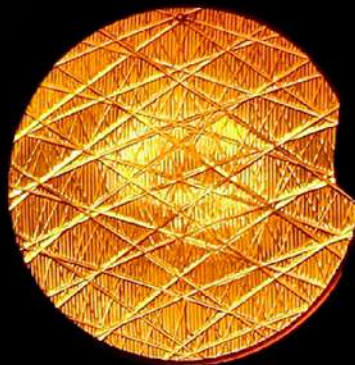


## MÉRIDA Y LA MOVILIDAD



¿Qué es el  
**PIMUS** y qué  
opinan los *especialistas*?

**Avances y desafíos**  
para la movilidad  
**de Mérida**



• Diseño urbano  
y perspectiva  
**de género**

## EXCELENCIA EN BIENES RAÍCES

*Yucatan Top Listings, es una empresa que comenzó en el 2014, cuando un grupo de profesionales, decidieron empezar un proyecto que cambiara la perspectiva del mercado inmobiliario yucateco, buscando siempre la excelencia en servicios profesionales inmobiliarios, manteniendo los principios y valores característicos de la empresa.*

SHARING LIFE'S EXPERIENCES



  YUCATÁN TOP REAL ESTATE

 [WWW.YUCATANTOP.COM](http://WWW.YUCATANTOP.COM)

 (999) 938 0300

## WORKSHOPS

· LEGO® SERIOUS PLAY® METHOD ·

Te ayudamos a llegar más rápido al cumplimiento de tus objetivos con una de las metodologías más poderosas y prestigiadas en el mundo

YO  
SOLUTIONS



**Construimos ideas,  
Conectamos gente,  
Compartimos conocimiento**

Facilitadora: Dra. en Arq. Yolanda Fernández Martínez  
<https://www.lspdirectory.com/user/yolanda.fernandezhabitarymas-com/>  
Especialista en capacitación empresarial y desarrollo humano  
 [yolanda.fernandez@habitarymas.com](mailto:yolanda.fernandez@habitarymas.com)



**Certified Facilitator**  
LEGO® SERIOUS PLAY®



## • CONSEJO CONSULTIVO •

Jorge Bolio Osés  
David Castro Medina  
Ricardo Combaluzier Medina  
Yolanda Fernández Martínez  
Carmen García Gómez  
José Gerardo García-Gill  
Ricardo López Santillán  
Raúl Monforte González  
David Montañez Rufino  
Luis Sauma Castro  
Leticia Torres Mesías Estrada

## • EDITORIAL •

David Montañez Rufino  
*Director General*

Alma Guadalupe Chacón Lizarraga  
*Coordinadora Editorial*

Jorge David Guzmán Moguel  
*Coordinador de Comunicación*

Jorge Alberto López Tec  
*Diseño Gráfico y Editorial*

MetrópolisMid (Año 1, No. 4, octubre 2019) es una publicación mensual digital. Esta edición se terminó el 18 de octubre de 2019. Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura de MetrópolisMid. Queda estrictamente prohibida la reproducción parcial o total de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización.

[www.metropolimid.com.mx](http://www.metropolimid.com.mx)

# ÍNDICE

- 02** El gran reto de la movilidad en Mérida
- 04** ¿Qué opinan del PIMUS?
- 06** Entrevista a **Everardo Flores Gómez** (*Cicloturixes*)
- 08** El proceso de construcción del PIMUS de Mérida
- La construcción de la movilidad urbana sustentable en Mérida: **avances y desafíos**
- 12**
- 14** Movilidad, diseño urbano y perspectiva de género
- 18** **Energía de la movilidad urbana:** uso eficiente y descarbonización
- 21** **Movilidad para Mérida:** del plan a la acción
- Mérida dentro de 20 años: ¿cuál es el tema central de la movilidad urbana?
- 24**

# El gran reto de la *movilidad* en Mérida

Por David Montañez Rufino,  
Director General de la plataforma urbana M50

La movilidad es uno de los retos más importantes que tiene Mérida y, al respecto, hay algo que debemos tener muy claro: la movilidad es un asunto cotidiano que afecta a todos los habitantes de la ciudad; no es un concepto abstracto o teórico para urbanistas o académicos, sino un fenómeno de alto impacto en la calidad de vida de las personas.

Una buena o mala movilidad influye de manera real y directa en nuestra economía, en nuestro uso del tiempo, en nuestra interacción social y en la salud (tanto física como emocional). Se trata de un problema complejo que se debe abordar de manera transversal y que, para su éxito, requiere involucrar a actores privados y sociales, pero, sobre todo, a las autoridades de los niveles municipal y estatal.

Conscientes de esta situación, el Ayuntamiento de Mérida lanzó recientemente la consulta ciudadana a través de la plataforma DecideMérida; donde se recibieron 622 propuestas en torno a lo que han denominado como “Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable: PIMUS”, mismo que se planea publicar en noviembre de este mismo año.

La elaboración del PIMUS, que inició años atrás y que convocó numerosas ONG’s, colegios y

universidades, ha generado una gran expectativa en torno a las posibilidades de dar un paso firme hacia la solución de la problemática de movilidad que tiene Mérida: una ciudad dependiente del automóvil, con un transporte público deficiente, calles nada amigables para el peatón y muy peligrosas para el ciclista. Una metrópoli basada en una expansión horizontal sin planeación, que obliga a realizar traslados muy costosos en tiempo y dinero.

Pero, ¿qué podemos esperar del PIMUS?, ¿contribuirá realmente a solucionar los problemas de Mérida o se trata de un instrumento de planeación (como tantos otros) desarticulado de la realidad y sin injerencia en nuestra ciudad?

Dada su relevancia, MetrópoliMid ha consultado a especialistas y representantes de organizaciones dedicadas diariamente a desarrollar una correcta movilidad en Mérida. En este cuarto número encontraremos la opinión que tienen del PIMUS actores de gran relevancia para la movilidad como: el Laboratorio Urbano de la Modelo (LUM), el colectivo Cicloturixes, el Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida (OMSM), Asambleas Ciudadanas, entre otros.

Esto permite diversos enfoques que abordan la movilidad desde una posición más amplia,

como la perspectiva de género. ¿Sabías que los hombres suelen tener viajes de ida y vuelta mientras que las mujeres realizan viajes encadenados? A su vez, también existe la temática del consumo energético; casi la mitad del consumo de energía de todo el país está relacionado al tema del transporte.

De inicio, celebramos como algo positivo el haberse hecho este ejercicio de participación ciudadana multisectorial y multidisciplinaria; donde, de la mano de la sociedad se construyeron líneas estratégicas con base en la movilidad de Mérida. Sin embargo, de manera personal considero que el PIMUS tiene todavía tres retos importantes:

**1** *Requiere de una articulación más profunda entre los dos niveles de gobierno. No se puede hacer un plan de movilidad realmente integral sin que el responsable del transporte público en Mérida forme parte de él.*

**2** *Se necesita, obligatoriamente, una visión de alcance metropolitano. Mérida forma parte de una zona metropolitana, y es imposible concebir políticas públicas de alto impacto, sin tomar en cuenta la integración funcional que existe con los demás municipios en aspectos: económicos, sociales, laborales, culturales, ambientales, etc.*

**3** *La movilidad debe abordarse en conjunto con la planeación urbana. No se podrá tener una movilidad sustentable, sostenible, accesible y eficiente, si no se tiene una ciudad ordenada, compacta y bien planeada.*

Y tú, ¿qué opinas de la movilidad en Mérida?, ¿qué expectativa tienes del PIMUS? Esperamos que con este cuarto número podamos aportar opiniones e información útil para la sociedad, sin embargo, quisiéramos saber la opinión de nuestros lectores respecto a estas interrogantes. Pues finalmente, todos habitamos la ciudad, todos formamos parte de la movilidad de Mérida.

**¡Muchas gracias!**



Por David Montañez Rufino

Maestro en Administración Pública. Fundador y Director General de la plataforma urbana M50.

✉ [dmc.davidm@gmail.com](mailto:dmc.davidm@gmail.com)



Imagen: @arte\_bidrone

# OPINIONES ACERCA DEL PIMUS



**C.P. Enrique Ancona Teigell**

*Presidente del Patronato del Centro Histórico de Mérida*

“El PIMUS es un instrumento con buenas ideas e intenciones de todos sus participantes, cuyos alcances actuales están en una etapa de diagnóstico de nuestra actualidad, con propuestas concretas que necesitan implementarse.”



**Ing. René Flores Ayora**

*Auditor en Seguridad Vial por el Centro Nacional de Prevención de Accidentes*

“El PIMUS es una gran oportunidad para que todos los meridianos tengamos voz en la realización del Plan Integral de la Movilidad Urbana Sustentable. ¡Tú eres parte de la solución!, ¡haz tu parte!”



**D.H. Eduardo Monsreal Toraya**

*Miembro del Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida (OMSM)*

“Esperamos contar con un PIMUS que garantice una variedad de opciones para el desplazamiento de personas y bienes, y contribuya a una ciudad más eficiente, más justa y sostenible.”



**Arq. Manuel J. Castillo Rendón M.A.**

*Consultor del Despacho del Ejecutivo Ejecutivo del Estado en Movilidad Urbana*

“La propuesta del PIMUS (Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable) promovido por el Ayuntamiento de Mérida, nos obliga a señalar la necesidad de que las autoridades y la ciudadanía procuren que estas acciones estén jurídicamente respaldadas. El PIMUS, siendo un Programa Sectorial, no está sustentado de acuerdo con las leyes de Asentamientos Humanos y de Planeación”.



**Arq. José Luis de Regil Mena**

*Colegio de Especialistas en Diseño Urbano de Yucatán A.C. (CEDUY)*

“Los reglamentos actuales deberán adecuarse para integrar la normatividad **Recomendación General N° 09/2017** para lograr que las vías públicas sean seguras, evitando la violación al derecho de las personas con alguna discapacidad. De esta manera, se podrá empezar a hablar de una: movilidad universal incluyente.”

# (Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable)

“El éxito o fracaso del PIMUS dependerá de la cantidad de presupuesto público destinado a la movilidad sostenible en la ciudad.”

**Everardo Flores Gómez**  
*Miembro fundador y  
Director de Cicloturixes A.C.*



“El desafío que nos presenta la sostenibilidad nos exige superar la desarticulación entre el uso del suelo y la movilidad, y esto a su vez, depende de una planificación urbana articulada a la planificación de la movilidad.”

**Silvana Forti**  
*Directora del Laboratorio  
Urbano de Movilidad de la  
Universidad Modelo*



“El concepto de Movilidad Sustentable abarca muchas maneras en que se presentan los desplazamientos en el espacio urbano, sin embargo, éstos deben de garantizar una movilidad incluyente y universal, sin discriminaciones, para poderlo considerar sostenible, es decir, lo que hoy funciona, funcionará en el mañana.”

**Arq. Addy Esperanza Guzmán García**  
*Colegio de Especialistas en  
Diseño Urbano de Yucatán  
A.C. (CEDUY)*



“Del PIMUS se espera que sea una nueva etapa de paradigmas que determinen las prioridades de sustentabilidad, habitabilidad e inclusión en la movilidad de la ciudad.”

**Lic. Luis A. Sauma Castro**  
*Jefe de la Unidad de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio (SEDATU)*



“El PIMUS tiene tres grandes retos por delante:  
1) Articularse con el Gobierno del Estado, principalmente por el tema del transporte público,  
2) Tener visión metropolitana, y  
3) Abordar la movilidad en conjunto con la planeación urbana.”

**David Montañez Rufino**  
*Fundador y Director General  
de la plataforma urbana M50*



# La fantasía de la movilidad en Mérida



**Entrevista a Everardo Flores Gómez**  
*Miembro fundador y Director de Cicloturixes A.C.*

En Mérida no existe la movilidad sostenible, puesto que no se favorece el uso del transporte público, así lo expresa Everardo Flores Gómez, dirigente del colectivo Ciclo Turixes; quien recalca que en la capital yucateca hay cero avances en el tema, debido a que no se invierten recursos suficientes en medios de traslado distintos a los vehículos. El fundador de la agrupación y constante promotor del uso de la bicicleta, expresa que el hecho de que no exista un servicio de camión urbano eficiente, con horarios específicos, unidades suficientes y choferes capacitados; induce el uso de vehículos particulares motorizados.

Por ello, considera y sentencia que el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable elaborado por el Ayuntamiento de Mérida (que actualmente cuenta con el apoyo de diversas organizaciones civiles, incluyendo al colectivo que representa) es “necesario pero insuficien-

te”. Flores Gómez sustenta lo dicho, por medio del concepto de Movilidad Sostenible; que se traduce en hacer eficiente el uso de todo tipo de vehículos, sin privilegiar alguno por encima de otro. “No se trata de excluir alguna modalidad del transporte, por el contrario, se busca promover el uso de unos y racionalizar la utilización de otros”, agrega.

Teniendo en cuenta dicho argumento; afirma que en Mérida no existe la Movilidad Sostenible, puesto que se privilegia el uso de los vehículos particulares. Asimismo, hay un pésimo servicio urbano de camiones y no se le da promoción al uso de la bicicleta. Por esto, y para que pueda ser considerado realmente útil el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), el cual debe presentarse en noviembre, es indispensable incluir soluciones específicas a problemas plenamente identificados.

Para Everardo Flores, el gran riesgo es que el citado documento se convierta en un manual de buenas intenciones, y, que no se aplique para beneficio de los habitantes de la ciudad ancla de la zona metropolitana. “Lo que ocurre siempre, es que del tiempo que se toman para elaborarlo, luego darlo a conocer y socializarlo; cuando llega la hora de aplicarlo, dicen que ya no hay tiempo, pues la administración ya se va a acabar, y aunque el gobierno que le sigue sea del mismo partido, no ponen manos a la obra”, indica.

Sostiene a su vez, que el PIMUS no es la solución definitiva; pero sí puede o debe ser una herramienta para la toma de decisiones enfocadas a mejorar la movilidad en Mérida. “Se debe dar prioridad al transporte público, su mejora y eficiencia”. Desde la perspectiva del dirigente de Ciclo Turixes, lo que implícitamente promueve la autoridad municipal es el uso de los automóviles, pues genera infraestructura pensando en esta forma de transporte. “Se hacen nuevos

puentes y se promociona el uso de los carros, se repavimentan calles y se promueve el uso de los vehículos particulares”, añade.

Para contribuir a la movilidad sostenible se debe impulsar el uso de diversos medios de transporte en Mérida. En el caso específico de la bicicleta, se requieren campañas para fomentar su utilización, reglamentos y hasta “bicipuertos”.

**\*Entrevista realizada por: Jorge Guzmán Moguel**



**Everardo Flores Gómez**

*Miembro fundador y Director de Cicloturixes A.C.*

✉ [clitomaco@gmail.com](mailto:clitomaco@gmail.com) / [@ColectivoCicloTurixes](https://www.instagram.com/ColectivoCicloTurixes)

**M50**  
Consultoría  
Planeación Estratégica  
Desarrollo Urbano

## SERVICIOS DE CONSULTORÍA:

- Planeación Estratégica.
- Elaboración de planes estratégicos, manuales de operación, planes institucionales.
- Integración de expedientes técnicos, análisis costo beneficio y evaluaciones socioeconómicas.
- Diagnósticos Integrales.
- Asistencia y seguimiento técnico.
- Integración de proyectos.
- Prestación de servicios para la elaboración de documentos técnicos, aplicables a convocatorias.
- Administración y seguimiento puntual de los proyectos.
- Investigación de los criterios de solicitud de diversas fuentes de financiamiento.
- Diseño, integración y dirección de proyectos a escala estatal, metropolitana y municipal.
- Gestión de fondos de diversas fuentes de financiamiento municipal, estatal y federal.

# El proceso de construcción del PIMUS de Mérida

Por Eduardo Monsreal Toraya,  
**Colaborador del Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida (OMSM)**

En las últimas dos décadas un creciente número de ciudades mexicanas han desarrollado Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentables (PIMUS), instrumentos de planeación que tienen como principal objetivo reducir los viajes urbanos en automóvil y promover el uso de otros modos de desplazamiento más eficientes, más incluyentes y amigables con el ambiente, todo ello con la finalidad de garantizarle a las personas el óptimo acceso a los bienes y servicios.<sup>1</sup>

Tras varios años de espera, finalmente el Ayuntamiento de Mérida logró conseguir recursos para la elaboración de un PIMUS, cuyos trabajos iniciaron en enero de 2018 y concluyeron en agosto de 2019, sometiéndose a consulta pública durante el mes de septiembre de 2019. Durante los 18 meses que estuvo elaborándose el PIMUS, el Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida (OMSM) asistió a las mesas de trabajo convocadas mensualmente por el Instituto Municipal

**Foto 1. Sesión de trabajo del PIMUS con actores claves. Diciembre de 2018.**



de Planeación (IMPLAN). Es por ello que nos permitimos hacer comentarios del proceso y avances del PIMUS, el cual está disponible en la plataforma digital “Decide Mérida”.<sup>2</sup>

Entre los aspectos positivos del proceso destacamos la intención del Ayuntamiento de Mérida para desarrollar modelos participativos de carácter multisectorial y multidisciplinario, programando sesiones de trabajo mensuales con representantes de diversas dependencias de los tres niveles de gobierno, iniciativa privada, universidades y sociedad civil organizada. Otro de los aciertos a señalar es el consenso de los participantes de las mesas de trabajo sobre la importancia de disponer de un PIMUS de calidad, y el consenso en la construcción de la Visión y los Objetivos del PIMUS.

En contraste, señalamos como puntos que ameritan mejorarse: la disponibilidad oportuna de datos para la toma de decisión basada en evidencias, evitando así las resoluciones sustentadas en opiniones personales y, permitir abordajes sistémicos de la situación de la movilidad urbana en Mérida.

Considerando los 11 pasos contemplados en la Guía “Desarrollo e implementación de planes de movilidad urbana sostenible” de la Unión Europea<sup>3</sup>, podemos decir que nos situamos en el Paso 5 del proceso; dado que se ha definido la visión común para la movilidad y algunos objetivos. Sin embargo, en el documento subido en la Plataforma “Decide Mérida”, se revela necesario definir mejor los niveles y líneas estratégicas, así como las acciones; establecer líneas base, indicadores, metas y plazos; indicar las instituciones responsables para ejecutar las acciones descritas y definir priorizaciones y zonas a intervenir. Dada la multiplicidad de actores involucrados y al hecho de que Mérida forma parte de una zona metropolitana, creemos importante que el PIMUS haga énfasis en la coordinación entre el Municipio de Mérida y el Gobierno del Estado, sobre todo en temas como el sistema de transporte público y los mecanismos de financiamiento para la movilidad sostenible.

---

**“Creemos importante que el PIMUS haga énfasis en la coordinación entre el Municipio de Mérida y el Gobierno del Estado, sobre todo en temas como el sistema de transporte público y los mecanismos de financiamiento para la movilidad sostenible”**



# Ciclo de planificación del PIMUS:

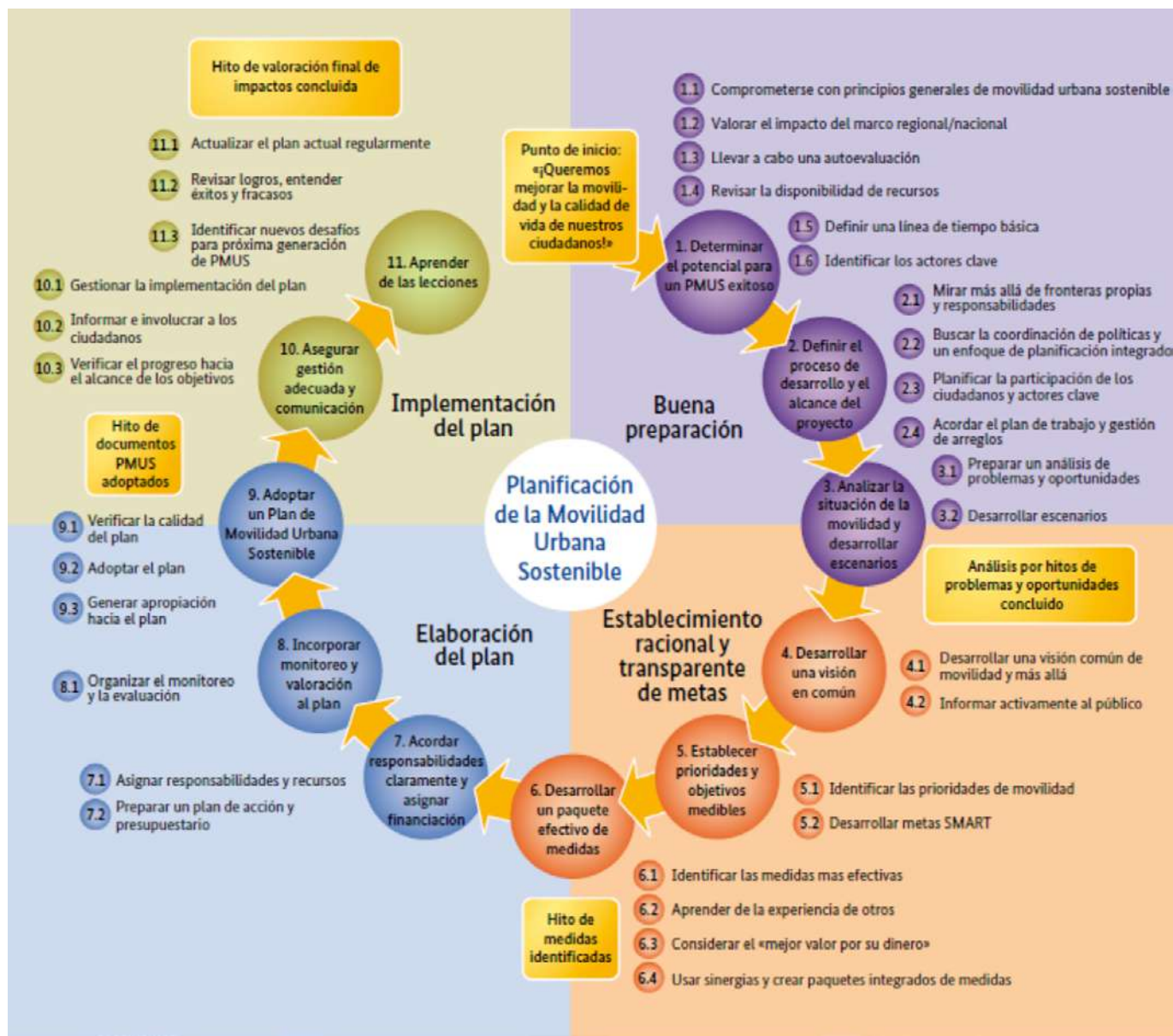


Figura 1. Ciclo de planificación del PIMUS. Fuente: Rupprecht Consult, 2014.

En lo que concierne al proceso de consulta ciudadana, se observa que la plataforma “Decide Mérida” ha recibido más de 620 propuestas subidas. Dada la cantidad y variedad de las propuestas planteadas, supondrá un enorme desafío la sistematización, jerarquización e integración de toda esa información en el documento final del PIMUS.

Pese a los detalles a mejorar en el proceso, consideramos que el Ayuntamiento de Mérida logró crear una expectativa en la ciudadanía respecto al tema de la movilidad urbana, por lo que estamos a la espera de pronto disponer de un instrumento de planeación, que efectivamente garantice una variedad de alternativas para el desplazamiento de personas y bienes, que reduzca la dependencia del automóvil y contribuya a una ciudad más eficiente, más justa y sostenible.

**“Estamos a la espera de pronto disponer de un instrumento de planeación, que efectivamente garantice una variedad de alternativas para el desplazamiento de personas y bienes, que reduzca la dependencia del automóvil y contribuya a una ciudad más eficiente, más justa y sostenible”**



Imagen: @AyuntaMerida

## Referencias

<sup>1</sup> ITDP (2012). *Planes Integrales de Movilidad: Lineamientos para una movilidad urbana sustentable*. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. México, D.F.

<sup>2</sup> Ayuntamiento de Mérida (2019) “Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable” en *Decide Mérida*. Recuperado de <https://decide.merida.gob.mx/processes/PIMUS2040> [fecha de consulta: 02 de octubre de 2019]

<sup>3</sup> Rupprecht Consult (2014). *Desarrollo e implementación de planes de movilidad urbana sostenible*. Comisión Europea. Bruselas. Recuperado de [https://www.eltis.org/sites/default/files/bump\\_guidelines\\_es.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/bump_guidelines_es.pdf) [fecha de consulta: 01 de octubre de 2019]



Por Eduardo Monsreal Toraya

Miembro del Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida (OMSM)

✉ [contacto@movilidadmerida.org](mailto:contacto@movilidadmerida.org) / @movilidadmerida



**UNIVERSIDAD  
MODELO**

*Ciudad*  
**MODELO**

# La construcción de la movilidad urbana sustentable en Mérida: ***AVANCES Y DESAFÍOS***

Por Silvana Forti,

**Directora del Laboratorio Urbano de la UniModelo**

Colocar al Municipio de Mérida en la ruta de la movilidad urbana sostenible exige, entre otras cosas, disponer de un itinerario claro, es decir, de un Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable-PIMUS, que establezca la visión de la movilidad a largo plazo, defina objetivos mensurables, priorice las medidas efectivas para lograrlos, distinga las responsabilidades de implementación e identifique un plan y esquemas de financiamiento.

Entre los beneficios que se esperan de la implementación del PIMUS se podría mencionar: una distribución modal del espacio público más equitativo; una reducción del consumo energético, contaminación y emisiones de gas de efecto invernadero; un desarrollo de la ciudad orientada al transporte buscando limitar los desplazamientos en vehículos privados, ahorro de costes de los traslados; una convivencia vial más segura e incluyente y un fortalecimiento de la participación ciudadana ejerciendo el control social en la implementación de las políticas de movilidad; todo lo cual se traduciría en una mejor calidad de vida.<sup>1</sup>

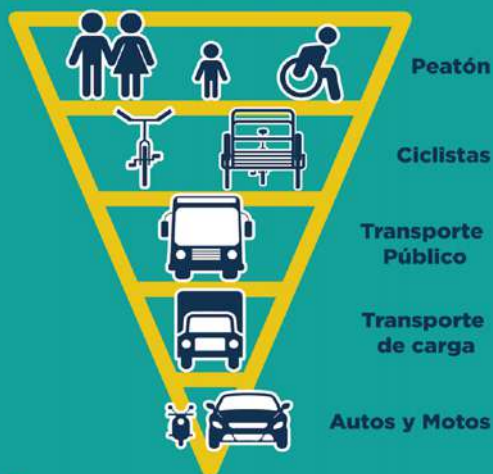
El Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo-LUM, desde hace 18 meses, participa junto con otras instituciones y organizaciones en el proceso liderado por el IMPLAN para la construcción del PIMUS, el cual se basó en la metodología<sup>2</sup> de la Comisión Europea donde se proponen 11 pasos principales y 32 actividades relacionadas. El proceso aún está en marcha y el equipo del IMPLAN presentó el diagnóstico y un bloque de estrategias que se sometieron a consulta ciudadana<sup>3</sup> a través de diversas modalidades. Ahora, sigue la sistematización de las propuestas y la priorización de las intervenciones para ser presentado el resultado final en el próximo mes de noviembre.<sup>4</sup>

Los avances y desafíos que se presentan a continuación son identificados a partir del estado de situación del PIMUS presentado en la plataforma electrónica de “Decide Mérida” en el mes de octubre del presente año.

## AVANCES

1. Se consiguió un consenso en torno a la importancia de colocar en la agenda pública la movilidad urbana, los problemas de movilidad de la ciudad y la necesidad de un PIMUS.
2. Se realizó un esfuerzo significativo para promover una planificación centrada en las personas, teniendo como imagen a la pirámide de la movilidad. Pues, centrarse en las personas, es un movimiento importante para realizar cambios a nivel cultural y en la planificación urbana; las cuales están circunscritas en el tránsito. Habrá que seguir fortaleciendo esa nueva cultura de la movilidad.
3. Se impulsó y favoreció un proceso de planificación participativa con diversos actores, en lugar de realizar un trabajo exclusivamente con expertos técnicos.
4. Se avanzó en la idea de que se requieren acciones integradas para lograr mayor equidad del espacio vial y soluciones rentables, en vez de únicamente concentrarse en la infraestructura.
5. Se perfilaron algunas líneas estratégicas y un número de propuestas ciudadanas que, si se integran y priorizan adecuadamente, podría lograrse un PIMUS de calidad.

## CONOCE LA PIRÁMIDE DE MOVILIDAD URBANA

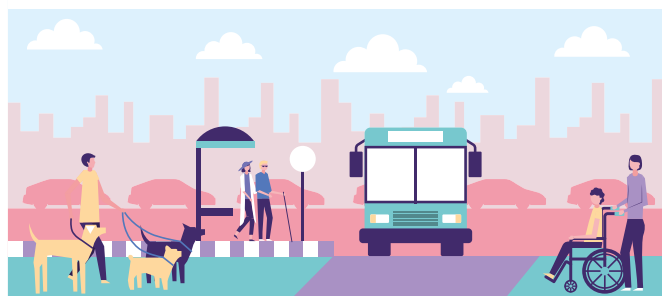


#PRIORIDAD  
#PEATÓN



## DESAFÍOS

1. Contar con una institucionalidad responsable de la movilidad y con presupuesto adecuado para implementar el PIMUS.
2. Superar la desarticulación entre el uso del suelo y la movilidad, lo cual exige una planificación urbana acoplada con la planificación de la movilidad.
3. Contar con mecanismos y herramientas de coordinación y gobernanza metropolitana para la movilidad, incluyendo una cooperación estrecha entre el municipio y el estado.
4. Lograr un trabajo cooperativo y colaborativo entre el IMDUT y el IMPLAN para el tema de movilidad y sobre todo para el tema de transporte público.
5. Fortalecer las capacidades municipales para los procesos de gestión de la movilidad.



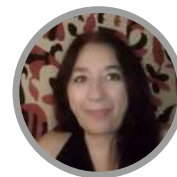
## Referencias

<sup>1</sup> Wefering, F. et al (2014) Guía. Desarrollo e implementación de planes de movilidad urbana sostenible [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

<sup>2</sup> Idem

<sup>3</sup> El LUM junto con otras 3 instituciones y organizaciones elaboraron un documento de observaciones y sugerencias para avanzar en el mejoramiento del PIMUS

<sup>4</sup> IMPLAN, Boletín: REPORTE DE LA CONSULTA CIUDADANA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE (PIMUS), 1 de octubre 2019



Por Silvana Forti

Directora del Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo

# Movilidad, diseño urbano y perspectiva de género

· *Reflexiones sobre el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Mérida* ·

Por Silvia Chi,  
Profesora en la UADY, forma parte de la  
Organización de Asambleas Ciudadanas

**“De las propuestas en la plataforma (171), la mayoría de las elaboradas por la ciudadanía se concentran en optimizar las condiciones para las personas peatonas”**

El mes pasado se llevó a cabo el proceso de consulta para la elaboración del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable, PIMUS Mérida 2040. Se habilitó una plataforma en línea, DecideMerida.gob.mx y también se llevaron a cabo encuentros presenciales en diferentes puntos de la ciudad, lugares del Ayuntamiento, así como espacios universitarios y de cámaras empresariales. El objetivo de este ejercicio era socializar una versión preliminar del PIMUS y recibir propuestas de la ciudadanía para enriquecerlo.

El propósito de este escrito es abonar a la discusión acerca del proceso de participación a escala municipal, y lo que significa para la comunicación y el posicionamiento del tema de movilidad en la agenda pública. Para explicarlo abordaré dos puntos: la relación entre la movilidad y el diseño de la ciudad, y la perspectiva de género.

En primer lugar, es importante recordar la relación que hay entre movilidad y el diseño de la

ciudad. Según Iracheta y Bolio (2012:92), el fenómeno de la movilidad en Mérida “se ha convertido en un problema cada vez más agudo, por las características de la red vial, la disfuncionalidad del transporte público, y en general por la localización de los usos de suelo y la estructura urbana resultante; ya que las zonas generadoras y atractivas de viajes no han sido planeadas para reducir y facilitar los flujos, sino que se ubican y crecen sin orden ni control; por ello los centros y subcentros urbanos, las zonas habitacionales, los distintos equipamientos y los espacios públicos, enfrentan día a día flujos crecientes y más viajes, con cada vez más vehículos”.

Si bien, el PIMUS considera una línea estratégica para el diseño y planeación urbana, es significativo que de las propuestas en la plataforma (171), la mayoría de las elaboradas por la ciudadanía se concentran en optimizar las condiciones para las personas peatonas.

## ¿Sobre qué son las propuestas hechas al PIMUS?

Mejora de banquetas, eliminación de obstáculos o creación de pasos peatonales y puentes antipeatonales

**17%**  
29  
PROPUESTAS

Repavimentación y construcción de calles

**15%**  
25  
PROPUESTAS

Introducción o perfeccionamiento de señalética

**7%**  
12  
PROPUESTAS

Renovación del transporte público

**7%**  
12  
PROPUESTAS

Fue una minoría de planteamientos elaborados por la ciudadanía, los que atienden el diseño horizontal, segregado y distante de la ciudad como origen de algunos de los problemas de movilidad que enfrentamos. Entre los que podemos encontrar están: disminuir las áreas habitacionales privadas (1- 0.58%); generar espacios de servicios públicos más cercanos entre sí (1), conectar espacios públicos (1); ordenar y vigilar estrictamente el uso de suelo (1); no alentar las ciudades dormitorio (1); cambios al reglamento de construcción (1); redensificar colonias y espacios con patrimonio (1), etc. Esta pequeña muestra, da cuenta que aún no es claro el papel que el diseño urbano de la ciudad juega en los escenarios de movilidad (más allá de las condiciones de la infraestructura peatonal, que da gusto estén tan presentes); por ello, es necesario posicionar en la esfera pública, que el tema de movilidad es mucho más que transporte público o privado, o repavimentación y construcción de calles.

**“Es necesario posicionar en la esfera pública, que el tema de movilidad es mucho más que transporte público o privado, o repavimentación y construcción de calles”**

Por otro lado, un tema que es urgente discutir en la agenda de la movilidad, es precisamente la movilidad de las mujeres. «El transporte no es ‘neutro al género’. Hombres y mujeres tienen diferentes roles socio-económicos y responsabilidades, los cuales están asociados con diferentes patrones de uso, acceso y necesidades de transporte» (BID, 2016).

Los hombres, por ejemplo, realizan viajes pendulares, de ida y vuelta al trabajo; mientras que las mujeres realizan viajes encadenados: llevar a hijos e hijas a la escuela, ir al trabajo, hacer las compras, regresar al colegio, etc. En un estudio recientemente realizado por estudiantes de la Maestría en Diseño Urbano de la Universidad Autónoma de Yucatán, en la zona sur de la ciudad de Mérida (delimitada por la Avenida Itzáes, el periférico de Mérida Lic. Manuel Berzunza y el aeropuerto internacional Manuel Crescencio Rejón), se documentó que las mujeres realizan la mayor cantidad de sus viajes a pie; particularmente los relacionados con el trabajo, la salud y el abasto (MDU UADY, 2019). Esto se relaciona con el hecho de que las mujeres, por la división sexual del trabajo, tienen a su cargo las labores de cuidado y por ello buscan un empleo cercano al hogar para poder ejecutar su trabajo remunerado además del no remunerado. Si las mujeres realizan la mayoría de sus recorridos a pie, y el desarrollo de la ciudad sigue siendo horizontal, segregado y expansivo, y con prioridad para los autos y la infraestructura vial; estamos incrementando la inequidad en gran parte hacia ellas.

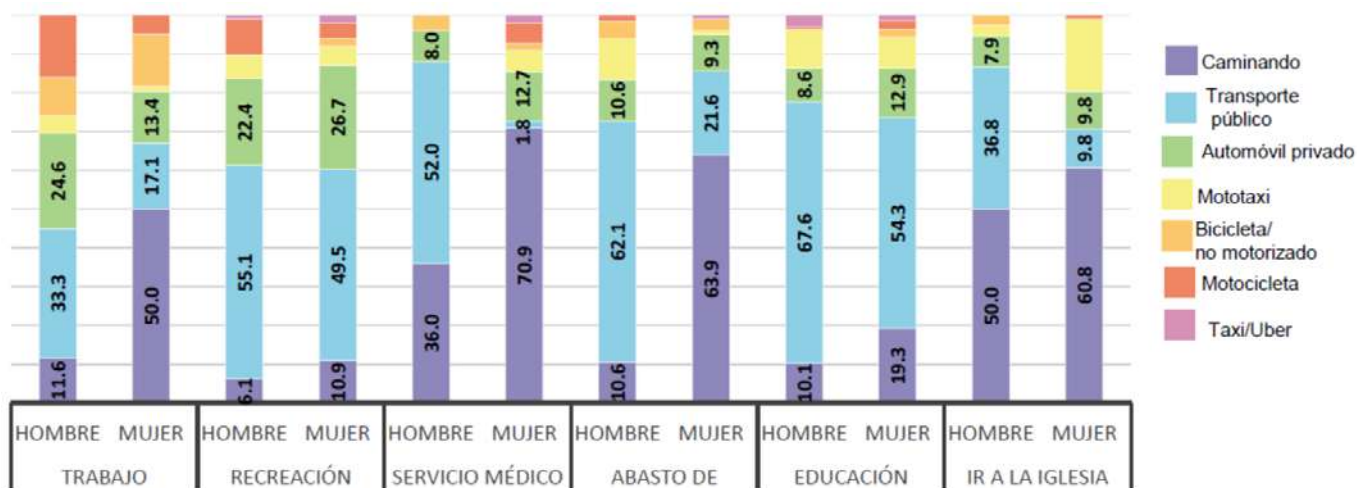


Figura 1. Porcentaje de hombres y mujeres según su destino y medio de traslado en la zona sur de la ciudad de Mérida. Fuente: Estudiantes de la maestría en diseño urbano de la UADY, 2019.

**“Los hombres, por ejemplo, realizan viajes pendulares, de ida y vuelta al trabajo; mientras que las mujeres realizan viajes encadenados: llevar a hijos e hijas a la escuela, ir al trabajo, hacer las compras, regresar al colegio, etc”**

En este contexto es crucial explorar la relación entre movilidad y diseño de ciudad con perspectiva de género; generar datos y análisis que permitan el planteamiento de políticas públicas orientadas a la equidad; y posicionar el tema en la esfera pública para su discusión, debate y análisis.

En la revisión de las propuestas del PIMUS, de 618 propuestas, sólo 4 elaboradas por la ciudadanía mencionaron el tema de género. De las cuales tenemos: una propuesta para un protocolo de acoso, una de reglas de transporte público con perspectiva de género, una de capacitación a operadores de transporte público igualmente con perspectiva de género, y por último, una de seguimiento por GPS a taxis para la seguridad de las mujeres. Además de éstas, el grupo formulador incluyó una propuesta de integración de perspectiva de género en los sistemas de transporte público, es decir, a pesar de ser un tema relevante y preocupante, por ejemplo, desde el punto de vista de la seguridad y el acoso; solo un 0.80% del total de las propuestas fueron explícitas con respecto a la cuestión de género.

Si queremos tener mejores ciudades y soluciones de movilidad, necesitamos que estos asuntos trasciendan el círculo de la academia y de los especialistas. Desde nuestras posiciones de docentes, profesionistas, investigadores, activistas, funcionarias y funcionarios públicos, tenemos mucho trabajo por hacer para que la discusión pública acerca de la movilidad no esté limitada al transporte público y diseño vial. De lo contrario será difícil dimensionar cuáles son los cambios que se tienen que llevar a cabo para empezar a solucionar este problema, visto desde otras perspectivas que ahora no se perciben directamente relacionadas con la movilidad urbana; como son: el desarrollo urbano horizontal, expandido y segregado, los usos de suelo mixtos, la perspectiva de género y muchos más.

La discusión de estos temas no sólo es importante para enfrentar la cuestión de la movilidad urbana de una manera integral, sino que abre la oportunidad para hacer pedagogía del urbanismo; lo cual también es fundamental para alcanzar los objetivos del PIMUS; puesto que facilitaría su comprensión, y por lo tanto, su apropiación por parte de la sociedad. Además, transformar la movilidad de nuestra ciudad requerirá de acciones contundentes, por ejemplo, en la reducción del uso del auto y en el impulso a la compactación y densificación de zonas de la ciudad. Inicialmente estas medidas no serán populares, pero sí son urgentes y necesarias. Entender estas acciones como parte de una solución integral de movilidad contribuirá a reducir los obstáculos, y así, las posibilidades de que el esfuerzo puesto para generar una visión sustentable en conjunto con la ciudadanía, no siga el mismo camino que muchos de los planes y programas hechos en nuestro país: el de no trascender de sus páginas.

**“En la revisión de las propuestas del PIMUS, de 618 propuestas, sólo 4 elaboradas por la ciudadanía mencionaron el tema de género”.**

**“Transformar la movilidad de nuestra ciudad requerirá de acciones contundentes, por ejemplo, en la reducción del uso del auto y en el impulso a la compactación y densificación de zonas de la ciudad. Inicialmente estas medidas no serán populares, pero sí son urgentes y necesarias”**

## Referencias

Ayuntamiento de Mérida 2018-2021, 2019, *Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable*, consultado el 8 de octubre de 2019, <https://decide.merida.gob.mx/processes/PIMUS2040>

Banco Interamericano de Desarrollo, 2016, *El porqué de la relación entre género y transporte*, consultado el 8 de octubre de 2019, <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/El-porqu%C3%A9-de-la-relaci%C3%B3n-entre-g%C3%A9nero-y-transporte.pdf>

Estudiantes de la Maestría en Diseño Urbano de la Universidad Autónoma de Yucatán 2018-2020, 2019, *Análisis urbano de la zona sur de la ciudad de Mérida*, Mérida:mimeo

Iracheta, A. y J. Bolio, 2012, *Mérida Metropolitana, Propuesta integral de desarrollo*, Mérida: Fundación Plan Estratégico de Yucatán, AC.



Por Silvia Chi

Arquitecta por la UADY y Maestra en Diseño Urbano por University College London. Profesora en la UADY, forma parte de la Organización Asambleas Ciudadanas

✉ [silvia.chi.cervera@gmail.com](mailto:silvia.chi.cervera@gmail.com)

# Energía de la movilidad urbana: uso eficiente y descarbonización

Por Rodrigo Patiño,  
Investigador del Cinvestav - Unidad Mérida

La movilidad urbana ha sido un problema inatacable en Mérida durante las últimas décadas.

Entre las dificultades que se pueden señalar, se pueden listar las siguientes:

- 1 Un deficiente sistema de transporte público en manos de la iniciativa privada.
- 2 Una priorización a la infraestructura de calles, carreteras y estacionamientos para vehículos motorizados.
- 3 Un crecimiento desmedido en el parque vehicular con las correspondientes consecuencias de aumento de embotellamientos.
- 4 Una expansión urbana con mala planeación y baja densidad poblacional.
- 5 Una inequidad en la capacidad de movilidad de grupos vulnerables, y el correspondiente índice de accidentes viales, entre otros problemas que son evidentes para quienes vivimos en la zona metropolitana de Mérida.

Las ciudades en las distintas geografías del Planeta se presentan en mayor o menor medida ante un reto complejo para resolver su sistema de movilidad urbana, como se evidenció en la exposición “PASSAGES: Espacios de Transición en el Siglo XXI”, durante noviembre y diciembre de 2018, en el Museo de la Ciudad en Mérida. Esta exposición fue concebida por el Instituto para la Ciudad en Movimiento en Francia y adaptada para su presentación en Yucatán, mostrando los desafíos que presenta nuestra metrópoli en materia de movilidad. En efecto, toda propuesta deberá incluir la participación de los tres niveles de gobierno (federal, estatal y de los municipios involucrados), una contribución intersectorial (transporte, salud, ecología, economía, energía, bienestar social, legislación, etc.) y un mecanismo sólido de participación ciudadana.

**A nivel nacional, casi la mitad del consumo energético está relacionado con el sector transporte.**

En las siguientes líneas se analizarán los aspectos energéticos vinculados a la movilidad de nuestra metrópoli, con la intención de hacer evidentes los enlaces con distintos temas que parecieran a primera vista no tener ninguna relación, pero que son fundamentales para encontrar las mejores opciones de desarrollo sostenible siguiendo los objetivos de la Agenda 2030 que propone la Organización de las Naciones Unidas. Comencemos diciendo que, a nivel nacional, el sector energético está a cargo de la federación y que casi la mitad del consumo energético está relacionado con el sector transporte. A su vez, la energía utilizada en el transporte proviene prácticamente en su totalidad de los combustibles fósiles (gasolina y diésel), lo que tiene un lazo directo con la generación masiva de dióxido de carbono (el gas de efecto invernadero que está directamente vinculado al cambio climático). Las emisiones de los automotores también están ligadas a efectos en la salud por sustancias que se concentran en las ciudades y son responsables de problemas respiratorios o incluso cancerígenos, como es el caso del diésel.

Mérida está conectada con el resto del país y del mundo por medio de carreteras, un aeropuerto, vías férreas de carga comercial y, de manera indirecta, a través del puerto de Progreso. Recientemente, el ejecutivo federal ha impulsado un proyecto ferroviario importante que enlazaría distintos puntos del sureste mexicano, incluyendo el tren peninsular y el tren transísmico, siendo la capital de Yucatán una de las ciudades involucradas en la ruta planeada. No sólo los habitantes se conectan a través de esta red de transportes, sino un creciente flujo de productos comerciales; siendo esto posible debido a la disponibilidad de combustibles de bajo costo. Asimismo, habría que considerar el impacto de las emisiones en el calentamiento global del Planeta. ¡He atestiguado la ineficiencia del flujo de productos locales para su distribución en la ciudad, en contraparte a una agresiva invasión de productos globales en el mercado local!

El uso de sistemas eléctricos de movilidad no abona por lo pronto a la disminución de las emisiones por el sector transporte. Además de ser

---

**“Toda propuesta deberá incluir la participación de los tres niveles de gobierno (federal, estatal y de los municipios involucrados), una contribución intersectorial (transporte, salud, ecología, economía, energía, bienestar social, legislación, etc.) y un mecanismo sólido de participación ciudadana”**



caros y poco accesibles al gran público, alrededor del 80 % de la electricidad en México proviene también de combustibles fósiles. Aunque en Yucatán comienza a generarse electricidad con energía solar y eólica, los grandes parques de infraestructura involucran efectos socioambientales a nivel regional, lo que tampoco propicia el desarrollo sostenible. Se necesita impulsar un modelo de transición energética basado en la generación distribuida, donde los ciudadanos pudiéramos buscar la autosuficiencia establecida en fuentes alternativas de energía, incluyendo la biomasa.

Sin embargo, nuestra demanda energética no podrá ser satisfecha por fuentes alternativas si seguimos obedeciendo a una economía del derroche. La oferta de un sistema de transporte público económico, eficiente y descarbonizado, con un enfoque multimodal que privilegie a los peatones y al uso de transportes basados en la energía humana (la bicicleta, la patineta, los pa-

tines, etc.); restringiendo el uso de automotores privados, es la única solución posible para hacer sostenible la movilidad de Mérida. En efecto, la energía humana necesita revalorizarse, pues tiene ventajas socioambientales y de salud que no deberíamos menospreciar.



Por Rodrigo Patiño

*Químico por la UNAM y Doctor en Fisiología por el Cinvestav. Desde 2004 es investigador del mismo, Unidad Mérida.*

✉ [rodrigo.patino@cinvestav.mx](mailto:rodrigo.patino@cinvestav.mx)



**“Las emisiones de los automotores...  
son responsables de problemas  
respiratorios o incluso cancerígenos”**

# MOVILIDAD PARA MÉRIDA: **del Plan a la Acción**

Por Luis Antonio Sauma Castro,  
**Profesionista dedicado a la Administración Pública**

Aproximadamente, hace un año y medio, en la ciudad de Mérida se iniciaron los trabajos encaminados a la elaboración del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable, mejor conocido como el “PIMUS”; pero ¿qué significa esto? Para ponerlo en términos simples diríamos que hablamos de la rectoría para que, en términos de movilidad, tengamos una ciudad habitable e incluyente.

El PIMUS de nuestra ciudad representa un gran reto, no solo en lo que se refiere a la articulación de las prioridades, estrategias y metodologías expuestas por los diferentes actores, sino fundamentalmente a su instrumentación; dispuesta a asumir los riesgos de encauzar a la ciudad, privilegiando condiciones de sustentabilidad y retomando la rectoría de lo que está sucediendo ahí afuera: en el espacio público, en nuestras calles... En donde todos los días nos vemos obligados a enfrentarnos con la ciudad, cuando el término correcto debiese ser, no enfrentar, sino disfrutar de la ciudad.

Si bien contar con un instrumento de planeación con estas características no es un reto menor, conseguir que su implementación satisfaga las expectativas generadas en el proceso de consulta ciudadana al que estuvo sometido por cerca de un mes, será sin duda lo que determine su éxito. Con una estructura basada en seis líneas estratégicas: diseño y planeación urbana, modos no motorizados, transporte público, transporte privado motorizado, transporte de carga y normatividad e institucionalidad; la consulta ciudadana logró captar un total de 622 propuestas y más de 600 apoyos, de los cuales

más de la mitad fueron acerca de los temas de diseño urbano y de transporte público. De tal manera que, el lograr una coordinación efectiva con el Gobierno del Estado, será fundamental para articular sus intervenciones a partir de los criterios de movilidad urbana sustentable en sus respectivos ámbitos de actuación y de influencia sobre un contexto metropolitano.

A nivel conceptual el PIMUS se plantea cuatro escenarios de movilidad:



## **“Con una estructura basada en seis líneas estratégicas: diseño y planeación urbana, modos no motorizados, transporte público, transporte privado motorizado, transporte de carga y normatividad e institucionalidad; la consulta ciudadana logró captar un total de 622 propuestas y más de 600 apoyos”**

Sin perder de vista que estos cuatro escenarios forman parte de un mismo contexto, su implementación se tendrá que realizar como una sinergia de acciones que se complementen, buscando fortalecer la habitabilidad en la ciudad. Pensemos en Charles Montgomery, urbanista y escritor canadiense, autor de “Happy City”, él nos habla de cómo la forma, estructura y componentes de la ciudad facilitan o inhiben la felicidad de sus habitantes, y en muchos casos, la infraestructura urbana rompe vínculos sociales. Montgomery señala también que, “los tiempos y los modos en que nos trasladamos –vinculados con la forma y estructura de la ciudad– moldean nuestras vidas”; bajo esta perspectiva, la expectativa del PIMUS es realizar intervenciones y estrategias orientadas a que las personas podamos disfrutar de nuestra ciudad sin el temor del conjunto de riesgos multifactoriales que hoy representa la movilidad.

Para la elaboración del PIMUS, el Municipio de Mérida contó con la alianza estratégica del Programa de Cooperación Urbana Internacional

de la Unión Europea (IUC), de consultores especializados de ITDP México, Céntrico y Steer, así como con las aportaciones de diferentes representaciones del gobierno municipal, estatal y federal; igualmente estuvieron presentes la academia y agrupaciones, cámaras y colectivos (de estos últimos se cuentan 29 representaciones en total); liderados por el Instituto Municipal de Planeación del Municipio de Mérida (IMPLAN). Mismo que después de pasar por el proceso de consulta ciudadana tendrá la tarea de integrar el documento final, para dar paso a lo que se espera sea una nueva etapa de paradigmas que determinen las prioridades de sustentabilidad, habitabilidad e inclusión en la movilidad de la ciudad.

Siendo el IMPLAN el responsable de consolidar el documento final, y pese a tener un amplio acompañamiento en su desarrollo, seguramente habrán de surgir legítimos cuestionamientos que eventualmente podrán y deberán ser atendidos en una dinámica de fortalecimiento del mismo documento. En este sentido, lo valioso será despertar el interés colaborativo de todos, la disposición de dar seguimiento a las recomendaciones, y trazar estrategias de transversalidad que consoliden el entendimiento de todos los que inciden en intervenciones del espacio público. Abarcando desde quienes realizan intervenciones físicas de diseño de rutas y permisos de uso de suelo, hasta otras de participación comunitaria y seguridad pública, por señalar solo algunas; las cuales deberán reconocer en este documento el punto de partida de su quehacer en la esfera pública.

Para lograr este objetivo será oportuno contar con instancias provistas de atribuciones que aseguren el poner en marcha acciones que hagan visible lo planteado. Tener a quien evaluar y saber qué evaluar, sin duda proveerá de argumentos ciertos que confronten las inercias tan dañinas y difíciles de desterrar.

Finalmente nos tocará a todos los que vivimos en la metrópoli estar dispuestos a ser líderes de este nuevo paradigma de ciudad; ser pro-

motores de las futuras políticas que defiendan una movilidad moderna, inteligente y sostenible; dar el primer paso en nuestra vida cotidiana siendo empáticos y propiciando este sentimiento con los demás; ser causantes del respeto a todos los modos de transporte; reconocer y privilegiar los modos no motorizados cediendo el paso al peatón, respetando los paraderos del transporte público y su paso preferente, etc. Son muchas las formas de participar y de sumarse a la generación que marque el inicio de una nueva etapa en la cultura de movilidad. Pensemos que las calles habitables que tuvimos (donde jugábamos y nos encontrábamos con nuestros vecinos) y disfrutábamos, ya no son la mismas que hoy tenemos; al menos no en su calidad de habitabilidad. En la medida en que participemos conociendo y defendiendo nuestro patrimonio, podrían cambiar para bien en un futuro no tan lejano.



**Por Luis Antonio Sauma Castro**

*Profesionista dedicado a la Administración Pública con Diplomado en Urbanismo y Salud, Sustentabilidad Urbana, Administración del Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial.*

✉ [jluis.sauma@gmail.com](mailto:jluis.sauma@gmail.com) / [@MiCalle\\_Mid](https://www.instagram.com/MiCalle_Mid)



# *Mérida dentro de 20 años:* **¿Cuál es el tema central de la movilidad urbana?**

Por Yolanda Fernández Martínez  
Investigadora y Docente en la UADY

De acuerdo con el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) en el eje de fortalecimiento legal, para el corto plazo 2016-2017, se adecuarían los reglamentos municipales para la inclusión de criterios de movilidad urbana, así como la modificación de criterios de diseño y construcción de la infraestructura de la movilidad urbana, para ajustarlos con los lineamientos para la construcción de vialidades y espacios públicos. Mientras que, para el mediano plazo 2012-2018, se desarrollarían y crearían los nuevos reglamentos municipales para fortalecer la normativa municipal. Y, para el largo plazo 2019-2022, se realizarían las propuestas de iniciativa de ley para la movilidad bajo el concepto de una “Ley de movilidad urbana sustentable”, así como el desarrollo de un marco jurídico para hacer efectivo los derechos y responsabilidades en la movilidad urbana.<sup>1</sup>

Sin embargo, ¿cuál es el tema central de la movilidad urbana? Esta cuestión parece estar presente en la agenda de muchos de los que tienen el poder de decidir sobre el futuro de Mérida y de Yucatán, no obstante, aún quedan cabos sueltos que no terminan de clarificarse con respecto a sobre cómo lograr una ciudad eficiente mejorando las vialidades que actualmente existen.

Es decir, la movilidad urbana tiene un trasfondo muy complejo que aún no se ha puesto sobre la mesa de discusión; debido a que se han estado

tratando los grandes temas de los cuales todos somos testigos día a día, como el hecho de que necesitamos mejores vialidades, ciclistas seguras y bien diseñadas, así como estacionamientos para las bicis; un innovador sistema de transporte público que utilice energías limpias y use un solo carril; que tenga una tarjeta inteligente y paraderos específicos para que los usuarios no estén a la deriva por las decisiones de los choferes.

En fin, todos sabemos qué es lo que se necesita y hemos abusado del socorrido término de que Mérida en cuestiones de movilidad está “sobre diagnosticada”. Desde la década de 1950 el Arq. Mario Pani, quien hiciera el primer plano regulador de Mérida, ya identificaba un serio problema con la forma de operar del sistema del transporte público totalmente centralizado. Han pasado casi 7 décadas, y el problema sólo se ha extendido hacia la periferia como un gran pulpo asentado en el centro de la ciudad; cuyos 8 tentáculos sólo se estiran hasta donde aguanten.

Por lo tanto, habría que ver qué hay debajo de la superficie del expuesto tema de la movilidad. Y resulta que optimizar vialidades o cambiar el sistema del transporte público por uno mejor y más moderno, no representaría mayor problema, pero tampoco garantizaría el éxito de la eficiencia urbana. Por esto, sí el día de mañana entrara en circulación una flotilla de camiones

eléctricos que utilicen un sólo carril de la vialidad y que sustituyan a los actuales, ¿se resolvería entonces el problema de la movilidad?

Aún quedarían temas pendientes, como acercar los usos y destinos para que los recorridos sean más cortos y las personas puedan caminar en vez de necesitar otro medio de transporte. Y tal vez, en las zonas céntricas con usos mixtos y en donde aún prevalezca el uso habitacional, se pudiera fomentar la vida urbana y la activación de la calle como el espacio público vibrante de la ciudad.

Pero, ¿qué pasará en la periferia entre las urbanizaciones cerradas y amuralladas, rodeadas de otras privadas o de terrenos de inversión? Es aquí en dónde hay que cuestionarnos cómo se visualiza un plan de movilidad sustentable en estas zonas urbanizadas, cuyas vialidades no son las mejores para los peatones ni para los ciclistas. Incluso habría que preguntarnos si impiden la generación de una traza urbana óptima para el funcionamiento del transporte público; entonces tendríamos que empezar por aquí la discusión sobre la movilidad.

En virtud de lo anterior, sí Mérida le apuesta al PIMUS para que en los próximos 20 años tengamos lo que hoy es imposible, habría que empezar por regular la base de la movilidad; es decir, tomar el suelo para definir, primero que todo, cuál sería la traza urbana que se requiere para que el sistema de movilidad funcione y que existan, a su vez, las reservas territoriales localizadas asertivamente para la dotación de equipamientos e infraestructuras para la movilidad.

## Referencias

<sup>1</sup> [http://isla.merida.gob.mx/serviciosinternet/ordenamientoterritorial/paginas/plan\\_maestro.php](http://isla.merida.gob.mx/serviciosinternet/ordenamientoterritorial/paginas/plan_maestro.php)



Por Yolanda Fernández Martínez

*Doctora en Arquitectura, investigadora y docente en la Universidad Autónoma de Yucatán. Directora general de la plataforma Habitar y más.*

✉ [yolanda.fernandez@habitarymas.com](mailto:yolanda.fernandez@habitarymas.com)

## Ejes estratégicos

### Eje 4: Fortalecimiento del marco legal



# ¡Síguenos en nuestras redes sociales! @MetropoliMid

