

Nuevo Programa Urbano: ¿Cómo afectará a la ciudad?

PMDUM: fallas sustanciales

Habemus Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en México



CIUDAD MODELO

"Arquitectura sin discriminación"



• CONSEJO DIRECTIVO •

Leticia Torres Mesías
David Montañez Rufino

• CONSEJO CONSULTIVO •

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

• EDITORIAL •

David Montañez Rufino
Director general

Jorge Alberto López Tec
Diseño gráfico y editorial

Angélica Rivera Gómez
Coordinadora de comunicación y redes

Rodrigo Emiliano Casanova Castro
Axel Jesús Lope Ojeda
Colaboradores

MetrópoliMid., Año 4. No. 34, abril 2022, es una publicación periódica electrónica, mensual, publicada y editada por Consultoría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Espacio Público, S.C.P, con domicilio en la ciudad de Mérida, Yucatán. www.metropolimid.com.mx, direccion@metropolimid.com.mx ISSN versión digital en trámite. El contenido y las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación o de MetrópoliMid. Se autoriza cualquier reproducción parcial o total de los contenidos o imágenes de la publicación, siempre y cuando sea sin fines de lucro, citando invariablemente la fuente sin alteración del contenido y dando los créditos autorales. El propósito de esta publicación es contribuir a un adecuado desarrollo urbano y sostenible.

www.metropolimid.com.mx

ÍNDICE

02 Programa de Desarrollo Urbano: fallas en la visión de la ciudad

04 EN CONTEXTO: El Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mérida

06 Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mérida: fallas sustanciales

12 CIUDAD MODELO: Arquitectura sin discriminación

16 Contaminación Hídrica Municipal

22 Habemus Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en México

Programa de Desarrollo Urbano: fallas en la visión de ciudad

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

A finales de abril concluye el proceso de modificación del Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mérida, y queremos explicarte por qué esto es importante.

Mérida es una ciudad que ha tenido un dinamismo económico muy acelerado en la última década. Desde grandes desarrollos comerciales e inmobiliarios, hasta una gran expansión del territorio, producto de la venta de lotes, macrolotes y terrenos en todo el norte de la ciudad y de la zona metropolitana.

Esto ha traído retos importantes, agravando problemáticas que ya teníamos en la ciudad, o generando nuevas situaciones que afectan la calidad de vida de la población y que es necesario atender de manera inmediata.

El instrumento legal que contiene –o que debe contener– el plan de acción de la autoridad para ordenar este crecimiento, así como las reglas del juego –desde el punto de vista urbano–, tanto para particulares como para el gobierno es, precisamente, el Programa de Desarrollo Urbano, y justo este mes concluye un largo proceso de revisión por parte del Instituto Municipal de Planeación, el IMPLAN, del Ayuntamiento de Mérida.

¿Qué tan bien elaborado está el nuevo Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mérida?

Para responder a esta pregunta, tres consejeros de MetrópoliMid¹ han realizado un análisis puntual del extenso documento presentado por el IMPLAN, y han centrado sus observaciones en tres aspectos fundamentales: 1). El impacto de los usos del suelo; 2). la distribución de los usos del suelo basada en las calles y 3). las densidades.

Impacto de los usos del suelo.

El uso del suelo es lo que determina qué tipo de actividad está permitida dentro de un predio, y es una de las atribuciones más importantes de un Programa de Desarrollo Urbano. El uso del suelo permite o no que se pueda construir una casa, un comercio, una fábrica, etc. Pero no sólo el tipo de uso es importante, también lo es el impacto que dicho uso podrá tener.

El problema identificado en el análisis de los consejeros de MetrópoliMid, es que el nuevo PMDUM define el nivel de impacto –bajo, mediano o alto–, tomando de manera prioritaria los metros cuadrados construidos, y esto no es necesariamente así. Existen instalaciones que demandan muchos m², como el Chedraui Selecto de la 60 norte (10.5 hectáreas) pero no tienen

tanto impacto; mientras que otras como el Mercado de la Ciudad (3.5 hectáreas), no tienen tantos m², pero sí tienen un impacto muy alto.

Distribución de usos del suelo basado en las calles.

Varias ciudades del mundo, tomando en cuenta la Nueva Agenda Urbana de ONU Hábitat, han apostado por fomentar la proximidad entre actores y actividades al interior de las zonas urbanas. Esto es, propiciar la mezcla de usos de suelo (comercial, residencial, productivo) y los equipamientos y servicios, para que la gente tenga cerca todo aquello que requiera sin necesidad de hacer grandes traslados. En su artículo, los consejeros de MetrópoliMid mencionan incluso la **“Ciudad de los 15 minutos, como una iniciativa que busca la realización de todas las actividades cotidianas con recorridos que no excedan ese tiempo”**.

¿Está Mérida cerca de alcanzar esto?, difícilmente. Y lo peor, como mencionan en su análisis nuestros consejeros, es que el nuevo PMDUM establece la gestión de los usos del suelo en función de la jerarquía de calles y no de la escala humana. Es decir, la distribución y planeación de los usos del suelo estará orientada al tamaño de la vialidad, y no centrada a la persona y a que todos tengamos cerca los servicios y equipamientos que necesitamos. Esto, además, aumentará la dependencia hacia el automóvil, que ya es muy grave en Mérida, pues estaremos obligados a dar grandes recorridos para acceder a lo que buscamos.

El problema de la densidad en Mérida.

La densidad urbana consiste en determinar cuántas personas hay por km² en una ciudad. Una ciudad ordenada y compacta permite mejor cobertura de servicios, como seguridad, recolección de basura y transporte público, y acceso a equipamientos de mayor calidad, como espacios públicos, centros educativos, culturales o de salud. Por el contrario, una ciudad con muchos vacíos urbanos, con desarrollos aislados distribuidos por la periferia y con baja densidad, genera mayores costos en servicios,

mayores tiempos de traslado, y mayor dificultad para garantizar la cobertura de servicios básicos.

Para el caso de Mérida, *“se estima que 82% de la superficie de la ciudad tiene una densidad poblacional muy baja”*², y el problema se agrava cuando el PMDUM plantea más obstáculos que estrategias para la densificación. El análisis de nuestros consejeros detalla cuatro de los principales obstáculos, pero como ejemplo mencionaremos que, para factibilidades de obra, la autoridad transfiere al ciudadano la obligación de ampliar las redes de agua, tuberías, sistema de tratamiento y obras de electrificación, entre otras. Esto tiene como consecuencia que sea casi imposible densificar zonas consolidadas de la ciudad, favoreciendo la expansión, lo que a su vez genera aún más baja densidad.

Conclusiones

A pesar de su largo proceso de revisión, el PMDUM propuesto tiene aspectos que, no solo no contribuyen a una visión de ciudad orientado a la persona, si no que van en sentido contrario. Los señalamientos hechos por los consejeros de MetrópoliMid, y por otras organizaciones ciudadanas y académicas, deben ser tomados en cuenta antes de su aprobación final. Aún estamos a tiempo de trazar la ruta estratégica hacia a la ciudad que queremos: una ciudad habitable, sostenible y con mayor calidad de vida.

Referencias:

¹Se puede consultar el artículo de los consejeros Susana Pérez, Leticia Torres Mesías y Ricardo Combaluzier, en esta misma edición.

²Informe de Prosperidad Urbana, ONU Hábitat.



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

El Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mérida

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

En este ejemplar número 34, abordaremos el tema del PROGRAMA MUNICIPAL DE DESARROLLO URBANO DE MÉRIDA, PMDUM por sus siglas, mismo que se encuentra en fase final de elaboración del proyecto de modificación.

El proceso de modificación del PMDUM 2017, inició su elaboración en el año 2020, publicado en la Gaceta municipal el 21 de febrero 2020 y teniendo como objetivo principal lo siguiente:

“Fortalecer el Modelo de Ordenamiento Territorial para los Asentamientos Humanos y el Desarrollo Urbano mediante la gestión de modelos de crecimiento sustentable, instrumentar polígonos de intervención y regeneración urbana y fortalecer los mecanismos de gestión del uso del suelo”.

Razones expuestas por el IMPLAN –responsable del proceso– para la modificación del PMDUM:

- Ajuste de nuevos límites municipales y actualización catastral.
- Revisión de criterios de densificación urbana.

- Homologación de clasificación de impactos en giros, usos y destinos de suelo.
- Revisión de la jerarquización vial.
- Mecanismos de ordenamiento en centros de población ubicados en la ZSCE Cuxtal.
- Alineación normativa de estudios, planes y programas municipales.

A raíz de la publicación de inicio, se organizaron foros, encuestas y mesas temáticas con académicos, organizaciones y ciudadanos, donde se tuvo la oportunidad de participar.

Al llegar a los 180 días de elaboración, que la normativa nos indica como plazo máximo para elaborar el proyecto, fue publicado el final de dicha elaboración invitando a la ciudadanía a participar en las tres audiencias, programadas por una plataforma virtual debido a la pandemia. Las fechas fueron el 8 de septiembre, el 8 de octubre y el 10 de noviembre de 2020.

Las observaciones recibidas en las 3 audiencias deben, por ley, ser presentadas por escrito, y el IMPLAN tiene la obligación de responderlas



también por escrito en dos sentidos: aceptar la propuesta e incorporarla al proyecto de modificación; o no aceptar la propuesta, debiendo indicar el sustento de la no incorporación.

Posterior a esa etapa, el proyecto de modificación debe de ser presentado al Consejo pertinente. Esta es la etapa en la que actualmente nos encontramos.

La etapa última será presentarlo ante Cabildo para su aprobación, publicándolo en la prensa que ya ha sido autorizado y teniendo como

paso final la inscripción en el Registro Público de la Propiedad del estado de Yucatán.

El Proyecto final de Modificación del PMDUM puede ser consultado en el portal oficial del Ayuntamiento de Mérida, en la pestaña del IMPLAN. Ahí encontramos los 4 capítulos que lo conforman: Antecedentes, Normativo, Estratégico e Instrumental. Es importante conocerlo pues es el documento técnico-jurídico cuya existencia está basada en los artículos 26 y 27 de nuestra Constitución y la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y que regirá el ordenamiento y planeación de nuestro municipio.

En este ejemplar, junto con otros dos consejeros de MetrópoliMid, Susana y Ricardo, comentamos algunos puntos de la versión final del Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mérida, que ya está en la etapa final para iniciar su proceso de autorización.

Te invito a leerlo.



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

M Razones expuestas por el IMPLAN

para la modificación del PMDUM:

- 1 Ajuste de nuevos límites municipales y **actualización catastral**.
- 2 Revisión de criterios de **densificación urbana**.
- 3 Homologación de clasificación de impactos en giros, **usos y destinos de suelo**.
- 4 Revisión de la **jerarquización vial**.
- 5 Mecanismos de ordenamiento en centros de población ubicados en la **ZSCE Cuxtal**.
- 6 **Alineación normativa** de estudios, planes y programas municipales.



AMANHÃ
RESIDENTIAL RESORT

MADE *for* LIVING

Visita las CASAS MUESTRA
*AGENDA TU CITA

amanha.mx

Tel. 999 211 0400



INMOBILIA

YUCATAN COUNTRY
RESIDENTIAL & GOLF

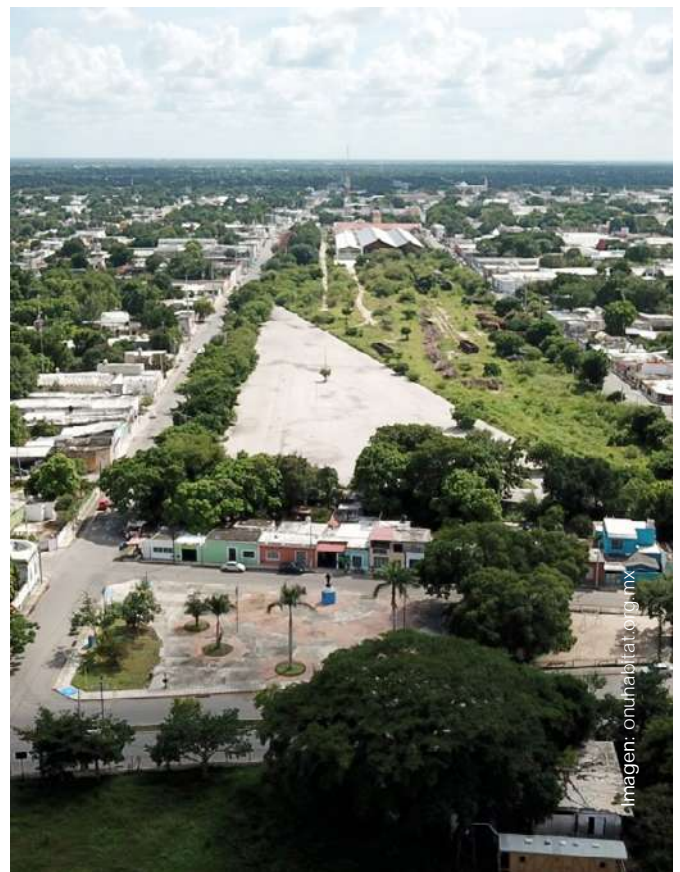
Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mérida:

Fallas sustanciales

Por Mtro. Ricardo Combaluzier Medina
Dra. Susana Pérez Medina
Mtra. Leticia Torres Mesias Estrada

El 21 de febrero de 2020 se publica el proceso de modificación del Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mérida (PMDUM) de 2017. La ley establece que el proceso debe de ser elaborado en 180 días, para dar inicio a la segunda etapa de la modificación, que son las audiencias. En éstas se recopilan, de manera escrita, todas las observaciones recibidas sobre el proyecto de modificación presentado. Una vez concluidas las audiencias, la instancia municipal responsable –en este caso el Instituto Municipal de Planeación del Ayuntamiento de Mérida (IMPLAN)–, tiene la obligación de responder por escrito las observaciones, sustentando en sus respuestas las razones por las que se incorporan o se descartan.

En los meses de septiembre, octubre y noviembre del año 2020, se llevaron a cabo las audiencias. La ley no establece un plazo máximo para esta segunda etapa, pero, al día de hoy –abril 2022–, ya se cuenta con el “Proyecto Final” que ha sido presentado al Consejo Municipal de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Vivienda del Municipio de Mérida.



Si bien el documento final muestra un gran trabajo –especialmente el capítulo de Antecedentes/diagnóstico, que es muy amplio–, **también presenta una serie de inconsistencias y contradicciones que son de suma importancia para el desarrollo urbano orientado a la habitabilidad y la sostenibilidad.**

En este análisis nos centraremos en tres temas relevantes:

1. Los impactos de los usos del suelo;
2. La distribución de los usos del suelo con base en la jerarquización vial, y;
3. Las densidades.

Impactos de los usos del suelo

La temática de los impactos tiene un avance y precisión importante, en el sentido de que ya podemos identificar los criterios básicos considerados y que se incorporan a este proyecto final: escala, movilidad y operación. También, podemos encontrar la incorporación de criterios complementarios que ya se consideran: concentración, especialización y administración. Esos son los elementos para identificar los impactos, sin embargo, al momento de definir si el impacto es bajo, mediano o alto, se basa únicamente en los m² construidos.

Pero ¿cuál puede ser la consecuencia de considerar solo o de manera prioritaria los m² construidos?

El considerar que “a mayor m² construidos es igual a mayor impacto”, no es una regla. Tenemos casos donde las instalaciones que requieren algunos usos no demandan mucha superficie y, sin embargo, dicho uso tiene un impacto muy alto. Del mismo modo, podemos encontrarnos con lo inverso: un uso del suelo que requiera de mucha superficie construida y que, sin embargo, su impacto no resulte alto. **La predeterminación de que es bajo, mediano o alto exclusivamente por los m², puede caer en calificaciones excedidas.** A eso podemos sumarle que podemos contar con medidas de mitigación que se establezcan en los estudios que el mismo PMDUM solicita realizar.



El Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mérida presenta una serie de inconsistencias y contradicciones que son de suma importancia para el desarrollo urbano orientado a la habitabilidad y la sostenibilidad

Imagen: Cobano, Obispo, Mérida, Yucatán

Usos del suelo en función de las vialidades

La distribución de los diferentes usos del suelo en las ciudades –es decir, los lugares donde la población realiza la variedad de sus actividades–, dan estructura y organización a los espacios urbanos y son determinantes en la intensidad de los flujos de personas y mercancías. Hoy en día, la organización urbana en células, barrios o subcentros, con distribución de usos de suelo acorde a este orden, cobra mayor peso en los debates urbanos. Se pone en valor la importancia de los equipamientos y servicios en torno a la vivienda, como elementos que proporcionan habitabilidad para la recuperación de la escala humana en la movilidad y para promoción de los viajes de cercanía.

Los documentos: *Cities and Pandemics: Towards a More Just, Green and Healthy Future* (UN-Habitat 2021) y la Nueva Agenda Urbana que emana de la cumbre mundial Hábitat III, al igual que una buena cantidad de documentos de investigación, hacen énfasis en estos aspectos

y en las características necesarias para fomentar la proximidad de actividades y actores, y para dinamizar las ciudades. La Ciudad de los 15 minutos es una iniciativa que surgió del gobierno de París, y que ha captado gran atención en el resto del mundo. Ésta se refiere a la posibilidad de realizar todas las actividades cotidianas con recorridos que no excedan ese tiempo. En estos postulados, los usos de suelo son el elemento esencial para conformar las estructuras propuestas.

En el *Nivel de Antecedentes* del PMDUM, están contenidos los planteamientos arriba mencionados. Además, en el *Escenario a futuro* –contenido en este apartado de antecedentes–, se contempla la escala barrial, en la cual los ciudadanos tengan accesibilidad a los diferentes equipamientos y servicios, y donde prevalezcan usos mixtos. En dichos apartados se expone que la gestión de los usos del suelo serán consecuentes con el cumplimiento de los objetivos del Programa, en los que destacan la habitabilidad, el bienestar y la sostenibilidad.



CONSULTORÍA ESTRATÉGICA EN PLANEACIÓN Y GESTIÓN DE PROYECTOS:

Consultoría en Integración y Gestión de Proyectos

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

Consultoría Estratégica y Organizacional

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

Consultoría en Imagen Institucional

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



Sin embargo, en el mismo PMDUM en los niveles *Normativo y Estratégico*, se establece la gestión de los usos del suelo en *función de la jerarquización vial*. **Lejos de procurar el desarrollo de actividades comerciales, de ocio, de salud, de educación y en la medida de lo posible de trabajo, en un ámbito accesible en la escala humana y que sirva a la población que vive en torno a ellos; la regulación propone que las diferentes actividades que se realizan en la ciudad se distribuyan a lo largo de las vías de circulación, vías desarrolladas para la circulación de vehículos motorizados.**

Estas normas, estrategias y acciones relativas a los usos del suelo, contradicen el *Escenario a Futuro*, y **promueven el incremento de la demanda de transporte privado y público, así como largos recorridos**, con el consecuente impacto ambiental y espacial que esta situación genera. En lo social, **socava la interacción en los barrios y elimina la posibilidad de formación de tejido social.**



Imagen: blog.simca.mx

Densificación de la zona consolidada

De acuerdo a los datos del Observatorio Urbano Global de ONU-Hábitat, en los países en vías de desarrollo el uso de suelo urbano creció un 350%, al mismo tiempo que la población urbana creció un 100%. Esto hace que uno de los temas más importantes de la citada *Nueva Agenda Urbana*, se refiera a la **urgencia de densificar las ciudades y revertir el proceso de expansión territorial** como medida urgente para encaminarnos a ciudades más sustentables, que ofrezcan a sus habitantes una mejor calidad de vida.

Este criterio se plasma de manera importante en los objetivos del PMDUM que aún está vigente, y se mantiene en el proyecto de modificación. Sin embargo, en el nivel normativo, no se observa ningún planteamiento que vaya en el sentido de una densificación, sino que sigue presentando criterios para las gestiones de autorización de ocupación de uso de suelo que claramente van en sentido contrario.

Algunos de los principales obstáculos que se plantean en el nivel normativo que impiden los objetivos de densificación y ocupación de los vacíos urbanos son los siguientes:

1) No tenemos un Programa de Centro de Población. En 2014 se crea el Instituto Municipal de Planeación, cuya tarea principal era la de actualizar el programa de desarrollo urbano municipal y, de manera inmediata, realizar el programa de centro de población de la ciudad de Mérida que tanto nos urge. La primera tarea (PMDUM) se realiza y se publica en 2017 y, al día de hoy, sigue en proceso de modificación. Han pasado en total 8 años de proceso de este PMDUM y hoy seguimos teniendo un programa municipal limitado a la zonificación primaria, sin la especificidad suficiente y sin que se toma atribuciones de zonificación secundaria que le corresponde a un programa de centro de población.

2) Estudios de densificación y estudios de impacto innecesarios. La falta de especificidad en las densidades reconocida en el propio

documento del PMDUM, se pretende sustituir obligando al ciudadano a realizar una serie de estudios de densificación y estudios de impacto, ambiental, urbano, vial, hidrometeorológico, entre otros. Estudios que están incluidos en el mismo documento. En todo caso, se justifican cuando el uso propuesto rebasa lo establecido o no está considerado en el propio PMDUM. Aunado a lo anterior, no existen parámetros ni criterios claros para el contenido ni para la calificación de dichos estudios.

3) Factibilidades de servicios. Las factibilidades que, de acuerdo a lo establecido en el PMDUM se debe obtener para cualquier obra, están condicionadas a la inversión por parte del ciudadano en ampliaciones de red, aumentos de diámetros de tuberías, plantas de tratamiento, sistemas de captación, troncales y obras específicas de electricidad. Esta condición hace imposible densificar zonas urbanas que presenten una baja densidad. Asimismo, se estimula la expansión de la ciudad, ya que el costo de la tierra es el único factor diferenciador. Es importante señalar que **los dictámenes de**



dichos estudios y factibilidades se aplican con fines recaudatorios y se han convertido en instrumentos que condicionan al ciudadano a pagar o realizar obras públicas que no le corresponden.

4) La declaratoria de zonas de patrimonio cultural edificado. Existe una gran falta de especificidad de este instrumento, cuyas áreas se pretenden ampliar –¿o incorporar?– en la propuesta de modificación del PMDUM. Dicha declaratoria tiene para su aplicación un reglamento generalizado y homogéneo, cuyos criterios no son aplicables a todas las colonias incluidas en la declaratoria, como la Colonia México, García Ginerés, Itzimná, y demás colonias que se encuentran en los alrededores del centro histórico, y que tienen diversas características. En el proyecto final de modificación del PMDUM, se propone ampliar las zonas de la declaratoria afectando la posibilidad de densificación de gran parte de la ciudad, ya que en todas esas zonas ya no aplica la normativa y solo se establece un “dictamen” de la dirección de desarrollo urbano, quedando los permisos a criterio de

los funcionarios en turno. Este mecanismo no solo representa un obstáculo más para la densificación, sino que ha provocado el abandono, deterioro y en muchos casos desaparición del patrimonio edificado que pretende proteger.

Hacemos mención de que, el 27 y el 30 de abril 2022, se tendrá la oportunidad de poder presentar a través de sesiones del Observatorio Urbano de Mérida y del Consejo Municipal de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Vivienda del Municipio de Mérida respectivamente, las últimas observaciones al Proyecto final del PMDUM.



Por Ricardo A. Combaluzier Medina
Arquitecto con Maestría en Gestión del Espacio Público. Empresario y desarrollador.



Por Susana Pérez Medina
Doctora en Urbanismo por la Universidad Nacional Autónoma de México. Trabaja en el Departamento de Ecología Humana de Centro de Investigación y de Estudios Avanzados, Unidad Mérida.



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

M Principales obstáculos en el Nivel Normativo del PMDUM:

- 1 No tenemos un Programa de Centro de Población.**
Estudios de densificación y estudios de impacto innecesarios. Obligando al ciudadano a realizar una serie de estudios de densificación y estudios de impacto, ambiental, urbano, vial, hidrometeorológico, entre otros.
- 2 Factibilidades de servicios.** Están condicionadas a la inversión por parte del ciudadano en ampliaciones de red, aumentos de diámetros de tuberías, plantas de tratamiento, sistemas de captación, troncales y obras específicas de electricidad. Esta condición hace imposible densificar zonas urbanas que presentan una baja densidad.
- 3 La declaratoria de zonas de patrimonio cultural edificado.** No solo representa un obstáculo más para la densificación, sino que ha provocado el abandono, deterioro y en muchos casos desaparición del patrimonio edificado que pretende proteger.
- 4**



UNIVERSIDAD
MODELO

Arquitectura sin discriminación

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

Desde el año 2006 se establecieron lineamientos internacionales enmarcados en la convención sobre derechos de las personas con discapacidad de las Naciones Unidas, donde los países participantes, incluidos México, se comprometieron a transformar el modelo asistencialista hacia las personas con discapacidad, en un nuevo modelo social de protección de los derechos de igualdad y accesibilidad. **Lo anterior conlleva redefinir el concepto de persona con discapacidad, hacia un modelo que reconozca y atienda las diversas barreras que impiden la participación plena y efectiva en la sociedad, de aquellas personas con deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales.** Esta concepción le otorga la responsabilidad al estado de crear políticas públicas y espacios incluyentes que fortalezcan los derechos de accesibilidad de las personas con discapacidad.

Sin embargo, hoy en día siguen existiendo prejuicios o nociones erróneas de la accesibilidad para las personas con discapacidad. Desde la construcción de espacios incluyentes como anexos, como lo son las rampas o baños incluyentes que, al contrario de brindar el libre tránsito, causan el efecto contrario; hasta la limitante e invisibilización de otros tipos de discapacidad, como lo son la falta de espacios universales para personas con discapacidad visual o auditiva, por mencionar algunas. Debido a las erróneas conclusiones al respecto, se sigue tratando a las personas con discapacidad a través del modelo asistencialista que, como enmarca la convención, genera exclusión. **Los prejuicios, actitudes y los espacios son los que discapacitan.** Aún en la actualidad, existe actitudes negativas y se considera aún las necesidades específicas de las personas con discapacidad como costosas, o simples requisitos mínimos para cumplir.

De acuerdo al estudio sobre accesibilidad en edificios típicos de la ciudad de Mérida realizado por maestros y alumnado, publicado por la revista "Ingeniería", de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Autónoma de Yucatán, resultó que los edificios no cumplen muchos requisitos arquitectónicos de carácter obligatorio en atención a las personas con discapacidad, lo cual produce un nivel deficiente de accesibilidad. (Solís-Carcaño y otros, 2013).

Hoy más que nunca les invito a tener presente en nuestros espacios la desigualdad de condiciones en materia de accesibilidad, que evidencia la latente discriminación por motivos de discapacidad de nuestro entorno. Atendiendo mi perfil jurídico, podríamos hacer mención sobre los instrumentos jurídicos formulados a partir del compromiso internacional, como lo son los reglamentos para el reconocimiento de los derechos de las personas con discapacidad; los reglamentos de construcción de los municipios que desarrollan disposiciones y normas técnicas para los espacios incluyentes; los instrumentos internacionales como la observación general número 2 del Comité de Naciones Unidas sobre derechos de las personas con discapacidad de 2014; la citada convención internacional; y, finalmente, el artículo primero constitucional que prohíbe toda discriminación. Sin embargo, es menester esclarecer que dichos instrumentos jurídicos aún no han concretado eficazmente la imperiosa labor de creación, construcción y vigilancia de espacios incluyentes para las personas.

Ante este compromiso, es necesario entender el nuevo modelo social para combatir la discriminación, como la eliminación de barreras o limitaciones físicas o arquitectónicas que socialmente existen, pero a su vez y de vital importancia, desarrollar una nueva visión universal en los espacios académicos, profesionales y de la vida cotidiana. **El modelo social acertado implica que la discapacidad no se define exclusivamente por la presencia de una deficiencia física, mental, intelectual o sensorial, sino que se interrelaciona con las barreras o limitaciones que socialmente existen para que las personas puedan ejercer sus derechos de manera efectiva.** (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2016)

Eliminar las barreras físicas o arquitectónicas existentes es el primer paso; evitar que se diseñen y construyan



elementos con características arquitectónicas que podrían hacer difícil que una persona con alguna discapacidad pueda utilizar la edificación, es el ejercicio del modelo social incluyente, siendo que dicha labor nos compete a todos. Tomado como referencia la definición del arquitecto y diseñador Ronald Mace sobre el desarrollo de un diseño universal como el diseño de productos y entornos para que puedan ser usados por todas las personas, o para el mayor número posible, sin la necesidad de realizar una adaptación o un diseño especializado. (Mace, 1997).

El objetivo del diseño universal es simplificar la vida a todos y todas, haciendo productos, comunicaciones y construyendo el entorno más utilizable para la mayor cantidad de personas que pueda ser posible, con un costo extra mínimo o sin la necesidad de éste. Al respecto del diseño universal, les invito ahondar en el tema en el artículo de la revista "Metodología para no arquitectos: Un diagnóstico básico de accesibilidad física".¹

En el marco de lo anterior, debemos reconocer la "accesibilidad" como un concepto que evoluciona y resulta de la interacción entre las personas con requerimientos específicos para su participación plena en igualdad de condiciones. Por lo que no sólo es su construcción o diseño, si no la constante supervisión y mejora de los espacios.

Uno de los ejemplos más característicos toma lugar en nuestra Universidad Modelo Valladolid, de la cuál podemos notar en la primera ilustración un espacio que cuenta con escalones de acceso para transitar hacia otras áreas, y en una segunda imagen fotografiada al

día de hoy, el mismo espacio, pero sin escalones para el acceso hacia otras áreas.

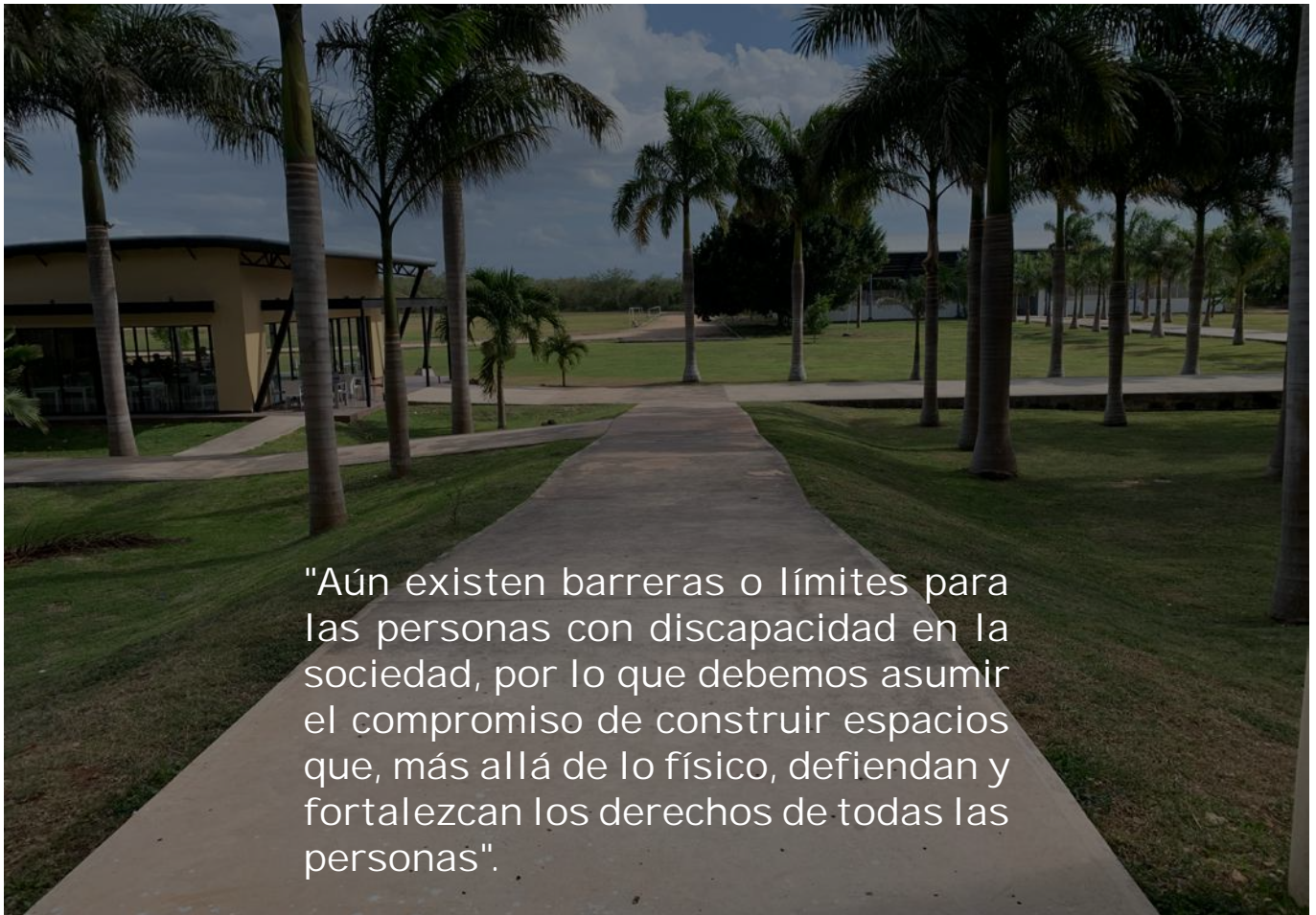
Donde se observa un espacio que conecta de un punto a otro dentro de la institución, otros observamos un espacio libre de discriminación, un espacio accesible para las personas. Este es el claro ejemplo de un diseño universal para personas con necesidades específicas, acceso en igualdad de condiciones, y un compromiso social por eliminar barreras físicas que generen exclusión. Es el primer paso.

La arquitectura orientada al combate de la discriminación es el siguiente paso. Reconociendo que su principal motor será el ejercicio de diseñar o rediseñar espacios universales, así como el eliminar los prejuicios que tengamos hacia el diseño y construcción de espacios, que más allá de cumplir con la normatividad permita comprender las necesidades específicas de las personas, y asumir el compromiso social de erradicar todo tipo de discriminación, garantizado un acceso universal.

Invito a quienes tengan la habilidad de crear o diseñar espacios, que consideren siempre la perspectiva de los derechos humanos. No es una atención única de los profesionales dedicados a la construcción el erradicar la discriminación, si no una labor de todas las personas, pero es de suma importancia considerarla como una herramienta para disminuir las desigualdades al momento de definir un espacio público o privado.

Aún es necesario hablar de las necesidades de acuerdo a la diversidad funcional que existe, para que un mayor número de personas puedan lograr desarrollar un mayor número de actividades de la vida cotidiana.





"Aún existen barreras o límites para las personas con discapacidad en la sociedad, por lo que debemos asumir el compromiso de construir espacios que, más allá de lo físico, defiendan y fortalezcan los derechos de todas las personas".

Aún existen barreras o límites para las personas con discapacidad en la sociedad, por lo que debemos asumir el compromiso de construir espacios que, más allá de lo físico, defiendan y fortalezcan los derechos de todas las personas.

Me permito concluir con una frase tomada del mural de un amigo, e inscrita por Ricardo Legarreta: "México es un país de arquitectos, en lo profundo de su ser y de su historia cada mexicano es un creador en su propia vida"; determinado lo anterior, les reitero la invitación de crear vida, vida con igualdad y libre de discriminación.

Referencias:

¹Puede encontrar el artículo en la siguiente liga: <https://metropolitimex.com.mx/metodologia-para-no-arquitectos-un-diagnostico-basico-de-accesibilidad-fisica/>

Boudeguer Simonetti, A. (2010). Ciudades y espacios para todos. Manual de Accesibilidad Universal. Corporación Ciudad, 15.

https://doi.org/http://www.ciudadaccesible.cl/wp-content/uploads/2012/06/manual_accesibilidad_universal1.pdf

Corte Interamericana de Derechos Humanos. (2016). Sentencia Chinchilla Sandoval Vs. Guatemala.

Mace, R. (1997). Centro para el diseño universal.

Solís-Carcaño, R., Arcudia-Abad, C., & Martínez-Delgado, J. (2013). Accesibilidad en edificios de Mérida, México. Ingeniería—Revista Académica de la Facultad de Ingeniería, Universidad Autónoma de Yucatán, 17(1), 23-39. <https://doi.org/http://www.revista.ingenieria.uady.mx/Vol%2017/accesibilidad.pdf>



Por Leandro Burgos Aguilar
*Coordinador general de la Licenciatura en Derecho
Universidad Modelo Valladolid*

CONTAMINACIÓN HIDRICA MUNICIPAL

Por Abelardo Rodríguez López,
Economista en manejo de recursos naturales

Uno de nueve ejes

El Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Mérida (PMDUM) en su nivel estratégico es comprensivo, y las interacciones con otras organizaciones y dependencias municipales, estatales y federales son complejas. Si estas interacciones estuvieran avaladas y presupuestadas, se incrementaría la probabilidad de ejecuciones oportunas. Muchos o casi todos los ejes temáticos en el PMDUM son transversales.

La Planeación Municipal

El Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) se fundó en junio de 2014 para generar un espacio de reflexión en la participación ciudadana, a través de procesos colegiados de planeación metropolitana. El Instituto promueve: 1) Sistemas de gestión de espacios públicos, 2) Mecanismos de gestión y gobernanza del espacio, 3) Mecanismos participativos en los que la ciudadanía expresa sus deseos y 4) Documentación de las mejores técnicas en la planeación. Cuatro principios tutelan al Instituto: transparencia, inclusión, democracia como la construcción colectiva de acuerdos, y adaptación a procesos dinámicos.



El PMDUM impulsado por el Instituto, prioriza acciones que contribuyan a mitigar la contaminación del agua y aire, entre otras. Se incluye la seguridad sanitaria de los cenotes, pero **se omite la existencia de miles de pozos de absorción o sumideros para verter aguas residuales no tratadas**. El inventario de cenotes y el monitoreo de la calidad del agua son tareas indispensables para desarrollar una estrategia de manejo sustentable. Sin embargo, **no se propone un inventario y monitoreo de pozos domésticos no registrados, tampoco se promueve la inclusión de los usuarios de agua como parte del problema y la solución**.

A continuación, presento algunos segmentos de intercambios con el IMPLAN de Mérida, a raíz de su convocatoria a la participación ciudadana, Proyecto de Modificación del Plan Municipal de Desarrollo Urbano del municipio¹. Esta

nota se enfoca en el eje de sustentabilidad del PMDUM, específicamente, la contaminación hídrica. Al final del texto ofrezco algunas reflexiones que espero ayuden a enriquecer las tareas del Plan.

Mérida, gran consumidor de agua con mínimo saneamiento

En referencia a los recursos hídricos y la prevención de la contaminación del agua en el PMDUM, podemos preguntar:

- ¿Cuál es la propuesta para reducir la brecha entre la casi absoluta carencia de drenaje y sistemas de tratamiento de aguas residuales?
- Mérida crece aceleradamente pero el agua potable es de cuestionable calidad, a juzgar por el hecho de que la mayoría de la población se ve en la necesidad de comprar agua para beber.



El PMDUM omite la existencia de miles de pozos de absorción o sumideros para verter aguas residuales no tratadas. No propone un inventario y monitoreo de pozos domésticos no registrados, tampoco promueve la inclusión de los usuarios de agua como parte del problema y la solución.



- La mayoría de los habitantes y negocios derraman sus aguas residuales a fosas sépticas no reguladas, o directamente a pozos de absorción o sumideros.
- La contaminación del Gran Acuífero de la Península de Yucatán se ha documentado desde hace más de 10 años, pero no se ha hecho mucho para remediar este problema regional, el cual no se restringe al Municipio de Mérida.
- El saneamiento del acuífero peninsular es un elemento que integra los espacios y actividades económicas del Municipio de Mérida y otros municipios, especialmente los que se encuentran en el Sur.

Respuesta/comentario del Instituto **(R)**: Es una preocupación y un tema fundamental para la planeación urbana. En el Proyecto de Modificación se reitera la necesidad de adoptar como medidas correctivas, la infraestructura para el drenaje pluvial mediante sistemas urbanos de drenaje sustentable; los criterios para el incremento de áreas verdes con sus condiciones de áreas ajardinadas, permeables y arboladas; la regulación de sistemas contenedores de aguas residuales y sustitución en aquellas zonas donde aún no hay tales soluciones.

R: El documento "Nivel Estratégico del PMDU" elabora sobre dos temas entrelazados para la actualización de la estrategia del Plan: el suministro de agua potable y tratamiento de aguas residuales, y la lixiviación de desechos sólidos en el manto freático. El Instituto acepta su inclusión para análisis y discusión ante los órganos deliberativos de participación ciudadana.

La provisión de agua potable y tratamiento de aguas residuales, es responsabilidad del Municipio de Mérida. **R**: Actualmente, el organismo responsable de operar el sistema de agua potable es la Junta de Agua Potable y Alcantarillado de Yucatán (JAPAY). Solo algunos sistemas de las comisarías las opera el Ayuntamiento, pero no las administra. Aún se debe transitar con mayor corresponsabilidad en estos temas, para ello el Proyecto de Modificación del PMDU (2017) se propone un programa Sectorial de Infraestructura, Equipamiento y Servicios como estrategia de corto plazo.

Debido al rápido crecimiento demográfico de Mérida, el cual será acelerado con los "polos de desarrollo" asociados al Proyecto Tren Maya (PTM), se espera que la población se incremen-



tará en casi el 50% entre 2020 y 2030 (ONU Hábitat, 2020). **Actualmente, menos del 5% de las aguas residuales municipales son tratadas** y mucho menos las que se generarían en 2030. ¿Cómo se ignora esta deficiencia en el proyecto de modificación del PMDU, inclusive hasta 2040? **R:** El Proyecto de Modificación del PMDU plantea condicionar todo proyecto a la ampliación de la estructura actual. Comentario: hasta hoy no hay evidencia de inversiones en plantas de tratamiento de aguas residuales para enfrentar el déficit actual y futuro.

El documento Nivel Estratégico del PMDU incluye una sección de Política, Estrategias y Acciones. Se mencionan mecanismos para formar redes de drenaje sanitario y agua potable. El Municipio de Mérida debe asegurar la capacidad de tratamiento de aguas residuales en la mayor parte de la ciudad, de acuerdo con las acciones en el Plan². Sin embargo, el Municipio no ha incrementado su capacidad de tratar el agua residual doméstica, industrial y comercial previo a su integración al manto freático peninsular³. El crecimiento urbano ha superado las acciones de mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura sanitaria. Se aceptan las fosas sépticas

anacrónicas que solo separan sólidos y líquidos como parte de la normalidad. Estos sistemas primitivos y no regulados por el municipio son fuentes de contaminación sedimentaria y biológica crónica. **R:** El Instituto acepta la observación.

¿Por qué el municipio tiene una situación precaria en drenaje y tratamiento de aguas residuales? **R:** El PMDU 2017, puntualizó la necesidad de regular los sistemas de drenaje y propuso en las zonas de marginación o pobreza, instrumentar un programa coordinado interinstitucional entre el gobierno del estado y el ayuntamiento para sustituir las fosas sépticas con biodigestores, pero se ha avanzado poco. Por ello ratificamos en este Proyecto de Modificación del PMDU la elaboración de un programa Sectorial de Infraestructura, Equipamiento y Servicios.

El agua que consumimos

La Reserva Hidrológica de Cuxtal (RHC) en el sur de Mérida abarca 10,557 ha, y se creó como una reserva hidrológica para el municipio en 1993⁴. García-Gill y colaboradores (2020) mencionan que "...el área de conservación Reserva Cuxtal no ha cumplido a cabalidad con los

objetivos de su creación, lo que se explica por el incumplimiento de la normativa y la escasa vigilancia a los cambios de uso del suelo que en su mayoría posiblemente hayan sido ilegales.”⁵ **R:** El Instituto menciona que la RHC merece especial atención, este Proyecto de Modificación la incluye como estrategia, propone la valoración y conservación por encima de cualquier interés privado que requiere ser consensuado por los propietarios del suelo. Aquí radica la complejidad de la valoración de zonas de especial interés para la conservación y aprovechamiento sustentable de los recursos naturales. Es fundamental fomentar donde se pueda crecer, y conservar donde es necesario.

¿Cómo se han beneficiado las comunidades de la RHC que contribuyen al suministro de agua potable en el municipio y quienes han residido en el área desde antes de 1993? **R:** La RHC como Zona Sujeta a Conservación Ecológica cuenta con un Programa de Manejo, que determina los aspectos a normar en todos los ámbitos de política ecológica. Este instrumento [puede] incluir la respuesta a la pregunta.

¿Hasta qué punto la Municipalidad ha investigado el impacto del Tren Maya en los medios de vida de los pobladores de la RHC? **R:** Los impactos sobre la RHC, están medidos por la MIA publicada. El Instituto ha consultado a dichas fuentes de información y se realizaron mesas de trabajo para las mediciones a los impactos del proyecto, los cuáles se integrarán al resultado del proyecto. Durante las audiencias públicas, contamos con el personal de FONATUR quienes escucharon y contestaron los cuestionamientos respecto al PTM. Comentario: tuve la oportunidad de hacer revisión de la MIA Regional del Proyecto “Tren Maya Fase 1”, entre Palenque, Chiapas e Izamal, Yucatán. La MIA se focaliza en la vía férrea y derecho de vía en lugar de usar el Acuífero de la Península de Yucatán como unidad de planeación, se omite la bajísima capacidad de los estados de Campeche y Yucatán para tratar aguas residuales, y se omiten efectos acumulativos y sinérgicos entre las comunidades de flora-fauna y los asentamientos humanos.

Algunas reflexiones⁶

- El IMPLAN, como impulsor del PMDU dentro de la Dirección de Desarrollo Urbano del Ayuntamiento de Mérida, no cuenta con el suficiente peso técnico y político para enfrentar la inercia desarrollista del municipio, del estado de Yucatán, o de la federación.

- Ante la incapacidad municipal de tratar aguas residuales domésticas y de los diversos sectores económicos con un alto costo ambiental, se evita enfrentar la situación. Se omite la responsabilidad al hacer planes de desarrollo sin sustentabilidad hídrica y de saneamiento. Se transfiere la responsabilidad a la ONU Hábitat o a compañías consultoras quienes, a su vez, no tienen interés en comunicar al cliente, FONATUR PTM, la cuestionable viabilidad del proyecto en el municipio de Mérida, en sus condiciones actuales.

- Aún sin el PTM, existe una urgente necesidad de sanear el Acuífero de la Península de Yucatán. El Instituto requiere agilizar y transparentar las decisiones acerca de las sugerencias ciudadanas y debe promover, todavía más, la naciente gobernanza ambiental inclusiva, siguiendo sus cuatro principios.

- Acciones para sanear el acuífero tienen un costo económico y social. Se arguye que el costo del drenaje domiciliario es alto y, por lo tanto, se favorece un sistema de gobernanza de aguas residuales desorganizado y atomizado en más de 250 mil pozos o sumideros usados para verter agua residual no tratada. Las acciones de mitigación deben ser permanentes y apoyadas por un sistema de gobernanza ciudadano que es todavía incipiente.

Referencias:

¹Consulta Pública del Proyecto de Modificación del Programa Municipal de Desarrollo Urbano (PMDU, 2017), el nuevo PMDU mira hacia 2030 y 2040.

²Las cuatro Políticas de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano son: Crecimiento, Mejoramiento, Conservación y Gestión.

³<https://metropolimid.com.mx/crecimiento-urbano-y-desarrollo-en-el-norte-de-la-peninsula-de-yucatan/>

⁴<http://www.merida.gob.mx/sustentable/reserva-cuxtal.php>

⁵<http://www.investigacionesgeograficas.unam.mx/index.php/rig/article/view/59895>

⁶Agradezco al personal del IMPLAN la oportunidad de participar en la sesión pública ciudadana y entretener una larga lista de preguntas, comentarios, análisis y comunicaciones.



Por Abelardo Rodríguez López

Economista en manejo de recursos naturales, residente en Mérida.

✉ rlabelardo@gmail.com



 yolandafernandez.com.mx

¿Qué es LEGO® Serious Play®?

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

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



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



#DesarrolloHumano

¡Construimos ideas, conectamos gente, compartimos conocimiento!

Habemus Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en México

Por Everardo Flores Gómez,
Presidente de Cicloturixes A.C.

Inmejorable oportunidad para optimizar las condiciones de seguridad vial en Yucatán.

Quienes realizamos activismo a favor de la seguridad vial en México, estamos de plácemes. Luego de seis años de consultas, foros, debates y propuestas de numerosas organizaciones ciudadanas en todo el país –de la mano de familiares de víctimas del tráfico que nos impulsan con su gran fuerza moral y asesorados por legisladores de distintos partidos–, **el pasado 29 de marzo de 2022 se aprobó en la Cámara de Diputados por 457 votos a favor, 1 abstención y 0 votos en contra, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.**

La aprobación en la Cámara de Diputados de esta Ley representa el penúltimo peldaño –aún falta su publicación en el Diario Oficial de la Federación– de un proceso legislativo que inició en diciembre de 2020 cuando, por decreto, el Congreso de la Unión y la mayoría de las Legislaturas de los Estados reformaron la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su fracción XXIX-C del artículo 73; el inciso a) de la fracción V y la fracción VI del artículo 115, el párrafo segundo del Apartado C del artículo 122 y la adición de un último párrafo al artículo 4^o,





–quizá la parte medular del decreto–, quedando como sigue: **“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”**

En el segundo artículo transitorio de dicho decreto, se estableció un plazo máximo de 180 días para que el Congreso de la Unión expidiera la Ley en materia de Movilidad y Seguridad Vial. Pasaron casi 365 días –mismos en que las asociaciones ciudadanas en todo el país estuvimos presionando con rodadas y manifestaciones en las calles para apurar a las senadoras y senadores–, y al fin, el 14 de diciembre de 2021, se aprobó por mayoría la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y se turnó para su revisión a la Cámara de Diputados que, como señalamos líneas atrás, la aprobó el pasado 29 de marzo, con algunas reservas cabe destacar, pero nada

que impida que una vez que el Senado procese dichas reservas y envíe el dictamen al Ejecutivo para su publicación, al fin México contará con un instrumento federal que permita, entre otros temas, que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir deban acreditar un examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias.

Esta ley permitirá homologar límites de velocidad: 30 km/h en calles secundarias y terciarias; 50km/h en avenidas primarias; 80 km/h en avenidas de acceso controlado; 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 110 km/h para automóviles y 95 km/h para autobuses. Asimismo, queda establecido que aquellos conductores que sean sorprendidos manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, se

les retire la licencia de conducir por más de un año. Se crea un Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial. Las entidades federativas y los municipios estarán obligados a realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente para evitar que conductores manejen bajo el efecto del alcohol.

Queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a .25mg/L en aire espirado ó 0.05g/dL en sangre. Las personas que conduzcan motocicletas no deberán hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1mg/L en aire espirado o 0.02g/dL en sangre y, para conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre. El cinturón de seguridad será obligatorio para todos los pasajeros de vehículos motorizados, se establecen las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, se prioriza la movilidad no motorizada, los vehículos no contaminantes y la intermodalidad.

Finalmente, destaco en este espacio a manera de invitación para consultar todo el contenido de la nueva Ley, queda establecido como columna vertebral de este nuevo ordenamiento federal que **el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad deberá favorecer a las personas en la siguiente jerarquía: personas peatonas, especialmente a las que tengan alguna discapacidad, niñas, niños y adultas mayores, ciclistas, usuarias y usuarios del transporte público, transporte de carga y al final vehículos automotores.**

Oportunidad para Yucatán.

Como se puede notar en lo antes expuesto, no pocas disposiciones de esta nueva Ley operan ya en Yucatán, pero no son menos las disposiciones que aún nos falta por adoptar, como es el caso de señalar expresamente en la Ley local la prioridad de los modos de transporte que promueven la equidad, el beneficio social y dañan menos al medio ambiente al momento de diseñar las políticas públicas en materia de movilidad.



Imagen: noticieros.televisa.com

Yucatán pertenece a la mitad de entidades federativas que aún no cuentan con una Ley de Movilidad, y siguen operando con una Ley de Tránsito y Vialidad cuyo paradigma ha quedado rebasado y hoy resulta obsoleto. **No se trata de contar con una Ley que norme el movimiento de los vehículos, sino de las personas.** Esa es la gran tarea que tenemos enfrente y que debemos solventar juntos, gobierno y sociedad civil organizada, para dar un soporte legal a las acciones que, aún sin la Ley, ya se empiezan a ver en Yucatán. Acciones como el inicio de la construcción de una red de ciclovías en la ciudad de Mérida, o la reconversión del sistema de transporte público con la nueva ruta de transporte en el periférico de la capital yucateca.

Se trata de un cambio radical en la manera de construir infraestructura para la movilidad que confiamos se traduzca, como señala el artículo 4^o de la constitución, en que todas las personas disfruten de una movilidad accesible, eficiente, sostenible, de calidad, inclusiva e igualitaria y, lo más importante, una movilidad con la que no pierdan la vida 44 personas todos los días en México, como ocurre hasta el día de hoy.

“Yucatán pertenece a la mitad de entidades federativas que aún no cuentan con una Ley de Movilidad, y siguen operando con una Ley de Tránsito y Vialidad cuyo paradigma ha quedado rebasado y hoy resulta obsoleto”.



Imagen: lajornadamaya.mx

¡Síguenos en nuestras redes sociales! @MetropoliMid

