudad. Hoy más que nunca, el orden urbano es una prioridad, por cuestión de costos y eficiencia, para definir infraestructuras y servicios, y sobre todo para garantizar una movilidad segura para los habitantes.

Por consiguiente, en estos sectores de la ciudad, sin olvidar los muchos otros que también deben de analizarse en su contexto y circunstancia, es significativo el tipo de inversiones que se están desarrollando, sin que a la par exista una propuesta integral movilidad, de vialidades acordes a los flujos y a las jerarquías urbanas, de espacios dignos para el peatón, así como de estrategias para diseñar lugares especializados para el transporte urbano. En una vista aérea se puede observar que la zona tiene aproximadamente el 40% de suelo disponible, y que no existe una estructura vial que permee con facilidad los flujos entre la García Lavín y Altabrisa, pero que además los movimientos de entrada y salida hacia el Periférico, se recargan en vialidades improvisadas, como es el caso de la lateral del Urban Center.



→ (Izq.) La calle 10 (cardo) une la Avenida Cámara de Comercio con Periférico, a través de la cual circulan autos a alta velocidad entre terrenos baldíos y algunas residencias.

La baja densidad de ocupación no debería ser una limitante para tomar medidas proactivas en torno al crecimiento inmobiliario y sus repercusiones en materia de movilidad. También es un riesgo apostarle a zonas que exclusivamente se piensan para los automóviles, y no se invierte en infraestructuras viales y de movilidad que mejoren la calidad de vida de todos. Habrá que calcular cuál será el costo cuando empiecen a florecer más inversiones entre calles truncadas, que no lleven a ningún lugar o que de repente desemboquen a vialidades más caóticas aún. Es decir en términos de eficiencia urbana y administrativa, así como de seguridad y cohesión social, es urgente una revisión de la relación entre inversiones privadas y públicas, y cómo impactan en el espacio público de la ciudad. Los instrumentos para el refinanciamiento urbano es otro tema prioritario, porque nunca habrá dinero suficiente para costear las infraestructuras del futuro, pero sí es una responsabilidad diseñar las estrategias para lograrlo. Todos los caminos llevan a Roma, pero en el sector norte de la ciudad inconclusa, entre prometedoras inversiones y una deficiente estructura vial, es preocupante la falta de accesibilidad y de previsión lo cual pone en riesgo la competitividad urbana y la calidad de vida de los habitantes.



Familias enteras, niños y mujeres arriesgan su vida entre camellones en desnivel, guarniciones inseguras y vialidades de alta velocidad, para cruzar de un lado a otro de la Avenida 7 de Altabrisa. Incluso accidentes automovilísticos han ocurrido en esta zona.



Ciclistas y motociclistas corren altos riesgos, incluso en las calles laterales de la Avenida 7, por donde los automotores también circulan a alta velocidad.



La Avenida 7 de Altabrisa se ha convertido en un muro que obstaculiza y dificulta el libre flujo. No solamente para los que viven en la Colonia Maya, sino para los usuarios del transporte público que utilizan los paraderos de ambos costados de la vialidad. Y si esta condición no se cumple en las zonas con mayor inversión inmobiliaria, ¿qué se puede esperar de aquellas zonas donde no hay actividad económica?.

Avenida 7 de Altabrisa: la calle que divide y pone en riesgo la movilidad

Desde hace ya una década la zona de Altabrisa se ha convertido en uno de los sectores de impulso inmobiliario y comercial más exitosos de la ciudad. Se caracteriza por contar preponderantemente con exclusivas residencias en régimen de condominio, servicios hospitalarios de primer nivel, tanto públicos como privados como el Hospital Regional de Alta Especialidad y el Star Médica, la Plaza Altabrisa y servicios complementarios como hoteles y complejos de oficinas. Desde su origen se contemplaba como una propuesta urbanística que dotaría de vivienda para los sectores medios y altos de la ciudad con la ventaja de no tener que cruzar periférico y así consolidar ese gran vacío urbano que se encontraba en los terrenos de la ExMonitora.

El derecho a la ciudad y a la movilidad segura no es cuestión de retórica, es una prioridad tanto en la política como en la agenda pública, y debe ser de interés de todos los sectores de la sociedad. No sólo impacta en la competitividad urbana, sino sobre todo en la seguridad de las vidas de las personas para desplazarse libremente.

La zonificación de Altabrisa es precisamente sólo eso. Una división de macro lotes entre amplias avenidas, que aunque el tamaño lo permite, carecen de vegetación y de espacios seguros y amplios para el peatón. Las colonias colindantes y precedentes al desarrollo

La Avenida 7 de Altabrisa representa 10 hectáreas que se han convertido en un muro, que divide no sólo las condiciones sociales, sino la condición humana y el derecho a la ciudad.



son la Colonia Maya y San Carlos. La Avenida 7 es la que separa Altabrisa de la colonia Maya, de características populares, pero que sin embargo en los últimos años ha ido cambiando de manera significativa sus características socioeconómicas, al incorporar residencias entre las viviendas populares de los habitantes que aún permanecen en la zona.

A lo largo de sus casi dos kilómetros, desde la Glorieta de Las Haciendas hasta el entronque del periférico, la Avenida 7 se caracteriza por amplias vialidades dedicadas para el automóvil, de aproximadamente 50 metros de ancho entre las banquetas de los límites de Altabrisa y la Colonia Maya, con escasos paraderos en condiciones poco seguras para los usuarios, debido a que a pesar de localizarse en las calles laterales, esto no garantiza que los vehículos circulen a velocidades moderadas. Además, la localización de los paraderos parece no responder a las necesidades de la población, ya que se ubican pensando que las personas no requieren cruzar de un lado a otro de la vialidad, y lo cierto es que sí el paradero deja a los usuarios del costado de la Colonia Maya y su destino final es la Plaza Altabrisa o el Hospital Regional de Alta Especialidad, no hay ningún lugar seguro para cruzar la Avenida 7. El único paso peatonal marcado en piso y con desnivel, se localiza en el extremo norte de la vialidad, justo en la glorieta donde inicia el fraccionamiento Vista Alegre Norte.

Por lo tanto, la Avenida 7 se convierte en un gran borde que en vez de unir, divide no sólo socialmente, sino físicamente las relaciones entre Altabrisa y la Colonia Maya, aunque desde el punto económico, los vecinos de esta última se han visto beneficiados, ya que



Ciclistas y motociclistas corren altos riesgos, incluso en las calles laterales de la Avenida 7, por donde los automotores también circulan a alta velocidad.

las inversiones inmobiliarias próximas, han impactado directamente en los valores de sus propiedades, dándose algunos casos en donde los precios se calculan en dólares mientras más cercanos estén al borde de la Avenida 7.

El sector que queda enfrente de la Plaza Altabrisa, exactamente en donde se ubica la curva y los cambios de niveles entre los carriles norte-sur, ha sido escenario de diversos accidentes vehiculares, que no sólo ponen en riesgo a los conductores, sino también a los peatones y ciclistas que intentan cruzar de un lado a otro.

Como consecuencia, si multiplicamos la longitud de la Avenida 7 por su ancho (2000 mts x 50 mts), nos dan 100,000 metros cuadrados o lo que es lo mismo a 10 hectáreas para el uso exclusivo del automóvil y que excluyen por completo la movilidad segura de todos. No existe accesibilidad entre un costado y el otro de la vialidad. Los vecinos de la colonia Maya, así vivan en lujosas residencias o en humildes viviendas, no tienen manera segura de ir caminando a la Plaza Altabrisa y mucho menos a los servicios hospitalarios. Y a su vez, la



A lo largo de los 2 km de la Avenida 7 en Altabrisa, no hay ningún lugar seguro para que la gente pueda cruzar de un lado a otro.

gente que trabaja en la Plaza, en los Hospitales Regional de Alta Especialidad y Star Médica, así como en los otros servicios hoteleros y domésticos, tampoco tiene opciones para poder trasladarse a un paradero seguro.

En síntesis, tenemos que en un costado del sector de Altabrisa, en una de las zonas de mayor auge económico y plusvalías, la ciudad ha invertido a lo largo de la Avenida 7 y en un área de 10 hectáreas, sólo en la movilidad para los que se desplazan preferentemente en automóvil privado. 10 hectáreas que se han convertido en un muro, que divide no sólo las condiciones sociales, sino la condición humana y el derecho a la ciudad. Son 10 hectáreas que carecen de espacios seguros, incluso para los mismos conductores, quienes entre cruces abruptos, camellones con arbustos que obstaculizan la visibilidad, curvas y desniveles, tratan de ganarle el paso al otro, para llegar más rápido al conflicto vial, ya sea a la Glorieta de las Haciendas o al entronque de Periférico.

Por consiguiente habrá que valorar los impactos de tener vialidades al interior de la ciudad, que con la premisa de que por ser más

anchas, van a darle jerarquía a los desarrollos inmobiliarios, y que no se considere la seguridad de los usuarios, tanto conductores, como peatones y ciclistas. La velocidad y las características físicas de esta vialidad, son factores de alto riesgo funcional y social. Por un lado tenemos condiciones que han derivado en accidentes viales y ni de qué decir de las odiseas por las que tienen que pasar las personas para cruzar de un lado al otro de la vialidad, arriesgando sus vidas a lo largo de 50 mts, entre camellones, guarniciones y arroyos. Y por el otro lado, hay que considerar la fractura entre las partes de la ciudad, de lo que sucede cuando la gente no puede caminar libremente de un lugar a otro, porque las condiciones urbanas no se lo permiten, a pesar de estar en una de las zonas más caras de la ciudad.

Si bien el plus de Altabrisa era ofrecer vivienda sin tener que cruzar el Periférico, lo cierto es que se encerró en su propio periférico, en la Avenida 7. Lo cual adquiere importancia social cuando está de por medio la accesibilidad a los equipamientos de primer nivel, como lo es el Hospital Regional de Alta Especialidad, así como las demás concentraciones de comercios y servicios. Por lo tanto, el derecho a la ciudad y a la movilidad segura no es cuestión de retórica, es una prioridad tanto en la política como en la agenda pública, y debe ser de interés de todos los sectores de la sociedad. No sólo impacta en la competitividad urbana, sino sobre todo en la seguridad de las vidas de las personas para desplazarse libremente. Y sí esta condición no se cumple en las zonas con mayor inversión inmobiliaria, ¿qué se puede esperar de aquellas zonas donde no hay actividad económica?

El Coliseo Yucatán tiene una capacidad para 10,000 personas y 2,000 cajones de estacionamiento. Su inserción en la Carretera Progreso, junto con los otros desarrollos comerciales, educativos y habitacionales que ya existen, más los que están en proceso, requieren una estrategia integral para la movilidad en el corto, mediano y largo plazo.

Vista del Coliseo Yucatán desde la Carretera a Progreso hacia la entrada a Mérida.



Acceso a Mérida desde la Carretera a Progreso. Las deficiencias, omisiones y/o negligencias en cuestión de diseño urbano y movilidad segura, son temas prioritarios en la agenda pública en los países altamente desarrollados. Para atraer inversiones y ser competitivos, hay que garantizar escenarios urbanos seguros y con visión a largo plazo.



Acceso a Mérida sobre la Prolongación de Montejo donde se desarrolla el proyecto Vía Montejo en cuatro etapas para concluirse en 8 años y en una superficie aproximada de 24 hectáreas. Se requiere de un proyecto urbano integrador y visionario, que esté a la altura de las demandas de movilidad que se requieran en al menos un plazo de 20 años, así como en la conceptualización del diseño de la vialidad que le dio origen hace más de un siglo, el Paseo de Montejo



Vista hacia Galerías Liverpool viniendo desde Progreso y pasando por Vía Montejo. Habría que sumar las cargas vehiculares y las actividades que se soportan exclusivamente en esta vialidad, para formular un plan de movilidad que por encima de todo, sea un éxito para que mejoren las condiciones de vida de las personas.



Entre el Coliseo Yucatán y Vía Montejo: Retos para la movilidad segura y oportunidades para la formulación del Plan de Movilidad

El tema de la seguridad vial es una de las prioridades en la agenda pública de los países más desarrollados, basta ver las tasas de accidentes y pérdidas humanas por deficiencias, omisiones y/o negligencias en cuestión de diseño urbano y movilidad segura. Por ello día a día, especialistas monitorean constantemente lo que sucede en vialidades conflictivas y con altos índices de peligrosidad, para resolver pero sobre todo para prevenir pérdidas humanas y cuantiosos gastos operativos que implican los accidentes viales.

En países como España se han planteado agresivas campañas para fortalecer una cultura ciudadana de protección y fomento a la movilidad segura, pero estas acciones no funcionan aisladas y mucho menos dejando a un lado las demandas ciudadanas. Este tipo de iniciativas requieren de un ejercicio conjunto de todas las instancias competentes para diseñar un plan que en la práctica funcione y sobretodo, que sea exitoso.

Este es el verdadero reto de los temas urbanos, que todo aquello que se diseña en el papel y se anuncia en elocuentes discursos,

El crecimiento de la ciudad de Mérida, el tipo de actividades de impacto internacional que está concentrando, y la forma en la que se relaciona con otras localidades dentro y fuera de México, requiere considerar en la Agenda Pública la creación de La Secretaría de Movilidad con sus correspondientes Direcciones Distritales, con el objetivo de formular el Plan Maestro de Movilidad, en el cual se establecieran los programas, proyectos y metas, a corto, mediano y largo plazo, con un horizonte mínimo de 20 años y que estuviera en un proceso permanente de evaluación y corrección. Bajo la premisa de que el plan urbano debe de supeditarse a un plan de movilidad, y no de forma inversa.

tenga un claro plan de gestión y evaluación. Hay que hacer que las cosas sucedan y funcionen, y que por encima de todo sean un éxito para que mejoren las condiciones de vida de las personas.



Desde el Proyecto Vía Montejo hacia Periférico hace falta un plan de movilidad que contemple las 4 etapas del proyecto a ejecutarse en 8 años. Se requiere prever los impactos en el corto, mediano y largo plazo de cómo va a estar funcionando esta vialidad como acceso y salida de Mérida.

Mérida presenta muchos retos y ahora más que nunca, el tema de la movilidad resulta prioritario, debido al acelerado crecimiento tanto de su mancha urbana, como de las inversiones inmobiliarias. Ya desde la mitad del siglo pasado, el arquitecto y planificador Mario Pani, quien hiciera el primer plan regulador de la ciudad, había señalado este tipo de deficiencias. Han pasado más de 60 años, la ciudad se ha desbordado y las vialidades sólo se han prolongado sin tener un plan integral de desarrollo y de competitividad urbana.

La tarea no es nada fácil, de hecho en un ejercicio de corto alcance implicaría conformar equipos multidisciplinarios de especialistas, que trabajaran de forma coordinada con las dependencias correspondientes. Y siendo más visionarios y competitivos, y precisando que ciudades en contextos similares a la nuestra nos llevan entre 10 y 15 años de adelanto, como lo es el caso de Bogotá, Colombia y León, Guanajuato, correspondería crear una Secretaría de Movilidad con sus correspondientes Direcciones Distritales, con el objetivo de formular el Plan Maestro de Movilidad, en el cual se establecieran los programas, proyectos y metas, a corto, mediano y largo plazo, con un horizonte mínimo de 20 años y que estuviera en un proceso permanente de evaluación y corrección. De esta manera se daría respuesta a las necesidades de movilidad y al uso racional y eficiente de nuestras vialidades, con el claro compromiso de darle a la ciudadanía condiciones seguras y competitivas para desplazarse.

La carretera a Progreso se está convirtiendo en una de las tantas prolongaciones del Paseo de Montejo, se le han agregado usos de suelo educativos y accesos a desarrollos habitacionales como lo son La Ceiba, Yucatán Country Club, Las Américas, entre otros. Hace exactamente dos años se incorporó a esta vialidad el Coliseo Yucatán como centro de espectáculos y eventos masivos diseñado para recibir un aforo de 10 mil personas y con un estacionamiento para dos mil cajones.



A lo largo de la Carretera a Progreso se están desarrollando diversos proyectos habitacionales y de servicios, que requieren incorporarse a una visión integral del funcionamiento urbano y de la movilidad. El plan urbano debe de supeditarse a un plan de movilidad, y no de forma inversa.

Asimismo, cruzando periférico en la entrada a Mérida se está desarrollando en cuatro etapas el proyecto Vía Montejo para concluirse en 8 años y en una superficie aproximada de 24 hectáreas. Este importante complejo inmobiliario viene a sumarse a los otros, que en menor escala se localizan a lo largo de la vialidad como Galerías Liverpool y su tercera etapa, Costco, el complejo Yucatán Siglo XXI, la Gran Plaza y su también tercera etapa. En virtud de lo anterior, habría que sumar toda esta actividad comercial, de servicios, entretenimiento y habitacional, para determinar los impactos que se van a ir agregando a lo largo de la próxima década. Todas estas funciones urbanas las soporta una sola vialidad planteada para el automóvil y que por esta misma condición, separa y excluye lo que sucede a cada lado de su recorrido.

Además hay que pensar en la seguridad de las personas en momentos precisos de



Vista desde el entronque a Liverpool-CORDEMEX hacia la salida a Progreso. No hay espacios seguros para que los usuarios de ambos lados de la vialidad puedan cruzar.

concentraciones masivas y de eventos que se puedan realizar simultáneamente entre el Coliseo, Vía Montejo y/o Siglo XXI. Por consiguiente, el plan urbano debe de supeditarse a un plan de movilidad, y no de forma inversa. Debido a que la ciudad debe de garantizarle a todos, tanto a los inversionistas como a la población, la seguridad y libertad para poderse desplazar de un punto a otro, sin tener que pasar por zonas conflictivas y de alto riesgo.

De igual manera, los inversionistas deben procurar generar escenarios que trasciendan más allá de lo que se construye al interior de sus predios, de tal suerte de que tanto el Estado como la Iniciativa Privada deben trabajar en fórmulas mixtas que se materialicen en el espacio público y en la calidad de vida de sus habitantes. El corredor Coliseo-Vía Montejo representa un gran reto para la movilidad segura, pero al mismo tiempo, como tantas otras partes de nuestra ciudad, ofrece la oportunidad para integrar el trabajo de los técnicos, gestores y políticos en una gran visión urbana que sea distinguida dentro de 5, 10, 20 o 100 años, por las futuras generaciones como una exitosa estrategia integradora y previsoras para los espacios e infraestructuras de la movilidad segura.

A lo largo de la Ave. Andrés García Lavín se han realizado diferentes acciones para prevenir accidentes viales, sin embargo la carga de usos de suelo no va a la par con las estrategias de movilidad segura. Las conexiones entre las actividades de la vida cotidiana, representan una fórmula matemática que se debe de manifestar de forma lógica y eficiente en el espacio urbano, a fin de facilitar los desplazamientos y garantizar la seguridad de los habitantes de una ciudad.



Rumbo a Temozón Norte se están desarrollando importantes complejos inmobiliarios que dependen enteramente de la calle 24 para su funcionamiento. En esta vialidad se incorporarán los proyectos de Cabo Norte en una extensión de 124 hectáreas, así como el Hospital Faro del Mayab de la Red Médica Sur de nueve pisos en un terreno de 1.5 hectáreas. No existe una estructura vial alternativa para la movilidad segura y el desahogo de todas estas funciones.



¿Qué sucede entre la glorieta del Pocito y la comisaría de Temozón Norte?

El fin del recorrido de la Avenida García Lavín cruzando periférico llega justo a la entrada de la Comisaría de Temozón Norte.

Esta vialidad soporta todas las actividades comerciales y habitacionales, por lo que es necesario evaluar los impactos que los desarrollos en régimen de condominio están generando en la falta de permeabilidad y accesibilidad en la ciudad.

El matemático Nikos Salingaros investigador y catedrático de la Universidad de San Antonio Texas, ha logrado establecer puentes intelectuales entre su disciplina y las problemáticas contemporáneas de la ciudad, a través de su *Teoría de la Red Urbana*. Su propuesta se basa en los principios básicos de nodos, conexiones y jerarquías, mismos que un analista en computación reconoce para el buen funcionamiento de un sistema, y que también se utilizan en complejas operaciones que los expertos en movilidad deben realizar para calcular los flujos y cargas vehiculares, y con ello disponer de las mejores opciones de desplazamiento.

Las conexiones entre las actividades de la vida cotidiana, representan una fórmula matemática que se debe de manifestar de forma lógica y eficiente en el espacio urbano, a fin de facilitar los desplazamientos y garantizar la seguridad de los habitantes de una ciudad. Mientras más opciones en diferentes jerarquías viales existan para conectar los nodos de las actividades humanas (comercios, servicios y viviendas), se puede garantizar un funcionamiento proactivo de la ciudad. Debido a que la estructura urbana se adelanta a las necesidades de los usos de suelo y no al revés.

En el caso del recorrido que se genera a lo largo de los casi dos kilómetros de la Avenida Andrés García Lavín, entre la Glorieta del Pocito y Periférico, encontramos una preponderancia de usos de suelo

comerciales que han derivado en diversas acciones de señalética y cuidados viales, para prevenir accidentes de tránsito. La jerarquía de la vialidad ha permitido acumular nodos de actividades que se soportan únicamente en el espacio que ofrece la García Lavín. La Plaza City Center vino a ser el detonante económico de la zona desde el 2007 y a lo largo de casi una década se han incorporado nuevas plazas de diferentes escalas y todas, de acuerdo al Reglamento de Construcciones, requieren de un determinado número de cajones de estacionamiento en función del área comercial.

Cruzando Periférico, a lo largo de los casi 3 kilómetros de la calle 24 se llega a la Comisaría de Temozón, en la cual se encuentran las edificaciones de Luxury Flats Sentinello y Torre Onze, en proyecto las Estelas de Cocoyoles, así como los desarrollos habitacionales en régimen de condominio de Manantiales de Cocoyoles, Las Fincas, Punta Lago, Arboretos, Allegra, Algarrobos y Punta Lomas. Cabe señalar que hay dos proyectos que destacaran considerablemente a lo largo de esta vialidad, el caso de Cabo Norte con una extensión de

aproximadamente 125 hectáreas y el Hospital Faro del Mayab de la Red Médica Sur de nueve pisos y 28,000 m² de construcción, en un terreno de 1.5 hectáreas.

Todo el funcionamiento de estos desarrollos inmobiliarios verticales y horizontales en propiedad de régimen de condominio, dependen de la calle 24 y de su entronque a través de Periférico con la Ave. Andrés García Lavín para incorporarse a Mérida. El extremo norte de esta vialidad se interrumpe por la plaza de la comisaría de Temozón y por una estructura vial de reducidas dimensiones. De manera que tenemos una vialidad de casi 5 kilómetros de longitud que inicia en una glorieta conflictiva (la del Pocito), hace una pausa en el entronque con Periférico y luego se trunca al llegar a la Comisaría, la cual soporta una importante carga de actividades comerciales y habitacionales cerrados, a los cuales se les agregará el servicio hospitalario de primer nivel.

Por consiguiente resulta prioritario prever estructuras viales alternativas para generar

Los usos comerciales en la Ave. Andrés García Lavín se han intensificado, sin que existan vialidades alternas para desahogar la carga vehicular que se concentra a lo largo de esta calle. Tampoco cuenta con espacios seguros para los usuarios del transporte público.



las conexiones que se requerirán en el futuro inmediato, así como visualizar los tipos de movilidad que deberán planearse para garantizar un funcionamiento eficiente del corredor Pócito-Temozón. También es necesario evaluar los impactos que los desarrollos en régimen de condominio, tanto en lo individual como en su conjunto, generan en la estructura de la ciudad, ya que como se puede observar todos tienen accesibilidad a lo largo de la calle 24, y por su misma condición de “cerrados” y/o “privados”, no consideran conectarse con vialidades alternas. Por su parte los habitantes de la Comisaría de Temozón, quienes en su mayoría se desplazan en bicicleta, ahora tienen que compartir la vialidad con los nuevos usuarios motorizados que recorren la calle 24 a altas velocidades.

La movilidad segura garantiza el éxito de las inversiones públicas y privadas, y representa

un ejercicio matemático que se debe realizar sobre el espacio urbano, con el fin de garantizar una mejor calidad de vida en los habitantes, pero sobre todo la seguridad en los desplazamientos de las personas sin importar su tipo de transporte. En las zonas en donde se depende enteramente del uso del vehículo privado, se pierde la noción de ciudad, así como la posibilidad de fomentar la cohesión social y el sentido de pertenencia. Es necesario prever los requerimientos tanto de movilidad, como los que socialmente los habitantes demandarán en servicios y seguridad. El reto es que la plusvalía que hoy tiene esta zona con varios proyectos en puerta, se manifieste en mejores condiciones urbanas y de movilidad, para que en un futuro el éxito no se mida sólo por el valor del suelo, sino por el grado de competitividad urbana y aceptabilidad social.

Estelas de Cocoyoles es otro desarrollo inmobiliario vertical que se integra a la carga de actividades de la calle 24 rumbo a Temozón Norte. Faltan estrategias de diseño urbano y de movilidad segura que garanticen el flujo de incorporación de todos estos usuarios hacia Mérida, debido a que la estructura urbana se debe adelantar a las necesidades de los usos de suelo y no al revés.



El fin del recorrido de la Avenida García Lavín cruzando periférico llega justo a la entrada de la Comisaría de Temozón Norte. Esta vialidad soporta todas las actividades comerciales y habitacionales, por lo que es necesario evaluar los impactos que los desarrollos en régimen de condominio están generando en la falta de permeabilidad y accesibilidad en la ciudad.



Hacia la Comisaría Temozón, cruzando periférico desde la Andrés García Lavín, se están desarrollando importantes inversiones inmobiliarias en régimen de condominio. No existe una estructura urbana que soporte la dinámica de los flujos para una población que usa exclusivamente el automóvil, y además solo tiene una vialidad de acceso y salida hacia Mérida. Es muy costoso ajustar la estructura urbana a los proyectos inmobiliarios que ya están en proceso, se está poniendo en riesgo la eficiencia y competitividad urbana de Mérida.



Fundamentos jurídicos para una política de movilidad.

Hacia la competitividad y eficiencia urbana de Mérida

En un estado de derecho, la ciudad debe de garantizar certeza jurídica para el buen desempeño de todo tipo de inversiones, al mismo tiempo que ofrecer las condiciones urbanas óptimas para una mejor calidad de vida de sus habitantes. La prevención de las grandes infraestructuras no puede quedar a la deriva de las buenas intenciones de unos cuantos, y mucho menos expresarse en la disponibilidad de pedacitos aislados de tierra, por si algún día existe la necesidad de usarlos.

Alain Bertaud ha realizado investigaciones relevantes sobre el caso de los nuevos modelos de urbanización en China a través de la relación entre la intervención del gobierno y los mercados de suelo. Sus conclusiones destacan que la intervención del gobierno en el desarrollo de

El proyecto Vía Montejo en la entrada de la Carretera Mérida a Progreso, viene a incorporarse a una de las vialidades que ha estado acumulando servicios comerciales, turísticos y culturales. Si bien en un estado de derecho, los inversionistas deben de tener certeza jurídica, también la ciudad debe garantizarle a la población un buen aprovechamiento de sus recursos y el uso eficiente del espacio urbano. En este sentido, el plan urbano debe supeditarse a un plan de movilidad, y no viceversa.



Vista del desarrollo inmobiliario Uptown desde las calles inconclusas de la Colonia Maya.

las ciudades es indispensable, puede apoyar o ignorar las tendencias del mercado, sin embargo, hacer caso omiso tiene un precio muy alto, debido a que el mercado inmobiliario, actúa de forma individual y no es responsable de resolver los problemas de la colectividad, ni de procurar escenarios de equidad y competitividad urbana. Por su parte Claudia Acosta experta en el Marco jurídico de la planeación urbana y la gestión del suelo, expresa que “(...) *la ausencia del buen funcionamiento de dicho mercado se evidenciaría en situaciones urbanísticas de déficit de infraestructuras y vivienda*”. Por lo tanto, el suelo urbano y urbanizable se convierte en mercancía irrepetible y única, que debe ser parte de una política integral movilidad, orientada al equilibrio social y al aprovechamiento sustentable del territorio.

El plan de movilidad debe de equilibrar las fuerzas políticas con las jurídicas, para no quedarse en uno de los tantos documentos que se han generado con tanto esfuerzo y dedicación, y que por faltar de una estructura jurídica, administrativa y financiera, no tienen posibilidades de operar y de llevar a la práctica sus estrategias, y que además trasciendan a los periodos administrativos.

Es decir, se requiere de una visión práctica y ejecutiva de la realidad de Mérida, y con un alto compromiso de que de por medio está la eficiencia y competitividad urbana de nuestra ciudad. El tema de la movilidad requiere de la intervención de los tres sectores de gobierno, de la participación activa y comprometida de los especialistas de todas las áreas y además de tener a un grupo avalado de expertos en movilidad. Implica prever los espacios para las grandes infraestructuras urbanas y la incorporación de nuevas tecnologías, para darle a la gente diferentes opciones para desplazarse en la ciudad y para articular toda la estructura intra y periurbana. Se requiere de planes de acción a largo plazo que no van a recibir aplausos en el corto, pero que sí no se hacen bien hoy en día, sí seremos responsables de situaciones irremediables y altamente costosas en lo social.

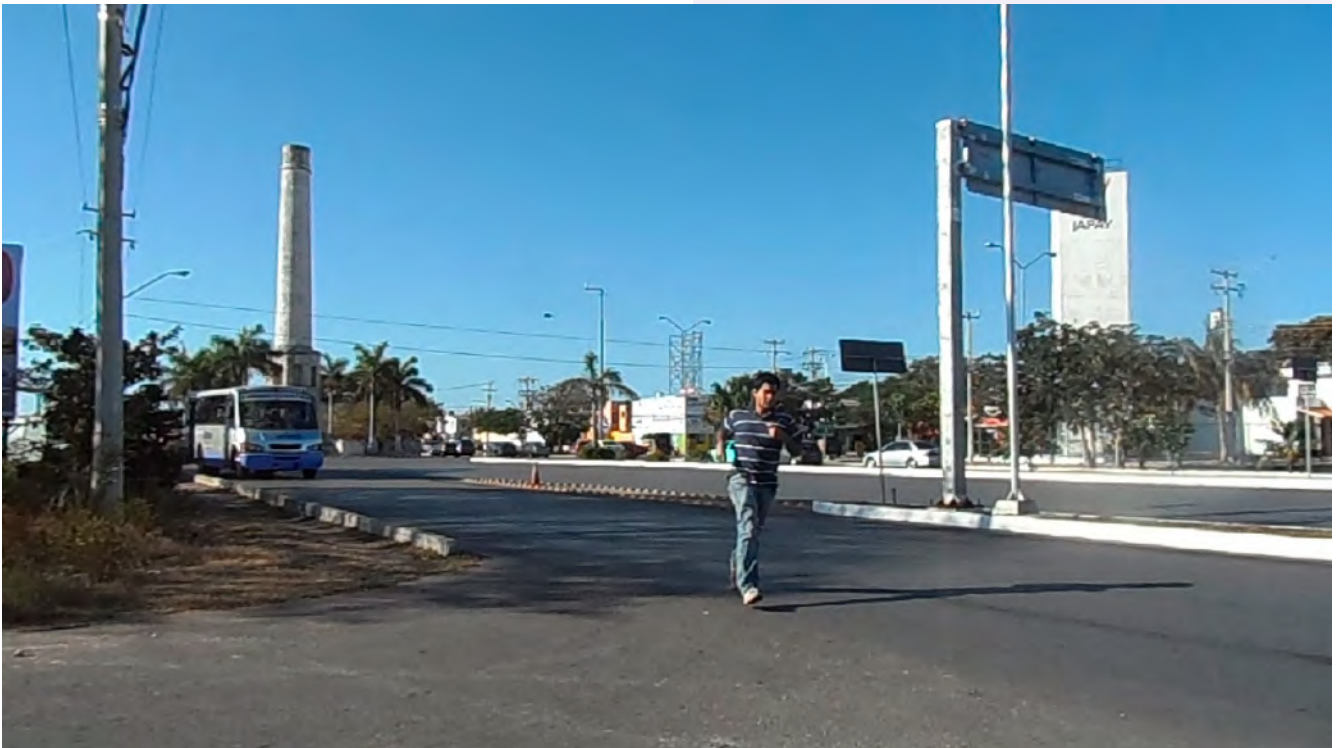
El ordenamiento urbano desde una visión de movilidad, ya está contemplado desde el 2013 en la política pública de la SEDATU, sin embargo falta un gran camino que urge recorrer y requiere responder a los siguientes cuestionamientos: ¿Cómo se transforma la política pública en acciones concretas para la ciudad?. ¿Qué instancia se hace responsable de que la movilidad sea un instrumento jurídico que prevenga y ordene el crecimiento y del desarrollo urbano de Mérida?. ¿Qué ente tendría

la competencia y la fuerza para que desde un plan de movilidad se gestionen los recursos para realizar proyectos, ejecutarlos y evaluarlos?. ¿Cómo articula un plan de movilidad a los programas y manuales operativos de los tres niveles de gobierno, a los sectores empresariales y a la ciudadanía para tomar ambiciosas decisiones que implican cambios estructurales en la normatividad y en la administración y en el ejercicio de los recursos?. Y finalmente, ¿Quién evaluará la efectividad económica y social de un plan de movilidad?.

Por consiguiente y enfatizando el estado de derecho, debe de haber un ente responsable al cual se le otorgue por decreto la competencia de crear, diseñar, instrumentar, gestionar, monitorear y evaluar las políticas, estrategias y proyectos de movilidad urbana en el corto, mediano y largo plazo. Que garantice que el plan urbano se supedite a un plan de movilidad, y

no de forma inversa. De lo contrario, solo se irán remediando fracciones de ciudad con proyectos de corta visión que sólo contemplan ancho de calles y carriles de circulación, en los tramos en los que la inversión privada lo permita. Y no habrá manera de frenar la dispersión, desarticulación y fragmentación urbana, lo cual nos impacta a todos en lo económico y en lo social. Y mucho menos existirá la posibilidad de incorporar sistemas de movilidad sustentable, debido a que es muy costoso ajustar la estructura urbana a los proyectos inmobiliarios que ya están en proceso, y a su vez se pone en riesgo la eficiencia y competitividad urbana de Mérida.

Los usuarios del transporte público y peatones arriesgan sus vidas día con día para poder atravesar una calle, tomar un camión. Calles inconclusas en una de las zonas de mayor plusvalía comercial en la Altabrisa, sin embargo no hay espacios seguros para el desplazamiento de las personas.





La calle 20-A concluye abruptamente con la ampliación de Plaza Galerías Liverpool, habría que considerar la posibilidad de conectarla con la calle 41 que une la carretera Progreso con los fraccionamientos La Castellana y Francisco de Montejo. Se está generando una gran colección de desarrollos inmobiliarios, desarticulados entre sí, entrampados entre calles sin salidas y autos estacionados por doquier.



La calle 41 une el Fraccionamiento Francisco de Montejo con la carretera a Progreso a un costado de Plaza Galerías Liverpool y su próxima ampliación. Es necesario reconsiderar los requerimientos para los cajones de estacionamientos a favor de una propuesta proactiva que mejore las condiciones urbanas y la movilidad de la zona.



La esquina de Plaza Galerías Liverpool donde se localiza el Asta Bandera. Se forma una "T" en donde confluyen la salida de Francisco de Montejo y el acceso-salida a Progreso. Habrá que analizar los movimientos que se irán incorporando con los nuevos proyectos de gran magnitud que se están desarrollando en la zona.



La salida de Plaza Galerías Liverpool hacia la carretera a Progreso sólo permite incorporarse hacia la glorieta del Siglo XXI, al igual que la calle 3-B de Costco. No hay posibilidad de circular alrededor de todo el complejo, ni de tener vialidades alternas para el desahogo de la circulación. Tampoco se contemplan los espacios especializados para otros tipos de movilidad y tecnologías.

Ampliación de Plaza Galerías Liverpool: Oportunidad para la revisión de la regulación del suelo urbano y las estrategias de movilidad

Cruzamiento de la calle 5B Avenida Salvador Alvarado con la calle 20-A, en la parte posterior del complejo Centro de Convenciones Yucatán Siglo XXI. Esquina caótica cuando se presentan eventos multitudinarios afectando el flujo de los vecinos de la zona.

La calle 20-A concluye abruptamente con la ampliación de Plaza Galerías Liverpool, habría que considerar la posibilidad de conectarla con la calle 41 que une la carretera Progreso con los fraccionamientos La Castellana y Francisco de Montejo. *Se está generando una gran colección de desarrollos inmobiliarios, desarticulados entre sí, entrampados entre calles sin salidas y autos estacionados por doquier.*

La calle 41 une el Fraccionamiento Francisco de Montejo con la carretera a Progreso a un costado de Plaza Galerías Liverpool y su próxima ampliación. *Es necesario reconsiderar los requerimientos para los cajones de estacionamientos a favor de una propuesta proactiva que mejore las condiciones urbanas y la movilidad de la zona.*

La esquina de Plaza Galerías Liverpool donde se localiza el Asta Bandera. Se forma

una “T” en donde confluyen la salida de Francisco de Montejo y el acceso-salida a Progreso. Habrá que analizar los movimientos que se irán incorporando con los nuevos proyectos de gran magnitud que se están desarrollando en la zona.

La salida de Plaza Galerías Liverpool hacia la carretera a Progreso sólo permite incorporarse hacia la glorieta del Siglo XXI, al igual que la calle 3-B de Costco. No hay posibilidad de circular alrededor de todo el complejo, ni de tener vialidades alternas para el desahogo de la circulación. Tampoco se contemplan los espacios especializados para otros tipos de movilidad y tecnologías.

En todo el sector no hay suficientes espacios seguros para los peatones ni para los paraderos.

Los paraderos y pasos peatonales, así como los espacios para las infraestructuras de gran visión que garanticen el buen funcionamiento urbano y la seguridad de las personas en lugares de gran concentración, son un tema prioritario para considerar en toda esta zona, como en muchas otras de la ciudad.



Cruzamiento de la calle 5B Avenida Salvador Alvarado con la calle 20-A, en la parte posterior del complejo Centro de Convenciones Yucatán Siglo XXI. Esquina caótica cuando se presentan eventos multitudinarios afectando el flujo de los vecinos de la zona.

Durante el año 2007 se duplicó la oferta comercial en Mérida, pasando de la Gran Plaza y Plaza Las Américas, a las plazas Altabrisa, City Center, Macroplaza y Galerías. El plus de todas estas concentraciones de consumo y entretenimiento situadas estratégicamente en el sector norte de la ciudad, consistía en integrar cines y otras amenidades a las actividades comerciales. A nueve años de estas inversiones, tanto la Gran Plaza como Galerías Liverpool van por sus siguientes ampliaciones, lo cual nos lleva a reflexionar sobre cómo los alrededores se van adaptando a esta circunstancia.

En específico Galerías Liverpool reúne una serie de condiciones que hoy en día representan una oportunidad para la revisión de la regulación del suelo urbano desde la perspectiva de la movilidad en dos aspectos. En primer lugar reconsiderar a través de un sustento jurídico y funcional, hasta qué punto la propiedad privada puede condicionar la estructura urbana e impactar en la movilidad segura. Y en segundo lugar, cómo los mismos instrumentos normativos fomentan la generación de espacios destinados para el automóvil y no incorporan acciones para otro tipo de desplazamientos.

Con respecto al primer tema, tenemos que el centro comercial Plaza Galerías Liverpool forma parte de un gran bloque en donde se encontraban las infraestructuras industriales de Cordemex y que ahora han sido sustituidas por el Centro de Convenciones Yucatán Siglo XXI, el Gran Museo del Mundo Maya y la tienda Costco. Sólo existe una forma de circular alrededor del complejo Siglo XXI-Mundo Maya, y es en el sentido Progreso-Mérida sobre la Prolongación de Montejo, doblando sobre la calle 5B Avenida Salvador Alvarado, para doblar de nuevo a la derecha sobre la calle 20-A y apoyarse en la vialidad 3B que los separa de Costco. Por su parte la calle 20-A de aproximadamente 600 mts y

que se encuentra en la parte posterior del Siglo XXI y Costco, termina abruptamente en la ampliación de Galerías Liverpool. Es una vialidad que soporta la actividad de desahogo del complejo Siglo XXI, así como la de los hoteles y servicios de gobierno, a la cual también se vienen a incorporar el flujo de la zona habitacional próxima, y sin embargo nunca llegó a conectarse con la calle 41, la cual une la carretera a Progreso con los fraccionamientos La Castellana y Francisco de Montejo.

En este sentido la propiedad privada del centro comercial Plaza Galerías Liverpool está condicionando el flujo y la movilidad de la zona, a menos que el proyecto contemple la continuidad de la calle 20-A hacia la 41, para que de esta manera se logre una circulación completa alrededor de este gran complejo de servicios de gobierno, comerciales y de entretenimiento.

Por su parte el Reglamento de Construcciones del Municipio de Mérida establece en su artículo 262 del Capítulo XXIII de Estacionamientos que para plazas comerciales mayores a 1,000.00 m², se requiere el equivalente al 65% de la superficie del terreno (en uno o más niveles). En este sentido, los mismos instrumentos normativos están condicionando un tipo de movilidad y fomentando que precisamente sólo se consideren los espacios para los vehículos privados, sin tomar en cuenta la posibilidad de incorporar las infraestructuras para otro tipo de transporte, como lo podrían ser estaciones intermodales estratégicamente localizadas para que converjan diferentes tipos de sistemas de transporte y faciliten los desplazamientos de las personas, sin tener que condicionar de que todos tengan que llegar en automóvil.

Finalmente en términos de competitividad y eficiencia urbana, hay dos cuestiones que se priorizan. La primera consiste en que la política de movilidad es la que determina la regulación del suelo urbano, a fin de prever los espacios para las infraestructuras de gran visión y de esta manera, garantizar el buen funcionamiento de la ciudad y la seguridad de las personas en lugares de gran concentración. Y la segunda está orientada a reconsiderar los requerimientos para los cajones de estacionamientos a favor de una propuesta proactiva que mejore las condiciones urbanas y de movilidad. En el caso de la ciudad de México, el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (IPTD) plantea una iniciativa para reducir la cantidad de cajones de estacionamiento y con ello, desarrollar estrategias para mejorar la movilidad.

Está más que comprobado que la eficiencia urbana no se mide por la cantidad de autos que circulan por la ciudad, sino por las distintas posibilidades que la población tiene para poder llegar a sus diferentes destinos, y más aún cuando hablamos de lugares de altas concentraciones de actividades y eventos. Por consiguiente, Mérida y sus prometedores proyectos inmobiliarios, no pueden estudiarse de manera aislada. Es necesario armar el rompecabezas de cada una de las zonas en pujante crecimiento, para tener un estimado de lo que se espera, pero al mismo tiempo es urgente la revisión regulatoria del suelo urbano desde la visión de la movilidad. De lo contrario, tendremos una gran colección de desarrollos, desarticulados entre sí, entrampados entre calles sin salidas y autos estacionados por doquier.



Vista del desarrollo Uptown desde la Avenida Correa Rachó. Se requieren amplias banquetas para garantizar la movilidad segura de los vecinos y usuarios del transporte público.

En los alrededores del Uptown en Altabrisa: Alternativas y restricciones para la movilidad

La movilidad y la accesibilidad en Mérida son temas prioritarios que deben atenderse con sensibilidad social, eficiencia técnica y decisión política. El “aquí nos tocó vivir” no es una frase de resignación, es un manifiesto de debate por el derecho a la ciudad. Y precisamente por esto, debemos de garantizar lo mejor para continuar seguir viviendo aquí



Vista del desarrollo Uptown desde la Colonia Maya a lo largo de la Avenida José Vasconcelos hacia la Avenida Yucatán. No hay banquetas ni espacios seguros para los peatones y paraderos.

Los espacios destinados para el comercio han representado a lo largo de toda nuestra historia los lugares para el encuentro, así como para el intercambio económico y social. Representan los momentos más importantes de una cultura y de la forma en que la población va integrando diferentes facetas de sus vidas articuladas a un punto de encuentro. Sin embargo, con los avances tecnológicos las formas de acceder y de socializar en estos espacios se han ido modificando.

El filósofo francés Gilles Lipovetsky realiza la conceptualización de estos espacios desde la *Hipermodernidad*, como los grandes escenarios de la hiperrealidad, de todo lo que se puede tener a manera de fantasía en un mismo lugar. De la experiencia que representa estar en lugares que reúnen una serie de estimuladores y de aspiraciones sociales. *Del comprar luego existo*, de la cultura del consumo y *del vivir es consumir*. En este torbellino de necesidades creadas y de una economía local que depende en gran medida de los servicios y del comercio,



Sobre la Avenida José Vasconcelos desde la Glorieta de las Haciendas hacia la Avenida Yucatán, se puede ingresar al Fraccionamiento Jardines de Vista Alegre por la primera calle con vuelta a la derecha, la 17-B. Esta opción permite rodear el fraccionamiento y salir de nuevo por la Correa Rachó.



Vista desde la calle 12 hacia el cruce con la Avenida Correa Rachó, entre el Deportivo Bancarios y los fraccionamientos Residencial Bancarios y Jardines de Vista Alegre, es la única vialidad que permite darle la vuelta a complejo Uptown. Esta vialidad conecta desde la zona de la Macroplaza y Polígono 108, hasta Bancarios.



Desde la Avenida José Vasconcelos hacia La Glorieta de las Haciendas frente al desarrollo Uptown. ¿Qué estrategia de diseño urbano se podría implementar para garantizar el flujo peatonal seguro entre los complejos comerciales Altabrisa-Uptown, así como entre los vecinos del sector?

como diría acertadamente Cristina Pacheco: *"Aquí nos tocó vivir"*.

Y en los alrededores del Uptown, una de las plazas de servicios, entretenimiento y comercio en construcción en contra esquina de la Plaza Altabrisa, y como muchas otras zonas en el norte de la ciudad, nos toca analizar cuáles serán las posibilidades de accesibilidad a la plaza y de igual manera, cómo se supone será el desahogo de la misma.

El desarrollo Uptown solo cuenta con dos vialidades para acceso y salida, una es por la Avenida Correa Rachó y la otra es por sinuosa Avenida Vasconcelos hacia la Avenida Yucatán. Los que vengán desde el poniente a través de la Avenida Cámara Comercio y decidan acceder por la Correa Rachó, deberán dar vuelta en "U" en el cruce con la Calle 20 del Fraccionamiento Del Arco, esquina que en su flujo

cotidiano es muy complicada. Si por el contrario existe la posibilidad de acceder sobre la Avenida Vasconcelos en el extremo norte de la plaza, habrá que tener las debidas precauciones por la curva que prevalece en el trayecto.

Para salir de la plaza Uptown, pensando en la alternativa de la Avenida Vasconcelos, existen dos posibilidades de desahogo. La primera es llegar hasta el cruce con la Avenida Yucatán, precisamente en donde se está anunciando el proyecto de Plaza Odara, cabe señalar que a lo largo de esta vialidad no hay banquetas ni espacios seguros para el peatón y los paraderos del transporte público. La otra opción es la que de forma natural, tanto peatones como conductores utilizan para acortar camino y consiste en usar la primera calle con vuelta a la derecha del Fraccionamiento de Jardines de Vista Alegre, la 17-B, para poder incorporarse a la calle 12, lateral del Centro Deportivo Bancarios, y llegar de nuevo al cruce con la Avenida Correa Rachó, para así tener dos opciones de circulación: ir para la zona de Altabrisa o para la de Plaza Fiesta. Cabe señalar que esta es la forma de vinculación entre la Colonia Maya y los fraccionamientos vecinos para evitar las conflictivas avenidas, sin embargo el cruce de la Avenida Vasconcelos es muy peligrosa,



Sobre la Avenida Correa Rachó existen dos retornos contemplados para incorporarse a los desarrollos habitacionales de Jardines de Vista Alegre, así como el Del Arco sobre la calle 20 que llega hasta la zona de la Macroplaza.



Sobre la Avenida José Vasconcelos desde la Glorieta de las Haciendas hacia la Avenida Yucatán, se puede ingresar al Fraccionamiento Jardines de Vista Alegre por la primera calle con vuelta a la derecha, la 17-B. Esta opción permite rodear el fraccionamiento y salir de nuevo por la Correa Rachó.

debido a la curva, a la falta de banquetas y a la poca visibilidad que existe justo en la esquina con la calle 17-B de Jardines de Vista Alegre.

Por consiguiente, el flujo en los alrededores de la Plaza Uptown tiene dos alternativas, uno largo que implica relacionarse con el que tendrá Plaza Odara y otro corto, que supone ingresar una zona habitacional para incorporarse a uno de los tantos cruces conflictivos del sector en la esquina de Bancarios con la Correa Rachó. Todo esto se manifiesta por la condición de que la accesibilidad se determina a través del automóvil. Un gran reto de esta zona sería garantizarle a los vecinos de los fraccionamientos próximos la posibilidad de poder ir caminando desde sus casas, sin tener que arriesgar su seguridad, y no exclusivamente por ir al centro comercial, sino por el simple hecho de que las vialidades deben unir a las personas, no separarlas.

De igual manera, este gran proyecto inmobiliario representa la oportunidad de generar mejores condiciones de movilidad, tanto para los usuarios como para los pobladores. Debido a que se pueden diseñar los espacios seguros que unan la colonia Maya con Jardines de Vista Alegre, así como dotar de banquetas amplias a lo largo de la Avenida Vasconcelos hasta el cruce con la Avenida Yucatán, y con

ello establecer un diseño que articule el Uptown con Plaza Odara. El espíritu de los espacios destinados para el comercio, el entretenimiento y los servicios, es dignificar el lugar del encuentro. Si bien ahora la hipermodernidad los ha consagrado como los espacios privados del Siglo XXI, esto no implica que priven del derecho fundamental que merece todo ciudadano, que es el de transitar libremente y con seguridad en las calles de su ciudad. En síntesis, las inversiones y la ocupación de los grandes vacíos urbanos deben verse como la oportunidad para generar alternativas de movilidad, para unir a la gente y facilitarles el acceso, tanto a los espacios comerciales como a sus propias zonas habitacionales, así como también para planear paraderos y estaciones diseñadas para darle comodidad y seguridad a las personas que dedican su tiempo y dinero en los desplazamientos que necesitan realizar a lo largo del día a fin de cumplir con todas sus actividades. La movilidad y la accesibilidad en Mérida son temas prioritarios que deben atenderse con sensibilidad social, eficiencia técnica y decisión política. El *“aquí nos tocó vivir”* no es una frase de resignación, es un manifiesto de debate por el derecho a la ciudad. Y precisamente por esto, debemos de garantizar lo mejor para continuar seguir viviendo aquí.



El único paradero de la Gran Plaza ubicado a 20 metros del paso peatonal. No tiene relación con los paraderos y/o pasos peatonales que comuniquen con el otro lado de la calle.



Vista de único paso peatonal que existe en la Gran Plaza. Es importante observar cómo la gente usa el espacio público y de qué manera se les garantiza seguridad para la accesibilidad y la movilidad. Gente sentada en medio del camellón bajo la sombra del árbol, banquetas angostas, casetas telefónicas en lugares estratégicos que obstaculizan la accesibilidad.

El paradero y el paso peatonal de la Gran Plaza Oportunidad para los tomadores de decisiones a través de la empatía *in situ*

Ya se cumplieron poco más de dos décadas desde la inauguración de la Gran Plaza en el norte de la ciudad y ahora está en camino su tercera ampliación. Este desarrollo comercial forma parte de un sector que está en pujante transformación. Desde las estructuras de Cor-demex de mitad del siglo pasado, pasando por las grandes intervenciones del Centro de Convenciones Yucatán Siglo XXI, Galerías Liverpool y sus ampliaciones, el Gran Museo del Mundo Maya, la tienda Costco y el nuevo proyecto en puerta de Vía Montejo.

La vialidad Prolongación Montejo-Carretera a Progreso desde la Gran Plaza hasta su entronque con Periférico, tiene aproximadamente 2 kilómetros de longitud y ningún punto de encuentro entre ambos costados de la calle. No existe relación alguna entre paraderos, banquetas y pasos peatonales, y ni que decir de los peligros que pasan las personas para poder cruzar la vialidad.

Existe una zona en específico en este sector que merece ser analizada, y no solamente por el interés urbanístico, sino por encima de todo, por el sentimiento de empatía que nos

Hay que activar el sentimiento de empatía que nos debe de motivar a todos para ponernos en el lugar de las personas que necesitan cruzar esta peligrosa vialidad en diferentes momentos del día, y que a pesar del pasar de las décadas, aún no se les ha garantizado las condiciones de accesibilidad segura entre los equipamientos y servicios más importantes de la ciudad.



El único paso peatonal de la Gran Plaza conduce a un lugar inseguro que no lleva a ningún lado. Todos estos lugares requieren analizarse con empatía social en diferentes horas del día. Si a la luz del sol son riesgosos, que se puede esperar cuando empieza a oscurecer.

debe de motivar para ponernos en el lugar de las personas que necesitan cruzar esta peligrosa vialidad en diferentes momentos del día, y que a pesar del pasar de las décadas, aún no se les ha garantizado las condiciones de accesibilidad segura entre los equipamientos y servicios más importantes de la ciudad.

Exactamente en el único paradero y paso peatonal que tiene la Gran Plaza sobre esta vialidad, es donde encontramos varias cuestiones para analizar. Si bien hay una zona dedicada para el paradero, no existe relación con la movilidad natural de las personas. Ya que este paradero está contemplado para las personas llegan o se van de la Gran Plaza, ¿pero qué pasa con los usuarios del transporte público que requieren ir al otro lado de la vialidad, o con los que vienen del supermercado Chedraui?. Para ello a escasos 20 metros y a través de una angosta banqueta entre postes y casetas telefónicas, se llega al paso peatonal. El cual ayuda a cruzar la calle y el camellón, para llegar a ningún lugar seguro en el otro extremo. No hay banqueta a lo largo del ancho camellón que divide la vialidad en el sentido norte y sur. De manera que entre la vegetación, una topografía accidentada y los vehículos que van a altas velocidades, los peatones tienen que resolver sus recorridos.

Causa extrañeza que en algunos de estos camellones hasta se han dejado senderos para que los peatones los utilicen para cruzar, y en otros casos el flujo natural de las personas ya ha dejado la huella de su recorrido. También resulta relevante que precisamente en donde se localiza el paso peatonal hacia la banqueta de la Gran Plaza, se ubica estratégicamente una caseta telefónica de remate con



Caseta telefónica ubicada justo en el paso peatonal, con la intención de ser vista por cuestiones de publicidad, pero no con la visión de la seguridad que los peatones necesitan.

intenciones publicitarias.

Por consiguiente, esta zona que está en continuo desarrollo, pero que además reúne lugares de altas concentraciones de población, debería tener un proyecto muy concreto que garantice la accesibilidad peatonal y la movilidad segura entre todos estos equipamientos, comercios y servicios. Es decir, debería ser totalmente seguro y fácil caminar desde la Gran Plaza hasta el Siglo XXI, o ¿porque no hasta Galerías Liverpool?, ¿Y porque no ser más ambiciosos para desear un gran bulevar que nos permita pasear y caminar hasta Vía Montejo?.

Conviene subrayar la necesidad de una actitud proactiva, pero sobretodo empática y de solidaridad para las tantas personas que transitan día a día por esta zona. No cabe duda de que es un reto importante para quien decida o deba asumir la responsabilidad. Pero si los tomadores de decisiones, de todos los niveles de gobierno hicieran un ejercicio conjunto con sus respectivos equipos técnicos, mediante el cual tuvieran que llegar todos juntos en transporte público hasta este paradero de la Gran Plaza, y tuvieran que ir caminando al Chedraui o al Siglo XXI, les permitiría no sólo acaparar los



No necesitamos correr entre los autos, arriesgando nuestra integridad para poder llegar al otro lado de la calle. Lo que se necesita es empatía social y una agenda pública que se resuelva *in situ*.

titulares de medios informativos, sino por encima de eso, tener la gran oportunidad de ser los promotores del cambio, de hacer política por el bien común, de activar la famosa “voluntad política” para concretar las llamadas “*victorias rápidas*”, en donde con gran eficiencia los técnicos se ponen de acuerdo, no importando de que dependencia sean, para resolver de manera integral un problema específico y en tiempos cortos.

La ciudad es el mejor escenario para hacer política, para resolver los problemas, para regresar al lugar intervenido y platicar con la gente sobre cómo el proyecto vino a mejorarles su vidas cotidianas, y con esta información y percepción de primera mano y totalmente genuina, evaluar la intervención, corregir y continuar con el siguiente problema. Los ex alcaldes Jaime Lerner de Curitiba, Brazil y Michel Bloomer de Nueva York, aunque de contextos diferentes, son buenos ejemplos de gestión urbana y política efectiva, siempre reunidos con sus colaboradores y técnicos, sin preocuparse por el escritorio que ocupa cada uno, y con la absoluta convicción de que la gente los evalúa día con día en sus experiencias cotidianas. Por consiguiente Lerner y Bloomer hicieron política *in situ*.

No hay mejor proyecto urbano, que el que te permite vivir la ciudad, tener espacios que recordar por sus características ambientales y de seguridad, el que te permite caminar y poder disfrutar lo que existe alrededor. No necesitamos correr entre los autos, arriesgando nuestra integridad para poder llegar al otro lado de la calle. Lo que se necesita es empatía social y una agenda pública con voluntad política que se resuelva *in situ*.



Entre Altabrisa y la Colonia Maya, los camellones cuentan con todo tipo de vegetación, cactus, palmeras, ceibas, piedras, instalaciones, postes, casetas de registro y señalética, entre otros. Los vecinos de la Maya y los usuarios del transporte público tienen que cruzar estos camellones entre obstáculos y las altas velocidades por las que circulan los vehículos, tanto en las calles laterales como en la Avenida 7.

¿En quién se piensa cuando se construyen las calles de Mérida? La urgencia del diseño urbano y de una agenda pública proactiva.

Las calles de una ciudad tienen la responsabilidad de garantizarle a sus habitantes condiciones de seguridad mediante la fácil accesibilidad y movilidad para caminar y cruzar de un lado a otro. Desde una visión de género y enfatizando la vulnerabilidad de cualquier persona dependiendo de sus condiciones físicas y/o edad, tiene el derecho a desplazarse libremente por la calle.

La ciudad de Mérida ha experimentado un crecimiento desbordante en las últimas décadas y uno de sus temas prioritarios es el de atender la diferencia entre la construcción de una calle, y su planificación y diseño. Estamos hablando de tres niveles de intervención en la ciudad que precisamente corresponden a los tres tipos de agenda pública.

El primer caso se refiere a la agenda tradicional, en donde se hace exclusivamente lo del día a día, lo que por obligación se debe hacer. Por tanto, la construcción de las ampliaciones y/o repavimentaciones de las calles no representan una visión integral de la ciudad, sólo se van haciendo las acciones que se tienen que hacer, sin comprometerse con el futuro de la ciudad.

El segundo caso corresponde con una agenda reactiva, cuando ya existen los problemas es entonces cuando se trata de remediar el daño. Es entonces cuando se empiezan las modificaciones sobre las calles ampliadas y repavimentadas, debido a que no se previeron nuevas infraestructuras y/o desarrollos inmobiliarios que demandarían diferentes condiciones urbanas.

La agenda pública debe dirigirse hacia una visión de género sustentándose en la experiencia técnica que ofrece la disciplina del diseño urbano y en la eficiencia urbana a través de una actitud proactiva.



Camellón sobre la Avenida Cámara de Comercio, con vegetación que impide tener una visión completa tanto para conductores como para peatones. El espacio es angosto y no es seguro para cruzar de un lado al otro de la calle. Tampoco se especifican los lugares para poder cruzar a través de la señalización en piso.

El tercer caso hace referencia a una visión comprometida con el futuro y con la eficiencia urbana y se refiere a la agenda proactiva. Desde esta perspectiva, la agenda pública se adelanta a los problemas, apoyándose en soportes técnicos, jurídicos, financieros y con altos alcances para el beneficio social, se determinan las grandes estrategias urbanas que le darán sostenibilidad y niveles competitivos a la ciudad, para ofrecer una mejor calidad de vida a sus habitantes. Es en este nivel donde las calles se planifican y se diseñan pensando en todo. En los habitantes, en las infraestructuras de hoy y del mañana, en las inversiones actuales y en las que podrán venir. Es el momento en donde la ciudad prepara sus mejores escenarios para el buen desempeño de sus funciones.

Por consiguiente, la diferencia entre construir una calle con la de planificarla y diseñarla, tiene un origen jurídico ligado a dos variables que siempre tienen atadas de manos a las administraciones públicas: tiempo y recursos económicos. Nunca hay tiempo para resolver

el día a día y mucho menos para resolver los problemas del mañana. Y por lo tanto, tampoco hay dinero suficiente para construir planes a largo plazo. Sin embargo, tampoco habrá suficiente tiempo ni recursos, para remediar todo lo que se haga en el corto plazo y que no cumpla con las expectativas de competitividad urbana. Es decir, pensar en el futuro y ser proactivo es costoso, pero será más costoso no serlo hoy en día.

Analizando sólo un sector del norte de Mérida y observando las prácticas cotidianas de las personas que se desplazan tanto caminando como en automóvil, sin que esta condición sea exclusiva de esta zona, surge la interrogante sobre ¿cuál es la razón lógica por la que los camellones, sin importar su ancho, sean destinados para recibir vegetación de todo tipo: palmeras, arbustos, cactus, flamboyanes, ceibas...?. No cabe duda de que en

algunos casos embellecen el paisaje y es muy placentero que en un alto, nos toque la sombra de alguno de estos maravillosos árboles. Pero ¿qué hay de las personas que tienen que cruzar la calle y logran llegar a los frágiles sardineles de estos camellones, para luego caminar entre raíces, piedras y vegetación que les quita la visibilidad, tanto para los conductores como para los peatones?. Y porque no disfrutar de toda esta vegetación en donde la gente lo necesita, en donde se camina y se espera al transporte público, es decir en las banquetas.

Habría que reconsiderar que el diseño urbano es una herramienta aun no explorada en nuestra ciudad, y que de ello depende mejorar nuestra experiencia urbana. El diseño de la calle implica pensar en todo lo que acontece y que le compete al espacio público, en donde tienen lugar las diferentes acciones de la CFE, la JAPAY, el alumbrado público, los nuevos servicios *triple play*, el mobiliario urbano, las casetas telefónicas, la señalética y nomenclatura, el transporte público y sus paraderos, así como la señalización vial y los dispositivos de seguridad, rampas y pasos peatonales. Desde el punto de vista funcional, la vegetación en los camellones no compete con ninguna de estas infraestructuras. Sin embargo tampoco cumple con su función primordial.

Por lo tanto, toda esta carga de funciones debería de planearse y diseñarse para equilibrar lo que sucede entre las banquetas y el camellón, porque se debería de considerar a la vegetación como parte integral de un recorrido peatonal, y no como parte de la estructura vial que se tiene que regar rudimentariamente mediante una pipa y que no garantiza la accesibilidad segura para los peatones. Desde los instrumentos jurídicos que le dan origen a las actuales propuestas viales y apoyándose en la experiencia y percepción cotidiana de los usuarios, se podría trabajar en una agenda pública dirigida hacia una visión de género sustentándose en la experiencia técnica que ofrece la disciplina del diseño urbano y en la eficiencia urbana a través de una actitud proactiva.



(Arriba) ¿Cómo se apropian los peatones de estos camellones, entre frágiles sardineles, raíces y vehículos que transitan a altas velocidades?. Causa extrañeza que las banquetas de Altabrisa carezcan de vegetación y que ésta, haya sido considerada hasta cierto punto, en los peligrosos camellones. En una de las zonas de mayor plusvalía de nuestra ciudad, el diseño urbano es el gran ausente.

(Abajo) Camellón sobre la Avenida Cámara de Comercio, con vegetación que impide tener una visión completa tanto para conductores como para peatones. El espacio es angosto y no es seguro para cruzar de un lado al otro de la calle. Tampoco se especifican los lugares para poder cruzar a través de la señalización en piso.

2016

marzo





Cruce de la 23 de Altabrisa con la 33 de Montebello, la cual tiene el sentido poniente-oriente y es la única vialidad que conecta desde la Avenida Andrés García Lavín hasta Altabrisa. Sin embargo, no cuenta con las condiciones urbanas para poder consolidarse como una arteria principal de la zona, aunque en la práctica así funcione.

La conectividad de Altabrisa: oportunidades y riesgos



Vista de la esquina de calle 23 de Altabrisa con la 29 de Montebello, es la única opción para salir de Altabrisa en su sector poniente, aunque la calle 29 no tiene ni la jerarquía ni la conectividad para poder llegar hasta la Avenida Andrés García Lavín.

Uno de los aspectos más importantes para una ciudad y su funcionamiento urbano, se relaciona con la conectividad que sus vialidades le permiten tener entre los diferentes usos de suelo y por consiguiente, las diversas actividades humanas que se pueden dar en determinadas zonas. En este sentido se entiende que la ciudad funciona como un gran sistema urbano, en donde las vialidades están clasificadas por su jerarquía, por la forma en que se conectan unas con otras, así como por la lógica que tienen para ser desahogo de las grandes concentraciones de funciones comerciales, de servicios y/o habitacionales.

En aquellos sectores de la ciudad en donde no se planearon las vialidades como parte de

un todo, y simplemente quedaron truncadas entre bardas y límites de otras propiedades o forzadas a conectarse con vialidades más estrechas, se corre el riesgo de no poder desarrollar un plan integral de movilidad, debido a que no hay manera de poder integrar un sistema de transporte público o infraestructuras que articulen los diferentes polos de la ciudad. En este sentido, la estructura urbana se va armando de parches en detrimento de la eficiencia de la conectividad.

Además de la conectividad urbana, es necesario calcular los coeficientes de ocupación



De regreso a Altabrisa desde la Avenida Andrés García Lavín sobre la calle 33 para llegar al cruce con la 23. Los predios aún están baldíos y en esta zona no hay continuidad entre la estructura vial de Altabrisa y la de Montebello.

de suelo, es decir, ¿cuánta será la carga de actividades que podrá soportar la estructura urbana?. Por consiguiente, la relación entre usos de suelo y vialidades requiere de una formulación matemática que se refleje en la eficiencia urbana. Sin embargo, la cuestión jurídica adquiere relevancia en este aspecto, debido a que tendría que revolucionar tanto en lo conceptual como en lo técnico, para poder estar en posibilidad de dar alternativas de solución dirigidas a la competitividad de la ciudad.

El caso de Altabrisa es significativo por varias razones. Es un desarrollo de alta plusvalía estratégicamente ubicado dentro de la ciudad. Y a pesar de ya haber cumplido una década, aún no está consolidado del todo, sin embargo está siendo sede de importantes inversiones. Entre hospitales públicos y privados, hoteles, oficinas, centros comerciales y privadas habitacionales, Altabrisa va poco a poco armando su realidad. No se ve gente por sus calles y no se consolida una identidad barrial, al menos eso parece. Los automóviles se han apropiado de las calles, muchas de las cuales se desarrollan entre altas bardas y/o terrenos aún baldíos. Y precisamente por esta

circunstancia, resulta necesario repensar su estructura urbana y sobre todo, por cómo se conecta al poniente con el Fraccionamiento Montebello y la Avenida Andrés García Lavín.

Los terrenos de Altabrisa que colindan con Montebello, están con muy baja ocupación y será necesario monitorear el funcionamiento urbano conforme vayan teniendo algún uso. En esta zona las calles 20 y 22, las cuales son las únicas que atraviesan el polígono en el sentido oriente-poniente y que comunican hasta la Avenida 7, rematan con dos grandes rotondas que no cumplen su función, debido a que quedan truncadas con las calles 29 y 33 de Montebello.

Por lo tanto, para salir de Altabrisa sólo se puede a través de la calle 29 (oriente-poniente) de Montebello hasta su cruce con la 10, en el cual se tienen dos opciones, a la derecha rumbo a Periférico y a la izquierda para incorporarse hacia la Glorieta de Kalia, en donde se desarrolla el centro comercial y de servicios



Urban Center. Mientras que la única vialidad que une la Avenida Andrés García Lavín con Altabrisa es la calle 33 en el sentido poniente-orientado. Estas dos vialidades (29 y 33 de Montebello) no cuentan con la jerarquía urbana ni con las condiciones físicas requeridas para consolidarse como ejes colectores y de desahogo entre Altabrisa y la Avenida García Lavín, y sin embargo son las únicas opciones.

Ante esta circunstancia, se tienen dos temas prioritarios para la revisión de la regulación urbana: en primera instancia la condición de conectividad que se debe de garantizar en una ciudad a partir de la planeación y diseño de una estructura urbana lógica y funcional. Y en segundo lugar, el riesgo de tener grandes vacíos urbanos dentro de la ciudad y que dependan de una estructura vial incompleta, confusa, desconectada y discontinua. Debido a que llegará el día en que los propietarios de estos lotes decidan desarrollar sus proyectos, y no habrá manera de impedirles hacerlo, a pesar de que la ciudad no esté preparada.

Por lo tanto, el marco regulatorio debería contemplar diferentes escenarios para

Vista hacia la calle 20 de Altabrisa. En esta zona las calles 20 y 22, son las únicas que atraviesan el polígono en el sentido orientado-poniente y que comunican hasta la Avenida 7. Rematan con dos grandes rotondas que no cumplen su función, debido a que quedan truncadas con las calles 29 y 33 de Montebello.

garantizar un buen funcionamiento urbano y darle garantías tanto a los inversionistas como a los ciudadanos, de que en el corto así como en el largo plazo, estas zonas no se colapsarán, aún antes de haberse consolidado. También es importante agregarle el ingrediente económico, en el sentido de que estamos hablando de un sector de altos valores del suelo y se esperaría que en el futuro, las condiciones urbanas estuvieran fomentando la plusvalía, las cuales se deberían fortalecer a través de los espacios públicos para el encuentro y las actividades de convivencia, así como para la movilidad, la accesibilidad y la conectividad, no sólo para los vecinos de Altabrisa, sino para todos los que necesitan desplazarse a las concentraciones comerciales y de servicios de escala regional que sobresalen y caracterizan a este sector de la ciudad.



Vista de la ciclopista desde la salida de la Privada San José Cholul. La sencillez y la asertividad de la propuesta les garantizan un espacio generoso para la movilidad segura tanto a los peatones como a los ciclistas.

Uniendo destinos con la ciclopista de Cholul: Estrategia de movilidad inconclusa o truncada

No se requieren de obras millonarias para tener aciertos, pero que sí es necesario saber qué hacer y dónde hacerlo, con el claro propósito de resolverle los problemas de movilidad a las personas, sin importar su condición socioeconómica y evitando proyectos inconclusos y truncados por circunstancias no previstas o no resueltas. Por consiguiente, el tema de la movilidad es de vital importancia que debería ser parte insustituible de la política y de la agenda pública.

El tema de la movilidad urbana en la ciudad de Mérida, requiere analizar a detalle las prácticas cotidianas de las personas que se desplazan a fin de cumplir las variadas actividades que todos realizamos una vez que salimos de nuestras casas. Los recorridos son cada día más complejos, la idea “*de la casa al trabajo y del trabajo a la casa*” ya no es factible. Ahora los estudios de flujos se llaman “*encadenados*”, debido a las múltiples tareas que debemos de desarrollar antes de regresar a casa y más aún si la vivienda se localiza alejada de los servicios y/o equipamientos. Es decir, ir al trabajo, a la escuela, al banco, al súper, a la



La ciclopista de Cholul se trunca antes de llegar a Periférico, y por lo tanto pone en duda su eficiencia. Tanto los pobladores de la comisaría como los alumnos de la Universidad Modelo, podrían tener la opción de desplazarse caminando o en bicicleta a una estación intermodal en Altabrisa.



Tramo de la ciclopista de Cholul, proyecto inacabado al no incorporar los paraderos. También habría que valorar las condiciones de iluminación y seguridad que ofrece durante la noche.



Los pobladores de Cholul se desplazan principalmente en triciclos y bicicletas. El reto es integrar este tipo natural de movilidad a las nuevas condiciones urbanas y sobre todo, lograr una exitosa conectividad con Mérida.

consulta médica, completar las actividades con los hijos por las tardes y regresar al trabajo antes de que acabe el día, representa una buena parte de nuestras vidas que depende enteramente de las condiciones de movilidad que nos ofrece la ciudad. Además del tiempo que nos implica desplazarnos, hay que agregarle los costos económicos para poder llegar en transporte público y/o privado de un lugar a otro. De igual manera las cuestiones ambientales y emocionales, son aspectos relevantes que determinan la calidad de vida de los habitantes de una ciudad.

A escasos metros de Altabrisa, nos encontramos con la vialidad que nos da acceso a Cholul, cruzando periférico del extremo derecho inicia la ciclopista justo en las puertas del Colegio El Huerto Montessori, se suspende a lo largo del acceso de la Universidad Modelo y luego continúa hasta dos cuadras antes de llegar a la plaza principal de la localidad.

Como muchas otras vialidades que nacen como amplias avenidas dentro de la ciudad y al cruzar periférico resulta forzada su integración a la estructura urbana de las comisarías, en el caso de Cholul representa un riesgo

considerar articular la carga del flujo poblacional entre Mérida y el llamado “*Triángulo Dorado*”, en donde se están gestando los exclusivos desarrollos inmobiliarios de la periferia.

Sin embargo la experiencia que ofrece el acceso a Cholul en poco menos de 2 kilómetros, es significativa para las condiciones de movilidad que le brinda a la población. Por una parte, tiene el gran inconveniente de contar con una ciclopista que no une destinos puntuales, y precisamente por esta circunstancia pone en duda su eficiencia, como puede ocurrir en muchos otros ejemplos, en donde las propuestas de ciclopistas no logran integrar exitosamente la conectividad entre las comisarías y la ciudad de Mérida. Y por otro lado, la sencillez y asertividad de la solución que ofrece justo a la salida de la Privada San José Cholul, permite que peatones, ciclistas y triciclos, se desplacen a lo largo de un lugar seguro, ambientado con elementos totalmente naturales, entre doble arbolado de colorida vegetación. La parte más ancha de este recorrido es de aproximadamente 13 metros, casi el doble que el destinado para los vehículos. De manera que las personas que utilizan la



En Cholul los niños y adultos se desplazan en bicicletas, triciclos y motos. Es importante diseñar estrategias de movilidad para los grupos vulnerables y desde las comisarías hacia Mérida.

ciclista, tienen un espacio amplio que les da protección con respecto a los vehículos. Además de que la vegetación en ambos lados del camino les garantiza condiciones altamente favorables para poder realizar los recorridos durante el día. Sólo habría que verificar si durante la noche, existen los entornos adecuados de iluminación y visibilidad.

Por consiguiente, sería interesante investigar quiénes participaron en este diseño y cuánto representó desde el punto de vista económico, la materialización de esta ciclista entre árboles y flores, que permite diferentes tipos de movilidad y dignifica el espacio para los peatones. Debido a que podría ser ejemplo para implementarse en otras partes de la ciudad, siempre y cuando se subsanen las deficiencias que tiene la de Cholul. Siendo la primera, el grave error de no lograr integrar el flujo natural de los habitantes que se desplazan en bicicleta o caminando, hacia Mérida. Pensando también en los estudiantes de la Universidad Modelo, los cuales podrían tener un punto de transferencia intermodal en Altabrisa y que a lo largo de la Avenida 7 existieran los escenarios para la movilidad segura

no motorizada, entre árboles, flores y paraderos estratégicamente localizados.

Por su parte, los habitantes de la comisaría de Cholul tienen que adaptarse a los nuevos vecinos, y es así como vemos niños en bicicleta esquivando autos de lujo con prisa por regresar a Mérida. Entonces ¿Qué implica la movilidad segura?, ¿Por qué es un tema de vital importancia que debería ser parte insustituible de la política y de la agenda pública?. Porque dependemos todos de las condiciones que la ciudad nos ofrece para desplazarnos de un lugar a otro y poder realizar nuestras actividades de la vida diaria. Porque el caso del tramo de la ciclista a la salida de la Privada San José Cholul, nos enseña que no se requieren de obras millonarias para tener aciertos, pero que sí es necesario saber qué hacer y dónde hacerlo, con el claro propósito de resolverle los problemas de movilidad a las personas, sin importar su condición socioeconómica y evitando proyectos inconclusos y truncados por circunstancias no previstas o no resueltas. Esto significaría pensar no sólo en los nuevos habitantes de la periferia que se desplazan en auto privado, sino sobre todo en los grupos más vulnerables, como lo son los pobladores de las comisarías que tienen que ir a Mérida a trabajar, a la escuela o a una cita médica, así como la gente que ofrece sus servicios en las zonas residenciales de la periferia. Porque al final del día, todos necesitamos desplazarnos y el derecho a la ciudad, nos debería de garantizar la movilidad segura a lo largo de recorridos acertados y exitosos.



Vista desde la Avenida Yucatán hacia periférico en el cruce con la Avenida Vasconcelos. A la izquierda se anuncia el proyecto de la plaza comercial Odara. No hay banquetas ni espacios seguros para el peatón.



Sobre la Avenida Yucatán no hay lugares seguros para que los vecinos de los Fraccionamientos Jardines del Norte y La Florida puedan caminar y/o cruzar de un lado al otro.

El poder de los Consejos "Consultivos": Previsión y Oportunidad Prometedoras inversiones y deficiente movilidad en la ciudad inconclusa

Hoy en día uno de los principales retos de las ciudades, pero sobretodo de los políticos, es abordar el tema de la movilidad. Es sumamente complejo, no existen fórmulas que se puedan comprar y aplicar con éxito, porque hay que responder a las necesidades específicas de un lugar. Se requiere enteramente de sensibilidad social, lo cual en muchos casos atenta contra los intereses de determinados grupos; implica comprometerse con el futuro, pero eso también es riesgoso y no garantiza aplausos en el corto plazo. Por lo tanto, podemos cuestionar lo siguiente: ¿Cuál es el capital político que se pone en riesgo cuando hay que resolver la movilidad?. Y por otro lado: ¿Cuál es el riesgo de una ciudad de no contar con un plan eficiente y competitivo de movilidad?.

Pensar en la movilidad urbana representa un ejercicio integral de gobernabilidad y de gobernanza, que debe ser por encima de todo, la acción más exitosa que una sociedad debe de lograr. Debido a que de ello depende el desarrollo urbano y económico. Con una estrategia exitosa de movilidad, se facilitan las

La movilidad urbana es la oportunidad para hacer política in situ y resolver de inmediato problemas concretos, pero también para trabajar a gran escala y ser visionarios. Y en este momento, la ciudad de Mérida representa un reto inmejorable para ejercer la gobernabilidad y la gobernanza a través de una política pública de movilidad urbana.

inversiones y los negocios, se acercan a las personas, se eliminan viajes innecesarios y se garantizan espacios seguros para desplazarse en diferentes formas. Y también se le da prioridad a los servicios de transporte público, con la más alta calidad y eficiencia, y para ello se requiere de grandes decisiones que soporten una estructura urbana funcional y efectiva.

El llamado "*Triángulo Dorado*" por los desarrolladores inmobiliarios abarca a todo lo que se está gestando entre la carretera a Progreso y la de Motul, con sus respectivas vialidades que ingresan a Mérida (Prolongación



Entronque de la Avenida Yucatán con Periférico, rumbo al Campus de Ciencias Sociales de la UADY y al Fraccionamiento Gran San Pedro Cholul. El flujo vehicular se ha adueñado del espacio público y no hay condiciones urbanas que permitan otro tipo de movilidad, sobre todo para la población universitaria.

de Montejo y Avenida Yucatán respectivamente). Entre una estructura urbana fantasma, se van desarrollando inversiones que se justifican por su localización estratégica, sin que a la par se vaya consolidando un sistema vial que garantice el buen funcionamiento de todo este sector.

El espectro es muy amplio y complejo para analizar, habría que considerar seriamente conformar un observatorio para la movilidad y que con base a sus monitoreos, se tomaran las decisiones sobre la ciudad, los usos de suelo, las grandes concentraciones de población y como se le está resolviendo a la gente sus problemas cotidianos para desplazarse y cumplir con sus actividades diarias.

El tramo de aproximadamente 3 kilómetros de la Avenida Yucatán-Carretera a Motul, que va desde la Avenida José Vasconcelos hacia periférico y llega a la entrada del Fraccionamiento Gran San Pedro Cholul, pasando por el acceso del Campus de Ciencias Sociales de la UADY, es uno de los tantos ejemplos que vinculan flujos considerables entre Mérida y su periferia en expansión; y por lo tanto requieren atención especial para implementar estrategias puntuales y que al mismo tiempo se integren a un plan integral de movilidad más amplio, tanto desde el punto de vista territorial como a largo plazo.

En todo este tramo, la Avenida Yucatán carece de banquetas continuas, aún quedan muchos predios baldíos y no existen las condiciones urbanas que faciliten que los vecinos de los fraccionamientos La Florida y Jardines del Norte crucen la Avenida caminando o se incorporen a ella en vehículo con rumbo al sur, hacia Los Pinos y Jardines de Mérida. De igual manera, para ir a la zona de Altabrisa, Uptown u Odara, los vecinos de este sector deben usar la Avenida Yucatán e incorporarse a la José Vasconcelos, la cual es una vialidad que tampoco cuenta con banquetas, ni espacios seguros para los peatones ni ciclistas.

Sin embargo, estos flujos no son los únicos, cruzando periférico también hay que considerar el del Fraccionamiento Gran San Pedro Cholul, el cual en el 2014 se estimaba que ya tenía a más de 600 familias habitando y la sexta etapa a desarrollar estaría dirigida a construir 135 viviendas más. Así como también, hay que agregar el movimiento que se genera con la población estudiantil y académica que acude al Campus de Ciencias Sociales de la UADY.

Por consiguiente, las diferentes formas en las cuales los habitantes de Gran San Pedro Cholul, como la población flotante del Campus, se desplazan hacia Mérida, son motivo para valorar sí las condiciones urbanas de



Vista desde el acceso del Fraccionamiento Gran San Pedro Cholul hacia la carretera a Motul. Sobre esta vialidad se incorporan los nuevos desarrollos que están gestando tanto en Cholul como en Conkal, por lo cual sería importante implementar estrategias que articulen los flujos vehiculares con los usos de suelo, tanto los existentes como los que están en proceso. Hay que considerar seriamente conformar un observatorio para la movilidad urbana.



Desde el acceso al Fraccionamiento Gran San Pedro Cholul se observa a un ciclista rumbo a Cholul. La ciclista no tienen conectividad alguna con Mérida, tampoco hay condiciones para cruzar de un lado al otro de la vialidad. También habría que evaluar cómo funciona este corredor durante la noche, tanto para los conductores, como para ciclistas, peatones y usuarios del transporte público.

este tramo de la carretera Mérida-Motul, son las óptimas. Existe una ciclista truncada que nunca se conecta con Mérida y que se supone es para los pobladores de Cholul. Además hay dos puntos peligrosos que corresponden a los retornos previstos tanto para los usuarios del Campus, como para los habitantes del Fraccionamiento, debido a que se transita a alta velocidad, no hay espacios para los peatones ni para los paraderos. De hecho, no hay las condiciones físicas de seguridad que permitan captar estos escenarios en una fotografía.

La revisión de la regulación urbana formulada en 2013 desde la SEDATU, implica un cambio de paradigma a través del cual el desarrollo urbano debería estar supeditado a una política de movilidad. Se requiere de gobernabilidad, del estricto orden vertical entre todas las dependencias para ponerlo como prioridad en sus agendas y programas operativos anuales. Y así mismo, del ejercicio mismo de la gobernanza, de ese dialogo genuino horizontal, en el que se establecen compromisos con la ciudadanía, se entienden los problemas de las personas, de los más vulnerables

y también de los grupos de inversionistas, se trabaja intensamente con los equipos técnicos, y se regresan los resultados hacia arriba para generar las políticas públicas, y así convertirlas en las agendas de cada uno de los tres niveles de gobierno.

Al final del día lo que se esperaría es que todos los que deben de tomar las decisiones, hablaran el mismo lenguaje, comprendieran qué y dónde es lo que se tiene que resolver y a su vez darían por un hecho, que la mejor forma de comprobarlo sería a través del testimonio de miles de personas, estudiantes, amas de casa, trabajadores, empresarios, que requieren trasladarse a lo largo de esta vialidad en transporte público o privado, en bicicleta o caminando.

La movilidad urbana es la oportunidad para hacer política in situ y resolver de inmediato problemas concretos, pero también para trabajar a gran escala y ser visionarios. Y hoy en día, la ciudad de Mérida representa un reto inmejorable, para ejercer la gobernabilidad y la gobernanza a través de una política pública de movilidad urbana.



Día a día mujeres de todas las edades recorren la ciudad para cumplir con sus actividades laborales y familiares.



El derecho a la ciudad tiene una deuda pendiente con la mujer que combina los roles tradicionales con los modernos.



La movilidad con perspectiva de género debe resolver las demandas sociales de los grupos vulnerables, y si además este grupo, el de las mujeres representa una fuerza laboral invaluable, y en muchos casos es desapercibida, merece por tanto ser un tema prioritario no solo en el discurso, sino sobre todo en la política pública.

Movilidad urbana con perspectiva de género

La lucha silenciosa de la mujer por el derecho a la ciudad... ¡Hasta ahora!

¡Felicitémonos! No por ser mujeres, sino por todo lo que somos capaces de hacer todos los días del año y porque nuestro poder radica en ser transformadoras de nuestros entornos, desde la rutina diaria en el hogar, hasta cualquiera que sea nuestro trabajo, pasando por los atinos y desatinos de las condiciones urbanas y de movilidad que la ciudad nos ofrece.

Entre besos, abrazos y efusivos mensajes de texto se hizo evidente la celebración del día Internacional de la Mujer el pasado 8 de Marzo. Todas estas muestras de afecto son bienvenidas, pero no debe de perderse por ningún motivo la profunda razón por la cual se dedica esta fecha a nuestro género. Nos referimos a una lucha inconclusa y silenciosa, que día a día se ve fortalecida por la participación femenina en la toma de decisiones sobre el rumbo de nuestras vidas y de cómo nos insertamos en esta nueva era que nos toca vivir intensamente.



Existe una fuerza laboral femenina totalmente anónima que merece ser reconocida en la agenda pública.



Entre autos y condiciones urbanas adversas, las mujeres caminan la ciudad y arriesgan su integridad. Urge la construcción de una agenda pública proactiva y empática, comprometida seriamente con las causas de la gran fuerza laboral femenina absolutamente anónima, la cual se enfrenta día con día a las condiciones urbanas y de movilidad más adversas.

Mucho se defiende el deseo por la igualdad de género, y aquí habría que analizar con detalle lo que en realidad está en juego. Debido a que desde el punto de vista conceptual y operativo, igualdad no es lo mismo que equidad. Por lo tanto, no queremos (al menos la que se dirige a Ustedes) ser tratadas igual que a un hombre, pero sí queremos equidad, que de acuerdo a nuestra condición se nos reconozca y se nos den equitativamente las condiciones adecuadas para desempeñarnos de la mejor manera y continuar mejorando, cada una desde su trinchera, a esta sociedad.

Hay una extraordinaria fuerza laboral femenina totalmente anónima que se desplaza día a día por la ciudad. Y cuando se habla del “empoderamiento de la mujer”, saltan dudas como ¿empoderamiento de qué o para qué? Tal pareciera que se hace alusión a una cuestión de las elites, muy alejadas del gran grueso de la población que mueve a nuestra sociedad. ¿Qué más poder puede tener alguien que la mujer que sale a trabajar todos los días, que tiene que tomar dos o tres camiones y además tiene la responsabilidad de educar a los hijos para hacer que el día de mañana sean hombres y mujeres de bien?. ¿Qué más poder puede tener alguien que la mujer que tiene que llevar la comida a la mesa en tiempo y forma

para su familia?. ¿Qué más poder puede tener alguien que la mujer que después de trabajar una jornada completa, tiene que desplazarse por la ciudad, corriendo entre autos para alcanzar al camión, cruzar peligrosas avenidas, y llegar a tiempo a sus siguientes actividades domésticas?.

El filósofo francés Gilles Lipovtesky en su libro “*La Tercera Mujer. Permanencia y revolución de lo femenino*”, nos habla del proceso no evolutivo, sino revolucionario que la mujer del siglo XX ha encabezado. Pasando por los roles de la mujer campesina a la obrera y ahora la tercera mujer, representa una ruptura con esta historia, debido a que “*expresa un supremo avance democrático aplicado al estatus social e identitario de lo femenino*”. Es decir, se manifiesta la libertad de autodeterminación y la construcción de sí mismas, trascendiendo a los imperativos sociales. Hemos asumido nuevos roles, pero conservamos los anteriores. Somos un proceso de transformación y de reinención permanente en donde confluyen los roles de género “tradicionales” y “modernos”. El empoderamiento de la mujer, por lo tanto, consiste en equilibrar estos roles y luchar por la equidad desde la base social.

Por consiguiente, el día Internacional de la Mujer debería trascender en el ámbito del



¿Quién reconoce el esfuerzo de estas mujeres y de qué manera se toman acciones para la revisión de los instrumentos regulatorios para mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad?

derecho urbano, en el que se analice con profundidad el sentido de la regulación y normatividad para valorar hasta qué punto estos instrumentos con sus respectivos procesos administrativos, son generadores de mejores escenarios para los desplazamientos de las mujeres en la ciudad. La movilidad urbana con perspectiva de género ha sido motivo de que varios países europeos reflexionen desde la academia y con nuevos planes de estudios universitarios, hasta la formulación de nuevas regulaciones urbanas, para garantizar espacios seguros y sistemas de transporte eficientes, con el fin de dignificar las condiciones de movilidad de las mujeres en las ciudades.

El derecho a la ciudad debe aligerar sus pasos para trascender del discurso a la práctica, debido a que los cambios generacionales nos van cobrar el daño de no haber previsto un plan de movilidad exitoso y una estructura urbana empática con las necesidades sociales.

A su vez la agenda pública debería capitalizar sus esfuerzos pulverizados en tantos organismos dedicados a la mujer, pero que al final del día no se concretan en acciones concretas y precisas que mejoren la vida de las mujeres que caminan y recorren Mérida para cumplir con sus roles, tanto los tradicionales como los modernos.

¡Felicitémonos! No por ser mujeres, sino por todo lo que somos capaces de hacer todos los días del año y porque nuestro poder radica en ser transformadoras de nuestros entornos, desde la rutina diaria en el hogar, hasta cualquiera que sea nuestro trabajo, pasando por los atinos y desatinos de las condiciones urbanas y de movilidad que la ciudad nos ofrece. Y hagamos un llamado urgente para la construcción de una agenda pública proactiva y empática, comprometida seriamente con las causas de la gran fuerza laboral femenina absolutamente anónima, la cual se enfrenta día con día a las condiciones urbanas y de movilidad más adversas.



Mujeres que trabajan y van a la escuela todos los días, en total anonimato, recorren las calles. Habría que capitalizar el esfuerzo pulverizado de tanto organismo dedicado a la mujer, para lograr acciones concretas que resuelvan la movilidad con perspectiva de género.



El paradero es insuficiente para la cantidad de gente que aglutina esta zona, además de que su proximidad al flujo vehicular, vuelve vulnerables a las personas.



Esta área verde estratégicamente localizada entre Gran Plaza y el Siglo XXI carece de mobiliario urbano, por tanto no se garantizan las condiciones óptimas para la gran cantidad de personas que transitan a lo largo de ella, o que la utilizan como una pausa en los recorridos diarios.

Recorrido entre La gran Plaza y el Siglo XXI: Parques de bolsillo y movilidad segura

El Centro de Transporte Sustentable CTS Embarq México, publicó en septiembre de 2013 el documento *“Reforma Urbana: 100 ideas para las ciudades de México”*, junto con el apoyo del Instituto Mexicano para la Competitividad A. C. (IMCO) y el Centro Mario Molina. En esta publicación se señalan los temas pendientes con respecto al crecimiento acelerado de las ciudades y la urgente necesidad de instrumentar medidas que logren mejorar las condiciones de las ciudades llamadas “3D”, por ser desconectadas, desarticuladas y discontinuas.

Si bien la orientación de estas aportaciones está dirigida a evitar la expansión urbana y consolidar la ciudad interior, hay un componente



El área verde entre la Gran Plaza y el Siglo XXI tiene un aproximado de 5 mil metros cuadrados y valdría la pena analizar su diseño, para capitalizar su situación estratégica y convertirla en un espacio de encuentro, seguro, activo y accesible durante el día y la noche.

El ejemplo de los parques de bolsillo aunado a una estrategia acertada de movilidad segura, puede ser el detonante ideal para generar un exitoso corredor entre La Gran Plaza y el Siglo XXI. Asimismo, es urgente la revisión de los instrumentos normativos con el objetivo de articular los usos del suelo con acciones que mejoren las condiciones de accesibilidad urbana, así como la generación de los mecanismos para

el financiamiento de los proyectos e infraestructuras urbanas orientadas a la movilidad segura. La ciudad reclama convertir todos aquellos convenios y encuentros internacionales y nacionales que tuvieron como objetivo colaborar y compartir experiencias urbanas exitosas con Mérida, en estrategias que se regionalicen y se manifiesten de forma efectiva en beneficio de la colectividad.

primordial que se refiere a la formulación de los instrumentos para articular el desarrollo urbano con la movilidad. A través de diversas experiencias francesas, el documento intenta contextualizar estas estrategias, así como analizar casos de éxito que podrían ser el marco introductorio para la generación de una propuesta propia de reforma urbana.

De hecho una delegación mexicana viajó a Francia para conocer estas experiencias *in situ*, la cual está documentada en la publicación mencionada. Y como este ejemplo hay muchos otros, de intercambios culturales y firmas de convenios internacionales y nacionales de colaboración para compartir conocimientos y metodologías, con el firme propósito de mejorar las condiciones locales; sin embargo, no se manifiestan cambios en nuestra ciudad. Pero hay un caso en específico que requiere atención: la visita del jefe de gobierno capitalino al alcalde de Nueva York en el año 2013, en la que Miguel Ángel Mancera aprovechó la reunión con Michael Bloomberg para conocer a fondo las estrategias de “*Calles completas*”, de seguridad vial, así como el plan de implementación y mantenimiento de los “*Pockets Parks*” o Parques de Bolsillo, para convertir a lotes menores de 400 mts² en áreas empáticas a las necesidades de la comunidad a escala barrial y con una mínima inversión de recursos. El viaje no fue en vano, a menos de medio año de la citada visita, Miguel Ángel Mancera ya había activado 156 Parques de Bolsillo en la Ciudad de México con el objetivo de que “*todo ciudadano tenga un espacio público, seguro, activo y accesible*”.

La ciudad de Mérida sufre el fenómeno de la expansión urbana y de manera simultánea

experimenta serios problemas en su interior. Los instrumentos normativos requieren por tanto una revisión seria que garanticen no sólo dar respuesta a los problemas actuales, sino sobre todo prevenir las eventualidades futuras. De igual manera es necesario diseñar estrategias de intervención que logren combinar acciones precisas y concretas que se resuelvan en el corto plazo, con las grandes visiones que el territorio debe de tener en el largo plazo, a fin de generar escenarios de competitividad urbana y de calidad de vida para los habitantes.

Las inversiones privadas y públicas son las oportunidades para articular esfuerzos que se capitalicen para el bien común. Tal es caso de lo que sucede entre la Gran Plaza y el Centro de Convenciones Yucatán Siglo XXI. Nos encontramos entre dos grandes concentradoras de actividades comerciales, de servicios y de entretenimiento, y a pesar de estar a escasos 300 metros, no existen las condiciones de accesibilidad entre ellas.

Existe un área arbolada a la cual recientemente le integraron unos *sabces* que responden acertadamente a los recorridos que realiza la gente para llegar desde la Gran Plaza hasta el paradero y el paso peatonal. Si bien esta zona permite realizar una caminata segura durante el día y alejada de los autos, habría que valorar sí durante la noche garantiza las mismas condiciones de seguridad, en términos de iluminación y visibilidad. Es importante señalar que el potencial de esta área se pulveriza al ser sólo una zona de paso, no tiene bancas ni mobiliario urbano que le permita convertirse en un espacio de descanso intermedio entre la Gran Plaza y el Siglo XXI,

sobre todo considerando la cantidad de gente que labora en los alrededores o que se desplaza en transporte público. De igual manera el hecho de que próximamente se desarrolle la tercera expansión de la Gran Plaza, aunada a la intensa actividad que tiene el Siglo XXI, requería que se realicen acciones específicas para mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad de la zona.

El único paradero que se encuentra en este lugar, se encuentra muy próximo al flujo vehicular y aunque tiene relación con el paso peatonal y el paradero al otro lado de la calle, la gente aún tiene que correr entre los autos, porque se evidencia una falta de sensibilidad para el peatón y los ciclistas, en el sentido de que las mismas condiciones urbanas de la zona, son las generadoras de ambientes hostiles, dejándolos en total vulnerabilidad y a merced de la voluntad de los conductores.

El reto de esta zona consiste en aprovechar la tercera expansión comercial de la Gran Plaza para promover intervenciones precisas para que exista accesibilidad y conectividad segura hacia el Siglo XXI. Es el momento y la oportunidad para tomar decisiones sobre la efectividad del espacio público, para mejorar las condiciones de las banquetas, de dotar de mobiliario urbano y de infraestructuras para convertir esta zona en un lugar de encuentro y de identidad para toda la gente que la recorre tanto durante el día como de noche. El ejemplo de los parques de bolsillo aunado a una estrategia acertada de movilidad segura, puede ser el detonante ideal para generar un exitoso corredor entre La Gran Plaza y el Siglo XXI.

También es urgente la revisión de los instrumentos normativos con el objetivo de

articular los usos del suelo con acciones que mejoren las condiciones de accesibilidad urbana, así como la generación de los mecanismos para el financiamiento de los proyectos e infraestructuras urbanas. Es decir, no se puede invertir sólo en el interior de la propiedad privada, sin que haya un beneficio directo sobre el contexto inmediato. Por lo tanto, a Mérida le urge una estrategia visionaria y previsoras para ser generadora de sus propios recursos y de garantizar que éstos sean usados acertadamente en mejorar las condiciones de movilidad y accesibilidad en la ciudad. Así como capitalizar en acciones concretas todos aquellos convenios y encuentros internacionales y nacionales que tuvieron como objetivo colaborar y compartir experiencias urbanas exitosas con Mérida, para que de alguna manera se regionalicen y se manifiesten de forma efectiva en nuestra ciudad.

Hoy en día no existe un diseño que articule peatonalmente a la Gran Plaza y el Siglo XXI con condiciones óptimas de conectividad, y que además potencialice el espacio público que se encuentra entre estas zonas, pero el hecho de que está en proceso la tercera ampliación del centro comercial, representa sin duda el momento preciso para hacerlo sin pretexto alguno y con la firme convicción de ofrecerles un mejor lugar a toda la gente que diariamente recorre esta zona.

Sobre la Avenida Correa Rachó habría que implementar estrategias de "Calles completas", con el objetivo de garantizar la inclusión social y la movilidad segura en la zona, aprovechando el momento de la construcción del Uptown, para que los beneficios que traen las inversiones privadas se manifiesten en el espacio público.



Estrategia de *Calles Completas* en los alrededores del Uptown. En búsqueda de la inclusión social y la movilidad segura

Urge fortalecer una cultura ciudadana dirigida al diseño y evaluación de la calle, para que se garantice que los recursos destinados cumplan con las condiciones de inclusión social y movilidad segura. Asimismo, la agenda pública requiere reorientarse hacia una nueva forma de gestión y administración urbana, innovadora, competente y previsor.

El reto contemporáneo de las ciudades es garantizar dos aspectos fundamentales relacionados con la competitividad urbana y la calidad de vida de sus habitantes: la inclusión social y la movilidad segura. Es decir, el lugar que por excelencia e históricamente ha sido el escenario natural de estas dos condiciones urbanas y deberá seguirlo siendo, es la calle.

Sin embargo, la modernidad mal entendida ha dado por resultado que la calle se convierta en un barril sin fondo y ajeno a las necesidades básicas de la comunidad. En la calle se invier-

ten miles de recursos económicos y humanos, en repavimentaciones, adecuaciones, y/o ampliaciones, sin que se manifiesten acciones concretas que mejoren las condiciones de movilidad para todos. En este sentido, la calle se considera, se traza (porque no se diseña), se construye y se mantiene para el uso exclusivo del automóvil.

Los riesgos de tener una política pública que carezca de una visión integral de la ciudad y que fragmente la realidad urbana en pedacitos, tanto

Vista desde la Avenida Correa Rachó hacia el Uptown. No hay espacios seguros para los peatones, ni estrategias de accesibilidad y conectividad entre las colonias vecinas.



en intervenciones como en competencias administrativas, son muy altos. Porque siempre se estarán gastando recursos en la calle, pero sin que haya una directriz que defina los objetivos de esta inversión. Y mientras no haya una obligatoriedad de evaluar el costo-beneficio de lo invertido en las calles de Mérida, seguirán siendo motivo para destinar una gran cantidad de recursos, sin que se garanticen de alguna manera, los beneficios sociales y medio ambientales que tanto necesitamos.

Tanto el Estado, como la iniciativa privada y la sociedad en general, deberían de tener una estrategia para trabajar en conjunto y capitalizar al máximo todos los recursos que destinan para las calles. Por consiguiente, habría que fortalecer una cultura ciudadana dirigida al diseño y evaluación de la calle, para que se garantice que los recursos destinados cumplan con las condiciones de inclusión social y movilidad segura.

Asimismo, la regulación urbana y los instrumentos administrativos de la ciudad tendrían una revisión profunda desde el espíritu mismo que les da origen, y así, reorientarlos hacia una nueva forma de gestión y administración urbana, innovadora, competente y previsor. De esta forma, Mérida se proveería de un andamiaje jurídico que le permitiera articular los beneficios de las inversiones privadas con las necesidades básicas de la población, a través de los instrumentos para el financiamiento urbano, los cuales se logran mediante impuestos, tasas y contribuciones por mejoras. Si bien, causa temor hablar de nuevos impuesto y pagos, la cierto es que en las ciudades más avanzadas tanto de Latinoamérica como las europeas, existen



La conectividad entre las colonias vecinas a la Avenida José Vasconcelos se resuelve entre baldíos y calles sin pavimentar y sin diseño. No hay calles completas, solo trazado para que cada quien resuelva sus desplazamientos.

formas compartidas de participación en el mejoramiento urbano, y todo esto está ligado al tema de las plusvalías. De manera que, al final todos ganan y el Estado tiene la obligatoriedad de procurar una distribución equitativa de los beneficios de esa “plusvalía”, que en nuestro caso sólo le beneficia al propietario del bien inmueble.

La preocupación por garantizar la inclusión social y la movilidad segura en las calles, ha sido motivo de estudio profundo por diferentes organizaciones en ámbitos internacionales, en nuestro país el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés y fundado en 1985), y el Centro de Transporte Sustentable CTS Embarq México fundado en 2002, han trabajado en diversas estrategias conceptuales y metodológicas para mejorar las condiciones urbanas de las ciudades. Una de estas acciones ha sido el concepto de “*Calles completas*”, con el cual se planifican y diseñan calles para todos. Se busca una distribución equitativa de la vialidad para garantizar el acceso y desplazamiento seguro de todos los usuarios,



dependiendo de su tipo de transporte y condiciones físicas y sociales. Las acciones de diseño se clasifican en función de la jerarquía vial, en calles primarias y secundarias, en donde la velocidad de circulación es un factor determinante para promover la convivencia y el encuentro de los distintos beneficiarios de la calle.

Si bien Mérida tiene infinidad de casos para analizar y realizar un sin número de propuestas, nos centraremos en la zona norte próxima a Altabrisa, en la Glorieta de las Haciendas y en los alrededores del centro comercial en construcción *Uptown*. Para empezar el trazado de la Avenida José Vasconcelos, la cual une la Glorieta de Las Haciendas con la Avenida Yucatán, tiene tres curvas pronunciadas justo a lo largo de la fachada del Uptown, el ancho de la vialidad es de aproximadamente 16 metros y no es suficiente para integrar un sistema público de movilidad, carece de espacios para banquetas en ambos lados y la visibilidad desde las calles aledañas para incorporarse a la Avenida es precaria. No existe conectividad entre las colonias vecinas (Maya y Jardines de Vista Alegre) con el complejo comercial que está en construcción, y en sí, la Avenida José Vasconcelos, entre su improvisado trazado y la falta de espacios seguros para el peatón y el ciclista, se convierte no sólo en un reto de diseño urbano, sino en un serio peligro para la integridad de los usuarios.

Por consiguiente, la construcción del Uptown representa la oportunidad para que los tomadores de decisiones junto con los técnicos, planteen estrategias orientadas a lo más cercano que aspira el concepto de *“Calles completas”*, y que mucho antes de que entre en funcionamiento el complejo comercial y de servicios, ya estén implementadas. Con el objetivo de evitar los parches y remedios caseros a una necesidad que se venía venir desde mucho antes de que se anunciara el proyecto.

Vista de la Avenida José Vasconcelos hacia el monumento a Las Haciendas. A lo largo de la avenida José Vasconcelos que da a la fachada de la obra del centro comercial y de servicios Uptown, hay tres curvas pronunciadas que dificultan los desplazamientos. No hay banquetas ni espacios seguros para los usuarios.



El Skyline de Altabrisa. Previsiones para articular las densidades de uso de suelo y la movilidad segura



El Skyline de Altabrisa se compone por edificios de diversas alturas que albergan usos de suelo mixtos y habitacionales.

El sector norte de la ciudad de Mérida se caracteriza por tener las más importantes inversiones inmobiliarias con proyección internacional, así como también proyectos de estado con impacto regional. Una de estas zonas es la de Altabrisa, la cual inició su desarrollo desde el año 2004. Habiéndose cumplido poco más de una década desde la

iniciativa jurídica que le dio origen a este desarrollo, nos podemos encontrar con muchas aristas de su realidad hoy en día, que merecen ser parte de un complejo análisis técnico y financiero en materia de regulación urbana.

Uno de los principales temas es el de la densidad urbana, es decir, la capacidad que cada zona de la ciudad tiene para soportar de manera óptima el funcionamiento urbano. Técnicamente se hace referencia a la baja, mediana y alta densidad habitacional. Para el caso de Mérida la alta densidad está estimada en 70 viviendas por hectárea, mientras que en Sevilla, España, 70 viviendas por hectáreas es lo mínimo permitido para desarrollar. Y en casos extremos como en Manhattan, podemos encontrar zonas de rascacielos con un promedio de 1000 viviendas por hectáreas. La discusión con respecto a la densidad habitacional no está en función de compararnos con otras ciudades, para pretender parecernos a ellas. En la cuestión urbana no hay recetas, todo debe de medirse en su justa medida con respecto a las condiciones precisas y propias de cada contexto.



Vista hacia el Hospital Regional de Alta Especialidad y las Country Towers. La especialización de los usos del suelo y la plusvalía de la zona, no permite el establecimiento de servicios y comercios de proximidad que solucionen las necesidades de alimentación de los trabajadores, las cuales se resuelven de forma improvisada.

Por consiguiente, la densidad habitacional, así como el coeficiente de uso del suelo (comercios, oficinas y servicios), debería formar parte una estrategia integral de ciudad vinculada a una de movilidad. En el caso de Altabrisa tenemos una nueva configuración de ciudad, el llamado *Skyline* se compone de edificios de diversas alturas y usos de suelo, como lo son torres de viviendas, hoteles, hospitales, oficinas y centros comerciales. La nueva modalidad está orientada a capitalizar la situación estratégica del lote para ofrecer usos mixtos, es decir en una misma ubicación se puede acceder a locales comerciales, oficinas, consultorios, servicios. Las áreas de estacionamiento son una parte primordial en cada uno de estos edificios, al grado de constituir un volumen más en el conjunto.

Sin embargo, Altabrisa aún cuenta con una gran cantidad de lotes baldíos, los cuales en su momento tendrán dos posibles destinos, unirse a la tendencia de privadas residenciales, u ofrecer torres de usos mixtos. Independientemente de cual sea el uso factible de cada uno de los baldíos que hoy en día existen, urge un sistema de monitoreo y regulación para determinar la carga y el potencial de cada predio, con el fin de garantizar el óptimo funcionamiento urbano de la zona, así como su sana integración a lo ya existente.

Aún quedan predios baldíos en Altabrisa y para ello se sugiere implementar un sistema propio de transferencia de potencialidades vinculado a un plan integral de movilidad, para garantizar el óptimo funcionamiento de la zona.

Esta propuesta se llama "*Sistema de transferencia de potencialidades de desarrollo urbano*", en la cual hay unos predios emisores y otros receptores que forman parte de una zona cuya densidad máxima está dada en función de infraestructuras e intensidades de usos de suelo, y por lo tanto fue determinada a partir de una metodología. Además hay que agregarle la capacidad de flujos vehiculares y



la dotación del sistema de transporte público y de ciclistas, que se requieren para los desplazamientos de los usuarios.

Por lo tanto, hoy en día Altabrisa está en el momento justo para implementar y regionalizar este sistema que ya es usado por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Distrito Federal, así como en otras ciudades de nuestro país, para que con una fórmula matemática y de manera sistematizada se vayan monitoreando los impactos potenciales de cada baldío, antes de que se inicien los procesos de construcción.

De igual manera, estas estrategias están orientadas a equilibrar los usos del suelo y a tener acciones que vinculen los diferentes tipos de movilidad con las necesidades de los usuarios. Considerando que en Altabrisa se están concentrando una serie de servicios de primer nivel tanto del sector salud, como comerciales y de servicios, con alcances regional e internacional, habría que tener a la par, un plan de movilidad que articule todos estos usos del suelo, con el resto de la ciudad, así como al interior del polígono. Como caso significativo, se tiene al innovador barrio *22@Barcelona*, el cual fue diseñado para albergar usos del suelo de alto nivel, dirigidos a la sociedad del conocimiento y a elevar la plusvalía de la zona, con tecnología en infraestructuras subterráneas y con un plan de movilidad diseñado para que el 75% de sus usuarios se desplace sin tener que usar el automóvil. El ejemplo de *22@Barcelona* nos hace reflexionar sobre el futuro que tienen estos desarrollos urbanos con altas expectativas de marketing inmobiliario, y que se conciben con una visión integral de las infraestructuras y la movilidad.



Oficinas, comercios, hospitales y hoteles, son los usos que aglutinan diversos usuarios, para lo cual se requiere una estrategia de movilidad que les permita desplazarse de forma eficiente tanto al interior de la zona, como también con el resto de la ciudad.

De esta forma, Altabrisa no puede promoverse como acciones aisladas de marketing, en donde cada inversión inmobiliaria se convierta en una promesa, sólo por su estratégica ubicación. Ya que el funcionamiento óptimo de la zona, depende de su capacidad por albergar los diferentes usos de suelo y sus respectivas cargas de funcionamiento, que aún están pendientes en cada predio baldío, así como en las alternativas que se tengan para la movilidad, tanto dentro como fuera del polígono de Altabrisa. Para ello se sugiere revisar tanto desde el punto de vista jurídico, como administrativo y financiero, el instrumento normativo del sistema de transferencia de potencialidades de la Ciudad de México, a fin de acondicionarlo a nuestras necesidades y a un plan de movilidad, pero sobretodo, para acercarnos lo más posible, a la ciudad en la que todos queremos vivir el día de mañana.



En los alrededores del monumento a Las Haciendas por la zona de Altabrisa, mientras se elevan lujosas estructuras para albergar comercios, cines, oficinas y demás, la calle sigue quedando en último lugar. ¿Quién escucha las voces anónimas de todas estas personas que reclaman atención y que merecen un espacio digno en la agenda de la política pública para formular estrategias de movilidad segura para Mérida?.



En total anonimato las personas se desplazan entre obstáculos y dificultades, precisamente en las zonas con más alta plusvalía. ¿Dónde está la empatía social para atender con seriedad la distribución equitativa de la vialidad y la integridad de tantas personas?.

Del “expertise” urbano a la participación ciudadana. Estrategias para una agenda pública efectiva en términos de movilidad



Vista de la zona entre Altabrisa y el centro comercial Uptown, en donde se desarrollan importantes inversiones inmobiliarias, sin que existan estrategias para la movilidad segura.

En términos de movilidad urbana, tanto el experto como el político, deberían caminar paso a paso junto con la ciudadanía para comprender los niveles de la problemática; y precisamente porque ésta práctica no está representada en los organismos de participación institucionalizada, se corre el riesgo de que el tema de la movilidad urbana se diluya entre las voces anónimas que día con día se desplazan entre obstáculos y dificultades, para cumplir con sus obligaciones laborales y familiares.

En las ciudades norteamericanas avanzadas en términos de gestión y administración urbana, se tiene una estructura y logística para la toma de decisiones, y de ninguna manera se espera que el Alcalde tenga absoluto conocimiento de todos los temas relacionados con la ciudad, se comprende que su posición es por simpatía política y no por sus conocimientos urbanos. Por consiguiente, existe la figura del Administrador de la ciudad o *City Manager*, quien *“Es un funcionario que se encarga de la parte técnica y operativa del gobierno local, esto es de la gestión diaria, alguien que se enfoca en darle seguimiento y continuidad a las políticas públicas”*. Tanto el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) como diversas instituciones académicas, en sintonía con legisladores y hasta los mismos operadores locales, han estado trabajando desde hace años, en propuestas para introducir esta figura en los gobiernos municipales, a fin de tener una



En los alrededores de la Gran Plaza y a pesar de que se esté desarrollando su tercera ampliación, aún no existe algún proyecto que contemple de forma integral las necesidades de todas esas personas, que representan una significativa fuerza laboral y que además, no están representadas en ningún organismo institucional de participación ciudadana.

estructura sólida para la toma de decisiones y un vínculo estratégico con la sociedad, en los diversos problemas del día a día.

Por su parte, en un Estado de Derecho se espera que existan los instrumentos, los organismos y las formas claramente definidas para ejercer la participación ciudadana en los permanentes procesos de toma de decisiones sobre el espacio público urbano. Es decir se habla de una participación ciudadana inscrita en un contexto jurídico que le permite ser reconocida por la autoridad. Pero también existe la participación autónoma, en donde no intervienen las instituciones gubernamentales, sino que se gesta y se ejerce desde la misma sociedad.

En este sentido, la participación ciudadana juega un papel estratégico para orientar tanto la política como la agenda pública. Provee de legitimidad a las decisiones de gobierno, quedando de esta forma, por encima de la legalidad de las mismas. De esta manera, el ejercicio mismo de la gobernanza establece de manera tácita pero implícita, el medio para hacer presente a los procesos democráticos, los cuales según Norberto Bobbio representan *“la forma de gobierno en la que el poder político es ejercido por el pueblo”*.

Por lo tanto, tenemos a dos actores primordiales en el escenario urbano, por un lado al *“expertise”*, al *city manager* o lo que podría ser en nuestro contexto, al grupo de técnicos y especialistas en diversos temas urbanos que son contratados para atender problemáticas específicas, o que forman parte de la misma estructura municipal; y por el otro lado, a los procesos de

participación ciudadana a través de los cuales se evalúan y se retroalimentan las propuestas de los primeros, como es el caso de la participación institucionalizada a través del Consejo Municipal de Desarrollo Urbano.

Pero ¿qué sucede en los casos en dónde las personas no se encuentran representadas genuinamente en estos organismos?. ¿Quién escucha las voces anónimas que reclaman atención y que merecen un espacio digno en la agenda de la política pública?. Nos referimos a la participación autónoma, a los grupos de personas, sean colonos o usuarios, que de repente encuentran un punto de encuentro para defender una causa común y cuya experiencia y conocimiento significativo de sus problemáticas del día a día para trasladarse de un lugar a otro, los hacen más expertos que cualquier “*city manager*”, “*expertise*” urbano y/o político en funciones.

Tal vez no tenemos todo el andamiaje jurídico y administrativo, ni el tiempo para consolidar seriamente la figura de un “*city manager*” para Mérida, pero sí sería sumamente provechoso establecer una agenda pública cuya prioridad sea el cambio de roles, es decir, tomar a la ciudadanía como la portadora del “*expertise*” en las problemáticas urbanas con acento en la movilidad. Y a partir de aquí

empezar a tejer la estructura de las estrategias que tanto en el corto como el largo plazo deberían atenderse, en donde los expertos partan de la experiencia y del reconocimiento significativo de las bases, y de esta manera ya contarían con la información relevante de lo que se tendría que resolver.

Por consiguiente, la autoridad tiene la obligación de actuar con empatía hacia las problemáticas sociales, así como poner al servicio de la sociedad a los expertos, para que estos amolden sus conocimientos a las experiencias del día a día. No hay organismo que monitoree la calidad de vida de toda esta gente que se desplaza, ni que observe y evalúe cómo se pueden mejorar las condiciones urbanas en Mérida.

Ya que en términos de movilidad urbana, tanto el experto como el político, deberían caminar paso a paso junto con la ciudadanía para comprender los niveles de la problemática; y precisamente porque ésta práctica no está representada en los organismos de participación institucionalizada, se corre el riesgo de que el tema de la movilidad urbana se diluya entre las voces anónimas que día con día se desplazan entre obstáculos y dificultades, para cumplir con sus obligaciones laborales y familiares. Y por consiguiente, impactar negativamente a Mérida en términos de competitividad y eficiencia urbana.



¿Quién puede ser más experta en movilidad segura, que la mujer que se esfuerza por cumplir con sus actividades laborales y familiares entre autos y obstáculos en camellones?. No necesita ser integrante de ningún organismo institucional de participación ciudadana, por el simple hecho de su experiencia diaria y significativa, tienen mucho que aportarle y enseñarle al “*expertise*”.



Entre la fuente recién remodelada de Plaza Fiesta y el Monumento a las Haciendas, se localizan cinco esquinas conflictivas que merecen atendidas articulando a los hechos urbanos, los usos del suelo, las ideas urbanísticas y la acción planificadora.



Primera esquina a lo largo de la Avenida Correa Rachó, para establecer una estrategia de sistema de "esquinas inteligentes", para mejorar las condiciones de movilidad de las personas.



Los paraderos, pasos peatonales y las banquetas a lo largo de la Avenida Correa Rachó merecen ser atendidos, con el único fin de ofrecerles espacios dignos seguros a las personas que día a día los utilizan para sus desplazamientos.



Pasando la gasolinera se localiza la segunda esquina conflictiva, con el entronque con la calle 17 de Prado Norte, los accesos a Plaza Fiesta y a Sam's Club.

Encuentros y desencuentros entre Plaza Fiesta y Altabrisa: Propuesta de esquinas inteligentes a lo largo de la Avenida Correa Rachó

El urbanismo es una disciplina multidimensional y compleja, se ocupa de describir y explicar los hechos urbanos, con el objetivo de llevar a la práctica los medios para la previsión de los futuros espacios. Estamos hablando de tres piezas fundamentales: el hecho urbano, las ideas urbanísticas y la acción de planificación. John Friedmann lo definió como la “*actividad de guiar el cambio urbano dentro de un sistema social dado, (...) para lo cual se introducen medios que utilizan la inteligencia técnica para producir cambios que no ocurrían de otro modo*”. Es decir, se requiere de la intervención profesional en un proceso social, a través de la sinergia entre el conocimiento y la acción *in situ*.

Lo relevante del trabajo urbano, es que no hay recetas, hay múltiples ideas que se pueden desarrollar desde diferentes enfoques disciplinarios teóricos y metodológicos, pero que requieren de un componente de alta empatía social, para cumplir con su más profundo objetivo, mejorar las condiciones de vida de los habitantes de una ciudad. Uno de estos tantos conceptos es el de las “*esquinas inteligentes*”,

El concepto de las “esquinas inteligentes”, busca que el conocimiento científico-técnico sobre la ciudad, se refleje en un progreso social, en donde los usos del suelo y las condiciones de movilidad se integren en acciones que garanticen desplazamientos seguros. Las esquinas inteligentes no son sólo una estrategia urbanística, si no que tienen el poder de articular los beneficios de la propiedad privada con los de la pública, para obtener condiciones óptimas de movilidad y competitividad urbana.

el cual busca que el conocimiento científico-técnico sobre la ciudad, se refleje en un progreso social, en donde los usos del suelo y las condiciones de movilidad se integren en acciones que garanticen desplazamientos seguros. En nuestro caso, la propuesta es de mejorar las condiciones de desplazamientos de las personas a lo largo de la Avenida Correa Rachó y de manera específica en sus esquinas. En el entendido de que este es tan solo

un ejemplo de muchos tantos que podemos identificar en nuestra ciudad, sin embargo, reúne condiciones relevantes que se han acrecentado en los últimos meses y merecen ser observadas.

A lo largo de tres décadas la Avenida Correa Rachó ha sido testigo de diversas transformaciones, como nuevos usos del suelo que han venido agregando cargas vehiculares en su recorrido y que sin embargo no han sido suficientes para integrar estrategias de diseño urbano que garanticen mejores condiciones de movilidad para los vecinos de las colonias aledañas. Esta avenida une estratégicamente dos importantes polos económicos y sociales del norte de Mérida, Plaza Fiesta y Altabrisa. Uno de los aspectos significativos de esta vialidad, es su condición socioeconómica, ya que a pesar de ser la arteria principal hacia una de las zonas de mayor plusvalía de la ciudad, los vecinos de la Colonia Díaz Ordaz no han recibido los beneficios de tener vialidades seguras y bien diseñadas.

En noviembre de 1988, entre prisas y pisos por terminar de colocar, se abrieron las puertas al público de la tan esperada Plaza Fiesta. En aquel tiempo esta plaza vino a complementar muchos de los servicios que prácticamente se podía atender sólo hasta el centro. La idea innovadora de incluir en un mismo lugar a un súper mercado con tiendas, papelerías, restaurantes, salones de belleza, bancos y agencias de viajes entre otros, era sumamente atractiva, ya que además ofrecían sus servicios los 7 días de la semana. La esquina de Plaza de Fiesta es totalmente comercial, y recientemente se remodeló la fuente de la cuchilla sobre la Avenida José Díaz Bolio. Esta

sería la primera esquina que debería incorporarse en una gran estrategia de esquinas inteligentes.

Durante años se especuló con la idea de ampliar la plaza, así como de anéxale los servicios de cine, considerando que aún quedan importantes predios sin uso hasta el día de hoy. Como es el caso de las casi dos hectáreas que se encuentran frente a Plaza Fiesta, entre las vialidades de la Avenida Correa Rachó y la calle 17 de Prado Norte, las cuales recientemente fueron limpiadas de la maleza y se puede pensar que están en posibilidades de ser ocupadas por algún uso comercial. Lo mismo sucede con los predios que colindan con la tienda Sam's Club y con el segundo acceso a Plaza Fiesta, los cuales coinciden con el entronque de la calle 17 de Prado Norte con la Correa Rachó, y la cual vendría siendo la segunda esquina en donde aún no se ha resuelto de forma satisfactoria la movilidad.

La tercera esquina se localiza en el cruce con la calle 20 del Fraccionamiento del Arco, en la cual se manifiestan dos hechos relevantes: el primero es que en horas pico desde este cruzamiento hasta la glorieta de las Haciendas, se genera un congestionamiento vial a lo largo de casi un kilómetro, lo cual crea conflictos para acceder a las colonias aledañas. De igual forma, entre la Correa Rachó y la Avenida Yucatán, a lo largo del casi medio kilómetro de la calle 20, también se genera una gran fila de autos en el sentido poniente-oriente. Lo cual refleja que la carga vehicular que tiene la Avenida Correa Rachó ya sobrepasó su capacidad, y las vialidades aledañas de desahogo, también ya se están saturando.

La cuarta esquina se ubica en la calle 12,

la cual divide al Centro Deportivo Bancarios de los Fraccionamientos Residencial Bancarios y Jardines de Vista Alegre. Esta calle viene desde la Macroplaza en sentido oriente-poniente y su entronque con la Avenida Correa Rachó es peligroso por su poca visibilidad y la complejidad de usos de usos de suelo que en encuentran en su proximidad y los que están aún en anuncio, como es el caso del proyecto Paseo de Las Haciendas en los terrenos de Ex Hacienda Vista Alegre Aristi.

Finalmente la quinta esquina es donde se encuentra la Glorieta de las Haciendas, en el cruce de la Correa Rachó con las Avenidas José Vasconcelos al oriente y Cámara Comercio al poniente. Cabe señalar que este tramo se desarrolla el centro comercial y de servicios Uptown. De esta manera tenemos que entre la recién remodelada fuente de Plaza de Fiesta y el monumento de las Haciendas, hay 5 esquinas conflictivas a lo largo de la Avenida Correa Rachó, que están soportando la alta carga vehicular y ya dan señales de saturación y deficiente funcionalidad. Aún falta agregar los flujos y cargas de los desarrollos inmobiliarios que están en proceso, para que sean considerados en la formulación de estrategias de diseño y de previsión a favor de la movilidad segura.

El concepto de esquinas inteligentes no se restringe al espacio físico en lo individual, sino a generar un sistema de esquinas inteligentes, para que de esta manera se pueda establecer un patrón urbano de buen funcionamiento que le dé continuidad a la eficiencia a lo largo de la avenida Correa Rachó y que además se articule con los requerimientos de las calles y de los usos de suelo en cada uno de sus cruces.

Hoy en día estas vialidades se están convirtiendo en grandes estacionamientos, impactando negativamente en la eficiencia urbana y en la calidad de vida de sus habitantes. ¿Hasta que punto las inversiones inmobiliarias que se benefician de su situación estratégica en la ciudad, se manifiestan en un progreso social para la comunidad?. Las esquinas inteligentes no son solo una estrategia urbanística, si no que tienen el poder de articular los beneficios de la propiedad privada con los de la pública, para obtener condiciones óptimas de movilidad y competitividad urbana. Y por consiguiente, tanto la política como la agenda pública, requieren del establecimiento de metas precisas, para formular estrategias innovadoras e integrales que vinculen a los hechos urbanos con las ideas urbanísticas, pero sobre todo con la acción de planificación, para que cumplan con la única función para las que fueron creadas: garantizar mejores condiciones de movilidad para sus habitantes.



El tema de las ciclistas para unir las actividades cotidianas entre Mérida y sus comisarias, es un tema pendiente en la agenda pública. De ello depende una estructura urbana eficiente y segura para los desplazamientos de los habitantes.

¿Está la ciudad de Mérida preparada para integrar ciclistas a la red vial?: Equilibrio entre las inversiones inmobiliarias y un plan de movilidad segura

A nivel internacional existe una gran preocupación por el tema de la movilidad urbana. Naciones enteras desde hace poco más de dos décadas, están trabajando en el futuro de sus ciudades y en las necesidades de sus habitantes. ¿Cuántos seremos y qué edad promedio tendremos para el 2050?. ¿Están las ciudades preparadas para movilizar a todas estas personas y mantener estándares de eficiencia urbana?. En el contexto de nuestra estructura administrativa y de gobierno, ¿A quién se le puede requerir que piense y actúe con esta visión a futuro?.

A manera de ejemplo tendremos a Melbourne, Australia y a Vitoria-Gasteiz, España, con el objetivo de presentar sus estrategias de movilidad relacionadas con las ciclistas.

Melbourne, Australia con aproximadamente 4 millones de habitantes, espera que para el año 2050 llegue a tener una población entre los 6.4 a 8 millones, y donde el porcentaje de habitantes alrededor de 80 años de edad, se incrementará en un 3-4%. Con estas proyecciones a futuro, la ciudad se ha estado preparando a través del programa “*The Future of Urban Mobility 2.0*”, el cual responde a la imperativa necesidad de moldear las formas de la ciudad para responder a lo que han denominado un “*ecosistema de movilidad*” que se requerirá en el futuro.

¿Cuántos seremos y qué edad promedio tendremos para el 2050?. ¿Está Mérida preparada para movilizar a todas estas personas y mantener estándares de eficiencia urbana?. En el contexto de nuestra estructura administrativa y de gobierno, ¿A quién se le puede requerir que piense y actúe con esta visión a futuro?. En el entendido de que fomentar el uso de la bicicleta no es un fruto de una ocurrencia, sino que debería formar parte de un gran plan de movilidad integral y sostenible comprometido con el futuro de sus ciudades, pero sobretodo con las vidas de sus habitantes.

Dentro de esta gran estrategia, tienen al Plan de Ciclistas de la ciudad, el cual tiene por objetivo conectar una red de ciclistas, mejorando las rutas existentes con estratégicas conexiones y haciendo que el uso de la bicicleta sea más accesible para la población de todas las edades y habilidades.

Por su parte, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz perteneciente a la zona vasca de España y a 70 km al sur de Bilbao, tiene una población de aproximadamente 250 mil habitantes, su geografía sin pendientes y su clima, le son favorables para la inclusión del sistema de movilidad no motorizada a su Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público. En este orden de ideas, el Plan Director de Movilidad Ciclista de Vitoria-Gasteiz, se inspira y fundamenta en el mencionado Plan de Movilidad, con la intención de que el uso de la bicicleta se convierta en un medio de transporte habitual, y que poco a poco pueda sustituir parcialmente al automóvil privado. Dentro de sus estrategias, hay una política pública orientada a integrar la movilidad no motorizada con el transporte público, de manera que se complementen y se vinculen estratégicamente en la red urbana, con nodos de interconexión en donde se entrelazan puntos terminales de rutas de ciclistas con estacionamientos de bicicletas y estaciones de transporte público, complementadas con usos de suelo afines para optimizar los recorridos y aprovechar los tiempos de espera. Con estas acciones también se busca reducir la tasa de accidentes viales, así como adecuar la normatividad local para adaptarse exitosamente a los escenarios de la movilidad ciclista de Vitoria-Gasteiz y crear una cultura a favor del uso de la



Las calles deben ofrecer una distribución equilibrada para los diferentes tipos de movilidad. En este sentido, la calle como espacio público no debería marcar diferencias socioeconómicas con respecto al tipo de transporte que use la población.



Entre lujosos desarrollos inmobiliarios aún se tienen calles con grandes carencias urbanísticas, que impactan negativamente en la calidad de vida de sus usuarios.

bicicleta.

En el caso nuestro, la ciudad de Mérida se enfrenta hoy en día a dos retos significativos, el primero se relaciona el tema de la expansión urbana y el segundo a que la estructura urbana, tanto dentro como fuera de periférico, no ha sido planeada y mucho menos diseñada para incorporar una red alterna para el uso exclusivo de la bicicleta. Si bien la política pública en su discurso constantemente alienta y promueve su uso, en la práctica tanto por cuestiones de infraestructura vial, como por el mismo clima, no se ha logrado concretar algún plan.

Como hemos visto en los casos anteriores,



La segregación o la inclusión social empiezan por la conceptualización misma de la calle. En Mérida las calles no están preparadas para ofrecerles espacios dignos y seguros a los ciclistas.



Fomentar el uso de la bicicleta en Mérida, no puede ser una ocurrencia en el discurso. Debe de formar parte responsable de la agenda pública. Asimismo se debe de formular una estrategia que equilibren los beneficios de las inversiones privadas y el uso del espacio público a favor de la población y de la movilidad segura.

el uso de la bicicleta no es un fruto de una ocurrencia, sino que forma parte de un gran plan de movilidad integral y sostenible que está comprometido con el futuro de sus ciudades y con las vidas de sus habitantes.

Por consiguiente, para el caso de Mérida habría que analizar las proyecciones poblacionales junto con indicadores urbanos, para visualizar los escenarios a los cuales nos enfrentaremos en un futuro próximo, y así determinar los costos-beneficios para la implementación de un plan de movilidad y que a su vez integre estrategias para la incorporación

de ciclistas, debidamente articuladas con terminales del transporte público, tanto al interior del periférico, como en su exterior.

Asimismo, habrá que redimensionar el marco jurídico administrativo municipal, ya que será necesario establecer fórmulas mixtas de financiamiento urbano, en donde las grandes inversiones inmobiliarias deberán participar junto con el Estado, en planes, proyectos y obras para la movilidad. No importa cuánto recurso económico se requiera hoy en día, lo importante es que se empiece a trabajar responsablemente en el futuro que Mérida requerirá para poder tener escenarios urbanos competitivos y que se siga garantizando la calidad de vida. El discurso ya no es suficiente, los ciclistas requieren de acciones concretas que mejoren sus condiciones de movilidad y de integridad física en el corto, mediano y largo plazo.



La inclusión urbana debería manifestarse en uso equilibrado de la calle, sobretodo en donde se desarrollan importantes inversiones inmobiliarias.

Estrategias para el financiamiento de los proyectos urbanos: Hacia un uso incluyente de las vialidades de Mérida

Durante la década de los años 70's, hubo una gran movilización intelectual dirigida a posicionar el rol del individuo, tanto en los diferentes ámbitos de la sociedad, como en la misma ciudad. La sociología urbana, y para ser más precisos, francesa, tuvo grandes aciertos al analizar las relaciones entre legítimas causas sociales y hechos urbanos significativos que cambiaron el rumbo, tanto de las vidas de las personas, como de sus contextos inmediatos.

Manuel Castells es uno de estos personajes, sociólogo catalán con estudios en París, que en 1972 dejó a luz la importancia de la participación ciudadana, cuando aún no se le conocía y reconocía como tal. Con su aportación "*Symbolique urbaine et mouvements sociaux*" o el simbolismo urbano y los movimientos sociales, lo cual después se convirtió en "*los movimientos sociales urbanos*", Castells los estructuró en tres componentes: el primero se refiere a *la base social*, o la población afectada por alguna problemática urbana; el segundo corresponde a *la fuerza social* cuya relevancia consiste en su capacidad para manifestar públicamente su inconformidad hacia *el adversario*, quien representa el tercer componente, es decir a todo interés opuesto al social.

Por consiguiente, un movimiento requiere de una problemática urbana y de intereses opuestos, para desarrollarse como un movimiento

La lucha por la inclusión urbana empieza por el diseño y ejecución de calles incluyentes. ¿Cuál sería el efecto urbano y político de un movimiento social en Mérida por la lucha de la calle incluyente?. ¿Cómo se hace de recursos un municipio que se siente comprometido con una causa ciudadana, que no está contemplada en su programa operativo anual y que además, depende de la participación en algunos casos, de los otros dos niveles de gobierno para poder diseñar el proyecto y ejecutar la obra?.

social urbano, en donde la organización de la sociedad es fundamental para movilizar una manifestación que oriente a las acciones para obtener un efecto urbano, en las estructuras urbanas y en su organización espacial, con el objetivo de generar un efecto político. Lo cual propiciaría escenarios coyunturales entre los grupos sociales en conflicto, para llegar al dialogo y a un uso equilibrado del espacio público.

A lo largo de poco más cuatro décadas, la búsqueda primero por la igualdad, luego por la equidad y ahora por la inclusión urbana, ha sido una lucha constante, la cual se ha formado y consolidado desde trincheras intelectuales que se han alimentado de casos reales y viceversa. Como cualquier estrategia de lucha social y política, para que sea genuina y exitosa, el líder del movimiento debe surgir de la base social y encabezar una causa legítima.

Nuestra Mérida ofrece muchas causas legítimas, una en particular es el uso de la calle, como el espacio público por excelencia, el lugar de encuentros o desencuentros, a través

del cual la población se desplaza cotidianamente para cumplir con sus actividades laborales, familiares, de ocio, lúdicas y de descanso.

La lucha por una calle digna, completa e incluyente, ha sido abanderada exitosamente en diferentes ciudades, no solo a nivel internacional, sino que en nuestro país hay muchos ejemplos de calles incluyentes. En la misma Ciudad de México, con tantas y complejas problemáticas, la base social debidamente organizada, se ha hecho escuchar y se han logrado importantes avances en la mejora del espacio urbano, con las aportaciones de los especialistas del Centro del Transporte Sustentable CTS Embarq-México y la sensibilidad social y política de la estructura de gobierno de Miguel Ángel Mancera.

En este mismo orden ideas y agregando componentes a la propuesta de Castells, es necesario revisar para el caso de Mérida su estructura de gobierno, en sus ámbitos jurídico, técnico, administrativo y financiero, la capacidad y la competencia para atender las



La calle incluyente debe de manifestar un interés genuino para garantizar todo tipo de desplazamiento y en cualquier hora del día. En Cholul tal vez esté resuelta en una sección la ciclopista, pero no se integra a la red vial de Mérida y también habría que valorar su grado de funcionalidad y seguridad durante la noche.



Las entradas y salidas a Mérida a través del Anillo Periférico, resultan verdaderos casos de estudio para formular estrategias de calles incluyentes. No hay que olvidar que la fuerza laboral que sostiene nuestra economía, depende en gran medida de la forma en la que se desplaza por nuestra ciudad, y que el discurso sobre la igualdad, la equidad y la inclusión, en cualquier ámbito, pero sobre todo en lo urbano, requiere de estrategias y fórmulas de financiamiento mixto.

demandas organizadas de un movimiento social urbano a favor de la calle incluyente. En otras palabras ¿Cuál sería el efecto urbano y político de un movimiento social en Mérida por la lucha de la calle incluyente?. En realidad las cuestiones jurídicas y técnicas, no tendrían mayor problema, debido a que la misma demanda ciudadana legitimaría a las acciones que se deberían de tomar para diseñar calles incluyentes. El verdadero problema está, como en cualquier otro municipio de nuestro país y por la misma estructura de gobierno, en la capacidad de gestión para la obtención de recursos para la obra pública. ¿Cómo se hace de recursos un municipio que se siente comprometido con una causa ciudadana, que no está contemplada en su programa operativo anual y que además, depende de la participación en algunos casos, de los otros dos niveles de gobierno para poder diseñar el proyecto y ejecutar la obra?.

Para esto, antes de empezar a acumular demandas ciudadanas, es necesario trabajar

en la formulación de estrategias para que el municipio tenga los instrumentos jurídicos y administrativos que le permitan ser su propio de generar de recursos para el financiamiento de los proyectos de las grandes infraestructuras urbanas que la ciudad de Mérida ya está requiriendo, y que conforme vaya pasando el tiempo, se hará más difícil atender lo que la base social necesita. No hay que olvidar que la fuerza laboral que sostiene nuestra economía, depende en gran medida de la forma en la que se desplaza por nuestra ciudad, y que el discurso sobre la igualdad, la equidad y la inclusión, en cualquier ámbito, pero sobre todo en lo urbano, requiere de estrategias y fórmulas de financiamiento mixto. Porque proyectos pueden haber muchos, pero el único que funciona, es el que tiene trasciende a las administraciones y tienen efectos urbanos exitosos, porque mejora las condiciones de vida de la población.



En los alrededores de Altabrisa, a pesar de ser una de las zonas de mayor plusvalía de la ciudad, las calles carecen de un diseño incluyente, que considere los desplazamientos seguros de las personas de cualquier condición.



La gran estrategia de calles incluyentes también debe de contemplar la conectividad entre la ciudad y sus comisarias; tal es caso de Temozón, cuya vialidad de acceso ya ha sido acaparada por desarrollos inmobiliarios de altas inversiones y en propiedad en régimen de condominio, dejando en estado de vulnerabilidad a los pobladores originales de la localidad.

2016

abril





2019 PROGRESO

CANCUN
M. CAMPECHE

↑ TULUM

↑ CONKAL

KANASIN

Salida hacia Gran San Pedro Cholul. Las vialidades son de alta velocidad y de uso exclusivo para el automóvil.

¿Qué necesitan las entrañas de la ciudad de Mérida?: Liderazgo urbano para reconectar a las personas y a los barrios

Ford y Jacobs nos hacen reflexionar sobre ¿Qué necesitan las entrañas de la ciudad de Mérida?. O más bien, ¿Qué tipo de entrañas urbanas estamos fomentando con estos modelos urbanos y de desplazamientos que desde hace un siglo nos han demostrado su fracaso?. Es evidente que la era de Ford ya sucumbió y su mejor evidencia, es el colapso del modelo urbano que le apostó ciegamente al uso de automóvil y se olvidó de reconectar a las personas y a los barrios.

El vertiginoso crecimiento de las ciudades en las últimas décadas, junto con el auge de la industria automotriz, nos ha heredado un estilo de vida poco confiable para garantizar estructuras sociales sólidas, así como escenarios urbanos saludables y seguros para la convivencia y el intercambio socio cultural y lúdico. Las aspiraciones sociales pesan mucho en el imaginario de las personas según sus posibilidades económicas, orillándolas a

preferir exclusivos desarrollos privados perdidos en la periferia y a depender de un automóvil, el cual también es un importante indicador de estatus. Bajo este esquema urbano que se conceptualiza para unos cuantos “privilegiados” que pueden pagar por ello, se va estructurando una periferia amorfa, desconectada, desarticulada y discontinua.

Al final del día, todos requieren de vialidades, infraestructuras, servicios, equipamientos y espacios públicos, para poder complementar las actividades que se desarrollan entre la vivienda y el trabajo y/o la escuela. Ya que por muy completo en amenidades que sea cualquier desarrollo inmobiliario en régimen de condominio, requerirán de algo más que puede no estar contemplado en el conjunto, y finalmente, también hay vida y actividades fuera de él. De lo contrario se estaría fomentando la convivencia tipo aldea.

En este sentido tenemos dos visiones sobre cómo articular la vida entre la periferia de Mérida y su interior, y todo tiene que ver con el tipo de vialidades que tenemos para seguir fomentando el uso exclusivo del automóvil.



A lo largo de la carretera a Progreso hay varios desarrollos habitacionales y de servicios que se conectan a través de vialidades de alta velocidad y de uso exclusivo para el automóvil.



Todos requerimos de vialidades, infraestructuras, servicios, equipamientos y espacios públicos, para poder complementar las actividades que se desarrollan entre la vivienda y el trabajo y/o la escuela. El riesgo es que estos espacios y lugares sean ocupados por vialidades de alta velocidad.

En 1922, cuando ya se tenían 14 años de la comercialización del modelo Ford “T”, Henry Ford dijo, *“resolveremos el problema de la ciudad al dejar la ciudad.”* Lo cierto es que las autopistas urbanas y la facilidad de desplazamiento en un auto, facilitaron salirse de la ciudad, pero de ninguna manera se resolvieron sus problemas, y sí se generaron otros y más complejos tanto en la periferia, como al interior de la ciudad. Por su parte Jane Jacobs en 1961 con su libro *“Muerte y Vida de las Grandes Ciudades Estadounidenses”*, cuestionó seriamente la influencia y efectos de las autopistas urbanas y los suburbios de la periferia, sobre la vida en las comunidades, señalando que, *“las vías rápidas le sacan las entrañas a las ciudades.”*

Ambos personajes, Ford y Jacobs, nos hacen reflexionar sobre ¿Qué necesitan las entrañas de la ciudad de Mérida?. O más bien, ¿Qué tipo de entrañas urbanas estamos fomentando con estos modelos urbanos y de desplazamientos que desde hace un siglo nos han demostrado su fracaso?.

Para ello el Instituto de Políticas para el

Transporte y el Desarrollo y EMBARQ-México publicaron en 2012 un reporte llamado *“Vida y Muerte de las Autopistas Urbanas”*, en el cual se analizan diversos casos internacionales desde el punto de vista económico, técnico y social. Es decir, es prioritario saber cuánto se invierte en recursos económicos y humanos en la construcción de vialidades de alta velocidad, las cuales al final terminan desplazando comunidades, fomentando largos recorridos, generando degradación ambiental, así como eliminando tiempos y lugares para el encuentro social. El reporte señala que *“el gasto público masivo en vías rápidas durante el último siglo redujo la capacidad de las ciudades para conectar a las personas y sustentar la cultura y el comercio.”*

Por consiguiente, conviene trabajar desde la agenda urbana en la generación de un liderazgo urbano para reconectar a las personas y a los barrios, con el objetivo de optimizar los recursos invertidos en las vialidades y así garantizar mejores condiciones de calidad de vida y de eficiencia urbana. Ya que sería muy lamentable y riesgoso para la vida



El espacio destinado al uso exclusivo del automóvil ha acaparado el recurso público y por consiguiente, ha condicionado al estilo de la vida, en detrimento de la calidad y eficiencia urbana.

en comunidad, seguir invirtiendo en espacios para el uso privativo del automóvil y la alta velocidad. Cabe señalar que las vialidades de alta velocidad en el caso de Mérida no son exclusivas de la periferia, también las hay en su interior, como Prolongación de Montejo y la Avenida 7 de Altabrisa, entre otras, las cuales dividen, separan y excluyen a las personas.

El liderazgo urbano para Mérida debería contemplar una visión integral y a largo plazo para observar, analizar y evaluar a las entrañas de la ciudad, y ponderar cuales son los impactos, de tener hasta hace un año, un padrón vehicular de 670 mil, con un aforo diario estimado en periférico de 200 mil autos, más 30 mil con placas foráneas. Así como relacionar estos datos con los usos del suelo y la estructura urbana de la ciudad, a fin de poder establecer un plan integral de movilidad segura, que vaya permitiendo paulatinamente la inserción de un sistema de transporte sostenible, calles completas y esquinas inteligentes. Es evidente que la era de Ford ya sucumbió y



La conexión con la periferia de Mérida y los conjuntos habitacionales y de servicios, se da entre vialidades de alta velocidad y con ello se fomenta la dispersión de las actividades cotidianas.

su mejor evidencia, es el colapso del modelo urbano que le apostó ciegamente al uso de automóvil y se olvidó de reconectar a las personas y a los barrios.

Los desarrollos habitacionales de cualquier tipo de nivel socioeconómico, desde interés social hasta las exclusivas privadas, comprometen una mayor área para el uso exclusivo del automóvil, en detrimento de otros tipos de movilidad y del espacio público.



Políticas públicas competitivas y liderazgo urbano. ¿Hacia una Mérida baja en emisiones de carbono?

Las políticas públicas, la planeación urbana y la movilidad sustentable, forman un triángulo perfecto para garantizarle a una ciudad disminuir sus emisiones de carbono y con ello, elevar la calidad de vida de sus habitantes. Hoy más que nunca el tema ambiental está presente en todas las reuniones de Estado, debido a que ya se manifiestan sus impactos en la salud pública. Por consiguiente, abordar el tema ambiental desde una perspectiva urbana, es el inicio para establecer una agenda pública que vaya más allá del día al día, y que de forma proactiva se decida por apostarle a un futuro competitivo y sustentable.

La Embajada Británica en México financió a través del *Strategic Programme Fund*, el proyecto “*Hacia Ciudades Competitivas Bajas en Carbono, C²C*”, el cual fue desarrollado por el Centro de Transporte Sustentable CTS-México con el apoyo institucional de la SEDESOL, durante el período 2009-2010. Se trabajaron con datos de tres ciudades: Aguascalientes, Culiacán y Mérida; y los resultados se presentaron en enero del 2011 a manera de resumen ejecutivo.

El objetivo de este proyecto fue el de establecer relaciones entre el modelo urbano y el tipo de movilidad, con los efectos climáticos en cada ciudad, a partir de las emisiones de carbono. Es decir, cómo la forma en que las personas se desplazan en la ciudad, contribuye en aumentar o disminuir las emisiones de carbono. Se realizaron estudios de movilidad, a partir de información de origen-destino, se estimaron los

En el período de un año, “el costo del transporte para las familias que habitan en zonas de interés social en Mérida es mayor que el costo de mantenimiento energético de su vivienda.” La política y la agenda pública para Mérida deberían garantizar un liderazgo urbano hacia la eficiencia y competitividad de la movilidad sustentable, tanto para reducir costos y riesgos, como para disminuir las emisiones de carbono.



La política y la agenda pública para Mérida deberían garantizar un liderazgo urbano hacia la eficiencia y competitividad de la movilidad sustentable, tanto para reducir costos y riesgos, como para disminuir las emisiones de carbono.

costos y las emisiones de los patrones de viaje en función de los tipos de suelo y de las actividades, también se calcularon las distancias entre zonas de alta concentración de la ciudad a través de la red vial y se estimó el consumo de combustible de los diferentes medios de transporte. Por consiguiente, con los datos del costo del combustible y los factores de emisión, se pudo estimar *“el costo y las emisiones de gases de efecto invernadero causadas por el actual patrón de movilidad.”*

Los resultados se pueden sintetizar en tres niveles. El primero tiene que ver con las distancias y el tipo de movilidad; el segundo con las características urbanas de los fraccionamientos; y el tercero con la implementación de políticas competitivas. Con respecto al primer nivel, tenemos que *“la mayor parte de los viajes*

en zonas de interés social en Mérida se hacen en automóvil y en menor medida en transporte público, a pie y en bicicleta.” Lo cual impacta en los estratos socio-económicos más vulnerables, ya que en el período de un año, *“el costo del transporte para las familias que habitan en zonas de interés social en Mérida es mayor que el costo de mantenimiento energético de su vivienda.”* En este sentido es relevante analizar con qué opciones cuenta la población para poderse desplazar de una forma eficiente, económica y segura, de manera que no le represente un gasto mayor que el mantenimiento energético de su propia vivienda.

Con respecto al segundo nivel, tenemos que los fraccionamientos de interés social



El patrón urbano ha fomentado destinar áreas exclusivas para el uso del automóvil. ¿Hasta qué punto esta condición está impactando en una Mérida baja en carbono?

le dedican mayor área a las vialidades que al espacio público. Es de suma importancia señalar el costo social de lo que implica darle prioridad al uso del automóvil, por encima de otros tipos de movilidad (transporte público, ciclistas y peatones), ya que junto con las altas velocidades, los accidentes viales se han consolidado, de acuerdo a lo que reporta el resumen ejecutivo, “*como la primera causa de muerte en México entre niños y jóvenes de 5 a 29 años.*” Por consiguiente sería conveniente revisar los instrumentos jurídicos que le dan origen a los desarrollos inmobiliarios habitacionales, con el fin de establecer un equilibrio entre el espacio viario y los lugares equipados para las interconexiones con el transporte público y las ciclopistas, en donde se consoliden los usos mixtos junto con los espacios públicos, y se pueda contribuir con una mejor calidad de vida de los habitantes.

El tercer nivel corresponde al establecimiento de políticas públicas competitivas para lograr una estructura urbana multifuncional y compacta, que incluya la incorporación de eco tecnologías para el mantenimiento de eficientes espacios públicos, y para el funcionamiento de un sistema de movilidad sustentable.

Todo esto apoyado con un ejercicio de gobernanza y de participación ciudadana.

En síntesis, el documento señala que sólo aquellas ciudades que tengan políticas públicas orientadas a la sustentabilidad, que cuenten con las infraestructuras, instituciones, participación ciudadana y con una visión a futuro comprometida, tendrán la posibilidad de generar el desarrollo local. Para el caso nuestro, el gran reto sería garantizarle a la población que su gasto promedio al año en transporte fuera menor que el gasto de mantenimiento energético de su propia vivienda y que además se viera reflejado en una Mérida baja en emisiones de carbono. Para ello, se necesita que la política y la agenda pública se comprometan con la competitividad y con el liderazgo urbano en una visión compartida de un futuro sustentable para todos.



Baldíos sin banquetas, pero que requieren de calles pavimentadas y alumbrado público.

En la zona de Altabrisa se pueden identificar varios baldíos o terrenos de engorda en amplias avenidas y estrechas o ausentes banquetas.



¿Cuál es el potencial urbano de los baldíos en Mérida?

Terrenos de engorda para financiar calles completas y acciones para la movilidad segura

Los terrenos baldíos en la ciudad de Mérida siempre han sido un tema sensible a tratar, y mucho más cuando se pretende imponer alguna multa o sanción económica para efectos de mantenerlos en buenas condiciones de limpieza y seguridad. Sin embargo, representan una oportunidad para realizar una revisión jurídica sobre la conformación de la propiedad privada de la ciudad y evaluar cuáles son los beneficios económicos y sociales de tener tanto suelo urbano vacante en Mérida, al cual se le denomina como “*terrenos de engorda*”.

Estos baldíos, suelo urbano vacante o terrenos de engorda, los encontramos en diferentes partes de la ciudad y de variados tamaños. Dependiendo de su localización en la estructura urbana, tienen determinado potencial para tener usos del suelo que les permiten elevar sus valores, a veces sólo con el simple anuncio de algún proyecto inmobiliario u obra pública en sus proximidades. De esta manera, el o los propietarios de estos terrenos, no tuvieron que hacer nada para que su propiedad valiera más, sólo tuvieron que esperar a que las condiciones del crecimiento urbano y del

Los terrenos baldíos en Mérida tienen un gran potencial para diseñar una estrategia jurídica-financiera eficiente, con empatía social y con alto impacto en el futuro competitivo de la ciudad, ya que si bien el suelo urbano es una preciada mercancía regulada por el mercado, sería muy peligroso que no existiera una política pública enfocada a la distribución equitativa de la riqueza, así como en la prevención para hacerse de recursos para el financiamiento de las grandes infraestructuras y de los proyectos urbanos, que tanto necesita Mérida como son el caso de las calles completas y las acciones para la movilidad segura.

mercado inmobiliario, les favorecieran por su estratégica ubicación. A esto se le llama plusvalía y es regulada por el mercado. Mérida no se beneficia en lo más mínimo de estos excedentes, los cuales son, sólo y nada más que para el propietario.

Por consiguiente, tener una ciudad



El suelo vacante urbano representa en sí mismo, un vacío de poder que ha sido ocupado por el mercado inmobiliario y pone el riesgo el equilibrio social y la competitividad urbana. La combinación de tierra vacante y terrenos de engorda con amplias vialidades de uso exclusivo para el automóvil, resulta sumamente peligrosa para la ciudad de Mérida.



La autoridad tiene el compromiso de generar políticas públicas e instrumentos jurídicos y financieros para desalentar a los grandes propietarios de tierra vacante urbana y redireccionar las plusvalías que generan los desarrollos inmobiliarios hacia el financiamiento de proyectos urbanos y de movilidad segura.

extendida, desarticulada y con vacíos urbanos a gran escala, no sólo por su tamaño, sino por su dispersión en la ciudad, nos orilla a tener costos muy altos en urbanización, en dotación de servicios, equipamientos e infraestructuras, así como en una subutilización de lo existente. Aunado a la presión permanente de darle mantenimiento a calles, banquetas y avenidas cuyas fachadas son las bardas de los baldíos.

Desde el punto de vista social y con una perspectiva de distribución equitativa de los beneficios urbanos en la ciudad, se esperaría la implementación de políticas públicas orientadas a la activación de dichos baldíos en plazos determinados, con el fin de cumplir con las expectativas de una ciudad compacta y multifuncional. Como ejemplo, existen experiencias exitosas en el contexto iberoamericano en tres sentidos: el primero se refiere a la movilización de plusvalías para redireccionar estos excedentes económicos para el financiamiento de las mejoras urbanas tanto en la misma zona, como en aquellas en donde no hay inversiones privadas, pero se requiere dotar de infraestructuras y equipamientos a la población más vulnerable. Con esta estrategia, se pueden financiar calles completas, así como acciones orientadas a proyectos de movilidad urbana segura, las cuales al final del día, benefician tanto a los propietarios de los terrenos de engorda, como a la

población en general.

El segundo tiene que ver con evitar el oligopolio urbano y con generar una eficiente base de datos que permita mapear a los terratenientes, los cuales pueden ser dueños de hectáreas distribuidas en la ciudad en terrenos de todo tipo de tamaño y características, y que con una visión integral de la ciudad y de su expansión, habría que diseñar los instrumentos jurídicos que le den poder al Estado para capitalizar esta tierra vacante, en favor del futuro de la población y de la eficiencia urbana. En el caso de la provincia de Santa Fe, Argentina, en el año 2012 por decreto se le hicieron modificaciones a la Ley No. 13286, relativas al Impuesto Inmobiliario Rural y Urbano, y en su Artículo 29 se determina que *"(...) los propietarios de un inmueble o grupo de inmuebles identificados como Suelo Urbano Vacante (baldío), que en su conjunto superen tres mil metros cuadrados, serán gravados con un impuesto inmobiliarios adicional (...). El adicional a Grandes Propietarios de Suelo Urbano Vacante se calculará como un incremento del cien por ciento del impuesto inmobiliario determinado de acuerdo a los artículos precedentes."* Con esta disposición se desalienta el hecho de ser poseedor de tierra ociosa urbana y el que desee mantener más de tres mil metros cuadrados de baldíos en la ciudad, deberá de pagar el incremento del cien por ciento, el cual va dirigido al financiamiento urbano.

El tercer punto tiene que ver con la estrategia española de Zaragoza: *"Esto no es un solar"*. La cual tiene que ver con recuperar baldíos para convertirlos en espacios públicos diseñados por y para la ciudad, con materiales reciclados y de poco impacto constructivo.

Bajo este esquema, el propietario le "presta" a la comunidad el terreno por un tiempo determinado para que sea aprovechado y se puedan desarrollar actividades complementarias a la vivienda. En el momento en que el propietario tenga planes para desarrollar algún proyecto inmobiliario, la comunidad junto con la municipalidad, retiran los elementos de la propiedad privada y de esta forma, todos salen ganando.

Por consiguiente, tenemos que los terrenos baldíos en Mérida, tienen un gran potencial para diseñar una estrategia jurídica-financiera eficiente, con empatía social y con alto impacto en el futuro competitivo de la ciudad, ya que sí bien el suelo urbano es una preciada mercancía regulada por el mercado, sería muy peligroso que no existieran los mecanismos y los instrumentos que se basaran en una política pública enfocada a una distribución equitativa de la riqueza, así como en la prevención para hacerse de recursos para el financiamiento de las grandes infraestructuras y de los proyectos urbanos, que tanto necesita Mérida como son los casos de las calles completas y de las acciones para la movilidad segura. Ya que la combinación de tierra vacante y terrenos de engorda con amplias vialidades de uso exclusivo para el automóvil, resulta sumamente peligrosa en lo social y costosa para cualquier ciudad.



¡ESTE NO ES UN TERRENO DE ENGORDA!
Este terreno forma parte del Programa de Sinergia para la
Movilidad Segura y el Espacio Público

Los incentivos y pagos adicionales por poseer terrenos baldíos, deben de estar en función de cómo la propiedad privada se ajusta o no, a una visión integral, compartida y competitiva de Mérida.



El poder de los terrenos baldíos radica en determinar el potencial que tienen para transformar a Mérida y generar sinergia para financiar proyectos de movilidad segura y espacios públicos.

¡Este no es un terreno de engorda! Estrategias de sinergia para la movilidad segura y el espacio público

En una economía moderna y ante escenarios urbanos con altos índices de competitividad, las estructuras jurídicas y administrativas de los tres niveles de gobierno, deben de jugar un papel proactivo que les permita adelantarse a los grandes cambios urbanos. En tiempos de la posmo e hipermodernidad, Jürgen Habermas, Jean-François Lyotard y Gilles Lipovetsky prominentes filósofos europeos, cuestionan la posición del individuo y de la sociedad ante los fenómenos globales orientados al consumismo y al galopante avance tecnológico, lo cual nos ubica ante una realidad eminente, en donde lo único certero es el cambio. Por su parte Norberto Bobbio, reflexiona sobre la nueva posición que el Estado debe asumir tanto ante las fuerzas del mercado, como a las demandas sociales organizadas a través de la participación ciudadana.

En este orden de ideas, tenemos tres esferas que deben de conciliar intereses a favor del futuro competitivo de la ciudad: los inversionistas, el gobierno y la sociedad. Todos ellos actúan sobre el suelo urbano, y de una u otra manera debe de haber un equilibrio con

“¡ESTE NO ES UN TERRENO DE ENGORDA!. Este terreno forma parte del Programa de Sinergia por la Movilidad Segura y el Espacio Público”. En tiempos de la hipermodernidad, se requiere de alianzas estratégicas que deriven en resultados de alto impacto social. Lo que se espera es que el Estado procure el aprovechamiento eficiente del territorio y hacerse de recursos para el financiamiento de las grandes infraestructuras y proyectos urbanos, los cuales serán el soporte para las futuras inversiones y desarrollos inmobiliarios. En este sentido, todos deben de participar en el desarrollo responsable de la ciudad y por tanto, los incentivos y pagos adicionales deben de estar en función de cómo la propiedad privada se ajusta o no, a una visión integral, compartida y competitiva de Mérida.

respecto a cómo cada uno de ellos se beneficia de tan preciada e irrepetible mercancía.

Por tanto, no queda más que apostarle a la constante transformación y reinención de nuestros marcos jurídicos y financieros para

generar sinergia y capitalizar los esfuerzos de estas tres esferas. Para ello es interesante analizar el caso de *Times Square Alliance*, una fórmula mixta de alianza entre los empresarios de la cotizada zona de Manhattan en Nueva York y las autoridades de gobierno, para financiar proyectos y obras que se manifiestan directamente en el espacio público y por consiguiente, benefician a todos los usuarios del lugar: habitantes, empleados y turistas.

Con el caso de Times Square se subraya que no importa la capacidad económica de las ciudades para hacer que las cosas sucedan, sino de sus habilidades para capitalizar los esfuerzos de los todos los sectores de la sociedad. Por consiguiente, hay que enfatizar que es tiempo de sinergias y de estrategias propositivas en donde todos participen proporcionalmente, para mejorar las condiciones urbanas del entorno. Al final, tanto los empresarios como los usuarios, son los favorecidos por contar con espacios públicos y formas de movilidad eficientes y seguras.

Por ello en nuestro contexto, se requiere cuestionar la vigencia de los instrumentos urbanos, financieros y administrativos y determinar si están a la altura para generar escenarios urbanos competitivos. Así como de evitar vacíos de poder que pongan en una condición de vulnerabilidad al Estado, al no tener control sobre su territorio y dejarse arrastrar por las fuerzas del mercado. Porque la intervención de la autoridad en el desarrollo de las ciudades es indispensable, puede apoyar o ignorar las tendencias del mercado, sin embargo, hacer caso omiso tiene un precio muy alto, ya que como señala Alain Bertaud, el mercado inmobiliario actúa de forma individual y no



La movilidad segura debe de garantizar la integridad de los grupos más vulnerables que se desplazan por la ciudad. Una joven estudiante que se moviliza en bicicleta durante la noche entre prometedores proyectos inmobiliarios y terrenos baldíos, no encuentra espacio seguro a lo largo de la vialidad, y además debe de respetar la vuelta continua a la derecha que le exigen los automovilistas.

es responsable de resolver los problemas de la colectividad, ni de procurar escenarios de equidad y de competitividad urbana. Por consiguiente, Claudia Acosta precisa que “(...) la ausencia del buen funcionamiento de dicho mercado se evidenciaría en situaciones urbanísticas de déficit de infraestructuras.” Por lo tanto, el suelo urbano y urbanizable se convierte en mercancía irrepetible y única, que debe formar parte de una política integral de suelo, orientada al equilibrio social y al aprovechamiento sustentable del territorio.

Aquí radica el poder de los terrenos baldíos, en determinar el potencial que tienen para transformar a Mérida y generar sinergia para financiar proyectos de movilidad segura y espacios públicos. No se trata de expropiar tierra vacante ni de juzgar a sus propietarios, el Estado no se hace más competitivo ni eficiente por ser propietario de baldíos, a menos de que se tenga un control total sobre la propiedad a través de un sistema de rentas a los privados, como es el caso de la administración y gestión urbana en China. Lo que se espera es que el Estado procure el aprovechamiento

eficiente del territorio y hacerse de recursos para el financiamiento de las grandes infraestructuras y proyectos urbanos, los cuales serán el soporte para las futuras inversiones y desarrollos inmobiliarios.

Por lo tanto, se deben de buscar fórmulas de sinergia entre el gobierno y los propietarios de baldíos, para cumplir con las expectativas de una ciudad eficiente y habitable. Así como para fomentar proyectos inmobiliarios que detonen zonas con muy baja ocupación, y que a la par se generen acciones en el espacio público para diseñar y construir calles completas y se invierta en el gran proyecto de movilidad segura, que tanto necesitamos. En Zaragoza, España el baldío es prestado a la comunidad para su uso como espacio público por un tiempo determinado, mientras el propietario decide qué hacer con su terreno. Esta propuesta puede ir acompañada con incentivos fiscales, como no pagar predial durante un periodo determinado. En Santa Fe Argentina, si se poseen más de tres mil metros de terreno baldío, en lo individual o en su conjunto, se paga un impuesto adicional. También existe la propuesta de pagar un impuesto proporcional al potencial del uso que puede llegar a tener el terreno baldío en un tiempo determinado. Esto significa que si un propietario tiene un predio ocioso, pero que tiene potencial para albergar determinado uso, se le dan plazos para desarrollarlo y en caso de no ser así, sería acreedor del impuesto como si el terreno ya estuviera en funciones de dicho uso. Bajo estas premisas, el Estado no ejerce ningún acto de autoritarismo, ni tampoco se queda a la expectativa de las circunstancias,

sin recursos y dejando que el mercado inmobiliario sea el responsable de armar el rompecabezas urbano.

Hay muchos ejemplos iberoamericanos exitosos, que reflejan una alta preocupación por frenar el desorden urbano y evitar los terrenos de engorda, y en ellos hay coincidencia de que en tiempos de la hipermodernidad, se requiere de alianzas estratégicas que deriven en resultados de alto impacto social. También se necesita de una transparente estrategia de objetivos claros sobre qué es lo que se quiere obtener y que le garantice a los sectores de la sociedad, productos que serán aprovechados por todos.

En virtud de lo anterior, se propone la siguiente idea para Mérida: “¡ESTE NO ES UN TERRENO DE ENGORDA!. Este terreno forma parte del Programa de Sinergia por la Movilidad Segura y el Espacio Público”. Con una comunicación directa hacia la comunidad, el propietario junto con la autoridad, definen una estrategia de actuación compartida, que se debe ver reflejada en acciones precisas en la ciudad. Como pueden ser el diseño y construcción de calles completas, ciclistas, parques, así como las infraestructuras para un sistema de transporte público sustentable. De igual manera, la autoridad puede establecer un equilibrio para los propietarios que aceleren el desarrollo de proyectos en sus baldíos, a través de un plan de incentivos fiscales. De esta forma todos participan en el desarrollo responsable de la ciudad y por tanto, los incentivos y pagos adicionales deben de estar en función de cómo la propiedad privada se ajusta o no, a una visión integral, compartida y competitiva de Mérida.



El derecho a la ciudad y a la equidad de oportunidades se debe de reflejar directamente en el espacio público, destinado a la movilidad segura.

En búsqueda de la justicia espacial. Oportunidades para el desarrollo humano a través de la movilidad segura

El tema de la movilidad urbana segura es un complejo andamiaje de estructuras que involucra a diversos sectores de la sociedad y del gobierno, que visto desde los ojos de Soja y de Sen, resultan básicos para mejorar las condiciones de vida de los habitantes de una ciudad. La justicia espacial y la equidad por el acceso a mejores condiciones de vida, son un tema ausente en la agenda pública, en donde lo que se necesita es llevar el discurso a la acción, para hacer que las cosas sucedan en términos de movilidad urbana segura para todos.

La ciudad contemporánea se enfrenta a grandes retos y uno de ellos es ser el escenario para el desarrollo humano local. Esto se refiere a cómo las concentraciones urbanas son capaces de proveer de condiciones óptimas a sus habitantes, para que puedan tener un desarrollo humano y potencializar sus capacidades. En este sentido, no es cuestión de capacidades, sino de oportunidades.

Para el tema de la movilidad urbana, tenemos la revisión del geógrafo posmoderno Edward W. Soja, sobre el caso de la Unión de Transportistas de Los Ángeles, California (*Los Angeles Bus Rider Union*), quienes en 1996 le ganaron una histórica batalla jurídica a la Autoridad Metropolitana de Tránsito (*Metropolitan Transit Authority MTA*). El resultado derivó que durante 10 años se forzó a la MTA, a reorientar el sistema masivo de transporte para ofrecer un mejor servicio para los residentes más



Las oportunidades de educación tanto dentro como fuera de Mérida, están condicionados por el tipo de movilidad.



Uno de los retos para Mérida es la accesibilidad y conectividad con sus localidades próximas, ya que para cuestiones laborales y/o de estudio, el tema de la movilidad y sus costos, puede ser un factor determinante en el desarrollo humano de sus habitantes.

pobres de la ciudad. De una manera impactante, las estructuras del gobierno convencional y la forma de planeación urbana en Norte América, sufrieron un revés, ya que siempre favorecerían a los residentes más pudientes. Esta decisión fue renombrada por Soja, como un ejemplo concreto de justicia espacial en acción.

Dos años después, en 1998 Amartya K. Sen recibió el Premio Nobel en Economía por su revolucionaria conceptualización del desarrollo humano, la cual se centra en las capacidades y oportunidades del individuo, más que en un indicador del progreso nacional basado en el Producto Interno Bruto (PIB). En este sentido, el énfasis en tal indicador fue trascendiendo progresivamente en datos sobre el empleo, después en el crecimiento redistributivo y finalmente en la satisfacción de las necesidades básicas de las personas. De esta forma, el desarrollo humano tiene un punto de encuentro con los derechos humanos, en esta búsqueda constante por mejorar las condiciones de vida de los habitantes.

En virtud de lo anterior, tenemos que el tema de la movilidad es un complejo andamiaje

de estructuras que involucra a diversos sectores de la sociedad y del gobierno, que visto desde los ojos de Soja y de Sen, resultan básicos para mejorar las condiciones de vida de los habitantes de una ciudad. Ya que si las oportunidades para ir a la escuela o de obtener un mejor empleo, dependen de las condiciones de accesibilidad y movilidad urbana, y no precisamente de las capacidades del individuo, entonces estamos abordando una cuestión que desde el espíritu de los derechos humanos, atenta contra la equidad de oportunidades que tiene el ser humano para fortalecer su desarrollo.

La justicia espacial también debe ponderarse cuantitativa y cualitativamente en la calle. Es decir, ¿cuánta área y cuántos recursos económicos se invierten en las vialidades de Mérida?, y en un análisis de costo-beneficio, de qué manera estos datos impactan positivamente en los traslados diarios de las personas más vulnerables. Existen estudios que revelan que las personas en Mérida a lo largo de un año, gastan más en su transportación que en el consumo energético de sus viviendas. En términos económicos y ambientales,



La justicia espacial y la equidad por el acceso a mejores condiciones de vida, son un tema ausente en la agenda pública, en donde lo que se necesita es llevar el discurso a la acción, para hacer que las cosas sucedan en términos de movilidad urbana segura para todos.

puede significar que la ciudad resulta costosa y poco sustentable, pero también desde el punto de vista social, refleja deficiencias en la optimización del espacio urbano, debido a que se pondera el uso del automóvil por sobre cualquier otro tipo de movilidad.

Por consiguiente, la búsqueda por la justicia espacial debe ser un componente esencial de la política pública hacia una redistribución equitativa de los recursos, los servicios y el acceso a los derechos básicos del ser humano, con el firme propósito de garantizarle a la población equidad en el acceso de oportunidades, las cuales en el aspecto urbano se traducen en movilidad segura para todos. Y para ello se requiere del esfuerzo de los tres niveles de gobierno, de todos los sectores de la sociedad, y de la capacidad técnica y de gestión para hacer que las cosas sucedan en el ámbito urbano y en beneficio de la colectividad.

En las zonas con alta plusvalías, las personas tienen que caminar entre obstáculos y arriesgando su integridad entre los autos. ¿Dónde está la justicia espacial?



La movilidad segura debe centrarse en ofrecer un espacio de respeto, desde una actitud solidaria y de empatía social por parte de los conductores, hasta la decisión política por generar estrategias de diseño que les den seguridad a los más vulnerables, como son el caso de los ciclistas.



El parque vehicular en Mérida se ha incrementado considerablemente en las últimas décadas y no ha habido un plan integral de movilidad que vaya a la par con las necesidades de la población. ¿Cuáles son las expectativas de movilidad para una ciudad que le apuesta sólo al automóvil y que continua invirtiendo en la construcción y mantenimiento del arroyo vehicular?



En zonas con alta plusvalía entre Altabrisa y la Avenida Andrés García Lavín, tantos los habitantes que salen a hacer ejercicio, como los trabajadores de la zona, tienen que caminar debajo en el arroyo vehicular y entre autos de lujo.

¿Qué es la movilidad segura?

Observatorio urbano para Mérida 2040

La movilidad segura es un reto compartido que se debe de tomar con seriedad en la agenda pública y que desde un observatorio urbano se podrían monitorear datos y eventos, para el diseño de estrategias medibles y evaluables. Habría que definir qué tipo de problemática se pretende, no sólo atender, sino resolver y adelantarse a los riesgos urbanos y sociales. En términos de movilidad para la ciudad de Mérida: ¿Qué es lo que se quiere mejorar?, pero sobre todo, ¿Qué es lo que se quiere prevenir para los próximos 25 años?.



¿Cómo se espera que para el 2040 la ciudad de Mérida resuelva la movilidad segura para los grupos más vulnerables?

A nivel mundial se estima que la mitad de las personas fallecidas por accidentes viales, son los “usuarios vulnerables”: los peatones, ciclistas y motociclistas. En Iberoamérica cada año, de acuerdo a datos ofrecidos por la organización Movilidad Segura y Sostenible (www.movilidadsegura.org), 30 mil personas

fallecen por accidentes viales laborales, lo cual será motivo de análisis en el II Congreso Iberoamericano de Prevención de Riesgos Laborales y Seguridad Vial Laboral, durante los días 1 y 2 de junio del presente año en Asunción, Paraguay. Mientras que la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS)



Para Mérida habría que revisar si las características urbanas condicionan a la movilidad o viceversa, y cómo esta situación impacta en el incremento de accidentes viales y a su vez, en la percepción de seguridad que los grupos más vulnerables en su calidad de peatones y ciclistas, tienen de la ciudad.

y el Centro de Experimentación y Seguridad Vial México (CESVI) han registrado aproximadamente 700 mil accidentes viales al año, de los cuales el 7.4% le competen a Yucatán. Y si se considera que *el 75% del parque estatal vehicular se concentra en la ciudad de Mérida, se podría presumir que la capital de Estado requiere especial atención sobre el tema de la movilidad segura y el riesgo laboral.*

En enero de 2014 Yucatán contaba con un padrón de medio millón de vehículos, sin contar los foráneos. Para abril de 2015 se reportaba que el padrón vehicular en Mérida era *de 670 mil más las 30 mil unidades con placas foráneas y que tan sólo en el anillo periférico, a diario se registraba un aforo de 200 mil autos, mientras que en 1990 se tenía un estimado de 60 mil autos. Lo cual representa un aumento del 1,170% del parque vehicular en los últimos 25 años.*

Sobre estos datos sería interesante filtrar la información y tener diferentes indicadores, como la relación entre las unidades de automóviles privados con las del transporte público, así como con las de las motocicletas y bicicletas. También habría que territorializar todos estos flujos, a fin de determinar los

puntos más conflictivos de la ciudad, los cuales seguramente están relacionados con usos de suelo de alta concentración, las tasas más altas de conflictos viales y accidentes de tránsito. De esta forma se estaría conformando un observatorio para la movilidad segura. Porque lo que hay que destacar es que la cuestión de la movilidad no consiste en atender a la ciudad por pedacitos. No se trata de pavimentar un tramo de calle o de hacer una ciclopista trunca. El gran concepto de la movilidad implica comprender tanto a escala territorial, como en la barrial, cómo se desplaza la población, cuánto tiempo tarda, cuánto le cuesta llegar a sus destinos, pero sobretodo, cómo se garantiza su integridad y seguridad a lo largo de sus recorridos.

En el caso de la Secretaría de Movilidad de Medellín, Colombia, se está trabajando en un plan de seguridad vial en donde se precisan cuáles son los objetivos de cada uno de los programas que integran la política de movilidad segura, los cuales están dirigidos en

reducir las cifras de accidentes viales que hoy en día registran. Por consiguiente, existe un plan que responde con estrategias claras a objetivos precisos que se miden a través de indicadores. Es decir, hay una manera de evaluar el plan de movilidad a través de un balance de costo-beneficio, y con un alto impacto social.

Para nuestro contexto, es un gran reto que requiere de la intervención de los tres niveles de gobierno y de todos los sectores empresariales y sociales de la comunidad. Debido a que habría que definir qué tipo de problemática se pretende, no sólo atender, sino resolver y adelantarse a los riesgos urbanos y sociales. En términos de movilidad para la ciudad de Mérida, ¿Qué es lo que se quiere mejorar?: ¿Reducir emisiones de carbono, bajar los indicadores de accidentes viales, incrementar el espacio para peatones y ciclistas, reducir los costos de desplazamientos, salvar vidas humanas,...?. La lista es interminable y cada una de las intenciones está ligada a otros actores e intereses que merecen analizarse de forma integral y bajo una estrategia de sinergia compartida. Si bien la primera pregunta es sobre lo que se quiere mejorar, la segunda iría enfocada a lo que se quiere prevenir y con ello se estaría trabajando en una agenda pública proactiva y decidida en hacer el cambio, desde las estructuras jurídicas hasta los esquemas financieros que le permitan hacer realidad acciones precisas y a largo plazo a favor de la movilidad segura.

Como consecuencia, los datos de pérdidas humanas y altos costos como consecuencia de los accidentes viales, han derivado en cuestionar los modelos de movilidad que tienen las

ciudades y de qué manera éstos, contribuyen o no en mejorar las condiciones de vida de sus habitantes y la funcionalidad urbana. Por lo tanto, para Mérida habría que revisar sí las características urbanas condicionan a la movilidad o viceversa, y cómo esta situación impacta en el incremento de accidentes viales y a su vez, en la percepción de seguridad que los grupos más vulnerables en su calidad de peatones y ciclistas, tienen de la ciudad. Es decir, en el día a día ¿a qué problemas se enfrentan comúnmente en cuanto a seguridad vial?, ¿las calles están diseñadas y planeadas para que los niños, los ciclistas y las personas de la tercera edad puedan desplazarse con seguridad?, ¿existe una cultura solidaria y con empatía social desde los automovilistas para los grupos vulnerables que usan la calle día a día?.

La movilidad segura es un reto compartido que se debe de tomar con seriedad en la agenda pública y que desde un observatorio urbano se podrían monitorear datos y eventos, para el diseño de estrategias medibles y evaluables. Sobre todo para una ciudad que concentra el 75% del parque estatal vehicular y que anualmente incrementa sus cifras, cuyos usuarios gastan más al año en transportación que en el consumo energético de sus viviendas, en donde los grupos vulnerables arriesgan sus vidas y el recurso destinado a la obra pública se ejerce predominante en la construcción y mantenimiento del arroyo vehicular. ¿Qué se puede esperar en términos de seguridad vial y de competitividad urbana para una ciudad con estas características en los próximos 25 años?



Mérida deberá de cuestionarse sobre los impactos de continuar financiando vialidades para los automotores y que excluyen otros tipos de movilidad. El sistema de transporte público es uno de los pilares de la movilidad sostenible y sustentable y de ello depende la competitividad de la ciudad, por tanto debería ser uno de los ejes rectores para la formulación de la Nueva Agenda Urbana para Mérida.

¿Esta Mérida preparada para la Nueva Agenda Urbana? Los retos del milenio

La gestión y administración urbana, ahora más que nunca, debe hacerse con altos estándares de competitividad, impacto social y rendición de cuentas. El profesionalismo en la toma de decisiones y el compromiso con la sociedad y con su futuro, son aspectos que determinarán cuáles serán las ciudades que tendrán la capacidad de sobresalir en el ámbito global. En este sentido, ya no hay lugar para remedios caseros, parches de última hora y mucho menos para improvisar estrategias a partir de ocurrencias. Se requiere de instrumentos, mecanismos, estructuras operativas y organismos de participación, que tengan objetivos claros, medibles y evaluables para dar resultados.

En el momento que nos toca vivir, la ciudad ya no aguanta ser manejada por visiones de corto plazo y alcance. Desde lo social, lo ambiental, lo económico y lo político, se requiere revisar las estructuras que nos regulan y tener la convicción de que urge un cambio. Y la velocidad del cambio, estará dada por lo que nos demande el futuro inmediato. Es decir, ¿está Mérida preparada para afrontar los retos de la Nueva Agenda Urbana que se discutirán en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible y Vivienda, Hábitat III, en octubre

¿Está Mérida preparada para afrontar los retos de la Nueva Agenda Urbana que se discutirán en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible y Vivienda, Hábitat III, en octubre de 2016 en Quito, Ecuador?. Los que asistan representando a Mérida, ¿estarán conscientes de lo que implica asegurar el compromiso político por el desarrollo urbano sostenible?. Y una vez que hayan participado, ¿qué resultados concretos veremos para abordar los nuevos desafíos urbanos para el establecimiento de la Nueva Agenda Urbana para Mérida?. El reto del milenio es el financiamiento urbano y el reto de Mérida es doble: hacerse de recursos y que éstos se ejerzan con alto impacto social.



Uno de los principales retos para el milenio en Mérida es cómo financiar un sistema de movilidad sostenible y sustentable que sea capaz de trasladar eficientemente tanto a ricos como a los grupos más vulnerables, que sea económico, rápido y ecológico.

de 2016 en Quito, Ecuador?. Los que asistan representando a Mérida, ¿estarán conscientes de lo que implica asegurar el compromiso político por el desarrollo urbano sostenible y podrán identificar y abordar los nuevos desafíos urbanos para el establecimiento de la Nueva Agenda Urbana?.

Según el Dr. Joan Clos, Secretario General de Hábitat III, lo que esta Conferencia ofrece es *“una oportunidad única para repensar la política urbana para que los gobiernos puedan res-*

ponder mediante la promoción de un nuevo modelo de desarrollo urbano capaz de integrar todas las facetas del desarrollo sostenible, promover la equidad, el bienestar y la prosperidad compartida”.

Para ello la formulación de la Nueva Agenda Urbana será un elemento fundamental en el establecimiento de las prioridades para el desarrollo y para los programas financiados por el sistema multilateral más completo, como el Banco Mundial, así como por los gobiernos nacionales. Esto significa que los gobiernos locales que quieran acceder a determinados financiamientos, deberán de contraer compromisos para ajustarse a los objetivos y metas de la Nueva Agenda Urbana, lo cual derivará en formar parte de una estructura en donde los compromisos, los seguimientos y las mediciones serán el sustento de la política pública y por tanto, deberán estar presentes en todos los aspectos que tengan que ver con la planificación del desarrollo urbano. De esta manera se espera fortalecer la actuación de los gobiernos locales, pero al mismo tiempo posicionarlos en el ámbito global.

En esta carrera por llegar preparados a Quito, el pasado mes de marzo se celebró en la Ciudad de México la Conferencia temática Hábitat III denominada *“Financiar el desarrollo urbano: el reto del milenio”*. En donde se dieron cita alrededor de 80 expertos de diferentes partes del mundo, algunos de ellos fueron: Tanya Müller García, Secretaria de Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México; Jean François Habeau, Director Ejecutivo del Fondo Mundial para el Desarrollo de las Ciudades (FMDV); Gilberto Valladares, Director del proyecto Arte-Corte, La Habana, Cuba; Carlos Morales Schechinger, Responsable de Políticas urbanas de suelo, instrumentos y desarrollo de la Universidad Erasmus de Rotterdam, Holanda; George McCarthy, Presidente del

Lincoln Institute of Land Policy, entre otros.

Con este nivel de participación, se desarrollaron las ideas y propuestas sobre las políticas para el financiamiento del desarrollo urbano, las cuales para ser efectivas, deben de tomar en cuenta a los diferentes sectores sociales, de gobierno y empresariales, a lo largo de todo el proceso, desde la toma de decisiones, la implementación, seguimiento y evaluación de las políticas y estrategias urbanas, a fin de garantizar que haya resultados positivos en el corto, mediano y largo plazo.

Para el caso de Mérida, sería de vital importancia estar al tanto de lo que se discutirá en la Tercera Conferencia sobre Desarrollo Urbano y Vivienda Hábitat III, así como tener un borrador o lluvia de ideas, a partir de lo que se acaba de analizar en la conferencia temática relativa al financiamiento urbano, debido a que estamos en un momento crítico de las estructuras administrativas y normativas urbanas y la evidencia está en los resultados físicos que experimentamos día a día en la ciudad.

Porque hoy más que nunca, Mérida debería preguntarse ¿cómo va a financiar en las próximas décadas, el diseño y mantenimiento de todas sus áreas verdes y la pavimentación de calles sin gente, sólo para autos?; ¿cómo va a financiar a una de las tantas grandes infraestructuras urbanas que le urgen a la ciudad, como es el caso del sistema de transporte sostenible y sustentable, que no contamine, que sea económico, rápido y que movilice eficientemente tanto a ricos como a los grupos más vulnerables?. ¿De qué manera se accederá a créditos internacionales, si no contamos con una estrategia seria y comprometida con la Nueva Agenda Urbana?. Estas pueden ser algunas interrogantes, de las cuales se esperarían respuestas concretas para los que asistan y regresen de Quito en el próximo mes de octubre.



En un ejercicio jurídico y financiero, la Nueva Agenda Urbana para Mérida debería contemplar los riesgos de mantener una ciudad extendida con grandes y muchos baldíos, así como de seguir ampliando vialidades sin banquetas y sin espacios seguros para los peatones. ¿Cuál es el beneficio social de todo lo que se invierte en la calle?, ¿Cuántos peatones se benefician con cada peso que se lanza al pavimento?. El reto del milenio es el financiamiento urbano y el reto de Mérida es doble: hacerse de recursos y que éstos se ejerzan con alto impacto social.



La visión integral de la ciudad implica pensar en todas las variables que integran el uso del espacio público y privado. La Asociación de Bilbao Metrópoli-30 se propuso revitalizar 30 municipios del país vasco en 1991. En 25 años han logrado consolidar experiencias exitosas de competitividad urbana, así como en elevar la calidad de vida de sus habitantes. La zona de Altabrisa ya ha cumplido poco más de una década, y aún tiene varios pendientes por resolver. Habría que preguntarnos para Mérida: ¿Cómo los grandes desarrollos inmobiliarios y urbanísticos elevan el nivel de vida y los valores de las personas?

Mérida de cara al Siglo XXI. La condición política en la planeación estratégica

En la planeación estratégica hay que dar resultados y la sinergia entre los sectores público, privado y la sociedad civil, es fundamental para construir un proyecto en común. Por consiguiente, la planeación estratégica es la gran visión que debe de prevalecer sobre la condición política, la cual se debería limitar a dar resultados conforme a lo planeado. A cuatro años de la firma del convenio con la Asociación de Bilbao Metropoli-30, sería interesante revisar en qué situación está Mérida de cara al siglo XXI. ¿Cuál es su gran imagen objetivo para el futuro en el ámbito regional, nacional e internacional?. ¿Cuál es su plan estratégico en materia de movilidad, articulación urbana y calidad de vida?.



En 27 de febrero de 2012, el Ing. Alfonso Martínez Cearra, Director General de la Asociación Bilbao Metrópoli-30 firmó un convenio de colaboración con el municipio de Mérida, para la celebración del VII Foro Ciudad y Valores, el cual se llevó a efecto el 29 de mayo del mismo año. Este encuentro entre Bilbao y Mérida, requiere de un profundo análisis urbano, financiero, jurídico y social, pero sobre todo para entender cómo opera la condición política en la planeación

estratégica de las ciudades.

Para poner en contexto, Bilbao en la década de 1980 sufrió la caída de su economía industrial, miles de obreros se quedaron sin trabajo. Aunado a esta tragedia económica, el 26 de agosto de 1983 a causa de

Las mujeres y los niños representan uno de los grupos más vulnerables para desplazarse en la ciudad. Mérida requiere de una agenda pública competitiva con respecto al uso equitativo de la calle.

una inundación, más de un centenar de localidades del país vasco fueron declaradas zona de desastre. La población tocó fondo y resolvieron levantarse para reinventarse y decidir el rumbo que querían tomar como comunidad, con el fin de estar preparados para evitar otra crisis económica, así como para tener los elementos para sobreponerse a las inevitables facturas que de vez en cuando nos cobra la naturaleza. Para 1987 y después de varios intentos desde 1920, finalmente el Gobierno Vasco aprobó el plan para construir y financiar el metro, el cual se puso en funcionamiento en 1995. Este fue el gran parteaguas en la historia de Bilbao, ya que antes de iniciar cualquier obra arquitectónica de marca y de prestigio internacional, como lo fue el caso del Museo Guggenheim inaugurado en 1997, le apostaron a las grandes infraestructuras para la movilidad y a la profesionalización de su recurso humano, para estar a la altura de la Comunidad Europea.

De esta manera en 1991 se constituyó la Asociación para la Revitalización del Bilbao Metropolitano con 19 instituciones públicas y privadas. Se le conoce como Bilbao Metròpoli-30, porque en un inicio se pensaba revitalizar a 30 municipios vizcaínos a lo largo de la Ría del Nervión. La Asociación ha integrado a otros municipios y a más de 130 socios públicos y privados, los cuales trabajan conjuntamente para mantener el liderazgo de Bilbao, así como para contribuir a la formulación de la visión a largo plazo y con una alta participación de la sociedad civil, para la construcción de los objetivos que la metrópoli enfrenta hacia el futuro.

La zona metropolitana de Bilbao cuenta con



La planeación estratégica de la ciudad requiere pensar a futuro con altos niveles de empatía social. En Mérida, las personas más vulnerables no tienen un lugar digno en las calles en donde se construyen lujosos centros comerciales.

una población de aproximadamente un millón de habitantes, el núcleo central está formado por la ciudad de Bilbao con 400 mil pobladores y desde el 2011 el metro se considera como la tercera red en España, por transportar al año a casi 90 millones de pasajeros. Con esta apuesta inicial a las grandes infraestructuras para movilidad, Bilbao se propuso cuatro objetivos clave: mejorar el tráfico en el área metropolitana, elevar la calidad del transporte público, ser el eje rector de diversos sistemas de transporte que le sirven a toda la comarca, y ser el instrumento dinamizador de la vida y la actividad en el área metropolitana. De esta manera Bilbao no sólo conecta a sus localidades eficientemente, sino también se conecta con España y con todo el mundo.

Por su parte, los foros Ciudad y Valores, tienen el espíritu de compartir experiencias. Con una gran apertura y disponibilidad, Alfonso Martínez le ofreció a Mérida mantener lazos de comunicación y participación para la generación de acciones encaminadas a la planeación estratégica. En sus palabras, un alcalde o gobernante no debería decidir qué partitura interpretar, porque a ésta le correspondería formar parte de una visión más amplia; por lo

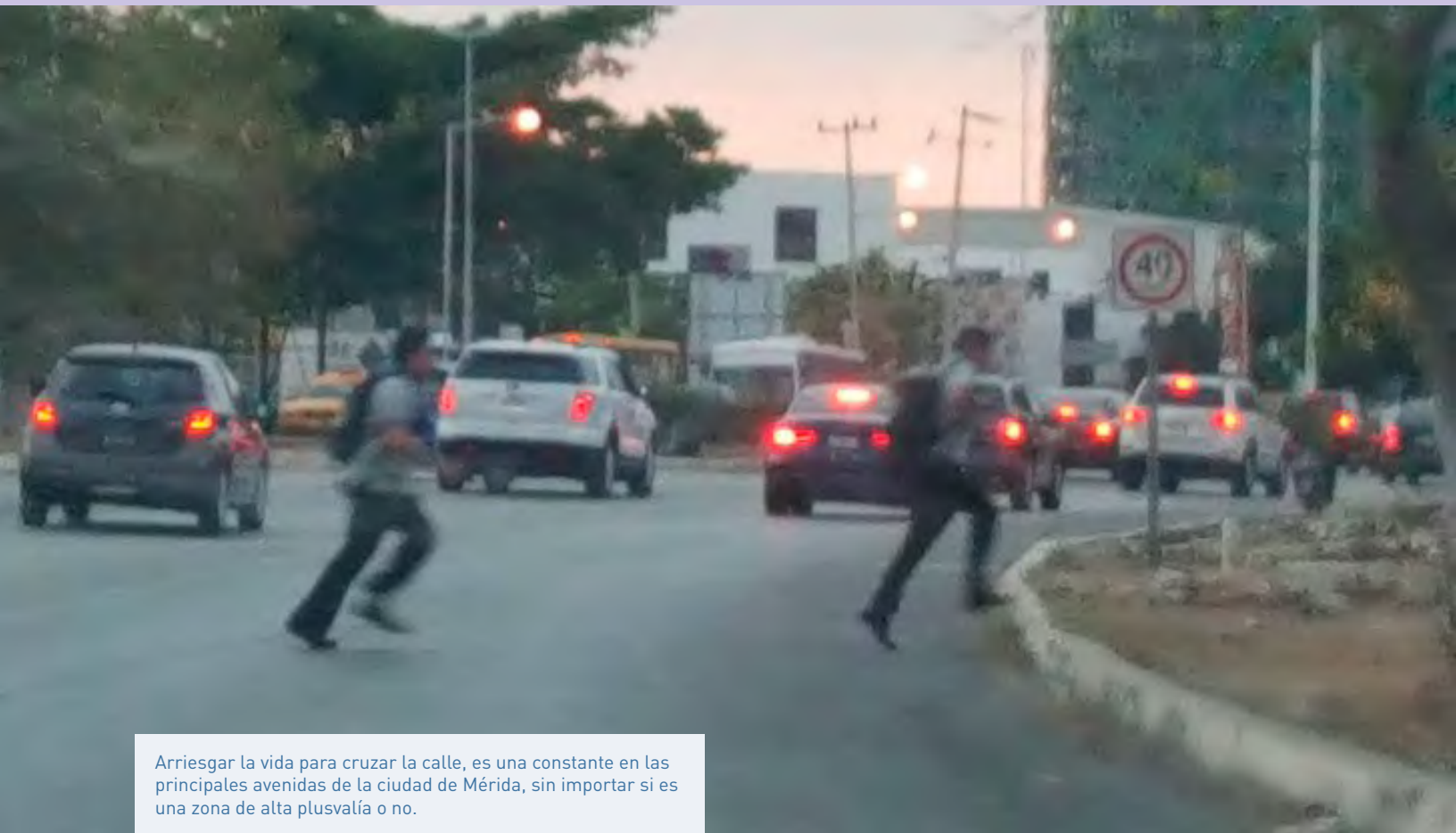
tanto, lo único que debería de decidir es con qué instrumento se siente más cómodo para interpretar la partitura que ya tiene un orden preciso en el programa del concierto. Esto es la planeación estratégica, porque permite posicionar a las ciudades en un ámbito competitivo a nivel internacional y a largo plazo. Si lo queremos analizar en nuestro contexto actual y aprovechando las figuras poéticas para trasladar conceptos e ideas, consideremos a la Mérida de hoy como una joven llena de vitalidad, oportunidades y virtudes, pero que sí se le cuestiona sobre: ¿de qué va a vivir o cuáles serán sus fortalezas cuando sea una mujer madura o entrando a la tercera edad?, no tiene respuesta alguna y pero aún, tampoco tiene un plan de vida.

La Asociación de Bilbao Metròpoli-30 en el 2011 y a 20 años de su constitución, realizó una reflexión estratégica con el nombre *“Es el tiempo de los profesionales”*, sobre el rumbo que habían tomado a partir de las ideas de la innovación, del conocimiento y de la reinención de sus estructuras sociales, urbanas, administrativas, jurídicas y financieras. Se centraron en defender el compromiso, la voluntad, los valores, los conocimientos, la identidad y el talento de las personas, para mantener una sociedad fuerte e innovadora que dé la cara al Siglo XXI.

En este mismo orden de ideas, habría que reflexionar sobre cómo la condición política impacta en la planeación estratégica para Mérida, y sí se tiene conciencia de los riesgos que se están tomando, por no tener la visión completa del concierto o de un plan de vida que nos permita además de saber hacia dónde nos dirigimos, evaluar continuamente los

progresos y las metas alcanzadas, para cumplir con profesionalismo los objetivos de una Agenda Urbana Metropolitana a largo plazo. Habrá que imaginarse que cada autoridad con sus respectivos equipos de trabajo, son los responsables de ejecutar a la perfección cada una de las partituras, para que al final y a lo largo del tiempo, la gente aplauda por una magnífica interpretación que tras bambalinas, representó horas, días, meses y años de planeación y de trabajo colaborativo.

En la planeación estratégica hay que dar resultados y la sinergia entre los sectores públicos, privados y la sociedad civil, es fundamental para construir un proyecto común. Por consiguiente, la planeación estratégica es la gran visión que debe de prevalecer sobre la condición política, la cual se debería limitar a dar resultados conforme a lo planeado. Para el caso de Bilbao, primero tuvieron la gran perspectiva de la ciudad y del futuro, y a partir de ello se diseñaron y construyeron las infraestructuras para la movilidad y después iniciaron con las obras emblemáticas. De igual manera le apostaron a los valores, la innovación, la cultura y el conocimiento, es decir tuvieron un plan de vida para invertir en lo más importante que tienen, en su recurso humano. A cuatro años de la firma del convenio con la Asociación de Bilbao Metròpoli-30, sería interesante revisar en qué situación está Mérida de cara al siglo XXI. ¿Cuál es su gran imagen-objetivo para el futuro en el ámbito regional, nacional e internacional?. Así como, ¿cuál es su plan estratégico en materia de movilidad, articulación urbana y calidad de vida?.



Arriesgar la vida para cruzar la calle, es una constante en las principales avenidas de la ciudad de Mérida, sin importar si es una zona de alta plusvalía o no.



El tema de la movilidad urbana segura tiene retos tanto en el norte como el sur de la ciudad. En los alrededores del Kukulcan, hay lugares de altas concentraciones deportivas, comerciales y educativas, y si bien a diferencia que el norte, no se ve permanentemente congestión vehicular, sí se requieren estrategias para garantizar la movilidad segura de los grupos más vulnerables.

Las estadísticas en Mérida tienen rostro. De la violencia vial al financiamiento de la movilidad urbana segura

Dejémonos de esperanzarnos a que algún día se apruebe una inmejorable Ley de Movilidad y mejor enfoquémonos en diseñar los mecanismos para financiar las mejores calles de mundo en términos de seguridad y diseño para disminuir los fatales indicadores de pérdidas humanas. Concentremos las fuerzas de la iniciativa privada, de los diferentes sectores de gobierno y de la sociedad civil, en tener el mejor sistema de transporte público. Estas son las causas sociales que ameritan una actitud ambiciosa en donde nuestro límite de competitividad nos lo ponemos nosotros mismos. Hay que redireccionar el etiquetado de los recursos, para que dejen de ejercerse sobre el pavimento, sin tener una visión integral y equitativa de la calle y de la movilidad urbana segura.

De acuerdo con las cifras oficiales del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA) y la Estimación de Reflexiones AXA, para el año 2012 los accidentes de tránsito representaron la primera causa de muerte para niños entre 5 y 14 años y la segunda para jóvenes entre 14 y 34 años. Además, un millón de personas al año sufren de lesiones a causa de estos accidentes en la vía pública. Con estos datos, la violencia vial se convirtió en la segunda causa de orfandad en nuestro país. De cada 100 muertos, 65 son conductores o pasajeros, 30 son peatones, 4 motociclistas y un ciclista.

Según el informe del 2009 sobre la situación Mundial de la Seguridad Vial de la Organización Mundial de la Salud (OMS), a nivel internacional 10 países registraron que el 62% de las muertes fueron a causa de accidentes



En el sur de la ciudad de Mérida, en la zona del Kukulcán los estudiantes tienen que enfrentarse a resolver sus desplazamientos entre la velocidad de los vehículos y la falta de una cultura vial.

viales, y México ocupó la 7° posición. Estas cifras indican que la posibilidad de morir en las calles y carreteras de nuestro país es tres veces mayor que en España. Y aproximadamente hoy 860 mil mexicanos viven con alguna discapacidad motora causada por un accidente de tránsito.

El panorama es alarmante y ante tales indicadores y pérdidas de vidas, es totalmente injustificable la indolencia para tomar cartas en el asunto con seriedad y decisión. Desde el 2013 diversas organizaciones junto con el gobierno de la Ciudad de México, han estado trabajando en foros y mesas de diálogo para discutir sobre la necesidad de formular una nueva Ley General de Movilidad. El tema resulta de sobremanera interesante y prioritario, ya que habría que plantearnos cuál es el origen del problema de la movilidad en nuestro país y localidad.

En este sentido, la discusión habría que orientarla en comprender cómo funcionan las estructuras políticas de toma de decisiones. Por un lado tenemos acciones contundentes para dictar la política pública, tapizar la ciudad con mensajes de marketing urbano como “*usa la bicicleta*”, luego pueden pasar años para que todos aquellos que ocupan una silla en la Cámara Alta y la Baja, se pongan de acuerdo para la formulación de la Ley General de Movilidad. Para que después, en la operatividad y en la vida diaria, nos demos cuenta de dos cosas: la primera la sobrerregulación mexicana, que nos lleva darle piruetas a la ley porque hay demasiadas reglas que no cumplen su función y la segunda, que nunca se establecieron los mecanismos para el financiamiento de lo que en primera instancia necesitamos: calles más

seguras.

Por lo tanto, el reto para Mérida y para la movilidad, como para muchos otros problemas urbanos, es aterrizar de forma contundente sobre el territorio y apostarle a la practicidad. Dejémonos de esperanzarnos a que algún día se apruebe una inmejorable Ley de Movilidad y mejor enfoquémonos en diseñar los mecanismos para financiar las mejores calles de mundo en términos de seguridad y diseño para disminuir los fatales indicadores de pérdidas humanas. Concentremos las fuerzas de la iniciativa privada, de los diferentes sectores de gobierno y de la sociedad civil, en tener el mejor sistema de transporte público. Estas son las causas sociales que ameritan una actitud ambiciosa, porque aspirar a tener las mejores calles y el mejor sistema de transporte público, tendría impactos directos en los indicadores de pérdidas humanas, así como en los resultados integrales de lo que implica la movilidad urbana segura.

Asimismo, es prioritario analizar a detalle lo que representa que de cada 100 muertos en accidentes viales, 65 sean conductores o pasajeros. Desde la seguridad vial, la salud pública, el mismo diseño de las vialidades, la emisión de una licencia de conducir, así como también desde una cultura vial, habría que formular estrategias que tengan resultados precisos sobre lo que se debe de mejorar. Por consiguiente, para reconvertir la violencia vial en acciones de movilidad urbana segura, no necesitamos de más leyes, lo que necesitamos es compromiso y voluntad por cambiar drásticamente los fatales indicadores de pérdidas humanas y tener un plan estratégico urbano y financiero. Hay que redireccionar el

etiquetado de los recursos, para que dejen de ejercerse sobre el pavimento, sin tener una visión integral y equitativa de la calle y de la movilidad.

Mérida está en el momento preciso para reinventarse y proponerse tener las mejores calles y el sistema de transporte urbano más eficiente y seguro. Pero ¿mejor con respecto a que otra ciudad?. Nuestro límite de competitividad nos lo ponemos nosotros mismos. No hace falta señalar que empresarios, políticos y miembros de la sociedad civil que han tenido oportunidad de viajar, siempre regresan maravillados de exitosas calles que combinan diferentes velocidades de movilidad (peatones con ciclistas y autos eléctricos), de eficientes sistemas de transporte público (monorrieles, tranvías, metros), y de modernas estaciones intermodales (donde convergen autobús, monorriel, tranvía, bicicletas), y que precisamente gracias a estas condiciones de movilidad urbana, no sólo se les facilitaron sus desplazamientos y se les hicieron sumamente placenteros sus viajes, sino que además les hicieron sentir que estuvieron en un lugar atractivo para el turismo y la inversión, pero sobretodo, para vivir. Pues a estos mismos empresarios, políticos y miembros de la sociedad civil, habría que preguntarles, ¿hasta dónde llega nuestra ambición por competir para tener las mejores calles y el mejor sistema de transporte público? Y a partir de esta meta, diseñar el plan estratégico urbano y financiero para transitar de la violencia vial a la movilidad urbana segura.



Es urgente entender desde una visión social el problema de la movilidad en Mérida. Esta señora con sus dos hijos se desplazó en triciclo, el cual tuvo que estacionar en el camellón, para llevar a sus hijos al paradero. Habría que manejar indicadores de movilidad tanto para el norte como para el sur de la ciudad, para tener un plan estratégico urbano y financiero que atienda a la movilidad de forma integral.



En Mérida urge explorar otros tipos de movilidad que garanticen desplazamientos seguros y eficientes, que no contaminen, que sean económicos y que integren nuevas tecnologías.



En el tema de la movilidad urbana de Mérida, habría que desmenuzar las causas que generan la congestión vehicular, para tener soluciones que estén a la altura del problema.

El rompecabezas causa-efecto de la Mérida Norte

Entre pares viales y desigualdades sociales

Siempre hay una imagen mucho más amplia de lo que realmente percibimos en determinado momento. Así como en la vida, en la ciudad necesitamos de aquellos que tengan la visión y el ímpetu por ir más allá de lo convencional y por romper con lo que se mantiene en su zona de confort, a pesar del daño social que causa. Así como también necesitamos de tomadores de decisiones que no teman arriesgar su capital político por comprometerse con el futuro de toda una colectividad, y no sólo limitarse a lo que los períodos administrativos le permiten.

En lo urbano no podemos perdernos en las pequeñas partes la ciudad, sin tener un gran plan que conecte, articule y capitalice estas acciones concretas con un objetivo más amplio. Es necesario desmenuzar los conflictos y tener la sensibilidad e inteligencia para detectar en primera instancia, cuál es la causa del problema que se quiere resolver, revertir y/o controlar, para después determinar cuál es su magnitud en el territorio, y con base a ello, definir objetivos, metas y estrategias que sean medibles y evaluables.

En el discurso de la solución de la movilidad en Mérida, se requiere tener presente a todos los actores y sectores de la sociedad y del gobierno. Urgen altas medidas de practicidad, sinergia y compromiso para identificar con claridad cuáles son las causas del caos vehicular del norte, para que las acciones que pretendan resolver el rompecabezas, atiendan el tema fundamental de la desigualdad, tanto en lo económico como en lo social. No vaya a ser que sólo se estén financiando “atajos” para ver quién llega más rápido al verdadero problema.

Un ejemplo relevante es el caso de Sergio Fajardo, quien por su sobresaliente desempeño en Medellín fue merecedor del Premio al Mejor Alcalde de Colombia 2004-2007, asimismo en el año 2007, el *The Financial Times* lo nombró el Personaje de América Latina. Fajardo es un matemático, con una mente estructurada bajo los principios científicos de causa y efecto. Logró llevar esta lógica matemática al campo político, pero sobretodo, la



El norte de Mérida se caracteriza por albergar importantes inversiones inmobiliarias y a la par por ser escenario de serios conflictos viales. La estructura urbana no es elástica, es un patrón fijo que debe de planearse matemáticamente y desde los principios de causa y efecto.

aterizó y materializó en lo urbano y lo social. Los altos niveles de practicidad que Fajardo utilizó, estuvieron sustentados desde la premisa básica de *“dime cuál es la causa del problema y ya tenemos el 80% de la solución”*. O bien, explicado desde la *Ley de Pareto: “Si tienes un problema con muchas causas, podemos decir que el 20% de las causas resuelven el 80% del problema y el 80% de las causas sólo resuelven el 20% del problema”*. Por lo tanto, el gran reto es detectar ese 20% que nos deberá garantizar el 80% de los resultados.

Por consiguiente, en la prometedora Mérida del norte, por tantas inversiones pero al mismo tiempo atada de manos por los complejos conflictos vehiculares, es necesario tener la gran imagen de lo que quiere resolver. Así como también, desde un pensamiento matemático como el de Fajardo o económico como el de Pareto, habría que ir al fondo de la causa del caos vial, para que en ese mar de posibilidades, se detectara el 20% que podría resolver el 80% de la problemática. Las propuestas de pares viales entre baldíos y calles truncadas,

pueden resolver momentáneamente el desahogo vehicular, pero sería interesante tener un gran plano de la zona, en donde se articulen otras estrategias de movilidad, para tener las piezas completas del rompecabezas y estimar el costo-beneficio de la temporalidad de la solución. De lo contrario, se corre el riesgo de sólo estar financiando “atajos” para ver quién llega más rápido al verdadero problema.

Si bien las estrategias para articular la estructura urbana del norte de Mérida, con las importantes inversiones inmobiliarias, requieren de acciones inmediatas como pueden ser la apertura y pavimentación de calles, también deberían ir de la mano con un plan estratégico para el financiamiento urbano de lo urgente, pero también de lo necesario a largo plazo. Porque no sería justo ni ético direccionar dineros públicos para abrir calles bajo la justificación de resolver la congestión vehicular en el norte, y continuar dejando en estado de vulnerabilidad a toda esa población del sur que depende del transporte público y que en alguna zonas como también en el norte, ni



Es relevante analizar los contrastes que ofrece una misma zona, por un lado grandes extensiones de baldíos municipales y/o terrenos de engorda, y por el otro inversiones inmobiliarias que se elevan entre conflictos viales. Es necesario el pensamiento matemático y económico para equilibrar el rompecabezas de causa y efecto del norte de Mérida, a fin de disminuir las brechas de desigualdad social.



Entre Altabrisa y la Avenida Andrés García Lavín, nos encontramos con una estructura urbana inconclusa y/o truncada, que hoy en día pide urgentemente activarse para ofrecer otras alternativas de desahogo vehicular. Existe el riesgo de financiar atajos para llegar más rápido al problema, sin que haya, en si misma una solución de fondo.



En todo el sector norte de la ciudad, desde Altabrisa hasta la calle 60, no hay lugares seguros para los peatones. ¿De qué manera los pares viales contribuirán a tener una visión integral de la movilidad urbana segura?

calles tienen. Para ello existe el impuesto por mejoras, ya que todos esos propietarios que se verán beneficiados por las nuevas calles, tendrán de la noche a la mañana un valor agregado a su predio, el cual si es baldío se fortalece como terreno de engorda. En este sentido, debería de haber un plan económico de recaudación para mejoras urbanas, sin que haya que quitarle a los que más lo necesitan.

Por lo tanto, en el discurso de la solución de la movilidad en Mérida, se requiere tener presente a todos los actores y sectores de la sociedad y del gobierno. Urgen altas medidas de practicidad, sinergia y compromiso para identificar con claridad cuáles son las causas del caos vehicular del norte, para que las acciones que pretendan resolver el rompecabezas, atiendan el tema fundamental de la desigualdad tanto económica como social.



El cuestionamiento sobre la sostenibilidad del tipo de movilidad que tiene Mérida, debería de contemplar cómo impacta la cantidad de área destinada para el uso del automóvil, en la calidad ambiental y en la eficiencia de los desplazamientos.

¿Hasta cuándo se puede sostener el tipo de movilidad que tiene Mérida?

De la reforma energética a una reforma urbana local

Según Pedro Aspe Armella, ex secretario de Hacienda, hace 30 años el 90% de la exportación mexicana era el petróleo, hoy en día es menos del 9%, lo cual refleja que ya tenemos más independencia, sin embargo en las finanzas públicas el petróleo representa un 30%. Además hay que ubicarnos en los mercados internacionales, en el sentido de que su precio ha caído alrededor de un 50%, dando como resultado que el poder de compra de nuestras exportaciones, disminuya. Visto desde cualquier ángulo, es una realidad preocupante que debería derivar en acciones contundentes que vayan entretejiendo reformas estructurales de nuestro sistema.

Desde una perspectiva urbana, la reforma energética no se puede visualizar sin que existan estrategias que se manifiesten directamente en disminuir el consumo energético que la misma organización del territorio genera. En este sentido podemos identificar dos tipos de consumos: el primero se refiere a lo que consumen en energía eléctrica las edificaciones para su funcionamiento cotidiano y el segundo, al consumo de los combustibles

Hoy en día debemos cuestionarnos sí el modelo de desplazamientos que tenemos, en términos de consumo energético, de emisiones de CO2 y de eficiencia urbana, se puede sostener por sí mismo a lo largo del tiempo y además estar acorde con la política pública ambiental, así como también, con los niveles internacionales de competitividad urbana y de calidad de vida. Mérida debería considerar de manera urgente, tener su respectivo plano de consumo energético para establecer estrategias precisas y ser la pionera en formular su propia reforma urbana.

que los miles de automotores utilizan día a día para resolver los problemas de movilidad de una población. Por consiguiente, la ciudad en sí misma es el laboratorio para establecer relaciones entre su estructura vial y organización de los usos del suelo, y las formas de movilidad que le ofrece la gente, para determinar qué tan sustentable y sostenible es el sistema urbano en términos de consumo energético.



Entre planchas de concreto de estacionamientos de los centros comerciales y amplias calles, se ubican los paraderos. ¿Qué tan sostenible es y será el modelo urbano y de movilidad de Mérida, al invertir sólo en el espacio que utilizan los automotores?

El tema no es de menor importancia, al grado de que la Universidad de Columbia a través de su Escuela de Ingeniería y en colaboración con la de Asuntos Internacionales y Públicos y el Instituto de la Tierra, así como con la Oficina de Planificación y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Nueva York, han generado un modelo que les permite

medir en lo individual y en su conjunto, los consumos energéticos. Lo valioso de esta propuesta consiste en identificar que la suma de los consumos individuales, no es precisamente igual al consumo global de un edificio. Debido a que por una visión integral del fenómeno, influyen otros factores, como la distribución urbanística, el tipo de energía utilizada para generar electricidad y calor, la temperatura ambiental, entre otros.

De esta manera, los ingenieros de Columbia han diseñado un mapa interactivo de la ciudad, en donde se pueden identificar los niveles de consumo energético por edificio y además, reconocer cuáles son los barrios que generan mayor cantidad de gases de efecto invernadero. Por lo tanto, se pueden establecer estrategias que integran la cuestión energética con la urbana.

Para el caso de Mérida, sería muy interesante agregarle otros datos al plano interactivo diseñado en Columbia. Como el grado de deforestación urbana, la generación de calor provocada por las planchas de asfalto de las vialidades y de los estacionamientos, así como el nivel de emisiones de dióxido de carbono (CO₂) producidas por el tipo de transporte que predomina en nuestra ciudad, y los largos y conflictivos recorridos que la estructura



La ciudad de Mérida cuenta con una infraestructura ferroviaria subutilizada. En este sentido tenemos un retroceso de poco más de un siglo en términos de movilidad, ya que no se ha invertido en versiones innovadoras para desplazar de forma segura, rápida y económica a la población, tanto dentro de la ciudad como hacia el resto de la península.



Para estar en sintonía con las políticas internacionales en reducción de consumo energético, Mérida debería proponerse formular una reforma urbana propia, orientada a plantear esquemas innovadores de movilidad urbana.



El discurso político promueve el uso de la bicicleta, pero en términos urbanos y ambientales, esto no es del todo factible en Mérida. Por tanto se requiere aprovechar las condiciones de tener una topografía plana, para articularla con estrategias de reforestación y diseño de calles completas, que integren ciclopistas con estacionamientos de bicicletas y terminales intermodales, en donde el transporte público ocupe un lugar que no compita con otro tipo de movilidad, que tenga paraderos apropiados, rampas para discapacitados y tracks para bicicletas.

urbana desarticulada, dispersa y discontinua, fomenta día con día.

Con toda esta información se generarían planos de lo que se conoce como “*islas de calor*”, pero que desafortunadamente estos resultados no están articulados a ninguna reestructuración normativa que mitigue y mejor aún, revierta dicho proceso. Con las recientes y constantes temperaturas que sobrepasan los 40°C y con los importantes desarrollos inmobiliarios que se están gestando, Mérida debería considerar de manera urgente, tener su respectivo plano de consumo energético para establecer estrategias precisas y ser la pionera en formular su propia reforma urbana, en virtud de que a nivel nacional, está aún no ha sido lo suficientemente “atractiva” para ser aprobada.

Como consecuencia, una reforma urbana local estaría encaminada a saber dónde reforestar, cómo y por qué compactar la ciudad, pero sobretodo, a tomar medidas definitorias con respecto a la movilidad urbana de Mérida. Ya que hoy en día debemos cuestionarnos sí el modelo de desplazamientos que tenemos, en términos de consumo energético, de emisiones de CO₂ y de eficiencia urbana, se puede sostener por sí mismo a lo largo del tiempo y estar acorde con la política pública ambiental, así como también, con los niveles internacionales de competitividad urbana y de calidad de vida.



Cruzando periférico, la Avenida Andrés García Lavín se convierte en la calle que nos lleva a la Plaza de Temozón. A lo largo de la vialidad se desarrollan propiedades en régimen de condominio, sin que haya una visión integral de los impactos en términos de movilidad y conectividad.

¿Tensión en las calles de Mérida? Desplazarse al trabajo es más estresante que la actividad laboral

Empujar las inversiones a los bordes urbanos de Mérida sin un plan integral de movilidad inteligente que contemple los desplazamientos tanto de ricos como de las personas más vulnerables, nos sitúa en la misma visión retrógrada que Ford manifestaba hace poco más de un siglo, pero además le tenemos que agregar las complicaciones actuales de estrés por los desafortunados desplazamientos en donde todos gastamos más tiempo y recursos. Y al mismo tiempo se pone en riesgo el éxito empresarial de dichos desarrollos que hoy en día, se ofertan como inversiones alta plusvalía.



Rumbo a Temozón, la vialidad está pensada para los habitantes de las privadas y se olvidaron de los usuarios originales. No hay conectividad alguna entre el sentido oriente-poniente, lo cual implicará una única vialidad que se hará cargo del todo el desahogo vehicular desde Las Fincas, pasando por Cabo Norte, Los Cocoyoles, las torres Onze y Sentinelo, y además el Hospital Faro del Mayab. Todos ellos para acceder a Mérida, desembocan en el cruce de Periférico con el Centro Comercial City Center. ¿Cómo está calculada la carga vehicular, con respecto a los usos del suelo, el tipo de propiedad y las condiciones de movilidad?

La relación de variables e indicadores de diferentes áreas, resulta una herramienta positiva para comprender cómo los escenarios urbanos condicionan día a día nuestras funciones. Una de las principales actividades que la gran mayoría de la población realizamos diariamente, es ir al trabajo y/o a la escuela. Por diversos motivos y como resultado de la complejidad que nos toca vivir hoy en día,

entre cuestiones económicas y competencia laboral, la experiencia en el trabajo es en sí misma estresante y dependiendo del tipo de responsabilidades, ésta aumenta sus niveles. También hay que considerar que por complicaciones económicas y bajos sueldos, muchos de los jóvenes estudiantes requieren tener un trabajo de medio tiempo, y de igual manera, es importante señalar que hay una fuerza laboral

no reconocida que divide su vida entre dos o tres trabajos para poder llevar la comida a la mesa.

Además de las cargas emocionales que conlleva ganarse el sustento familiar día con día, hay estudios que arrojan que viajar al trabajo causa más estrés que la actividad laboral en sí misma, y que conjuntamente los problemas de movilidad generan pérdidas millonarias a los centros empresariales y de negocios. Por consiguiente, tenemos que la movilidad urbana juega un papel preponderante en la calidad de vida de las personas, en su productividad laboral y en la competencia empresarial.

Como ejemplo de ello se tiene que según un estudio realizado por Ford a través de *Opinion Matters*, mediante una encuesta realizada a aproximadamente 5 mil quinientos trabajadores de Ford que se desplazan en transporte público hasta sus trabajos en Barcelona, Berlín, Londres, Madrid, París y Roma, reveló que al 26% de los encuestados les resultan estresantes viajar hasta trabajo, frente al 23% que consideran que su trabajo es estresante. Asimismo, el 63% de los encuestados revelaron que llegan tarde al trabajo al menos una vez al mes, por motivos de congestión vial.

Ante esta problemática, la empresa Ford ha creado a la subsidiaria *Ford Smart Mobility*, para cooperar con cualquier ciudad del mundo como una incubadora de potenciales soluciones a la reducción de movilidad y afrontar una posible situación de circulación vehicular permanente, mejorar la seguridad y reducir el impacto medioambiental.

Por su parte, el Estudio de Movilidad de la Zona de Santa Fe realizado por el Centro de



Frente a las torres departamentales de Sentinelo y Torre Onze y sobre la calle 24 se construye el Hospital Faro del Mayab. Cabe señalar que a lo largo de casi 3 kilómetros, desde el entronque a periférico hasta la Plaza de Temozón Norte, se desarrollan sólo propiedades en régimen de condominio, lo cual afecta en la conectividad y movilidad de la zona.

Transporte Sustentable (CTS EMBARQ México), arroja que: “(...) una persona que se tiene que trasladar a este clúster empresarial en el poniente de la ciudad pierde 26 días al año atorado en el tráfico. Equivalente a las vacaciones correspondientes para alguien con 39 años de antigüedad en su empleo”. De igual manera la carencia de conectiva de la zona, provoca que los usuarios del transporte público gasten un promedio de “13 mil 300 pesos anuales en pasajes por persona y que cada automovilista gaste cerca de 25 mil pesos anuales, de los cuales, 16 mil 500 pesos son ocupados para combustible”.

Ambos estudios revelan situaciones significativas que se pueden analizar en Mérida, con respecto a cómo se experimentan los viajes y traslados a los centros de trabajo, y también cómo las condiciones urbanas y de movilidad, son la que determinan gastos y pérdidas de tiempo que van detrimento de la calidad de vida y de la productividad laboral. Pero también es relevante el caso de Santa Fé, una de las zonas más jóvenes y exclusivas de la Ciudad de México, y que hoy en día está

experimentando un revés en la cuestión urbana. En este orden de ideas, habría que analizar las zonas más recientes y exclusivas de Mérida, como puede ser Altabrisa, Temozón y Vía Montejo, en donde se concentran centros comerciales, hospitales y desarrollos inmobiliarios habitacionales en propiedad de régimen de condominio, para determinar cómo las características urbanas y de movilidad están impactando hoy y en el futuro, en el estrés que generan los desplazamientos, así como en los tiempos y dineros que se pierden en las congestiones vehiculares.

Altabrisa, Temozón y Vía Montejo son algunos casos que pueden servir para monitorear cómo evolucionan los usos del suelo y a su vez como impactan en las vidas de las personas, ya que si bien hay un grupo social que tiene la posibilidad económica de vivir y consumir en estos clústeres, también hay otro sector de la población que va a trabajar o como usuario de los servicios y que requieren transitar ya sea en transporte público o privado, por las vialidades de la zona. Pero al final, todos tanto los habitantes de las exclusivas zonas, como los trabajadores y usuarios, serán los rehenes de la falta de previsión y de la visión a gran escala y a largo plazo de la problemática que genera una mala conectividad y la falta de un plan de movilidad eficiente y competitivo.

Henri Ford en 1909 decía que los problemas de la ciudad se acabarían cuando nos salgamos de ella; a poco más de un siglo, la empresa que exitosamente fundó, está invirtiendo en diseño de tecnologías a partir de la idea de que *“Proteger la libertad de movilidad requiere algo más que más trenes y rutas”* y se manifiesta por la urgencia de trabajar todos los sectores juntos en una *“red de soluciones sustentables e interconectadas”*.

Por consiguiente, empujar las inversiones a los bordes urbanos de Mérida sin un plan integral de movilidad inteligente que contemple los desplazamientos tanto de ricos como de las personas más vulnerables, nos sitúa en la misma visión retrógrada que Ford manifestaba hace poco más de un siglo, pero además le tenemos que agregar las complicaciones actuales de estrés por los desafortunados desplazamientos en donde todos gastamos más tiempo y recursos. Y al mismo tiempo se pone en riesgo el éxito empresarial de dichos desarrollos que hoy en día, se ofertan como inversiones alta plusvalía.



El Uptown se desarrolla en Altabrisa entre congestiones vehiculares y banquetas insuficientes. No hay espacio adecuado para los paraderos de camiones y mucho menos para los ciclistas y los peatones. Sería interesante realizar una encuesta a todos los trabajadores de la zona y a los habitantes de las colonias próximas, para conocer el nivel de estrés que experimentan para llegar a sus trabajos y hogares, y poder diferenciar las experiencias entre usuarios del transporte público, ciclistas, motociclistas, peatones y automovilistas.



El Uptown se levanta rápidamente entre estructura metálicas, pero no hay ninguna iniciativa por mejorar las condiciones de la vialidad, para convertirla en una calle completa que le ofrezca seguridad a los usuarios. Ahorita que está en proceso de construcción el centro comercial, es el momento para realizar ajustes a la vialidad y pensar en los grupos más vulnerables. ¿Cómo va a llegar la gente a trabajar al Uptown?

2016

mayo





La Glorieta del Pocito en el cruce de la Avenida Cámara de Comercio y la Andrés García Lavín, es una de las zonas más conflictivas y estresantes por la alta carga vehicular y la jerarquía urbana de ambas vialidades que conectan de sur a norte desde Circuito Colonias hasta Temozón Norte; y de oriente a poniente desde la Avenida Yucatán hasta la Calle 60.

¿Cómo afectan las calles de Mérida en la salud pública?

Movilidad inteligente y conciencia social

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud, México ocupa el primer lugar en estrés laboral, seguido por China y Estados Unidos. Por su parte el presidente de la Confederación Patronal de la República Mexicana de la Ciudad de México (COPARMEX), José Luis Beato recién manifestó que el estrés laboral afecta al 75% de los trabajadores en el país, y que si bien esto refleja circunstancias que tienen que ver con salarios mal pagados, complicaciones en los lugares de trabajo y tener que trabajar horas extras, entre otros, también está relacionado con el estrés que se genera por las largas distancias que los trabajadores tienen que recorrer para percibir un salario mínimo.

El tema de la movilidad urbana ha sido abordado con seriedad por la Comunidad Europea desde el año 1999 a través del Consejo Europeo de Helsinki, el cual elaboró el Informe de Transporte y Medio Ambiente, con el objetivo de generar una estrategia que integrara las cuestiones medio ambientales con el desarrollo sostenible de una política de transporte. De esta manera los Estados miembros se comprometieron a prevenir o eliminar los

Para el caso de Mérida, ya parecen estar sobre diagnosticados los problemas, ya sabemos dónde están los conflictos. Pero faltan algo primordial, llegar al origen de la causa y dejar de centrarnos en los efectos, unir la información y los datos que nos ofrece la ciudad en sus diferentes capas y sectores, para generar estrategias de inteligencia urbana que se alimenten de conciencia social. Desde principios del siglo XXI, tanto la Comunidad Europea como en Latinoamérica con Peñalosa, pusieron atención a la relación de la movilidad urbana con la salud pública. Ya no es suficiente que tanto los empresarios como los políticos acomoden cifras y datos en sus discursos, para mostrar cierta empatía con tan seria problemática. ¿Cuánto más tenemos que esperar en Mérida para que se tomen decisiones inteligentes con alta conciencia social?

efectos negativos que generan el aumento de congestión vehicular, a través de medidas de ordenamiento territorial e inversión en infraestructuras para la movilidad inteligente, así como fomentar el transporte público



Desde hace varios meses se están realizando trabajos por parte de la Comisión Federal de Electricidad a lo largo de Andrés García Lavín. Habría que considerar que la ciudad de Mérida amerita con urgencia un sistema inteligente de transporte público y que por lo tanto es necesario pensar holísticamente, es decir, toda esta inversión y trabajo en la vía pública, pudiera ir de la mano con la integración de infraestructuras para destinar un solo carril para la movilidad urbana masiva.



El cruce de la Avenida Andrés García Lavín con la calle 33 hacia Altabrisa, es hoy en día la única alternativa para conectar en los sentidos poniente oriente hacia esa zona. El diseño de pares viales e intervenciones en la vía pública amerita de manera prioritaria pensar en otros tipos de movilidad que hagan más eficientes los recorridos y liberen del estrés que implica realizar largos recorridos entre vialidades conflictivas.

intermodal y combinado, a fin de darle prioridad al que menos perjudique al medio ambiente. También unieron esfuerzos para la investigación y el desarrollo tecnológico para reducir las emisiones de CO₂ y de ruido. Y trabajaron colaborativamente para generar conciencia en la población, los conductores y la industria automotriz, sobre la necesidad de reducir las incidencias del transporte en medio ambiente a través de indicadores y verificadores vehiculares.

Como consecuencia, Madrid ha desarrollado una serie de estudios que relación el impacto de la movilidad urbana en la salud pública de los madrileños, los cuales han derivado en el “Plan de Movilidad Empresarial como estrategia de prevención en Madrid Salud”, el cual tiene como objetivo *“Contribuir a la mejora de la movilidad urbana y en consecuencia la mejora de la calidad del aire y la calidad de vida de los ciudadanos en el municipio de Madrid”*. Por su parte, Bogotá también ha trabajado en desarrollar indicadores que miden el impacto de la movilidad urbana con la calidad de vida de sus habitantes, dando resultados sobre ineficiencias, desigualdades, medio ambiente, inclusión y salud pública. De igual manera, sobre la relación de las condiciones urbanas



Las maquinarias que ocupan hoy en día un carril de la avenida Andrés García Lavín, son un ejemplo de lo que implicaría implementar un sistema eficiente de transporte masivo para la ciudad de Mérida, es decir, un carril exclusivo para ello, con paraderos estratégicamente ubicados, evitando las paradas continuas y sorpresivas, y liberando los otros carriles para el uso de bicicletas y automóviles. Desde hace 16 años Transmilenio en Bogotá ha funcionado con éxito. Dentro de otros 16 años Mérida estará en situaciones caóticas irreparables si no se toman hoy las medidas correctas para activar un sistema de transporte masivo inteligente y con conciencia social.

que favorecen caminar y usar un sistema de transporte público eficiente y seguro, con la considerable reducción de las afectaciones a la salud, desde el mismo estrés causado por largas distancias y desafortunados recorridos, hasta todo tipo de enfermedades relacionadas con la baja actividad física. Con datos del 2004 se tenía que el 55% de los bogotanos eran activos físicamente y que “*el usuario promedio de TransMilenio tiene 70% más probabilidades –que un no usuario- de ser físicamente activo*”.

Cabe señalar que el *TransMilenio* es un sistema de transporte público masivo en Bogotá que inició sus operaciones durante el gobierno de Enrique Peñalosa en el año 2000. Este alcalde ha sido ampliamente reconocido mundialmente por su gran visión y compromiso social. Su interés por la política estuvo vinculada a la carrera diplomática de su padre y su formación básica de economista por la Universidad de Duke, complementada con estudios de maestría en administración pública por el Instituto Internacional de Administración de París y la Universidad de París 2, le permitieron tener una participación política activa que se tradujo en acciones de inteligencia urbana con alta conciencia social.

Para el caso de Mérida, ya parecen estar sobre diagnosticados los problemas, ya sabemos dónde están los conflictos. Pero faltan algo primordial, llegar al origen de la causa y

dejar de centrarnos en los efectos, unir la información y los datos que nos ofrece la ciudad en sus diferentes capas y sectores, para generar estrategias de inteligencia urbana que se alimenten de conciencia social. Es decir, ningún plan orientado a mejorar las condiciones urbanas, tendrá éxito aun teniendo la mejor información, si no tiene como eje la conciencia social.

En este sentido, la movilidad urbana y todas sus complejidades, entre largos recorridos, contaminación ambiental, accidentes y muertes en la vía pública, congestiones vehiculares, todo ello vinculado a los altos índices de estrés que se viven hoy en día en las calles de Mérida, son más que nunca, un tema de salud que debería estar como prioridad tanto en las intenciones políticas como en la agenda pública.

Desde principios del siglo XXI, tanto la Comunidad Europea como en Latinoamérica con Peñalosa, pusieron atención a la relación de la movilidad urbana con la salud pública. Ya no es suficiente que tanto los empresarios como los políticos acomoden cifras y datos en sus discursos, para mostrar cierta empatía con tan seria problemática. Dentro de otros 16 años Mérida estará en situaciones caóticas irreparables si no se toman hoy las medidas correctas para activar un sistema de transporte masivo inteligente y con conciencia social.



El tema de movilidad no debe limitarse a pensar en los automovilistas de la Mérida del Norte. Hay una gran deuda pendiente para los usuarios del sistema del transporte público, los cuales dependen en su totalidad de este servicio público para cumplir con sus actividades diarias. En términos ambientales y de empatía social, ¿cómo se está previendo movilizar masivamente a los grupos vulnerables que representan una importante fuerza laboral y económica para la productividad de la región?

¿Qué tan lejos estamos de un "Hoy NO Circula" para Mérida?

Movilidad urbana vs vulnerabilidad social y ambiental

Sin ser catastróficos pero con datos, cifras y prospecciones de escenarios integrales a largo plazo, los actores correspondientes deberían tomar decisiones desde hoy sobre el futuro de la movilidad urbana de Mérida, para responder con responsabilidad a condiciones extremas tanto en lo social como en lo ambiental. De lo contrario se estará atentando contra la competitividad urbana, productividad empresarial y calidad de vida.

En la década de 1980 la Ciudad de México y su zona metropolitana experimentaban serios problemas de contaminación ambiental. En 1984 empezó la iniciativa de un día sin auto apoyada por el grupo ecologista "Mejora tu ciudad". Más adelante, entre las chimeneas de las casi 30 mil industrias, los 2 millones de autos circulando y las inversiones térmicas, dieron como resultado que en el mes de enero de 1986 el Distrito Federal superara la marca de los 300 puntos IMECA (Índice Metropolitano de la Calidad del Aire), y como consecuencia la

ciudad estuvo en riesgo por más de 6 horas. Especialistas de la UNAM y del Servicio Meteorológico confrontaron la postura de los algunos funcionarios que trataban de minimizar la situación alegando que las inversiones térmicas eran "eventos excepcionales", cuando en realidad "tales eventos excepcionales" se manifestaban 220 veces al año.

Como consecuencia la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, la entonces SEDUE, se propuso la estrategia de retirar de circulación a los autos viejos, así como sacar las industrias más contaminantes, pero no fue sino hasta el 20 de noviembre de 1989 cuando se implementó la "medida temporal" del programa "Hoy no Circula". La propuesta tenía como objetivo retirar de circulación en los días laborales al 20% de los autos particulares, sin importar su antigüedad. Según los expertos, "no se observó ninguna reducción en la contaminación del aire de la

ciudad” aunque sí mejoró la vialidad y se redujo el consumo de gasolina.

Sin embargo sucedió algo inesperado, muchos automovilistas se hicieron de un segundo auto para tener disponible en el día de prohibición. A lo largo de casi un cuarto de siglo, la ciudad de México ha ido ajustando sus medidas que han incluido la verificación vehicular en 1990 y al siguiente año se incluyó al transporte público en las medidas de hoy no circula para los días sábado. En 2007 se anunció un nuevo plan para no circular en sábados y el 5 de julio de 2008 inició oficialmente el operativo dependiendo del número del engomado. Para 2014 el Gobierno del Distrito Federal impone restricciones para los autos de más de 15 años de antigüedad de no circular dos sábados al mes, a menos que acrediten la verificación vehicular. Hasta llegar a lo más extremo del “Doble NO Circula” para los recientes 3 y 4 mayo, el cual aplicó hasta para taxis, motocicletas y transporte de carga.

La orientación del Gobierno de la Ciudad de México hacia estas medidas, van dirigidas a la optimización del transporte privado y a la



Correr en la vía pública para evitar ser atropellado y esperar bajo los rayos del sol a 40°C o más al transporte público, es un tema prioritario no solo de movilidad urbana, sino también de salud pública, que debe atenderse de forma integral y compartida entre los sectores públicos y privados.

utilización prioritaria del transporte público. ¿Qué sería de los habitantes de la megalópolis si no contaran con sistemas masivos de transporte público como el metro y los recientes metrobuses?

Para el caso de Mérida, aún no se han analizado seriamente los datos sobre la calidad del aire como consecuencia de la contaminación a causa de los automotores; al parecer tenemos varias cosas a favor a diferencia del Altiplano, como estar próximos al mar y tener una topografía plana. Sin embargo, habría que tener una visión completa de la problemática de la movilidad y pensar que las estrategias que se han estado implementando en la ciudad de México en el último cuarto de siglo, lejos de parecer escenarios de ciencia ficción, son consecuencia de una acelerada dinámica urbana en donde el sistema de transporte público juega un papel prioritario tanto para responder a las necesidades sociales, como para incidir en la calidad ambiental de la ciudad.

En consecuencia la ciudad de Mérida tiene serios retos para atender en la brevedad. Por un lado el valorar qué implicaciones tiene para la zona metropolitana carecer de un sistema de transporte público inteligente, ecológico y sostenible, que en primer lugar logre desplazamientos eficientes y masivos, y en segundo lugar, sin que sea menos importante que el primero, que contribuya a mejorar las condiciones ambientales, tanto en la calidad del aire como en las cuestiones climáticas. Ya que habría que cruzar información entre expansión urbana, deforestación masiva en la periferia, planchas de asfalto en vialidades y estacionamientos, concentración del parque vehicular, largas distancias y



Conectar a Mérida con la periferia, como es el caso de los grandes desarrollos que se están generando rumbo a Témoxón, es un tema prioritario para la agenda pública. Los puntos de saturación que se generan en cada uno de los entronques con periférico, ameritan reflexionar cómo se resolverán los desplazamientos, tanto para los más pudientes como para los grupos que dependen del sistema de transporte público, y que a falta de él, requieren caminar largas distancias en situaciones de riesgo tanto de seguridad como ambiental, bajo los rayos de sol a 40°C.

congestionamientos vehiculares, con las sostenidas temperaturas que estamos experimentando por encima de los 40°C y la calidad del aire.

Asimismo, el escenario apocalíptico de un “Hoy NO Circula” para Mérida, podría tener mayores implicaciones que las que tiene el DF. Debido a que al menos la capital metropolitana cuenta con sistemas de transporte público masivo, y en el caso de nuestra ciudad, carecemos de ello, a pesar de tener una topografía en exceso amable para implementar el más eficiente sistema público de movilidad posible. Además, nos estamos encaminando a fomentar y consolidar zonas de saturación, que si bien algunos podrían argumentar que hoy en día se deben a las horas pico de entrada y salida al trabajo o la escuela, no dejan de ser preocupantes. Por otra parte, también hay que pensar cómo se van a solucionar los problemas de interconexión cuando los grandes desarrollos inmobiliarios que se están desarrollando en la periferia, estén consolidados.

Deberíamos adelantarnos a reflexionar que esta podría ser la causa principal de un “Hoy No Circula” para Mérida: el estimar que un 20% de los vehículos liberen las calles a lo largo de la semana. Los inconvenientes serían que, al igual que como paso en el DF, los más pudientes no tendrían problema alguno para decidir que auto usar, pero la clase media y los grupos más vulnerables se enfrentarían a un sistema de transporte público que no estaría a la altura en términos de eficiencia y capacidad. Por tanto, sin ser catastróficos pero con datos, cifras y proyecciones de escenarios integrales a largo plazo, los actores correspondientes deberían tomar decisiones desde hoy sobre el futuro de la movilidad urbana de Mérida, para responder con responsabilidad a condiciones extremas tanto en lo social como en lo ambiental. De lo contrario se estará atentando contra la competitividad urbana, productividad empresarial y calidad de vida.

La saturación vehicular junto con los reducidos y peligrosos espacios para el peatón y los paraderos, son una riesgosa fórmula que atenta con la seguridad de las personas y las oportunidades de accesibilidad a los negocios y centros de trabajo. Esta situación se replica en diversas zonas de la ciudad, desde el centro hasta la periferia, poniendo en vulnerabilidad la calidad de vida de las personas, así como nuestras condiciones ambientales.



Urge actuar sobre el tema de la movilidad inteligente a escala metropolitana, porque ya es más que probado que la forma en la que hoy en día la población se desplaza, no está resolviendo de manera efectiva sus necesidades y peor aún, se están generando otro tipo de problemáticas. Las calles no tienen la capacidad física para mantener paraderos en cada esquina y que además se mezclen con la carga vehicular.



¿Cuántos más vehículos podrán soportar la estructura vial de la ciudad de Mérida antes del colapso?

"Hoy No Circula": Acción reactiva o estrategia proactiva

Desde hace varios años la problemática vial es caótica en determinadas zonas de la ciudad, por lo que habría que preguntarnos: ¿Tiene la estructura vial de Mérida la capacidad física para seguir sosteniendo el actual tipo de movilidad?. Y ¿Podremos a la brevedad tener la capacidad de gestión intergubernamental e intersectorial para integrar un sistema de movilidad inteligente en la zona metropolitana?. Urge una estrategia proactiva que evite acciones reactivas, ya que no habrá forma alguna de justificar un: "jamás vimos venir el colapso vial de la ciudad de Mérida" o "nunca nos imaginamos que en algunas zonas de Mérida se tuviera que restringir el paso vehicular para garantizar el éxito empresarial, la funcionalidad urbana pero sobre todo, la seguridad de los peatones y la calidad ambiental".

A 24 años de la oficialización del programa "Hoy No Circula" en la Ciudad de México, se constituyó el 23 de Agosto del 2013 el organismo de coordinación política denominado Comisión Ambiental de la Megalópolis (CAME), producto de un Convenio de Coordinación

entre el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y los Gobiernos del Distrito Federal, Estado de México, Hidalgo, Morelos, Puebla y Tlaxcala. El objetivo de este organismo es el de proteger la calidad ambiental de la región a través del monitoreo de los niveles de contaminación generada por los vehículos privados, transporte público y de carga, taxis, motos y fábricas, así como establecer un calendario anual de estrategias para responder a las contingencias ambientales, que cada vez son más frecuentes y elevan el grado de peligrosidad en la salud de la población, lo cual ha derivado en el reciente "Doble No Hoy Circula".

La problemática ambiental de la megalópolis tiene aristas delicadas que se han manifestado en cuestiones fundamentales que merecen ser analizadas en nuestro contexto, que si bien Mérida está en otra escala poblacional y de área, no deja de ser urgente que la incorporación de estos temas en el discurso político, prospere de forma responsable en la agenda pública. Debido a que la velocidad en la que se manifiestan los problemas urbanos supera

a los tiempos de la burocracia gubernamental, por lo tanto las autoridades correspondientes tendrían la obligación de adelantarse a estos fenómenos para proyectar escenarios probables y así, responder profesionalmente y con conciencia social a través de un plan A, B o C.

A casi un cuarto de siglo del “Hoy No Circula” en el DF, identificamos una primera cuestión relevante: la necesidad de crear un organismo político que procure trabajar conjuntamente entre el gobierno federal y los estados afectados por la contaminación ambiental. La llamada coordinación metropolitana, que lejos de ser vista como una participación de buena voluntad, debería estar debidamente sustentada jurídicamente para afrontar y prevenir problemáticas de escala metropolitana y que atenten contra la productividad y calidad de vida de una región. A fin de evitar participaciones parciales por parte de los estados involucrados, o que se anden echando la culpa los unos a los otros sobre la responsabilidad de la contaminación, y que además se cuelguen de la conveniente “autonomía constitucional”, para determinar sí participan o no en los planes de contingencia ambiental implementados por la CAME. En este orden de ideas, queda pendiente el tema jurídico sobre la revisión de nuestra constitución y de la delimitación física y operativa de las zonas metropolitanas, para reflexionar sobre las implicaciones político-administrativas de tener o no, una autoridad metropolitana.

En segundo lugar y a causa de que se registra una mayor concentración de ozono en determinadas temporadas en la megalópolis de la capital de país, está la agenda de la contingencia ambiental que va desde el 5 de abril

hasta el 30 de junio del presente, la cual determina los días y la cantidad de automotores que deberán de someterse al programa del Hoy No Circula. El problema ha derivado en cuestiones que no se habían contemplado, como el reciente Doble Hoy No Circula, el cual generó dos fenómenos: por una parte el aumento aproximado del 7% de usuarios del metro y por otro lado, la advertencia del sector empresarial sobre el encarecimiento de los productos que se distribuyen en la zona de riesgo ambiental, debido a que las restricciones también afectan a los transportes de carga.

El aumento de los usuarios del metro de un día para otro, es una problemática muy seria. Sólo pensar en el funcionamiento y mantenimiento de las poco más de 400 escaleras eléctricas, en las cuales a diario existen accidentes que atentan contra la seguridad de las personas, son sólo un pequeño ejemplo de lo que implica sobrecargar abruptamente la operación del sistema masivo de transporte público más importante del país, e incluso de Latinoamérica, el cual ha sido adjetivado por especialistas como “*una bomba de tiempo*”.

Por consiguiente, para nuestro caso regional tenemos los siguientes problemas: primero la gran ausencia de un sistema masivo de transporte público inteligente y con conciencia social. En segundo lugar, la estructura vial que tenemos en Mérida no es elástica. Desde las calles del centro hasta la periferia, por donde queremos desplazarnos, las vialidades son presas de su capacidad, del ancho del arroyo vehicular, del espacio mínimo de sus banquetas, de las fachadas de los edificios y de las exclusivas privadas en régimen de condominio.



En las zonas más caras de la ciudad de Mérida, en donde se invierte únicamente sobre el arroyo vehicular, nos encontramos con angostas banquetas, largos recorridos entre vialidades de alta velocidad, y la falta de diseño de espacios para los ciclistas, los cuales improvisan sus estacionamientos en la señalética para discapacitados. ¿Cómo se puede desplazar una persona con alguna discapacidad motriz a lo largo y ancho de estas calles? Y ¿Cómo podría hacer uso del transporte público una persona con bicicleta o en silla de ruedas?.

La estructura vial de Mérida tiene una capacidad física que soporta aproximadamente el 75% del parque vehicular del Estado, así como también al transporte público y de carga. Con aritmética básica, ¿Cuántos más camiones y vehículos podrán soportar la estructura vial de la ciudad de Mérida antes del colapso?. Y si desde hace varios años

está situación ya es una problemática seria en determinadas zonas de la ciudad, entonces habría que preguntarnos: ¿Podremos a la brevedad tener la capacidad de gestión intergubernamental e intersectorial para integrar un sistema de movilidad inteligente en la zona metropolitana?. Como consecuencia, no habrá forma alguna de justificar un: *“jamás vemos venir el colapso vial de la ciudad de Mérida”* o *“nunca nos imaginamos que en algunas zonas de Mérida se tuviera que restringir el paso vehicular para garantizar el éxito empresarial, la funcionalidad urbana pero sobre todo, la seguridad de los peatones y la calidad ambiental”*.

Por consiguiente, la posibilidad de un “Hoy No Circula” para Mérida debería de formar parte de una agenda pública con visión integral de la zona metropolitana y que lograra articular la cuestión ambiental y de salud con la de la movilidad inteligente. Necesitamos evitar reaccionar ante los problemas y en cambio, promover una política pública proactiva con conciencia social, que desde hoy visualice los mejores escenarios para la competitividad urbana, el desarrollo empresarial y la calidad de vida.

Ya todos al menos una vez al día experimentamos quedarnos atrapados entre congestionamientos viales, altas temperaturas, nubes de smog y calles que parecen que nunca serán lo suficiente anchas para aligerar el flujo, porque lo que sucede en la realidad es que siempre se llega a una calle más angosta que no resuelve nada y que además pone en riesgo la integridad y vida de los peatones. Por tanto, también sería interesante agregarle un ingrediente más al análisis de la problemática vial de Mérida: evaluar cómo impacta en el éxito o fracaso de los negocios y espacios públicos, el congestionamiento vial y la ausencia de un plan metropolitano de movilidad urbana inteligente que contemple el uso de formas alternativas de transporte y que a la par mejoren la calidad de vida y ambiental de nuestra ciudad.



Una madre y sus hijos esperan el transporte público sentados en la banqueta. Es importante señalar que las condiciones urbanas son determinantes en la calidad de los desplazamientos de las personas.



En zonas de alta plusvalía en el norte de la ciudad, tenemos avenidas sin banquetas y en donde las mamás tienen que caminar con sus hijos para irlos a buscar a la escuela, a altas temperaturas y sin ningún tipo de protección. ¿Cómo impactan estas condiciones en la accesibilidad de los negocios?. ¿Qué tan eficiente y prospera puede ser una ciudad en donde todo esté pensado en el usuario del automóvil?



Los grupos más vulnerables, de la tercera edad y los que se desplazan en bicicleta por el centro y otras partes de la ciudad, requieren atención desde una perspectiva de género. También es necesario generar estudios que relacionen el éxito o fracaso de los negocios en diferentes sectores de la ciudad, con respecto al tema de la movilidad urbana. Habría que reconsiderar la visión norteamericana del "no parking, no money", para tener una comprensión integral de los riesgos que implicarían continuar fomentando una ciudad en donde todo se diseñe en función del vehículo privado.



La gente de la tercera edad que utiliza el transporte público, junto con las mujeres, los niños y los que tienen alguna discapacidad, son los sectores vulnerables de nuestra sociedad que merecen ser integrados a una política integral de movilidad urbana inteligente, segura y amable.

¿Es bueno para los Negocio\$\$ procurar calles amigables para peatones y ciclistas?

Abriendo el debate proactivo para Mérida

El Comisionado por *Heart Foundation South Australia*, el Dr. Rodney Tolley elaboró en el año 2011 el documento *“Good for Busine\$\$-The Benefits of Making Streets More Walking and Cycling Friendly”*, traducido al español como “Bueno para los negocios: los beneficios económicos de hacer las calles más amigables para peatones y ciclistas”. Este documento se presentó en versión al español gracias al convenio de colaboración con la Asociación Civil sin fines de lucro llamada Bicitckas A.C., la cual desde 1988 promueve el uso de la bicicleta como un medio de transporte sustentable, seguro y saludable para la Ciudad de México y al mismo tiempo, se ocupa de apoyar “el transporte sustentable y construir una ciudad más humana”.

El resumen ejecutivo de esta investigación llamada BUENO PARA LOS NEGOCIOS, se considera un parteaguas para el debate serio entre empresarios, comerciantes y profesionales del ámbito urbano y de la construcción, en el cual se demuestran los beneficios financieros y consecuencias positivas de planear, diseñar y construir calles más amables para

Habría que considerar para Mérida la urgencia de rescatar el trabajo del Dr. Tolley, para iniciar un debate proactivo entre empresarios, comerciantes y tomadores de decisiones sobre el espacio público y la movilidad urbana. Debido a que las calles más exitosas y atractivas del mundo, no lo son precisamente por ser contenedoras de congestionamientos viales, generadoras de ruido, altas temperaturas y de contaminación. Tampoco lo son aquellas donde la gente tiene que correr entre autos y camellones maltrechos para alcanzar a duras penas al transporte público. Sí para el ámbito empresarial la rapidez, rentabilidad y flexibilidad en los desplazamientos aumentan la eficiencia de la productividad de los trabajadores, por consiguiente, en términos de movilidad urbana ¿que sería bueno para los negocios y para la calidad de vida de las personas?

con los peatones y los ciclistas, lo que también se conoce como “calles completas”.

Los resultados de la investigación arrojan que el caminar o ir en bicicleta a los comercios



En algunas zonas del centro de la ciudad se observan extranjeros que ya se han acercado y realizan sus actividades en bicicleta, precisamente por contar con servicios de proximidad y de escala barrial. Estas son las bondades que ofrece nuestro centro histórico y sí lo que se pretende es reactivarlo, se requiere fomentar el desarrollo de usos mixtos junto con el habitacional para mantener actividad permanente y prolongada en sus calles, y para ello, el tema de la movilidad restringida en velocidad y capacidad es determinante para activar la vida barrial.

locales, conocidos también como de proximidad, repercute favorablemente en los negocios y en la economía local. De igual manera, este es el punto de partida de los diseñadores urbanos para garantizar el éxito de las estrategias de revitalización urbana. Y no hay que olvidar que en el discurso político se manifiestan intenciones a favor de una vida más saludable exhortando a la población a hacer ejercicio y usar la bicicleta, pero todo esto

se queda en el tintero, si la ciudad no ofrece las comodidades y seguridades para que la gente lo pueda hacer libremente, en cualquier calle y cualquier día de la semana.

Otro aspecto relevante es cómo aumentan las plusvalías del área, las cuales están relacionadas con las mejoras en la imagen urbana, rentas más altas y la generación de nuevos negocios que resultan atractivos para la gente que va caminando por la calle. Presenta también un balance sobre que, el espacio destinado a estacionamiento para bicicletas puede producir mayores ganancias para los comercios, que el mismo espacio destinado para los automóviles. Y como consecuencia que: *“La vitalidad del comercio estaría mejor servida por restricciones al tráfico, mejoras al transporte público y una serie de medidas para mejorar el entorno para peatones y ciclistas”*. De esta manera, invertir en el espacio público se manifiesta directamente en la propiedad privada, ya que de acuerdo al informe: *“existe evidencia suficiente que demuestra que mejorar el entorno para el peatón y el ciclista incrementa significativamente el valor de la propiedad privada”*.

Por consiguiente, las calles más exitosas y atractivas del mundo, no lo son precisamente por ser contenedoras de congestionamientos viales, generadoras de ruido, altas temperaturas y de contaminación. Tampoco lo

son aquellas donde la gente tiene que correr entre autos y camellones maltrechos para alcanzar a duras penas al transporte público. Entonces ¿qué hace a una calle atractiva en sí misma y para los usos de suelo que alberga?. Pensemos en las emociones que nos genera desplazarnos en la calle en situación de vulnerabilidad, es decir caminando y en bicicleta. Necesitamos espacios amplios, seguros, limpios, iluminados, con mobiliarios urbano, arboles, bancas, límites entre velocidades y otros tipos de movilidad. Esa decir, estamos hablando de la relación entre el diseño y la velocidad. ¿Qué pasaría si en los pasillos de las plazas comerciales se permitiera el paso de los vehículos para que los usuarios tuvieran la eterna comodidad de estacionarse en la puerta del negocio a donde quieren ir?. Sin embargo, en los pasillos de las plazas existen diferentes tipos de movilidad, restringidas en velocidad y en cantidad, como lo son el trenecito para los niños y el *Segway*, el vehículo que se desplaza sobre dos ruedas que utilizan los vigilantes y/o trabajadores del centro comercial.

Tanto el *Segway*, como los carritos eléctricos que utilizan las empresas fresqueras para distribuir sus mercancías en el centro de la ciudad, son ejemplos que para el ámbito empresarial implican rapidez, rentabilidad y flexibilidad en los desplazamientos en condiciones de restricción, y que, a su vez aumentan la eficiencia de la productividad de los trabajadores.

Por lo tanto, habría que considerar para Mérida la urgencia de rescatar el trabajo del Dr. Tolley, para iniciar un debate proactivo entre empresarios, comerciantes y tomadores

de decisiones sobre el espacio público y la movilidad urbana, para que esa misma lógica exitosa que impera en el espacio privado de las plazas comerciales, y que permite la convivencia entre peatones y diferentes tipos de movilidad restringida en velocidad y cantidad, se pueda trasladar en su justa dimensión, al espacio público. Es decir, hay zonas de la ciudad que, por su misma estructura urbana y capacidad física, requieren de acciones que restrinjan los tipos de movilidad en términos de velocidad y de tamaño, y que en cambio se implementen estrategias que integren otros medios de transporte, con tecnologías alternativas y que se desplacen a una velocidad moderada que permita su convivencia segura con los peatones. Y a su vez, en otras zonas como en la periferia, se requiere de la implementación de un sistema inteligente masivo de transporte que también se integre a la movilidad amable y segura, que tengan estaciones intermodales definidas para los ascensos y descensos, articuladas con estacionamientos para bicicletas y que no ocupen la misma área que utilizan los vehículos privados.

Es decir, si para el ámbito empresarial la rapidez, rentabilidad y flexibilidad en los desplazamientos aumentan la eficiencia de la productividad de los trabajadores, por consiguiente, en términos de movilidad urbana ¿que sería bueno para los negocios y para la calidad de vida de las personas?. Tanto el discurso político como la agenda pública deberían de precisar que el espacio público destinado para la movilidad urbana, no es sinónimo de desorden y que urgen estrategias que ordenen los desplazamientos en términos de velocidad y capacidades.

El concepto de calles amables está directamente relacionado con condiciones urbanas y de movilidad de ciudades de clase mundial. ¿Cómo la gente disfruta la ciudad y cómo se desplaza?



¿Cuáles son las calles amables y exitosas de Mérida?

La urgencia de metas en términos de movilidad urbana

No es cuestión de escala o de recursos. Es cuestión de decisión política con metas precisas a alcanzar. Así como de tener conciencia de que la movilidad urbana es fundamental para posicionarse como una ciudad de clase mundial. Habría que cuestionarnos ¿qué tipo de calles queremos?, ¿cómo podemos posicionarnos como una ciudad de clase mundial que ofrece calles amables?. Así como también ¿cuáles son las calles que procuran las mejores condiciones para los negocios? Todas estas interrogantes están relacionadas con: cómo la gente disfruta la ciudad y cómo se desplaza. Debido a que el diseño de la calle nos dice mucho de lo que se espera de ella.

El concepto de calles amables está orientado a mejorar las condiciones urbanas para la movilidad de ciclistas y peatones. En este sentido tenemos que la inversión en infraestructuras con la clara intención de mejorar la calidad de vida los habitantes de una ciudad, es la base para la fomentar la movilidad inteligente, amable y sostenible. Uno de los ejemplos más importantes que se pueden explorar, es el caso de Times Square. En palabras de Janette Sadik-Kahn, encargada del Departamento de Transporte de la ciudad de Nueva York, *“las calles son uno de los recursos más valiosos que la ciudad tiene”*. Y por eso desde su posición, trabajó no sólo poniendo señales de tránsito, sino diseñando calles y demostrando que se pueden rehacer y reinventar a partir de ver la

calle de una forma diferente, con un enfoque mucho más amplio y que no esté limitado por la forma tradicional en la que se ha usado la calle por más de medio siglo.

De esta manera, Michael Bloomberg junto con Janette Sadik-Kahn lograron armar el rompecabezas para transformar y reinventar a Times Square, a pesar de varios intentos fallidos en las últimas dos décadas, para dejar de ser una de las zonas más caóticas de Nueva York y convertir 10 mil metros cuadrados a lo largo de la Avenida Broadway entre la calle 42 y 47, en un

nuevo espacio peatonal que hoy en día es calificado como uno de diez mejores puntos de venta del mundo entero.

Para lograr esto, el Alcalde junto con su encarga del Departamento de Transporte, trabajaron en tres aspectos precisos y con mucha claridad. Primero que nada, en diseñar un plan de acción con metas y puntos de referencia. Si querían cambiar una de las zonas más problemáticas de la isla, debían de saber qué hacer y porqué. En segundo lugar, trabajaron con datos y cifras, debido a que era determinante medir los resultados. Y por lo tanto, se propusieron para el 2012 duplicar el número de usuarios de bicicletas, mientras que para el 2030 reducir en un 50% los accidentes viales, así como implementar un sistema de líneas de autobuses rápidos, el cual se integraría a los otros tipos de movilidad. Y en tercer lugar, incorporaron el concepto de temporalidad a las estrategias de diseño e intervención en el espacio público, a través de la implementación de un plan piloto de 6 meses para la utilización de materiales temporales, y de esta forma poder ir evaluando las propuestas y diseños poco a poco en términos de movilidad, así como éxito social y económico.

Como consecuencia se logró demostrar que las calles pueden rehacerse de forma rápida y a bajo costo, siempre y cuando haya claridad de qué es lo que se quiere lograr. En este sentido, para el caso de Nueva York se le dio prioridad en la agenda urbana a maximizar la eficiencia de la movilidad, dándole más espacio al transporte público, a los ciclistas y a las personas, para que todos, primero que nada, disfruten la ciudad.

Por su parte, la ciudad de Bilbao cuenta con un plano de calles amables, el cual forma parte de un proyecto de movilidad dedicada a la bicicleta, en donde se señalan recorridos tranquilos, las ciclopistas y las calles completas. Con esta estrategia de comunicación, lo que se busca es que la población se vaya integrando a una red de movilidad segura y que a su vez vaya de la mano con usos de suelo de proximidad y de escala barrial. Mientras que en el puerto de Mazatlán en Sinaloa, desde el año 2014 se anunció un proyecto para adecuar las calles del primer cuadro del Centro histórico y



La periferia norte de Mérida se caracteriza por importantes desarrollos inmobiliarios, como es el caso del Hospital Faro del Mayab que se construye frente a las torres Onze y Sentinello. Estos tipos de equipamiento de gran impacto deberían de forma parte de una visión integral de movilidad, y que a través de un plano se pudieran identificar a los diferentes tipos de transporte público, sus interconexiones y la señalización del sistema de calles amables.

del malecón, con el objetivo de volverlas amables para los peatones, usuarios, habitantes y turistas, reduciendo el tráfico vehicular y reordenando las áreas de estacionamiento y las características de las vialidades.

Con estos ejemplos podemos ver que no es cuestión de escala o de recursos. Es cuestión de decisión política con metas precisas a alcanzar. Así como de tener conciencia de que la movilidad urbana es fundamental para posicionarse como una ciudad de clase mundial. Desde Nueva York, pasando por Bilbao, Mazatlán y llegando hasta Mérida, habría que cuestionarnos ¿qué tipo de calles queremos?, ¿cómo podemos posicionarnos como una ciudad de clase mundial que ofrece calles amables?. Así como también ¿cuáles son las calles que procuran las mejores condiciones para los negocios?. Todas estas interrogantes están relacionadas con: cómo la gente disfruta la ciudad y cómo se desplaza. Debido a que el diseño de la calle nos dice mucho de lo que se espera de ella.

Por consiguiente, urge integrar en la agenda pública metas precisas sobre cómo fomentar calles amables y exitosas, de forma rápida, a bajo costo, que impacten favorablemente a los negocios y que permitan la convivencia segura entre los peatones y otras formas de movilidad. Para que esta información se pudiera integrar en un plano en donde se señalen los mejores recorridos, por ser los más placenteros, concurridos y seguros, para que cualquiera los pueda experimentar y como consecuencia, que Mérida fuera reconocida por su sistema de calles amables.



Dedicarle toda la inversión en obras viales para los automotores, desaprovechar la infraestructura ferroviaria para alternativas de transporte público masivo intra y periurbano, así como no invertir en calles amables y completas, es un gran desatino. Se requiere tener metas precisas con resultados evaluables. ¿Qué se quiere cambiar o mejorar con cada peso que se invierte en la vía pública y cómo se van a medir los resultados?



Las grandes inversiones que se realizan en la vía pública como es el caso de la Avenida Andrés García Lavín, deberían estar incorporada en un plan integral de movilidad y de diseño de calles amables. Sería interesante medir el éxito de los negocios a lo largo de esta vialidad, en función con el diseño de la calle y el tipo de movilidad que prevalece. Mérida tiene el reto de demostrar que las calles pueden rehacerse de forma rápida y a bajo costo, siempre y cuando haya claridad de qué es lo que se quiere lograr.



En el Fraccionamiento Los Héroes ubicado en la periferia oriente de Mérida, desarrollado en los últimos 6 años y en varias etapas, podemos encontrar hileras de casas en cuya parte posterior hay sólo baldíos. Se pueden observar luminarias que sólo dan servicio a este tipo de calles truncadas, así como banquetas que si bien marcan las rampas para discapacitados, no hay una visión integral de la movilidad.



En los Héroes se inauguró en el año 2014 un complejo deportivo con cuatro canchas de tenis, andador de trote, gradas y baños para hombres y mujeres, con el objetivo de tener una escuela municipal de tenis. El mantenimiento de las infraestructuras públicas y de los servicios deportivos es una responsabilidad de municipio al momento de la municipalización. ¿Cuál es el riesgo de no contemplar estos gastos permanentes y peor aún, de no tener esquemas innovadores de financiamiento urbano para enfrentar estos y muchos otros requerimientos de la población que vive en la periferia?



Las áreas y los juegos infantiles del Fraccionamiento Los Héroes son espacios vitales para el desarrollo comunitario, sin embargo en algunos casos ya se encuentran grafiteados, asimismo sería interesante conocer la percepción de sus usuarios con respecto a la ubicación de estas áreas, las cuales se encuentran a lo largo de la vialidad de acceso, perdiéndose de esta forma el sentido de la centralidad y de la vida barrial.

Las trampas de la municipalización en Mérida

Errores de origen para el financiamiento urbano y la calidad de vida barrial

— Primera Parte —

El acto de la municipalización consiste en el proceso por medio del cual el Fraccionador hace entrega del desarrollo habitacional público al municipio, y éste a su vez lo recepciona siempre y cuando se haya: *“entregado el 70% del dominio de los “PREDIOS” o “INMUEBLES” del área a municipalizar”*, comprobado que las vialidades, señalética, nomenclatura, mobiliario urbano y áreas verdes se encuentren en buen estado, y que tanto la Comisión Federal de Electricidad (CFE) como la Junta de Agua Potable de Yucatán (JAPAY), hayan acreditado la recepción de sus infraestructuras correspondientes.

En este sentido y de acuerdo al Reglamento de la Ley de Desarrollos Inmobiliarios del Estado de Yucatán (RLDIEY) y al Reglamento de Construcciones del Municipio de Mérida, la municipalización de los fraccionamientos públicos habitacionales, es un acto de responsabilidades compartidas únicamente entre CFE, JAPAY y el Ayuntamiento de Mérida. Sin embargo hay varias cuestiones que dependen de otros sectores y que no forman parte desde el proceso mismo de la autorización

Uno de los retos prioritarios para Mérida es determinar la carga financiera y administrativa que representa darle mantenimiento a las vialidades, luminarias y áreas verdes de los poco más de 500 fraccionamientos municipalizados, más las decenas que aún no lo están. Todos estos pormenores que al final se convierten en las trampas de la municipalización, deberían formar parte de un profundo estudio jurídico, sustentado desde la perspectiva social y con altos alcances de competitividad urbana, para tener una estrategia financiera, jurídica y social vinculada a la autorización de estos desarrollos inmobiliarios, la cual debería sustentarse en una proyección financiera para que el municipio pueda enfrentar los requerimientos de los habitantes en el corto, mediano y largo plazo. Para ello es preponderante la formulación del tan necesitado y esperado Reglamento de Desarrollos Inmobiliarios del Municipio de Mérida.

de un fraccionamiento hasta su municipalización. Para lo cual nos centraremos en tres cuestiones: la cobertura y financiamiento del

equipamiento y del transporte público y la calidad de vida barrial.

En una primera parte abordaremos el tema de la cobertura y el financiamiento del equipamiento, para lo cual tenemos que mínimo el 10 % del área bruta del fraccionamiento debe ser donada para destinarse a equipamiento (7%) y área verde (3%). De acuerdo a la jerarquía urbana del fraccionamiento, se determina la cobertura completa de todos los sistemas de equipamiento urbano. Sin embargo hay fraccionamientos que se van realizando por etapas, y por consiguiente las autorizaciones van saliendo por cada una de ellas, las cuales en su conjunto alcanzan las jerarquías de Ciudad o de Distrito, superando el rango de servicio de los 15 mil y 4 mil habitantes respectivamente.

Para el alcance de Ciudad y a partir de 15 mil habitantes, se esperaría que de acuerdo al Artículo 36 del Reglamento de la Ley de Desarrollos Inmobiliarios (RLDIEY), contarán con una cobertura completa de los diferentes sistemas de equipamiento urbano, como lo son planteles educativos (preescolar, primaria, media básica y media superior); edificios para la administración pública federal, estatal y municipal; servicios médicos (clínicas y hospitales); servicios urbanos (policía, bomberos, mercado, rastro, sistema de tratamiento de residuos sólidos, cementerio y reclusorio); así como instituciones bancarias.

Mientras que para el rango de Distrito con una población a partir de 4 mil habitantes y de acuerdo al Artículo 37 del RLDIEY, establece que los fraccionamiento deberán de contar con *“centro de salud, preparatoria, secundaria, primarias, jardín de niños, áreas deportivas,*

parques, mercado, servicios de policía, bomberos. Por la concentración de habitantes que se estima residirá en estos desarrollos inmobiliarios, se requiere que existan superficies para servicios, comercio e industria pequeña o de mediana escala”.

Las otras escalas previstas para el desarrollo de fraccionamientos son: a nivel colonia (2 a 4 mil habitantes), barrio (241 a 2 mil habitantes) y vecindario (40 a 240 habitantes). Sin embargo estos rangos no se manifiestan con tanto auge en la periferia de Mérida, en comparación como los de grandes extensiones y varias etapas, los cuales por su alejamiento en las afueras, los bajos costos del suelo y la magnitud del desarrollo, justifican los gastos de urbanización.

Sin embargo la autorización, construcción y municipalización de un fraccionamiento, son procesos que no están vinculados ni jurídica ni financieramente, a la cobertura y funcionamiento de los equipamientos públicos. Por consiguiente, tenemos fallas de origen, ya que la construcción y comercialización de tales desarrollos llevan una agitada dinámica que no va de la mano de las capacidades económicas, administrativas y de recursos humanos de cada uno de los tres niveles de gobierno. De tal suerte que podemos tener fraccionamientos en la periferia municipalizados con un 70% o más de ocupación, que nunca llegaron a tener la tan necesitada primaria, la clínica y mucho menos un mercado. Y como consecuencia y a falta de la oportuna respuesta del Estado, los servicios privados no se hacen esperar, apareciendo escuelas de cualquier nivel educativo incorporadas a la SEP, servicios médicos que se ofrecen desde las farmacias,

y las llamadas tiendas de conveniencia en esquinas estratégicas. De igual manera, el municipio se enfrenta a otra problemática, los terrenos que fueron donados en estas zonas de la periferia y que aún no han sido ocupados por el equipamiento correspondiente, requieren de mantenimiento, al igual que las áreas verdes. Todos esto representan gastos mayores y adicionales para la administración municipal.

Por consiguiente, uno de los retos prioritarios para Mérida es determinar la carga financiera y administrativa que representa darle mantenimiento a las vialidades, luminarias y áreas verdes de los poco más de 500 fraccionamientos municipalizados, más las decenas que aún no lo están. Además, habría que considerar qué representa para la JAPAY darle mantenimiento a las plantas de tratamiento de aguas residuales que se están generando en la periferia, así como el gran trabajo de gestión en los tres niveles de gobierno para poder dotar de equipamientos a toda esa población que ya está viviendo ahí con la promesa de una mejor vida que la que se le podría ofrecer al interior de Mérida, pero que en la realidad continúan haciendo uso de las primarias, secundarias, clínicas, bibliotecas y mercados del centro, porque en la realidad, la periferia es un gran estacionamiento de casas, sin vida barrial y sin un plan integral de financiamiento urbano que le garantice a toda esa población, que tanto el municipio, como el Estado y el Gobierno Federal tendrán la capacidad de dotarles de los equipamientos planeados y de las infraestructuras requeridas para el corto, mediano y largo plazo.

De igual manera habría que hacer un balance desde la perspectiva jurídica y social, sobre la localización adecuada de las áreas de donación para equipamientos y áreas verdes, a fin de evitar que sean zonas residuales determinadas por el fraccionador, así como evaluar si el porcentaje del 10% para el área de destino es suficiente para dotar de los equipamientos e infraestructuras necesarias o solamente es un cálculo financiero para no mermar en las ganancias del inversionista. Por consiguiente, todos estos pormenores que al final se convierten en las trampas de la municipalización, deberían formar parte de un profundo estudio jurídico, desde la perspectiva social y con altos alcances de competitividad urbana, para tener una estrategia financiera, jurídica y social vinculada a la autorización de estos desarrollos inmobiliarios, la cual debería sustentarse en una proyección financiera para que el municipio pueda enfrentar los requerimientos de los habitantes en el corto, mediano y largo plazo. Para ello se requiere la formulación del tan necesitado y esperado *Reglamento de Desarrollos Inmobiliarios del Municipio de Mérida*.



En la periferia oriente de la ciudad de Mérida se localiza el Fraccionamiento Los Héroes, cuyo acceso se logra a través de periférico.



Entre la construcción de grandes puentes para la movilidad motorizada, queda pendiente el tema del financiamiento para las infraestructuras de un sistema de transporte público masivo, inteligente, sostenible y con empatía social.

Las trampas de la municipalización en Mérida

Errores de origen para el financiamiento urbano y la calidad de vida barrial

— Segunda Parte (2/3) —

El acto de la municipalización consiste en el proceso por medio del cual el Fraccionador hace entrega del desarrollo habitacional público al municipio, y éste lo recepciona siempre y cuando se haya: “entregado el 70% del dominio de los “PREDIOS” o “INMUEBLES” del área a municipalizar”, comprobado que las vialidades, señalética, nomenclatura, mobiliario urbano y áreas verdes se encuentren en buen estado, y que tanto la Comisión Federal de Electricidad (CFE) como la Junta de Agua Potable de Yucatán (JAPAY), hayan acreditado la recepción de sus infraestructuras correspondientes. Sin embargo hay tres cuestiones

fundamentales que no se consideran a lo largo del proceso, desde la conceptualización, autorización, construcción y municipalización, las cuales son: la cobertura y financiamiento del equipamiento y del transporte público y la calidad de vida barrial. Para esta segunda parte nos centraremos en el tema de la cobertura y financiamiento del transporte público.

Los instrumentos normativos con los cuales se autoriza, construye y municipaliza un desarrollo habitacional, no consideran a la movilidad de las personas en una visión integral. Tanto en el glosario de la *Ley de Desarrollos Inmobiliarios del Estado de Yucatán*,

Hay dos cuestiones que merecen puntualizarse: en primer lugar la responsabilidad que tiene el Estado de dotar del servicio público del transporte que responda eficientemente a las necesidades de la población y en segundo, la falta de precisión en la normativa sobre el alejamiento máximo que puede tener un desarrollo habitacional con respecto a la traza urbana consolidada de Mérida para ser autorizado en la periferia. Por consiguiente, se requiere de un Reglamento de Desarrollos Inmobiliarios para el Municipio de Mérida que dé respuesta a lo siguiente: ¿Cómo la movilidad urbana se integra al proceso de diseño, autorización, construcción y municipalización de un desarrollo habitacional, para que sea “habitabile”? y sobre todo, ¿cómo se van a financiar las grandes infraestructuras urbanas para la movilidad de toda esta población que “habita” en la periferia, reconocida como “ciudad dormitorio”?

como de su Reglamento (Artículo 2), no se hace mención al transporte público. Asimismo en el CAPÍTULO ÚNICO De las Características Particulares del TÍTULO TERCERO DE LA JERARQUÍA Y RANGO DE SERVICIO del Reglamento de la mencionada Ley, tampoco se relaciona la escala del desarrollo habitacional con la movilidad urbana. Es decir, no se precisan cuáles serán las estrategias para desplazar de forma segura y eficiente a los 4 mil habitantes de un fraccionamiento de rango de

Distrito o a los hasta 15 mil habitantes de un fraccionamiento de escala de Ciudad. Para este aspecto en particular hay dos cuestiones que merecen puntualizarse: en primer lugar la responsabilidad que tiene el Estado de dotar del servicio público del transporte que responda eficientemente a las necesidades de la población y en segundo, la falta de precisión en la normativa sobre el alejamiento máximo que puede tener un desarrollo habitacional con respecto a la traza urbana consolidada de Mérida, para ser autorizado en la periferia.

Para ello, en el Artículo 44 del mencionado Reglamento, se enlistan los documentos que el fraccionador debe de entregar para que sea autorizado el desarrollo habitacional y se señala lo siguiente: “XIV. Factibilidad de Transporte emitida por la autoridad competente” y “XIX. Plano de interconexión vial con la traza urbana”. En este sentido tenemos que el único documento relacionado con la responsabilidad de dotar de transporte público a toda esa población que se le ofrece vivir en la periferia, es meramente una factibilidad. Es decir, la autoridad competente sólo responde que “Es factible dar el servicio”, lo que se entiende como alargar alguna de las rutas existentes, sin que se planee y se precise qué tipo de servicio de ofrecerá y cómo impactará en la movilidad urbana de la toda la ciudad.

Con respecto a la distancia entre el fraccionamiento y la traza urbana consolidada, sólo se entrega un plano de interconexión vial, sin importar que tan lejos estarán las viviendas, cuánto tendrán que caminar o tendrá que desplazarse el transporte público, dando por resultado vialidades inhóspitas de poco más de 2 kilómetros para apenas llegar a la caseta de ventas o al



El tema de la movilidad no debe limitarse a sólo una factibilidad de transporte público, sino que debería de contemplar un plan integral de movilidad, con tecnologías alternativas que abaraten los largos desplazamientos, ofrezcan un servicio eficiente y que además, sean ecológicos.

elemento urbano que distingue al fraccionamiento. Estas distancias impactan en la calidad de vida de los habitantes, en los costos de desplazamiento y en los de mantenimiento en momento de la municipalización, ya que tienen que contar con iluminación, banquetas, señalética, nomenclatura, paraderos, mobiliario urbano e hidrantes, y también deberían de formar parte de un plan integral de tierra vacante para el financiamiento urbano, debido a que son grandes extensiones de suelo urbanizable en engorda y que una vez que la gente ya está viviendo al fondo del fraccionamiento, empiezan a desarrollarse los usos de suelo más cotizados que elevan la plusvalía del complejo habitacional, sin que esto se refleje en mejores condiciones de vida de sus habitantes.

Hasta el proceso de urbanización se considera el diseño de la vialidad, guarniciones, banquetas, calles con rampas para personas con discapacidad y de acuerdo al Artículo 122. *“Se deberá contemplar un carril de ciclo vía continuo y sin obstáculos, con las medidas establecidas en este Reglamento y el anexo técnico de urbanización, en la zona entre la banqueta y la franja de Área verde en todas las avenidas de los Desarrollos Inmobiliarios”*. Este carril de ciclo vía deberá tener 2.50 metros y 2 metros para la circulación peatonal sin interferencias formando parte de las Avenidas, cuya la distancia máxima entre éstas no podrá exceder de 1 kilómetro. Sin embargo las rampas para discapacitados, la ciclo vía y la distancia máxima entre Avenidas, no están vinculadas entre sí y aunque se puede defender que esta trama urbana a cada kilómetro corresponde a la lógica de las rutas de transporte pública y a la

distancia optima que puede caminar alguien, tampoco está integrada a un plan visionario de movilidad urbana sostenible.

Como consecuencia, tenemos una periferia llamada “ciudad dormitorio”, debido a que la gente sólo llega a dormir porque todas sus actividades las realizan en el interior de la ciudad, y por lo tanto se fomenta una estructura urbana desarticulada, desconectada y dispersa que depende de una “factibilidad de transporte”, y que una vez habitada o entregado el 70% del dominio de los predios del área a municipalizar, es posible iniciar el acto de la municipalización. Por consiguiente, el municipio se hace cargo de las necesidades de una población que no fueron previstas desde el origen mismo del desarrollo habitacional.

En este sentido, urge la revisión jurídica de los instrumentos normativos competentes con una visión integral que garantice que el inciso XVII del Artículo 2 del Reglamento de la mencionada Ley que versa lo siguiente: *“Habitabilidad: las condiciones necesarias que debe tener un espacio urbano para garantizar el desarrollo humano de sus habitantes”*, deje de formar parte de un glosario y se manifieste en lo urbano y en la vida diaria de sus usuarios. En otras palabras, se requiere de un Reglamento de Desarrollos Inmobiliarios para el Municipio de Mérida que dé respuesta a cómo la movilidad urbana se integra al proceso de diseño, autorización, construcción y municipalización de un desarrollo habitacional para que sea “habitabile”. Y sobre todo, ¿cómo se van a financiar las grandes infraestructuras urbanas para la movilidad de toda esta población que “habita” en la periferia, reconocida como “ciudad dormitorio”?



Los desarrollos habitacionales de la periferia como es el caso de Los Héroes, organizan a los usos del suelo de acuerdo a la lotificación y de esta manera podemos encontrar largas filas de viviendas estacionadas frente a áreas residuales que no terminan de consolidarse como espacios verdes útiles.



La periferia habitacional se caracteriza por grandes extensiones urbanizadas que carecen de centralidad y por tanto, no existe la vida barrial. ¿Cuál es el riesgo social de continuar fomentando este modelo de expansión urbana que genera calles vacías?



El tema de la municipalización debería contemplar cómo el municipio se hace cargo de las actividades básicas que los habitantes requieren de sus zonas habitacionales. El vínculo entre el espacio público, los equipamientos y las personas de la tercera edad, es un aspecto prioritario que debería formar parte de la motivación y fundamentación para el Reglamento de Desarrollo Inmobiliarios del Municipio de Mérida.

Las trampas de la municipalización en Mérida

Errores de origen para el financiamiento urbano y la calidad de vida barrial

— Tercera Parte (3/3) —

El acto de la municipalización consiste en el proceso por medio del cual el Fraccionador hace entrega del desarrollo habitacional público al municipio, y éste lo recibe siempre y cuando se haya: “entregado el 70% del dominio de los “PREDIOS” o “INMUEBLES” del área a municipalizar”, comprobado que las vialidades, señalética, nomenclatura, mobiliario urbano y áreas verdes se encuentren en buen estado, y que tanto la Comisión Federal de Electricidad (CFE) como la Junta de Agua Potable de Yucatán (JAPAY), hayan acreditado la recepción de sus infraestructuras correspondientes. Sin embargo hay tres cuestiones fundamentales que no se consideran a lo largo del proceso, desde la conceptualización, autorización, construcción y municipalización, las cuales son: la cobertura y financiamiento del equipamiento y del transporte público y la calidad de vida barrial. Para esta tercera parte nos centraremos en el tema de la vida barrial.

Una de las virtudes de nuestro Centro Histórico radica en su estructura urbana barrial, es decir tenemos un sistema de barrios (Santa Ana, Santa Lucía, La Mejorada, Santiago,

Se manifiesta la urgencia de tener un Reglamento de Desarrollos Inmobiliarios para el Municipio de Mérida, cuya motivación se centre en replantear el actual modelo expansivo y anónimo de ciudad dormitorio de la periferia, a través de la interpretación conceptual de nuestro sistema de barrios, de su escala, proximidad, diversidad y sobre todo, desde el valor de la centralidad del espacio público y de los equipamientos y servicios. Y que a su vez, dicho reglamento se fundamente en el derecho a la ciudad que todo habitante tiene y se alimente de información estadística y socioeconómica para que cada uno de los sectores planee y ejerza en tiempo y forma, sus recursos en donde se necesite. De igual manera, se requiere de una estrategia inmediata para financiar los equipamientos y las infraestructuras para la movilidad urbana eficiente que se les debe a los habitantes de los fraccionamientos municipalizados, así como todos los que se requerirán en el futuro inmediato.



San Juan, San Cristóbal), los cuales desde su origen están organizados bajo dos principios básicos y altamente exitosos tanto en el funcionamiento urbano como en la calidad de vida de sus habitantes: el primero es la presencia física, simbólica y funcional de la centralidad y el segundo es su escala y proximidad.

Con respecto al tema de la centralidad, tenemos que a nadie, tanto a los locales como a los extranjeros les queda duda sobre cuál es el centro de Mérida, o cuál es el centro de cada uno de sus barrios. La organización de los usos del suelo más importantes para la comunidad, está determinada por un gran espacio central: la plaza. Y en sus alrededores se fueron asentando los usos públicos, como la iglesia, el mercado, la escuela y más adelante, hasta el cine. De esta manera se conforma un gran espacio comunitario en donde lo simbólico y lo social funcionan a lo largo del día y permiten que la gente se conozca, conviva y realice una diversidad de actividades en un mismo lugar de carácter público.

Por su parte, el tema de la escala y de la proximidad es vital para mantener activa una zona habitacional. Las dimensiones de las

Los desplazamientos de los grupos más vulnerables de la sociedad, la gente de tercera edad y las mujeres con los niños, son tema fundamental para analizar la dotación de equipamientos a escala barrial, así como los procesos de diseño, autorización, construcción y municipalización de los fraccionamientos. El concepto de la habitabilidad no puede circunscribirse a lo que dice el glosario del Reglamento de la Ley de Desarrollos Inmobiliarios del Estado de Yucatán, debería ser por tanto la motivación fundamental para elaborar el Reglamento correspondiente para Mérida y que este a su vez, la garantice en la práctica y vida cotidiana.

manzanas históricas son de 100 x 100 mts, armando una estructura en forma de damero, perfectamente eficiente para la movilidad y la dotación de infraestructura. Los barrios están conformados por un espacio central, con una distancia máxima de 5 cuadras entre ellos. Es decir, se tiene un sistema de espacios públicos centrales, que son los que determinan la localización estratégica de los equipamientos y servicios, que marcan pausas y ritmos entre plazas arboladas y lugares para el descanso y para disfrutar del ambiente histórico, y precisamente por su escala y proximidad de los servicios, la gente puede caminar entre barrio y barrio.

Un ejemplo interesante para analizar con respecto a la dotación de equipamientos en el sector educativo, es el caso de París. Desde 1963 fue instaurado un sistema de escolarización en función del domicilio de los alumnos y

que respondía a un planteamiento planificador del territorio, es decir, a través de un “mapa escolar” y social por barrio, se creaban plazas escolares para responder a las necesidades de los alumnos cada zona de la ciudad. Con esto se buscaba evitar largos traslados, costos de desplazamientos innecesarios y favorecer la vida barrial y el contacto con de los niños de la misma zona habitacional.

Sin embargo en la práctica este sistema integral de escuelas zonificadas no funcionó como se esperaba y por consiguiente, Nicolás Sarkozy inició una campaña en el 2007 a favor de la “libre elección de escuela pública”, con el objetivo de suprimir o flexibilizar la “carta escolar”, para permitirles a los padres elegir el centro escolar que mejor les convenga. Esta iniciativa, que en su momento se capitalizó electoralmente, derivó en el diseño de un avanzado software, para que con equidad y transparencia cada candidato y a través de un baremo que considera varios criterios de selección, decida sobre la mejor elección para estudiar. Asimismo, se esperaba que para el 2010 esta estrategia se hubiera implementado en todo el país.

El sector educativo es el pilar de la vida comunitaria que junto con el de salud, recreación y comercio, en cada una de sus escalas, permiten alimentar la condición de habitabilidad de una zona residencial. Ya que sí la vivienda que se oferta en la periferia, además de tener las dimensiones mínimas para una familia, además la alejamos de la ciudad consolidada, debería al menos contar la dotación básica de infraestructura y equipamientos que compense la vida colectiva y la experiencia en el espacio público.

Por lo tanto, el proceso diseño, autorización, construcción y municipalización de un fraccionamiento, debería de ir de la mano con el compromiso de garantizar la calidad de vida de sus habitantes. Así como de establecer desde normas de diseño urbano hasta convenios jurídicos y financieros intersectoriales, para dotar de infraestructuras y equipamientos acordes a las necesidades de la población. Con el fin de evitar grandes y alejadas extensiones de suelo urbanizado, en donde se asientan hileras de casas rodeadas de planchas de asfalto, y que carecen de centralidades funcionales, simbólicas y sociales.

En este sentido, se manifiesta la urgencia de tener un Reglamento de Desarrollos Inmobiliarios para el Municipio de Mérida, cuya motivación se centre en replantear el actual modelo expansivo y anónimo de ciudad dormitorio de la periferia, a través de la interpretación conceptual de nuestro sistema de barrios, de su escala, proximidad, diversidad y sobre todo, desde el valor de la centralidad del espacio público y de los equipamientos y servicios. Y que a su vez dicho reglamento, se fundamente en el derecho a la ciudad que todo habitante tiene y se alimente de información estadística y socioeconómica para que cada uno de los sectores planee y ejerza en tiempo y forma, sus recursos en donde se necesiten. De igual manera, se requiere de una estrategia inmediata para financiar los equipamientos y las infraestructuras para la movilidad urbana eficiente que se les debe a los habitantes de los fraccionamientos municipalizados, así como todos los que se requerirán en el futuro inmediato.



La sensibilidad social con respecto al tema de la movilidad urbana inicia desde cómo la gente accede al servicio público. Las estaciones de ascenso y descenso deben ser diseñadas e integradas a la estructura urbana y no “aparecer” en cualquier banqueta, poniendo en riesgo la integridad de los usuarios.



Los riesgos de una ciudad sin asientos. La movilidad urbana debe contemplar espacios seguros para los usuarios, no cualquier esquina o lugar puede estar destinado para un paradero. Este paradero en especial causa serios conflictos, que converge la salida del estacionamiento de plaza Altabrisa, la integración de la Avenida Correa Rachó con la lateral para acceder a la Plaza, el sitio de taxis y el paradero.

El monstruo de mil cabezas de la movilidad metropolitana de Mérida

El dilema de la rentabilidad social, económica o política

— Primera Parte (1/3) —

Pani anunció el nacimiento del monstruo de las mil cabezas de la movilidad urbana, y ahora nos toca lidiar con todo en lo que se ha convertido. Por consiguiente, la movilidad urbana metropolitana de Mérida en el 2016, no se puede seguir concibiendo y mucho menos resolviendo de la misma manera que como hace 70 años. Se requiere atacar las causas del problema, las cuales están intrínsecas en la forma de planear el territorio, de ejercer los recursos de la obra pública, en la revisión jurídica con la que se autorizan los desarrollos inmobiliarios y sobre todo, en la forma en que se piensa el tema de la movilidad urbana. Por lo tanto, el reto es negociar con un monstruo de mil cabezas con 70 años de experiencia que pone en jaque la rentabilidad social, económica y política de la movilidad urbana metropolitana de Mérida y por consiguiente, la competitividad urbana y la calidad de vida de los meridianos.

El tema de la movilidad urbana ha sido y lo será siempre, el talón de Aquiles para cualquier administración pública. Todos tienen la solución oportuna. Siempre hay asesores orientando la discusión. Los concesionarios no quieren ver sus intereses afectados. Y los

políticos se encuentran entre una gran disyuntiva: ¿cómo darle la mejor opción de movilidad a la gente sin arriesgar su capital y futuro político?, preocupación genuina y comprensible. De manera que toda acción por tratar de mejorar lo existente, en términos de servicio y de iniciativas coyunturales, es bienvenida. Sin embargo, de acuerdo a la magnitud del problema, debería ser el alcance de la solución.

Los grandes políticos que se caracterizan por ser antes que nada, estadistas y estrategas, empiezan por el final. Es decir, ¿Cuál va a ser la gran culminación de esta iniciativa



En zonas conflictivas con altos incidentes de conflictos viales y riesgos para motociclistas, no se puede seguir aumentando la carga vehicular. Se requieren espacios exclusivos para el transporte público.

y/o proyecto?, ¿En cuánto tiempo se logrará y cuánto costará?; ¿Quién y cómo se pagará?; ¿Qué se va lograr y qué tipo de impacto generará?; ¿Cuáles serán los procesos de evaluación, retroalimentación y corrección para lograr el gran objetivo?. En otras palabras, todo esto forma parte de una planeación estratégica que desde mucho antes que se le llamará así, desde los griegos pasando por las reformas Borbónicas,



Desde el centro hasta la periferia, Mérida es el soporte de flujos foráneos. Es necesario integrar sistemas de movilidad masivos y alternativos al que opera en la actualidad, que garanticen traslados eficientes, amables, seguros y bajos en emisiones de carbono.

Napoleónicas y Positivistas, había una ambiciosa imagen de lo que se quería lograr en las ciudades, y gracias a estas iniciativas de largo plazo, hemos heredado inmejorables manifestaciones urbanas que aún están vigentes hasta el día de hoy, tanto en las ciudades más famosas y exitosas del mundo, como en nuestra propia localidad.

Desde hace aproximadamente 70 años, se le encargó al reconocido urbanista Mario Pani la elaboración del primer plano regulador de la ciudad de Mérida. La visión integral y holística de Pani identificó desde aquella época los riesgos que implicaba que el centro la ciudad se siguiera consolidando como un paradero del transporte público para los menos de 200 mil habitantes con los que contaba la ciudad. Para esas mismas fechas, la península de Yucatán se integró al sistema ferroviario nacional. De esta manera, la gran infraestructura del sistema de ferrocarriles que tenía Yucatán desde finales del siglo XIX y que le permitió comunicar y movilizar la producción henequenera de más de mil haciendas, se logró integrar al sistema nacional. Imaginemos entonces, que hace 70 años con una estructura ferroviaria exitosa y con menos de 200 mil habitantes cuyas viviendas se concentraban al interior del anillo de Circuito Colonias, se hubiera prestado atención a la “descabellada” observación y advertencia de Pani y que como consecuencia, se hubieran tomado las medidas pertinentes y a largo plazo, para actuar directamente sobre la causa y evitar permanentes actos aislados sobre los efectos. Por el contrario, a lo largo de 7 décadas nos hemos centrado en seguir alimentando el mismo modelo de movilidad, que desde ese entonces se señaló como retrogrado y altamente riesgoso para la funcionalidad urbana y calidad de vida de los meridianos.

Ahora el reto es metropolitano, con cerca de un millón de habitantes y un aproximado de medio millón de vehículos circulando por vialidades que sólo se alargan. Tenemos una periferia extendida con fraccionamientos alejados de la ciudad consolidada y con un sin número de desarrollos inmobiliarios en propiedad de régimen de condominio, en calidad de “islas amuralladas”. Además, tenemos flujos importantes de gente que viene a trabajar a Mérida desde Motul, Conkal, Dzemul, Ixil, Hunucmá, Progreso y otras localidades. Perdimos la infraestructura ferroviaria como un sistema de movilidad alternativa, tanto al interior del estado como conectora hacia Mérida. Y ahora nos perfilamos como una plataforma logística por nuestra situación geográfica estratégica con respecto al Caribe y al mundo entero, lo cual nos hace sumamente atractivos para inversiones extranjeras.

Pani anunció el nacimiento del monstruo de las mil cabezas de la movilidad urbana, y hoy nos toca lidiar con todo en lo que se ha convertido. Por consiguiente, la movilidad urbana metropolitana de Mérida en el año 2016, no puede seguir siendo concebida y mucho menos resolverse de la misma manera que como hace 70 años. Se requiere atacar las causas del problema, las cuales están intrínsecas en la forma de planear el territorio, de ejercer los recursos de la obra pública, en la revisión jurídica con la que se autorizan los desarrollos inmobiliarios y sobre todo, en la forma en que se piensa el tema de la movilidad urbana.

La movilidad urbana contempla diferentes tipos de transporte masivo que se interconectan en estaciones intermodales, dándole

seguridad y confort al usuario. Bajo esta circunstancia el ciudadano debería de tener el poder para desplazarse por toda la ciudad y la península, como mejor le convenga en tiempo y costo. Tiene que haber reglas claras y precisas, un orden urbano y de funcionamiento. Se requiere de estaciones de ascenso y descenso que se integren a la estructura urbana y de servicios. Los usuarios no tienen que estar corriendo entre autos y camellones maltruchos para ver si caen en gracia del operador de transporte público. Tampoco tienen que amontonarse en equinas peligrosas, sin tener donde sentarse o protegerse del sol o la lluvia. Se requieren carriles exclusivos para el transporte público, no se puede seguir aumentando la carga vehicular en donde se mezclan camiones y combis tanto locales como foráneos, con autos, motos y bicicletas, y todos tienen que estar adivinando las decisiones del operador del transporte público.

Asimismo, la zona metropolitana de Mérida requiere de un ambicioso plan de movilidad que contemple una escala en el servicio del transporte público y un acceso gradual al centro de la ciudad. No es viable que el centro sea un gran paradero local y foráneo. Ya está sobre diagnosticado que el 80% de la gente que llega al centro es para transbordar. Por consiguiente, el reto es negociar con un monstruo de mil cabezas con 70 años de experiencia que pone en jaque la rentabilidad social, económica y política de la movilidad urbana metropolitana de Mérida y por consiguiente, la competitividad urbana y la calidad de vida de los meridianos.

El modelo actual de movilidad que le apuesta sólo al consumo de combustible y que tanto los autos, como los camiones y las combis usen el mismo espacio, pone en riesgo el futuro competitivo de la Zona Metropolitana de Mérida.



El monstruo de mil cabezas de la movilidad metropolitana de Mérida

El dilema de la rentabilidad social, económica o política

— Segunda Parte (2/3) —

En la historia como en la vida misma, hay máximas que deben de tomarse con seriedad. Tal es el caso de la expresada por John Charles Salak: *“Los errores se dividen en dos clases: aquellos en que se pensó y no se hicieron y aquellos que se hicieron y en los que no se pensó”*. Ya hemos sido testigos de los riesgos de apostarle a una sola forma de tecnología, sistemas de producción y de desarrollo económico, y que además dependan de materias primas finitas. Tal es caso de la experiencia del monocultivo del “oro verde”, que después de haber convertido a Yucatán en una de las regiones más prósperas del mundo, no se prestó atención a las tendencias internacionales y a las nuevas tecnologías, que de manera fulminante acabaron con boyante economía yucateca.

Hoy en día estamos experimentando cambios ambientales y energéticos mundiales que no son fortuitos y muchos menos, ocurrieron de un día para otro, y estas tendencias afectan directamente en la movilidad urbana de nuestras ciudades.

En la Novena Cumbre Internacional del pasado 18 de mayo en Leipzig, Alemania y en sustitución de Dinamarca, México se convirtió en el primer país Latinoamericano en presidir la Presidencia del Foro Internacional de Transporte (ITF, por sus siglas en inglés) de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), y que a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), encabezará el Consejo de Ministros y las reuniones del Consejo de Administración

Si el actual sistema tradicional de movilidad que tenemos en Mérida, le apuesta únicamente al consumo del combustible, principal contaminante urbano y que por si fuera poco, ya está más que anunciado su fracaso para la próxima década, ¿Cuál es entonces, la rentabilidad social, ambiental y económica de nuestro modelo de transporte público?. ¿Con qué argumentos desafiamos este futuro advertido? ¿Cuánto va a costar movilizar toda una flotilla de transporte público masivo que depende exclusivamente de una fuente energética obsoleta? ¿Quiénes podrán desplazarse de forma segura y eficiente en los próximos 10 años en la zona Metropolitana de Mérida?.



La movilidad metropolitana requiere visualizarse de forma integral y a la par del desarrollo urbano y las inversiones inmobiliarias, de manera de se establezcan vínculos entre el crecimiento de la ciudad y las formas de financiamiento de las grandes infraestructuras que la población requiere para desplazarse de forma segura y eficiente.



Mérida tiene una deuda pendiente con los grupos vulnerables en materia de movilidad urbana. Calles amables y completas deben de integrarse a una gran política pública con perspectiva de género y que ofrezca resultados tangibles en las experiencias cotidianas de las miles de mujeres que llevan a sus hijos a la escuela y que les impacta en su economía familiar, así como en su integridad física.

a lo largo de un año.

Desde el año 2008 esta cumbre internacional ha reunido a los líderes de todo el mundo para intercambiar experiencias sobre las diversas posiciones que la política pública ha tenido con respecto al transporte. Entre especialistas del área, directivos, organizaciones no gubernamentales internacionales, líderes de opinión, investigadores y los medios de comunicación, se definen posicionamientos globales y se proponen estrategias para la agenda local de cada país. De esta manera, se trabaja con 57 representantes del transporte de los países miembros del ITF, en sesiones *sui generis*, debido a que son abiertas a todos los delegados y medios de comunicación.

El tema principal que se desarrolló en la cumbre del presente año, fue el de *Transporte Verde e Incluyente*, debido a que según los resultados del año 2013, el 23% de las emisiones globales de bióxido de carbono fue originado por la quema de combustible del transporte. Asimismo, se estima que estos datos se incrementarán como consecuencia del

aumento de la demanda de movilidad urbana, por lo que en palabras del titular de la SCT, Gerardo Luis Esparza: “*es importante tomar medidas para solucionar este problema*”. Esta secretaría tendrá por consiguiente organizar la décima cumbre para el 2017 con el tema programado de la *Gobernanza en el Transporte*.

Por lo tanto, tenemos que el transporte tiene la responsabilidad de organizar la vida de las personas y a su vez, es un factor determinante en la contaminación ambiental de nuestras ciudades. ¿Cuánto tiempo pasamos desplazándonos de un lugar a otro a lo largo de un día y cuánto estamos contaminando el medio ambiente de Mérida?. De manera que es importante entender los escenarios nacional e internacional en materia energética. Por un lado tenemos que la Comisión Nacional de Hidrocarburos (CNH) ha manifestado recientemente que las reservas petroleras probadas de México alcanzarán para producir 8.5 años más. Por su parte, los datos de PEMEX del año 2015 destacan que el 52% del combustible que se consume en territorio nacional es de

¿Cómo se van a desplazar los miles de habitantes de la Zona Metropolitana de Mérida en los próximos 10 años, si no se cuenta hoy en día con un sistema eficiente y masivo de transporte basado en tecnologías alternativas y energías renovables?.



importación. A su vez, la firma especializada en inteligencia de mercados y análisis de tendencias del futuro *BigFood*, anunció también desde el 2015 a través de su Jefa del área de Inteligencia e Innovación Jennifer Medina, que “entre el 2025 y 2029 el petróleo quedará desplazado como principal negocio dentro de la industria energética”. Señaló que hay una mayor “prisa” por la extracción del petróleo, debido a que las empresas quieren recuperar su inversión antes de que otro tipo de tecnología las desplace, y esta es la razón de la rotunda caída del precio del barril a nivel internacional. Como consecuencia, Medina destacó que: “El sistema de distribución energética va a cambiar: hablamos de que las celdas solares funcionan como la tecnología de la información. Esta tecnología, que requiere inteligencia artificial, tiene una revolución cada 2.5 años, con lo que se vuelve más eficiente y más barata. Como consecuencia las grandes empresas petroleras han sido las primeras en invertir en tecnologías alternativas y energías renovables.

Por lo tanto, sí el actual sistema tradicional de movilidad que tenemos en Mérida, le apuesta únicamente al consumo del combustible, principal contaminante urbano y que por si fuera poco, ya está más que anunciado su fracaso para la próxima década, ¿Cuál es

entonces, la rentabilidad social, ambiental y económica de nuestro modelo de transporte público?. ¿Con que argumentos desafiamos este futuro advertido? ¿Cuánto va a costar movilizar toda una flotilla de transporte público masivo que dependa exclusivamente de una fuente energética obsoleta? ¿Quiénes podrán desplazarse de forma segura y eficiente en los próximos 10 años en la zona Metropolitana de Mérida?.

Estos son los grandes temas que deberían de abordarse con seriedad en la ZMM y al mismo tiempo, habría que integrarse de forma inmediata a la dinámica del Foro Internacional del Transporte aprovechando la oportunidad de que México encabeza la presidencia, para “aprender” como le hicieron los países europeos para tener tecnologías renovables, como la solar, integradas al sistemas masivos de transporte público y como consecuencia, qué tendríamos que hacer para capitalizar nuestra topografía y condición climática en un sistema metropolitano de transporte masivo sustentado en energías renovables y con alta rentabilidad social y económica, antes de que el futuro nos vuelva a dar una lección de desastrosas consecuencias para la competitividad urbana y la calidad de vida de la Zona Metropolitana de Mérida.



Los errores del actual sistema de movilidad de la zona metropolitana de Mérida, consisten en que todos consumen combustible que contamina, ocupan y usan de forma mezclada el espacio público y no existen estaciones de ascenso y descenso intermodales distribuidas estratégicamente en toda la ciudad.



La accesibilidad y conectividad en la zona periférica de la zona metropolitana de la ciudad de Mérida requiere de propuestas integrales de intervención urbanística para poder incorporar sistemas masivos de transporte sostenible.

El monstruo de mil cabezas de la movilidad metropolitana de Mérida

El dilema de la rentabilidad social, económica o política

— Tercera Parte (3/3) —

México tiene apenas cuatro décadas intentando organizar su territorio a través de la planeación urbana. En 1976 inició este proceso con la *Ley General de Asentamientos Humanos*, como respuesta a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos (Hábitat I) celebrada en Vancouver, Canadá. 20 años después se llevó a cabo la segunda Conferencia Hábitat II en Estambul, Turquía, con el propósito de realizar la retroalimentación de cómo cada uno de los países miembros, habían avanzado en mejorar las condiciones de sus asentamientos humanos. Es precisamente en 1995 cuando entra en vigencia la *Ley de Asentamientos Humanos del Estado de Yucatán*, la cual establece en términos generales las bases sobre los mecanismos, los tiempos y las formas administrativas para orientar la planeación del territorio.

Sin embargo es hasta la publicación del *Documento Base para la Elaboración de los Programas de Desarrollo Urbano* por parte de la SEDATU en 2013, que se señala la necesidad de establecer el vínculo entre movilidad y planeación urbana. Y como consecuencia, en el

El gran dilema de la rentabilidad social y económica de la movilidad urbana, topa con la pared de la cuestión política, ya que ¿Cuál es la rentabilidad política de encabezar ambiciosos planes de movilidad urbana que implicarían revolucionar la forma misma de pensar y hacer ciudad?. ¿Quién se atrevería a demoler el obsoleto andamiaje jurídico urbano para reinventar nuevas estructuras normativas, administrativas y financieras que articulen la movilidad con la planeación urbana?. Definitivamente el capital político con visión “cortoplacista”, no se quiere arriesgar en obras de gran trascendencia y con tantos intereses de por medio. Por tanto, ¿Qué hacer con respecto a la movilidad urbana de la Zona Metropolitana de Mérida?. Simplemente hay que hacer lo correcto, implique lo que implique y cueste lo que cueste.

Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018 se destaca que “La inexistencia de una política de movilidad urbana integral en los tres

La zona metropolitana de Mérida requiere tener un Observatorio para la movilidad amable, segura e inteligente, en donde se monitoreen los principales riesgos viales y se vinculen con los usos de suelo, las grandes inversiones inmobiliarias y las necesidades de la población. Ya que el gran reto es ¿cómo se integraría un metrobus, un BRT o un tren ligero a la caótica y conflictiva estructura urbana metropolitana de Mérida?



niveles de gobierno, se refleja en la desarticulación de acciones realizadas por los gobiernos locales y las políticas locales de desarrollo urbano”.

En este sentido, es relevante señalar que hay un avance significativo a nivel discurso, en comprender que el problema del caos vial de nuestras ciudades no es culpa exclusiva de los autos, sino de la falta de una visión más amplia para entender cómo funciona la ciudad, cómo impactan los usos del suelo, cómo se generan los desplazamientos de las personas y por consiguiente, qué alternativas de movilidad en escalas de servicio, ofrece la ciudad para mejorar las condiciones de vida de sus habitantes y eficientar las actividades urbanas.

Metros, trenes ligeros, autobuses de tránsito rápido (BRT), metrobuses, son algunas de las alternativas para la movilidad urbana sostenible que se comprometen con reducir los serios problemas relacionados con la contaminación ambiental y emisiones de gases, el ruido, los accidentes, los altos costos, largos recorridos, obstaculización del espacio público, consumo energético, altas temperaturas, estrés, salud y calidad de vida. Además, estos tipos de movilidad están diseñados desde una política urbana, ambiental y energética, que va de la mano con estrategias para el financiamiento urbano.

En este sentido, el gran dilema de la rentabilidad social y económica de la movilidad urbana, topa con la pared de la cuestión política, ya que ¿Cuál es la rentabilidad política de encabezar ambiciosos planes de movilidad urbana que implicarían revolucionar la forma misma de pensar y hacer ciudad?. ¿Quién se atrevería a demoler el obsoleto andamiaje jurídico urbano para reinventar nuevas estructuras normativas, administrativas y financieras que articulen la movilidad con la planeación urbana?. Definitivamente el capital político con visión “*cortoplacista*”, no se quiere arriesgar en obras

Las infraestructuras ferroviarias se han potencializado en las ciudades con altos niveles de competitividad, con el objetivo de tener sistemas de movilidad rentables en lo social, económico y ambiental. Mérida tiene una retrasada deuda pendiente en este tema.



de gran trascendencia y con tantos intereses de por medio. Por tanto, ¿Qué hacer con respecto a la movilidad urbana de la Zona Metropolitana de Mérida?. Simplemente hay que hacer lo correcto, implique lo que implique y cueste lo que cueste.

Las ciudades más competitivas del mundo, norteamericanas, europeas y asiáticas, se han puesto estándares muy altos en términos de movilidad urbana sostenible, porque están conscientes que de ello dependerá que sean funcionales y habitables, es decir, atractivas para vivir, visitar e invertir. Y como consiguiente, la planeación de la movilidad emerge del diseño de políticas para las infraestructuras, el ordenamiento del territorio y la gestión de la demanda del servicio.

Por lo tanto, el monstruo de las mil cabezas de la movilidad urbana de Mérida, debe de ser enfrentado con la decisión política de HACER LO CORRECTO; de capitalizar que a lo largo de este año México a través de la SCT, presidirá el Foro Internacional de Transporte y será responsable de organizar la cumbre “*La gobernanza en el transporte*”. Así como aprovechar que en octubre del presente año se vuelven a evaluar los últimos 20 años de avances en materia urbana en la tercera cumbre ONU-Hábitat III, en Quito Ecuador, con el tema la Nueva Agenda Urbana. Estos eventos no deben de verse aislados o fortuitos, al contrario, deben de hilvanarse con detalle y responsabilidad para tener un plan propio y contundente que garantice la movilidad urbana sostenible y la calidad de vida de las próximas décadas para la zona metropolitana de Mérida. Finalmente en el largo plazo, la correcta visión política que se tenga hoy con respecto a la vinculación entre la movilidad y la planeación urbana, se traducirá en rentabilidad social, económica y ambiental.



En las zonas más conflictivas de la ciudad como es la zona de Prolongación de Montejito en las inmediaciones de la Gran Plaza y hasta periférico, valdría la pena diseñar espacios para el encuentro y darles mejores condiciones de desplazamientos a los peatones y ciclistas.

Pensando con la Ciudad 20-30km/hr y 24/7: Movilidad urbana incluyente para Mérida

Del discurso a las estrategias para generar zonas amables y de encuentro

Con motivo a la Cumbre de las Naciones Unidas sobre Desarrollo Urbano Sostenible y Vivienda que se llevará a cabo en Octubre en la ciudad de Quito, los pasados 4 y 5 de abril se celebró en la ciudad de Barcelona, la Mesa Temática sobre espacio y transporte público, donde se dieron cita especialistas de diferentes sectores y áreas, con el objetivo de llevar propuestas y compartir experiencias que se deberán incluir en la Nueva Agenda Urbana

La estructura del diálogo entre los especialistas estuvo regida por tres preguntas claves: ¿Cuál es el modelo de espacio público que mejor promueve la equidad en la ciudad?, ¿Qué clase de políticas públicas garantiza de forma simultánea el acceso a la vivienda digna con derecho a una zona bien localizada, con actividad barrial y diversificada?, y ¿Cómo podemos construir espacios inclusivos, sustentables y accesibles que reflejen y aborden la diversidad y las necesidades de todos los habitantes?.

El desafío no es cualquier cosa, representa cambiar desde la forma de concebir la ciudad hasta la reforma de las mismas estructuras jurídicas que les dan origen a los actuales modelos de ciudad. Lo interesante es que, tanto en el discurso internacional de los especialistas como en el de los políticos de los tres ámbitos de gobierno, el tema de “*ser incluyentes*” está más que presente, motivado y sustentado. Y

Uno de los retos de Mérida radica en que el tema de la movilidad amable para peatones y ciclistas, no sea exclusivamente en términos recreativos y limitados en día y hora. Hay que ir por la permanencia y la seguridad de tener lugares amables para el encuentro a lo largo de cada uno de los siete días de la semana (24/7) y con velocidades que permitan el encuentro de usuarios de todo tipo de movilidad, sin atentar con la integridad de los peatones, como podrían ser velocidades de 20 y 30 km/hr.

sin embargo, en el espacio urbano constantemente se falla en lograr la manifestación física de la inclusión, es decir, el lugar para el encuentro con ambientes amables para la experiencia cotidiana de cualquier tipo de usuario.

¿Por qué el discurso y las políticas públicas cargadas de buenas intenciones, no terminar por cuajar exitosamente en el espacio urbano?. Es evidente que mientras más compleja se vuelve la dinámica urbana y por consiguiente más actores e intereses se integran a la escena diaria, se vuelve más difícil lograr la armonía y la sintonía del espíritu de la inclusión. Sin embargo, no hay excusa para cruzarse de brazos y dejar que las cosas sigan igual, ya que de por medio está la calidad de vida de los habitantes y la competitividad urbana de la ciudad para mantener cierto nivel de atracción para las inversiones.

Por consiguiente resulta interesante analizar qué y cómo hacen otras ciudades para lograr que estos espacios amables para el encuentro de las personas funcionen, a pesar de todos los inconvenientes de la vida moderna y

de haber fomentado vialidades para el uso exclusivo de los automóviles. Para ello el Ayuntamiento de la ciudad de París está implementando el Plan de Bicicletas 2015-2020 y la expansión del Plan “París 30 km/hr”, con el objetivo de actuar sobre 7 lugares representativos de la ciudad, localizados en zonas con altos índices de conflicto vial, para redistribuir el espacio urbano y destinarle un 50% de este a los peatones y ciclistas. Dichos trabajos iniciarían en el 2017 y mientras tanto, se convocan a especialistas de todas las áreas para generar las mejores propuestas que deberán de resolver los conflictos actuales y que a su vez, deberán de optimizar el gasto de recursos que se requerirán en las proyecciones que se hacen para el eficiente funcionamiento de estas zonas en el futuro. Este ejercicio requiere habilidades de alta gestión y concertación entre todos los intereses que actúan sobre el espacio público, y al mismo tiempo refleja altos niveles de conciencia social, porque hay dos preocupaciones genuinas: la primera es darle al ciudadano vulnerable las mejores condiciones para ejercer su derecho a la ciudad y



A lo largo de la Avenida Andrés García Lavín se manifiestan conflictos viales derivados de la alta concentración comercial, obras en la vía pública, así como de la falta de un plan integral de movilidad incluyente y amable. Se carece de espacios seguros para el encuentro y desplazamiento de peatones, ciclistas y motociclistas.



En la zona de Altabrisa también se ha dado preferencia al espacio dedicado al automóvil, sin embargo las vialidades alternas están inconclusas, y en casos de alguna contingencia en donde el flujo vehicular es desviado como sucedió el pasado 25 de mayo, la estructura urbana no tiene las condiciones óptimas para el desalojo eficiente del congestionamiento vial.

la segunda la previsión con respecto al ejercicio de los recursos, para que desde el diseño hasta la selección de los materiales, no tengan que modificarse en el futuro por un mal funcionamiento.

La estrategia de París 30km/hr corresponde por tanto, a la velocidad en la que pueden transitar los autos y bicicletas en estas zonas conflictivas, para convertirlas en lugares amables para el encuentro y además la estrategia va vinculada a darles el 50% del espacio vial a los peatones y ciclistas. Evidentemente esta acción se logra implementar porque existen condiciones favorables para que el transporte público funcione de manera eficiente en vialidades alternas. Por consiguiente, la inclusión se verá manifestada en estas zonas de la ciudad y de manera simultánea se dará respuesta a las interrogantes que se presentaron en el dialogo de la reunión Hábitat III en Barcelona.

Para el caso nuestro, sería interesante convocar a especialistas, arquitectos, diseñadores, urbanistas, para comprender con profundidad y empatía social, las necesidades y requerimientos de los usuarios de esas zonas altamente conflictivas de la ciudad, en donde precisamente se ha invertido y se sigue invirtiendo en mejorar y/o ampliar el espacio que usa el automóvil, para generar una cartera de proyectos garanticen mejores condiciones de traslado del peatón y ciclista, y que a su vez estas estrategias se integren a una gran visión de movilidad urbana, en donde uno de sus ejes sería el tema del transporte público. Porque uno de los retos de Mérida radica en que el tema de la movilidad amable para peatones y ciclistas, no sea exclusivamente en términos recreativos y limitados en día y hora. Hay que ir por la permanencia y la seguridad de tener lugares amables para el encuentro a lo largo de cada uno de los siete días de la semana (24/7) y con velocidades que permitan el encuentro de usuarios de todo tipo de movilidad, sin atentar con la integridad de los peatones, como podrían ser velocidades de 20 y 30 km/hr. Sí ciudades con problemas más complejos que los nuestros como París y Nueva York, lo están logrando, ¿Cuál sería la razón por la que Mérida no pudiera participar en la Cumbre ONU-Hábitat III en Quito el próximo mes de octubre, con un Plan para la movilidad incluyente y amable que actúe en zonas específicas con las estrategias 20-30km/hr y 24/7?.



La movilidad amable e incluyente no debería ser limitativa a lo recreativo o a un horario preciso. Se debe tener una visión integral que permita generar espacios amables y que con muy pocos recursos se le ofrezcan a peatones y ciclistas, lugares para la movilidad incluyente las 24 horas de los 7 días de la semana.

Del City Center cruzando periférico rumbo a Temozón Norte, se localizan varios desarrollos inmobiliarios en propiedad de régimen de condominio y no se tiene una estrategia integral para la movilidad incluyente y amable.



Ciclopistas en la periferia de Mérida

La falacia ad populum de la movilidad urbana incluyente

El discurso político es el puente directo para la formulación de las políticas que darán consistencia y sustento a las acciones y estrategias en el ámbito de la realidad y de la practicidad. Pareciera algo sencillo, preciso y claro tanto de entender, como de realizar. Lo cierto es que hay una gran distancia entre los pensamientos, las

palabras y los hechos. Y entre el discurso y las políticas públicas, nos encontramos con una gran variedad de silogismos, sofismas y falacias que intentan conectarse con la realidad de las personas y de las ciudades para demostrar que pueden mejorar las condiciones de vida de sus habitantes.

Tenemos ciclopistas truncadas que terminan siendo una falacia ad populum para la movilidad urbana incluyente, porque no todos los que hoy en día habitan en la periferia la usan, y los tienen que usarla por necesidad, no logran conectarse de manera segura y eficiente con destinos planeados. El razonamiento internacional apela a que la práctica común se oriente al uso de la bicicleta y para ello, es necesario trasladar las buenas intenciones de la parafernalia discursiva en acciones concretas que cambien y mejoren la vida de las personas, empezando por la seguridad para desplazarse entre las localidades de la periferia, que hoy más que nunca requieren atención, debido a que han sido invadidas en su mayoría por desarrollos inmobiliarios amurallados y enajenados de las precarias condiciones de movilidad urbana que les rodean.



Entre murallas y propiedades sin uso, en venta y/o construcción, existe una ciclopista inconclusa entre Temozón y Dzityá. Es necesario resolver las condiciones de movilidad de los habitantes originales de las localidades, los cuales de repente fueron invadidos por los usuarios de automóviles, sin planear los espacios para su seguridad.

Uno de los temas que se ajusta a esta condición es el de las ciclistas en la periferia de Mérida: partiendo de las premisas de que las ciclistas son una alternativa urbana para la movilidad amable y que en la periferia, apelando a la tradición de que la población de las localidades suburbanas se desplaza preferentemente en bicicleta, se deriva por tanto de que las ciclistas resuelven de manera amable la movilidad de toda esa población que usa la bicicleta y vive en la periferia. Y por consiguiente podemos ver ciclistas como la de Cholul y la Temozón Norte, que si bien cumplen con un tramo del recorrido, no logran del todo incorporarse a la traza urbana y por tanto, la movilidad queda restringida y limitada.

La ciclista de Cholul inicia justo entre la Universidad Modelo y llega a una cuadra antes de la plaza principal, mientras que la de Temozón se localiza a lo largo de la vialidad oriente-poniente entre el cruce de la diagonal 40 hasta una cuadra antes de llegar a periférico rumbo a Dzityá. Por tanto tenemos ciclistas truncadas que terminan siendo una *falacia ad populum* para la movilidad urbana incluyente, porque no todos los que hoy en día habitan

en la periferia la usan, y los tienen que usarla por necesidad, no logran conectarse de manera segura y eficiente con destinos planeados.

De hecho es necesario analizar lo que sucede a lo largo de la calle 24 que une periférico con Temozón, en donde se asientan diversos desarrollos inmobiliarios en propiedad de régimen de condominio habitados y/o en construcción, como Cocoyoles y Cabo Norte, así como el Hospital Faro del Mayab, cuyos usuarios han modificado las dinámicas de los desplazamientos de dichas localidades. Ya que pasaron de ser comunidades con desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público, a tener flujos predominantemente vehiculares y que irán en aumento de acuerdo a la oferta inmobiliaria.

Por consiguiente, resulta interesante analizar qué es lo que se quiere resolver con las ciclistas en la periferia y en dónde está la solución a una problemática urgente de movilidad, y para ello es necesario destacar dos cuestiones primordiales: la existencia de las ciclistas en la periferia de Mérida debería

Entre la localidad de Temozón Norte hacia el oriente rumbo a Dzityá, inicia una ciclista que no conecta destinos entre sí.





comprenderse más allá de una práctica recreativa o esnobista, que pretenda cumplir su función en un tramo truncado entre destinos sin conexión. Y segundo, el reto apremiante de las ciclistas entre Mérida y su periferia, consiste en resolver la necesidad de desplazamiento de la población que requiere cumplir con alguna función precisa y cotidiana, y que como consecuencia de su condición socioeconómica y de las opciones que la ciudad le ofrece para desplazarse, la bicicleta es la que mejor alternativa que se ajusta a su situación.

Por lo tanto, la oferta de ciclistas truncadas en la periferia no es el mejor ejemplo de movilidad incluyente para Mérida. Hay que revisar con cuidado cuáles son y serán las consecuencias de seguir fomentando un modelo de ciudad que por encima de todo, segrega a la población vulnerable y la pone en una situación de riesgo permanente. Así mismo, es necesario evaluar las condiciones urbanas de la ciudad en términos de movilidad, vinculando indicadores de accidentes viales, congestionamientos y requerimientos de la población de acuerdo a su situación socioeconómica y prácticas de desplazamiento.

Uno de los retos de la movilidad en la periferia consiste en cómo integrar diferentes tipos de alternativas de desplazamiento en forma segura. Por ejemplo ¿cómo se puede garantizar la conectividad a lo largo de una ciclista de aproximadamente 8 km entre Dzityá y Temozón?

Con base a estos datos, se podría formular una reingeniería lógica y razonada sobre la movilidad urbana incluyente y amable, en donde las ciclistas de la periferia se integren a un gran plan visionario y metropolitano que contemple y articule diferentes opciones para que la gente pueda desplazarse de la mejor manera que convenga a sus necesidades en tiempo, recursos y comodidad.

Finalmente, el razonamiento internacional apela a que la práctica común se oriente al uso de la bicicleta y para ello, es necesario trasladar las buenas intenciones de la parafernalia discursiva en acciones concretas que cambien y mejoren la vida de las personas, empezando por la seguridad para desplazarse entre las localidades de la periferia, que hoy más que nunca requieren atención, debido a que han sido invadidas en su mayoría por desarrollos inmobiliarios amurallados y enajenados de las precarias condiciones de movilidad urbana que les rodean.



Aunque hayan rampas en las banquetas, la movilidad integral no está resuelta; los trabajadores y usuarios del transporte público o no motorizado, no tienen los espacios adecuados para poderse desplazar de forma segura y eficiente.



La movilidad incluyente para la generación de espacios amables y de encuentro, se inspira en tener usuarios que se desplacen a velocidades que no atenten contra la seguridad de los peatones y ciclistas. Velocidades moderadas entre 20 y 30 km/hr, permiten la convivencia segura de estos usuarios. El gran reto es transformar las zonas más conflictivas de Mérida, en lugares para el encuentro y para la movilidad amable los siete días de la semana.

2016

junio





Toda intervención que se realiza en el espacio público y que representan millonarias inversiones ejercidas sobre vialidades, deberían someterse a auditorias desde la perspectiva de género. Con el objetivo de que cada peso que se lance a la vialidad, garantice la seguridad de las mujeres y de los grupos vulnerables que se desplazan día a día para cumplir con sus actividades laborales y familiares.



Los riesgos en el espacio público no son exclusivos para los peatones o en zonas precarias. De igual manera en las zonas de alta plusvalía de la ciudad de Mérida, se manifiestan constantemente conflictos viales que atentan con la seguridad e integridad de los usuarios.

La vulnerabilidad de la mujer en el transporte y espacio público.

Auditando a la movilidad urbana de Mérida con perspectiva de género

La legitimidad de la movilidad urbana de Mérida debe sustentarse en la auditoria permanente por parte de quienes, en situación de desigualdad, utilizan la calle y el transporte público. Tenemos muchos discursos sobre la movilidad y la equidad de género, pero en Mérida no tenemos a ningún organismo que audite a las obras públicas de intervención urbanística sobre el nivel de seguridad que ofrecen para las mujeres. Tampoco se auditan las características de las vialidades para orientar las prácticas de planificación urbana o para la revisión de los instrumentos normativos. Y mucho menos se audita al servicio de transporte público en términos de seguridad y protección para la mujer y los grupos vulnerables, como lo son niños, gente de la tercera edad y discapacitados.

Ana Güemes García es la representante de la Organización de las Naciones Unidas Mujeres-México y a través de esta organización se trabaja en el programa global de Ciudades Seguras y Libres de Violencia para las Mujeres y las Niñas. En la búsqueda de la equidad de género y del llamado “*empoderamiento de la mujer*” en nuestras sociedades, se ha identificado que el lugar en donde se manifiestan los gestos ofensivos hacia la mujer que avivan su fragilidad, es en el espacio público.

Desde el momento en que una mujer sale de su casa, del trabajo o de la escuela, entra en una situación de vulnerabilidad, la cual merece ser comprendida y atendida desde todas y cada una de las esferas que tienen que ver con la planificación y diseño del espacio público. Entendiendo por espacio público la calle, el paradero, el parque, y como consecuencia el recorrido mismo que se realiza caminando, en bicicleta, en moto y/o en transporte público para llegar a cada uno de sus destinos.

La lucha en ONU-Mujeres es a nivel mundial y desde 2010 el programa de Ciudades Seguras ha estado incursionando en las



ciudades de Quito (Ecuador), El Cairo (Egipto), Nueva Delhi (India), Port Moresby (Papua Nueva Guinea) y Kigali (Rwanda), con el objetivo de prevenir y responder ante acoso sexual y otras formas de violencia contra las mujeres y las niñas en zonas públicas. En 2011 ONU-Mujeres junto con UNICEF y ONU-Hábitat presentaron de manera integral el programa “Ciudades seguras y sostenibles para todos” en las ciudades de: Río de Janeiro (Brasil), San José (Costa Rica), Tegucigalpa (Honduras), Nairobi (Kenya), Beirut (Líbano), Marrakech (Marruecos), Manila (Filipinas) y Dusambé (Tayikistán). Uno de los logros más significativos de estos programas, ha sido el caso del Ministerio de Vivienda, Servicios Públicos y de Desarrollo Urbano de Egipto, el cual ha realizado *“auditorías sobre el nivel de seguridad de las mujeres para orientar la planificación urbana”*.

Desde esta iniciativa se determina la importancia de la planificación y del diseño de los espacios seguros para mujeres y niñas, y las características que se evalúan responden a lo siguiente: al fácil acceso hacia y desde el lugar de destino; la movilidad a lo largo del espacio público y la iluminación para ser visto y ver a los demás; la señalización para ubicar a los usuarios y recorridos limpios y bien

En la propuesta de Ciudades Seguras de ONU-Mujeres, se trabaja en el diseño y planificación del espacio público tanto para las mujeres como para las niñas. De manera que el tema de la movilidad urbana de los grupos vulnerables como los niños en edad escolar, debería estar presente en la agenda pública y en el interés de los actores a quienes les compete no sólo la revisión de la normativa, sino encabezar iniciativas con alto impacto social y que además, forman parte de una agenda internacional.

mantenidos para evitar que alguien se esconda; la previsión de mixtura de usos del suelo para el beneficio de los diferentes grupos sociales en diferentes horas del día, así como a lo largo del año y de las estaciones (calor, lluvia, frío); y condiciones urbanas para el fácil desplazamiento de los adultos mayores y los niños.

Todas estas dimensiones del espacio público se deben incorporar en el diseño de las vialidades conformando lo que se conoce como *“calles completas”*, las cuales se integran al sistema de transporte público. Es decir, la seguridad en los desplazamientos de las mujeres y niñas a lo largo de sus múltiples recorridos los 7 días de la semana, debe verse de forma integral en todos los elementos que conforman la movilidad urbana. Por consiguiente, la propuesta del Ministerio de Egipto resulta interesante para regionalizarla.

Tenemos muchos discursos e instancias sobre la movilidad y la equidad de género, pero en Mérida no tenemos a ningún organismo



que audite a las obras públicas de intervención urbanística sobre el nivel de seguridad que ofrecen para las mujeres. Tampoco se auditan las características de las vialidades para orientar las prácticas de planificación urbana o para la revisión de los instrumentos normativos. Y mucho menos se audita al servicio de transporte público en términos de seguridad y protección para la mujer y los grupos vulnerables, como lo son niños, gente de la tercera edad y discapacitados.

Por consiguiente, se sugiere tener horizontes más amplios y sintonizarse con las prácticas internacionales que le apuestan a un futuro más seguro para las mujeres y que las reconocen como los pilares de la familia y de la sociedad, ya que hay ciudades que aligeran el paso para que el empoderamiento de la mujer en el espacio público y el respeto a su integridad y persona sean incluidos en las prácticas de movilidad y de planificación urbana. Y de igual manera, es prioritario diseñar los mecanismos para evaluar las intervenciones urbanas en la ciudad de Mérida y sus repercusiones en la movilidad, a través de un organismo con perspectiva de género que audite sistemáticamente los resultados de dichas intervenciones.

Hoy en día ya no es suficiente que el diseño de la calle y de las estrategias de movilidad

La mujer se encuentra día a día en estado de vulnerabilidad en el espacio público, entre transitadas calles y a lo largo de sus desplazamientos, depende de que las condiciones urbanas y de movilidad le ofrezcan seguridad para ella y sus hijos. Lo interesante para analizar y auditar desde una perspectiva de género, sería sobre sí toda la señalética que se manifiesta en las vialidades, impacta positivamente en la percepción de seguridad de la mujer y sus hijos.

urbana, se validen y mucho menos se legitimen desde un plano de vialidades y/o rutas, o desde un informe técnico-financiero, en el cual se anuncie con elocuencia la pavimentación de tantos kilómetros. La legitimidad de la movilidad urbana de Mérida debe sustentarse en la auditoria permanente por parte de quienes, en situación de desigualdad y vulnerabilidad, utilizan la calle y el transporte público. Es decir, se requieren datos e indicadores que reflejen el sentir y la percepción de la mujer con respecto a los niveles de seguridad que le permiten desplazarse por las calles de Mérida caminando, en bicicleta, en moto y/o en transporte público. Y a partir de esta información territorializada y mapeada, se debería incidir en estrategias de re-diseño que reviertan las condiciones urbanas, a favor de las necesidades de la mujer. Por consiguiente, se requiere que la perspectiva de género trascienda del discurso y que el llamado "*empoderamiento de la mujer*" se refleje en acciones precisas en la ciudad, que garanticen su seguridad y la de los grupos vulnerables, en todos y cada uno de sus desplazamientos en la calle y el transporte público.



La encrucijada de la dotación de agua potable para la Zona Metropolitana de Mérida.

Autonomía municipal, expansión urbana y financiamiento

En el marco de la 10ª Asamblea General Mundial de la Red Internacional de Organismos de Cuenca (RIOC) celebrada del 1 al 4 de junio en nuestra ciudad y con la coordinación con el gobierno de México a través de la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA), así como con la participación de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), se discuten temas relacionados con la *“implementación de programas de adaptación a los grandes desafíos mundiales como el crecimiento de la población, demanda alimentaria y energética, adaptación a los efectos del cambio climático en las cuencas de los ríos, lagos y acuíferos, locales, nacionales y transfronterizos”*. Cabe señalar que los miembros de este organismo firmaron voluntariamente una carta en la Asamblea de Morelia México hace 20 años, en la que manifestaban el objetivo común de formular estrategias para la implementación de la gestión integrada de los recursos hídricos por cuencas hidrográficas. Por su parte, la CONAGUA publicó en marzo del año 2011 la *Agenda del Agua 2030*, con el objetivo de *“consolidar una política de sustentabilidad hídrica y entregar a la siguiente generación un país con ríos limpios, cuencas y acuíferos en equilibrio, cobertura universal de agua potable y alcantarillado y asentamientos seguros frente a inundaciones*

El tema de la dotación de agua potable y del saneamiento de la misma, representa una problemática crucial en términos de jurisdicción, regulación y financiamiento urbano. La autonomía municipal no debe de tomarse a conveniencia. Si bien estamos hablando de una condición constitucional que apenas tiene 32 años de vida, debería asumirse como un reto y compromiso para ser los generadores de nuestras propias oportunidades y ejercer la “autonomía” con responsabilidad y cooperación. ¿Hasta qué punto una normativa federal sobre el agua, podría condicionar el desarrollo urbano de los municipios de la zona metropolitana de Mérida?



Los grandes desarrollos inmobiliarios, tanto habitacionales como de servicios que se generan en la periferia y que impactan en funcionamiento a nivel metropolitano y regional, deberían de formar parte de la Agenda del Agua 2030.

catastróficas”.

La preocupación central manifestada por los líderes que participaron activamente en la 10° Asamblea General Mundial de la RIOC, es sobre el gran reto que enfrentarán los gobiernos para garantizar el suministro de agua. Sin embargo hay que tres cuestiones fundamentales que merecen analizarse y que requerirían de una amplia discusión inter y transdisciplinaria de expertos, para lograr integrar todos los aspectos que influyen en el tema (internos, externos y tangenciales) que ponen en riesgo el vital recurso hídrico, y que por lo tanto, deberían formar parte no sólo de la política, sino de una agenda pública metropolitana con gran visión y a largo plazo.

La primera cuestión se refiere a la “socorrida y conveniente” autonomía municipal, que desde 1984 pudo haber estado más orientada a la solución de problemas hacendarios, para que cada municipio pudiera administrar sus recursos, y como consecuencia se le transfirieron la responsabilidad de dotar de servicios públicos a su población. Sin embargo, el tema del agua no era el motivo de la reforma. Por tanto, podemos asumir que circunstancialmente en el inciso A) de la fracción III del Artículo 115 Constitucional se le responsabiliza a los municipios del servicio de agua potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento y disposición de sus aguas residuales. Desde el punto de vista jurídico, la gobernanza y gobernabilidad, el tema del agua debe revisarse en nuestro contexto, para plantearse como una problemática metropolitana que se encuentra encrucijada entre una autonomía municipal que no se ejerce, una dotación del servicio que depende del Estado a través de la JAPAY y que no cuenta con una autoridad metropolitana.

La segunda cuestión tiene que ver con la expansión urbana y la falta de articulación entre las políticas públicas y los instrumentos normativos. Desde la Agenda del Agua 2030, hay la firme intención de que la planificación del territorio y el desarrollo urbano deberían estar supeditados a las reservas hídricas, y sobre todo al grado de contaminación de las mismas. Es decir, estamos regresando al origen. Los desarrollos prósperos estarán condicionados a su capacidad de dotación de agua no contaminada y como consecuencia, a sus avanzadas infraestructuras para la captación y saneamiento de las mismas. Por tanto, los desarrollos inmobiliarios regados en la periferia de la zona metropolitana

y los que vienen en camino, deberían ser motivo para tener una revisión integral del territorio y de sus instrumentos normativos. ¿Hasta qué punto una normativa federal sobre el agua, podría condicionar el desarrollo urbano de los municipios de la zona metropolitana de Mérida?



¿Cuál es el costo ambiental y económico de dotar de agua potable a todos esos desarrollos en propiedad de régimen de condominio salpicados en la periferia?. ¿Cómo se logra de manera eficiente el saneamiento de las aguas de las plantas de tratamiento y cómo se diseña el plan de mantenimiento de las mismas?

La tercera cuestión y no por ser la última es la menos importante, tiene que ver con las previsiones que cada municipio de la zona metropolitana está realizando para tener los mecanismos adecuados para el financiamiento de las infraestructuras relacionadas con la captación, dotación y saneamiento del agua. Hasta el día de hoy, toda esta responsabilidad le corresponde a la JAPAY, pero ¿hasta cuándo podrá sostener este ritmo?. ¿Cómo puede la JAPAY planear sus estrategias de mantenimiento, expansión e innovación tecnológica de sus redes de agua potable y de las plantas de tratamiento salpicadas en la periferia, sí cada municipio otorga permisos para desarrollos inmobiliarios con base a un instrumento que sólo valora el uso del suelo y por consiguiente, no está vinculado con la normativa del recurso hídrico?

Como consecuencia, el tema de la dotación de agua potable y del saneamiento de la misma, representa una problemática crucial en términos de jurisdicción, regulación y financiamiento urbano. La autonomía municipal no debe de tomarse a conveniencia. Si bien estamos hablando de una condición constitucional que apenas tiene 32 años de vida, debería asumirse como un reto y compromiso para ser los generadores de nuestras propias oportunidades y ejercer la “autonomía” con responsabilidad y cooperación. La generación de recursos propios para el financiamiento de las visionarias infraestructuras hídricas, es responsabilidad del estado. Porque el agua es un bien común que debe ser administrado y tratado, con planes a largo plazo y para beneficio de la colectividad. Por tanto, habría que tener una visión 2030 para la zona metropolitana, en donde la agenda del agua rijan la política pública y el desarrollo urbano.

Los grandes desarrollos inmobiliarios que se localizan en la periferia de Mérida, se autorizan con base a un instrumento que no está vinculado con alguna regulación que los condicione con respecto a la dotación de agua potable y mantenimiento de sus redes y plantas de tratamiento de aguas residuales.





La estrategia para dotar de mobiliario deportivo a los espacios públicos y parques, debería en principio, establecerse en función de su impacto social y en donde más se necesite, como son el caso de las localidades en la periferia y que han sido invadidas por nuevos desarrollos habitacionales, como ejemplo se tiene a Temozón Norte.



En la periferia de Mérida hay varios ejemplos de fraccionamientos, cuyos parques requieren tanto de vida barrial, como de mobiliario adecuado para cubrir las necesidades de la población. Es fundamental que la estrategia completa para dotar de mobiliario deportivo a los parques y espacios público de Mérida, se ajuste a las necesidades de la población y no exclusivamente a los intereses publicitarios.



El interés por dotar de mobiliario deportivo con renta de espacios publicitarios en espacios públicos de Mérida, hace suponer que habrá un ranking o asignación a la clasificación de estos espacios con base a determinados criterios de localización, tamaño, exposición y concurrencia de la gente, para que "amerite" la renta de publicidad. Esta lógica de marketing debe de supeditarse por encima de todo, al bien común y es responsabilidad de la autoridad y del órgano colegiado competente, fundamentar la razón de la selección de dichos espacios.

¿En qué se motiva y fundamenta el usufructo del espacio público de Mérida?

Desafío social, jurídico y administrativo

El tema de la renta de espacios publicitarios en los mobiliarios deportivos por parte del inversionista que dotaría de dichas instalaciones a los parques, es una alternativa hasta cierto punto viable, siempre y cuando se realice el cuidadoso tejido de varios hilos jurídicos y administrativos que deben amarrarse primordialmente, con el sentido social. El discurso por la salud, el deporte y el derecho a la ciudad son válidos para reivindicar el valor del espacio público en nuestras vidas. Sin embargo, en una cultura primordialmente consumista y de marketing, hay que procurar que las alianzas público-privadas no transgredan a lo único que es de todos y a lo cual, todos tenemos derecho: al espacio público.

La permanente preocupación de un municipio es el poder darle mantenimiento a sus espacios públicos, en especial a sus parques, ya que tienen una alta connotación social que debe de ser atendida eficientemente. ¿Cuántas quejas se escuchan de vecinos que vieron crecer a sus hijos frente a un baldío que prometía ser algún día un parque?. Ahora, esos mismos vecinos son los abuelos que se hacen cargo de los nietos durante las tardes y necesitan de nuevo, pero bajo otras circunstancias, del parque. En este sentido, la comuna siempre tiene la gran responsabilidad de responder a las necesidades básicas y genuinas de los colonos, las cuales van transformándose al pasar de los años. Darle vida barrial y mantenimiento a un parque, requiere que la autoridad tenga una visión completa desde lo social y lo económico.

Por tanto, los estudios de “conurrencia de personas a las áreas verdes y parques”, son una herramienta fundamental para saber qué es lo que la gente necesita y por consiguiente, darle a la autoridad competente, los argumentos para motivar la intervención en dichas áreas. Es decir, tiene que haber de por medio algún análisis socio económico y de prácticas cotidianas del barrio y/o colonia, para legitimar alguna acción en el espacio público, aunque ésta por

su naturaleza, no esté aún contemplada en el marco normativo municipal.

Con una contundente motivación social, se podría sostener la necesidad de “activar” en alguna forma precisa el espacio público y/o parque. Para estos casos hay varios ejemplos en los cuales la autoridad diseña estrategias compartidas con la iniciativa privada, en donde la publicidad y las marcas, juegan un papel preponderante en la “nueva” imagen del espacio público. El gobierno de la Ciudad de México lanzó el programa “Adopta un camellón”, con el objetivo de que diferentes organizaciones, empresas y civiles se hagan cargo de un espacio público, y de esta manera se liberan de la carga económica y administrativa de mantenerlos en buen estado. Mediante discretos elementos de publicidad, se deja de manifiesto a la ciudadanía, quién se hace responsable del mantenimiento del espacio público.

Asimismo y en sintonía con una cultura deportiva y de salud, está en boga el equipamiento de parques con mobiliario deportivo, que para ser puesto en operación y mantenido en buenas condiciones, se requiere de recursos extras, que el municipio en principio, no está en posibilidades de realizar. Por consiguiente, el tema de la renta de espacios publicitarios en los mobiliarios deportivos por parte del inversionista que dotaría de dichas instalaciones a los parques, es una alternativa hasta cierto punto viable, siempre y cuando se realice el cuidadoso tejido de varios hilos jurídicos y administrativos que deben amarrarse primordialmente, con el sentido social.

El interés por dotar de mobiliario deportivo con renta de espacios publicitarios en espacios públicos de Mérida, hace suponer que



El parque de Los Pinos ya cuenta con mobiliario deportivo. El diseño y aprobación de dichos mobiliarios con fines publicitarios, debe de cumplir con los lineamientos normativos municipales correspondientes.

habrá un *ranking* o asignación a la clasificación de estos espacios con base a determinados criterios de localización, tamaño, exposición y concurrencia de la gente, para que “amerite” la renta de publicidad. Esta lógica de marketing debe de supeditarse por encima de todo, al bien común y es responsabilidad de la autoridad y del órgano colegiado competente, fundamentar la razón de la selección de dichos espacios.

Habría que justificar la selección de los parques desde una necesidad social para que la buena intención, no pase a ser un exclusivo espacio de publicidad. Esta estrategia se puede complementar con un plano de la ciudad de Mérida, en donde se justifique la ubicación de parques, colonias y beneficiados. Asimismo, habría que considerar que hay parques que ya cuentan con este tipo de mobiliario, como es el parque de la Colonia Alemán y en otros casos, el diseño del mueble tiene incorporado espacio para la publicidad social y municipal, como es el caso del parque de Los Pinos. Por lo tanto, se supondría que estos parques estarían exentos de la renta de espacios para publicidad. De lo contrario habría que justificar



El exitoso parque de la Colonia Alemán ya cuenta con mobiliario para ejercitarse y cubre las necesidades de diferentes grupos en edades y preferencias, e incluso no sólo de los colonos, sino de usuarios de otras partes de la ciudad. De modo que aquí el reto es mantener en buen mantenimiento las instalaciones. Cabe señalar que en este parque se destina una sección para la instalación de ferias, puestos de comidas y renta de coches eléctricos, siendo estas acciones en sí mismas, una forma de usufructuar el espacio público.

desde el punto de vista social y económico, la razón por la cual se debería de sustituir el mobiliario deportivo, que hasta el día de hoy funciona y está en buenas condiciones.

Desde una perspectiva jurídica, habría que revisar lo que establece el *Reglamento de Anuncios e Imagen Publicitaria del Municipio de Mérida*, con respecto a los espacios y porcentajes destinados para la publicidad en el mobiliario urbano, así como el proceso por medio del cual se analizará, evaluará y se aprobará el diseño, dimensiones y ubicación del mueble, por lo autoridad competente. De igual manera, hay que considerar que estos espacios de publicidad se conceden “previo pago de los derechos que correspondan en los términos de las disposiciones fiscales correspondientes”. Si bien el empresario es el que cobrará dicho espacio publicitario, si tendrá que pagar una “renta mensual” por el usufructo del espacio público, misma que debería estar contemplada en el Presupuesto Programado para el 2016 del Ayuntamiento bajo el concepto de lo que algunos llaman “Tasas permisionarias”, con

la cual el municipio “*tolera que en su dominio público (calles, caminos, plazas, puentes, etc.) los particulares ejerzan ciertas actividades de manera ‘diferencial’ al resto de la población*”.

Por consiguiente, faltaría poner en la balanza tres aspectos fundamentales para sustentar el beneficio social de la renta de espacios publicitarios en mobiliarios deportivos en los espacios públicos y parques de Mérida. Primero habría que establecer la relación entre los montos de la renta del parque para la instalación del mobiliario que recibiría el municipio y el ingreso estimado del empresario por la renta de espacio publicitario. Ya que por ser un espacio público, la autoridad tiene la responsabilidad de no lucrar con los bienes de la colectividad, así como de determinar que un porcentaje del usufructo por el privado, retorne en algún beneficio establecido para la colonia. En segundo lugar, debe de haber un plan transparente que explique a la ciudadanía en qué se van a usar los recursos provenientes de la renta de los parques. Y en tercer lugar, la participación ciudadana y el ejercicio de la gobernanza deben de ser los pilares de estas acciones, para que no se limiten a las zonas más rentables de la ciudad y como siempre, los más necesitados sigan a la espera de ser atendidos. El discurso por la salud, el deporte y el derecho a la ciudad son válidos para reivindicar el valor del espacio público en nuestras vidas. Sin embargo, en una cultura primordialmente consumista y de marketing, hay que procurar que las alianzas público-privadas no transgredan a lo único que es de todos y a lo cual, todos tenemos derecho: al espacio público.



La intervención en los espacios públicos y parques de Mérida, debería ir acompañada de estrategias sociales que garanticen la seguridad y permanencia de los usuarios, para que tanto deportistas como otros grupos puedan aprovechar las instalaciones. Por ejemplo espacios y personal capacitado para la activación física de los niños mientras las mamás también realizan sus ejercicios.



Otro tema pendiente es la generación de programas sociales para la activación física de gente de la tercera edad y que aún juegan un rol prioritario en nuestra sociedad.



Los criterios para elegir a los parques que contarán con mobiliarios deportivos, debería surgir de una consulta ciudadana, que arroje dónde hay mayor número de deportistas que requieren de dichas instalaciones. Tal es caso de la joya urbana, ambiental y arqueológica del Parque del Fraccionamiento del Parque, en el oriente de la ciudad de Mérida.

¿Quién decide el futuro de los parques de Mérida?

Del ágora a los *V.I.P. Parks*

La política pública en torno a la gestión y promoción del espacio público, supone en principio que debería sustentarse en una conceptualización y en un discurso “equitativos” y “colectivos”. Es decir, la forma en la que se administra el espacio público, refleja la filosofía con la cual se comprende desde la autoridad, la dimensión pública de la ciudad. Y en este sentido, podemos abordar tanto el derecho ciudadano, como el derecho a la ciudad. Ambas cuestiones reflejan los valores más excelsos que hoy en día pueden determinar el éxito o fracaso de cualquier iniciativa urbana que impacte en el espacio público.

Por tanto, la autoridad debería tener más allá de un plan de gobierno, un bagaje filosófico y cultural, que le permitiera posicionarse de forma visionaria y ejercer la política para defender al espacio público como el ente generador de ciudadanía y a su vez, como el escenario idóneo para experimentar día a día, el derecho a la ciudad. Como consecuencia las nociones de “equidad” y “colectividad”, son elementos que construyen la esencia del espacio público como el lugar neutro y para todos.

Para los griegos el espacio público por excelencia era el “ágora”. El lugar central, el punto de reunión, el espacio comunitario donde los hombres se encontraban a sí mismos,

La propuesta de dotar de mobiliario deportivo a algunos parques de Mérida, con espacios de renta para publicidad a largo plazo, tiene un alto impacto para la sociedad que podría derivar en seguir fomentando la segregación y diferenciación socioeconómica. Debido a que se supone que la selección de estos sitios, estaría condicionada más a prácticas de consumo, que de activación física, finalmente es un negocio que

se realizaría en el espacio público. Estaríamos entonces permitiendo “parques de lujo” o V.I.P. Parks con distintivos mobiliarios que se mantendrían con publicidad y que estarían ad hoc en determinadas zonas de la ciudad. Ante tal crisis conceptual y política sobre el espacio público, tal vez faltaría la otra mitad de la propuesta. Tal vez faltaría justificar esta iniciativa con un fuerte sustento social.

y al mismo tiempo dialogaban con sus deidades y héroes, a través de las estatuas y monumentos. Nadie se podía apropiarse del ágora para su beneficio o su exhibición. Más bien el ágora se apropiaba de las enseñanzas y de los modelos de comportamiento, que los hombres desarrollaban en este espacio público que los inspiraba y formaba como ciudadanos, ya que después de haber conversado con sus héroes y de haber comprendido sus comportamientos, podían entonces parecerse a ellos y como consecuencia, creaban sus colectividades. Es decir, el ágora además de ser un enclave urbanístico para el orden y la jerarquía de las funciones en la ciudad, era el espacio formativo para desarrollar y ejercer la ciudadanía.

Los parques públicos tienen el poder para cultivar el derecho ciudadano, y a su vez ofrecerles a los habitantes el derecho a la ciudad. En el estado de California en Estados Unidos, reconocido a finales de la década de 1960, por haber sido el lugar donde se gestaron las protestas del movimiento *People's Park* a través de los estudiantes de la Universidad de Berkeley para defender áreas forestales que estaban siendo motivo de un negocio inmobiliario durante la gubernatura de Ronald Reagan, está desarrollando una estrategia que articula los beneficios de los parques y de la recreación con el propósito de crear comunidades fuertes y proactivas a través de la gente y de los programas sociales. Dicha iniciativa se sustenta en el documento del plan estratégico "*VIP: Creando comunidad para el siglo XXI*". Cabe destacar que las siglas VIP no se refirieron al conocido "*Very important people*", sino a "*Volunteers-In-Parks*", y mediante el patrocinio y apoyo de la *Sociedad de parques y recreación de California*, se unen diversas organizaciones

ligadas al espacio público y ocupadas de darle sentido comunitario a los parques, junto con el gobierno para generar profesionales en parques y recreación, que sean reconocidos por su vital rol en la creación de comunidades, familias e individuos saludables. Sería interesante explorar a profundidad este concepto VIP para los parques de California, sobre todo por que integra 19 oportunidades de negocio enfocadas al bienestar de la colectividad y al desarrollo humano, para que en nuestro caso, no caigamos en la práctica de más fácil rentabilidad y que no madure sobre la importancia de los parques y de la recreación como elementos fundamentales para la preservación y protección del medio ambiente, así como también para educar a la población sobre su significado y valor en la ciudad y como generador de comunidades fuertes, saludables y seguras.

Hoy en día el espacio público dista mucho de lo que fue el ágora. Por tanto ¿Quién decide el futuro de los parques de Mérida?, ¿cómo se decide privatizar o rentar un espacio público para publicidad?, ¿Cómo se beneficia la población con la enajenación de lo público?. ¿Qué tipo de publicidad y mensajes se permitirán en el parque de la comunidad?. Primero que nada, habría que justificar por qué hay que rentar espacios publicitarios en los parques para tener mobiliario deportivo. ¿Es acaso la única forma?, debido a que existen ejemplos de parques que tienen mobiliario deportivo sin publicidad y funcionan exitosamente. O ¿hasta dónde se extiende el compromiso del inversionista que se beneficiará con la renta de la publicidad a largo plazo?: ¿Les dará mantenimiento a los parques; se hará cargo de poner bancas y basureros (sin publicidad); mejorará


la iluminación del parque; reforestará y será responsable de la vida de los árboles?. En fin, surgen muchas dudas cuando se vulnera lo público en la ciudad. Ya que, sí necesitamos del inversionista para “mantener” o dotar de mobiliario deportivo al espacio público y a los parques, habría que pensar si la publicidad en el mismo lugar, es la única opción.

Jordi Borja, destacado urbanista catalán nos dice que el espacio público “*es una de las condiciones básicas para la justicia urbana, un factor de redistribución social, un ordenador del urbanismo vocacionalmente igualitario e integrador*”. Por consiguiente, la propuesta de dotar de mobiliario deportivo a algunos parques de Mérida, con espacios de renta para publicidad a largo plazo, tiene un alto impacto para la sociedad que podría derivar en seguir fomentando la segregación y diferenciación socioeconómica. Debido a que se supone que la selección de estos sitios, estaría condicionada más a prácticas de consumo, que de activación física, finalmente es un negocio que se realizaría en el espacio público. Estaríamos entonces permitiendo “parques de lujo” o *V.I.P. Parks* con distintivos mobiliarios que se mantendrían con publicidad y que estarían *ad hoc* en determinadas zonas de la ciudad.

Ante tal crisis conceptual y política sobre el espacio público, tal vez faltaría la otra mitad de la propuesta. Tal vez faltaría justificar esta iniciativa con un fuerte sustento social. Se sugiere por consiguiente, que después de haber realizado un exhaustivo ejercicio de gobernanza con los cuerpos colegiados y la participación ciudadana correspondiente, se evalúe la posibilidad de que lo que se recaude por rentas y por porcentaje de publicidad, se transfiera directamente a la mejoría de igual

número de parques en situación de desventaja. Finalmente, la autoridad debe procurar la redistribución de las cargas y beneficios en forma equitativa y a favor de la colectividad. De esta manera cada parque con espacios para renta de publicidad “adoptaría” otro para darle a la gente lo que necesita. Así se realizaría un ejercicio de gobernanza, en donde desde los órganos de participación ciudadana, se asumiría el compromiso de proteger el derecho a participar sobre las decisiones que impactan en el espacio público, y al mismo tiempo se vigorizaría el derecho a la ciudad.

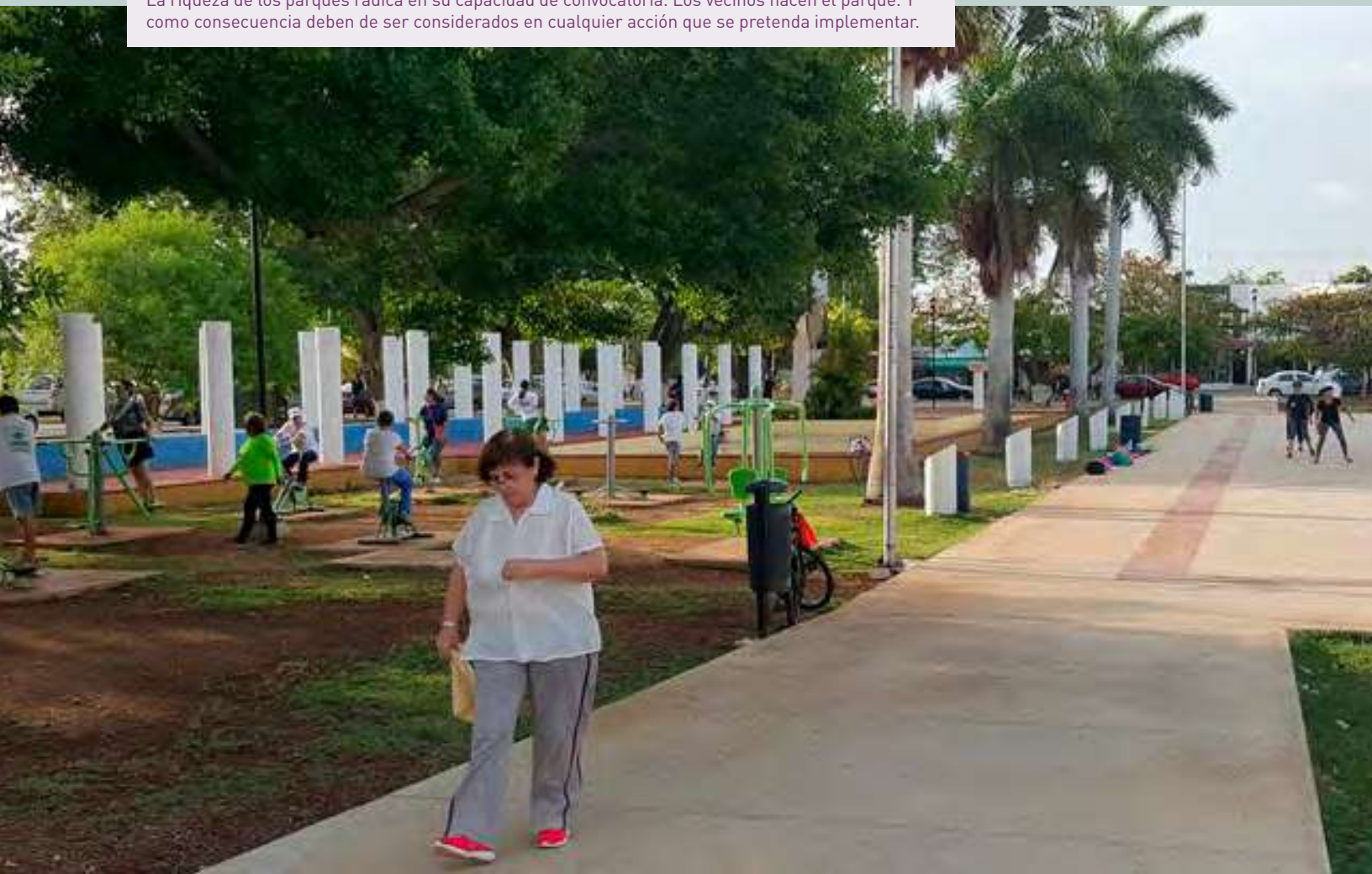
Asimismo, en las zonas de mayor plusvalía y de prácticas de consumo, los parques se reparten entre lotes baldíos y zonas comerciales. Sería interesante que en alguno de estos lotes privados se implementara la estrategia de dotar de mobiliario deportivo gratuito con instructores y planes precisos de activación física para niños, adolescentes, adultos y de la tercera edad, y se les diera seguimiento por parte de las instancias de salud, sobre indicadores de peso, talla, características cardiovasculares, pruebas de esfuerzo, rendimiento físico, para generar una cultura desde pequeños de la importancia de la activación física, y con la participación de la iniciativa privada y la exposición de publicidad que cada marca y/o negocio necesite. Es decir, el municipio podría detonar baldíos o terrenos de engorda, con una gran estrategia que incorpore al mundo empresarial y de la publicidad, para implementar gimnasios de primer mundo gratuitos para la población, con la aportación de voluntarios en nutrición, terapias y acondicionamiento físico, así como con el patrocinio de las marcas y negocios. Todos ganan, pero primero hay que darle algo a la comunidad.



En este parque
la gente decide
qué necesita

Estrategias de comunicación social y de participación ciudadana son fundamentales para la intervención en el espacio público.

La riqueza de los parques radica en su capacidad de convocatoria. Los vecinos hacen el parque. Y como consecuencia deben de ser considerados en cualquier acción que se pretenda implementar.



La “inteligencia colectiva” para los parques de Mérida

Desafío permanente para la agenda pública municipal

El espacio público urbano en todas sus formas, variables y escalas representa la esencia genuina de una sociedad, de cómo vive, cómo piensa, como se ha forjado su identidad y sobre todo, cómo interactúa con la autoridad. Es decir, en el espacio público de la ciudad, se lee su historia, el tipo de sociedad que la habita y sus valores, así como la capacidad que la misma sociedad tiene para ejercer su derecho a la ciudad ante el gobierno en turno.

Participación ciudadana y gobernanza son “palabras” que cada día están más presentes tanto en los discursos políticos de la autoridad, como de las mismas organizaciones que “demandan” el respeto a sus derechos. Sin embargo, en la práctica diaria parece haber cierto acuerdo tácito que deriva que en determinados casos, algunos grupos comunitarios se enardecen y exigen ser escuchados y que se les atienda en tiempo y forma. Mientras que en otras circunstancias, se desajenan y parece no importarles cómo la autoridad decide sobre el espacio público. También es cierto que la autoridad tiene ciertos resquicios de gobernanza, en donde vemos que para algunos eventos se anuncia con bombo y platillo como si fuera algo extraordinario, la participación de los vecinos

Necesitamos darle sentido al espacio público, para que toda acción que se realice en este ámbito, nos conduzca a resultados positivos para la conformación de una sociedad sana, participativa y protectora de sus espacios públicos. Este camino es más difícil que sólo rentar espacios para publicidad, pero a la larga garantizará que la sociedad se apropie y cuide de sus parques, porque de la mano con la autoridad irían construyendo el camino de la gobernanza, participación y transparencia. La legitimidad de las intervenciones en el espacio público por parte de la autoridad, es un camino que se recorre poco a poco y se evalúa desde la experiencia y la “inteligencia colectiva”. El desafío para la agenda pública consiste en que no hay regulación, ni receta que diga cómo hacerlo con éxito y rápido.

en la reformulación de propuestas urbanas y en otras, simplemente se anuncia lo que se hará, sin algún sustento fidedigno de indagación ciudadana. Por tanto, ¿Qué significa para Mérida el ejercicio de la gobernanza y de la participación ciudadana?

En mayo de 2002 la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo (SECODAM) junto con la Asociación Internacional de Administración de Ciudades y Condados (ICMA), la cual en México es patrocinada por la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional, publicaron un folleto bajo el nombre de *"Municipios Transparentes"*, en el cual se desglosan 14 acciones básicas para la transparencia. Dos de estas acciones son fundamentales para contextualizar el tema de la participación ciudadana sobre las decisiones de las cuestiones del espacio público y los parques en Mérida.

La primera se refiere a la creación y puesta en acción de los concejos municipales, a la regulación de sus funcionamientos y a garantizar su composición ciudadana, a través de la realización de convocatorias públicas para la selección de sus integrantes. Asimismo se manifiesta la importancia de tener sesiones abiertas, periódicas y que garanticen la continuidad. La segunda se refiere a reglamentar los mecanismos de participación ciudadana.

En el 2014 se publicaron las reformas a la *Ley de participación ciudadana que regula el plebiscito, referéndum y la iniciativa popular en el estado de Yucatán (2007)*, la cual manifiesta que el ejercicio del derecho reglamentado en esta ley: *"(...) tendrá como premisa necesaria el conocimiento anticipado por parte de los ciudadanos, sobre los actos, políticas públicas y*



¿Un parque sin bancas? La "inteligencia colectiva" debe ser escuchada para entender qué es lo que se necesita en el espacio público.

acciones programadas, a fin de hacer posible la participación eficaz e informada de los ciudadanos". Y que los medios previstos de participación, *"tienen como finalidad garantizar que en la adopción de decisiones públicas y en la resolución de los problemas de interés general, tomen parte activa los ciudadanos como destinatarios de las mismas"*. Por consiguiente a nivel estatal contamos con los instrumentos normativos para regular la participación ciudadana, sin embargo falta en sí misma el ejercicio de la participación por parte de la comunidad.

En el caso del Municipio de Mexicali, desde el año 2001 cuentan con un *Reglamento de participación ciudadana y vecinal*. El cual resulta interesante porque establece la relación entre las escalas urbanas y el nivel de participación social en la toma de decisiones. Debido a que la participación de una comunidad pequeña sobre las decisiones de sus espacios públicos y de su parque, tiene tanta importancia, como aquella que sea de mayor jerarquía. Es decir, la participación de los habitantes de una comisaria en la periferia de la ciudad para tomar decisiones sobre su espacio público, es tan genuina y válida, como la de los habitantes

de un fraccionamiento de 10 mil viviendas. Por consiguiente, participación ciudadana y gobernanza, tienen que estar vinculadas con las escalas del territorio: vecinal, barrial, distrital, ciudad y regional.

Para el caso que nos ocupa, relativo a la venta de sitios publicitarios en mobiliarios deportivos para espacios públicos y parques de Mérida, habría que definir la escala urbana de cada uno de estos lugares y con base a ello, abrir el espacio de participación ciudadana para que la autoridad escuche a *“la inteligencia colectiva”*. O lo que Jaime Lerner, arquitecto y exalcalde de Curitiba, desarrolló como una exitosa metodología de trabajo, convertida en *“una política integradora, que aprende de lo que hay y de la inteligencia colectiva”*. Con la cual el eficiente equipo de Lerner gestionaba cada polémica intervención en el espacio público, integrando a la discusión a todos los actores implicados e interesados (economistas, biólogos, sociólogos, representantes vecinales, comerciantes). De esta manera, la construcción de los nuevos escenarios urbanos, no era *“diseñada por ‘supuestos’ especialistas, sino gestionada por todos aquellos que la estaban viviendo”*.

Por consiguiente, sólo nos queda analizar qué es lo que nos hace falta: más regulación o sentido común para hacer el bien público. Lerner no tenía ningún ordenamiento que lo obligara a trabajar de esta forma. Simplemente se valía del sentir de la gente y de actos con alta transparencia en donde todos se sentían identificados. Lemas en parques como *“Aquí se hace lo que gente quiere”*, le permitieron generar espacios de identidad, cultura y cohesión social.

Por tanto, ¿qué esperamos que signifiquen nuestros parques para la comunidad?: los espacios para el encuentro, la participación, el desarrollo social, la seguridad o la identidad. Los espacios públicos como los parques, son el lugar de encuentro por excelencia para los diferentes grupos sociales. La gente de la tercera edad y los niños son los grupos que merecen ser considerados en nuevas prácticas de activación física. Y desde una política proactiva e integral de salud, valdría la pena evaluar la seguridad y salubridad de las zonas infantiles. Desde la contaminación de los areneros: ¿con qué periodicidad se cambia la arena de los parques y cómo se enteran los vecinos de estas acciones?; así como de la calidad y mantenimiento de los juegos infantiles, columpios y resbaladillas, los cuales algunas veces están rotos y oxidados, poniendo en riesgo la seguridad de los niños.

Necesitamos darle sentido al espacio público, para que toda acción que se realice en este ámbito, nos conduzca a resultados positivos para la conformación de una sociedad sana, participativa y protectora de sus espacios públicos. Este camino es más difícil que sólo rentar espacios para publicidad, pero a la larga garantizará que la sociedad se apropie y cuide de sus parques, porque de la mano con la autoridad iría construyendo el camino de la gobernanza, participación y transparencia. La legitimidad de las intervenciones en el espacio público por parte de la autoridad, es un camino que se recorre poco a poco y se evalúa desde la experiencia y la *“inteligencia colectiva”*. El desafío para la agenda pública consiste en que no hay regulación, ni receta que diga cómo hacerlo con éxito y rápido.



El paseo de Montejo tiene más de un siglo dándonos testimonio de su vigencia en materia de empatía al peatón.

El desafío de las "calles completas" para Mérida

Entre el querer y el poder en la agenda pública municipal

Partiendo de la premisa de que todos somos por naturaleza peatones y que el ejercicio permanente del derecho a la ciudad, se ejerce principalmente caminando con seguridad e integridad en las calles, podemos asumir que garantizar la planeación, diseño y construcción de "*calles completas*", mas allá de ser de ser un anuncio de buenas intenciones, es una obligación por parte de la autoridad y por tanto, debería de sobremano asumir el compromiso con la sociedad. Hay muchas formas de hacerlo. Y siempre habrá que celebrar y aplaudir las genuinas iniciativas de los grupos civiles organizados que logran trascender en los compromisos de la agenda pública.

Causa extrañeza que las zonas con más alta plusvalía de la ciudad, tengan tanta pobreza urbana y estén desajenadas de las necesidades básicas del peatón. Por tanto, sería gratificante restablecer el rol del estado con respecto a procurar el equilibrio entre los que se benefician en automático con la estratégica localización de sus inversiones inmobiliarias y/o terrenos de engorda, y las mejoras urbanas que los usuarios y habitantes requieren para poderse desplazar con seguridad y dignidad. Entre el querer y el poder tener "calles completas", tiene que haber un ineludible ejercicio de gobernabilidad y gobernanza, en donde el compromiso de la autoridad refleje algo más que "intermitencia", para dar el gran paso de trascender en tiempo y forma.



Las calles amables para el peatón, para la gente de la tercera edad y para las personas que hacen ejercicio, son una prioridad para la agenda pública.



Dignificar y darles seguridad a los niños en la calle, es uno de los tantos desafíos que hoy en día enfrentan las calles de Mérida.



En las zonas más conflictivas de la ciudad y en conjunto con las inversiones inmobiliarias de alta plusvalía, nos encontramos con pobres o ausentes propuestas urbanísticas que protejan al peatón. A la par que se van desarrollando estos grandes complejos comerciales y de servicios, como es el caso del Uptown, debería evidenciarse la presencia de la autoridad para defender el derecho a la ciudad y el espacio irrenunciable que dignifica al peatón.

Las llamadas “*calles completas*” tienen el objetivo de darle prioridad al peatón en sus desplazamientos, así como integrarlos a los otros tipos de movilidad, como puede ser la bicicleta, el transporte público y el automóvil. Es decir, la calle en su concepción, planeación y ejecución, debería contemplar la plenitud y seguridad de los peatones desde su propia experiencia.

¿Cómo debería ser la calle?; ¿qué tan ancha debería ser?; ¿cuántos árboles y bancas

necesita el peatón?; ¿cómo se relacionan los usos del suelo con los paraderos y las intenciones de calles amables para el peatón?; ¿cuáles son las calles que formarán parte de una red vial amigable para el peatón?. No hay manual, ni recetas, y mucho menos existe una regulación urbana que precise y vincule las necesidades sociales de la movilidad esencial del peatón, con la dotación de infraestructura vial. Porque el reto consiste en romper con los paradigmas, intereses y actores involucrados en el diseño y construcción de los espacios públicos y las calles. Desde los manuales de obra pública de cada una de las dependencias federales, estatales y municipales, hasta los intereses de los comercios, la publicidad y el transporte público, se va armando el rompecabezas de las calles de Mérida. Todos intervienen y participan desde “su pedacito de realidad”, cuando el peatón en su experiencia cotidiana es el que tiene que lidiar con los múltiples obstáculos que “los otros” fueron dejando en el camino, ante su falta de empatía y capacidad de ver el escenario completo desde la perspectiva del peatón.

Por tanto, es válido por parte de la autoridad afirmar y reafirmar el compromiso con la sociedad por darles mejores espacios para los peatones. Es justo lo que la población requiere hoy más que nunca. La llamada justicia urbana debe estar presente en la voluntad política, para que el “querer” se transforme en el “poder”. Ya no hay tiempo para buenas intenciones truncadas en el camino, pero siempre serán bienvenidas actitudes proactivas que se adelanten al caos urbano y a las necesidades de la población, sin que haya de por medio un mandato o ultimátum que obligue a autoridad

a cumplir con el derecho a la ciudad. Es decir, la ciudad requiere de acciones inmediatas y previsoras, y no sólo hacer “algo”, porque ya no nos queda de otra.

A finales del siglo XIX había una filosofía y sustento conceptual con respecto a lo que debería ser la ciudad. Los paseos urbanos fueron las grandes aportaciones que enmarcaban una época, una forma de vida, pero sobretodo una manera de vincular al espacio público con el privado de la vivienda. Para nosotros el Paseo de Montejo, independientemente de haber sido la vialidad del primer fraccionamiento de élite de Mérida, no deja ser la mejor manifestación urbana para disfrutar de una parte de nuestra historia y de nuestra ciudad. ¿Cómo debería ser una calle amable para el peatón?. ¿Qué porcentajes del Paseo de Montejo están destinados para el uso exclusivo del peatón y del automóvil?, ¿dónde están sembrados los árboles del Paseo de Montejo?. Acaso más de un siglo de estar experimentado las bondades de esta notable arteria urbana, no son aún suficientes para comprender cuáles son las deficiencias y debilidades del resto de las principales vialidades de Mérida.

Causa extrañeza que las zonas con más alta plusvalía de la ciudad, tengan tanta pobreza urbana y estén desajenadas de las necesidades básicas del peatón. Por tanto, sería gratificante restablecer el rol del estado con respecto a procurar el equilibrio entre los que se benefician en automático con la estratégica localización de sus inversiones inmobiliarias y/o terrenos de engorda, y las mejoras urbanas que los usuarios y habitantes requieren para poderse desplazar con seguridad y dignidad. Entre el *querer* y el *poder tener* “calles



Las zonas con exclusivas inversiones inmobiliarias no tienen aún algún plan integral de movilidad y de calles completas orientadas a mejorar las condiciones de los peatones.



¿De qué tamaño y cómo serán las banquetas del Uptown, a fin de garantizarle seguridad e integridad a los peatones?. ¿Qué hace falta para iniciar un programa de “Calles completas” en los alrededores de estas inversiones inmobiliarias que se benefician de su estratégica localización en la ciudad?. ¿Cómo se manifiesta el compromiso de la autoridad por el peatón entre las millonarias inversiones privadas que proliferan por la ciudad?

completas”, tiene que haber un ineludible ejercicio de gobernabilidad y gobernanza, en donde el compromiso de la autoridad, refleje algo más que “intermitencia”, para dar el gran paso de trascender en tiempo y forma.



En los alrededores de las grandes concentraciones comerciales y de servicios, se debería contemplar acciones inmediatas que les garanticen a los peatones condiciones dignas y de seguridad para desplazarse.

Las calles de Mérida divididas entre la preocupación colectiva y el interés individual.

De la dotación de cajones de estacionamiento
a las nuevas estructuras inteligentes para la
organización de la movilidad urbana amable

Hoy por hoy, hasta para ir a la plaza comercial que tienen enfrente de sus zonas habitacionales, les resulta “más seguro” ir en auto, que caminando. ¿No es esta la ironía más desafiante a la que se enfrenta la agenda pública?. Por consiguiente, la lucha genuina por grupos civiles a favor del peatón refleja la preocupación colectiva motivada por la vulnerabilidad social y que se enfrenta al interés individual y al vacío de poder que vulnera la calidad urbana de las calles de Mérida. Urge revisar la normativa con respecto al tema de la dotación de cajones de estacionamientos en los complejos comerciales y de servicios, con el fin de proponer nuevas estructuras urbano arquitectónicas inteligentes para la organización de la movilidad urbana amable Mérida.

El espacio público más significativo de la ciudad para comprender cómo funciona una sociedad y cómo se resuelven día los desplazamientos de las personas en sus múltiples actividades, así como la distribución de mercancías y productos, es la calle. Es el entramado de vialidades que permite que la dinámica urbana adquiera sentido, garantice el flujo eficiente de la población, pero sobre todo, ofrezca el espacio seguro para el peatón y la movilidad no motorizada.

La calle, es por tanto, el reflejo de una conducta civilizada y de altos niveles de empatía respecto a la gente y a su condición primaria de movilidad. Tanto la autoridad como la sociedad, deben construir permanente una cultura de respeto y civilidad para con el peatón. De manera que la responsabilidad de la constitución y ejercicio de esta cultura, es de todos

y debe verse fortalecida desde un aprendizaje vicario, producto de la observación. Bien dicta la frase de Robert Fulghum sobre: *“No nos preocupemos de que nuestros hijos no nos escuchen; preocupémonos porque siempre nos están observando”*. Es decir, al final las nuevas generaciones terminarán haciendo lo que hoy en día ven que es “normal” que se haga.



Entre los desarrollos del Uptown y Altabrisa, debería de haber estrategias integrales de movilidad para los peatones, así como acciones para establecer zonas estratégicas para combinar estacionamientos con paraderos del transporte público. Esto implicaría una revisión jurídica de los terrenos baldíos y/o de engorda que hay disponibles en los alrededores, así como el diseño de calles completas.

Si el fomento del respeto a la movilidad no motorizada no forma parte de nuestra formación diaria y el concepto de calles completas tampoco está contemplado en la normativa urbana, entonces todos estamos siendo partícipes de la vulnerabilidad tanto social como urbana de las calles de Mérida. Se está poniendo en riesgo responderle proactivamente a las necesidades de la población, por falta de un vacío de poder.

La gente que se desplaza en transporte público, motocicleta, bicicleta o caminando por circunstancias propias a su condición socioeconómica, merece tener un lugar prioritario en la agenda pública, debido a que su situación de vulnerabilidad responde a una necesidad y por tanto, las calles de la ciudad junto con el sistema de movilidad urbana, deberían procurarles las mejores condiciones urbanas para garantizarles estos desplazamientos a lo largo del día.

También tenemos el caso de que las condiciones urbanas no son las adecuadas y la gente que se desplaza en automóvil privado no se percató de lo que sucede en la calle, porque simplemente se aíslan tanto en su forma de desplazarse como en la de vivir la ciudad y como consecuencia, tampoco les interesa el tema de las distancias, si hay o no banquetas, si la gente puede cruzar la calle, si pasa el transporte público, si los paraderos ofrecen seguridad, y por el contrario sí pueden señalar de malas prácticas urbanas a los ciclistas que invaden sus carriles y a los peatones que se arriesgan a correr entre los autos para alcanzar al camión.

Entonces tenemos una condición en donde la vulnerabilidad urbana de la ciudad, es preocupación para la colectividad, pero no para el interés individual o privado, debido a que estos resuelven sus problemas de desplazamiento en burbujas móviles que van de



Los camellones son altamente inseguros, entre la vegetación que obstaculiza la visión, cables e instalaciones sin mantenimiento.



Las calles amables requieren una revisión completa de las actuales infraestructuras y servicios que se ofrecen para la seguridad de la gente, mujeres y niños, como es el caso de los camellones de Mérida.

estacionamiento en estacionamiento, y es el mismo sistema urbano y regulatorio que les facilita y les provee este escenario.

Qué pasaría si la autoridad en su compromiso por mejorar las condiciones urbanas, a favor de una distribución equitativa entre los beneficios en automático que reciben las inversiones inmobiliarias por su estratégica localización en la ciudad y las calles de Mérida, restringiera el número de cajones de estacionamiento en cada uno de estos complejos comerciales y de servicios, para que en sus proximidades se diseñaran infraestructuras urbano arquitectónicas, como estaciones intermodales, en donde también hubiera estacionamientos de autos, motos y bicicletas, así como paraderos del sistema de transporte público, y como consecuencia se diseñarían las calles que conectarán los estacionamientos y las estaciones intermodales con los complejos comerciales y de servicios, con el apoyo tanto de los inversionistas como de los transportistas, a favor de que la gente pueda tener espacios seguros para caminar y cruzar. Cabe señalar que estos nuevos diseños de calles que interconectarían destinos estratégicos, también serían utilizados por los habitantes



No hay justificación para que en las zonas de más alta plusvalía, la gente corra peligro para cruzar una calle.

de las colonias vecinas, quiénes hoy por hoy, hasta para ir a la plaza comercial que tienen enfrente de sus zonas habitacionales, les resulta “más seguro” ir en auto, que caminando. ¿No es ésta la ironía más desafiante a la que se enfrenta la agenda pública?

Por consiguiente, la lucha genuina por grupos civiles a favor del peatón refleja la preocupación colectiva motivada por la vulnerabilidad social y que se enfrenta al interés individual y al vacío de poder que vulnera la calidad urbana de las calles de Mérida. Urge revisar la normativa con respecto al tema de la dotación de cajones de estacionamientos en los complejos comerciales y de servicios, con el fin de proponer nuevas estructuras urbano arquitectónicas inteligentes para la organización de la movilidad urbana amable Mérida.



La gente de la tercera edad representa un sector productivo y de desarrollo social, por ello es necesario evaluar la calidad de las condiciones urbanas y de movilidad, para que éstas no sean las razones de la segregación e inequidad social.

Mérida 2050: movilidad urbana y vejez

Hacia los grandes desafíos urbanos y sociales



¿Cómo las formas urbanas y el tipo de movilidad van a impactar en la segregación y prácticas cotidianas de los adultos mayores?, ¿Qué va a representar ser viejo en Mérida para el año 2050?. Los aspectos urbanos de proximidad, accesibilidad y conectividad respecto al equipamiento y los servicios, serán determinantes para fomentar las redes sociales a escala barrial y por consiguiente, permitir que estos grupos poblacionales puedan continuar con una vida activa y digna en su comunidad. Estos son los temas que se deberían discutir en torno a una política de movilidad urbana con visión a largo plazo y pensando sobre todo, en la justicia socio espacial de los adultos mayores de la comunidad.

La población de tercera edad será mayor que la joven para el año 2050, y por consiguiente habrá que pensar que la vejez no puede ser una condición de segregación en la ciudad, toda vez que las personas de 60 años o más, están en la plenitud de desarrollo humano y aún tienen mucho que aportar a comunidad. Por tanto, las condiciones urbanas y de movilidad deberían de ser condicionantes de integración y equidad para el buen desarrollo de estas personas.

Uno de los tantos problemas a los se enfrenta nuestro país, tiene que ver con cómo solucionar los grandes temas respecto al envejecimiento de su población. De acuerdo a expertos, estamos experimentando procesos que nos ubican entre los países con Transiciones Demográficas Aceleradas, es decir, para *“las próximas cuatro décadas la población de personas mayores de 65 años crecerá al triple de lo que hoy tenemos”*, lo cual significa que para el



2050 tendríamos alrededor de 23 millones de personas de 65 años o más y cuya esperanza de vida alcanzaría en promedio los 81 años. Por consiguiente, la cuarta parte de la población estaría en esta situación con los consecuentes desafíos urbanos y sociales que figurarán en todos los sectores de las políticas públicas.

Estos datos nos llevan a pensar en ¿cómo las formas urbanas y el tipo de movilidad van a impactar en la segregación y prácticas cotidianas de los adultos mayores?, ¿Qué va a representar ser viejo en Mérida para el año 2050?. En este sentido, uno de los aspectos que deberá ser atendido corresponde a cómo toda esta población va acceder desde su casa a los diferentes servicios y equipamientos, así como a sus centros de trabajo. Ya que hoy en día, son personas productivas y que aún tienen mucho que ofrecer a la sociedad gracias a su experiencia e interés por seguir contribuyendo y participando en la economía familiar.

Por tanto, las formas urbanas y la manera en la que se distribuyen los usos del suelo en la ciudad, son determinantes para segregar a la población siempre y cuando no se consideren las estrategias adecuadas para que la gente en situación de vulnerabilidad pueda acceder a ellos de forma segura desde sus hogares. En este sentido, parques, áreas comerciales y recreativas, así como centros de salud, serán los sitios que requerirán de condiciones espaciales de accesibilidad para los adultos mayores.

La mujer y la vejez deberían ser los pilares hoy en día, de la discusión en la agenda pública en torno a movilidad urbana para Mérida 2050.

Desde el diseño de las calles hasta los prototipos del transporte público, habrá que prever los diferentes escenarios a los cuales se enfrentará la ciudad de Mérida para la segunda mitad del siglo XXI. Puede parecer muy prematuro pensar en los próximos 40 años, pero si desde ahora no se toman con seriedad las precauciones necesarias para evitar seguir fomentando desiertos urbanos que impactan en la movilidad de las personas, habrá que considerar que casi un cuarto de la población estará en estado de riesgo y de vulnerabilidad, no sólo por su edad y condición social, sino porque la misma ciudad así lo ha dispuesto.

Por consiguiente, se requiere que exista sincronía entre las políticas urbanas, sociales y de salud, para poder atenuar las diferencias e injusticias urbanas y espaciales. Estas diferencias también impactan en el tema de la movilidad, ya que desde la cultura de los derechos humanos y la perspectiva del Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores (INAPAM), *“la vejez no debe ser motivo de discriminación”* y por tanto, el sistema de transporte público y de movilidad de una ciudad, debería estar preparado para que toda esta población pueda desplazarse. Una de las estrategias para sobrellevar esta situación es mediante los programas de gratuidad del transporte público, a través de los cuales desde el 2005 *“las personas mayores a los 60 y personas con discapacidad, tienen acceso gratuito al servicio de transporte público en el Distrito Federal”*. Y en el año 2009 los concesionarios de microbuses de Chalco, en coordinación con las autoridades municipales, firmaron un acuerdo para cobrar el 50% del costo del pasaje para los adultos mayores de 65 años y



El barrio y la vejez quedan excluidos de los nuevos modelos de desarrollos inmobiliarios en propiedad de régimen de condominio que proliferan en la periferia. A menos de que cuenten con una serie de amenidades en su interior y con la disponibilidad permanente del automóvil para poderse trasladar a otros destinos. Sin embargo, habrá que valorar cuales son los impactos de largos traslados o de calles poco amigables en la periferia para peatones de la tercera edad. Así como los riesgos sociales de fomentar una periferia sin vida barrial.

residentes de la localidad.

De manera que el reto del futuro no sólo será financiar las grandes infraestructuras urbanas para la movilidad, sino que además habrá que mantener, ampliar y reformular estos programas de beneficio social que demandará el 25 % de la población, que en el caso de la Ciudad de México, desde hace más de una década es gratuito para los adultos mayores. Asimismo, hay que pensar en las condiciones urbanas que estos grupos requerirán para el abastecimiento de lo básico y cotidiano: la despensa diaria. Y para ello los aspectos urbanos de proximidad, accesibilidad y conectividad respecto al equipamiento y los servicios, serán determinantes para fomentar las redes sociales a escala barrial y por consiguiente, permitir que estos grupos poblacionales puedan continuar con una vida activa y digna en su comunidad. Estos son los temas que se deberían discutir en torno a una política de movilidad urbana con visión a largo plazo y pensando sobre todo, en la justicia socio espacial de los adultos mayores de la comunidad.



La estructura barrial ofrece una serie de características que potencializa la vida en comunidad y por consiguiente, permite que las personas de la tercera edad puedan salir y caminar en las proximidades de su vivienda, mezclarse con otras gentes y participar en diferentes actividades.



Los espacios públicos del barrio permiten la convivencia de grupos de diferentes edades. Niños y abuelos encuentran un punto de reunión entre los destinos de la casa a la escuela o al mercado. Esta riqueza que ofrece la vida barrial, ha desaparecido en las periferias urbanas. No es lo mismo que la calle tenga vida propia, a desplazarse en automóvil para encontrarse en espacios privados, como los centros comerciales.

El poder del barrio en la vida de los adultos mayores.

Movilidad urbana y recreación comunitaria para Mérida

Para el año 2050 se estima que el 25% de la población tendrá 65 años o más y con un promedio de vida que alcanzará los 81 años. Las tendencias poblacionales también indican que habrá más adultos mayores que jóvenes. Ante este probable escenario al que se enfrentarán las ciudades de nuestro país, es necesario reflexionar sobre el actual modelo, tanto de expansión como de movilidad urbana que se está fomentando hoy en día en Mérida.

Los instrumentos normativos que regulan la planeación de los usos del suelo, así como la generación de nuevas vialidades, deberían



El gran reto para las futuras generaciones y para la periferia urbana será: ¿cómo lograr que las personas de la tercera edad puedan desarrollarse con calidad de vida en el espacio público? y ¿cómo se desplazarán en las calles y realizarán sus actividades básicas para hacerse de la despensa diaria?.

La accesibilidad y proximidad a los usos del suelo, el diseño de las calles, la centralidad del espacio público y el tipo de movilidad urbana, serán determinantes para garantizar la calidad de vida de todas las personas, pero sobre todo para las de la tercera edad. Como consecuencia, es urgente revisar los modelos urbanos por sectores en la ciudad, para tener una geografía demográfica vinculada a las estrategias del desarrollo urbano y de la movilidad. De lo contrario, todos en algún momento entre el presente y el 2050, seremos segregados y marginados por las condiciones urbanas y de movilidad, que hasta hoy en día no han logrado comprender el poder que el barrio tiene en la vida de los adultos mayores.

ser revisados desde una perspectiva que se adelante a las futuras problemáticas poblacionales. De igual manera es necesario que existan puentes intelectuales y metodológicos entre las diferentes áreas del conocimiento que abordan los problemas sociales respecto a lo urbano. Sobre todo, si consideramos



La escala de los barrios y la organización de sus usos del suelo, permite que las personas se puedan desplazar con facilidad caminando o en bicicleta.

que para que una ciudad tenga un nivel óptimo de competitividad, se requiere de condiciones adecuadas para que las personas puedan moverse de forma eficiente y segura.

En este mismo orden de ideas, resulta relevante que el auge de los suburbios habitacionales en las periferias desde la década de 1960, junto con el uso del automóvil, ha sido criticado por expertos de las diferentes áreas de las ciencias sociales y del urbanismo, haciéndolos notar como el gran fracaso del modelo urbano funcionalista, promovido desde las primeras décadas por el reconocido arquitecto Le Corbusier a través de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM). Es así como se publicó en 1942 la Carta de Atenas, promovida por Le Corbusier en donde se hacían de manifiesto los principios del urbanismo moderno y de cómo debía de planearse la ciudad, a partir de funciones básicas de uso y necesidades de la sociedad de la época, dando por resultado la “zonificación” del territorio para: habitar, trabajar, recrear el cuerpo y el espíritu, y circular.

De esta manera la ciudad se dividió entre

zonas habitacionales, los lugares para el trabajo, los equipamientos y áreas de recreación, y finalmente las importantes áreas para circular, es decir las vialidades, en las cuales el automóvil se convirtió en el principal protagonista de la escena urbana. Bajo esta idea funcionalista plasmada en un documento de trascendencia internacional, se formaron miles de planificadores y urbanistas, dando por sentado que *así debía de ser* y si además le agregamos que el suelo urbano se ha convertido en el activo máspreciado de una ciudad, tenemos que entre las ideas funcionalistas de la primera mitad del siglo XX y los hasta hoy intereses de los inversionistas, hemos perdido la esencia de la vida en comunidad a través de la separación de los usos del suelo y dándole prioridad al espacio para la circulación de los automóviles. La llamada modernidad urbana vino a separar a las personas, en vez de unir las en el espacio público.

Nos hemos dedicado desde la última mitad del siglo XX a reproducir modelos urbanos



El mercado es el punto de encuentro ancestral por excelencia. Es el equipamiento público que debería estar presente no sólo como apoyo para la producción local, sino como soporte a la vivienda en escala de comercio de proximidad, para garantizar viajes cortos, eficientes y productivos para la comunidad, tanto para el que va a comprar como para los comerciantes.

ajenos al concepto del barrio, el cual ha dejado de manifiesto su vigencia hasta el día de hoy, y por tanto su composición resulta más moderna que cualquier otro desarrollo de la periferia. Mercado, cine, escuela, iglesia, plaza, biblioteca, museo, restaurante, monumento, pastelería, panadería, zapatero, eran los servicios, equipamientos y oficios que estructuraban la vida de los barrios del centro de Mérida. Entre distancias cortas y alrededor del espacio público, la gente se conocía entre sí y resolvía su día a día apoyándose en unidades básicas complementarias al uso habitacional.

Hoy en día ya no hay cines en los barrios, salvo el de Santiago; pero los mercados, las plazas y las escuelas siguen siendo el alma de estos conjuntos. De hecho, desde Circuito Colonias hasta la periferia, no hay ejemplos que se comparen con la esencia de la vida barrial que aún se experimenta en el centro y en algunas colonias, como en la de la Alemán. Por consiguiente es necesario pensar en las

estrategias tanto urbanas como sociales, para que las personas de la tercera edad puedan desplazarse en los alrededores de sus zonas habitacionales y acceder a lo básico, como podría ser la despensa diaria y las actividades recreativas, y así mantenerlos activos y llevando una vida saludable y productiva.

Por lo tanto, la accesibilidad y proximidad de los usos del suelo, el diseño de las calles, la centralidad del espacio público y el tipo de movilidad urbana, serán determinantes para garantizar la calidad de vida de todas las personas, pero sobre todo para las de la tercera edad. Como consecuencia, es urgente revisar los modelos urbanos por sectores en la ciudad, para tener una geografía demográfica vinculada a las estrategias del desarrollo urbano y de la movilidad. De lo contrario, todos en algún momento entre el presente y el 2050, seremos segregados y marginados por las condiciones urbanas y de movilidad, que hasta hoy en día no han logrado comprender el poder que el barrio tiene en la vida de los adultos mayores.

El diseño de las calles y la distribución de los usos de suelo de pequeña escala y próximos a la vivienda, son condiciones primordiales para considerar en las zonas habitacionales. Ya que de ello depende que los adultos mayores tengan una vida plena y productiva.



Accesibilidad urbana para los adultos mayores en Mérida

Estrategias para una vida independiente y productiva

La movilidad urbana adquiere cada vez mayor importancia en los temas de discusión urbana. La forma en la que se distribuyen los usos del suelo, así como las jerarquías y diseño de las calles, son determinantes para impactar en los patrones de movilidad de las personas. Esta circunstancia adquiere una connotación significativa cuando nos referimos a los adultos mayores. Debido a que por una condición natural de la edad, este grupo poblacional requiere de condiciones especiales de diseño urbano, para garantizar sus desplazamientos seguros y confiables a lo largo de sus recorridos en la calle.

La calle por tanto, se convierte en el eje articulador entre los usos de suelo y los tipos de movilidad que una ciudad puede ofrecer a su población. Los servicios y comercios de proximidad adquieren relevancia en la experiencia diaria del uso de la calle. El pequeño comercio y los servicios de escalas barriales deben ser considerados como complemento al uso habitacional; la carnicería, la panadería, la miscelánea, el salón de belleza o el café de la esquina, representan los “lugares” que permiten que la gente se encuentre, se conozca y además, se apropie de su barrio, colonia o fraccionamiento.

El tema de la movilidad urbana no es únicamente un problema técnico o económico que se limite a cuantificar anchos de calles y presupuestos de obra pública, es mucho más complejo porque impacta directamente en las formas de vida de las personas, limitando o incrementando las posibilidades para fomentar su desarrollo humano. En consecuencia, será necesario incluir en la agenda pública el tema de la movilidad desde la perspectiva de la accesibilidad urbana para los adultos mayores, como una política visionaria que integre lo urbano con lo social y la salud, y así poder garantizarles una vida independiente y productiva rumbo el año 2050.



Los espacios para el encuentro como los cafés al aire libre, frente a un parque y junto al mercado y la iglesia, como es el caso de la colonia Alemán, se consolidan como los “lugares” que fortalecen la vida en comunidad y la cohesión social. Es importante señalar que la cafetería y la iglesia, se integran a un microsistema de espacios públicos que conforman la centralidad de la colonia; y que a su vez, ésta es aprovechada y disfrutada por mucha gente de otras zonas de la ciudad. Esta condición no se replica en una privada de la periferia a través de una casa club.

Hoy en día los nuevos modelos de desarrollos inmobiliarios habitacionales se publicitan a través de supuestas expectativas de estilo de vida. Privadas de lujo con lagos y casa club, alejadas de la ciudad y en medio de la nada, son comercializadas mediante las ideas de “estatus”, “exclusividad”, “privacidad” y “seguridad”. Sin embargo, para llegar a estas zonas hay que realizar largos recorridos entre vialidades conflictivas, cruzar periférico y adentrarse en una estructura urbana que esta poco consolidada. En este sentido, privacidad y exclusividad van directamente relacionadas en cómo se accede a la zona habitacional. Es decir, este estilo de vida está condicionado para que sus habitantes se desplacen exclusivamente en auto.

Si bien cada individuo y familia tienen el derecho de adquirir su vivienda en donde puedan y quieran, y por decisión propia algunos han preferido aislarse en burbujas dispersas en la periferia norte de Mérida; el problema es integral y mucho más complejo que sólo “acceder” a un estilo de vida que ofrezca estatus y exclusividad. Hay dos temas urbanos fundamentales que tienen que analizarse desde la perspectiva de la accesibilidad de los adultos mayores, la cual está motivada en garantizarles independencia para continuar desplazándose por la ciudad y de esta forma, seguir siendo personas productivas para su desarrollo personal.

El primero tiene que ver con estimar cuánta población de la tercera edad, de 65 años en adelante, estará en dispuesta a seguir conduciendo un auto en las próximas tres o cuatro décadas en Mérida. Si ponemos en la balanza que cada día hay más incidencias en la vía pública, la tasa de automóviles locales y foráneos se incrementa de forma considerable y las distancias son más largas, habrá que proyectar cómo serán los futuros escenarios para la movilidad urbana y con base en ello, empezar desde ahora a diseñar estrategias para mejorar las condiciones actuales, así como para prever posibles problemas. De igual manera, hay que visualizar cómo se desplazarían los adultos mayores en el transporte público y de qué manera este, les ofrece condiciones de

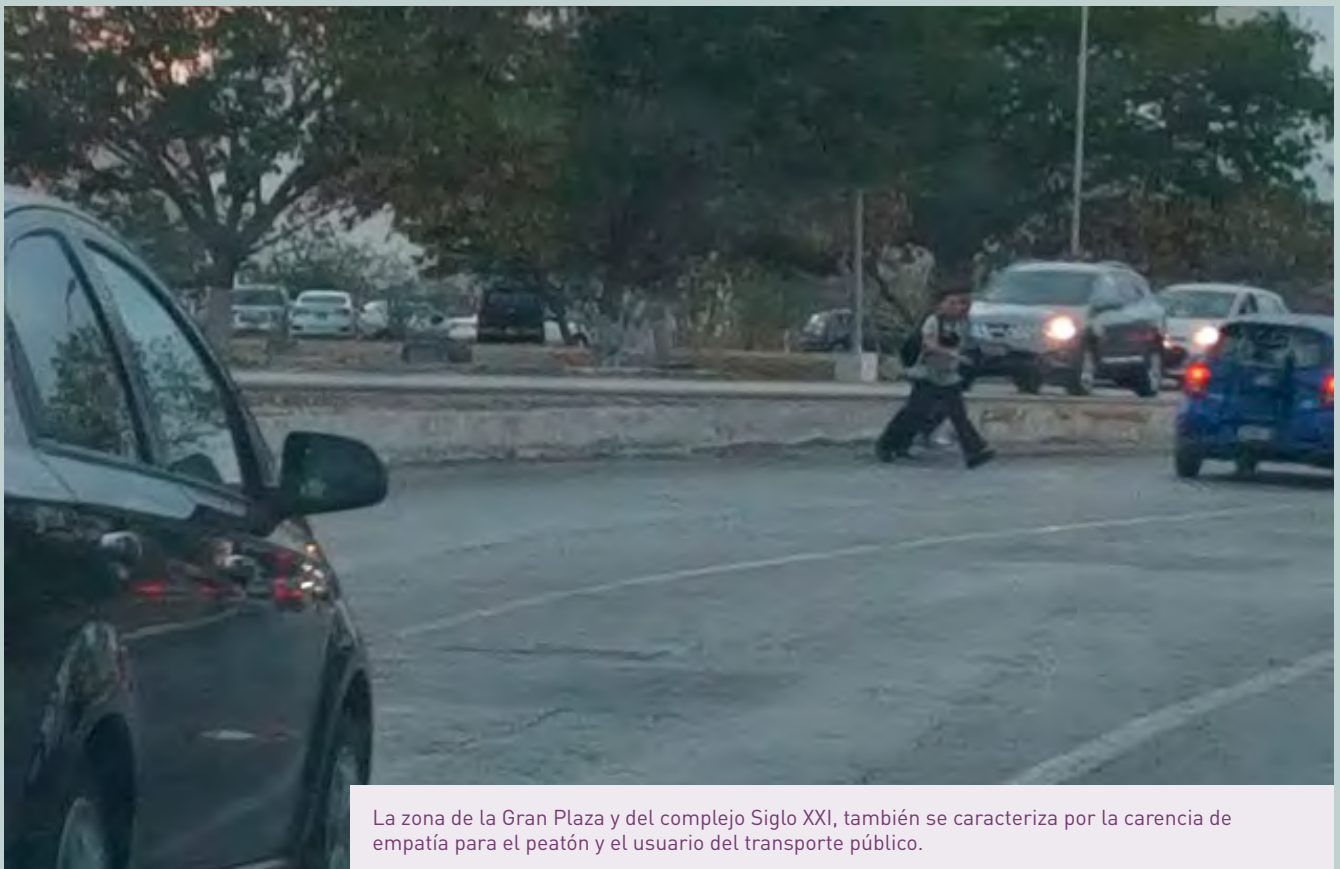
seguridad y de confort para que sigan siendo personas independientes y productivas.

El segundo aspecto tiene que ver siempre con fomentar la independencia de los adultos mayores, con respecto a cómo realizarán sus actividades cotidianas fuera de casa. Es decir, hacerse de una despensa básica, ir al mercado, a la iglesia, al doctor, al parque o al café. Pero también habrá mucha gente que irá al trabajo o será el soporte familiar para cuidar a los nietos mientras los hijos laboran. Los abuelos o adultos mayores, independiente de si viven en zonas exclusivas privadas de la periferia o en céntricas colonias, tendrán que limitar sus posibilidades de desplazamiento por dos circunstancias primordiales: por la disponibilidad de usos de suelo de pequeña escala que sean peatonalmente accesibles desde sus viviendas, es decir, que estén en las proximidades del hogar y que cuenten con calles seguras y fáciles de caminar para un abuelo y su nieto. Y la otra circunstancia estará relacionada con la estructura familiar y la distribución de las actividades de hijos y nietos en la ciudad. Lo cual significa que la posibilidad de desplazarse de un adulto mayor, estará sujeta a tiempos y distancias que sus familiares inviertan en sus actividades diarias.

Por consiguiente, el tema de la movilidad urbana no es únicamente un problema técnico o económico que se limite a cuantificar anchos de calles y presupuestos de obra pública, es mucho más complejo porque impacta directamente en las formas de vida de las personas, limitando o incrementando las posibilidades para fomentar su desarrollo humano. En consecuencia, será necesario incluir en la agenda pública el tema de la movilidad desde la perspectiva de la accesibilidad urbana para los adultos mayores, como una política visionaria que integre lo urbano con lo social y la salud, y así poder garantizarles una vida independiente y productiva rumbo al año 2050.



El mercado, la carnicería, la panadería, la iglesia y el parque, son algunos de los usos del suelo fundamentales para la vida barrial y que cotidianamente enriquecen la vida de las personas mayores.



¿Cómo evaluar el beneficio de las calles de Mérida?

Diseño participativo en la toma de decisiones

Las calles de Mérida deberían considerarse como las partes de la ciudad que estructuran nuestras vidas. A lo largo de ellas, se establecen los usos del suelo y circulamos varias horas al día. Los desplazamientos son motorizados en su mayoría, dándole prioridad al uso del automóvil. Constantemente, recursos públicos son invertidos en alargar las vialidades o en repavimentaciones. Sin embargo, no existe en la política o en la agenda pública alguna iniciativa que se comprometa a evaluar el beneficio que las calles tienen para sus usuarios.

Todos como usuarios de la calle, deberíamos ser críticos de cómo el diseño y las intervenciones en la vía pública, incrementan o disminuyen nuestras posibilidades de desarrollo humano. De igual manera, deberían de fortalecerse los mecanismos de evaluación y de diseño participativo, para garantizar que toda intervención que se realice en el espacio público, tendrá resultados exitosos en beneficio de la población.

En diferentes países se acostumbra que un grupo de especialistas asesore acertadamente a los políticos, con el objetivo de darle

Basándonos en que es indispensable evaluar la efectividad de las calles y de que no es suficiente que se destinen para el uso primordial del automóvil, deberíamos preguntarnos: ¿Cómo podemos establecer los mecanismos para evaluar el beneficio que nos generan las calles de Mérida?. La estrategia del diseño participativo, también ha demostrado que la sinergia entre los diferentes sectores de la sociedad para la toma de decisiones, garantiza un éxito social y económico, más allá de los aplausos pasajeros que genera el anuncio de cualquier iniciativa.

resultados contundentes y claros a la gente. Los temas de la movilidad y del diseño de la calle, no son cuestiones menores. Son los ejes de la productividad y el bienestar social, y como tales deben ser considerados en la agenda pública. Sin embargo, no pueden ser resueltos exclusivamente desde un escritorio y la percepción del técnico en turno. Se requiere de complejos ejercicios de participación ciudadana en donde, tanto el técnico,



Cruzar la calle se convierte en un desafío para las personas. ¿Existe alguna otra forma de diseñar la calle y que garantice mejores condiciones para los peatones?. ¿Qué se está esperando para intervenir en estas zonas que se caracterizan por el auge de centros comerciales como el Uptown y próximamente Paseo Las Haciendas?

como el funcionario y el experto, se pongan en el lugar de la gente que día a día se encuentra con un sinfín de obstáculos a lo largo de sus recorridos.

Existen diversas metodologías para “evaluar” la eficiencia o rendimiento de una calle. Una de ellas es la *Guía de Diseño de Tránsito de una Calle*, la cual ha sido desarrollada por la Asociación Nacional de Funcionarios del Transporte de la Ciudad, (NACTO por sus siglas en inglés). Esta organización reúne a los departamentos de transporte de 42 ciudades de la Unión Americana y otras 4 internacionales como: Montreal, Toronto, Vancouver y Puebla. NACTO celebrará en la ciudad de Seattle del 26 al 29 de septiembre del presente año, la conferencia de “Diseñando ciudades”; en donde líderes en transporte y expertos de todo el mundo, se reunirán para discutir los temas clave sobre el diseño urbano de la calle y las

políticas del transporte.

En la mencionada Guía, se establecen una serie de criterios que se requieren para medir “*cómo funciona la calle como un corredor de transporte y cómo actúa como un foco de inversión y un espacio público*” de acuerdo a 5 indicadores: seguridad; espacios públicos y vida social; salud y medio ambiente; accesos y movilidad; y productividad económica. Es decir, la calle refleja la síntesis de lo social, lo económico y lo público. Y debe de tener las condiciones adecuadas para que la gente pueda desenvolverse con libertad y seguridad.

Sería interesante realizar este ejercicio en algunas calles de Mérida, para identificar en dónde se cumplen con satisfacción estos 5 indicadores. Y de no ser así, diseñar en carácter de urgente, un plan con el apoyo de la participación ciudadana y del sector empresarial, que comprometan acciones precisas



¿Cuáles son las características que hacen a una calle segura, atractiva para la inversión y para la movilidad peatonal?. La respuesta es compleja. Debido a que a pesar de los beneficios urbanísticos y arquitectónicos del Paseo de Montejo, "la vida vibrante" se ha trasladado a la periferia a lo largo de calles carentes de atractivos urbanísticos y de sensibilidad social.

para lograr calles completas, atractivas para la inversión y con vida propia. De esta manera se reforzaría el hecho de que la inversión privada se complementa y se enriquece con el espacio público. Pero es deber de la autoridad, equilibrar las fuerzas del mercado en favor del beneficio de la colectividad.

Por consiguiente y basándonos en que es indispensable evaluar la efectividad de las calles y de que no es suficiente que se destinen para el uso primordial del automóvil, deberíamos preguntarnos: ¿Cómo podemos establecer los mecanismos para evaluar el beneficio que nos generan las calles de Mérida?. La estrategia del diseño participativo, también ha demostrado que la sinergia entre los diferentes sectores de la sociedad para la toma de decisiones, garantiza un éxito social y económico, más allá de los aplausos pasajeros que genera el anuncio de cualquier iniciativa.



Falta información sobre el pavimento para que la gente sepa donde están los lugares seguros para cruzar y de igual manera, es necesario que los camellones tengan las condiciones adecuadas para la seguridad.



El parque de la Florida se localiza en una cuchilla de aproximadamente 300 mt². Aunque cuenta con arenero y juegos infantiles, sus características no son adecuadas para que lleve a los niños. Sin embargo, tiene otras virtudes que le permiten adaptarse a las necesidades de los usuarios. Está próximo y rodeado de vivienda, aunque carece de espacios para sentarse.

Accesibilidad y amenidades de los pequeños parques públicos de Mérida.

Estrategias integrales para convertirlos en espacios atractivos

Todo espacio público cuenta en la ciudad. Donde hay un parque público, se estima que hay vida en comunidad. Y esta situación ayuda a consolidar barrios sanos desde el punto de vista social. Lo importante es saber cómo cumple con las condiciones de accesibilidad y amenidades, es decir: ¿los usuarios potenciales pueden llegar caminando con facilidad desde sus casas?; y una vez que lleguen, ¿pueden realizar sus actividades de forma placentera y segura?. Por lo tanto, la agenda pública debería considerar una visión más amplia con respecto a los pequeños parques. No son áreas residuales, cumplen una función social, ambiental y de salud importante para la población, siempre y cuando sean accesibles peatonalmente y empáticos con las necesidades de sus usuarios potenciales.



Los parques públicos son el lugar del encuentro y de la sociabilidad. No importa su escala. Lo importante es que los vecinos puedan acceder fácilmente caminando y que puedan realizar diversas actividades básicas, como sentarse y caminar.

Los parques públicos son los espacios por excelencia para el encuentro social, la actividad física y lúdica, así como el lugar que le da identidad a la colonia o fraccionamiento. Lo importante de estas características, es que magnifican la presencia de “lo público” en la ciudad. Le dan sentido de pertenencia a las zonas habitacionales, porque los habitantes se apropian de estas áreas, a través de sus actividades en

diferentes horas o días. Son las áreas que le pertenecen al municipio y por ende a la comunidad. Donde hay un parque público, se estima que hay vida en comunidad. Y esta situación ayuda a consolidar barrios sanos desde el punto de vista social. Además, el parque ofrece opciones



El acceso a los pequeños parques, como es el caso del de la Florida, se realiza entre calles sin banquetas. Sin embargo, la gente realiza estos recorridos aún con obstáculos, para cumplir con sus rutinas físicas diarias. Aquí es donde hay que actuar con empatía social, para hacerle a los vecinos más fácil el acceso al espacio público.

para la activación física.

Hasta hace diez años, no hubiera sido necesario precisar la condición de “público” para hablar de los parques. Ya que se daba por entendido que los parques eran públicos para ese entonces. Sin embargo, en la última década la ciudad de Mérida ha experimentado un auge exponencial de desarrollos habitacionales en propiedad de régimen en condominio de tipo horizontal en la periferia norte, las llamadas privadas o

cerradas. Las cuales por su naturaleza jurídica, cuentan con áreas comunes para parques y amenidades de todo tipo, pero para uso exclusivo de los condóminos. Por consiguiente, tenemos una periferia norte exclusiva y dominada por “islas” amuralladas, que carece de espacios comunitarios y áreas verdes públicas. Este es un desafío que en su momento, la autoridad deberá de atender en sus diferentes aristas sociales, jurídicas y urbanas.

Con respecto los parques públicos existen aspectos fundamentales que ayudan a determinar qué tan atractivos pueden ser para los habitantes, tales como: localización en la ciudad, distancia a la que se encuentran con respecto a las zonas residenciales, tamaño y amenidades que tengan. Esta información se puede integrar en un plano, y de esta forma se puede saber cuáles son las zonas que mejor contribuyen a la calidad de vida de sus habitantes.

La distancia desde la casa al parque y su tamaño, son dos variables que deben analizarse de forma integral con las características de accesibilidad. Es decir, hay estudios que manifiestan que es mejor tener muchas áreas pequeñas bien distribuidas por toda la ciudad, que sólo dos o tres áreas grandes o parques de gran escala. Estos últimos se consideran como complemento de las pequeñas. De hecho en Mérida, cada colonia y fraccionamiento cuenta con sus respectivas áreas, las cuales varían de tamaño y características dependiendo del tamaño de la zona habitacional. Sin embargo, hay algunos parques que reúnen diversos atractivos, que a pesar de haber sido planeados para la colonia, su radio de influencia trasciende a otras más alejadas, como es el caso del Parque de la Alemán.

También los hay de muy pequeña escala, como es el caso del parque

de la Florida que en una cuchilla de aproximadamente 300 mts², ofrece arenero y juegos infantiles. A simple vista, puede parecer un espacio ocioso y residual. Pero basta observar a lo largo del día, cómo los diferentes usuarios se van apropiando de él. Ésta es la esencia del espacio público. No falta el estudiante que hace una pausa rumbo a su casa, debajo de la sombra generosa del flamboyán. Desde muy temprano y de lunes a viernes, hay una asidua persona de la tercera edad que realiza su caminata matutina y eventualmente se encuentra con otras vecinas. También hay jóvenes que se integran a esta rutina. Lo importante que ofrece este pequeño parque, es que a pesar de carecer de amenidades, o del tamaño deseable para ser atractivo para más personas con gustos diferentes, cumple con una función muy significativa a su escala. Por lo cual, sería interesante analizar a los pequeños parques desde la percepción de los usuarios y vecinos, para que el tamaño no sea una debilidad, sino una oportunidad para atender las funciones básicas de la población.

El parque de la Florida, aunque cuenta con espacios infantiles, pero debido a su pequeñez y proximidad a la vialidad, no resulta muy seguro para llevar a los niños y dejarlos correr con libertad. Sin embargo es útil para las caminatas de pequeña escala. En consecuencia, todo espacio público cuenta en la ciudad. Lo importante es saber cómo cumple con las condiciones de accesibilidad y amenidades, es decir: ¿los usuarios potenciales pueden llegar caminando con facilidad desde sus casas?; y una vez que lleguen, ¿pueden realizar sus actividades de forma placentera y segura?. Este ejercicio se complementa con la observación de las prácticas de las personas, para conocer sus rutas y caminos; y a partir de esto, diseñar calles, banquetas y señalamientos que garanticen que puedan disfrutar su recorrido para llegar al parque. Por lo tanto, la agenda pública debería considerar una visión más amplia con respecto a los pequeños parques. No son áreas residuales, cumplen una función social, ambiental y de salud importante para la población, siempre y cuando sean accesibles peatonalmente y empáticos con las necesidades de sus usuarios potenciales.



Lo importante de los pequeños parques públicos es conocer quiénes son sus usuarios potenciales. Personas de la tercera edad y jóvenes son los asiduos usuarios del parque de la Florida. Por tanto, valdría la pena realizar acercamientos con los vecinos para tener claridad sobre sus preferencias y con base en ello, determinar qué tan eficientes son los juegos infantiles en este parque.

Dra. en Arq. Yolanda Fernández Martínez

Del "expertise" urbano a la participación ciudadana

Estrategias para una agenda pública efectiva en términos de movilidad

En términos de movilidad urbana, tanto el experto como el político, deberían caminar...

estratégico con la sociedad, en los diversos problemas del día a día...

decir se habla de una participación ciudadana inscrita en un contexto jurídico que le permite ser reconocida por la autoridad. Pero también existe la participa...

ción ciudadana juega un papel estratégico para orientar tanto la política como la agenda pública. Provee de legitimidad a las decisiones de gobierno, quedando en esta forma, por encima de la voluntad de las mismas. De esta manera, el ejercicio mismo de la permanencia establece de manera implícita, pero implícita, el medio para hacer presente a los proce...

Vida cotidiana



Calles



Transporte público



EQUIPAMIENTOS

agenda urbana

Dra. en Arq. Yolanda Fernández Martínez

Pensando con la CIUDAD

Kóokay Ediciones^{MR}

ISBN 978-607-99720-9-7

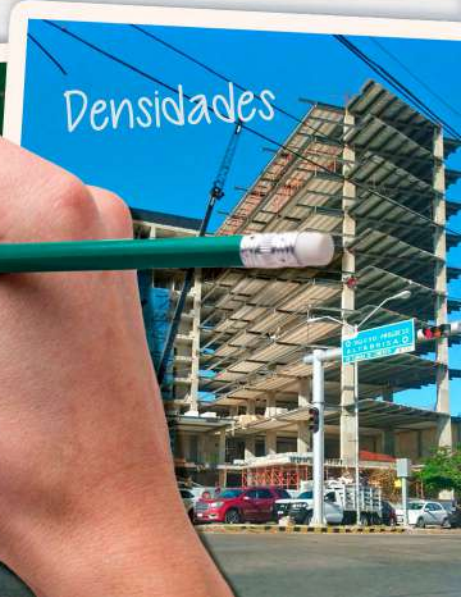


9 786079 972097

Planeación urbana



Densidades



espacios colectivos

