MetrōpoliMid

LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA

UNIVERSIDAD MODELO

P.10

CIUDAD MODELO:
Muchas historias por contar... y no olvidar

CANADEVI® YUCATÁN

P.18

DESARROLLANDO CONCIENCIA:
Expansión urbana, ¿es un modelo de ciudad sostenible?

¡SUSCRÍBETE!

Hasta qué punto queremos hacer "crecer" a Mérida

Mérida: crecimiento descontrolado

Año 04, No. 37
Julio 2022.

· CONSEJO DIRECTIVO ·

Leticia Torres Mesías Estrada
David Montañez Rufino

· CONSEJO CONSULTIVO ·

Jorge Bolio Osés
Ricardo Combaluzier Medina
José Gerardo García-Gill
Ricardo López Santillán
Raúl Monforte González
Eduardo Monsreal Toraya
Susana Pérez Medina
Luis Sauma Castro
Liz Zumárraga

· EDITORIAL ·

David Montañez Rufino
Director general

Jorge Alberto López Tec
Diseño gráfico y editorial

Angélica Rivera Gómez
Coordinadora de comunicación y redes

Rodrigo Emiliano Casanova Castro
Axel Jesús Lope Ojeda
Colaboradores

MetrópoliMid., Año 4. No. 37, julio 2022, es una publicación periódica electrónica, mensual, publicada y editada por Consultoría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Espacio Público, S.C.P, con domicilio en la ciudad de Mérida, Yucatán. www.metropolimid.com.mx, direccion@metropolimid.com.mx ISSN versión digital en trámite. El contenido y las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación o de MetrópoliMid. Se autoriza cualquier reproducción parcial o total de los contenidos o imágenes de la publicación, siempre y cuando sea sin fines de lucro, citando invariablemente la fuente sin alteración del contenido y dando los créditos autorales. El propósito de esta publicación es contribuir a un adecuado desarrollo urbano y sostenible.

www.metropolimid.com.mx

ÍNDICE

02 Editorial | MetrópoliMid: la revista urbana de Mérida

04 **EN CONTEXTO:** ***Crecimiento descontrolado y ciudad de 15 minutos***

06 HASTA QUÉ PUNTO QUEREMOS HACER "CRECER" A MÉRIDA

10 **CIUDAD MODELO:** Muchas historias por contar… y no olvidar

14 **Mérida y sus modernidades**

18 Desarrollando Conciencia: Expansión urbana, ¿es un modelo de ciudad sostenible?

22 DIHLA: Transformación integral del espacio público

25 Mérida se construye y avanza escuchando la voz de todas y todos los ciudadanos

29 ***Desconexión vial: el elefante en la habitación***

Editorial

MetrōpoliMid

La Revista Urbana de Mérida

Tercer Aniversario de MetrópoliMid

El mes de junio fue muy especial para todos aquellos que formamos parte de MetrópoliMid, pues celebramos nuestro tercer aniversario en compañía de dos de nuestros aliados estratégicos: la Universidad Modelo y la CANADEVI Yucatán.

MetrópoliMid, desde su origen, ha tenido como propósito generar propuestas para una adecuada planeación y desarrollo de nuestras ciudades, realizar análisis de las principales problemáticas y sensibilizar a la población para generar sinergias a favor de la ciudad que todos queremos.

A lo largo de estos tres años, MetrópoliMid ha publicado 247 artículos de análisis, con más de 123 mil visitas en la página web –en promedio 375 visitas diarias–, así como 36 revistas especializadas en desarrollo urbano –una por mes de manera ininterrumpida–, y que se han descargado más de 15 mil veces por nuestros lectores.

Esto ha sido posible gracias a alianzas con actores clave, comprometidos con el adecuado desarrollo de Mérida y de su zona metropolitana.

El trinomio perfecto: Sociedad civil + academia + sector empresarial

Existen organizaciones que, desde hace muchos años, trabajan desde sus diferentes sectores por promover un desarrollo sostenible en Mérida. A través de la suma de esfuerzos, hemos logrado generar un trinomio de sociedad civil, academia y sector empresarial que aporte análisis, experiencias, propuestas y soluciones a las problemáticas urbanas de nuestras ciudades y que, a partir de esta edición número 37 configura las:

Pero lo que más alegría nos genera, es que hemos podido contribuir a consolidar un gremio de profesionistas, ciudadanos, de la academia, de la sociedad civil, de la iniciativa privada y del gobierno, comprometidos con sumar esfuerzos para lograr el desarrollo sostenible y aumentar la habitabilidad de nuestras ciudades y la calidad de vida de nuestras familias.

Gracias a todas las organizaciones que se han sumado a esta iniciativa, gracias a todos aquellos profesionistas, académicos, activistas, emprendedores, ambientalistas y luchadores sociales, que han contribuido con análisis y artículos, con propuestas y con acciones concretas; gracias a nuestro Consejo Consultivo y a nuestro equipo de trabajo.

Gracias a todos ustedes, reiteramos nuestro esfuerzo y compromiso por hacer de MetrópoliMid, la revista urbana de Mérida.

A lo largo de estos **tres años**, **MetrópoliMid ha publicado 247 artículos** de análisis, así como **36 revistas** especializadas en desarrollo urbano–una por mes de manera ininterrumpida–, y que **se han descargado más de 15 mil veces por nuestros lectores**.

David Montañez Rufino
Maestro en Administración Pública. Fundador y director general de la plataforma urbana M50.
correo: direccion@metropolimid.com.mx

en contexto:

Crecimiento descontrolado y ciudad de 15 minutos

Por: **Leticia Torres Mesías Estrada,**
Docente de Arquitectura en la Universidad Modelo

Hola, en esta nueva participación de "en contexto" correspondiente a la edición número 37 de la revista MetrópoliMid, abordaremos el tema del crecimiento descontrolado de las ciudades, y continuaremos el tema de la ciudad de los 15 minutos.

Poniendo en contexto, ¿a qué se le llama un crecimiento descontrolado? De las lecturas consultadas considero ésta explica muy claramente el concepto:

"La expansión urbana descontrolada es el resultado de cambios en el estilo de vida y en las pautas de consumo más que de un aumento de la población. Una mayor demanda de vivienda, comida, transporte y turismo supone un aumento en la demanda de suelo. Por otro lado, el suelo agrícola cercano a las ciudades es relativamente barato y esto fomenta la expansión urbana descontrolada como solución para hacer frente a los factores de presión arriba mencionados". Jacqueline McGlade, directora ejecutiva de la AEMA.

La AEMA es la Agencia Europea de Medio Ambiente, con sede en Copenhague. Esta agencia ha hecho mucho énfasis desde el año 2006, en que la expansión urbana descontrolada, rápida e ininterrumpida, amenaza el equilibrio medioambiental, social y económico de Europa, pero que, sin duda, este tipo de crecimiento se da en todas partes y amenaza a todo el mundo.

Y justamente el tema ambiental es el que debería de estar sobre la mesa, ya que la fuente principal de emisiones de CO^2 es consecuencia de la movilidad motorizada.

El calentamiento global es una amenaza real y permanente ahora, por lo que si queremos (debemos)

limitarlo, la solución básica real no es la ingeniería para construir más rutas y más accesos, sino la "desmovilidad". Se trata de moverse menos por obligación, como mencionaba en el artículo anterior, y que liga muy bien con el tema del crecimiento descontrolado.

La tendencia mundial urbana es redescubrir la proximidad, y esto va de la mano con el concepto de ciudades que caminan y ciudades en bicicleta, tal como nos indica Carlos Moreno, urbanista colombiano francés radicado en la ciudad de París, investigador de la Sorbona, desde donde realizó un largo trabajo de investigación sobre las transformaciones necesarias en el mundo urbano, tomando como enfoque la relación entre el espacio y el tiempo útil, el cronourbanismo. Este trabajo continúa vigente.

La movilidad ha degradado en gran medida la calidad de vida a través de viajes costosos, desde todos los puntos de vista, nos dice Carlos Moreno.

Este crecimiento descontrolado que origina asentamientos dispersos, obliga a dedicar varias horas al día al transporte y tiene efectos psicológicos negativos. La lista que enumera la doctora Marta Domínguez Pérez, profesora de Sociología Urbana y coordinadora del grupo de trabajo de Sociología Urbana de la Federación Española de Sociología, parece no tener fin: estrés, pérdida de tiempo libre, disminución de las horas de descanso y desarraigo social. "Te hace tener una relación con la ciudad más superficial, más impersonal; te hace reducirte a tu hogar y a la ciudad, en vez de potenciar los espacios intermedios, como el barrio, que serían los espacios de socialidad", advierte. Moverse menos supone vivir mejor. La mente está en paz cuando nuestra vida se desarrolla en el lugar que habitamos, en vez de tener que perseguirla con la lengua fuera en puntos opuestos de la ciudad. La "desmovilidad" también fortalece las redes vecinales y afianza nuestro sentido de pertenencia. Termina comentando la doctora Domínguez.

De ahí la importancia de repensar y rediseñar las ciudades con la proximidad, diversidad, densidad y ubicuidad como ejes. Desplazarse se está convirtiendo en una pesadilla diaria, ya sea porque hubo algún siniestro o porque estamos "en hora pico".

Entonces, las ciudades de 15 minutos buscan dar a los residentes una ciudad serena, con más proximidad, con menos estrés, requiriendo de menos horas de transporte sin dejar de satisfacer las funciones sociales urbanas esenciales.

El pasado 7 de junio de 2022, en el marco del Congreso Internacional Smart City con sede en Mérida, Yucatán, tuvimos la oportunidad de tener una sesión plenaria con el mencionado Carlos Moreno, y escuchamos de propia voz del autor el concepto de la ciudad de los 15 minutos.

"La tendencia mundial urbana es redescubrir la proximidad, y esto va de la mano con el concepto de ciudades que caminan y ciudades en bicicleta."

En el ejemplar pasado, les mencioné las SEIS funciones sociales urbanas esenciales propuestas por Moreno; en su presentación del pasado junio comentó que «La ciudad del cuarto de hora debe responder a SIETE funciones:

habitar, trabajar, comprar, acceder a la salud, la educación y la cultura, y el descanso en armonía con la naturaleza»

La función que agregó fue la de cultura, y amplió el concepto de descanso, para enfatizar en que sea en armonía con la naturaleza. No puedo estar más de acuerdo.

Termino este escrito con dos frases:

"La mejor movilidad es la que no es necesaria". Doctora Marta Domínguez Pérez.

"Es hora de avanzar, no más hacia la planificación urbana, sino hacia la planificación de la vida urbana". Urbanista Carlos Moreno.

Leticia Torres Mesías Estrada
Arquitecta por la UADY. Maestra en Administración Pública por la UVM. Docente en la Universidad Modelo y Productora del programa de radio Habitar y más.
correo: leticia.torresmesias@habitarymas.com

HASTA QUÉ PUNTO QUEREMOS HACER "CRECER" A MÉRIDA

El año pasado, en un evento sobre ciudades intermedias de América Latina, discutíamos si los criterios de definición podrían ser válidos y generalizables a las urbes de nuestra región. El debate no es anodino, pues considerando el tamaño de los países y de sus respectivas poblaciones, lo que vale para Argentina, Brasil o México no necesariamente aplica para Centroamérica, las Guayanas o las islas del Caribe. Sin embargo, el consenso es unánime cuando se afirma que las ciudades medias son privilegiadas si se las compara con las grandes urbes.

El problema con el crecimiento de las ciudades latinoamericanas

En Latinoamérica, durante buena parte del siglo XX, en todos los países, casi siempre en las ciudades capitales o algunos puertos importantes, hubo una marcada macrocefalia que hacía que estas urbes fueran receptáculo de millones de personas en una extensión territorial que no paraba de incorporar zonas circunvecinas. Este fenómeno de expansión territorial y concentración demográfica casi siempre estuvo relacionado con el peso de las actividades productivas ahí ubicadas y, por tanto, del desarrollo económico, con su corolario de bienestar material para las personas. En las grandes ciudades, incluso para los migrantes más pobres, la situación podía ir mejorando al paso de los años, o al menos, de entrada, ya era mejor que la que se vivía en los lugares de origen. Durante décadas estas grandes urbes fueron polo de atracción. Las grandes ciudades crecieron más rápido que el resto, porque recibieron numerosas olas migratorias, no sólo del tipo campo-ciudad; también del tipo ciudad pequeña-gran ciudad. Las grandes urbes, aún siendo una anomalía (o un disparate) del desarrollo regional desconcentrado, fueron la norma en nuestros países.

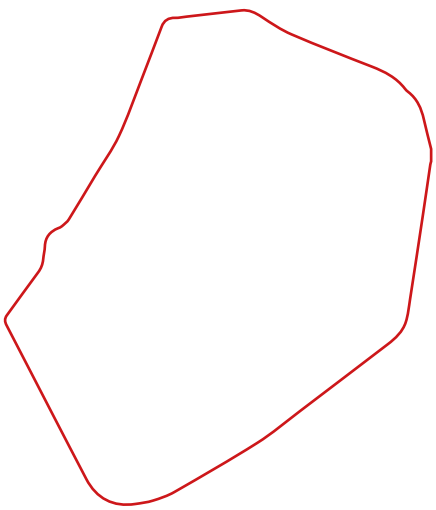
De hecho, desde finales del siglo pasado, pero de forma más evidente a inicios del siglo XXI, ya se aceptaba que ese crecimiento sin control de las grandes urbes (Bogotá, Guayaquil, Sao Paolo, Buenos Aires, Ciudad de México, Lima, entre otras más) tuvo demasiados costos sociales, económicos y ambientales. Desde entonces, en prácticamente todos los países, se han hecho esfuerzos desconcentradores que abonan al equilibrio demográfico y al desarrollo regional. Incluso las normativas concernientes a los usos de suelo, los planes de desarrollo urbano y todo el andamiaje técnico del diseño del hábitat surgieron, no sólo para contener el crecimiento de las grandes urbes, si no para que en las ciudades pequeñas y medianas no se cometieran los mismos errores que caracterizaron a las metrópolis inconmensurables.

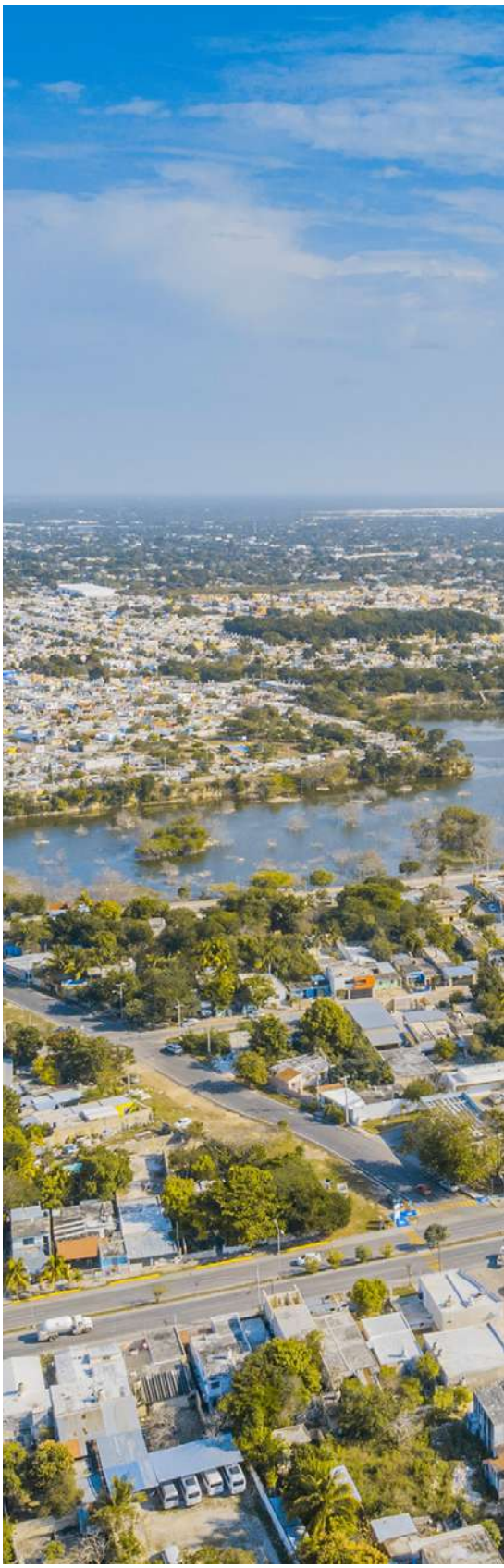
Se desprende de ello que las grandes urbes no son un modelo a seguir, básicamente porque su “cuadro de vida” no tiene las ventajas que sí tienen las ciudades medianas y pequeñas. Como sociólogo, con ese criterio me quedo para definir una ciudad media. No es el único, pero es el que más tiene que ver con la calidad de vida de las personas. Dice un amigo, un célebre decano de un centro de estudios urbanos en Bolivia: “una ciudad en la que uno no tiene la ocasión de volver a casa a comer y hacer la siesta para luego regresar al trabajo es insoportable”. Se supone que en una ciudad pequeña o media se tiene todo el equipamiento urbano que se requiere, pero sin las distancias ni el tráfico de una gran ciudad: vivienda, trabajo, escuela, diversión, abasto, centros de salud, naturaleza, vida cívica, todo está a proximidad.

La situación en Mérida

Mérida, hasta hace poco, gozaba de ese cuadro de vida tan favorable. Sin embargo, sus problemas actuales y futuros se derivan de su propio éxito. Al tener un papel preponderante en la economía estatal y peninsular, concentra muchas ventajas que la han puesto en una situación hegemónica a escala regional, incluido lo concerniente a "su cuadro de vida". Consecuencia de ello es que ha sido un polo de atracción para población del interior de Yucatán, de la Península y estados vecinos, y más recientemente, de gente del centro y norte del país, así como del extranjero. Lamentablemente, desde hace algún tiempo se han tomado decisiones equivocadas y se ha minimizado la importancia de los marcos normativos de uso de suelo y de los instrumentos de planeación urbana; incluso se ha desdeñado el impacto ambiental del crecimiento urbano. Se están cometiendo errores o se están tomando decisiones equivocadas. Derivado de ello, en vez de mantener nuestro cuadro de vida, nos estamos pareciendo cada vez más a Puebla, Querétaro, incluso Tijuana.

A mi juicio, el primer gran error o la primera decisión equivocada fue permitir que con la puesta en marcha del *Programa Director de Desarrollo Urbano de Mérida 2003-2010* el anillo periférico dejara de contener a la ciudad construida. La ulterior aparición de la urbanización en las comisarías ejidales, en espacios como Ciudad Caucel, Las Américas y Los Héroes, y para otro estrato socioeconómico en Chablekal, Temozón y más recientemente Santa Gertrudis Copó, abrieron la caja de Pandora de la urbanización periurbana a gran escala.





Con esto se ha evadido el aprovechamiento de enormes baldíos intra-periférico donde también se puede construir, con la ventaja de que ya es "suelo servido".

Otro gran error ha sido la delimitación de la Zona Metropolitana de Mérida, la cual se ha ampliado de forma innecesaria al paso de los años. SEDESOL, CONAPO e INEGI, en 2007, sólo consideraban a Mérida, Kanasín, Umán, Conkal y Ucú como municipios metropolitanos. La actual delimitación de SEDATU, CONAPO e INEGI (2018) incluye, además, los municipios de Acanceh, Samahil, Timucuy, Tixkokob, Tixpehual y Hunucmá. La pregunta es obvia ¿qué sentido hace una zona metropolitana tan extendida?, ¿por qué nos queremos parecer a Guadalajara?

Me parece inconcebible que, ahora que contamos con un enorme cúmulo de conocimientos generados por los especialistas en temas urbanos, así como instrumentos de planeación y marcos normativos que antes no existían, estamos acercándonos a una situación en la que apostamos el cuadro de vida que nos ha caracterizado hasta ahora. ¿Por qué en Mérida y su Zona Metropolitana se está haciendo todo al revés?

Pensar en un nuevo aeropuerto, en un nuevo estadio multifuncional, en una nueva termoeléctrica en Kanasín, en la venta de lotes de inversión en zonas que ofrecen servicios ambientales, en la lotificación de todas las márgenes de las vialidades intermunicipales, así como el desarrollo de nuevos emprendimientos de vivienda masiva (o la ampliación de nuevas etapas en los ya existentes). La codicia que surge de los réditos de la economía del ladrillo nos da algunas pistas, así como su más peligroso engendro: la especulación inmobiliaria.

Falsamente suponemos que todo lo que rodea a Mérida es susceptible de ser urbanizado, y eso terminó con nuestra ciudad de 15 minutos.

A mi juicio, el primer gran error fue permitir que el anillo periférico dejara de contener a la ciudad construida. Otro gran error ha sido la delimitación de la Zona Metropolitana de Mérida, la cual se ha ampliado de forma innecesaria al paso de los años.

Ricardo López Santillán
Licenciado en Sociología por la UNAM. Maestro y Doctor en Sociología por la Université de la Sorbonne Nouvelle-Paris III. Investigador titular en el CEPHCIS UNAM en Mérida.

Muchas historias para contar... y no olvidar

La esencia de Mérida se diluye, el patrimonio cultural material e inmaterial de la ciudad desaparece. La Mérida del futuro no debe volverse un espacio impersonal y sin alma, el futuro debe partir de una revisión aún más profunda de la identidad de la ciudad. El pasado enseña y revela. Aún puede manifestarse a los meridanos y meridanas que lo desconocen.

El cambio verdadero de Mérida hacia un espacio mejor parte del análisis de la realidad que estamos viviendo día a día. En el imaginario popular está la idea simple y arraigada de que el turismo masivo y la llegada de inversiones del exterior es la solución a muchos de los problemas locales. Hay que ser cautos, los Objetivos de Desarrollo Sostenible indican claramente las prioridades. Es un terreno que se presta a las utopías y a la idea de pensar que todo futuro es mejor al pasado y al presente.

El futuro de Mérida tiene como eje esencial la educación de sus propios habitantes. Por eso, más que nunca, la idea debe ser la Mérida que queremos todos… y no la que quieren unos cuantos.

Patrimonio Cultural de Mérida

El término "cultura", a diferencia de lo que piensan muchos, abarca todas las actividades que realiza el ser humano, tanto materiales como inmateriales. Echemos un vistazo a Mérida. Quienes hemos vivido acá toda la vida percibimos los grandes cambios en la ciudad: hasta hace poco todo se concentraba en el centro y los barrios cercanos, ahora, aunque aún hay habitantes, existen grandes zonas abandonadas, pues las personas se han desplazado a la periferia. Las casas derruidas son el vestigio de una realidad perdida, de años y años desaparecidos en el tiempo, de vida comunitaria y familiar, tradiciones orales, rituales, actos festivos, historias, costumbres, recetas de cocina, cuentos, leyendas, en fin, saberes transmitidos de generación en generación, que ya no existen más.

El patrimonio inmaterial confiere a las comunidades un sentimiento de identidad y de continuidad: favorece la creatividad y el bienestar social, contribuye a la gestión del entorno natural y social. El frágil patrimonio cultural inmaterial es un importante factor del mantenimiento de la diversidad cultural frente a la creciente globalización. Ojalá pronto la gente regrese a vivir a esos rumbos abandonados, como ha ocurrido con otras ciudades con ese mismo embrollo. No será lo mismo, pero con algo se empieza.

Uso de tecnologías digitales en favor del patrimonio cultural

La Escuela de Diseño de la Universidad Modelo genera y disemina conocimiento interdisciplinario y buenas prácticas en la aplicación de tecnologías digitales para la difusión y divulgación del patrimonio cultural.

En el marco de la asignatura **Diseño Interactivo y Cultura**, y en proyectos de titulación, se han desarrollado trabajos que identifican a la cultura local con usos, costumbres y símbolos específicos. En esta área del diseño se alcanzan productos tales como animaciones, videos, sitios web y aplicaciones, cuya finalidad es extender estos mensajes a la gente. Utilizando el proceso de diseño modelista, los estudiantes en la ***Fase de Investigación*** entrevistan a expertos y pobladores, y consultan lecturas en centros de investigación; en la ***Fase Creativa*** desarrollan bocetos y evaluaciones con el usuario potencial y; en la ***Fase de Comunicación***, presentan el producto de diseño final.

Se han desarrollado proyectos que rescatan información acerca de la gastronomía de los barrios tradicionales, visitas de personajes célebres, espacios ecoturísticos, rumbos olvidados, o esquinas tradicionales de Mérida. He aquí unos ejemplos destacados, en los que se prioriza el concepto del turismo alternativo sostenible, responsable, educativo, en el que la gente conoce a la Mérida verdadera.

A través del uso de tecnología, se han desarrollado proyectos que **rescatan información** acerca de la gastronomía de los barrios tradicionales, visitas de personajes célebres, espacios ecoturísticos, rumbos olvidados, o esquinas **tradicionales de Mérida.**

Proyectos tecnológicos creados

Sendero Real es un sitio web que trata del barrio de San Sebastián. Se difunden las costumbres vivas del rumbo a través de las narrativas emanadas de los propios habitantes. La información es aderezada por un recorrido gastronómico con recetas y con el origen de platillos típicos. Se aportan datos históricos, culturales, personajes relevantes, leyendas y sucesos.

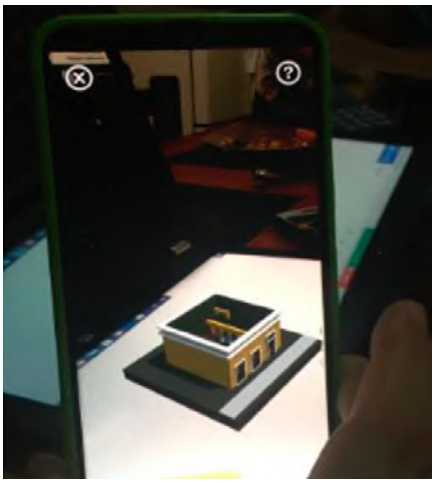
Retornando a Yucatán incluye a Mérida y al campo yucateco, usando como pretexto un recorrido siguiendo los pasos de los exploradores decimonónicos John L. Stephens y Frederick Catherwood. Profundiza el tema del turismo cultural. La información es extraída de fuentes confiables producto de: entrevistas, encuestas, consultas bibliográficas tanto digitales como editoriales. Incluye fotografías tomadas por los propios estudiantes, breves animaciones y diseño iconográfico.

La Visita Porfiriana es un sitio web que trata del arribo a Yucatán en 1906, del hombre que revolucionó a México. Aparecen personajes, paseos y visitas. Incluye una sección con mapas del recorrido que hizo en Mérida, destacando la construcción de arcos en su honor. También presenta su visita a haciendas y obras públicas, una breve descripción, iconografía e imágenes de los eventos.

Diseño de aplicación móvil con realidad aumentada del aljibe de la Escuela Primaria Vicente María Velázquez. En este proyecto se utilizó la realidad aumentada, el modelado 3D y la animación, con el objetivo de dar difusión al aljibe, una obra hidráulica para almacenar agua de lluvia mediante conductos que dirigen el agua a construcciones subterráneas, por lo general para uso doméstico, potable y de riego.

CentreAR es una aplicación móvil para conocer, a través de un recorrido virtual, las historias detrás de las enigmáticas esquinas del centro de la ciudad de Mérida, viendo cómo cobran vida gracias a la realidad aumentada –conjunto de tecnologías que permiten al usuario visualizar parte del mundo real a través de un dispositivo tecnológico con información gráfica añadida por este–.

Carlota en Yucatán es un sitio web enfocado al turismo cultural, narrado por la propia emperatriz Carlota a fin de brindarle al usuario la experiencia de sentir que la historia la está escuchando de viva voz. Brinda al usuario una ruta gastronómica que puede seguir en el recorrido que realizó Carlota, en donde conocerá los platillos típicos que existen en las poblaciones. El sitio está compuesto de cuatro secciones: vida de Carlota, imperio mexicano, visita a Yucatán y gastronomía, en el que cada uno contiene información concisa y veraz.



La cultura local debe protegerse y difundirse a la ciudadanía, que permanece indiferente muy probablemente por desconocimiento. Yucatán ha tenido momentos históricos destacados, más allá de la sobresaliente cultura maya. Hay mucho por investigar y diseñar en esta rama. El Diseño Interactivo permite que jóvenes se interesen por estas temáticas, y las den a conocer a la sociedad en un contexto que se mueve a pasos acelerados y de manera atractiva.

Referencias:

· García, A., Jouault, S. y Romero, D. (2015). ***Atlas del Turismo Alternativo en la Península de Yucatán***. Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del IPN-Unidad Mérida, Facultad De Ciencias Antropológicas - Universidad Autónoma de Yucatán.

· Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (2022). ***¿Qué es el patrimonio cultural inmaterial?*** https://ich.unesco.org/es/qu-es-el-patrimonio-inmaterial-00003

· Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (2022). ***Patrimonio cultural inmaterial***. https://es.unesco.org/themes/patrimonio-cultural-inmaterial

· Shermer, M (2018). ***La utopía es un ideal peligroso***. https://www.revistadelauniversidad.mx/articles/63693f60-c0ab-441f-8587-7a20664d2e22/la-utopia-es-un-ideal-peligroso

Cristian René Aguilar Perera
Director de la Escuela de Diseño, Maestro en Tecnología Educativa, Licenciado en Diseño Gráfico, Universidad Modelo. Licenciado en Ciencias Antropológicas con especialidad en Historia, UADY.

Mérida y sus modernidades

Mérida vive hoy día varias modernidades. En vez de una ciudad armónica, los conflictos se hacen más notorios. El conflicto fundamental (pero no frontal) es la proliferación de proyectos urbanísticos que, de suyo, niegan la ciudad tradicional surgida después de más de cuatro siglos. ¿Cómo podemos entender que no se alcen las voces en defensa de la Mérida histórica amenazada? ¿Cómo podemos entender que, en la ciudad más segura de todo el país, proliferan los desarrollos urbanos cerrados con altos muros y aislados entre sí? Quiero abrir el debate más que responder estas preguntas.

La modernidad y las utopías urbanas

El progreso siempre se ha entendido como sinónimo de modernización. Ser moderno es ser progresista, es renovarse, actualizarse, rejuvenecerse. El modernismo, dice Marshall Berman, es una revolución permanente, se preocupa poco de la reconstrucción de los mundos que destruye, es el modelo de una sociedad ideal, exenta de problemas. Por tal motivo, el modernismo es una forma de utopía, porque ve hacia el futuro, busca el progreso y la renovación, antes que otra cosa.

Desde diferentes niveles, ángulos e intereses, los agentes del ramo gestionan una suerte de proyectos urbanos con vista en utopías europeas del periodo liberal. Los conceptos de modernización y modernidad son un componente fundamental para explicar las utopías urbanas a lo largo del tiempo en la sociedad mexicana, estoy pensando en el Paseo de Montejo y en la avenida Colón, por ejemplo. Modernización y modernidad son construcciones históricas. Modernización es entendida como desarrollo económico y tecnológico; mientras que la modernidad es la expresión cultural de la modernización. Ambas se definen y redefinen históricamente a partir de la constitución y confrontación de diversos intereses sociales.

Las concepciones de modernidad de unos actores sociales dominantes son, por lo tanto, la base de la construcción de esas utopías urbanas que van dejando huella en la ciudad. Con este enfoque, la ciudad es el lugar de la modernidad, de la expresión espacial y arquitectónica del desarrollo tecnológico. La ciudad sede de los grandes edificios públicos y privados, las imponentes formas constituidas por las delimitaciones espaciales de sus plazas, de sus hitos que ejemplifican la grandeza urbana, es el encuentro y la distancia social que viene desde la calle. Pero también la ciudad muestra esa modernidad *bermaniana* que destruye el pasado, lo urbano es desintegración y angustia, es la unión y la desunión de los individuos.

La ciudad (europea) del siglo XIX fue producto de un proceso de modernización que fragmentaba, individualizaba y desestructuraba la comunidad, esta última basada en la idílica vida rural. Simmel coincidía con Weber en que la racionalización de la sociedad moderna era una jaula de hierro, el precio de la perfección objetiva, la atrofia del espíritu humano. Pero, al mismo tiempo, supieron entender las posibilidades de la modernidad urbana que podían ser armónicas y también espacios de libertad.

Las ciudades y la diversidad

En la ciudad del siglo XIX se manifestaba la pérdida de la personalidad, la alienación, la subordinación del espíritu a lo material, pero al mismo tiempo la ciudad era el lugar de la redención humana, el espacio posible de la libertad civil. La ciudad como lugar donde se expresaban con mayor nitidez las patologías sociales, la desintegración social, la sociedad de masas y la mayor distancia social, pero al mismo tiempo la ciudad como el contexto donde se podían ampliar los dominios del individuo, el lugar donde se permitía la diversidad y la pluralidad. Es en la ciudad donde se democratizan las relaciones sociales y universaliza el pensamiento. La modernización, así se entendió y, por tanto, implicó un proceso de diferenciación social, un hacerse heterogéneo a partir de la búsqueda de lo individual. La comunidad rural, en contraste, contenía una mayor solidaridad mecánica, pero también una mayor opresión social por la estrechez de los vínculos éticos.

Un punto de vista contrario al de Simmel, es la idea de ciudad de F. Tönnies, como una entidad catastrófica. La ciudad fragmentaba la identidad comunitaria, destruía los lazos sociales y las redes de intercambio. La idea Tönnies era regresar siempre al pasado idílico de las comunidades rurales, ya que la comunidad era la fusión perfecta de la identidad, la armonía, las costumbres y la religión.

Estas dos visiones paradigmáticas, grosso modo resumidas, han estado presente en el globo a lo largo del tiempo. La ciudad moderna del siglo XX se ha asociado enérgicamente con el desarrollo económico y en muchos casos específicamente con la industrialización, porque ésta significaba establecer la ruta inequívoca del progreso.

El debate sobre la ciudad en tanto espacio exclusivo de la modernidad, en oposición a la vida rural, tradicional y conservadora; como lugar de la expresión universal contra la visión particular y local, no debería traducirse en su expresión más simple: la contradicción rural-urbano. Porque la ciudad es en sí misma reflejo de la confrontación de distintas perspectivas de modernidad que rebasan, en mucho, los límites exclusivistas de los contextos rurales o urbanos.

La Mérida hipermoderna es la ciudad de una élite que expresa sus propios valores y estilos de vida, sin interferencias del pulso de vida de la otra parte de la ciudad —pienso en el Campestre o en la zona de Harbor, por ejemplo—. Desafortunadamente son pocos, muy pocos, los que alzan la voz por todo aquello local y valioso que se está destruyendo, como la propia calidad de ciudad, y ni que decir de la calidad del medio ambiente.

La modernidad no es un orden social, sino un movimiento

Berman, al plantear que la modernidad es una construcción histórica, ubica el problema en sus justos términos, es decir, no hay *una* modernidad sino distintos proyectos de modernidad que, buscando la hegemonía política y cultural, contrapone momentos históricos. La modernidad no es un orden social sino un movimiento.

Por ejemplo, el centro histórico de Mérida es manejado y visto desde una perspectiva posmoderna. Por el posmodernismo que está contra el modernismo puro y se abre la inmensa variedad y riqueza de las cosas y las ideas, pero el problema es que tal apertura y especificidad le hace perder el sentido crítico e histórico de las cosas que analiza y defiende. Lo positivo del postmodernismo es que está en contra de las generalizaciones burdas y las totalidades superfluas.

La ciudad postmoderna no se asocia con la industrialización, sino con los medios de comunicación, con el dinero y el poder, con las poblaciones que son más urbanas y menos obreras. Las identidades son más simbólicas y son promovidas por los medios de comunicación, a diferencia de aquellas basadas en las cercanías, distancia física y social, y el tiempo.

La élite inmobiliaria yucateca

Las élites inmobiliarias en la globalización tienen un proyecto homogéneo integrador y universal. La nueva organización se caracteriza por ser tecnológicamente innovadora, en constante progreso, y por gentrificar grandes áreas de la ciudad para provecho de las clases altas. A diferencia de estas élites, los grupos internos urbanos tienen una visión heterogénea fragmentada y localizada de la ciudad.

En la élite inmobiliaria yucateca, con los nuevos desarrollos urbanísticos, es la hipermodernidad la que predomina y marca el futuro de la ciudad. Según Livopvetsky, la hipermodernidad es aquella condición social donde impera la moda, lo efímero y el individualismo. En estos tiempos de hipermodernidad, el mercado es la nueva ley planetaria.

La Mérida hipermoderna es la ciudad de una élite que expresa sus propios valores y estilos de vida, sin interferencias del pulso de vida de la otra parte de la ciudad –pienso en el Campestre o en la zona de Harbor, por ejemplo–, en contraste con el particularismo de las comunidades, barrios, colonias pobres, del mercado informal fragmentado y la diversidad espacial.

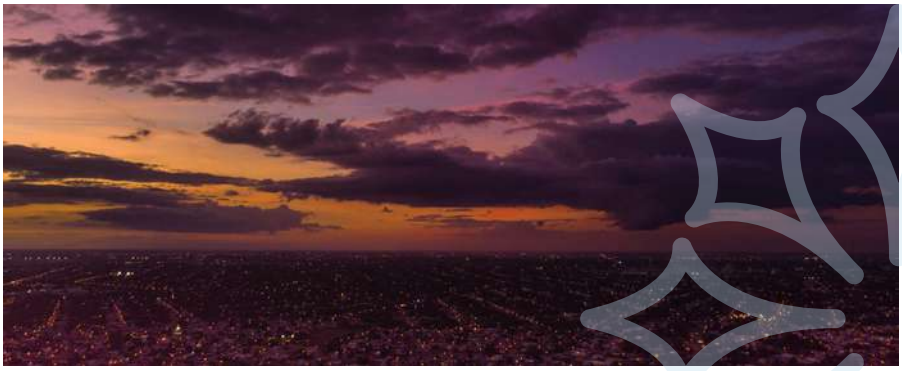
La marcada diferencia entre las ideas sobre lo universal y lo particular (entre la globalización neoliberal y el postmodernismo) en torno de la ciudad, se da a partir de esta polarización socio espacial y cultural, es decir, a partir de cómo los actores viven e identifican la ciudad. La percepción global de las élites es una concepción de ciudad fragmentada.

La utopía dominante en Mérida

En Mérida, la utopía (dominante) de la nueva ciudad está representada por los empresarios inmobiliarios de cara a la globalización y a la modernidad globalizante. Desafortunadamente son pocos, muy pocos, los que alzan la voz por todo aquello local y valioso que se está destruyendo, como la

propia calidad de ciudad, y ni que decir de la calidad del medio ambiente. Los planes de desarrollo del gobierno padecen una enorme pobreza en cuanto a marcar pautas de modernidad. Además, nadie le hace caso a esa letra muerta en la práctica.

Como hemos visto, los paradigmas cambiantes de modernidad constituyen el fundamento en la construcción de las utopías, es el vínculo entre lo existente y lo deseable, tanto desde el punto de vista de las fuerzas hegemónicas, como también desde el punto de vista alternativo de oposición de otras fuerzas sociales en concurso, lo que marca la pauta.



Othón Baños Ramírez
Doctor en ciencias sociales con especialidad en sociología. Profesor-investigador Titular "C" del Centro de Investigaciones Regionales "Dr. Hideyo Noguchi" de la UADY. Investigador Nacional Nivel II del Sistema Nacional de Investigadores (1988-2022).

yolandafernandez.com.mx

¿Qué es LEGO® Serious Play®?

La metodología LSP (LEGO® Serious Play®) proviene del sistema de construcción LEGO®. A mediados de la década de 1990, el Grupo LEGO® estaba buscando una manera de mejorar la innovación dentro de la empresa.

Empezó el proyecto en su tiempo libre pero pronto se convirtió en el arquitecto de la metodología LEGO® Serious Play® que **utiliza el poder de los modelos tridimensionales para abordar problemas y desafíos empresariales**. Y nace LEGO® Serious Play® (LSP).

#DesarrolloHumano

DRA. EN ARQ. YOLANDA FERNÁNDEZ
CITY, HUMAN DEVELOPMENT
& FUTURE SCENARIOS
LEGO® SERIOUS PLAY® FACILITATOR

¡Construimos ideas, conectamos gente, compartimos conocimiento!

CANADEVI® YUCATÁN

Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda

Expansión urbana, ¿es un modelo de ciudad sostenible?

El crecimiento urbano de gran parte de las ciudades del mundo a lo largo del siglo XX, se efectúo a través de un modelo de dispersión, el cual se realizó en gran medida gracias a la disponibilidad de suelo. Este modelo urbano ha tenido como resultado: bajos índices de densidad habitacional, mezclas de uso de suelo, densidad de centros de trabajo, densidad de servicios a escala de vecindario, entre otros.

Aunque los objetivos de este modelo consistían en mejorar la calidad de vida de las zonas residenciales y de los centros de trabajo, en años recientes se le han relacionado una serie de problemas sociales y ambientales (Hogan y Ojima, 2008), como servicios públicos poco eficientes, altos costos de transporte, tanto público como privado, y altos costos de infraestructura.

Mérida, nuestra capital, no ha sido la excepción en cuanto a la implementación de este modelo, lo cual se ve reflejado en la expansión que ha tenido la ciudad en los últimos 50 años.

Hoy, son muchas las voces que hacen un llamado para generar un cambio en la visión de desarrollo urbano de nuestra ciudad. Estas voces promueven estrategias específicas que, a través de los diversos instrumentos normativos y de planeación, permitan el desarrollo de una ciudad compacta.

¿Cuál es el destino que le espera a Mérida en su desarrollo urbano?

En **CANADEVI**, creemos que nuestra ciudad cuenta con un gran potencial para destacar como un referente en el modelo de ciudades compactas, en gran parte gracias al alto involucramiento de la sociedad civil en la definición de criterios y políticas urbanas, en conjunto con el gobierno.

Observamos de manera positiva cómo los Programas de Desarrollo Urbano ya plantean objetivos ambiciosos encaminados a tal fin, los cuales esperamos se materialicen en políticas y herramientas que favorezcan el desarrollo compacto y ordenado. Debemos ser conscientes de que el camino será largo, sin embargo, ya se pueden apreciar tendencias hacia la verticalidad, como lo muestran los números oficiales del Sistema Nacional de Información e Indicadores de Vivienda, donde se puede apreciar la aparición de opciones de vivienda vertical de manera acentuada, a partir del año 2012.

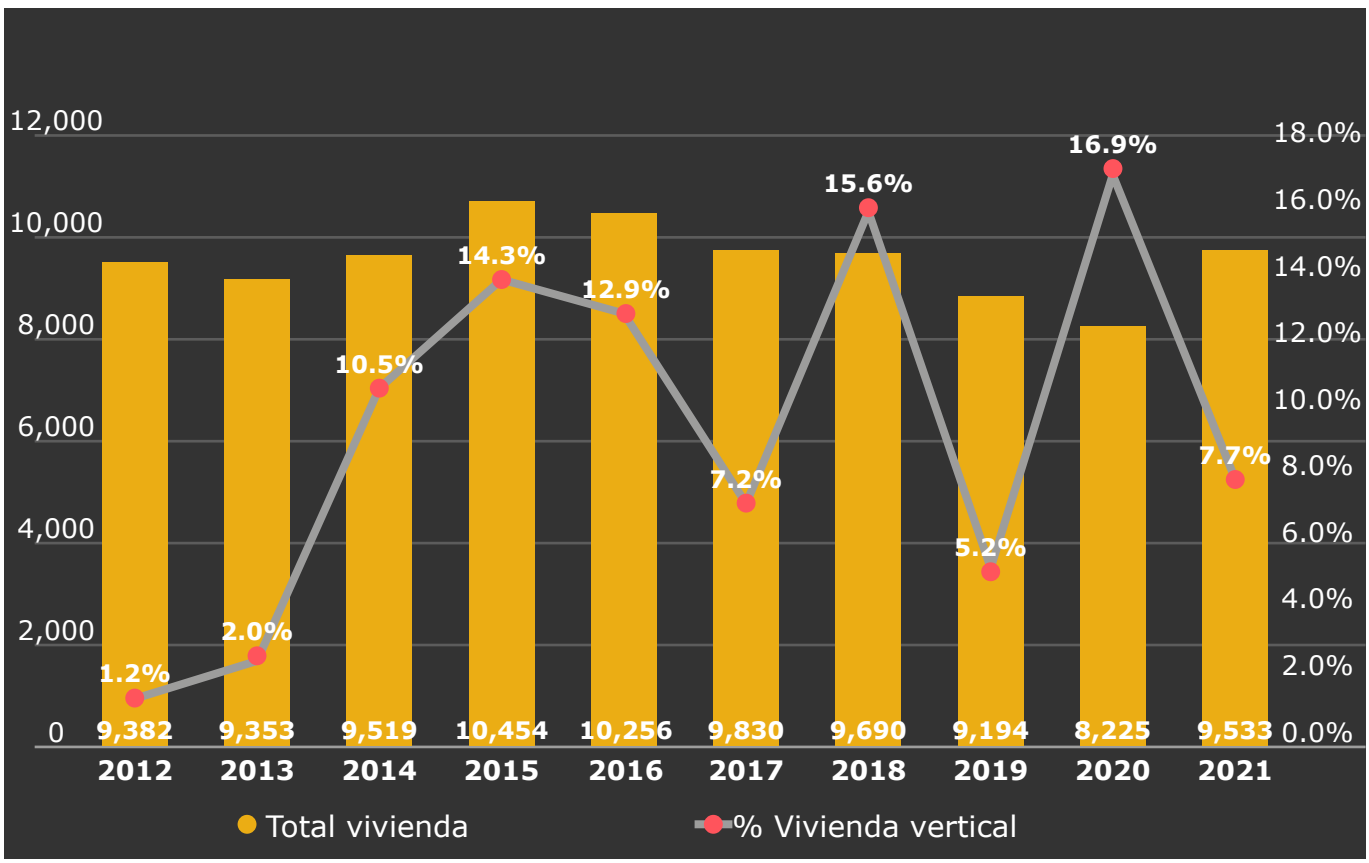
En el análisis hecho por la **CANADEVI**, podemos apreciar la evolución de la vivienda vertical en Yucatán, con una clara tendencia al alza.

- 2015 fue el año con el mayor número de unidades de vivienda vertical vendidas, con 1,495; impulsado principalmente por los segmentos más económicos.

- 2020 fue el año con mayor participación de vivienda vertical en proporción al total de viviendas vendidas, con el 16.9%; impulsado principalmente por el segmento residencial.

"La verticalidad de los desarrollos inmobiliarios forma parte de las diversas estrategias para contener la expansión urbana y hacer un uso más eficiente del espacio urbano".

Dinámica de la Vivienda en Yucatán



Fuente: Realizada por CANADEVI con información del SNIIV y datos propios.

La evolución en la dinámica de la vivienda vertical es resultado de diversos factores, entre ellos, los cambios en las preferencias de las nuevas generaciones, el encarecimiento del suelo, una normatividad que promueve este tipo de desarrollos, entre otros.

La verticalidad de los desarrollos inmobiliarios forma parte de las diversas estrategias para contener la expansión urbana y hacer un uso más eficiente del espacio urbano. Su impacto va más allá del ámbito de la vivienda y genera beneficios más amplios, como el de disminuir los costos de traslado de los habitantes al residir cerca de centros de trabajo, de lugares de esparcimiento, de servicios de salud o de centros comerciales. Colaborar en un transporte público más eficiente al generar una mayor densidad de habitantes y usuarios del servicio, eficientiza los costos de obras de infraestructura pública, que benefician a una mayor cantidad de ciudadanos en una misma zona.

Es imprescindible generar estrategias, políticas públicas e instrumentos normativos y de planeación, que incentiven un desarrollo urbano sostenible y ordenado, y que generen comunidades resilientes.

Las futuras generaciones nos lo agradecerán.

Ing. Sergei López Cantón
Presidente CANADEVI Delegación Yucatán.
www.canadeviyucatan.org.mx

D I H L A

Transformación integral del espacio público

Parque Vicente Suárez Puebla

El reto: recuperar un espacio público.

El espacio intervenido se encuentra en una de las principales avenidas comerciales de la ciudad de Puebla, presentaba un alto deterioro debido al tiempo transcurrido desde la última rehabilitación, hace casi 15 años, y la falta total de mantenimiento a la infraestructura y equipamiento del parque:

- Zonas oscuras y peligrosas, debido al robo de cableado eléctrico.
- Andadores de concreto en mal estado.
- Vallas metálicas inadecuadas en diversas zonas del parque.
- Vegetación excesiva muy descuidada.
- Mobiliario urbano muy deteriorado, no apto para su uso.

Por esta serie de motivos, el parque había quedado en desuso por los vecinos, siendo ocupado por mendigos y frecuentado en las noches por drogadictos, generando una alta sensación de inseguridad.

La solución: transformación integral del espacio público

Después de realizar estudios sociales y de movilidad en el parque y su contexto urbano, detectando áreas de oportunidad para la mejora de la usabilidad, habitabilidad y resiliencia del espacio, se implementaron acciones y estrategias puntuales de recuperación.

- Se eliminaron todo tipo de barreras arquitectónicas y de vegetación, para ofrecer a los usuarios una sensación de amplitud y profundidad en el espacio.
- Por la posición del parque en una avenida importante, y en un área donde no cuenta con más espacios verdes cercanos, decidimos sustituir los andadores de concreto por un sistema de terracería técnica, que mejore la absorción del agua, la recepción de nutrientes y la salud del aparato locomotor de los usuarios.
- Gracias a la amplia visibilidad que se generó, los servicios de seguridad y vigilancia lleven a cabo sus labores de manera eficaz, lo cual ha ahuyentado la delincuencia y el mal uso del parque.
- Con el objeto de promover la sustentabilidad, reutilización y cuidado del medio ambiente, se recuperaron varias piezas de mobiliario urbano y equipamiento deportivo, para darles una segunda vida a través de mejoras en su diseño y un mantenimiento profundo.
- En general, se mejoró la experiencia contemplativa y de habitabilidad del espacio público.

D I H L A

Una empresa dedicada a la recuperación del espacio público

DIHLA Soluciones Integrales es una división dentro de la empresa DIHLA Equipamiento Urbano, dedicada a la recuperación de espacio público, elaborando proyectos llave en mano para gobiernos e iniciativa privada.

Contamos con un equipo multidisciplinario (diseño, ingeniería, arquitectura del paisaje, financiero y jurídico), con amplia experiencia para ofrecer a nuestros clientes la resolución exitosa de sus proyectos, acompañándolos en cada parte del proceso.

Creamos para nuestros clientes proyectos con identidad, altamente resilientes y en los que incorporamos tecnología para la mejora de la experiencia de usuario y el incremento de la seguridad en los espacios.

Tecnología Incorporada

· Sistema de iluminación led de última generación.

· Sistema wifi integral.

· Sistema de videovigilancia con equipos de alta eficiencia en el consumo de energía.

Área para Mascotas

· Se habilitó una importante área para el uso y recreo de mascotas, delimitado de manera estratégica para garantizar la seguridad tanto de los usuarios del parque como de las mascotas.

· Sin romper con la estética del parque, se implementó equipamiento especial para perros.

Vegetación y materiales endémicos

· Todo el parque fue equipado con materiales y vegetación endémicos de la zona, con bajo o nulo mantenimiento, y buen desempeño para la mejora de la estética del espacio.

· Se racionalizó la vegetación en el parque.

"En definitiva, se creó un espacio que genera un pequeño pulmón urbano dentro de una zona de alta densidad residencial y de negocios, que da la posibilidad a vecinos y visitantes de encontrarse con un área natural para pasear de manera segura, cómoda y adecuadamente equipada".

Miguel López Moreno
Director General de DIHLA, equipamiento urbano; egresado en Economía por la Universidad Complutense de Madrid.

Mérida se construye y avanza escuchando la voz de todas y todos los ciudadanos

Sin lugar a dudas, Mérida es una de las mejores ciudades para vivir, no solo de México sino del mundo, así lo han señalado diversas encuestas nacionales e internacionales, y es gracias a que la autoridad y la sociedad civil trabajan de la mano para mantener la calidad de vida y seguridad a la que estamos acostumbrados los ciudadanos.

En ese sentido, el alcalde de Mérida, Renán Barrera Concha, explica que se atienden las necesidades de la población a través de diferentes mecanismos de participación ciudadana como son los consejos consultivos, los consejos ciudadanos en colonias y comisarías, y el programa de diseño participativo de espacios públicos, herramienta que ha tenido gran éxito gracias a que permite consensar las prioridades de los vecinos en materia de infraestructura.

“El Municipio se distingue por la gran participación de la ciudadanía en las políticas públicas, programas y decisiones que atañen a los diferentes sectores de la población, en especial en los temas que involucran la atención de la infraestructura urbana y los espacios públicos.”

En la administración municipal existen diferentes mecanismos virtuales y presenciales para escuchar la voz de la sociedad, porque ellos conocen y saben cuáles son las necesidades más apremiantes en sus respectivos entornos, ya sea la atención del alumbrado público, rehabilitar parques o renovar vialidades.

Programa de Diseño Participativo en Espacios Públicos

Mérida se convirtió en la primera ciudad del país en aplicar el Programa de Diseño Participativo en Espacios Públicos, que involucra a las y los meridanos en el uso eficiente de los recursos y la atención efectiva de sus necesidades.

Implementado desde el año 2018, el programa está a cargo del Instituto Municipal de Planeación de Mérida y la Secretaría de Participación Ciudadana, quienes son los responsables de recabar las propuestas de la población en la priorización de la inversión en obra pública que realiza el Municipio.

“Este programa se basa en la premisa de que las comunidades son expertas en vivir la ciudad y entender sus problemas, y que los profesionales del diseño son expertos en interpretar las necesidades, identificadas y jerarquizadas por los vecinos para transformarlas en ambientes y espacios de calidad”, añadió el alcalde.

Importancia de la participación ciudadana

Los procesos de participación ciudadana contribuyen a que la comunidad se involucre en estas decisiones, y refuerza el sentido de pertenencia de sus espacios públicos, contribuyendo a su cuidado, uso y disfrute, sobre todo porque en esas áreas es posible fomentar la convivencia armónica entre las familias y vecinos.

Julio Sauma Castillo, Secretario de Participación Ciudadana, indicó que esta estrategia nació como un programa piloto, en donde el Presidente Municipal Renán Barrera Concha, solicitó que en las decisiones que involucre el diseño o remodelación de algún parque o espacio público se tome en cuenta la opinión de los ciudadanos.

"El alcalde contaba que, en experiencias anteriores cuando iba a inaugurar un parque, muchas veces llegaban los vecinos planteando inquietudes cuando la obra ya estaba hecha, y se llegó a la conclusión de que el diseño arquitectónico sin la opinión de los vecinos podría no estar respondiendo a lo que esperaban."

Después de esta prueba piloto se decidió establecer un mecanismo que permita que todos los espacios públicos que vayan a construirse o remodelarse, pasen antes por un proceso en los que los vecinos propongan cómo quieren ese espacio, naciendo así el Programa de Diseño Participativo de Espacios Públicos.

Cabe señalar que esta iniciativa sentó un precedente a nivel nacional, ya que el Ayuntamiento de Mérida recibió varias invitaciones para presentar este programa como experiencia de éxito, incluso fue invitado por la Asociación Nacional de Alcaldes de México (ANAC), para exponer este mecanismo innovador de participación ciudadana.

El Municipio ha participado en varios foros internacionales que comparten y promueven la participación ciudadana en el desarrollo de espacios públicos, aunque en ninguna de esas ciudades existe una metodología y política pública permanente como la que opera este programa del Municipio de Mérida.

Asimismo, acotó que Mérida ha sido reconocida por esta estrategia como el Mejor Caso de Responsabilidad Social Gubernamental y en los premios Ganar Ganar 2020, en el marco del XVII Aniversario de esa revista.

"Entre 2018 y 2020, el Ayuntamiento de Mérida trabajó en 22 parques de los cuatro puntos cardinales de la ciudad, proceso que involucró la participación de más de 2,200 vecinos, de los cuales el 70% fueron mujeres".

Espacios públicos intervenidos

Sobre la numeraria de este programa, expuso que, entre 2018 y 2020, el Ayuntamiento de Mérida trabajó en 22 parques de los cuatro puntos cardinales de la ciudad, proceso que involucró la participación de más de 2,200 vecinos, de los cuales el 70% fueron mujeres.

Aunque con la llegada de la pandemia se detuvo momentáneamente este programa, se reactivó este 2022, para continuar con la metodología y los procesos de inclusión de las propuestas ciudadanas para las próximas inversiones de obra pública.

Con esta reactivación del programa, en la Sesión de Cabildo del pasado 2 de marzo se aprobaron las bases para ocho licitaciones correspondientes a los paquetes de obras de infraestructura urbana del Municipio, las cuales corresponden a la remodelación de cinco parques y la repavimentación de calles, además que se considera la construcción de fosas que se requieren en el Cementerio Municipal Xoclán, estos trabajos responden a las propuestas de las y los beneficiarios.

Mecanismos digitales y presenciales

Aunque la pandemia permitió que los mecanismos digitales se amplíen en la recopilación de las propuestas ciudadanas, Sauma Castillo aclaró que en esta etapa de reactivación aún conviven la consulta digital y presencial en el Municipio, porque muchos usuarios optaron por mantenerse en esta modalidad virtual para exponer sus propuestas.

Finalmente, dijo que el Ayuntamiento hará uso de las herramientas tecnológicas que estén a su disposición para que más ciudadanos puedan dar sus opiniones y propuestas en el marco de este Programa, ya que la participación ciudadana es una de las políticas públicas permanentes en la administración municipal.

H. Ayuntamiento de Mérida.

MOVILIDAD

Desconexion vial: el elefante en la habitación

A diferencia de otras ciudades mexicanas, Mérida nunca ha pasado por marcados procesos de reingeniería vial que implicaran la construcción de ejes viales, autopistas urbanas y vías de acceso controlado dentro de la ciudad.

Como puede verse en planos y ortofotos de la ciudad de Mérida en el siglo XX, las vialidades fueron trazándose en función de los límites de antiguas fincas que progresivamente se fueron fraccionando y urbanizando. A pesar del uso extendido del esquema en retícula, la orientación del trazado y la longitud de las manzanas fueron definidas a conveniencia del promovente de cada colonia, lo que se reflejó en desfases entre vialidades de colonias diferentes.

Fueron los caminos de acceso y los límites de las antiguas fincas –que también fueron las calles limítrofes de las colonias resultantes–, los únicos que mantuvieron cierta continuidad vial y que, con el paso del tiempo, pasaron a formar parte de la red vial primaria de la ciudad. Las vialidades que fueron planificadas (como el Anillo Periférico) o que pasaron por un proceso de ensanche vial (como la Avenida Itzaes o la Prolongación Montejo), han sido casos excepcionales. Como resultado de ello, la red vial primaria de la ciudad de Mérida es esencialmente de tipo capilar.

Lo anterior puede entenderse hasta fines de la década de los setenta del siglo pasado, por la ausencia de instrumentos de planificación urbana en Mérida. Pero lo que se presenta a partir de los ochenta puede explicarse en fallas en la formulación e implementación de los programas de desarrollo urbano.

Es comprensible que los primeros programas de desarrollo urbano tuvieran alcances limitados y muchas áreas de oportunidad. En ese sentido, uno podría esperar que en las sucesivas actualizaciones del PDU se fueran incluyendo diagnósticos más exhaustivos, análisis más complejos y una visión holística del desarrollo urbano, especialmente cuando en los últimos 10 años diferentes organizaciones nacionales e internacionales (WRI, ITDP, BID, GIZ) han brindado al Municipio de Mérida asesoría técnica para el fortalecimiento de capacidades institucionales, y el desarrollo de políticas en materia de movilidad urbana sostenible.

Como si no existiera una curva de aprendizaje, el Programa de Desarrollo Urbano vigente desde 2017 arrastra los mismos errores y omisiones de los primeros PDU: en los planos de estrategia vial se limitan a mostrar la red vial existente hasta ese momento; no se proyectan redes viales futuras, ni mucho menos se llegan a definir centros de barrio o subcentros urbanos futuros. Por otro lado, en los procesos de evaluación para la Autorización de Constitución de Desarrollos Inmobiliarios, no parecen considerar criterios de diseño urbano presentes, ni otros instrumentos más recientes como el Manual de Calles de la SEDATU, la Ley General de Asentamientos

Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

A todo lo anterior se le suma la popularización de las "cerradas" o cotos habitacionales, caracterizados por sus trazados caprichosos y accesos restringidos, con una sola forma de entrar y de salir, que eliminan las alternativas de itinerarios y multiplican las distancias de recorrido, haciendo inviable los desplazamientos a pie, comprometiendo seriamente la prestación del servicio de transporte público y reforzando la dependencia del automóvil privado. Se trata de un concepto que, en principio, sólo se ofertaba a un segmento demográfico de alto poder adquisitivo, pero que ahora se está extendiendo a la vivienda media y vivienda de interés social.

Es preocupante el escenario futuro para las comisarías y zonas exteriores al Anillo Periférico de Mérida (Zonas 2 y 3 de la zonificación primaria del PMDU 2017) ya que, no sólo seguimos sin contar con una red vial primaria de traza continua y anchos suficientes para incluir infraestructura ciclista y para transporte público, sino que se anula la posibilidad de implementar medidas de mitigación como los "pares viales", dada la presencia de desarrollos inmobiliarios privados de acceso restringido y trazado arborescente, lo que llevaría a graves episodios de congestión vial en carreteras y caminos rurales existentes.

Con las obras de mantenimiento en el Anillo Periférico a finales de 2021, se puso de manifiesto la fragilidad de nuestra red vial y representó una "probadita" de lo que viviremos en un futuro próximo sino hacemos algo al respecto. Ya no podemos seguir tolerando ese "elefante en la habitación". **Si no es posible lograr una ciudad "compacta", por lo menos debe aspirarse a tener una ciudad bien conectada e incluyente**. Como sociedad civil debemos empujar a nuestros funcionarios municipales para que definan la red vial primaria y secundaria como un primer paso para transitar hacia un modelo urbanístico sostenible, seguro, incluyente, resiliente y saludable.

"**El Programa de Desarrollo Urbano vigente desde 2017 arrastra los mismos errores** y omisiones de los primeros PDU: en los planos de estrategia vial se limitan a mostrar la red vial existente hasta ese momento; **no se proyectan redes viales futuras**, ni mucho menos se llegan a definir centros de barrio o subcentros urbanos futuros."

D.H. Eduardo Monsreal Toraya
Analista en Desarrollo Urbano y Movilidad. Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida (OMSM).
correo: contacto@movilidadmerida.org
Facebook y Twitter: @movilidadmerida

MOVILIDAD

M50
Consultoría
Planeación Estratégica
Desarrollo Urbano

CONSULTORÍA ESTRATÉGICA EN PLANEACIÓN Y GESTIÓN DE PROYECTOS:

Consultoría en Integración y Gestión de Proyectos

· Diseño, integración y gestión de proyectos.
· Integración de expedientes y fichas técnicas, evaluaciones socioeconómicas, análisis costo beneficio/costo eficiencia, etc.
· Identificación y gestión de fondos de diversas fuentes de financiamiento municipal, estatal y federal.
· Identificación y gestión de fondos del sector privado y social.
· Asistencia y seguimiento para la elaboración de documentos aplicables a fondos y convocatorias.

Consultoría Estratégica y Organizacional

· Planeación estratégica y diagnósticos integrales.
· Elaboración de planes estratégicos, manuales de organización, procedimientos y planes institucionales.
· Análisis, diagnóstico e implantación de modificaciones en la estructura organizacional.
· Gestión de redes y vinculación estratégica.
· Capacitación especializada en diseño, gestión e integración de proyectos.

Consultoría en Imagen Institucional

· Creación de Imagen Institucional. (Logo, identidad corporativa, etc).
· Diseño de Página Web.
· Diseño infográfico y de contenido para redes sociales.
· Diseño gráfico integral.

www.m50.com.mx dg@m50.com.mx @M50mid

¡Síguenos en nuestras redes sociales!

@MetropoliMid

www.metropolimid.com.mx