

LOS **4** GRANDES RETOS DE MÉRIDA:

Basura - Desigualdad - Agua - Movilidad

Basura:

una amenaza
que **tiene solución**

Segregación

y pobreza en
la ciudad

Actualidad del
sistema de transporte
urbano local



• 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

MetrópoliMid (Año 1, No. 3, septiembre 2019) es una publicación mensual digital. Esta edición se terminó el 13 de septiembre de 2019. Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura de MetrópoliMid. Queda estrictamente prohibida la reproducción parcial o total de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización.

www.metropolimid.com.mx

ÍNDICE

02 **Basura, segregación social, agua y movilidad: los grandes retos de Mérida.** EDITORIAL

04 **Basura:** una amenaza social, económica y ambiental... ¡qué tiene solución!

09 Un vistazo a la **evolución de la pobreza**

12 **La segregación** y sus dañinas consecuencias

18 **Los caminos del agua hacia la ciudad de Mérida**

21 **Visión, noción y dimensión de la Movilidad Urbana**

25 **Movilidad:** mucho más que transporte colectivo

27 **Mérida:** ¿movilidad sin transporte urbano?

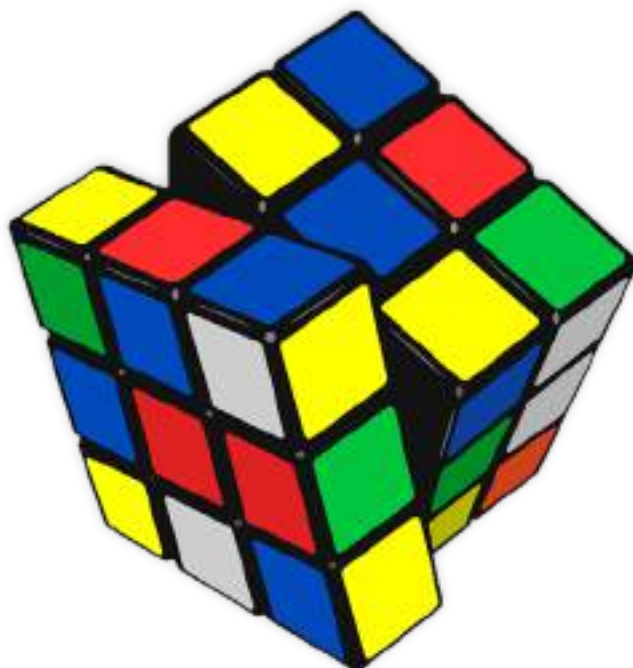
BASURA, SEGREGACIÓN SOCIAL, AGUA Y MOVILIDAD:

LOS GRANDES RETOOS DE MÉRIDA

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

Mérida tiene características únicas que la hacen una ciudad privilegiada. Desde la ausencia de actos violentos por el crimen organizado (que trágicamente azotan a casi todo el país), hasta una orografía amable, plana, sin obstáculos que obstruyan su desarrollo. En Mérida y su zona metropolitana no tenemos que sortear montañas o ríos, no requerimos grandes obras de infraestructura carretera como puentes o túneles, y tenemos la oportunidad única de ser una ciudad peatonal y ciclista, al no tener que subir y bajar colinas. También contamos con acceso fácil a recursos estratégicos como el agua, y una ubicación geográfica de alto valor logístico para el comercio y el turismo. Pero, por otro lado, Mérida enfrenta retos pendientes que han crecido con el tiempo y se han vuelto problemáticas complejas que es urgente atender.

En este tercer número de la Revista MetròpoliMid, los especialistas abordan los cuatro principales retos por atender que tiene Mérida y su Zona Metropolitana, como una primera aproximación que se desarrollará a más detalle en números posteriores:



BASURA

SEGREGACIÓN SOCIAL

AGUA

MOVILIDAD

Estos cuatro retos no son conceptos abstractos o teóricos. Se tratan de problemas reales, palpables y con consecuencias negativas graves en la calidad de vida de todos los que habitamos la zona metropolitana.

Temas como el tratamiento de los residuos sólidos, en donde Mérida genera diariamente más de 900 toneladas de desperdicios y donde todavía utilizamos sistemas anticuados de disposición final, como son los rellenos sanitarios que están prohibidos en muchos de los países desarrollados del mundo.

Retos como la desigualdad social, que se ha traducido en una segregación socioespacial entre la Mérida del norte y la Mérida del sur, con consecuencias dañinas para la población en muchos sentidos. Y una desigualdad todavía más pronunciada entre Mérida y otras ciudades de la metrópoli, como Kanasín, Umán y Hunucmá, donde la diferencia en la calidad y número de equipamientos públicos, culturales, de servicios y espacios públicos es muy marcada.

El tratamiento de la basura, la segregación social, la contaminación del agua y la falta de una estrategia de movilidad no son conceptos abstractos o teóricos. Se tratan de problemas reales, palpables y con consecuencias negativas graves en la calidad de vida de todos los que habitamos la zona metropolitana.

¿Qué pasa con el agua? Decíamos al inicio la privilegiada posición de Mérida en su acceso a este recurso, pero esto se ha vuelto también un problema complejo por la alta contaminación de nuestro manto freático. La calidad del agua en la zona metropolitana se ha degradado debido a diversos factores, como el fecalismo al aire libre, la explotación de los bancos de materiales, un sistema insuficiente de tratamiento de aguas residuales, así como la falta de control en la aplicación de pesticidas y fertilizantes.

Finalmente: la movilidad. Mérida ha pasado de tener un auto por cada 3.89 habitantes en el año 2001, a un auto por cada 2.24 en 2012. La proyección para el 2030 es que se tengan un auto por cada 1.19 habitantes. ¡Tendremos casi el mismo número de autos que personas en la ciudad! Es urgente, como menciona uno de los especialistas de este número, contar con un sistema de transporte público efectivo y con la visión de una Mérida Metropolitana. Sin alternativas al transporte privado, es ingenuo pensar en aquella conocida, pero ignorada pirámide de movilidad, donde primero está el peatón y el ciclista.

Esperamos, a través de este tercer número, enfatizar la importancia de dar atención a cuatro de los retos más importantes que tiene Mérida y su zona metropolitana. Problemas complejos y profundos que deben ser atendidos desde una lógica transversal e integral, con visión a largo plazo de la ciudad que queremos.

¡Muchas gracias!



Por David Montañez Rufino
Maestro en Administración Pública. Fundador y
Director General de la plataforma urbana M50.
✉ dmc.davidm@gmail.com

BASURA:

Una amenaza social, económica y ambiental... ¡qué tiene solución!

Por Raúl Asís Monforte González,
Asoc. Mex. de Energía Renovable y Medio Ambiente

Cuando se habla de basura, es común referirse a términos o conceptos tales como: “disposición final de residuos sólidos urbanos”. Sin embargo, en el transcurso de las etapas que abarca el proceso completo, desde que son generados hasta que se dispone de ellos, los llamados residuos sólidos sufren transformaciones y reacciones muy variadas que los hacen liberar gases o generar lixiviados (líquidos). De modo que, si decidimos apartarnos de ese paradigma y abordamos el problema desde una aproximación sistémica, tendríamos que ser capaces de ver con absoluta claridad que al usar el concepto de Gestión Integral de Residuos (GIR), conlleva una mayor amplitud y mejor perspectiva de análisis, que la simple disposición final de los residuos sólidos urbanos.

Podemos definir el proceso de Gestión Integral de Residuos (GIR), como el conjunto articulado e interrelacionado de acciones regulatorias, operativas, financieras, administrativas, educativas, de planificación, monitoreo y evaluación para el manejo de los residuos desde su generación, hasta su disposición final. Dentro de un sistema GIR, pueden distinguirse claramente las siguientes etapas:



Y el objetivo que se persigue debe ser reducir o eliminar por completo los efectos perjudiciales que estos residuos representan para la salud humana y para el medio ambiente, al mismo tiempo que puede significar un factor de desarrollo económico verdaderamente sostenible.

Se estima que en la ciudad de Mérida se generan diariamente, en promedio, más de 900

toneladas de desperdicios, cuya recolección y transporte está concesionada a cuatro empresas: la paramunicipal Servilimpia, y tres privadas: Corbase, Pamplona y Sana. Adicionalmente, se supone que existen otras tres concesiones más que forman parte del sistema de manejo de residuos, de las cuales al menos dos podrían no estar operando; no nos consta debido a que no hay información pública disponible y abierta al respecto, pero desde medios no oficiales inferimos que alguna vez operó una planta que procesaba residuos orgánicos para convertirlos en composta. Al menos durante algún tiempo, se estuvieron vendiendo o regalando bolsas de abono para jardines a quienes lo solicitaran. También existe, pero igualmente no sabemos si opera, una planta de separación y reciclaje capaz de procesar diariamente alrededor de 100 toneladas de desechos, de los cuales mientras funcionó, solamente se obtenían unas 30 toneladas de materiales reciclables que simplemente eran vendidos a terceros, y las 70 toneladas restantes iban a parar al Relleno Sanitario.



“En la ciudad de Mérida se generan diariamente, en promedio, más de 900 toneladas de desperdicios”



Se conoce como Relleno Sanitario o Landfill, al sitio en el cual se disponen los materiales de desecho por el método de enterramiento. Es el más antiguo sistema de tratamiento de residuos, e históricamente ha sido el más común de los métodos de disposición organizada de los mismos que aún continúa utilizándose en muchos lugares alrededor del mundo. Típicamente, los operadores o concesionarios de un relleno sanitario para residuos no peligrosos deben cumplir con ciertas especificaciones predefinidas mediante la aplicación de técnicas que permitan:

1. Confinar los desperdicios en la menor área que sea posible
2. Compactar los residuos para reducir su volumen, y
3. Cubrir los desperdicios diariamente con capas de suelo

Los rellenos sanitarios ofrecen la solución de destino final más económica, aunque no la mejor en términos de sustentabilidad para disponer de los residuos de una ciudad. Entre sus limitaciones más importantes, está que los rellenos sanitarios con administraciones deficientes o poco estrictas pueden causar numerosos problemas como:

“Los rellenos sanitarios ofrecen la solución de destino final más económica, aunque no la mejor en términos de sustentabilidad para disponer de los residuos de una ciudad”

Daños a la infraestructura de las vías de acceso debido al intenso tránsito de vehículos pesados de carga. **1**

Contaminación del ambiente local, así como de los *mantos acuíferos y del suelo*. **2**

Contaminación de las carreteras o corrientes de agua locales ocasionada por los *neumáticos de los camiones cuando salen del relleno*. Este efecto puede ser mitigado con un sistema de lavado de llantas. **3**

Cuando la **materia orgánica** se descompone en un relleno sanitario, se genera de forma natural una *gran cantidad de metano*, un potente gas de efecto invernadero que por si solo puede representar un peligro, ya que es inflamable y potencialmente explosivo. En los rellenos sanitarios que son administrados apropiadamente, este gas es colectado y utilizado, o *simplemente quemado*. **4**

Los rellenos sanitarios pobremente operados pueden convertirse en una **severa molestia debido a la aparición de vectores como ratas y moscas**, que son causa de *enfermedades infecciosas*. Esto puede ser mitigado si los avances del día se cubren adecuadamente al terminar las labores. **5**

Otros **problemas potenciales** incluyen **afectaciones a la vida silvestre**, polvo, mal olor, contaminación por ruido, y *depreciación en los valores de las propiedades cercanas*. Además, las aves también contribuyen a **extender la contaminación a predios aledaños**. **6**

El relleno sanitario suele ser una opción con una alta relación costo-beneficio en ciudades donde se dispone de amplios espacios abiertos en las inmediaciones, a un costo relativamente bajo del terreno, siempre y cuando tenga un manejo adecuado. Hoy, a escasos metros del relleno sanitario, ya se encuentra operando la sede del poder legislativo local y un nuevo hospital regional del ISSSTE. En consecuencia, un sitio que genera impactos negativos importantes al ambiente, con el potencial de generar daños a la salud humana por sus efectos infecciosos, puede constituirse ya en un problema severo para la población que acude a estos lugares.

Independientemente del debate que esta situación pudiera generar respecto de las fortalezas y debilidades de los reglamentos de construcción y sus consecuentes criterios para establecer y aprobar los usos de suelo, está claro que muy pronto debe sustituirse el relleno sanitario por otra posible tecnología moderna y funcional; que privilegie el cuidado del ambiente por encima de cualquier otro factor, ya sea económico, social o político.

Hoy, países como Alemania, Austria, Suecia, Dinamarca, Bélgica, el Reino de los Países Bajos y Suiza, prohíben terminantemente la disposición de desperdicios no tratados en rellenos sanitarios. En todos estos países, solamente las cenizas producto de la incineración, o los residuos estabilizados de las plantas de tratamiento biológico mecánico, pueden ser depositadas en un relleno sanitario estrictamente controlado y especificado.

“Está claro que muy pronto debe sustituirse el relleno sanitario por otra posible tecnología moderna y funcional; que privilegie el cuidado del ambiente por encima de cualquier otro factor, ya sea económico, social o político”

Uno de los procesos más modernos para tratamiento de residuos que hoy existen, se conoce con el término waste-to-energy, o con las siglas WtE: que en español podría traducirse como residuos-por-energía, y es el nombre genérico que se da a diferentes tecnologías que generan energía en forma de electricidad y/o calor, a partir del tratamiento primario por medio de la combustión de los residuos.

Todas las nuevas plantas de WtE que incineran residuos en los países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), de la cual México forma parte, tienen que cumplir con estrictas normas de emisiones, incluyendo aquellas de óxidos de nitrógeno, dióxido sulfúrico, metales pesados y dioxinas. Los incineradores modernos que cumplen estas normas son capaces de reducir el volumen original de los desperdicios hasta en un 96%, dependiendo de su composición y el grado de recuperación de algunos materiales, como los metales para su posterior reciclaje.

Algunas personas opinan que con la utilización de estas plantas se reduce el incentivo y la motivación para reciclar. Sin embargo, aún los países que alcanzan los mayores índices de reciclaje en Europa, de hasta un 70% del volumen total de los desechos, incineran el 30% residual para evitar usar rellenos sanitarios, y eso no ha impactado en lo absoluto el porcentaje que reciclan.

Los fabricantes de incineradores han resuelto el problema de las emisiones a la atmósfera usando eliminadores de cal y precipitadores electrostáticos en las chimeneas; adicionalmente, los hay con filtros textiles, reactores y catalizadores que destruyen o capturan otros contaminantes regulados. En un reportaje, el New York Times ha señalado que las plantas de incineración modernas son tan limpias, que se emiten varias veces más dioxinas por las chimeneas de los hogares o los asadores de carbón en una parrillada familiar, que con la incineración de residuos. De acuerdo con el Ministerio Alemán del Medio Ambiente, “debido a las estrictas regulaciones, las plantas de incineración de residuos ya no son significativas en términos de emisión

de dioxinas, polvo, y metales pesados”. Hoy en día se encuentran en desarrollo otras tecnologías que tienen el potencial de producir mayor cantidad de energía eléctrica a partir de la misma cantidad de material combustible.

En el 2007 había en China cerca de 50 plantas de WtE, y Japón era el usuario más grande de tratamiento térmico de residuos, con una capacidad instalada de 40 millones de toneladas. En junio de 2014, Indonesia contaba con una capacidad instalada de generación de energía eléctrica con esta tecnología, de 93.5 Mw y proyectos en diferentes etapas de preparación para contabilizar otros 373 Mw adicionales de capacidad.

Es posible que ante una propuesta como ésta, surjan los obstáculos de siempre: “es que una tecnología como esa es solamente factible para los países desarrollados”, “es que cuesta mucho dinero y ahorita no lo tenemos”, etc.

Uno de los procesos más modernos para tratamiento de residuos que hoy existen, se conoce con el término waste-to-energy. Los incineradores modernos son capaces de reducir el volumen original de los desperdicios hasta en un 96%

Yo creo con firmeza que hay que investigar, informarse, convencerse de qué es lo mejor que podemos hacer o implementar para resolver los problemas o satisfacer las necesidades que tenemos como sociedad; después averiguar cuánto cuesta, y entonces, gestionar el dinero necesario para hacerlo. Pueden obtenerse o no los medios de financiamiento, pero lo que no es válido desde mi punto de vista, es usar el importe de la inversión como pretexto para no aspirar a lo mejor, sin antes haber hecho un esfuerzo mayor.



Por Raúl Asís Monforte González

*Ingeniero Civil y Maestro en Arquitectura de Paisaje.
Presidente del Consejo Directivo de la Asociación Mexicana de Energía Renovable y Medio Ambiente A.C.*

✉ raul@mienergiamx.com



UN VISTAZO A LA EVOLUCIÓN DE LA POBREZA

Por Carmen García Gómez,
Facultad de Ciencias Antropológicas-UADY

La pobreza tradicionalmente ha sido reconocida con la falta de algo, generalmente dinero, y por esta razón mucho tiempo se estudió desde esa única visión, que implicaba saber solamente si las familias tenían o no ingreso y si esta cantidad era el mínimo oficial, o era superior o inferior al mismo. Eso hizo que por mucho tiempo la determinación de la pobreza se viera limitada a la medición de esa variable, el dinero, implicando por muchos años que no fueran considerados otros componentes básicos para delimitar el nivel o grado verdadero de pobreza de las personas.

En el 2004 se expuso que la pobreza es multifactorial, que tiene muchos componentes y dimensiones, esto implicó reconocer que no era posible ser medida como antes se hacía, solamente a través del dinero, y de los bienes y servicios que se adquirieron con éste; propiciando una nueva visión de comprobación.

Pero, ¿por qué medir la pobreza? y ¿para qué desarticular las variables que la determinan? Porque el escenario de la última década del siglo XX fue desolador y hubo una inequitativa distribución del ingreso. Los ricos, con las devaluaciones y la especulación monetaria, se hi-

cieron más ricos. Las clases medias perdieron el nivel de vida que ya habían alcanzado, y los empleados y subempleados urbanos fueron cada vez más pobres; en resumen, tenemos el resultado de una sociedad desigual. Siendo una de las causas el “error de diciembre”, que se caracterizó por una intensa y cuantiosa fuga de capitales. El desempleo creció y los pobres patrimoniales llegaron a representar casi el 70% del total de la población en el país (figura 1).

Como la mayoría de la población de México no tenía forma de vivir bien y las presiones nacionales e internacionales fueron muchas, se buscó una nueva forma de medir la pobreza, que implicaría reducir las variables o indicadores con lo que se podrían elaborar políticas públicas dirigidas a soluciones puntuales.

Para poder subsanar estas diferencias, en 2004 se decretó la Ley General de Desarrollo Social, que establece los indicadores para identificar la pobreza. Los nuevos tipos son: pobreza por ingresos, pobreza alimentaria, incapacidad para obtener una canasta básica alimentaria, pobreza de capacidades que implica no contar con los gastos necesarios en salud y educación, y pobreza de patrimonio, que es la insuficiencia

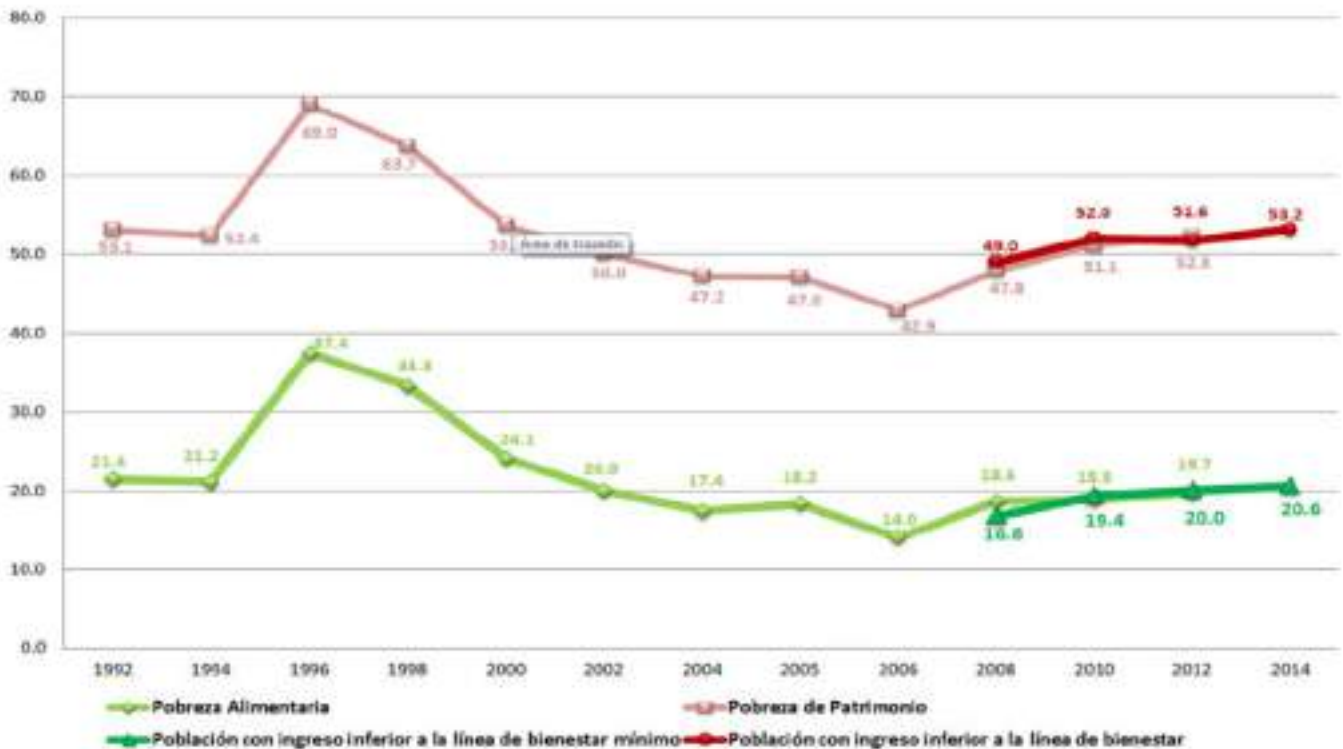
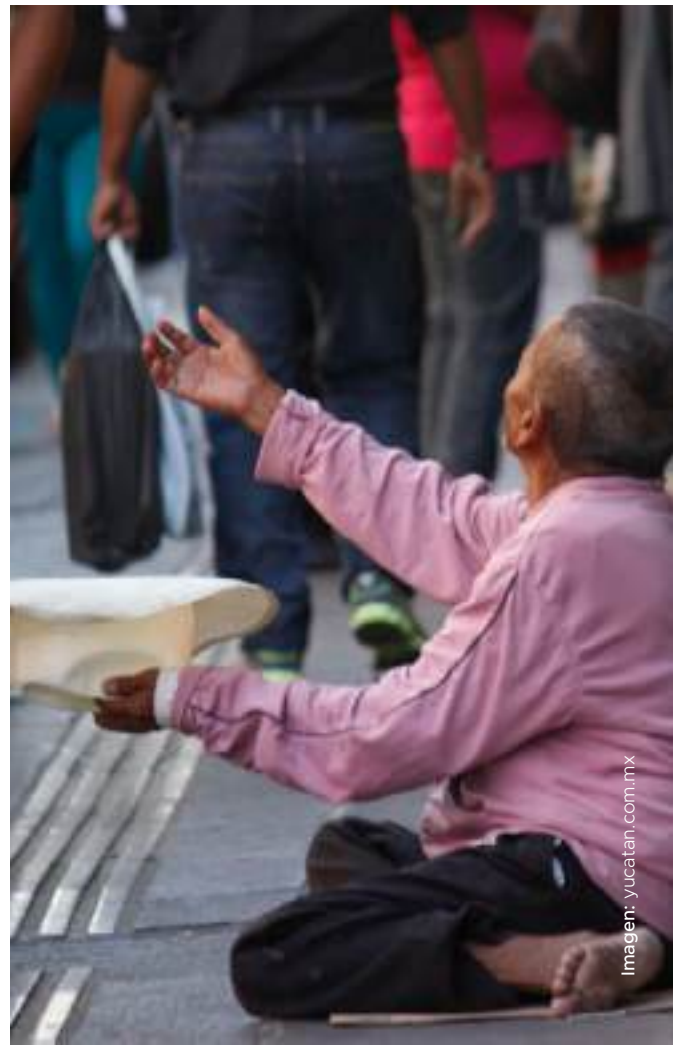


Figura 1. Evolución de la pobreza en materia de ingresos, 1922-2014

Fuente: CONEVAL, 2018

del ingreso disponible para adquirir la canasta alimentaria y realizar los gastos necesarios en salud, vestido, vivienda, transporte y educación (aunque la totalidad del ingreso del hogar fuese utilizado exclusivamente para la adquisición de estos bienes y servicios). La forma de atención es ahora por la determinación de zonas prioritarias rurales y urbanas a donde se dirigen los recursos y programas asistenciales con poca efectividad, ya que como se muestra en la figura 1, desde el 2006 la cantidad de personas en calidad vulnerable por carencia de algún tipo sigue creciendo. Pero de esos detalles más puntuales hablaremos en los próximos números.



Referencias

Coneval, 2018, recuperado de <https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/Que-es-la-medicion-multidimensional-de-la-pobreza.aspx>

TIPOS DE POBREZA:

Insuficiencia de recursos monetarios para alcanzar un nivel de bienestar compatible con la dignidad humana. Es una de las formas más alarmantes en que se presentan las diferencias sociales.

Incapacidad para obtener una canasta básica alimentaria

Implica no contar con los **gastos** necesarios en salud y educación

Insuficiencia del ingreso disponible para adquirir la canasta alimentaria y realizar los gastos necesarios en salud, vestido, vivienda, transporte y educación (aunque la totalidad del ingreso del hogar fuese utilizado exclusivamente para la adquisición de estos bienes y servicios)



“Desde el 2006 la cantidad de personas en calidad vulnerable por carencia de algún tipo sigue creciendo”



Por Carmen García Gómez

Doctora en Arquitectura con Especialidad en Medio Ambiente por la Universidad de Colima. Docente en la UADY y miembro de la Red de Estudios Multidisciplinarios en Turismo (REMTUR)

✉ ggomez.carmen@gmail.com

La segregación y sus dañinas consecuencias

Por Ricardo López Santillán,
Investigador del CEPHCIS-UNAM



Imagen: desdeelbalcon.com

La segregación socioespacial se trata de un término cuyo origen es difícil rastrear, pero que se ha vuelto de uso común entre los diversos especialistas que tratan temas relativos a la ciudad, incluso se ha creado una noción que se refiere insidiosamente en la prensa y en el discurso político. Casi siempre alude a cómo el territorio de una urbe se divide en función de los sectores sociales que en ella habitan. No es un asunto reciente; desde que existen los asentamientos humanos y las sociedades se han vuelto más complejas, cada sector o grupo humano tiende a reagruparse en espacios de afinidad. La religión, el grupo étnico, el grupo profesional, la actividad económica y más recientemente la clase social, han construido una relación al espacio urbano que le es propia y que define al grupo y caracteriza su entorno físico.

Ejemplos podemos mencionar varios. En los Estados Unidos de la época de la posguerra, se hablaba de periferias vainilla y centros chocolate, con una evidente connotación racial para generalizar que, en la mayor parte de las ciudades norteamericanas, en los suburbios habitaba la clase media blanca y la población afrodescendiente se ubicaba en las zonas céntricas. En las ciudades medias y más aún en las megalópolis mexicanas (incluso en varios casos latinoamericanos) era al contrario: los grupos con poder de compra se ubicaban en espacios céntricos, con la dotación de todos los servicios urbanos, mientras que los migrantes pobres de origen rural llegaban a residir a espacios periféricos donde no había ni servicios, ni certeza patrimonial; aunque al paso de los años paulatinamente se consolidaran como colonias ciudadinas.

En París y otras grandes ciudades francesas, el primer esbozo de segregación socioespacial fue étnico y por gremios; más adelante, para el siglo XIX fue vertical: es decir, la planta baja de los edificios ubicaba a los comerciantes, los primeros pisos a las familias acomodadas y mientras más arriba en el edificio, el nivel de riqueza disminuía hasta las azoteas, donde habitaban los pobres o las empleadas domésticas (esto estuvo determinado en buena medida porque los elevadores no eran asunto común en la época, por eso el confort se concentraba en los dos o tres primeros niveles del inmueble).

Hay también casos extremos e infames en los que se tiende a la “guetización”; como lo hicieron los nazis con la población judía, gitana o comunista en Alemania y en los países que invadieron. Ni que decir del sistema de apartheid en Sudáfrica, que hizo de Johannesburgo una ciudad donde el nivel de ingresos y el color de la piel se mapeaban calle por calle. O experimentos radicales como el Brasilia, la capital brasileña, donde se pretendió desaparecer desde el Estado la división socioterritorial de la ciudad, empujando un experimento socialista que consistió en repartir al azar las propiedades que construyó el gobierno para la nueva capital y que hizo, por ejemplo, que empleados del servicio público convivieran en un mismo edificio con empleados de limpieza.

En la actualidad la segregación está alimentada por “el mercado”, esa abstracción que incluye dinámicas de compraventa de inmuebles, precios del suelo, jugosos negocios de las inmobiliarias, y a los constructores de vivienda que empujan grandes proyectos y generan un mercado de anhelos. Sin embargo, en todos los casos la motivación es la misma, que el lugar de residencia nos ubique entre semejantes, y de preferencia, que tengamos cubiertas nuestras necesidades de ocio, recreo, abasto, estudio y trabajo a una distancia cómoda.

«En la actualidad la segregación está alimentada por “el mercado”, esa abstracción que incluye dinámicas de compraventa de inmuebles, precios del suelo, jugosos negocios de las inmobiliarias, y a los constructores de vivienda que empujan grandes proyectos y generan un mercado de anhelos»



En primera instancia, la idea de vivir entre semejantes suena de lo más lógico, más en sociedades tan marcadas por las diferencias; varios estudiosos nos han alertado de que una ciudad sectorizada y segregada no es “ciudad”, pues justamente nos aleja del resto de los seres humanos que también coexisten con sus diferencias en la misma urbe junto con nosotros. Dicho de forma más simple, ubicarnos sólo entre afines social o económicamente es un triunfo de la intolerancia y una clara muestra de la incapacidad de poder convivir con el otro.

Mérida no es la excepción en esta lógica de segregación socioespacial, y el tema ya ha sido ampliamente desarrollado por urbanistas, sociólogos, antropólogos y geógrafos. A grandes rasgos, a esta ciudad se le divide entre un Sur más precario y un Norte con todas las bondades de una ciudad, con un estándar de vida ejemplar. Algo hay de cierto en ello, pero el mapeo, por ejemplo, de los espacios que cuentan con la población más escolarizada, con mejor ingreso y con más equipamiento en la vivienda, revela que, en realidad se trata sólo de un pequeño triángulo que implica una fracción del Norte y Noreste de la ciudad. Si el estudio se hace en lo que respecta al equipamiento cultural, veremos que la mayor parte de éste se encuentra en zonas céntricas, y si tomamos en consideración el equipamiento relativo al ocio y al consumo, y mapeamos la ruta de las zonas y centros comerciales, vemos que ciertamente hay en toda la ciudad; no obstante, surge una mayor concentración hacia el Norte.

A grandes rasgos, a esta ciudad (Mérida) se le divide entre un Sur más precario y un Norte con todas las bondades de una ciudad, con un estándar de vida ejemplar

De cualquier manera, Mérida, en muchos rubros sigue caracterizada por su alta calidad de vida. Ahora bien, si ampliamos el espectro es evidente que Mérida es un espacio privilegiado si se le compara con sus “parientes pobres”, como por ejemplo Kanasín: la segunda ciudad más habitada de Yucatán y que concentra a la mayoría de la reserva de mano de obra barata que se emplea en la capital del estado. Y qué decir de Umán, Ucú y Hunucmá, algo muy parecido pero con menos población. Además, están las comisarías y subcomisarías meridanas que siguen siendo aparte de nuevamente la reserva de mano de obra barata para la capital (al igual que los municipios aledaños arriba referidos), el lugar de residencia de gente con reciente pasado rural, y muchos de sus pobladores son de origen maya.

“Mérida es un espacio privilegiado si se le compara con sus “parientes pobres”, como por ejemplo Kanasín: la segunda ciudad más habitada de Yucatán [...] Y qué decir de Umán, Ucú y Hunucmá”

Debo decir que es muy difícil lograr que una ciudad no se caracterice por su segregación socioespacial, y en Mérida las diferencias de clase y étnicas no se han atenuado mucho en 400 años, a pesar de ello, podemos pensar en una ciudad menos marcada por estos contrastes. Es complicado cuando una metrópoli crece según los designios de los empresarios inmobiliarios, muy ocupados en construir plazas comerciales, o condominios cerrados, o viviendas masivas para los menos adinerados.

Mucho pasa por el poder del Estado. En primera instancia debe hacer su trabajo en lo que concierne a la creación o vitalización del espacio público, un lugar neutro que permita que to-

dos, incluso con nuestras diferencias, nos reunamos para fiestas locales, cívicas, propuestas artísticas, culturales, deportivas, entre otras. El Estado también debe velar para que la ciudad sea de quienes la habitan y no de los turistas o de los inversionistas. Tenemos más posibilidades de seguir manteniendo cohesión social y construir comunidad en un sentido amplio en barrios, colonias o pueblos multclasistas, multi-culturales, pluriétnicos, con prestadores de servicios a escala local y cierta vida comunitaria.

El desafío es enorme. Es tan difícil como convencer a todos quienes viven en “privadas” que ese no es el modelo más conveniente, y que dejen el espacio privado, salgan de su encierro en casa o en el centro comercial, y vuelvan al espacio público.

«El desafío es enorme. Es tan difícil como convencer a todos quienes viven en “privadas” que ese no es el modelo más conveniente, y que dejen el espacio privado, salgan de su encierro en casa o en el centro comercial, y vuelvan al espacio público»

SEGREGACIÓN EN LA DISTRIBUCIÓN DE:



Por 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.

✉ lopezsantillan@cephcis.unam.mx

SHARING LIFE'S EXPERIENCES

EXCELENCIA EN BIENES RAICES

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.



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



**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



SERVICIOS DE CONSULTORÍA:

M50
Consultoría
Planeación Estratégica
Desarrollo Urbano



- 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.

Los caminos del agua hacia la ciudad de Mérida



Por Gerardo García-Gill,
Profesor investigador CCBA-UADY

Al despertar en la mañana para comenzar el día, ya sea para ir a trabajar, o bien salir de paseo, lo primero que hago es tomar una ducha (¡qué agradable es abrir el grifo de la regadera y ver como una lluvia de gotas de agua nos refresca!). Alguna vez hemos reflexionado de dónde viene el agua que disfrutamos al abrir el grifo en nuestra casa, al ducharnos, al lavar trastes, etc. En realidad el agua que usamos para nuestro estilo de vida y comodidad ha recorrido un largo camino. La ciudad de Mérida se ubica en la región geohidrológica Yucatán Norte, la cual se caracteriza por contener un volumen de agua muy importante. Podemos decir que el agua que utilizamos en Mérida proviene en principio de las precipitaciones pluviales que son consecuencia de la entrada de masas húmedas que cruzan el Atlántico, traídas por los vientos Alisios desde el Norte de África.

El agua de lluvia una vez en el suelo, no forma cuerpos de agua como lagos o ríos superficia-

les como en otras regiones del país; en el caso de la península de Yucatán, el agua se infiltra a profundidad de manera difusa cuando escurre entre los amplios sistemas de fallas y fracturas que han desarrollado durante tiempos geológicos las rocas calizas, y que les confieren una gran permeabilidad. En el proceso de infiltración del agua al acuífero, desempeñan una función importante las propiedades químicas de las rocas calizas, que permiten su disolución al contacto con ácidos naturales que transporta el agua, dando lugar a la formación de cavernas y cavidades de disolución, dolinas, cenotes, entre otras; a este proceso se le denomina karstificación. Se reconoce que el agua infiltrada circula por acción de la gravedad desde las zonas de mayor precipitación al sur del estado (Sierrita de Ticul), hasta la costa norte de Yucatán, en donde se efectúa la descarga natural del acuífero en el mar; dando lugar también a la formación de esteros y lagunas costeras. Puedo decir que desde la cuenca alta de captación

hasta las zonas de extracción en donde se ubican los pozos que abastecen a la ciudad de Mérida, el agua que sale de mi grifo ha recorrido de manera subterránea más de 150 kilómetros.

Todos podemos coincidir en que el agua es un elemento vital en nuestras vidas, fundamental para un auténtico desarrollo social, y que en Yucatán la única fuente disponible es el agua subterránea, sin embargo, al parecer no le damos la importancia necesaria. El estado de Yucatán carece de una red de observación del comportamiento del acuífero en el territorio, y a lo largo del año, se debe registrar cuál es su condición y cómo se comportan las aguas subterráneas.

La ciudad de Mérida hasta hoy no tiene dificultades de abastecimiento de agua, sin embargo, enfrentamos un serio problema de degradación de la calidad de ésta en virtud de las características propias del acuífero y de nuestras acciones. Es fácil comprender que el agua al infiltrarse al subsuelo arrastra otras sustancias, lo que provoca el deterioro de su calidad. Vale la pena mencionar algunos ejemplos: en Yucatán y en Mérida las rocas calizas han sido utilizadas para la fabricación de agregados para la construcción, por lo que se han destinado superficies como bancos de materiales pétreos, también conocidas como sascaberas, incluso algunos de ellos son explotados por debajo de los niveles freáticos. Al ser abandonados han sido receptores de desechos sólidos y áreas de descarga de aguas residuales, por lo que son convertidos en fuentes de contaminación directa.

“El estado de Yucatán carece de una red de observación del comportamiento del acuífero en el territorio”

“La ciudad de Mérida hasta hoy no tiene dificultades de abastecimiento de agua, sin embargo, enfrentamos un serio problema de degradación de la calidad de ésta”

M



“Las granjas de cerdos y de aves son una fuente potencial de contaminación del mismo, por lo que es imprescindible realizar el monitoreo permanente y el tratamiento de los desechos generados”

Otro aspecto que se ha descuidado es el fecalismo al aire libre, lo cual es muy frecuente en el medio rural, ya que la población no cuenta con baños para hacer sus necesidades fisiológicas y las realizan en sus patios; lo que significa una fuente de contaminación bacteriológica, ya que las aguas se infiltran y transportan coliformes fecales y bacterias patógenas. La construcción de pozos pluviales en la ciudad de Mérida igualmente representa una fuerte carga de contaminación para el acuífero, pues las aguas pluviales arrastran todas las sustancias vertidas en la superficie. Un punto más es el insuficiente tratamiento de las aguas residuales. En Mérida las aguas residuales de uso doméstico, industrial y comercial son descargadas directamente al acuífero, en la mayoría de los casos sin tratamiento. Estudios realizados por la Facultad de Ingeniería de la UADY reportan un bajo funcionamiento de las fosas sépticas, por lo que hay una fuerte descarga orgánica y bacteriana de las aguas de las fosas a través de los pozos de absorción. Una fuente más de polución del acuífero la constituye la aplicación incontrolada de fertilizantes y pesticidas en el medio rural. Las granjas de cerdos y de aves son una fuente potencial de contaminación del mismo, por lo que es imprescindible realizar el monitoreo permanente y el tratamiento de los desechos generados.

Como se puede apreciar en esta breve mención de fuentes de contaminación que degradan la calidad del agua que requerimos para vivir, debemos como ciudadanos tomar conciencia y poner la atención debida para exigir a las autoridades respectivas el cumplimiento de la normatividad, y la recuperación de nuestro acuífero.



Por Gerardo García-Gill

Doctor en Geografía por la UNAM; especialización en Cartografía de los Recursos Naturales y Ordenamiento Ecológico del Territorio, profesor investigador del Campus de Ciencias Biológicas y Agropecuarias-UADY.

✉ garcia@correo.uady.mx

Visión, noción y dimensión de la **Movilidad Urbana**

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

La movilidad urbana es uno de los mayores retos que enfrentan las ciudades y zonas metropolitanas, de ahí que los convenios y tratados internacionales, la legislación nacional, así como las investigaciones de diferentes organismos, asociaciones, colectivos y academia, han trabajado cuidadosamente para establecer con claridad su visión. Este tema ha logrado permear en la percepción de quienes habitan las urbes, lo que ha creado una noción colectiva sobre los múltiples desafíos que representa la coexistencia de los diferentes modos de transporte, la falta de infraestructura sustentable y la rectoría solvente de lo que sucede en las calles. En este contexto, la dimensión de este reto que ahora es grande, y se acrecentará conforme siga pa-

sando el tiempo, se evidencia en lo que ocurre de manera cotidiana afuera, en cada trayecto a nuestras actividades diarias, poniendo de manifiesto la urgencia de medidas inaplazables.

Cuando hablamos de visión en materia de movilidad urbana es referencia obligada la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible aprobados en septiembre de 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, que establecen un enfoque transformador hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los 193 Estados suscritos. A su vez, son guía de referencia para el trabajo de la institución en pos de esta visión durante sus siguientes 15 años a partir de su aprobación. Su objetivo 11: “lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” se refiere a la necesidad de contar con sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, esto dentro del marco de una perspectiva transformadora hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental.¹

Por su parte, la Nueva Agenda Urbana aprobada en el marco del Hábitat III, celebrada en Quito en octubre de 2016, representa un ideal común para lograr un futuro mejor y más sostenible, en el que la comunidad internacional reconsidere los sistemas metropolitanos y la forma física de nuestros espacios urbanos como un medio para lograrlo, por lo que se establece una visión a futuro en la que sea posible adoptar medidas para mejorar la seguridad vial; integrándola en la planificación y el diseño de infraestructuras sostenibles de movilidad y transporte, así como



trabajando para adoptar, aplicar y ejecutar políticas y medidas dirigidas a proteger y promover activamente la seguridad peatonal y la movilidad en bicicleta.²

En lo que respecta a la legislación, deberíamos destacar la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, así como la Ley General de Cambio Climático. La primera con una visión, en términos del ordenamiento territorial, a veinte años y enfatizando conceptos de accesibilidad universal, medios de transporte y priorizando la movilidad peatonal y no motorizada. La segunda con el enfoque de diseñar e implementar sistemas integrales de transporte público y programas de movilidad sustentables en las zonas urbanas o conurbadas, para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional.³

En el ámbito local, el Plan Estatal de Desarrollo 2018 – 2024 define su perspectiva de “ciudades y comunidades sostenibles” en hacer de Yucatán el estado referente en materia de desarrollo sostenible urbano y de sus comunidades, con énfasis en los aspectos de crecimiento metropolitano y ordenamiento territorial; generando infraestructuras modernas, alcanzables e incluyentes para la población, reconociendo que el aumento desmedido de la mancha urbana provoca una baja densidad poblacional, limitando el acceso a la movilidad en sus vías de comunicación y la insuficiencia del transporte público. Hay que destacar que este instrumento recoge los resultados del “Índice de las CPI elaborado por ONU-Hábitat”, que en la dimensión de movilidad urbana señala las dificultades de accesibilidad y movilidad al no contar con un sistema de transporte público diseñado para aglomeraciones urbanas de más de un millón de habitantes.⁴

En la esfera municipal, el Plan de Desarrollo Urbano de Mérida, el Plan de Desarrollo Municipal 2018 – 2021 de Mérida y los diversos reglamentos de la ciudad, se refieren en lo general a la visión de lograr una ciudad creativa, inclusiva

e innovadora, que sea referente en materia de desarrollo sustentable en los aspectos económicos, urbanos, culturales, sociales y de movilidad.

Es decir, podríamos concluir que, en lo que se refiere a la visión en materia de movilidad urbana, se está lo suficientemente documentada y fundamentada.

Por otra parte, en lo que respecta a la noción de este reto, son innumerables las anécdotas de quienes recorremos todos los días las calles y contamos con experiencias propias que están generalmente relacionadas con el incremento en el tráfico por vehículos privados o por un servicio de transporte público insuficiente, sin infraestructura apropiada para ciclistas y peatones, por citar algunos. Asimismo, cuando hablamos de alternativas de solución, muchos coincidimos en elementos esenciales y que parecieran suficientemente obvios, pero que llevarlos a la práctica ha resultado mucho más complejo. Claramente no hemos logrado dar el salto a un cambio de paradigma en lo que respecta a la dependencia del automóvil.

Ciertamente la mayoría de las veces en que como sociedad nos enfrentamos a algún cambio que nos obliga a hacer ajustes en nuestros hábitos, el primer análisis es identificar como me afecta en primera persona, cuando la naturaleza de la medida debería responder a un impacto en la colectividad. Basta recordar lo que implicó en su momento la prohibición de fumar en sitios cerrados o edificios públicos, algo similar con la prohibición gradual de los “popotes” o en general con los “plásticos de un solo uso”. Todos fueron en su momento temas controversiales, pero que terminaron por marcar un antes y un después, un cambio de paradigma, al grado de inhibir, en ambos casos, su recurrencia ante el temor del señalamiento de una sociedad más informada de las consecuencias que esto representa.

¿Nuestra ciudad y su zona metropolitana están preparadas para la implementación de medidas que permitan una mejor coexistencia de los diferentes modos de transporte, y con ello transitar a una movilidad urbana sustentable?

Seguramente muchos coincidiríamos en que la respuesta es un “sí” y que incluso demanda una atención inmediata. Sin embargo, pese a haberse consolidado el discurso y asumiendo que los requerimientos técnicos y económicos son cuestión de determinar prioridades y realizar las gestiones necesarias, serían otros efectos colaterales los que parecieran continuar inhibiendo su implementación.

Las experiencias documentadas principalmente de países europeos y algunos pocos de nuestro continente, dan muestra de la pertinencia del cambio de paradigma sobre la dependencia del vehículo privado. En miles de páginas de internet y redes sociales se muestran insistentemente casos que dan testimonio de la implementación exitosa de calles con criterios incluyentes que privilegian los modos no motorizados y que ponen en primer plano a las personas sobre el automóvil, sin embargo poco se habla del

“¿Nuestra ciudad y su zona metropolitana están preparadas para la implementación de medidas que permitan una mejor coexistencia de los diferentes modos de transporte...?”

reto que pudo haber significado su ejecución; por ejemplo, del proyecto de transporte público TransMilenio en Colombia, la prohibición de vehículos con motores a combustible fósil en países de Europa y Asia (Austria pretende que sea en 2020; Dinamarca, Países Bajos, Suecia, Eslovenia e Irlanda en 2030, mientras que Francia y Reino Unido para el 2040). Éstas son medidas que contaron con la determinación de autoridades en contextos particulares que asumieron su posición en la historia; desde luego que se dimensionaron de manera exhaustiva con la previsión de más y mejor oferta de movilidad como: infraestructura peatonal y ciclista, transporte público eficiente, gestión del automóvil privado, seguridad vial, etc. Lo cierto es que nos encontramos en la coyuntura propicia para lograr con éxito una movilidad incluyente y poner un freno a los efectos negativos en la dependencia del automóvil, como son la obesidad, contaminación, inseguridad, improductividad, etc.

Un dato: la más reciente Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana, publicada en julio pasado, evidencia que el segundo lugar en el que se percibe inseguridad es en el “transporte público”, sólo por debajo de los “cajeros automáticos”. Y en la cuarta posición de inseguridad están las “calles que habitualmente usamos”; elementos que revalidan la importancia de colocar el tema como una prioridad.

Son muchas las propuestas de cómo enfrentar este reto, todo producto del interés genuino en encontrar una solución. En este sentido, una variable que ha sido frecuente es la creación de una institución del espacio público con alcances



en materia de movilidad no motorizada y del transporte público (incluyendo concesiones y paraderos seguros), infraestructura vial integral e incluyente, señalización y semaforización; pero también planeación, gestión e implementación en proyectos que permitan fortalecer el uso de la bicicleta, acciones de calles completas, banquetas acordes a las necesidades de los usuarios, sistema de ciclo vías, regulación de velocidades, carga vehicular, etc.

Probablemente sea la falta de una Ley de Movilidad que provea de criterios específicos, que asigne atribuciones directas para la aplicación de medidas orientadas a la movilidad urbana sustentable y que recoja la visión de los convenios y tratados internacionales, así como de la legislación nacional; lo que esté siendo insuficiente para que la discusión evolucione y se de paso a la acción, otorgando a las autoridades locales facultades para vigilar, regular, aplicar y

“Probablemente sea la falta de una Ley de Movilidad que provea de criterios específicos, que asigne atribuciones directas [...] lo que esté siendo insuficiente para que la discusión evolucione y se de paso a la acción”

sancionar las intervenciones en nuestras calles, bajo principios de habitabilidad y sustentabilidad. La consolidación de este instrumento favorecería la alineación de las políticas públicas y el ejercicio de los recursos bajo un mismo criterio para un futuro cada vez más sustentable en nuestras ciudades.

La participación de la comunidad es un elemento fundamental en cualquier acción que tenga pretensiones de transformación. Lo que implícitamente se reconoce, en este caso particular, es que los verdaderos expertos de las calles son quienes las recorren a diario para ir a la escuela, el trabajo, el centro de salud, etc.; por lo que pretender analizar su uso sin la colaboración de sus usuarios es inaceptable. Bajo esta lógica sería muy enriquecedor conocer tú opinión acerca de: ¿qué acción de la autoridad calificarías como realmente transformadora en la movilidad urbana de la ciudad?



Referencias

- <https://onu.org.gt/objetivos-de-desarrollo/>
- habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf
- <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lgahotdu.htm> y <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lgcc.htm>
- <http://transparencia.yucatan.gob.mx/informes.php?id=ped>



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 / @MiCalle_Mid

MOVILIDAD:

mucho más que transporte colectivo

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

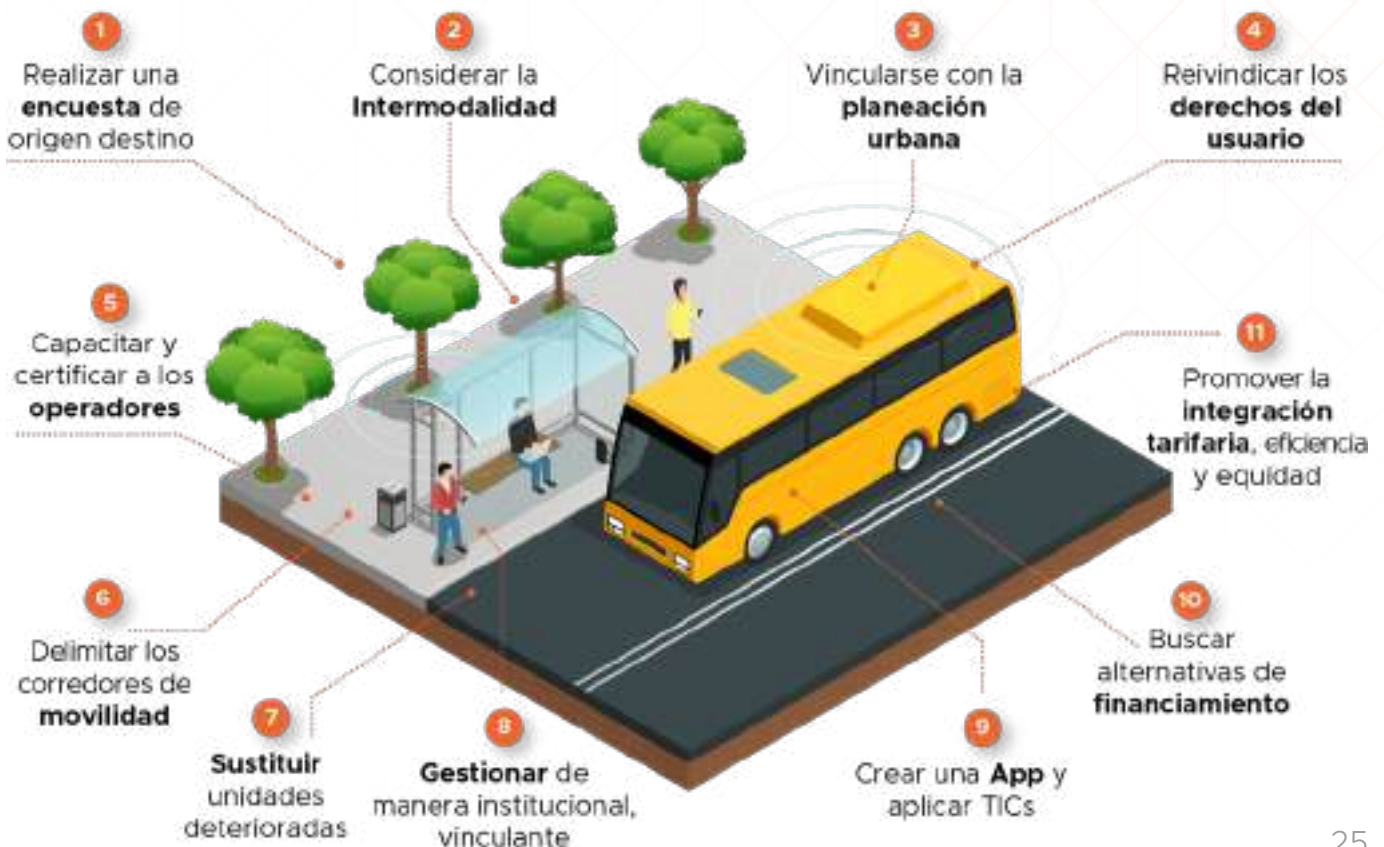
Quisiera aclarar que mi artículo es más bien una lluvia de ideas sobre movilidad que se complementan unas a otras. O que, mejor dicho, es precisamente una unión de conceptos sobre lo que abarca el tema.

Comencemos con plantear la relación que existe a partir de la siguiente cita: “la forma en que las ciudades se desarrollan y aprovechan sus vacíos e infraestructuras, es la forma en que la ciudadanía se mueve en el territorio”.¹ La forma expansiva horizontal como ocurre en la ciudad de Mérida, evidentemente produce problemas en la movilidad, que traen como consecuencia molestias cotidianas y masivas.

A eso habría que sumarle la parte ambiental: pues el modo desordenado en el que crecen las ciudades trae consigo graves riesgos para la sustentabilidad debido a los movimientos origen-destino, que resultan de ciudades desconectadas y desarticuladas, y no compactas. Las distancias son más largas, la generación de CO² es mayor, entre otras consecuencias.

“La forma expansiva horizontal como ocurre en la ciudad de Mérida, evidentemente produce problemas en la movilidad, que traen como consecuencia molestias cotidianas y masivas”

TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE:



Hay que sumarle, además, el despoblamiento del Centro Histórico de Mérida (a pesar de contar con la de mayor infraestructura urbana), y añadir también el crecimiento expansivo a las afueras del periférico (zonas periurbanas). Este proceso de concentración de la población en las áreas externas de la ciudad ha provocado cambios importantes en los patrones de viaje.

Al hablar de movilidad, de manera errónea, la mayoría de nosotros piensa casi exclusivamente en transporte colectivo. La movilidad es mucho más que eso. La movilidad incluye a personas y bienes. Pero el discurso se ha restringido a motorizada y no motorizada. Sin embargo, podríamos hablar también de ecomovilidad, de logística urbana (incluye todo el tema de mercancías), incluso de movilidad diversificada; o hablar del movimiento “carsharing” o de compartir vehículo. Por ejemplo, en México hay un grupo importante que ha llevado este concepto, específicamente para viajes compartidos en carretera, y se llama *BlaBlaCar*.

Si hablamos de modos de transporte, debemos mencionar los de alta capacidad como son el metro, los autobuses articulados, los trolebuses, entre otros. Podríamos igualmente referirnos a demandas de viaje, de distorsiones, de insuficiencias, de desarticulaciones, desintegraciones, de ineficiencias, tiempos perdidos en transporte, saturación de vialidades, etc.

Otro concepto muy interesante y actual es hablar sobre movilidad forzada y movilidad no forzada. La forzada es la que se realiza a diario (a la escuela, al trabajo). La no forzada es la eventual o menos frecuente (a una plaza comercial, a alguna actividad recreativa, o alguna visita). El gobierno puede proponer estrategias para la movilidad forzada y conseguir bajar los niveles de generación de CO2 sin tener que recurrir a “lo motorizado y lo no motorizado”. Por ejemplo, está lo que hizo HSBC en la Ciudad de México. Hubo una reubicación de empleados del banco: ahora todos los trabajadores van a realizar sus funciones a la sucursal bancaria más cercana a su casa. En consecuencia, muchos comenzaron a ir en bicicleta o caminando

al trabajo y de regreso a su vivienda. Este tipo de acciones son las que agradece el planeta en tiempos tan graves de contaminación ambiental.

Podríamos hablar a su vez, de que en México existen 32 ciudades con más de 500 mil habitantes, y sólo 7 de éstas cuentan con un sistema de transporte público masivo.² El resto de las ciudades siguen privilegiando al automóvil particular. Este modelo de “ciudades modernas” centrado en el tránsito de vehículos particulares es altamente excluyente y antidemocrático.

¿Cuándo comenzaremos a considerar tener un modelo de ciudad humana, es decir: incluyente, equitativo, seguro, sustentable y productivo?

Finalizo esta lluvia de ideas, donde posiblemente cada concepto planteado pueda ser motivo de un artículo diferente, con una frase de Samir Awad, ingeniero en Movilidad; y termino confesando que no tengo nada en contra del automóvil, coincidiendo precisamente con lo que Awad expresa: **“el problema del uso del coche no es el uso, sino el abuso”**.

“En México existen 32 ciudades con más de 500 mil habitantes, y sólo 7 de éstas cuentan con un sistema de transporte público masivo.² El resto de las ciudades siguen privilegiando al automóvil particular”

¹ Café ciudad # (2) 176

² Transporte público de pasajeros que cuenta con corredores con alta demanda, cuya circulación se hace por carriles exclusivos y accesos especiales de pasajeros.



Por Leticia Torres Mesías Estrada

Arquitecta por la UADY. Maestra en Administración Pública por la UVM. Docente en la escuela de Arquitectura de la Universidad Modelo y Productora del programa de radio Habitar y más.

✉ leticia.torresmesias@habitarymas.com

MÉRIDA: ¿MOVILIDAD SIN TRANSPORTE URBANO?

Por Jorge Bolio Osés
Especialista en temas urbanos

Mérida enfrenta muchos factores adversos para su mejor desarrollo, pero ninguno con la escala y complejidad que reviste el pésimo sistema de transporte urbano. Las políticas urbanísticas podrán eventualmente reducir su expansión disuelta, ordenar algunas zonas críticas como el Centro Histórico, enriquecer su espacio público con buenos proyectos como El Gran Parque La Plancha y otros corredores verdes; incluso podrán favorecer líneas de desarrollo económico convenientes como el turismo y las empresas de base tecnológica; pero de poco servirían todos estos puntos si el sistema de transporte colectivo continúa como hasta ahora y empeorando año tras año.

- Congestionamiento vehicular

- Descontrol gubernamental de horarios y pautas de servicio al usuario

- Unidades obsoletas

- Aumento acelerado de las combis

- Robo hormiga por parte de los choferes con salarios bajos y horarios extenuantes

CARACTERÍSTICAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN MÉRIDA:

- Rutas concéntricas con origen y destino en el centro de la ciudad

- Dobles tarifas para el usuario

- Rutas cada vez más largas, sin cobertura a nuevas colonias y fraccionamientos



Los golpes contra la pared

Desde un primer estudio financiado por los propios concesionarios transportistas en 1989, ya se destacaban los rasgos más eminentes de su mal funcionamiento: rutas concéntricas con origen y destino en el centro de la ciudad, dobles tarifas para el usuario que transborda, rutas cada vez más largas y menos rentables que dejaban sin cobertura a nuevas colonias y fraccionamientos, congestión vehicular por la proliferación de paraderos en calles céntricas, descontrol gubernamental de horarios y pautas de servicio al usuario, unidades obsoletas y escasa renovación de las mismas, aumento acelerado de las combis, sistemas de cobro lentos y vulnerables al robo hormiga por parte de choferes con salarios bajos y horarios extenuantes, y otros de menor importancia.

Durante 1990 y hasta su desmantelamiento en octubre de 2011, el Plan Estratégico de Mérida insistió en proponer soluciones y abrir vías de negociación para reformar este sistema y adecuarlo a la Mérida metropolitana que ya se vislumbraba desde entonces. Ninguna de ellas prosperó en la medida necesaria; si acaso, se lograron modificar algunas rutas para compartir los nuevos nodos de atracción que significaban los “malls” o centros comerciales que surgían en el norte de la ciudad, y renovar algo del parque vehicular con fuerte subsidio estatal y federal.

Entre 1999 y el año 2000, el Ayuntamiento de entonces concertó un arreglo promisorio con el grupo de concesionarios de autobuses. Poco antes de su firma y entrada en vigor, se hicieron profundas reformas al Artículo 115 constitucional que extrañamente despojaron al municipio mexicano de sus facultades regulatorias sobre el transporte urbano, mientras lo fortalecía financiera y presupuestalmente en otros campos. Esto dio lugar a reformas en las constituciones locales y a la aprobación de leyes estatales de transporte que, en el caso de Yucatán, sólo le dejaron al municipio de Mérida la facultad de convenir la gestión del aumento de las tarifas. O sea, “bailar con la más fea” políticamente hablando, según palabras del entonces alcalde.

Entre 2001 y 2003, la Secretaría Federal de Desarrollo Social (SEDESOL) financió otros dos proyectos de elevado costo para la reforma radical del anacrónico sistema. Con la exclusión del gobierno estatal como entidad normativa, el Ayuntamiento y la Federación diseñaron un programa cuya instrumentación era inviable sin el gobierno estatal, y sin el pleno consentimiento del grupo de permisionarios y concesionarios del servicio. Los ejes estratégicos del proyecto demandaban tácticamente la aplicación gradual y selectiva de varias medidas que se evaluarían y corregirían para avanzar cautelosamente hacia acciones más profundas o extendidas por el territorio urbano. Lamentablemente, el Ayuntamiento por sí solo, y contra los avisos de la SEDESOL, decidió montar de la noche a la mañana el “Circuito Barrios”, generando un caos vehicular de enormes proporciones y el seguro fracaso de acciones ulteriores. El fin de la trayectoria política de la entonces alcaldesa, fue también la terminación de uno de los mejores proyectos de gran calado y de largo plazo para reformar el sistema de transporte urbano.

Recientemente, el ejecutivo estatal montó entre el 2015 y el 2018 el proyecto CITUR, con las ambiciosas intenciones de resolver radicalmente la problemática del transporte urbano y con un diseño apegado en grandes líneas a lo que proponía una década atrás el Plan Estratégico de Mérida. Era este CITUR, para quien esto escribe, el último cartucho. Ante las avasalladoras realidades del crecimiento del área urbanizada,



del parque automotor (especialmente las motocicletas), el tamaño de la población y una metropolización ya evidente, era apremiante actuar desde una rectoría estatal más clara y posicionada frente al bloque concesionario, con la adopción de medidas radicales como el rediseño de las rutas, la eliminación gradual de paraderos y transbordos en el centro y una gerenciación corporativa y bien regulada. Nada de esto se hizo y por el contrario, el CITUR se convirtió en una bolsa de subsidios a fondo perdido para la adquisición de nuevas unidades; bolsa que sólo benefició a ciertos concesionarios y altos funcionarios. Así, ya agotamos tres décadas de diagnósticos y proyectos; y el tiempo no espera a nadie.

Actualidad y perspectivas

Hoy, cuando la ventana de oportunidades es ya sólo un resquicio, no se ven políticas públicas orientadas a la reforma del sistema de transporte urbano, pese a que coinciden autoridades locales emanadas de un mismo partido. Sólo se habla de movilidad, de apuestas por el uso de la bicicleta y la salvaguarda de los derechos del peatón.

¿Qué significado o qué contenido tiene este término en un contexto como el nuestro que en nada se parece a las ciudades europeas y que parece inspirar a sus promotores? Mérida no tiene la compacta y reducida traza medieval de ciudades como las medianas y pequeñas de Europa Occidental, ni cuenta tampoco con trenes y sistemas colectivos de transporte metropolitano que permitan prescindir del automóvil o la motocicleta, como sí los tienen las grandes capitales europeas. Vivimos una ciudad que no es, ni será compacta, una zona metropolitana que rebasó el millón de habitantes en el 2015, un conglomerado donde todos los caros camiones y combis van al centro en medio de un tráfico vehicular intenso y agravado por la amenazante presencia de cada vez más motocicletas. ¿Este funesto escenario de congestión y dobles tarifas lo estamos enfrentando sólo con ciclovialidades y pasos peatonales?, ¿acaso con más infraestructura vial que únicamente

favorece a la industria automotriz?, ¿es todo lo que tenemos en la cartera de proyectos estratégicos locales?

En medio de este desconcierto, un espectacular anuncio del Ayuntamiento acerca de un sistema municipal de transporte enciende nuestra atención. Pese a que no se conocen los rasgos del proyecto, como su magnitud y cobertura urbana, el esquema de gobernanza y coinversión, las modalidades del servicio y otros aspectos claves para su viabilidad política y su factibilidad financiera y de costo-beneficio; el anuncio no deja de generar expectativas. Aunque sólo fuera un esfuerzo limitado a efectos demostrativos, esperamos que sea algo más que una ocurrencia, y logre ser un detonante del sistema de transporte urbano que nuestra ciudad se merece urgentemente. Sólo así tendría sentido el concepto de movilidad e imaginar zonas de Mérida transitables en bicicleta.

Esperemos contar pronto con un sistema de transporte urbano que nuestra ciudad se merece urgentemente. Sólo así tendría sentido el concepto de movilidad e imaginar zonas de Mérida transitables en bicicleta.



Por Jorge Bolio Osés

Sociólogo por la UNAM y Maestro en Arquitectura por la UADY. Fue Director del Instituto Nacional de Antropología e Historia de Yucatán y Director Académico del CICY.

✉ bolicho@hotmail.com

¡Síguenos en nuestras
redes sociales!
@MetropoliMid

