


MÉRIDA: **CIUDAD METROPOLITANA**



La zona metropolitana
de Mérida, una realidad
ignorada

Mérida:
**sin planeación ni
ordenamiento**



· CONSEJO CONSULTIVO ·

Jorge Bolio Osés
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

María Emilia Arenas Palau
Revisión editorial

Jorge Alberto López Tec
Diseño gráfico y editorial

Angélica Rivera Gómez
Coordinadora de comunicación y redes

MetrópoliMid (Año 2, No. 8, febrero 2020) es una publicación mensual digital. Esta edición se terminó el 15 de febrero de 2020. 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 **La zona metropolitana de Mérida, una realidad ignorada**

04 **EN CONTEXTO: Metropolización**

06 Mérida: sin planeación ni ordenamiento metropolitano

09 **Nueva Conciencia Yucatán: Día Mundial de la Justicia Social**

10 Mérida y sus asignaturas pendientes

16 El fracaso de los PDU'S en Mérida

20 **CIUDAD MODELO:**
La necesidad de un enfoque transversal para una planificación favorable a la salud y el medio ambiente

22 **Mérida: La ciudad difusa**
Los errores de una falta de planeación

La zona metropolitana de Mérida, **una realidad ignorada**



Por David Montañez Rufino

Director General de la plataforma urbana M50

La zona metropolitana en Yucatán está conformada por Mérida, Umán, Kanasín, Ucú, Conkal y Progreso, desde hace más de una década y recientemente se empiezan a reconocer, otros municipios que se van incorporando. Cuando dos o más municipios forman una continuidad física o una integración funcional, existen los elementos necesarios para formar una zona metropolitana (ZM). Esto no es una mera “clasificación administrativa”, los municipios que forman una ZM comparten problemas complejos y de toda índole. Problemas y consecuencias que son palpables para todos nosotros, como habitantes de la metrópoli.

Uno de los problemas más evidentes es el de la movilidad. Cada vez más población habita en Kanasín, Ucú, Umán o Conkal, pero tiene su vida laboral, profesional y hasta recreativa en Mérida. ¿Cómo nos movemos dentro y fuera de estas ciudades?, ¿cómo articulamos un flujo vehicular cotidiano y creciente?, ¿cómo se comportan los puntos de acceso a periférico, las conexiones de entrada a los municipios vecinos, los famosos distribuidores viales? Estas preguntas sugieren que una estrategia efectiva de movilidad tiene que ser, necesariamente, de escala metropolitana.

En el tema ambiental, la contaminación no conoce fronteras. Una fábrica que contamina el aire o un mal manejo de aguas residuales que contamina el manto freático de un municipio, no se frena por líneas trazadas en un mapa. Por ello, al planear una ciudad se tiene que tomar en cuenta la otra, y al planear una región, en este caso metropolitana, se tiene que tener una visión integral, transversal e incluyente de todas las ciudades y centros de población, por no decir de todas las voces y actores que la integran.

Bajo esta lógica se publicó en noviembre del 2016, a nivel nacional, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. Esta ley –de la cual Yucatán lleva años incumpliendo en promulgar su correspondiente versión estatal– estableció por primera vez el nivel metropolitano como parte del sistema de planeación. Este tema no es algo simplemente reservado a la teoría o a los abogados. Significa que debemos y tenemos que planear con visión metropolitana para poder hacer frente realmente a los problemas complejos: urbanos, sociales, económicos o ambientales.

De entrada, la ley nos marca temas específicos como de interés metropolitano:

- 1 La planeación del territorio y los asentamientos humanos.
- 2 La infraestructura vial, tránsito, transporte, accesibilidad universal y la movilidad.
- 3 La densificación y uso eficiente del territorio, con espacios públicos seguros y de calidad.
- 4 Las políticas habitacionales y las relativas al equipamiento regional y metropolitano.
- 5 La gestión integral del agua, incluyendo el agua potable y el drenaje.
- 6 El saneamiento y tratamiento de aguas residuales.
- 7 La protección al ambiente, incluyendo la calidad del aire.
- 8 La gestión integral de residuos sólidos municipales.
- 9 La resiliencia ante los riesgos y los efectos del cambio climático.
- 10 La seguridad pública.

“Al planear una ciudad se tiene que tomar en cuenta la otra, y al planear una región, en este caso metropolitana, se tiene que tener una visión integral, transversal e incluyente de todas las ciudades y centros de población, por no decir de todas las voces y actores que la integran”.

De lo anterior, surgen las siguientes preguntas obligadas: ¿cuál de estos temas se está abordando realmente con visión metropolitana? ¿En cuáles están colaborando las autoridades de los diversos municipios para encontrar soluciones de forma conjunta e integral? ¿Qué autoridad estatal ha asumido el liderazgo, la visión y la planeación a escala metropolitana? ¿Qué tanto sabemos como ciudadanos, como habitantes de la metrópoli, de la importancia de una ZM y de tener proyectos, servicios y acciones a escala regional?

Cada uno de estos cuestionamientos tiene un trasfondo palpable y material: el de la calidad de vida de los habitantes de la zona metropolitana. Sin una visión total que articule a los niveles de gobierno y a la sociedad, no podremos hacer frente a los temas de urgente atención en la metrópoli, como lo son el tráfico, el agua terriblemente contaminada, y los desarrollos pulverizados por todo el territorio.

Estos son los temas que abordan nuestros especialistas en este número de la revista digital de MetrópoliMid. Temas que generan fenómenos negativos que ya se presentan de manera cotidiana en nuestras ciudades, como los famosos “lotes de inversión”, el caos vial en los distintos puntos de acceso del anillo vial, la urbanización masiva de suelo ejidal y el reordenamiento (planeado o no) de las comisarias 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



¿Qué se entiende por metropolización?

Se llama así a un área metropolitana que surge por el crecimiento de una ciudad importante que enlaza con una o varias ciudades próximas, que dependen de ella y/o tienen una relación de intercambio económico muy fuerte. Al decir próximas, damos a entender que no forzosamente están juntas.

En Yucatán por ejemplo, la ciudad de Mérida forma una importante área metropolitana con el puerto de Progreso, aunque físicamente sus zonas urbanizadas no están conurbadas.

Conceptos relacionados

La metropolización suele confundirse con el concepto de **conurbación**. El elemento común es que las ciudades pueden estar enlazadas físicamente; la diferencia es que no tienen una relación y/o intercambio económico. Así, dos localidades pueden estar conurbadas pero no formar parte de la zona metropolitana, es decir, no estar “metropolizadas”.

Cuando la escala del área metropolitana es de mayor extensión y puede ocupar inclusive más de una entidad federativa, se denomina **región urbana**, misma que se define como una aglomeración urbana a escala regional.

También es conveniente definir **megalópolis**, la cual, es un área urbana suprarregional formada por diversos tipos de aglomeraciones urbanas. Se considera que la característica principal es que reúne a más de 10 millones de habitantes.

¿Cuándo nace?

El concepto de metropolización nace desde los años 50's del siglo pasado. En el continente europeo muy pronto identificaron este fenómeno y comenzaron a surgir las primeras estrategias al respecto.

En nuestro país, en cambio, aunque existen áreas metropolitanas desde el siglo pasado, solamente constaba oficial y legalmente el concepto de conurbación.

Es hasta el 29 de enero de 2016 que se publicó una reforma constitucional fundamental que definió un nuevo rumbo en la regulación y planeación de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano. Esto dio por resultado que surgiera la **Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano**¹, publicada en el Diario oficial de la Federación el 28 de noviembre de ese mismo año, en el 2016.

Es hasta ese momento que el concepto de metropolización aparece de manera oficial dentro de nuestra regulación y planeación de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano. Lo interesante de esta ley (que aunque en mi opinión es muy tardía) es que responde a la nueva dinámica económica y social de México e incorpora compromisos internacionales asumidos por nuestro país, como son los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS) de la Agenda Urbana 2030.

¿Cuáles son los retos?

Indiscutiblemente son muchos. De los más importantes podría relacionar los siguientes:

1. Comenzar a pensar en áreas metropolitanas y no en "varios municipios juntos".
2. Incorporar y poner en aplicación la gobernanza metropolitana.
3. Crear políticas e instrumentos para poner en marcha la reestructuración de la infraestructura y conectar así de manera más ágil toda la zona metropolitana.
4. Considerar la construcción de equipamientos a nivel metropolitano.
5. Otorgar mejores mecanismos y más fuentes de financiamiento para los fideicomisos metropolitanos

¹ LGAHOTDU, Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (2016) [En Línea]

6. Pensar en acciones de movilidad, transporte público, sistemas no motorizados y de bajo impacto ambiental para conectar la zona metropolitana.
7. Condicionar el avance de los programas de Desarrollo Urbano para los municipios, que se cuente primero con un programa de zona metropolitana en una lógica legal. Ser congruentes.

¿Cómo ven? ¿Por dónde empezamos?



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

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



Certified Facilitator
LEGO® SERIOUS PLAY®



MÉRIDA:

sin planeación ni ordenamiento metropolitano

Por Fernando Alcocer Ávila
Especialista en desarrollo urbano y planeación

Mérida, ciudad capital del municipio y del estado, la que alguna vez fue de toda la península, hoy conserva su lugar como la ciudad concentradora de servicios y equipamientos de cobertura regional. Esta característica la consolida como la primera ciudad (sin quitarle la importancia a las demás capitales de nuestra península) que va aumentando en dimensión, población y demanda de servicios; en Mérida se da el mayor número de universidades, hospitales y en estos momentos, de vivienda, debido a la seguridad que brinda.

Mérida, una ciudad que funciona como un gran imán de inversiones que requieren y ocupan un lugar espacial en ella –o en otros casos ya evidentes, en los municipios aledaños–, generando una tensión de ocupación y funcionamiento entre Mérida y las otras ciudades que se ubican a su alrededor. Esto es lo que comúnmente se reconoce como una zona metropolitana, muy diferente a la conurbación.

Como la ciudad más grande e importante, otros asentamientos se desarrollan a su alrededor,



muchas veces en otros municipios, cuya gestión es sencilla y, por la distancia, resultan atractivos, pues tienen cobijo y resguardo en la ciudad capital. El atractivo de la cobertura de servicios y equipamientos garantiza el éxito de muchas inversiones. Sin embargo, es Mérida la que carga con el peso de la demanda de servicios, sin tener el poder de reglamentar su propio crecimiento, generando un caos por el aumento de vehículos y población de forma pendular durante los días, cargando su funcionamiento y convivencia como ciudad.

La metropolización es una realidad irreversible, por lo que es urgente y necesaria la intervención de autoridades en el ordenamiento y colaboración, simplificando y homologando gestiones que lleven a un regulado crecimiento en toda la zona metropolitana. En el período de la señora Ivonne Ortega, se crea la COMEY, una entidad coordinadora para las gestiones comunes, la cual, tuvo a su cargo la distribución de recursos y obras con beneficio metropolitano. Mérida desconoció su existencia, lo que fue sin duda alguna, una pérdida de tiempo para gestionar el bien común y el desarrollo de ciudades amigables, seguras, bellas e incluyentes. Hoy en día, la COMEY ha sido convertida en el IMDUT, una dependencia dedicada al transporte e inoperante en el tema metropolitano.

La realidad es que se ha desestimado el ordenamiento metropolitano por la gestión de permisos y licencias, grave error, ya que esto es lo último de la cadena; se ha soslayado la coordinación y la elaboración de políticas generales para la zona metropolitana por una oficina de factibilidades; se ha dejado a un lado los principios del diseño y ordenamiento territorial, como la conectividad y movilidad, el ambiente y manejo de residuos, el transporte público y, sobre todo, la relación económico-espacial que guarda todas las ciudades que conforman una zona metropolitana.

Mérida es y será la ciudad núcleo que regirá el desarrollo y crecimiento del resto, la que (aun siendo las normas a nivel municipal) tiene que asumir que es en ella donde se están dando

“La metropolización es una realidad irreversible, por lo que es urgente y necesaria la intervención de autoridades en el ordenamiento y colaboración, simplificando y homologando gestiones que lleven a un regulado crecimiento en toda la zona metropolitana”.





Imagen: @shutterstock

las principales actividades, sin importar en cuál municipio de la zona metropolitana se viva, ya que todos nos movemos hacia ella; es Mérida la que debe tomar la posición que manda la ley de integrar el comité de coordinación de forma conjunta con el poder ejecutivo del estado, no por ser más importante, sino porque es ella la que carga con el peso de los servicios e infraestructura. Los nuevos desarrollos fuera de la ciudad, y en especial del municipio, utilizan la estructura sin responsabilizarse de cubrir las obligaciones –como los pagos de derechos e impuestos– demandan uso pero no pagan prediales. Mérida debe ser consciente de que su papel en la zona metropolitana es concentradora y que los problemas diarios, se generan (sin agravio alguno), por los habitantes de otros municipios, que viven ahí por la disponibilidad.

La zona metropolitana se configura por las relaciones sociales, económicas, personales y culturales entre dos o más ciudades y, siendo Mérida la que concentra estos aspectos, es muy importante poder coordinar, reobtener y ejercer de forma transparente recursos que permitan

realizar obras de integración, conexión y funcionamiento, teniendo a las demás ciudades como zonas complementarias que conviven y se desempeñan como “uno” y no como “parte”. Se requiere de la visión real y efectiva de una planeación participativa y efectiva conjunta, que genere políticas claras de crecimiento en todos los municipios que forman parte de la zona, para que no se aprovechen de más o menos reglamentación, sino que ésta sea similar y homologada, y conseguir así que las metas y objetivos sean comunes, ya que las personas que vivimos en esta zona no tenemos diferencias, requerimos diferentes servicios, pero aspiramos a la misma calidad de vida.



Por Fernando Alcocer Ávila
Especialista en desarrollo urbano y planeación.



NUEVA CONCIENCIA YUCATÁN

20 FEBRERO:

Día Mundial de la Justicia Social



“Si quieres paz y desarrollo, trabaja por la justicia social”

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) estima que en la actualidad:

2 MIL
MILLONES
De personas viven en condición de fragilidad

400
MILLONES
Tienen entre 19 y 29 años

Necesitamos su ayuda!

¿Qué busca apoyar la celebración del Día Mundial de la Justicia Social?

Erradicar la pobreza

Igualdad entre los sexos

Acceso al bienestar social y la justicia social para todos

Promover el empleo pleno y el trabajo decente



El LOGRO de la justicia social está estrechamente vinculado con los :



OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

17 OBJETIVOS PARA TRANSFORMAR NUESTRO MUNDO



Fuente: La justicia social en el mundo actual. Disponible en: <https://www.un.org/es/>

Mérida SUS

asignaturas pendientes

Por Jorge Bolio Osés
Especialista en temas urbanos

En la actual coyuntura urbana de Mérida, cuyos vertiginosos cambios económicos, sociales y físicos son elocuentes, también salta a la vista la apremiante necesidad de que la política urbana y ambiental se ponga a la par con dichas circunstancias. Es cierto que la administración de la ciudad ha sido en general, acertada. La ostentación de premios y distinciones a la ciudad, concedidas por agencias nacionales y extranjeras que viven de ello, no es imprescindible para percibir que el orden prevalece sobre la anarquía y el caos. Mérida es una ciudad exitosa para propios y extraños, y de ahí su atractivo creciente en la última década.

Sin embargo, persiste una agenda de asignaturas pendientes cuya cobertura es viable por parte de las autoridades competentes, además de sumamente deseable para el bienestar de todos los que habitamos la ciudad. Enlisto y caracterizo escuetamente las tareas que a mi parecer integrarían esta agenda que de ningún modo se pretende exhaustiva y limitativa:

El Gran Parque “La Plancha”. Mucho se ha trabajado comunitariamente y grandes inversiones públicas se han realizado para llevar a buen fin mejoras de espacio público y ambiental. Las amenazas recientes a este proyecto no se limitan a la absurda intención del gobierno federal por reactivar la estación central de ferrocarriles con el ingreso de su “Tren maya”. Mucho me temo que también existe una red de intereses inmobiliarios locales que ven en estos predios



otro jugoso filete, como lo fue tiempo atrás el terreno de la Estación Monitora SCT, convertido hoy en el complejo Altabrisa. Nuestras autoridades locales tienen ante sí el desafío de garantizar el bien público y el interés general por encima de estos aviesos intereses particulares. La pelota está en su cancha y así lo garantizan la Constitución y las leyes secundarias de orden urbano y ambiental.

El comercio de lotes distantes y sin servicios.

Basta con asomarse a las imágenes satelitales del *Google Earth* o, más fácil, revisar las páginas centrales de las más conocidas revistas inmobiliarias, para que resuenen nuestras alarmas. El territorio metropolitano está siendo saturado por cientos de pedazos desmontados, incomunicados y con trazas de no recuperar nunca más su carácter natural. Esta violenta agresión al orden ambiental y urbano está sustrayendo de la gestión pública miles de hectáreas, antes ejidales y de selva baja, para convertirlas en un modelo de negocio llamado "Lotes de inversión" que consiste en vender –a precios hasta cincuenta veces mayores– tierras despojadas por algunos pesos a núcleos ejidales. Ya están vendiendo hasta los terrenos de la sabana que colindan con las ciénagas. Lo viene emprendiendo desde hace unos años una mafia inmobiliaria que no construye desarrollos ni genera empleos, sólo vende terrenos en breña bajo la promesa del futuro paraíso verde, la pertenencia exclusiva a una élite, la recuperación pronta de elevadas plusvalías y la seguridad de los conjuntos amurallados. Usan el éxito de grandes y lujosos desarrollos ya consolidados, como espejismo para engañar incautos con folletería, maquetas, bellos pórticos de acceso y promesas a largo plazo. Nada dicen de los extensos recorridos, de la falta absoluta de servicios como el agua y la energía, del esclavizante y costoso uso del automóvil, del régimen de condominio y las cuotas de mantenimiento que los atarán a un tributo perpetuo y al caos administrativo que trae este régimen. Nada dicen tampoco del cada vez más difícil acceso vial a la ciudad y al anillo periférico. Las autoridades estatales y municipales deben frenar este tráfico infame que victimiza a quienes lograron con



“Los lotes de inversión usan el éxito de grandes y lujosos desarrollos ya consolidados, como espejismo para engañar incautos con folletería, maquetas, bellos pórticos de acceso y promesas a largo plazo”.

esfuerzo cierto nivel adquisitivo, o bien, pensiones dignas que rinden escasos pero seguros intereses en los bancos. Buena parte de la culpa se la tienen la expedición de factibilidades de uso (FUA) por parte del gobierno estatal y la concesión de licencias y permisos municipales amparados en planes urbanos con zonificaciones del suelo francamente expansivas.

Accesos viales a Mérida. Como correlato de la expansión desordenada, el crecimiento poblacional de las comisarías y la reciente construcción de fraccionamientos, conjuntos campestres y –hasta distritos comerciales de lujo como *La Isla*–, el tráfico vehicular entre la ciudad y el territorio metropolitano se ha intensificado en grado crítico. La carencia de servicios de escala urbana (educación, supermercados, recreación, etc.) y la fuerte dependencia de estos nuevos núcleos respecto a la atractiva ciudad han dado lugar a estos flujos que, sobre todo en el sector norte de la ciudad, provocan severos embotellamientos en la intersección de las carreteras con el anillo periférico. En las horas pico las filas de automóviles saturan esas carreteras y también las vías laterales del periférico. El problema crece sin cesar y quien esto escribe no conoce ninguna intención gubernamental expresada en proyectos y menos aún en presupuestos. Ojalá existan. Y desde luego, la solución no está en otros anillos viales que sólo reforzarían el desquiciamiento de la expansión metropolitana con altísimas inversiones públicas para valorizar terrenos privados. La solución está en los cruces conflictivos, en los accesos a la ciudad, no en comunicar comisarías y *resorts* entre sí. Las autoridades pueden aprovechar los enormes terrenos anexos al periférico que se mantienen baldíos para construir la infraestructura vial necesaria.

Ordenamiento urbano en comisarías. El cambio sociodemográfico que trajo la expansión urbana de Mérida sobre las comisarías ubicadas en todos los rumbos fuera del periférico están ocasionando conflictos de convivencia entre lo nuevo y lo viejo, los locales y los fuereños. Ya no existen fundos legales ni áreas ejidales para nuevos asentamientos de la población local.

“La solución a los conflictos en los accesos a la ciudad no está en otros anillos viales, que sólo reforzarían el desquiciamiento de la expansión metropolitana”.





Todo se vendió desde la reforma agraria salinista de 1992. Los pueblos ven multiplicarse casas y conjuntos residenciales, padecen el hacinamiento familiar, el crecimiento vehicular y el tráfico conflictivo en angostas calles donde antes sólo transitaban personas y bicicletas. El ruido de las salas de fiesta en que se convirtieron los cascos de las ex haciendas henequeneras se suma a la invasión de automovilistas que acuden a bodas, graduaciones y otras fiestas. Urge entonces que dichas comunidades cuenten con instrumentos jurídicos, políticas públicas y proyectos que atiendan esta problemática. Aquí tiene una tarea urgente el IMPLAN.

Minucias significativas. ¿Sería mucho pedir que el ayuntamiento de Mérida aplique con el rigor necesario el nuevo reglamento contra el ruido y que las policías estatal y municipal eviten la perniciosa costumbre de estacionar vehículos en las esquinas de las calles? No sé qué tan eficaz ha sido el control de las escandalosas cantinas nocturnas en el centro histórico, pero en las zonas habitacionales continúan las severas molestias por el ruido de bares, lavadoras de autos, talleres mecánicos e industriales,

escuelas, gimnasios, salas de fiestas y otros establecimientos agresivos a la convivencia. En el otro tema, basta recorrer las colonias residenciales donde proliferan sin control oficinas, edificios de departamentos, *town houses*, bares y restaurantes para constatar el irregular uso de las esquinas como estacionamiento. La regulación vial también es un tema de seguridad.

Espero que este compendio de observaciones (el cual espero seguir ampliando en colaboraciones próximas) genere la respuesta esperada por parte de nuestras autoridades y, en algunos casos, de nosotros los ciudadanos.



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

TÚ *QUE* LLEGASTE AL *SOL* *ESTA VIDA* *ES PARA TI*

Celebra los frutos de una vida de esfuerzos en un hogar sin preocupaciones, con el lujo que mereces, la tranquilidad que buscas y los servicios que quieres cerca de ti.

Villas del Sol es un desarrollo residencial adaptado a la elegancia y modernidad del norte de Mérida, la zona más exclusiva de la ciudad.

Ubicado a unos pasos de Prolongación Paseo de Montejo, conecta con la mejor oferta en restaurantes, centros comerciales, de diversión y entretenimiento.

*LLEGASTE A TU
NUEVO HOGAR.*



VILLASDELSOL

socio

A D I



INMOBCK



villasdelsol.mx

T. (999 454 0029

f @ villasdelsolmx

- Casa club / Bar
- Concierge
- Chofer
- Event planner
- Piscina de 27 m de largo
- Elevadores y bodegas privadas
- Pórtico de seguridad 24/7
- Estacionamiento subterráneo
- Gimnasio con jacuzzi y sauna

ENGANCHES
DE MENOS DEL 10% Y

20 MESES SIN
INTERESES

*Signature
Apartments*

MUNOZ
ARQUITECTOS

INMOBILIA

El fracaso de los PDU'S en Mérida

Por Ricardo A. Combaluzier Medina
Director General de Construcasa

La planificación urbana se ha visto reducida y simplificada a un juego de poderes en que las armas a utilizar se limitan a una serie de códigos. Urbanismo de abogados que olvida que detrás de cada norma se esconden valores como sociedad.

Arq. Rodrigo Díaz (Santiago de Chile)

Desde el primer programa de desarrollo urbano (PDU) de Mérida que yo recuerdo –de hace 40 años– se planteaba mejorar la calidad de vida de los habitantes; se determinaban límites de crecimiento (ciudad compacta) con un esquema (policéntrico) formado por subcentros urbanos que se articulaban mediante una red vial cuya jerarquía estaba en relación a sus características de origen-destino y de uso. Estos subcentros se planteaban distribuidos dentro de la mancha urbana con usos mixtos, los cuales, generarían recorridos cortos de las personas hacia los equipamientos, servicios y fuentes de empleo. También se consideraban los temas ambientales, económicos y sociales aunque aún no estaban de moda conceptos como “movilidad”, “sustentabilidad” o “resiliencia”.

Mucho de lo anterior y, otros elementos de planeación considerados en el nivel estratégico, se han mantenido en la mayoría de los siguientes PDU'S, incluyendo el actual, y son temas frecuentes en cursos y congresos académicos, institucionales, políticos y empresariales; así como en los consejos de desarrollo urbano y organismos de planeación de las ciudades. Por otra parte, estos aspectos han demostrado sus beneficios en diversas latitudes del mundo, que se presentan repetidamente como ejemplos de éxito y buenas prácticas en foros y publicaciones nacionales y extranjeras.

¿Cuál es la razón de que en general en México y en particular en nuestra ciudad de Mérida, después de tantos años, los resultados sean totalmente contrarios a los objetivos de planeación urbana planteados?

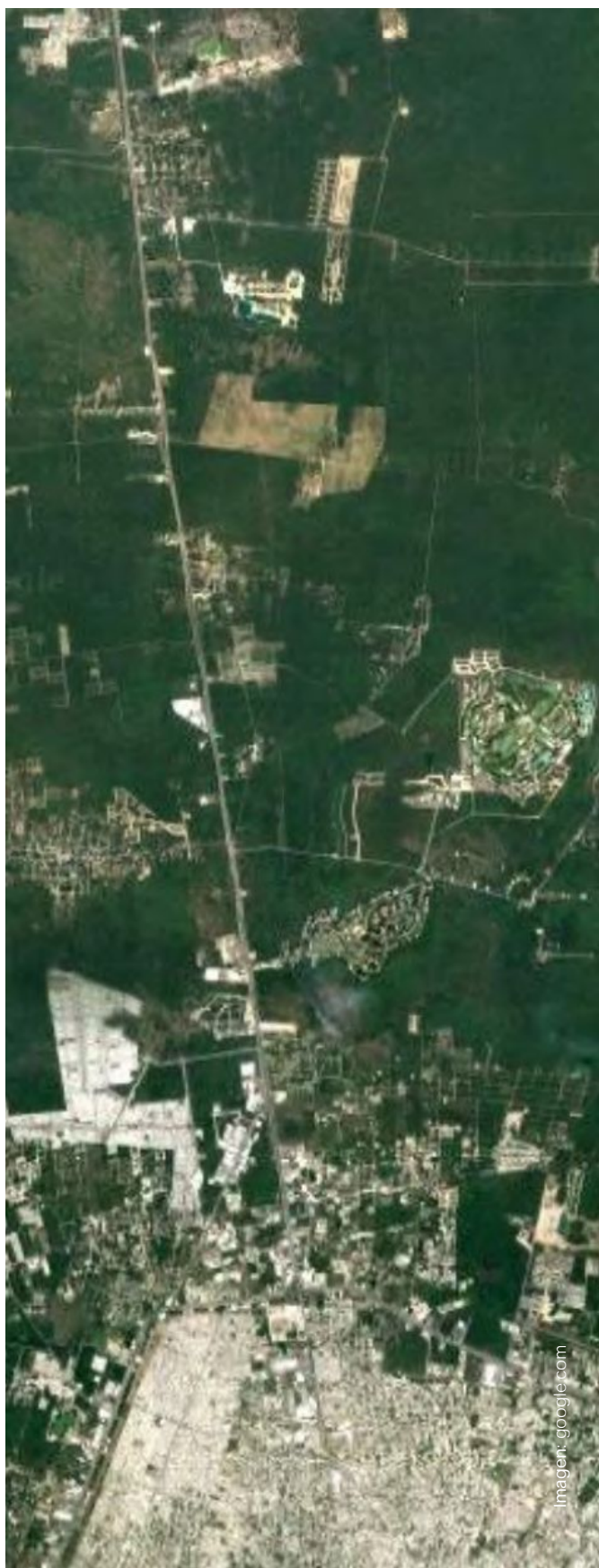


La falta de coordinación entre los tres niveles de gobierno y sus dependencias, los enfoques particulares, visiones burocráticas y administrativas, resultan en documentos para "tomarse la foto", por lo que la norma queda nuevamente desarticulada y con resultados tal vez peores que la original.

La respuesta más usada y que he escuchado durante más de treinta años de ejercicio profesional es que nuestras leyes y normatividad federal, estatal y municipal no están "alineadas", lo cual es verdad y se reconoce en muchos foros. La falta de coordinación entre los tres niveles de gobierno y sus dependencias ha hecho que cada vez que se modifica alguna norma con el objetivo de "alinearla" se realice con enfoques particulares, visiones burocráticas y administrativas que resultan en documentos políticos para "tomarse la foto", por lo que la norma queda nuevamente desarticulada y con resultados tal vez peores que la original. Por otro lado y, como se reconoce en la exposición de motivos para la nueva Ley de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LAHOTDU), el tema de las atribuciones y responsabilidades es muy importante y ha impactado negativamente en dos vertientes:

En primer lugar, respecto a las atribuciones de cada dependencia relacionada con el tema del desarrollo urbano en los tres niveles de gobierno.

Por lo visto estas no quedan claras o no se respetan, lo cual convierte el tema de la gestión en una maraña laberíntica de "tramitología" ante infinidad de dependencias, cuando la mayoría de estas asignaciones deberían estar aterrizadas y validadas en los PDU'S y demás normativas municipales. El aumento constante de factibilidades, dictámenes, resolutivos, autorizaciones, los costos por pago de derechos de esta tramitología y los tiempos indefinibles que estos llevan (y muchos etcéteras más), frenan las inversiones y afectan a los ciudadanos y a las empresas formales, mientras que por otro lado permiten –por falta de vigilancia y aplicación de sanciones– que sigan proliferando muchas ofertas inmobiliarias irregulares –dispersas fuera de la mancha urbana– que se han brincado todas las trancas y que no cuentan con la urbanización mínima que marca la ley, llegando al extremo de "lotes de inversión"; los cuales no son más que fraccionamientos irregulares, pedacitos de tierra en breña en medio de la nada, que, como burbuja especulativa, tarde o temprano reventarán afectando a los compradores de buena fe.



En segundo lugar, ha impactado en las responsabilidades que le corresponden al Estado por medio de la eficiente aplicación de los recursos públicos y que claramente están definidas en nuestra carta magna. Se han ido deslindando progresivamente en leyes, programas, normas y reglamentos que obligan a que sean los ciudadanos particulares o inversionistas de cualquier sector los que paguen o realicen obras de infraestructura primaria que le corresponden a las autoridades (sistemas de agua potable, plantas de tratamiento de aguas residuales, troncales eléctricas, sistemas de video-vigilancia, equipamientos, etc.), encareciendo las ofertas finales y convirtiéndose en una doble tributación.

Por lo anterior, se vuelve fácil entender que la planeación urbana y territorial ha fracasado por estar enfocada en la regulación y control del espacio edificable (particular) en lugar del espacio público (de todos) que incluye las redes viales e infraestructura; y es ahí, en donde se deben aplicar nuestros impuestos. Esta visión reconocida en la LAHOTDU ha permitido que el desarrollo de las ciudades dependa principalmente de la economía de mercado. Por otra parte, la pérdida constante de la rectoría del estado en la gestión territorial y urbana así como el olvido respecto a la importancia del espacio público ha sumado significativamente a la segregación y la expansión desmedida de nuestra ciudad.

En los últimos años y a partir de la creación del Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN), por primera vez se cuenta en Mérida con un organismo enfocado en el tema urbano de manera específica y con personal técnico especializado y multidisciplinario; el cual, ha generado ya documentos muy valiosos en el tema del espacio público y de la movilidad (entre otros), realizando como tarea principal el Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mérida, que no sólo reconoce –al igual que los PDU'S anteriores– el problema de la expansión, sino que propone en su zonificación primaria un primer intento de control de la misma, lo cual ya representa un cambio de rumbo positivo. Sin embargo, al ser un PDU municipal y no de centro de población,

adolece de una clara zonificación secundaria y, nuevamente, plantea muchos elementos contradictorios entre el nivel estratégico y el normativo, pues mantiene algunos paradigmas que aún no se han podido superar, principalmente con respecto a la densificación y a los usos de suelo mixtos. A pesar de todo, es de esperarse que acorde al comportamiento dinámico de la ciudad y la madurez cívica de sus habitantes, este se vaya corrigiendo, perfeccionando y enriqueciendo, con la esperanza de que se convierta en un verdadero instrumento que obligue, tanto a los particulares como a las entidades públicas, dentro de las responsabilidades y competencias que a cada quien correspondan, a seguir el mismo rumbo marcado por el PDU, dirigido a conformar una ciudad que verdaderamente ofrezca una mejor calidad de vida para sus habitantes.



Por Ricardo A. Combaluzier Medina
Director general de Construcasa.

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.



UNIVERSIDAD MODELO

La necesidad de un enfoque transversal para una planificación favorable a la salud y el medio ambiente



C I U D A D M O D E L O

Existe un consenso global de que es evidente que el proceso de cambio climático actualmente en curso, no puede ser detenido pero sí mitigado. Los efectos de la crisis climática que produce dicho cambio son observables a escala mundial así como local, e impactan en la salud y en el medio ambiente y, sobre todo, aumentan las desigualdades sociales y la vulnerabilidad de los grupos más desfavorecidos socialmente.

Tanto a nivel peninsular como en la ciudad de Mérida se observan altas temperaturas, sequías, irregularidades en el patrón de lluvias, efecto invernadero ocasionado por el déficit de áreas verdes y los aportes de gases de efecto invernadero (GEI), producto ambos de modelos de urbanización extensiva basada más en la rentabilidad del suelo que de una planificación urbana. Sumado a esto, el modelo de urbanización convive con prácticas de movilidad que prioriza el transporte motorizado privado, impactando así negativamente en la salud de la población y en el medio ambiente.

Por otro lado, si se observa la epidemiología que muestra el cuadro de enfermedades y causas de muerte de la población yucateca, vemos que se trata de una población que enfrenta problemas de obesidad y enfermedades crónicas (diabetes mellitus, hipertensión, asma), depresión; y las relacionadas con siniestros

viales que están en los primeros lugares, traduciéndose en lesiones graves y muertes. Estos desafíos muestran desigualdades sociales e inequidades en salud entre los grupos socialmente favorecidos y los desfavorecidos. Cabe aclarar que estas desigualdades en salud se consideran evitables y son determinadas por factores, en su mayoría, externos a los servicios de salud. Por ejemplo, en el campo de la planificación y el desarrollo urbano, el entorno de vida está considerado como un determinante de la salud. El entorno de vida se refiere a formas urbanas y arquitectónicas, calidad de la vivienda, tratamiento de espacios públicos, servicios urbanos, arreglos de viaje, disponibilidad y accesibilidad a espacios verdes de calidad, etc.

A manera de ejemplo, presentamos en el cuadro siguiente, la relación entre espacio verde y sus efectos en la salud y en el medio ambiente. Este diagrama (Roué Le Gall, et al; 2014) es resultado de un trabajo de síntesis de los conocimientos disponibles sobre el tema. El diagrama muestra la estructura de los vínculos existentes entre los diferentes componentes de los espacios verdes y los determinantes de la salud involucrados, y que a su vez se relacionan con el medio ambiente. El análisis del impacto de los espacios verdes en la salud, la autora lo organizó en torno a tres variables (accesibilidad, estética e instalaciones) que

condicionarán la naturaleza, la fuerza y el significado de los vínculos entre los espacios verdes y la salud. Cada una de estas variables se define por un conjunto de características (distancia, cantidad, calidad del paisaje, infraestructura, especies de plantas, etc.) que también influirán en:

- 1 El uso y la frecuencia del uso de estos espacios por la población.
- 2 La capacidad de estos espacios para constituir reguladores ambientales (servicios ecosistémicos).

En este sentido, siguiendo el ejemplo, podríamos considerar que los espacios verdes son determinantes importantes para promover la salud y la mitigación de la crisis climática. Desde esta perspectiva, las sinergias entre la salud, el medio ambiente y la planificación urbana son, por lo tanto, desafíos importantes para una acción pública local coherente dirigida al bienestar de la población y a la protección del medio ambiente.

Orientar las políticas públicas para lograr el bienestar de la población y proteger el medio ambiente buscando mitigar la crisis climática, nos exige repensar la manera sectorial y fragmentada en que se elaboran e implementan estas. Debemos pasar a un modelo donde se busque ganar en eficacia, para lo cual, se requiere

colocar la salud y el medio ambiente en todas las decisiones, es decir, transversalizar las políticas públicas con esos ejes y buscar articularlos en los instrumentos de dichas políticas, lo cual implica, entre otras cosas, un modelo de gestión multisectorial.

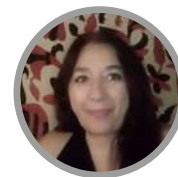
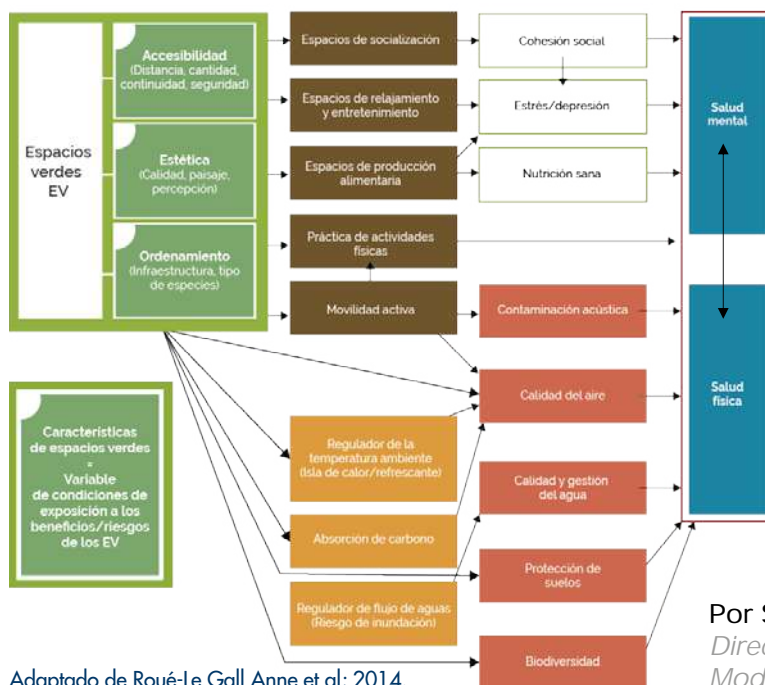
Creemos que esta transversalización de la salud y el medio ambiente en todas las políticas implicaría en nuestra práctica una ruptura doble, por un lado, se pasaría de la ciudad de clases y espacios productivos a la ciudad de personas y de lugares, y por otro lado, iríamos de la política urbana focalizada en la ordenación de usos, hábitats y desplazamientos urbanos a una política urbana que se conformaría con la transversalización de salud y medio ambiente y se configuraría en relación al territorio en el que se desarrollan y concatenan las políticas sectoriales. Finalmente, coincidimos con Asher cuando subraya que, lo que está en juego no es un problema de diseño urbano (cómo hacemos la ciudad) sino de proyecto urbano (qué ciudad queremos hacer).

Bibliografía:

Ascher, F. Los nuevos principios del urbanismo. Madrid: Alianza, 2004.

Roué-Le Gall Anne, LE GALL Judith, POTELON Jean-Luc et CUZIN Ysaline « Agir pour un urbanisme favorable à la santé, concepts & outils » ; Guide EHESP/DGS, 2014.

Enlaces causales entre los espacios verdes y salud

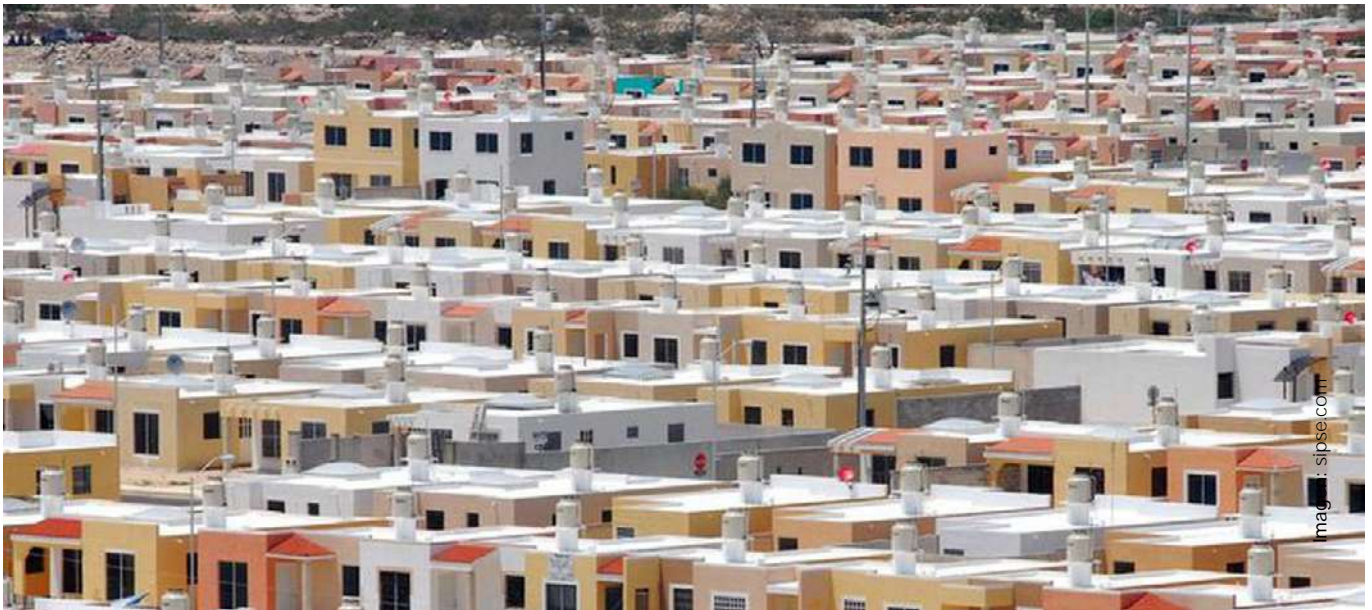


Por Silvana Forti
Directora del laboratorio urbano de la Universidad Modelo.

Mérida: La ciudad difusa

Los errores de una falta de planeación

Por Ricardo López Santillán
Investigador del CEPHCIS-UNAM



Una de las mayores dificultades para los analistas y quienes toman las decisiones urbanas, es resolver, con criterios técnicos, el dilema entre densificar o expandir una ciudad. De manera muy general se puede señalar que una ciudad densificada puede tener ventajas financieras, ambientales –e incluso de movilidad– entre otras. En esta lógica, las ciudades difusas son, en principio, caras, porque hay que llevar servicios públicos a puntos distantes, además de que son mayores los tiempos de traslado y los volúmenes de contaminantes por las emisiones derivadas del uso de transporte.

A veces, con el afán de densificar una urbe, sucede que se impone el dogma internacional (por ejemplo, la Agenda Habitat de la ONU) o

el gusto por un modelo ajeno. Un ejemplo sería poner a Barcelona y a París como ciudades supuestamente densas e intentar replicar sus modelos en geografías, climas y condiciones estructurales distintas.

Sin duda, los paladines de la densificación no han caído en la cuenta de los contraejemplos, como es el caso de varias ciudades asiáticas, principalmente las capitales o puertos de los así llamados “dragones del sudeste”, donde la gente, dada la sobre densificación, no tiene suficiente espacio doméstico y la mayor parte de la vida, una vez fuera del trabajo, transcurre en un supuesto espacio público, la mayor parte de las veces orientado al consumo y poco al recreo u ocio creativo. Son estos casos, contrario

a lo que se supone, la quintaescencia de la ciudad cara y privatizada, con espacios vigilados, controlados y escasas plazas y jardines públicos. Además, ciudades como las ya mencionadas París y Barcelona, entre otras, sólo son densas en sus recorridos turísticos; la gente que vive en ellas suele habitar en las inmensas periferias, debido al alto precio inmobiliario que se mantiene dentro de la urbe.

Sucede que, a menudo, la decisión de densificar o expandir una ciudad, independientemente de las consideraciones técnicas o políticas, se deja al arbitrio del así llamado “mercado”; esa falsa “mano invisible” que supuestamente regula los precios, la oferta y la demanda de vivienda, equipamiento, servicios públicos, espacios de consumo o de ocio. Es evidente que el “mercado” no es un ente autónomo ni invisible. Hay muchas decisiones humanas que en ello intervienen, y en el caso de los oferentes –me refiero a los empresarios de la industria de la construcción, los propietarios de terrenos y sus respectivos *brokers*–, tienen el poder de crear un mercado, ya sea de vivienda, de terrenos de inversión, de espacios comerciales, deportivos privados, etc., y con ello, de alguna forma presionar u obligar a las autoridades, municipales y estatales, a ceñirse a sus designios.

En el caso de Mérida, existe también por parte de los académicos, de las autoridades y de los inversionistas cierto gusto por la densificación. Desde hace poco más de una década, esto se expresa en la tendencia de ciertos grupos de la población por vivir, reembellecer y reinvertir en las zonas céntricas de la ciudad (no exclusivamente en el Centro Histórico). Sin embargo, lo cierto es que, por otro lado, los grandes inversionistas han detectado que el negocio más jugoso es la expansión de la ciudad hacia su periferia.

La razón es obvia. Han encontrado a la gallina de los huevos de oro en lo barato del suelo periurbano. El telón de fondo es la gran cantidad de tierra ejidal que rodea la ciudad y los pocos o nulos apoyos que se pueden obtener para hacer producir la tierra. Los campesinos del contorno

Los grandes inversionistas han detectado que el negocio más jugoso es la expansión de la ciudad hacia su periferia... Es así como el periurbano se está “consolidando” a costa de tierra ejidal.





de la ciudad (y también los del interior del estado) han dejado de dedicarse a actividades agrícolas, pues no han visto la posibilidad de hacer rentable sus parcelas. En muchos casos se han visto obligados a vender y casi siempre a inversionistas voraces que no pagan lo que cuesta el suelo. Además, de forma muy astuta, los desarrolladores y empresas lotificadoras le han agregado valor al suelo; en muchos casos, sólo basta con asfaltar algunas avenidas, colocar cableado subterráneo, habilitar jardines, construir muros perimetrales, crear accesos controlados en las entradas, entre otros aspectos similares. A veces se trata de vender en fraccionamientos con casas terminadas (modelo llave en mano), en otras, de preventas de proyectos que cuentan con una maqueta y *renders* y, en los casos más riesgosos, entran los llamados terrenos de inversión.

Es así como el periurbano se está "consolidando" a costa de tierra ejidal. Los mejores ejemplos, que no los únicos, son las comisarías del arco noroeste y nordeste de la capital yucateca, desde lo que era el pueblo de Candel, ahora

denominado ciudad, hasta Cholul y quizás incluso Chichí Suárez. Ahí donde había tierra de labranza ahora hay campos de golf, deportivos, hospitales, centros comerciales, gasolineras y muchos fraccionamientos de vivienda de gama media e incluso residencial. También en el periurbano está la versión para los pobres, tanto en el corredor industrial hacia Umán, como en la segunda ciudad más poblada de Yucatán: Kanasín.

Este proceso de conversión de tierra otrora agrícola a espacio construido es anterior a la reforma de 1992 del artículo 27 constitucional, cuando era menester un decreto presidencial para cambiar la vocación del suelo ejidal; justamente fue en Cholul donde se inició todo esto. Sin embargo, la compraventa de tierra (y en algunos casos el fraude y el despojo) se ha exacerbado a partir de que el ejido se vuelve mercancía enajenable y vendible. De hecho, eso explica las fuertes presiones inmobiliarias y especulativas que se desataron una década después sobre Temozón y Chablekal, principalmente.

Esto que refiero no se trata de una anomalía del caso de Mérida; se ha vivido también en otras ciudades medias del país, aunque, paradójicamente, creo que los casos más parecidos al nuestro se atestiguan en ciudades con un fuerte componente industrial: Aguascalientes y Querétaro; esta última, al igual que Mérida, experimenta una mayor tendencia al aburguesamiento del periurbano. Como quiera que sea, no tiene sentido una ciudad que crece de forma indefinida sobre un territorio que se extiende hasta el litoral. Para el caso de Mérida aún menos, pues no parece haber una fuerte presión demográfica o de demanda real de vivienda. Muchos de estos fraccionamientos –sean de interés social, de vivienda de gama media o residencial– no se encuentran habitados en su totalidad, al contrario, luego de algunos casos pioneros y exitosos, se encuentran semivacíos (al igual que los edificios de varios pisos que se están construyendo en las afueras de Mérida).

Hay en estos procesos una fuerte especulación que se está alimentando a costa de hacer crecer la ciudad de forma innecesaria. Aquí las autoridades dedicadas a la planificación y aquellos que aprueban los planes y los proyectos de construcción deberían cuestionar un modelo de crecimiento. Será difícil poner límites a empresas tan poderosas, capaces incluso de –mediante amparos– saltarse la normatividad vigente. También será difícil cambiar el deseo de mucha gente de vivir en fraccionamientos y privadas, pues se ha comenzado a arraigar mucho en el imaginario de la clase media la idea de que la vivienda en fraccionamientos, aunque sea lejana, puede ser atractiva por la seguridad o por el beneficio de espacios recreativos (como las canchas, piscinas y casas club). Si bien no soy partidario de la densificación a toda costa, el crecimiento desmesurado del periurbano me parece un disparate, y más en Mérida. No es exagerado suponer que en esta ciudad nos encontramos en una disyuntiva. Si no se toman decisiones acertadas, comenzaremos a ver cómo paulatinamente se deteriora el cuadro de vida tan favorable del que ahora disfrutamos.

“Hay una fuerte especulación que se está alimentando a costa de hacer crecer la ciudad de forma innecesaria. Aquí las autoridades dedicadas a la planificación y aquellos que aprueban los planes y los proyectos de construcción deberían cuestionar un modelo de crecimiento”.



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

¡Síguenos en nuestras redes sociales! @MetropoliMid

