

# MetrópoliMid

## DECIDE EL FUTURO URBANO DE MÉRIDA



CIUDAD  
MODELO

"Action Lab Mexico:  
Colaboración  
longitudinal"

Año 03 Número 23  
Mayo 2021

**Mérida** ya tiene varias etiquetas, ¿a qué nueva etiqueta le apostaría y por qué?  
Su **visión para Mérida** en una frase:



Mérida de 10, una ciudad donde la participación es fundamental.

"Una ciudad que crezca con sus ciudadanos".



Ciudad humana, la más importante.

"Mérida, una ciudad más humana".



Mérida, ciudad justa. Porque significa que todos tengan las mismas oportunidades, que no haya dos Méridas, sino una Mérida para todos.

"Mérida ciudad blanca, es la más hermosa del mundo, si tuviera justicia seería la más hermosa del universo".

## • CONSEJO DIRECTIVO •

Leticia Torres Mesías - Propietaria.  
David Montañez Rufino

## • CONSEJO CONSULTIVO •

Jorge Bolio Osés  
Ricardo Combaluzier Medina  
Yolanda Fernández Martínez  
Carmen García Gómez  
José Gerardo García-Gill  
Ricardo López Santillán  
Raúl Monforte González  
Susana Pérez Medina  
Luis Sauma Castro

## • EDITORIAL •

David Montañez Rufino  
*Director general*

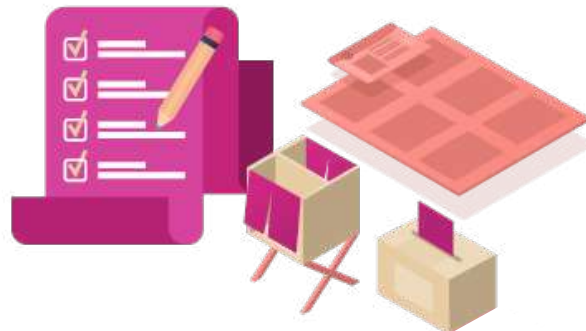
Jorge Alberto López Tec  
*Diseño gráfico y editorial*

Angélica Rivera Gómez  
*Coordinadora de comunicación y redes*

MetrópolisMid (Año 3, No. 23, mayo 2021) es una publicación mensual digital. Esta edición se terminó el 14 de mayo de 2021. Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura de MetrópolisMid. Queda estrictamente prohibida la reproducción parcial o total de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización.

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

# ÍNDICE



**02** Tres visiones, un rumbo:  
¿Cuál es el futuro urbano  
de Mérida?

**04** **Entrevista a Renán  
Barrera Concha**

**12** **Entrevista a Verónica  
Camino Farjat**

**20** **Entrevista a Jorge Carlos  
Ramírez Marín**

**28** **CIUDAD MODELO:**  
Action Lab Mexico.  
Un proceso de colaboración  
longitudinal para fortalecer  
la autonomía de El 20 de  
Noviembre

**32** **¿La ciudad es para todas  
las personas?**

# Tres visiones, un rumbo: ¿Cuál es el futuro urbano de Mérida?

Por David Montañez Rufino  
Director general de la plataforma urbana M50

Transporte público, movilidad, crecimiento desordenado, falta de drenaje y contaminación del agua. Mérida está muy cerca del millón de habitantes –con su Zona Metropolitana suma más de un millón 220 mil– y hay importantes asuntos por resolver para construir la ciudad que todos queremos.

La planeación integral, efectiva y transversal de nuestra ciudad, principalmente de sus distintos aspectos urbanos, no puede esperar más. Y ahora, en plena época electoral, es de gran relevancia conocer la visión, los planes y las propuestas que los distintos candidatos a la Alcaldía de Mérida tienen para nuestra querida ciudad blanca en los próximos años.

Es por ello que nos hemos acercado a tres de los candidatos que compiten por ocupar el cargo de presidente municipal, y por lo tanto a definir el rumbo de muchas de las problemáticas que afectan a la ciudad y sus habitantes. A todos ellos se les hicieron las mismas quince preguntas, cuidadosamente seleccionadas por el Consejo Consultivo de **MetrópoliMid**, en temáticas de gran relevancia para el desarrollo urbano y sostenible de Mérida.

¿Cómo disminuir la segregación entre el norte y el sur de la ciudad?, ¿cómo hacer frente al crecimiento desordenado de Mérida?, ¿qué planes tienen para el transporte público, para la movilidad, para el centro histórico o para el



ArqTAU

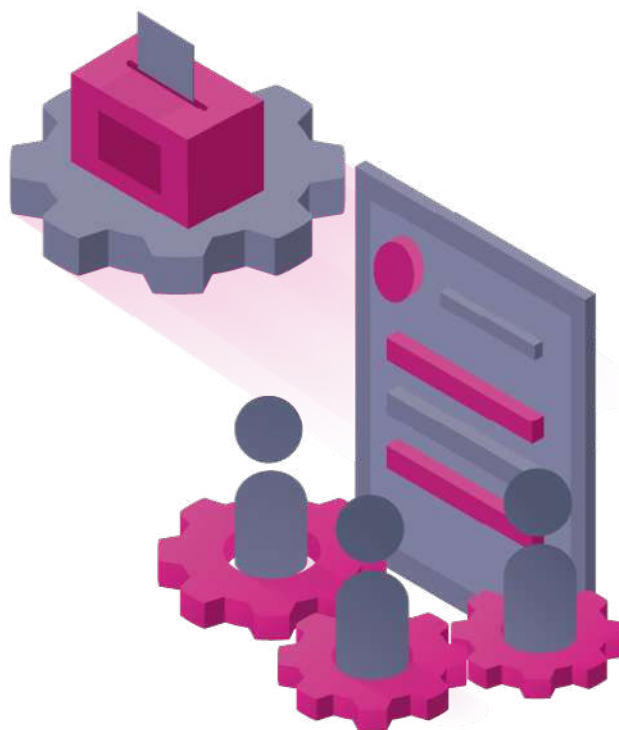




espacio público?, ¿cómo atender los problemas de abastecimiento y contaminación del agua?

Conocer las respuestas a estas preguntas nos da mayor claridad sobre la visión, planes y propuestas de política pública que tienen para Mérida los candidatos Renán Barrera Concha, Verónica Camino Farjat y Jorge Carlos Ramírez Marín, mencionados y entrevistados en esta edición de la Revista MetròpoliMid en estricto orden alfabético.

Les invitamos a leer el contenido de esta edición especial, a analizar y reflexionar sobre las tres distintas visiones que se tienen para el futuro urbano de Mérida, y a elegir con cuidado y responsabilidad aquella que contribuya a construir una ciudad con mejor calidad de vida para todos.



## Los candidatos a la alcaldía nos proponen tres visiones –y agendas– distintas para la ciudad, en nuestras manos está elegir ¿qué futuro urbano le daremos a Mérida?



Por David Montañez Rufino

Maestro en Administración Pública. Fundador y director general de la plataforma urbana M50.

✉ [direccion@metropolimid.com.mx](mailto:direccion@metropolimid.com.mx)



INDICO  
RESIDENCIAL

DEPARTAMENTOS DE  
ALTO LUJO EN MÉRIDA

ENGANCHE DESDE: \$250 MIL PESOS



VIAMONTEJO.COM

T. (999) 454 1101



INMOBILIA

# Renán Barrera Concha



**¿Por qué ser alcalde del municipio Mérida?,  
¿Qué lo motiva?**

Mérida es la ciudad donde he estado toda mi vida, trabajar para que siga cambiando y que sigamos teniendo un mejor futuro, es mi principal motivación. Nuestra ciudad es un ejemplo a nivel nacional, hemos trabajado muy duro para alcanzar nuestros objetivos, pero aún quedan cosas por hacer, la gestión de un territorio implica retos y cambios diarios.

Mi principal motor es recordar que a los meridianos nada nos queda grande. Hemos salido adelante porque trabajamos por todos los ciudadanos sin distingo, a diario con la convicción de estar en el camino correcto, sabiendo que somos una ciudad donde todos aportamos nuestro granito de arena.

Sé lo que hemos logrado, sé lo que nos falta lograr y sé cómo hacerlo. No es momento de parar sino de retomar la marcha para seguir cambiando y lograr Más Mérida.

**¿Cuáles considera que son los retos más grandes que enfrenta Mérida, en el ámbito del desarrollo urbano y sostenible?**

El crecimiento urbano que nos ha caracterizado conlleva problemas de equidad en la dotación

de infraestructura, equipamiento y servicios, eficiencia en la movilidad urbana, mantenimiento de la seguridad pública y conservación del medio ambiente; así, en el proceso de modificación del Programa Municipal de Desarrollo Urbano, se identificó que los retos clave son: reforzar el modelo de planeación y el marco normativo correspondiente, incorporar el criterio de resiliencia para fortalecer la capacidad de respuesta y de recuperación urbana ante impactos ambientales y de salud pública, fortalecer el enfoque de sustentabilidad en la movilidad urbana, fortalecer la coordinación intersectorial y las alianzas público-privado-social para impulsar proyectos estratégicos de ciudad, entre otros.

**En esta nueva normalidad a la que nos estamos enfrentando y a la que nos enfrentaremos, ¿Qué áreas de oportunidad prioritarias identifica para ser atendidas?**

Recuperar la confianza sanitaria es fundamental. Ya que las personas son el recurso más valioso con el que contamos, es fundamental el tema de la salud pública para la prevención y control de los contagios, así como la atención a todos y cada uno de los grupos vulnerables, y no sólo con carácter asistencial, sino con un enfoque de desarrollo.

Un componente importante para la recuperación de la vida urbana es activar la economía local. Algunos sectores se reactivarán manteniendo sus mismos esquemas, otros deben hacer un esfuerzo adicional de diversificación e innovación. Ahí hay espacio para impulsar, de forma creativa, la productividad y el emprendimiento.

**¿Qué acciones concretas tomaría para disminuir la segregación socioeconómica entre norte y sur de la ciudad?**

El reto central es garantizar el acceso equitativo a los beneficios de la urbanización, es decir, el derecho a la ciudad para todos.

El diagnóstico muestra una reducción en el déficit de equipamiento y servicios en la zona

· Mi principal motor es recordar que a los meridianos nada nos queda grande.

· Sé lo que hemos logrado, sé lo que nos falta lograr y sé cómo hacerlo. No es momento de parar sino de retomar la marcha para seguir cambiando y lograr Más Mérida.

· Un componente importante para la recuperación de la vida urbana es activar la economía local.

· Ahí hay espacio para impulsar, de forma creativa, la productividad y el emprendimiento.

· Debemos enfocarnos en dotar infraestructura y servicios a las comisarías y a las áreas de expansión de la ciudad.

· El reto central es fortalecer los mecanismos de gestión urbana para garantizar acceso equitativo a los beneficios del desarrollo y mejorar las condiciones urbano-ambientales del territorio.

· Ambos son documentos de planeación estratégica para el desarrollo municipal, realizados con amplia participación ciudadana y con visión de vanguardia.

· Es más eficiente aprovechar la infraestructura, el equipamiento y los servicios del área urbanizada, a fin de incrementar la densidad habitacional, que urbanizar áreas nuevas a las que habrá que dotar de equipamiento. Sin embargo, el PMDU no impide el crecimiento urbano, sino que lo regula.

· El PIMUS es un plan estratégico para satisfacer las necesidades de movilidad de personas, bienes y servicios.

· Considero que incorpora principios de vanguardia, fue desarrollado en forma participativa, y ha sido reconocido como un producto exitoso de colaboración internacional.



urbana en prácticamente todos los temas, por lo que ahora debemos enfocarnos en dotar infraestructura y servicios a las comisarías y a las áreas de expansión de la ciudad. Al respecto, hay que señalar que no todo le corresponde al Ayuntamiento, sino a la labor coordinada de todos los niveles de gobierno. Como ejemplo de las acciones municipales recientes, se debe señalar que más de la mitad del presupuesto de Infraestructura Social (Ramo 33) se ha destinado a colonias periféricas y a comisarías.

Además, para impulsar el crecimiento económico y el empleo, se han fomentado las iniciativas productivas, el emprendimiento y el empleo local. Entre esas acciones destacan iniciativas como Círculo 47, orientada a la producción hortícola en las comisarías, y la capacitación y apoyo a los emprendedores locales.

**¿Qué planes tiene para hacer frente al actual crecimiento desordenado de Mérida?, ¿Tiene alguna postura respecto del sector inmobiliario que presiona por seguir construyendo desenfrenadamente?**

El reto central es fortalecer los mecanismos de gestión urbana para garantizar acceso equitativo a los beneficios del desarrollo y mejorar las condiciones urbano-ambientales del territorio.

Al respecto, el Ayuntamiento ha definido una política de planeación del desarrollo urbano basada en: orden y sustentabilidad en la ocupación del territorio, equidad en el acceso a infraestructura, equipamiento y servicios, conservación del patrimonio cultural y natural, y enfoque de resiliencia para atender riesgos y vulnerabilidades. Esto se refleja en el Programa Municipal de Desarrollo Urbano que estableció una zonificación primaria con áreas de consolidación urbana y áreas de conservación. Además, se creó el Observatorio Urbano de Mérida como un organismo multisectorial e interdisciplinario para dar seguimiento y evaluar el logro de los objetivos del desarrollo urbano.

Es más, conscientes de la necesidad de actualizar los instrumentos de gestión urbana, se está





trabajando en la modificación del PMDU, que se fundamenta en las recomendaciones del Observatorio, en las necesidades de gestión urbana y en las cambiantes condiciones del desarrollo.

### **¿Cuál es su opinión respecto del Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mérida, y el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Mérida?**

Ambos son documentos de planeación estratégica para el desarrollo municipal, realizados con amplia participación ciudadana y con visión de vanguardia.

El PMDU es un instrumento estratégico para la planeación del desarrollo urbano, ordenar el territorio y regular los asentamientos humanos. Modificó el Modelo que consideraba que todo el territorio municipal era urbanizable al establecer zonas primarias con criterios de intervención diferenciados. Sin embargo, se reconoce que aún no se han alcanzado los objetivos del desarrollo sustentable, por lo que se modificará el PMDU y se fortalecerán los mecanismos de gestión urbana. El Modelo propuesto por el PMDU establece como prioridad la consolidación urbana sobre la expansión. Es decir, plantea que es más eficiente aprovechar la infraestructura, el equipamiento y los servicios del área urbanizada, a fin de incrementar la densidad habitacional, que urbanizar áreas nuevas a las que habrá que dotar de equipamiento. Sin embargo, el PMDU no impide el crecimiento urbano, sino que lo regula.

El PIMUS es un plan estratégico para satisfacer las necesidades de movilidad de personas, bienes y servicios. Su visión es desarrollar un sistema integrado de movilidad sustentable para garantizar el derecho a la ciudad. El escenario al 2040 es de cambio modal, con componentes de eficiencia, proximidad y calidad ambiental. Para lograrlo se contemplan todos los modos de transporte. Considero que incorpora principios de vanguardia, fue desarrollado en forma participativa, y ha sido reconocido como un producto exitoso de colaboración

- El Ayuntamiento ha trabajado con actores clave del sector para preparar una iniciativa de regeneración urbana a partir de la vivienda social en zonas consolidadas.

- La infraestructura ciclista debe mantenerse y reforzarse.

- De hecho, las estrategias se orientan a la habilitación de una red peatonal y ciclista, fomentar la cultura de la movilidad sustentable, e implementar sistemas públicos de movilidad alternativa.

- Además de los 135 km de ciclovías, ahora debe trabajarse en las conexiones entre los tramos existentes, a fin de articularlos; y en desarrollar circuitos en colonias y fraccionamientos que faciliten recorridos de cercanía.

- La idea es conformar redes de espacios públicos que ofrezcan, en forma complementaria, lo mismo recreación y esparcimiento que servicios ecosistémicos para mejorar el ambiente.

- Es conveniente desarrollar un plan de ordenamiento y regeneración urbana que proponga estrategias para su gestión eficiente.

- Con esas medidas no se pretende focalizar el problema o inhibir inversiones sino garantizar condiciones adecuadas para la vida urbana.

- Debe plantearse una agenda municipal del agua que no sólo identifique estrategias para avanzar en la solución, sino que genere los mecanismos para implementarlas.

- No son suficientes las obras de infraestructura, deben estar acompañadas de fortalecimiento del marco normativo y de los mecanismos recaudatorios, así como de una gobernanza ciudadana.



internacional. El gran reto es su implementación progresiva, para lo cual se requiere tanto del fortalecimiento institucional como de la participación de los sectores sociales.

**¿Qué plan tiene para reutilizar el parque habitacional desocupado que hay por diferentes partes de la ciudad?**

El diagnóstico de la vivienda en Mérida requiere articulación y actualización; sin embargo, con los datos con que contamos se reconoce que hay disparidad entre la oferta y la demanda, que se expresa en desequilibrios urbanos.

Ante esta problemática compleja, el Ayuntamiento ha trabajado con actores clave del sector para preparar una iniciativa de regeneración urbana a partir de la vivienda social en zonas consolidadas. Lo que empezó siendo un proyecto orientado a la construcción de casas se ha convertido en una propuesta que integra vivienda, espacio público, infraestructura y equipamiento, vida comunitaria y gestión urbana,

pero aún está en proceso. Debe señalarse que la temática no es de exclusiva responsabilidad municipal; sin embargo, ante su relevancia, no debe ser ajena a la solución.

**En relación con la movilidad en Mérida, ¿qué acciones se proponen para mejorar el transporte público de la mano con el Gobierno del Estado?**

El PIMUS es un plan estratégico municipal que fue elaborado con amplia participación de actores clave y de la ciudadanía. Así, se entiende que la temática de la movilidad urbana sostenible es tarea compartida.

Su línea estratégica de transporte público propone desarrollar una red integrada, segura, de alta calidad y con cobertura completa. Un objetivo tan demandado y ambicioso es imposible sin la participación de todos los actores clave, donde la colaboración entre los sectores públicos es fundamental.



Entre las estrategias se encuentran: dotación de infraestructura accesible para la intermodalidad; optimización e innovación tecnológica; mejora en la calidad en el servicio; y ampliación de la oferta. Para la consecución de este proyecto prioritario es indispensable concebir modelos innovadores de gestión, flexibles, integrados y vanguardistas. Para desarrollarlos, hay que ver al futuro. Es una gran responsabilidad, y una magnífica oportunidad, de sentar las bases para las transformaciones urbanas positivas. Esta es una de las más importantes.

### **La infraestructura ciclista, ¿se mantiene, se refuerza o se revierte?**

Siendo congruentes con los planteamientos del PIMUS, la infraestructura ciclista debe mantenerse y reforzarse. El escenario propuesto apunta a un incremento en la movilidad no-motorizada en el reparto modal, con condiciones de seguridad, accesibilidad y confort. De hecho, las estrategias se orientan a la habilitación de una red peatonal y ciclista,

fomentar la cultura de la movilidad sustentable, e implementar sistemas públicos de movilidad alternativa.

Además de los 135 km de ciclovías, ahora debe trabajarse en las conexiones entre los tramos existentes, a fin de articularlos; y en desarrollar circuitos en colonias y fraccionamientos que faciliten recorridos de cercanía. Es importante recalcar que esta infraestructura ciclista responde a criterios de equidad en el uso del espacio público para garantizar el derecho a la ciudad; y su inclusión en la vía debe ser respetuosa de los otros medios de transporte.

### **Respecto de los parques y espacios públicos de la ciudad, ¿cómo considera que se encuentran actualmente, y qué medidas tomaría al respecto?**

Los espacios públicos más relevantes en una ciudad son las calles, las plazas y los parques. Además de ser parte de la estructura urbana son el espacio de construcción de ciudadanía





e identidad colectiva. Respecto a los parques y áreas verdes de la ciudad, los caracteriza su pequeña escala y su dispersión en el territorio, alcanzando más de 600. A fin de potenciar sus beneficios, la idea es conformar redes de espacios públicos que ofrezcan, en forma complementaria, lo mismo recreación y esparcimiento que servicios ecosistémicos para mejorar el ambiente. Al respecto, el programa de diseño participativo de espacios públicos ha permitido intervenciones exitosas, ha sido bien recibido por la población y contribuye a la cohesión social, la seguridad ciudadana y el sentido de pertenencia.

### **Ante la fuerza del turismo en el centro histórico y la presión inmobiliaria ¿Qué plan tiene para el centro histórico?**

El centro histórico de Mérida es un área dinámica y vibrante, corazón de la identidad urbana. Confluyen cerca de 200 mil personas diariamente, alberga miles de oficinas, comercios y servicios, y cuenta con edificios y espacios emblemáticos. Para atender sus necesidades se creó la Oficina de Gestión del Centro Histórico que coordina la atención de sus servicios y contribuye a la solución de sus problemas.

Por otra parte, es conveniente desarrollar un plan de ordenamiento y regeneración urbana que proponga estrategias para su gestión eficiente, lo mismo en conservación patrimonial e imagen como en movilidad urbana, espacios públicos, infraestructura y servicios, vida comunitaria y medio ambiente, entre otros.

### **¿Cuál es su postura respecto de la regulación del ruido urbano en Mérida, después de aprobarse un nuevo reglamento en octubre de 2019?**

La postura central es la promoción de la convivencia armónica entre todos. En materia de la regulación del ruido urbano, el Ayuntamiento asumió su obligación de vigilar el correcto funcionamiento de los establecimientos, al tiempo de proteger el derecho a la salud, a la tranquilidad y al descanso de las personas.



Con esas medidas no se pretende focalizar el problema o inhibir inversiones sino garantizar condiciones adecuadas para la vida urbana.

A fin de conocer más del tema, se trabajó en coordinación de instituciones sociales y académicas para monitorear la producción y emisión del ruido. También se ha dado a conocer un mapa de ruido en Mérida realizado por un reconocido investigador. De lo anterior, debe derivarse una mejor identificación de las causas y de las soluciones al problema.

**¿Cómo hacer frente a problemas de abastecimiento o calidad del agua de Mérida y su Zona Metropolitana?, ¿cómo es la dinámica del abastecimiento de agua en relación con el crecimiento de la ciudad?**

Mérida tiene suficiente agua en el subsuelo; mantenerla en cantidad y calidad adecuadas es fundamental para el desarrollo de la vida urbana. Sin embargo, las características del suelo, el modelo de uso y disposición, y la tecnología utilizada han contribuido a la contaminación del agua subterránea. Es ampliamente reconocido que la primera capa del nivel freático no es apta para consumo humano. Por lo anterior, es prioritario generar una conciencia colectiva del problema hídrico, y darle solución. En la solución debe haber participación de los niveles de gobierno y de los sectores sociales.

Ante la relevancia de la problemática, debe plantearse una agenda municipal del agua que no sólo identifique estrategias para avanzar en la solución, sino que genere los mecanismos para implementarlas. Lo mismo debe incluir aspectos que garanticen la protección de las zonas de captación de agua, que la eficiencia de la infraestructura de distribución, el consumo responsable y la disposición sustentable, entre otros temas. Para lograr lo anterior, no son suficientes las obras de infraestructura, deben estar acompañadas de fortalecimiento del marco normativo y de los mecanismos recaudatorios, así como de una gobernanza ciudadana consciente y responsable.

**Mérida ya tiene varias etiquetas: Ciudad Segura, Ciudad Próspera, Ciudad Americana de la Cultura, Ciudad Médica del Sureste, etc. ¿A qué nueva etiqueta le apostaría y por qué?**

Mérida de 10; una ciudad donde la participación es fundamental, una ciudad en la que prevalezca la solidaridad, ya que esto se reflejará en un mayor bienestar de la población y un mejor desarrollo de la ciudad. Tenemos que pensar que juntos estamos persiguiendo los mismos objetivos para alcanzar una Mérida de 10, porque una ciudad se construye entre todos, nosotros como autoridad generando el orden y ustedes, ciudadanos, participando con la mira puesta en el beneficio comunitario.

**Su visión para Mérida en una frase:**

Una ciudad  
que crezca  
CON SUS  
ciudadanos.

# Verónica Camino Farjat



## **¿Por qué ser alcalde del municipio Mérida?, ¿Qué lo motiva?**

Me motiva el servicio a la gente, poder trabajar a favor de las personas, en especial de los más necesitados; como partido, el trabajo a favor de los que más necesitan y que menos oportunidades les han dado; nuestro trabajo en el Senado, me demostró las necesidades y se nos hizo la invitación a trabajar por nuestra ciudad, que nos abre la puerta a ser una alcaldesa que haga un cambio, que brinde calidad de vida y genere oportunidades a todos.

## **¿Cuáles considera que son los retos más grandes que enfrenta Mérida, en el ámbito del desarrollo urbano y sostenible?**

El plantear un modelo de ciudad, no ha existido en los últimos 12 años, un modelo de ciudad que se pretende ser, no hay una directriz clara de que ciudad se busca construir, hay políticas, como la de buscar ser una ciudad compacta, pero somos extensa, ¿entonces cómo?; se requiere tener, como yo lo tengo, un planteamiento de un modelo, una estructura y un proceso de construcción de ciudad; tenemos que construir una ciudad ordenada, conectada y con movilidad, esto nos da como resultado mejoras de servicios, de transporte y de usos del suelo, orientados a la consolidación y



desarrollo social, humano, cultural y económico de nuestra ciudad; el primer reto es hacer de Mérida, una ciudad planeada, pensada, diseñada y estructurada para fomentar el desarrollo de verdad, no de mentiras como se ha llevado.

**En esta nueva normalidad a la que nos estamos enfrentando y a la que nos enfrentaremos, ¿Qué áreas de oportunidad prioritarias identifica para ser atendidas?**

La salud ante nada, pero con medidas bien planteadas, nos interesa mucho la reactivación económica, que la gente tenga oportunidades; el municipio debe dejar de ser un ayuntamiento de premios, y empezar a ser un gobierno que sus habitantes premien; lo premios para colgar en la pared no les dan beneficio a sus habitantes; que Mérida se distinga por ser un ayuntamiento de innovación, de oportunidades, de inversión y de certeza, todo ello, con planeación participativa y eficaz.

**¿Qué acciones concretas tomaría para disminuir la segregación socioeconómica entre norte y sur de la ciudad?**

Lo primero, que es muy importante, mejorar la conectividad vial y de servicios, tenemos que integrar y mejorar las condiciones urbanas, disponer espacios públicos de calidad, abrir las oportunidades de inversión y facilitar los permisos; la mejora regulatoria y simplificación administrativa, ayudarán a que esta zona mejore en la posibilidad de inversión; hay que promover la integración social y mejorar las condiciones de habitabilidad, que los servicios sean completos y para todos, para que eliminemos las zonas marginadas y sus condiciones de falta de atención; el deporte es un punto importante a implementar y desarrollar, con espacios y áreas deportivas, así como la implementación de actividades sociales y culturales.

- Hacer de Mérida, una ciudad planeada, pensada, diseñada y estructurada para fomentar el desarrollo de verdad, no de mentiras como se ha llevado.

- El municipio debe dejar de ser un ayuntamiento de premios, y empezar a ser un gobierno que sus habitantes premien.

- Promover la integración social y mejorar las condiciones de habitabilidad, que los servicios sean completos y para todos.

- El deporte es un punto importante a implementar y desarrollar, con espacios y áreas deportivas, así como la implementación de actividades sociales y culturales.

- Elaborar un proyecto de conectividad de todo el territorio, conducir servicios, infraestructura y transporte a lo largo de las vialidades y en el PDU, establecer las normas de cómo se deben elaborar los nuevos desarrollos dentro del Centro de Población.

- Nosotros tenemos la obligación de elaborar los propios de nuestra administración y procuraremos no cometer los errores de considerarlos como una restricción, sino como normas que dispongan cómo sí se puede usar el territorio.

- El ayuntamiento no puede imponer ninguna restricción o política contra los propietarios, ya que las causas de no uso, son muy variadas.

- El transporte se debe mover por vialidades primarias que permitan facilidad, tiempos, rutas y paraderos, evitando las rutas en calles terciarias que dificultan los accesos.

- Se mantiene el proyecto de impulsar el uso de la bicicleta, pero requiere de una revisión, ya que lo construido carece de seguridad, claridad y funcionamiento.

**¿Qué planes tiene para hacer frente al actual crecimiento desordenado de Mérida?, ¿Tiene alguna postura respecto del sector inmobiliario que presiona por seguir construyendo desenfundadamente?**

Se plantea la imperiosa y urgente necesidad de elaborar nuestro PMDUMM, establecer las normas para el uso racional del territorio; no olvidemos que es el Ayuntamiento a través de su cabildo quien elaboró un PDU, bueno o malo, pero es la norma, determina el Centro de Población, si todo eso se determinó ciudad, entonces no hay crecimiento desordenado, es crecimiento espontáneo dentro del territorio determinado como Área Urbanizable, lo que nos obliga a elaborar un proyecto de conectividad de todo el territorio, conducir servicios, infraestructura y transporte a lo largo de las vialidades y en el PDU, establecer las normas de cómo se deben elaborar los nuevos desarrollos dentro del Centro de Población.

**¿Cuál es su opinión respecto del Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mérida, y el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Mérida?**

El Programa, como disposición administrativa, requiere de permanente actualización. Lo mismo sucede con el PIMUS, son programas que, si bien carecen de muchas acciones que encaminen el trabajo del Ayuntamiento, se han hecho con la ciudadanía; nosotros tenemos la obligación de elaborar los propios de nuestra administración y procuraremos no cometer los errores de considerarlos como una restricción, sino como normas que dispongan cómo sí se puede usar el territorio. Tanto el PMDUMM como el PIMUS, quedan sin efecto el último día de la administración, lo que nos compromete a elaborar y trabajar con claridad y con legalidad, que estos documentos carecen.

**¿Qué plan tiene para reutilizar el parque habitacional desocupado que hay por diferentes partes de la ciudad?**

Las viviendas desocupadas no es materia



directa del ayuntamiento, no debemos impulsar políticas que sean, de origen, ilegales o inconstitucionales; las viviendas para el ayuntamiento son inmuebles que tienen propiedad, si no se usan, esa condición, rebasa las facultades municipales, lo que hace solo responsabilidad de los mismos propietarios; el ayuntamiento no puede imponer ninguna restricción o política contra los propietarios, ya que las causas de no uso, son muy variadas.

### **En relación con la movilidad en Mérida, ¿qué acciones se proponen para mejorar el transporte público de la mano con el Gobierno del Estado?**

Nuestra propuesta inicia con un proyecto vial de conectividad; se propone elaborar un diseño urbano estructurado en un sistema vial, con ejes, circuitos y distribuidores, que facilite la movilidad; en esta estructura, perfectamente jerarquizada, se trabajará conjuntamente con el Gobierno del Estado para dirigir que el transporte público y todos los demás modos, se muevan por estas vialidades. Con esto, además, aprovechamos infraestructura y creamos los corredores urbanos de uso del suelo, lo que favorece la inversión y brinda certeza. El transporte se debe mover por vialidades primarias que permitan facilidad, tiempos, rutas y paraderos, evitando las rutas en calles terciarias que dificultan los accesos; es facultad del ayuntamiento disponer sobre las vialidades, el cómo se debe mover el transporte, el estado de organizar rutas, todo esto junto, nos dará un sistema más funcional.

### **La infraestructura ciclista, ¿se mantiene, se refuerza o se revierte?**

Se mantiene el proyecto de impulsar el uso de la bicicleta, pero requiere de una revisión, ya que lo construido carece de seguridad, claridad y funcionamiento, es evidente que esta ciclovía no cumple con lo mínimo en materia de seguridad; reconocemos el derecho de los ciclistas, como el de todos los demás, no debemos realizar proyectos que solo se enfoquen en solucionar un modo, desconociendo las necesidades de

- Los espacios públicos y parques existentes, a reserva de algunos casos, no tienen el impacto buscado, eso se puede señalar porque se da por horarios y por actividades, cuando deben de ser para su uso en todo el tiempo y por todas las personas.

- Se requiere de promover el uso a modo de un centro museo, que se pueda usar y disfrutar.

- El turismo es importante, necesitamos fomentar las visitas y promover el turismo que nos ha caracterizado, el de congresos, para impulsar más giros que consoliden ese tipo de visitas.

- Debemos de ver la manera de coexistir en el centro, los comercios y restaurantes con las viviendas.

- Creo que debemos revisar la norma y tener la inteligencia de que lo que haya que cambiarse, se cambie, pero con la certeza de que es lo mejor, que está hecho por todos y para todos.

- Necesitamos empezar, conjuntamente con las asociaciones civiles y los expertos, a plantear un nuevo modelo de manejo del agua, que sea saludable, durable y, sobre todo, sustentable.





todos, en particular del transporte público.

**Respecto de los parques y espacios públicos de la ciudad, ¿cómo considera que se encuentran actualmente, y qué medidas tomaría al respecto?**

Los parques y espacios públicos se modificaron hace 5 años, es evidente, porque ahora se están reparando y construyendo donde se acaba de invertir; siempre resultan como parte de esos terrenos de donación y que se tarda en implementar; tenemos muchos terrenos que se requiere incrementar para el uso de la población; los existentes, a reserva de algunos casos, no tienen el impacto buscado, eso se puede señalar porque se da por horarios y por actividades, cuando deben de ser para su uso en todo el tiempo y por todas las personas. Debemos mejorar y aumentar espacios que incluyan a todas las personas, ya sea por edad o actividad, para fomentar la convivencia y beneficio común.

**Ante la fuerza del turismo en el centro histórico y la presión inmobiliaria ¿Qué plan tiene para el centro histórico?**

El centro histórico se debe de promover como espacio de disfrute, para nosotros y los visitantes, se requiere de promover el uso a modo de un centro museo, que se pueda usar y disfrutar; tenemos que continuar con la simplificación administrativa, que facilite la inversión, así como establecer las normas, de modo claro y puntual, para lograr la coexistencia de los diferentes usos, que la vivienda pueda usarse con comodidad y que los comercios y servicios tenga las disposiciones que impidan afectaciones a los que decidieron vivir en él. El turismo es importante, necesitamos fomentar las visitas y promover el turismo que nos ha caracterizado, el de congresos, para impulsar más giros que consoliden ese tipo de visitas.





**¿Cuál es su postura respecto de la regulación del ruido urbano en Mérida, después de aprobarse un nuevo reglamento en octubre de 2019?**

El ruido es un generador de contaminación ambiental, por lo que se debe de controlar, como hemos señalado, debemos de ver la manera de coexistir en el centro, los comercios y restaurantes con las viviendas; hay voces a favor y en contra; lo que sí sabemos es que se implementó porque un grupo de habitantes se manifestó y, como siempre, una disposición hecha al margen de la sociedad y como resultado hubo afectados. Creo que debemos revisar la norma y tener la inteligencia de que lo que haya que cambiarse, se cambie, pero con la certeza de que es lo mejor, que está hecho por todos y para todos.

**¿Cómo hacer frente a problemas de abastecimiento o calidad del agua de Mérida y su Zona Metropolitana?, ¿cómo es la dinámica del abastecimiento de agua en relación con el crecimiento de la ciudad?**

El agua no es tema del municipio, hasta ahora, por lo que es muy difícil poder plantear una solución si no lo tienes en tu control; necesitamos dialogar con el Gobierno del Estado, ya que, por Ley, nosotros lo debemos de controlar y regular; se requiere un proyecto maestro, que nos indique las condiciones actuales, la tendencia de crecimiento, la capacidad instalada y hacer, entonces, conjuntamente con el cuidado y saneamiento del agua, las proyecciones necesarias para poder dotar de agua a la ciudad en los años venideros. El tema del cuidado y mejoramiento de la calidad del agua es muy importante para mí, necesitamos empezar, conjuntamente con las asociaciones civiles y los expertos, a plantear un nuevo modelo de manejo del agua, que sea saludable, durable y, sobre todo, sustentable.





**Mérida ya tiene varias etiquetas: Ciudad Segura, Ciudad Próspera, Ciudad Americana de la Cultura, Ciudad Médica del Sureste, etc. ¿A qué nueva etiqueta le apostaría y por qué?**

Ciudad Humana, la más importante. Todos esos títulos o premios solo han servido de imagen política del alcalde en turno, pero nunca ha llegado a ser un beneficio directo para los ciudadanos. Se habla de Ciudad Próspera y es una de las peores para la obtención de licencias y permisos, resulta incongruente que se premie a Mérida en algo cuando sus ciudadanos se enfrentan a un monstruo burocrático de trámites y trabas, que no permiten que esos premios o títulos sean para la gente, que es a quienes servimos y para quienes estamos en el puesto.

**Su visión para Mérida en una frase:**

Mérida,  
una ciudad  
más  
humana.



# Jorge Carlos Ramírez Marín



## **¿Por qué ser alcalde del municipio Mérida?, ¿Qué lo motiva?**

Me han preguntado en varias ocasiones eso. ¿Por qué dejar el Senado para contender por la Alcaldía? La respuesta es sencilla, porque no soy un político tradicional, de esos que toman decisiones a partir de los beneficios personales o políticos. Mi motivación es haber nacido aquí, que mis hijos nacieron en esta hermosa ciudad y seguramente, mis nietos también lo harán.

Es darme cuenta de que mi ciudad necesita un cambio, necesita alcanzar todo su potencial. En Mérida tenemos la capacidad de ser un referente en materia tecnológica, de turismo, de generación de empleo.

Estoy seguro que podemos ser una ciudad de oportunidades para todos, por eso quiero ser el alcalde que lleve a los meridianos hacia el futuro que no conocemos.

Otra motivación es darme cuenta que existen dos Méridas, una en dónde se brinda atención, servicios y obras a los ciudadanos, mientras que la “segunda Mérida”, está en el olvido, sin acceso a los servicios más elementales. La Mérida del sur y sus ciudadanos que han quedado relegados. Yo quiero una Mérida equitativa, una Mérida de todos.

## **¿Cuáles considera que son los retos más grandes que enfrenta Mérida, en el ámbito del desarrollo urbano y sostenible?**

El mayor reto es poner orden en el crecimiento urbano y en el transporte de la ciudad.

Lo primero es dejar de ver al Ayuntamiento como una oficina de trámites, tiene que haber una mejor planeación, se tiene que cumplir cabalmente con los reglamentos que ya tenemos, apoyarnos en los colegios de profesionistas, en el talento de los meridianos que tienen experiencia y conocen las necesidades en las colonias y comisarías.

Con planificación basada en análisis, diagnóstico y proyecciones específicas podemos tener eficiencia en el suministro de agua, rutas de transporte, mejor movilidad y, sobre todo, una ciudad limpia.

Es necesario entender que la mala planificación es semilla de la corrupción.

## **En esta nueva normalidad a la que nos estamos enfrentando y a la que nos enfrentaremos, ¿Qué áreas de oportunidad prioritarias identifica para ser atendidas?**

Muchísimas, hay quienes encuentran en la crisis una derrota o una justificación, el pretexto perfecto para culpar a factores o personajes externos de la falta de resultados.

Yo estoy convencido de que las crisis nos regalan oportunidades diversas, por ejemplo, Mérida puede ser el modelo mundial de estándares de turismo con bioseguridad. Si dotamos y capacitamos a empresarios turísticos de protocolos para que la salud de los visitantes esté garantizada, podremos fortalecer uno de los sectores que más ingresos generan a nuestra ciudad.

Tenemos que emprender el rumbo a la “nueva normalidad”, no sólo recuperar lo que teníamos antes de la pandemia, sino a potenciar nuestra industria, el sector textil y del vestido, establecer

· Mérida necesita un cambio, necesita alcanzar todo su potencial. Tenemos la capacidad de ser un referente en materia tecnológica, de turismo, de generación de empleo.

· Yo quiero una Mérida equitativa, una Mérida de todos.

· Con planificación basada en análisis, diagnóstico y proyecciones específicas podemos tener eficiencia en el suministro de agua, rutas de transporte, mejor movilidad y, sobre todo, una ciudad limpia.

· Mérida puede ser el modelo mundial de estándares de turismo con bioseguridad.

· Potenciar nuestra industria con una base académica y técnica que lleve a Mérida a ser la capital tecnológica del país.

· El sur de la ciudad necesita que se establezcan industrias y empresas que generen empleos cercanos a los hogares, pero también que exista un sistema de transporte robusto para que la gente que vive en el sur pueda trasladarse a sus fuentes de empleo.

· No se trata de quitarle beneficios a los del norte, se trata de generar oportunidades para el sur.

· La urgencia es contar con una planeación que atienda de manera integral las necesidades de las zonas y la ciudadanía, no se trata de construir porque hay espacio, se trata de atender, prever y garantizar el bienestar a todos los que adquieren un patrimonio y a los que viven en la zona.

· La realidad es que los resultados tanto en el aspecto de urbanismo como en el aspecto de movilidad son muy poco alentadores.

· El problema, por lo tanto, podría no estar en los planteamientos descritos en estos planes, sino en la mediocre implementación que la administración ha tenido.



mecanismos de apoyo para que las mujeres emprendan, pero que los jóvenes también lo hagan con una base académica y técnica que lleve a Mérida a ser la capital tecnológica del país.

**¿Qué acciones concretas tomaría para disminuir la segregación socioeconómica entre norte y sur de la ciudad?**

Para empezar, es inaudito que existen ciudadanos de primera y de segunda, existen meridianos, PUNTO. Todos vivimos en Mérida, la amamos, y merecemos lo mejor que nuestra ciudad puede ofrecernos, y para eso está el Ayuntamiento, para ser el facilitador de que todos tengan las mismas oportunidades.

El sur de Mérida necesita tener mejores servicios, la limpia de las comisarías debe realizarse dos veces al mes, no sólo dos veces al año como se hace en este momento.

El sur de la ciudad necesita que se establezcan industrias y empresas que generen empleos cercanos a los hogares, pero también que exista un sistema de transporte robusto para que la gente que vive en el sur pueda trasladarse a sus fuentes de empleo. Hoy en día, hay trabajadores en Mérida que tardan dos horas en llegar a su fuente de trabajo y dos horas de regreso. Lo mejor es que estos trayectos se reduzcan para que ellos puedan tener la oportunidad de actividades deportivas o culturales, con lo que se fortalece el tejido social.

No se trata de quitarle beneficios a los del norte, se trata de generar oportunidades para el sur.

**¿Qué planes tiene para hacer frente al actual crecimiento desordenado de Mérida?, ¿Tiene alguna postura respecto del sector inmobiliario que presiona por seguir construyendo desenfrenadamente?**

He sido dos veces presidente de la Cámara de Diputados, y también, vicepresidente del Senado, eso me ha obligado a tener que conciliar posturas contrarias de todos los partidos políticos,



de distintas ideologías y con preocupaciones.

El desarrollo urbano, económico, ambiental y social tienen que abordarse de manera integral. Por ejemplo, si tienes un proyecto inmobiliario que no va a contar con servicios de agua, o que tendrá un impacto negativo en el medio ambiente. Otro ejemplo es que un proyecto económicamente atractivo, no tendrá éxito cuando en los social se rechaza.

La urgencia es contar con una planeación que atienda de manera integral las necesidades de las zonas y la ciudadanía, no se trata de construir porque hay espacio, se trata de atender, prever y garantizar el bienestar a todos los que adquieren un patrimonio y a los que viven en la zona.

### **¿Cuál es su opinión respecto del Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mérida, y el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Mérida?**

Para hacer un análisis serio de dos documentos como el PMUD y el Plan de Movilidad, hay que ver dónde estamos parados, y la realidad es que los resultados tanto en el aspecto de urbanismo como en el aspecto de movilidad son muy poco alentadores.

Organismos no gubernamentales como ONU Hábitat han detectado el desordenado crecimiento urbano de Mérida, poniéndole cero de calificación en su indicador de “Eficiencia de uso de suelo” por un “crecimiento ineficaz, inequitativo y financieramente insostenible”.

El Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) posiciona a Mérida como la cuarta peor ciudad (de las 73 analizadas) en su indicador de “crecimiento de la mancha urbana”, por los mismos motivos.

Adicionalmente, también en el indicador de Transporte Público, Mérida recibe una de las peores calificaciones a nivel nacional.

El problema, por lo tanto, podría no estar en los

- Cada colonia, zona y comisaría de nuestro municipio tiene diversas problemáticas que han causado el abandono residencial, y cada una será analizada e intervenida individualmente.

- Habrá que trabajar de forma coordinada con las autoridades estatales para reubicar los paraderos, conectar de forma eficiente las ciclovías con las rutas de transporte público (apostando por la intermodalidad del transporte) y exigirles transparentar y comunicar eficientemente.

- Se mantiene, pero se replantea y se mejora. Debe de reflejar de mucho mejor manera la nueva dinámica de movilidad intermodal que Mérida quiere y necesita.

- Actualmente se están construyendo más de 70 kilómetros de ciclovía, pero solamente 15 de ellos en las zonas sur y oriente de la ciudad, que son las más afectadas por accidentes y fatalidades de ciclistas.

- Parecería que el monto de inversión es alto, pero cuando es utilizado de forma ineficiente e inequitativa, lo único que consigue es profundizar la desigualdad y generar focos de contaminación e inseguridad.

- Es indispensable devolver la vocación económica y turística al Centro Histórico, a través de la creación de corredores comerciales y de dignificar los mercados.

- Lo que haré a partir del 1 de septiembre, será quitar los maceteros, que sólo han contribuido a la caída del ingreso de cientos de locatarios.

- Lo primero que hay que hacer en ese tema es solicitar al Gobierno del Estado que transfiera al municipio el servicio de agua potable.

- Contamos con agua y con una reserva importante, el problema está en la contaminación del acuífero.

planteamientos descritos en estos planes, sino en la mediocre implementación que la administración ha tenido.

### **¿Qué plan tiene para reutilizar el parque habitacional desocupado que hay por diferentes partes de la ciudad?**

El primer paso es realizar un diagnóstico claro de dónde se ubican las zonas con mayor potencial para atraer a la población a las zonas-núcleos urbanos que presentan una baja densidad residencial y detectar los mecanismos causales que generan esa deshabitabilidad.

Hay zonas donde la inseguridad urbana (que se incrementó en promedio 20% durante 2020) es una causa importante, mientras que en otras zonas la falta de oportunidades laborales o la dificultad de transportarse al lugar de trabajo son motivos.

Cada colonia, zona y comisaría de nuestro municipio tiene diversas problemáticas que han

causado el abandono residencial, y cada una será analizada e intervenida individualmente para garantizar un crecimiento menos desorganizado de la mancha urbana.

### **En relación con la movilidad en Mérida, ¿qué acciones se proponen para mejorar el transporte público de la mano con el Gobierno del Estado?**

Habrà que trabajar de forma coordinada con las autoridades estatales para reubicar los paraderos, conectar de forma eficiente las ciclovías con las rutas de transporte público (apostando por la intermodalidad del transporte) y exigirles transparentar y comunicar eficientemente cualquier acción que implique cambios a la movilidad urbana en la ciudad.

Un ejemplo que viene a la mente es el caso del transporte público que circulará por periférico: es importante que rutas, concesiones y acuerdos sean adecuadamente transparentados y comunicados en beneficio de toda la ciudadanía.







### **La infraestructura ciclista, ¿se mantiene, se refuerza o se revierte?**

Se mantiene, pero se replantea y se mejora. Debe de reflejar de mucho mejor manera la nueva dinámica de movilidad intermodal que Mérida quiere y necesita.

Y, a la vez, debe ser consciente de las necesidades de los ciudadanos del norte, sur, oriente y poniente de Mérida. Actualmente se están construyendo más de 70 kilómetros de ciclovía, pero solamente 15 de ellos en las zonas sur y oriente de la ciudad, que son las más afectadas por accidentes y fatalidades de ciclistas.

Esto demuestra lo inequitativo de la inversión pública y la mala planeación de las obras de infraestructura.

### **Respecto de los parques y espacios públicos de la ciudad, ¿cómo considera que se encuentran actualmente, y qué medidas tomaría al respecto?**

Anualmente, en el mantenimiento de parques jardines y glorietas se realiza una inversión promedio de entre 80 y 90 millones de pesos a lo largo del municipio. Sin embargo, esa inversión es claramente inequitativa respecto a las colonias de la ciudad en las que se implementan las acciones y las zonas que son dejadas a su suerte.

Un ejemplo claro es el Parque de Deportes Extremos de Mérida, que inició durante la administración 2012-2015 y al día de hoy continúa siendo dominado por la maleza y la basura.

Nuevamente, parecería que el monto de inversión es alto, pero cuándo es utilizado de forma ineficiente e inequitativa, lo único que consigue es profundizar la desigualdad y generar focos de contaminación e inseguridad.

## **Ante la fuerza del turismo en el centro histórico y la presión inmobiliaria ¿Qué plan tiene para el centro histórico?**

Es indispensable devolver la vocación económica y turística al Centro Histórico, a través de la creación de corredores comerciales y de dignificar los mercados.

También, voy a dividir la vocación del espacio, para que en el día sea comercial y por la noche, la vocación sea turística, así como ampliación del catálogo de oferta cultural y de espectáculos.

Pero lo que haré a partir del 1 de septiembre, será quitar los maceteros, que sólo han contribuido a la caída del ingreso de cientos de locatarios.

## **¿Cuál es su postura respecto de la regulación del ruido urbano en Mérida, después de aprobarse un nuevo reglamento en octubre de 2019?**

Nuevamente, el problema es más de implementación que de redacción de un reglamento nuevo.

De nada sirve modificar la normatividad (aunque en el papel parezcan ser muy positivas) si en la práctica no hay voluntad ni capacidad de implementarlas.

Adicionalmente, en este punto me gustaría mencionar que habrá que aprovechar la nueva dinámica urbana que traería consigo un posible nuevo aeropuerto en Mérida, como se ha venido manejando en diversos medios nacionales y locales.

Esto debido a que el aeropuerto de Mérida se ubica dentro de periférico, lo que causa que miles de viviendas del sur de la ciudad sufran de ruido y disminuyan así su calidad de vida.



**¿Cómo hacer frente a problemas de abastecimiento o calidad del agua de Mérida y su Zona Metropolitana?, ¿cómo es la dinámica del abastecimiento de agua en relación con el crecimiento de la ciudad?**

Lo primero que hay que hacer en ese tema es solicitar al Gobierno del Estado que transfiera al municipio el servicio de agua potable. Actualmente está a cargo de la Japay, que es un organismo desconcentrado del Ejecutivo y cuya jurisdicción abarca la zona metropolitana.

Ya en manos del Ayuntamiento de Mérida, habrá que recurrir a los expertos en materia de agua, actualizar la normatividad del ramo y emprender las primeras acciones para garantizar el abastecimiento, distribución y calidad del vital líquido.

En general, contamos con agua y con una reserva importante, el problema está en la contaminación del acuífero, hacia allá se debe enfocar los esfuerzos, hacia su saneamiento, a tener una mejor calidad del agua, y esta tarea se debe hacer de manera conjunta entre los tres niveles de gobierno.

A pesar de que tiene muchos años, el sistema de agua potable actual aún puede garantizar el abasto para el crecimiento de la ciudad en los próximos años, pero hay que mejorar y modernizar este sistema.

**Mérida ya tiene varias etiquetas: Ciudad Segura, Ciudad Próspera, Ciudad Americana de la Cultura, Ciudad Médica del Sureste, etc. ¿A qué nueva etiqueta le apostaría y por qué?**

Mérida, ciudad justa.

Porque significa que todos tengan las mismas oportunidades, que no haya dos Méridas sino una Mérida para todos.

**Su visión para Mérida en una frase:**

Esto es muy difícil, pero sería:

“  
Mérida ciudad  
blanca, es la  
más hermosa  
del mundo, si  
tuviera justicia  
sería la más  
hermosa del  
universo.”





**UNIVERSIDAD  
MODELO**

# Action Lab Mexico:

Un proceso de colaboración longitudinal para **fortalecer la autonomía de El 20 de Noviembre**

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

Action LAB México ("ALM", originalmente llamado Aalto LAB México) es una colaboración México-Finlandia que inició en 2012 como el caso de estudio de una tesis doctoral, que buscaba maneras más significativas de practicar el diseño. Desde entonces y con el permiso de la Junta Ejidal de la comunidad maya llamada "Ejido 20 de Noviembre" (Calakmul Campeche), hemos podido aplicar métodos colaborativos de diseño en un contexto de alta marginación, con personas que no suelen ser contempladas como beneficiarias de estos procesos, incluso en un país como México. Nuestra investigación interdisciplinaria y longitudinal arroja que la visión de futuro de la comunidad contempla la superación de sus mayores desafíos; pero, ejerciendo su derecho a la autodeterminación, El 20 preserva sus costumbres y vive a su manera. En consecuencia, los esfuerzos de ALM están dirigidos a fortalecer y asegurar la autonomía sostenible de la comunidad a través de cuatro ejes principales: patrimonio cultural, salud, economía, y medio ambiente.

Hasta el momento, 96 estudiantes de licenciatura, maestría y doctorado pertenecientes a más de 25 diferentes disciplinas y siete universidades han

participado en el proyecto bajo la tutela de más de 40 expertos. Desde 2019, el proyecto opera a través de la colaboración entre Posgrado en Diseño Industrial de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), La Universidad Modelo, el Programa de Tecnologías Globales Sostenibles de la Universidad Aalto (Finlandia) y la asociación civil mexicana Design Your Action (DYA).



**UNIVERSIDAD  
MODELO**



Con este proyecto, los esfuerzos de Action Lab México, en coordinación con la Universidad Modelo, la UNAM, la Universidad Aalto de Finlandia y la AC Design Your Action, están dirigidos a **fortalecer y asegurar la autonomía sostenible de la comunidad maya “Ejido 20 de Noviembre”** a través de cuatro ejes principales: **patrimonio cultural, salud, economía, y medio ambiente.**

# Action LAB / MX '21

Este año, once nuevos labbers, cómo llamamos a los participantes de ALM, se unieron al proyecto y formaron equipos con exalumnos y expertos para contribuir con el desarrollo de varios subproyectos enfocados en los cuatro ejes prioritarios. Debido a la crisis sanitaria de Covid-19, por primera vez en 9 años nos fue imposible viajar a la comunidad y reencontrarnos con sus habitantes, por lo que fue necesario adaptar la manera de trabajar; entre videollamadas y compartir ideas y documentos en línea, lo hicimos todo de manera remota. Durante ALM JAM 2021, un período intensivo de trabajo de tres días continuos, se logró establecer contacto con los residentes de El 20 y se contó con la participación de cerca de 50 participantes entre labbers, académicos, expertos y exalumnos de ALM en Finlandia, México, Reino Unido, Alemania, EEUU y Suecia.

A continuación, breves reseñas de los principales subproyectos de ALM desde la voz de los labbers.

## Salud y seguridad económica

Metafóricamente, El 20 es como un satélite precioso que no puede ponerse en órbita porque hace falta un cohete que lo lance al cielo. Lograr que El 20 orbite de forma autónoma, es un proyecto con etapas; la primera y la más importante, sin la cual no podemos despegar, se llama salud. Pero incluso resolviendo el tema de salud, se necesitan cohetes secundarios: un acceso adecuado y suficiente agua limpia, una fuente estable de ingresos, que permitan convertir a El 20, en un vehículo autónomo y sostenible.

Los desafíos relacionados con la seguridad económica y el acceso a un adecuado servicio de salud, son un nodo que conecta con otros subproyectos de ALM. Según un estudio realizado por ex-labbers economistas, los gastos en emergencias médicas de nivel medio constituyen una trampa de pobreza. Cuando alguien de El 20 se ve obligado a salir para buscar atención médica, enfrenta dos problemas: el de salud y el económico. Se recurre a préstamos y venta de activos (ganado o tierras), resultando en deudas que tardan años en saldar. Estas situaciones impiden que se acumule un mínimo de riqueza que permita escapar de la trampa de pobreza para perseguir un desarrollo autónomo.

En 2013, ALM creó un concepto llamado Artesanía para el Bienestar en colaboración con los artesanos. La idea era subir un poco el precio de las artesanías y destinar el excedente a un fondo comunal para emergencias médicas. Si bien el concepto funcionó, las cantidades ahorradas resultaron insuficientes. Entre 2017-2018, los economistas de ALM estimaron que un capital inicial de 250,000 pesos mexicanos (12,500 USD) en combinación con contribuciones pequeñas y constantes de las familias del 20 es la solución óptima para atender emergencias médicas de nivel medio y evitar el endeudamiento.

La implementación de los proyectos de ALM depende de que las universidades, DYA y El 20 recauden recursos externos. En los últimos meses hemos identificado la posibilidad de clasificar los problemas de salud entre aquellos que requieren una cantidad elevada de recursos y una menor. Sin dejar de atender lo primero, para lo segundo podrían procurarse donaciones en especie (medicinas o despensas de

alimentos básicos) y de pequeñas cantidades de dinero que permitan proveer de atención médica básica a la comunidad y asistencia profesional de forma remota. Además, se propone establecer conexiones con otros subproyectos para dotar al cohete con carburante adicional. Al final, la idea es, junto con la comunidad, proponer acciones que los pongan en órbita, y esto no puede hacerse sin el empuje externo de algunos recursos económicos.



## Turismo valioso para la comunidad

El 20 no sólo es rico en artesanías y alimentos, sino también en flora y fauna y tradiciones culturales. El proyecto de turismo comunitario surgió en 2017, como una extensión de la estrategia Artesanía para el Bienestar, pues se necesitan personas que compren artesanías para generar fondos suficientes para cubrir emergencias médicas. Durante ese mismo año se organizaron varios talleres con la comunidad, produciendo resultados alentadores: la gente de El 20 ve potencial en compartir su forma de vida con los visitantes de una manera que contribuyan con los valores más importantes de la comunidad: agua, niños, salud y naturaleza. Esto significa que **la comunidad no ve el desarrollo del turismo como una estrategia para enriquecerse, sino como un medio para contribuir a superar los retos que desafían la libertad de la comunidad.**

A lo largo de los años, los labbers han colaborado con el Comité de Turismo para desarrollar el turismo en la comunidad, incluyendo el análisis de oportunidades de la infraestructura turística existente y las experiencias ya ofrecidas, como talleres de observación de aves, apicultura y artesanía. Este año, nos enfocamos especialmente en crear oportunidades para que los productores de miel la venden directamente al cliente a precios justos. Simultáneamente, apuntamos a promover los esfuerzos y fortalecer la identidad de las mujeres dedicadas a la conservación de las abejas meliponas. En marzo, realizamos entrevistas remotas con mujeres locales y mapeamos todo el sistema de la miel para identificar y analizar áreas de oportunidad y puntos débiles. Con base en la información que hemos recopilado, ahora estamos evaluando qué acciones concretas pueden tomarse para preservar esta importante tradición cultural de los mayas.

Además, continuamos desarrollando un proyecto iniciado por el equipo de ALM 2020: un libro para celebrar el estilo de vida y las tradiciones de El 20. El objetivo es generar conciencia sobre la vida de la comunidad, especialmente su relación con el ambiente y el significado de sus tradiciones para los visitantes y cualquier persona interesada.

**Las reseñas de los principales subproyectos de ALM continuarán en la siguiente edición.**





**Por Julia Renko**

*Maestra en Ciencia por Aalto University, donde estudió negocios internacionales y estudios de desarrollo. Asistente en el programa Tecnologías Globales Sustentables de la Facultad de Ingeniería de Aalto University.*



**Por Claudia Garduño**

*Doctora en diseño por Aalto University (Finlandia). Actualmente se desempeña como profesora de la UNAM y como directora de investigación en DYA Design Your Action, A.C.*



**Por Silvia Barrera Suárez**

*Arquitecta por la UADY con Magister en Arquitectura Sustentable y Energía por la Universidad Católica de Chile. Co fundadora de Ombligo, Laboratorio de Diseño Biofílico. Docente e investigadora en la Universidad Modelo.*

**Estudiantes participantes de ALM:**

Aranzazu García  
 Alan Ríos  
 Alejandro Fernández  
 Flor García  
 Ricardo Serrano Ayvar  
 Miisa Viiliäinen  
 Pablo Inclán  
 Fátima Daniela Frías Ávila  
 Rogelio Lagunes Octaviano  
 Arturo Javier Peralta Rosales  
 Susana Paloma Pech Salgado  
 Florencia Pochinki  
 Akshitta Kohli  
 Pedro Diéguez Chávez  
 Katy Paulina Trejo  
 Jose Alberto Medina Denis

Design  
 Architecture  
 Design  
 Design  
 Architecture - Design  
 Water and environmental engineering  
 Design  
 Communication Sciences  
 Architecture  
 Architecture  
 Tourism  
 Business (creative sustainability) / sociology  
 Design  
 Law  
 Architecture  
 Architecture

Mex DYA-UNAM  
 Mex DYA-ITESM  
 Col UNAM-Student  
 Mex UNAM-  
 Mex UNAM - PDI  
 Fin Aalto University  
 Mex UNAM  
 Mex UNAM  
 Mex UNAM  
 Mex UNAM  
 Mex UT Calakmul  
 Arg Aalto University  
 Indian Aalto University  
 Mex Modelo  
 Mex Modelo  
 Mex Modelo

## ¿La ciudad es para todas las personas?

No. Al menos no para para las mujeres y las niñas, aseguró Laura Rojas en el foro Mérida Pedalea, un evento que surge en el marco de los cambios a la infraestructura para la movilidad en nuestra ciudad.

Entre las intervenciones realizadas destacan el Plan de Mejora a la Movilidad del Centro Histórico, la Infraestructura Ciclista y la recién anunciada Ruta de Transporte Público del Periférico.

Al respecto han surgido opiniones encontradas: por un lado, se defienden los proyectos por ser un primer paso para incluir a todos los medios de transporte y todas las personas, pero por otro son criticadas por su falta de transparencia y participación. Pese a esto, no se pueden dejar de lado las razones principales por las que son más que necesarias estas acciones: reivindican los derechos de todas las personas y apuestan por medios de transporte más sustentables.

Para incentivar el uso de un medio de transporte y del espacio público es necesario transformar los entornos urbanos y volverlos espacios de calidad. De forma paralela, para que esos incentivos funcionen se debe aumentar la inclusión en los procesos de planeación y gestión.

Referencias: Foro "Mérida pedalea".



Imagen: Bitacora de Movilidad

A lo largo de nuestra historia, el mal diseño urbano en nuestro entorno ha limitado las libertades de las mujeres y las minorías, y refuerza la opresión hacia ellas. Al estar las mujeres marginadas de los espacios de decisión, la planificación de las ciudades aún refleja patrones que mantienen las brechas de género. Como mujeres y ciclistas urbanas, movernos por la ciudad debe permitirnos gozar de libertad, enfrentando las barreras físicas e ideológicas de la calle, así como el acoso, la inseguridad y la exclusión. Para esto, nuestra sociedad debe plantearse cambios estructurales en todos sus espacios, desde el ámbito social hasta el territorial.

La movilidad ya es un derecho constitucional, y la contingencia por el COVID-19 ha sido el momento clave para que muchas ciudades comiencen a implementar medidas para transitar hacia una movilidad más justa.

@Bitacora\_de\_movilidad





# ¡Síguenos en nuestras redes sociales! @MetropoliMid

