

# MetrōpoliMid

LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA

**¡SUSCRÍBETE!**

A hand is shown reaching out towards the viewer, palm facing forward. The hand is illuminated with a reddish-pink light, creating a strong contrast against the purple background. The fingers are spread, and the palm is clearly visible. The background is a soft, gradient purple.

**¿Ya sabes por  
quién votar este  
2 de junio?**

Año 06, N.º 59  
Mayo 2024.

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

• **CONSEJO DIRECTIVO** •

Leticia Torres Mesías Estrada  
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*

Karen Daniela May Puerto  
*Gestión editorial y contenidos*

MetrópolisMid., Año 6. N.º 59, mayo 2024, 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](http://www.metropolimid.com.mx), [direccion@metropolimid.com.mx](mailto: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 MetrópolisMid. 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](http://www.metropolimid.com.mx)



## Maestría en Diseño Estratégico

M.E. Regina Carrillo Espinosa  
Coordinadora de Posgrados | Escuela de Diseño  
[posgrados.diseño@modelo.edu.mx](mailto:posgrados.diseño@modelo.edu.mx)  
(999) 930-19-00 Ext: 2404



## Licenciatura en Diseño e Innovación

LAM. Heber Luna  
Coordinador de Licenciatura | Escuela de Diseño  
[hluna@modelo.edu.mx](mailto:hluna@modelo.edu.mx)  
(999) 930-19-00 Ext: 2404



**ASESORÍA JURÍDICA  
GRATUITA  
RELACIONADA AL  
SECTOR INMOBILIARIO**



**OFRECEMOS MÁS DE  
10 CERTIFICACIONES  
AVALADAS POR LA SEP Y  
ESTÁNDARES DE COMPETENCIA**

**SI ERES ASESOR  
INMOBILIARIO...**

**AFÍLIATE AL SESISY**



<https://sesisy.com.mx>

[/sesismexico](https://www.facebook.com/sesismexico)

999 458 0329

# ÍNDICE



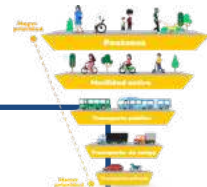
**02** ¿Ya sabes por quién votar este 2 de junio?

**03** Candidatos a Gobierno del Estado

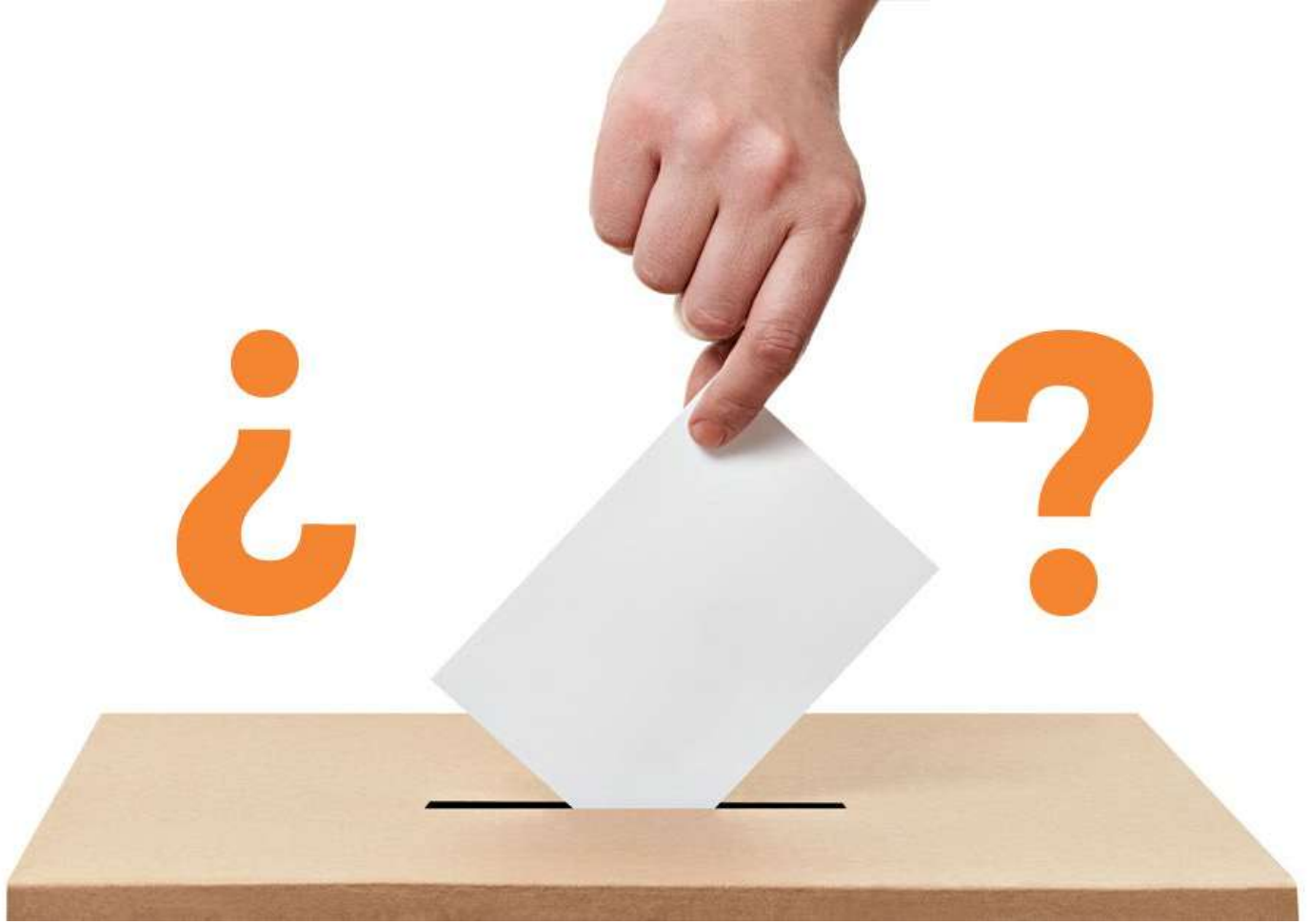
**15** Candidatos al Ayuntamiento de Mérida

**26** Los grandes retos que el Colegio de Ingenieros Civiles pide tomar en cuenta a los candidatos: la movilidad, el agua y la ejecución eficiente de los proyectos públicos

**31** Revertir el impacto del cambio climático: casos de éxito de reforestación urbana en Mérida



**34** **CIUDAD MODELO:**  
La NOM 004 SEDATU 2023: una Norma para armonizar las calles de las ciudades mexicanas



## ¿Ya sabes por quién votar este 2 de junio?

Las elecciones están a la vuelta de la esquina y cada candidato ha mostrado una visión única para Mérida y para Yucatán. La forma en la que implementen sus ideas y propuestas determinará en gran medida la prioridad de las políticas públicas, del presupuesto y de las acciones que se realizarán en los próximos 3 y 6 años en nuestras ciudades.

Un voto informado es trascendental para elegir con éxito a quienes serán nuestros futuros gobernantes, es por este motivo que los Consejeros de *MetrópoliMid* integraron más de 20 preguntas específicas en materia urbana, de movilidad y desarrollo sostenible, dirigidas a los candidatos para el gobierno del Estado y para la alcaldía de Mérida.

¿Se tomarán acciones para ordenar el crecimiento de la ciudad?, ¿se continuará con el sistema Va y ven?, ¿cómo haremos frente a fenómenos como la gentrificación, la descarbonización, el encarecimiento de la vivienda social o el *nearshoring*?

Las respuestas a estas preguntas nos permitirán conocer un poco más los planes que los diversos candidatos tienen para Mérida y para Yucatán, lo que nos ayudará a decidir por quién votar en estas elecciones.

### ¡Vamos todos a votar este 2 de junio!

Para las respuestas, a cada candidato se le dio la oportunidad de contestar de primero siguiendo un orden alfabético; así, el primero en la lista contestó de primero la pregunta 1, el segundo en la lista contestó prioritariamente la pregunta 2 y así, sucesivamente.

Las respuestas son transcripciones textuales de cada candidato, y *MetrópoliMid* no es responsable por el contenido de ninguna de ellas. En algunos casos, los candidatos no emitieron respuesta a alguna pregunta y por ello no fue representada.

CANDIDATURA A:

# Gobierno Estatal

MetrópoliMid

Le preguntamos a los candidatos:

**¿Cuáles considera que son los 3 retos más fuertes que enfrenta Yucatán en materia urbana y qué estrategias propone para hacerles frente?**



**Renán Barrera**  
PAN-PRI-NAY



**Joaquín Díaz**  
PVEM-PT-MORENA



**Vida Gómez**  
Movimiento Ciudadano

¡Da click para conocer el perfil y trayectoria de los candidatos!

M

**Renán Alberto Barrera Concha**  
Candidato por PAN-PRI-NAY

1. La disparidad en la distribución de la infraestructura urbana y la falta de una planificación adecuada. La estrategia es fortalecer la gestión municipal y coordinar la planificación por áreas geográficas.
2. Es necesario planificar integralmente la zona conurbada a Mérida para garantizar la sostenibilidad y eficiencia en el uso de recursos públicos. Corregir deficiencias en el mercado inmobiliario es crucial debido a la especulación, que ha elevado los precios de viviendas y provocado valorizaciones desproporcionadas. Regular el mercado es la estrategia para contrarrestar los efectos negativos de la especulación, especialmente en la inversión en terrenos a corto plazo.
3. El crecimiento descontrolado en las zonas costeras debido a la especulación del suelo y la inversión turística. Se propone una planificación más efectiva y una gestión urbanística mejorada en colaboración con las autoridades federales y municipales.



M

**Joaquín Jesús Díaz Mena**  
Candidato por PVEM-PT-MORENA

1. Planeación del desarrollo sostenible.
2. Densificación y el crecimiento horizontal sin control.
3. Deficiencia de infraestructura y servicios.

Por ejemplo, uno de los puntos sería la elaboración e implementación urgente de un Programa Integral de Desarrollo Urbano Sostenible para la Zona Metropolitana de Mérida. Este programa debe ser desarrollado con la participación activa de todos los actores sociales involucrados en la zona, para abordar de manera efectiva estos problemas y garantizar un desarrollo equitativo y sostenible.

Es importante destacar que, a pesar de que el gobierno estatal recibió financiamiento desde 2019 para elaborar este programa, aún no se ha concluido. Es hora de actuar y enfrentar estos desafíos de manera decidida.



M

**Vida Aravari Gómez Herrera**  
Candidato por Movimiento Ciudadano

1. La falta de planeación. Debido a la omisión de las autoridades para respetar los ordenamientos territoriales, así como las leyes que ya existen, Yucatán se está vendiendo a pedazos y ninguna autoridad ha presentado un plan adecuado para frenar esta situación.
2. La visión sesgada de la movilidad de la administración actual, que limita su visión de movilidad a un tema de transporte público de la ciudad de Mérida y deja fuera, tanto el enfoque de seguridad vial, como todas las necesidades en materia de movilidad que tiene el estado.
3. El crecimiento desproporcionado y sin planeación de las manchas urbanas, que ha generado problemas tanto ambientales como la contaminación del agua, las islas de calor y la deforestación; como problemas sociales que se perciben en la falta de capacidad de las autoridades para brindar servicios públicos de calidad, la gentrificación, el elevado costo de vida en ciudades como Mérida, el tráfico, el despojo de tierras y la especulación inmobiliaria.



## 2 El nuevo marco legislativo otorga facultades al ejecutivo estatal para hacer de la **planeación urbana** una política pública sistemática y generalizada ¿cómo se proponen implementar estas facultades?, ¿cuál es su visión para la planeación urbana de Yucatán y de la Zona Metropolitana?

### Joaquín Jesús Díaz Mena:

El marco legislativo actual en realidad no es “nuevo”, es una “actualización” de diversas normas que ya existían en Yucatán. Lo que sí es una realidad es que se le otorgan nuevas facultades al ejecutivo para enfrentar los problemas de planeación urbana. Para implementar esas facultades es importante:

1. Que la ciudadanía conozca los instrumentos normativos actualizados, ya que para su aplicación es relevante saber de qué se trata y cuáles son sus propósitos. Como unos ejemplos, Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del estado de Yucatán, Programa de Ordenamiento Ecológico del Estado de Yucatán.

2. Que cada municipio cuente con su Programa Municipal de Desarrollo Urbano. Actualmente, solo el 13% de los municipios en Yucatán tienen este instrumento, lo que representa una gran necesidad de planificación y promoción del desarrollo urbano en nuestras comunidades.

Estos programas son claves para abordar problemas urgentes como la escasez de suelo urbano y vivienda, la deficiente calidad de la infraestructura urbana y los desafíos de movilidad y transporte. Además, permiten diagnosticar y plantear estrategias para enfrentar otros problemas relacionados, como la generación de empleo, el aumento de salarios y la protección del entorno ambiental y cultural de nuestras poblaciones. Es hora de priorizar la implementación de estos programas en todos los municipios para construir un Yucatán más próspero, equitativo y sostenible.

La Zona Metropolitana de Mérida alberga más del 50% de la población de Yucatán y es el centro de servicios urbanos y actividades productivas en la región. Sin embargo, enfrenta desafíos significativos como la falta de vivienda para los sectores más vulnerables, miles de unidades desocupadas, problemas de transporte urbano y especulación de suelo.

### Vida Aravari Gómez Herrera:

El nuevo marco normativo se autorizó meses antes del cambio de administración. En diciembre de 2022 se aprobó la reforma inmobiliaria que contiene reformas constitucionales de fondo y la derogación del ordenamiento territorial, entre muchos otros cambios sustanciales, que a la administración actual no le dará tiempo de implementar y que debieron de realizarse desde el principio de la administración.

El Nuevo Gobierno revisará estas reformas tanto en materia inmobiliaria, como en materia de movilidad para ajustar las omisiones legislativas que dejaron sin derecho a transporte gratuito a las niñas y niños del interior del estado, y sin leyes de protección a víctimas de accidentes de tránsito, por citar algunos ejemplos.

El nuevo marco normativo autorizado de manera *express*, además, crea nuevos trámites que no resuelven ninguna problemática, ni erradican de fondo los posibles actos de corrupción detrás de la venta de tierras, solo encarecen esta corrupción e incrementan la burocracia.

En Movimiento Ciudadano conocemos perfectamente estas problemáticas porque las escuchamos de voz de las y los expertos y de la misma ciudadanía, en los foros de parlamento abierto de movilidad. También porque como diputada, Vida Gómez defendió el derecho a la ciudad y a la movilidad, en el análisis del nuevo marco normativo presentado por el ejecutivo y aprobado por la fracción mayoritaria (afín al gobierno en turno). El Nuevo Gobierno corregirá las faltas legislativas, y ejecutará, con transparencia y cercanía, lo que sí deba mantenerse.

### Renán Alberto Barrera Concha:

La implementación de las facultades se llevará a cabo de manera progresiva, a través de iniciativas como el establecimiento del Consejo Estatal de Ordenamiento Ecológico, la capacitación y financiamiento de los municipios para desarrollar normativas pertinentes, el fortalecimiento del desarrollo urbano, la creación de la Procuraduría de Justicia Ambiental y Urbana, y la promoción del Instituto Metropolitano de Planeación.

La planificación urbana debe priorizar la calidad de vida, la actividad económica, el empleo, la sostenibilidad y la movilidad para crear ciudades con oportunidades, integración y respeto al medio ambiente. El modelo de Urbe compacta, conectada y sostenible busca regresar a una ciudad policéntrica de barrios, con un diseño urbano que permita satisfacer las necesidades diarias dentro de un radio de 15 minutos a pie o en bicicleta, priorizando proyectos que promuevan una movilidad eficiente y accesible.

### 3 ¿Cuáles estrategias se contemplan para afrontar el desafío del **déficit de vivienda social, accesible y bien ubicada, en contextos donde los elevados precios del suelo, en combinación con salarios bajos, obstaculizan el acceso a la vivienda?**

#### Vida Aravari Gómez Herrera:

En el Nuevo gobierno estamos convencidas, que la solución para el problema de falta de acceso a la vivienda no es construir más vivienda barata; sino dar las condiciones para que la población pueda acceder a la vivienda que requieren de acuerdo con sus necesidades.

Yucatán es uno de los estados de la República con sueldos más bajos. De acuerdo con la Secretaría de Economía, al cuarto trimestre de 2023, el sueldo promedio en el estado era de \$7,200 pesos mensuales. Además, la informalidad ha estado creciendo en los últimos 6 años.

Las personas en Yucatán prefieren la informalidad que sujetarse a dos o tres empleos formales mal pagados, a pesar de que la informalidad les limita su acceso a financiamiento para vivienda, entre otras cosas. Y este es el problema principal de vivienda en el estado.

La vivienda más barata, de acuerdo con datos de la CANADEVI, supera los \$600 mil pesos y la oferta en 2023 fue de 3 mil 500 viviendas de interés social, de las cuales únicamente lograron venderse entre 2 mil y 2 mil 500, principalmente por la falta de capacidad económica y de acceso a financiamientos de la ciudadanía.

Por eso, para el nuevo gobierno ciudadano, la solución a la problemática de vivienda va encaminada a subir los sueldos en Yucatán, crear un programa de financiamiento de vivienda dirigido especialmente a jóvenes, y por supuesto, continuar con los programas de subsidio a la vivienda y, por otro lado, a detener las consecuencias negativas del *boom* inmobiliario, con políticas de planeación y justicia social.

#### Renán Alberto Barrera Concha:

La planificación del uso del suelo y la normativa de construcción son aspectos críticos que requieren financiamiento y alianzas público-privadas. Aprovechar terrenos subutilizados para proyectos de vivienda social es factible, pero es fundamental promover el desarrollo comunitario a través de la mejora de la infraestructura, la conectividad y la revitalización de espacios públicos. La colaboración entre sectores se vuelve vital para lograr resultados exitosos.

La estrategia de vivienda en Yucatán se encuentra delineada en el Programa Estatal de Vivienda y los Programas Municipales. Estos programas contemplan iniciativas destinadas a mejorar las condiciones habitacionales, garantizar la seguridad jurídica en asentamientos irregulares, y respaldar la autoconstrucción. Se proponen políticas que fomentan la densificación urbana, la revitalización de zonas degradadas, incentivos fiscales y financiamiento para estimular la inversión en vivienda social y facilitar el acceso a viviendas asequibles para segmentos de bajos ingresos.

#### Joaquín Jesús Díaz Mena:

La Ley Estatal de Vivienda establece políticas clave, incluidas en su artículo 5, que abordan la construcción y financiamiento de viviendas sociales, la creación de infraestructura de servicios y la inclusión de viviendas accesibles. Mi propuesta se centra en potenciar estas políticas existentes. Propongo la adquisición de suelo por parte del Gobierno destinada única y exclusivamente para vivienda económica. También gestionaremos la creación de la ventanilla única con dependencias federales, estatales y municipales con injerencia en el desarrollo de vivienda para simplificar tiempos y costos a proyectos de vivienda económica.

A través de la futura presidenta, Dra. Claudia Sheinbaum, celebrar acuerdos y convenios comerciales con fabricantes de materiales, específicamente cemento, acero, aluminio, vidrio, entre otros, para establecer precios preferenciales a los desarrollos de vivienda económica.

**4 En los últimos meses, se han dado a conocer diversas noticias sobre la **segregación, expulsión y despojo de tierras** a diferentes comunidades mayas y rurales ¿cómo el gobierno estatal contribuirá a fortalecer la autodeterminación, protección del hábitat, evitar la segregación y desplazamiento de las comunidades?**

**Renán Alberto Barrera Concha:**

El gobierno tiene la responsabilidad de garantizar el respeto de los derechos territoriales de las comunidades indígenas y rurales, así como de aplicar rigurosamente la legislación vigente y reforzar el proceso de consulta previa en proyectos de desarrollo. Es fundamental promover la participación de estas comunidades en las decisiones que impacten sus territorios, mediante la realización de consultas públicas y la fomentación de la participación comunitaria.

A través de la Procuraduría de Justicia Ambiental y Urbana se podrá supervisar el acatamiento de las leyes estatales, federales y municipales, investigar posibles infracciones, aplicar sanciones, emitir observaciones oficiales, y presentar denuncias administrativas o penales. Asimismo, velar por los derechos de los ciudadanos que presentan quejas.

**Vida Aravari Gómez Herrera:**

En el estado más seguro del país, reina la impunidad y el desorden. La cifra negra es del 93.4 % y superior a la media nacional. La cifra negra nos habla de todos aquellos delitos que se comenten en el Estado, pero no se denuncian y no se sancionan.

El despojo de tierras, el saqueo de los recursos naturales como el suelo y el agua, y las autorizaciones *express* de megaproyectos que afectan a las poblaciones del estado, son delitos que forman parte de esta cifra negra de impunidad. Para acabar con la impunidad, las autoridades del nuevo gobierno Sí cumplirán las leyes y las harán cumplir.

En Yucatán hay más de 300 leyes, la mayoría son letra muerta. 10 leyes se relacionan con la planeación, la vivienda y el derecho a la ciudad y a los recursos naturales y ninguna se respeta en su totalidad.

Los cambios de uso de suelo, se han autorizado sin consultas sociales, la venta de tierras y saqueo de comunidades son la constante alrededor de los megaproyectos. Los permisos ambientales para las nuevas industrias se dan sin análisis profundo de las consecuencias a largo plazo, como es el caso de la instalación de la nueva planta cervecera de Heineken, en Kanasín, municipio ubicado en el anillo de cenotes.

Las comunidades mayas no han sido prioridad de las últimas administraciones.

Movimiento Ciudadano presentó desde 2022, una iniciativa para crear la Ley del agua, misma que se encuentra congelada por la legislatura actual. En esa ley, se establecen las medidas que el gobierno del estado debe respetar para cuidar de nuestro acuífero, así como las sanciones para quienes lo contaminen.

Cada una de las iniciativas presentadas por Movimiento Ciudadano se construyeron con mecanismos de parlamento abierto, es decir, consultándole a expertos, activistas y a la población en general.

El nuevo gobierno hará cumplir las leyes y garantizará que el desarrollo económico nunca más pase por encima de los derechos humanos y de los recursos naturales de la población yucateca.



**5 La concertación de acciones entre los tres niveles de gobierno es de vital importancia para el éxito de las políticas públicas, ¿cómo considera propiciar esta colaboración?, ¿promoverá una política pública y un marco institucional que aborde de manera específica el nivel metropolitano?**

**Vida Aravari Gómez Herrera:**

En la LXIII legislatura del estado de Yucatán, Movimiento Ciudadano únicamente tenía a una representante: Vida Gómez. Siendo una, hasta octubre de 2023 (cuando pidió licencia), logró ser la diputada con más iniciativas aprobadas, la mayoría por unanimidad. Eso habla de la capacidad de gestión y concertación.

En contraste, la administración estatal actual inició negociaciones con la federación desde 2018, para concretar el proyecto de modernización del puerto de altura de Progreso, en 5 años no se tuvo ningún avance y en febrero de 2024 fue cancelado, en marzo se retomó con sendas modificaciones, que redujeron significativamente el proyecto. Proyecto que, por cierto, el gobierno estatal no logró que sea financiado por la federación, a pesar de ser Progreso un Puerto Federal; esto obligó al estado a contratar la deuda más grande en la historia de Yucatán y el proyecto sigue sin concretarse, todo ello, por las deficiencias en la gestión con la federación. Yucatán necesita una gobernante con capacidad probada de gestión concertación.

Además, Vida Gómez, como diputada, realizó 13 foros de parlamento abierto, 4 de ellos en materia de movilidad, de los cuales salió la iniciativa de ley de movilidad del estado de Yucatán. La agenda de Movimiento Ciudadano es una agenda ambientalista, ciudadana y de protección y respeto a los derechos humanos. Esa es la certeza que tendrá Yucatán con el nuevo gobierno.

**Renán Alberto Barrera Concha:**

Es esencial establecer mecanismos de coordinación y cooperación entre los diversos órdenes de gobierno, como mesas de diálogo, comités interinstitucionales, permitiendo la discusión y consenso en torno a políticas y proyectos de interés regional y metropolitano, con la participación activa de autoridades y la sociedad civil. Asignar recursos para la ejecución de proyectos metropolitanos es fundamental, asegurando una distribución equitativa entre municipios y jurisdicciones.

Fortaleceremos las capacidades institucionales de los gobiernos locales y metropolitanos en la gestión urbana y la colaboración en red; lo haremos capacitando personal técnico, desarrollando sistemas de información, fomentando la colaboración interinstitucional y transferencia de buenas prácticas.

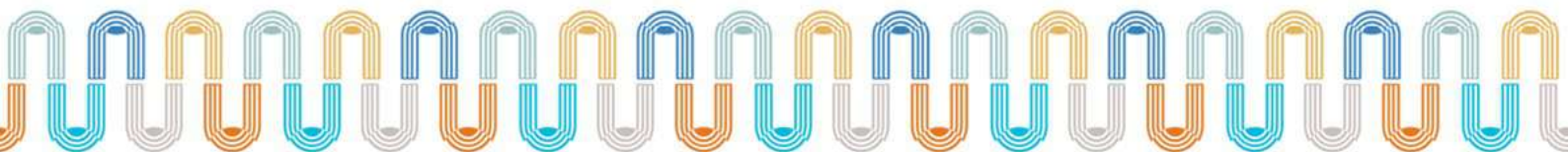
La formulación de políticas públicas se articulará a través de un Consejo Estatal de Ordenamiento Ecológico, Territorial y Desarrollo Urbano para coordinar la planificación urbana y ambiental entre estado, municipios y la federación, así como con el Instituto Metropolitano de Planeación.

**UR  
BAN  
TURA**

 [urbantura.mx](https://www.instagram.com/urbantura.mx)  (999)4 766 259

**ELABORAMOS TRAMITOLOGÍA PARA TUS PROYECTOS**

Actuamos como mediadores en los procesos, estableciendo puentes entre nuestros clientes y los requisitos de sus proyectos.



Proyectos de Casa Habitación · Desarrollos Inmobiliarios · Proyectos Comerciales

**6 En medio de las dificultades severas que presenta la escasez de agua en el mundo, muchas metrópolis como Mérida ven en el “*nearshoring*” la gran oportunidad para atraer la inversión extranjera y suavizan las regulaciones ambientales ¿Cuál es su postura al respecto?, ¿continuará el ejecutivo ofertando la disponibilidad local de agua como “gancho” para empresas extranjeras con alto consumo, como es el caso de las cerveceras?**

**Vida Aravari Gómez Herrera:**

Los 5 países de Latinoamérica más beneficiados por el *nearshoring* son Brasil y Costa Rica por el agua, Chile y Argentina por el litio, y México por su cercanía con Estados Unidos. Además, dentro de México, Yucatán está en los ojos del mundo, por el agua y la seguridad. El capital del mundo tiene los ojos puestos en Yucatán, no es necesario seguir gastando los más de 100 millones de pesos al año en viáticos al extranjero, ni malbaratar las tierras o el agua, ni seguir ofreciendo a Yucatán como mano de obra barata, como se ha hecho.

El nuevo gobierno ciudadano tendrá un Plan Estratégico de Atracción de Inversiones, a través del cual, primero, las negociaciones con las empresas interesadas serán transparentes. Segundo, será el estado quien decida qué empresas se instalarán en el territorio, las cuales deben garantizar el establecimiento de cadenas de suministros con las empresas locales, para garantizar que la derrama económica llegue verdaderamente al estado a través del empresariado local, y que este a su vez, lo repique en mejores sueldos y mejores condiciones laborales para la población.

Crearemos la Ley del Agua del Estado, no con la intención de ahuyentar inversiones, pero sí para proteger nuestro recurso natural más valioso, de posibles saqueos y de empresas que se instalan sin brindar ningún beneficio a la población circundante. Yucatán será la potencia económica del sureste del país, pero lo será de manera ordenada, con negociaciones transparentes y garantizando, ante todo, una mejor vida para la población de Yucatán.

**Renán Alberto Barrera Concha:**

Ante la escasez de agua y la presión para atraer inversión extranjera mediante la flexibilización de regulaciones ambientales, es fundamental adoptar un enfoque de desarrollo sostenible que equilibre la necesidad de fomentar la actividad económica con la protección del medio ambiente y la gestión responsable de los recursos naturales.

Reconocemos que el acceso al agua es un derecho humano fundamental y un recurso vital para la vida y el desarrollo sostenible. Cualquier política o estrategia que utilice el agua como un “gancho” será evaluada cuidadosamente en términos de su impacto en la disponibilidad y calidad del agua para las comunidades locales y las generaciones futuras, garantizando que las empresas extranjeras que se establezcan en la región cumplan con estándares ambientales rigurosos.

**7 ¿Qué tan importante considera usted la incorporación, como política pública, de un programa de transición energética y descarbonización de la economía para el estado de Yucatán? En caso de considerarlo, ¿cuáles serían sus elementos principales o ejes estratégicos sobre los que estaría fundamentado?**

**Renán Alberto Barrera Concha:**

La tendencia mundial apunta hacia nuevas formas de generación y utilización energética, tanto por el enfoque del cambio climático como por la utilización responsable de los recursos no renovables.

Yucatán no puede estar fuera de esta lógica, de hecho, hay que modelar los escenarios futuros e invertir estratégicamente en la transición energética y la descarbonización de la economía.

La estrategia es la incorporación de un programa de transición energética y descarbonización de la economía para el estado de Yucatán. La transición hacia fuentes de energía más limpias y sostenibles es fundamental para mitigar los impactos del cambio climático. Los ejes estratégicos propuestos son: la diversificación de la matriz energética, la eficiencia energética, la descarbonización de sectores clave como industria, transporte y construcción, la inversión en infraestructura sostenible y por último la participación y colaboración multifactorial.

**Joaquín Jesús Díaz Mena:**

La energía es el motor que impulsa nuestras economías, hogares y comunidades. En Yucatán, estamos en un momento crucial para rediseñar nuestra matriz energética, hacerla más eficiente, sostenible y, sobre todo, justa para todos.

Impulsaré un Yucatán con potencial estratégico para energía solar y eólica. Actualmente, existen en funcionamiento 3 parques eólicos y dos fotovoltaicos con capacidad para alrededor de 300 MW. El estado tiene el potencial de, al menos, duplicar la capacidad de generación de energía renovable, para lo cual se hará un impulso decidido para las gestiones de las inversiones necesarias. Además, implementaremos el programa para la promoción de paneles solares en techos de viviendas y comercio, como un área de oportunidad para disminuir costos en los negocios.

**Vida Aravari Gómez Herrera:**

Una de las principales propuestas de Vida Gómez es la creación de la Comisión de Energía del Estado de Yucatán.

Desde la Comisión, se protegerá a usuarios de CFE, se acabará con los apagones gestionando la inversión en líneas de transmisión y distribución, así como resolviendo de una vez por todas el desabasto de gas natural del estado. Y desde la comisión, resolveremos también la dependencia energética que tiene Yucatán del resto del país. Apoyando los megaproyectos de energías renovables y dando incentivos fiscales y subsidios, desde el gobierno estatal, para la inversión en generación distribuida.

Creemos en que las energías renovables son la meta; pero estamos conscientes de que para llegar ahí necesitamos encaminar al estado a una transición energética. Hoy, la generación eléctrica de la península está a base de diésel y combustóleo, debido al desabasto de gas natural; incluso, las dos nuevas plantas de generación que construye la CFE, comenzarán a funcionar con diésel, si no se garantiza el abastecimiento de la molécula de gas natural.

Movimiento Ciudadano propone un nuevo punto de inyección de gas natural a través del Puerto de Altura de Progreso, para resolver el desabasto y para dar seguridad energética al estado. Este es el primer paso para bajar el costo de la electricidad en Yucatán, resolver los apagones y encaminar al estado hacia la descarbonización, al dejar de quemar diésel y combustóleo en la generación eléctrica.

**8 Los costos de transporte entre Asia y Estados Unidos incrementaron 5.5 veces entre 2019 y 2022, lo que ocasionó que el 8% de las empresas extranjeras que reubicaron sus centros de producción en México lo hayan hecho en Yucatán, generando nuevos empleos. ¿Cuál será su estrategia para apoyar a las MiPyMes yucatecas que, actualmente, son más del 97% de las empresas del estado?**

**Joaquín Jesús Díaz Mena:**

Nos comprometemos a respaldar a las PyMES locales mediante la incentivación y el apoyo a proyectos que tengan un impacto directo en la comunidad yucateca. Nuestro enfoque estará especialmente dirigido a aquellos que promuevan el bienestar social y económico de los sectores más vulnerables.

Además, fomentaremos políticas de compras públicas que prioricen los productos Hechos en Yucatán, asegurando un mercado estable para nuestros productores. Implementaremos campañas de marketing que resalten la esencia y calidad de Lo Hecho en Yucatán, aumentando su reconocimiento y preferencia tanto en mercados locales como nacionales.

**Vida Aravari Gómez Herrera:**

De los nuevos empleos generados, los cargos superiores muchas veces son empleos remotos, lo que significa que no son empleos para yucatecos, o para personas que habitan en el estado. Además, los nuevos empleos siguen estando remunerados con sueldos más bajos que en el resto del país. Lo anterior ha hecho que la informalidad en Yucatán siga en aumento. En materia de informalidad estamos más cerca de Oaxaca y Guerrero, que de Nuevo León o Coahuila.

La derrama económica de las nuevas inversiones no le está llegando a las familias yucatecas. Un claro ejemplo son los albañiles, que de los más de 38 mil que hay en el estado, el 60% siguen trabajando en la informalidad, en el segundo empleo más peligroso de México, y sus ingresos y calidad de vida siguen estando muy similares que hace 10 años. A pesar del boom inmobiliario y de las millonarias inversiones en este sector. Esto se debe a que la derrama económica se sigue quedando en manos de unos cuantos.

Las propuestas son: Garantizar la contratación de proveeduría local en las nuevas empresas internacionales instaladas en el estado. Negociaciones transparentes en la atracción de inversiones. Programa de Sustitución de Importaciones. Priorizar la contratación de proveeduría local en la adjudicación de contratos del gobierno del estado. Convenios con otros estados para priorizar la contratación de productos y servicios yucatecos en toda la República. Y específicamente para las mujeres, implementaremos dos programas: Compras públicas con perspectiva de género, y Programa "Empresa con Sello Mujer". Que garantizará que no se utilice a mujeres como prestadores para poder acceder a licitaciones públicas.

**Renán Alberto Barrera Concha:**

Para apoyar a las MiPyMes yucatecas, implementaremos una estrategia integral enfocada en el crecimiento y la integración en mercados nacionales e internacionales:

Crearemos fondos de capital semilla y líneas de crédito preferenciales, además de programas de garantías crediticias.

Para fortalecer la cadena de valor local fomentaremos la integración de las MiPyMes en cadenas de suministro regionales y globales, promoviendo colaboraciones y comercio entre empresas locales y nacionales.

Ofreceremos programas de desarrollo de habilidades en gestión empresarial, marketing digital y comercio electrónico para aumentar la competitividad y productividad.

Apoyaremos la inserción de las MiPyMes en mercados internacionales, facilitando su participación en ferias comerciales y brindando asesoría en exportaciones.

Esta estrategia ayudará a las MiPyMes yucatecas a adaptarse y prosperar en un entorno económico global cambiante.

## 9 Existen diversos **espacios públicos** administrados por el gobierno del estado, ¿qué planes tiene para ellos?, ¿tiene alguna estrategia o visión integral para la operación y gestión de los espacios públicos?

### Vida Aravari Gómez Herrera:

En materia de parques y espacios públicos, los gobiernos estatales y municipales nos han quedado a deber a la ciudadanía. El abandono en el que se encuentran parques y canchas deportivas en diversas zonas de la ciudad y en el interior del estado, hablan por sí mismas y contradicen los discursos oficiales. Movimiento Ciudadano tiene como propuesta, el rescate de estos espacios, como complemento a las políticas de seguridad pública de prevención y el fomento del deporte y el sano esparcimiento familiar.

Levantaremos un registro de espacios públicos, con responsables, bitácoras de mantenimientos y monitoreo del uso del presupuesto asignado. El derecho a la ciudad propuesto desde el poder legislativo y reconocido en la constitución desde 2022, será una realidad desde el poder ejecutivo encabezado por Movimiento Ciudadano.

### Renán Alberto Barrera Concha:

Los espacios públicos urbanos bajo la responsabilidad del gobierno estatal pueden adoptar enfoques innovadores en su gestión, ya sea a través de la transferencia a autoridades municipales o mediante la creación de entidades de colaboración público-privada. Es fundamental identificar entidades idóneas para el cuidado de estos espacios. Se requieren espacios integrales, adaptables, atractivos y acogedores.

Algunas estrategias clave: Planificación y diseño participativo de espacios públicos con la comunidad y actores relevantes. Mantenimiento y conservación periódica para garantizar su funcionamiento, seguridad y limpieza. Fomento de usos variados como actividades culturales, recreativas, deportivas, educativas y comunitarias. Prioridad en accesibilidad y seguridad para personas de todas las edades y habilidades. Gestión integral y coordinada con entidades gubernamentales, sociedad civil y sector privado en la planificación, gestión y administración y financiamiento de espacios públicos.



## 10 ¿Cuáles considera que son los retos o asuntos pendientes por atender en materia de Transporte Público y Movilidad Urbana en Yucatán?

### Renán Alberto Barrera Concha:

En materia de transporte público es necesario ampliar la tarifa social para que continúen los apoyos a los adultos mayores, estudiantes y personas con discapacidad, fortaleciendo el transporte hacia las comisarías y aumentar los Centros de Transferencia Modal.

Necesario un reordenamiento del servicio foráneo fortaleciendo la infraestructura de transporte en el interior del Estado con viajes entre los municipios, sus comisarías y con la zona metropolitana.

Importante continuar con la innovación en cuanto a los mecanismos para que la gente pueda pagar de manera sencilla y al alcance de todos. Le apostaremos a contar con un porcentaje importante de autobuses eléctricos para iniciar esta transición al transporte limpio y sustentable.

Hablando de movilidad, la manera de reducir los problemas que tenemos de tránsito vehicular no es únicamente ampliando las calles para los vehículos, es mejorando el transporte público pero también fortalecer la movilidad activa (peatones y ciclistas).

### Joaquín Jesús Díaz Mena:

Los retos y desafíos del Transporte Público y Movilidad Urbana en Yucatán están en términos de:

1. Considerar que el transporte y la movilidad urbana en las poblaciones de Yucatán deben de estar orientada a la accesibilidad de las personas hacia sus entornos vitales, como lo son sus viviendas y los lugares en donde acuden por los servicios urbanos. Esto supone superar la visión tradicional de que los problemas de transporte público están definidos en términos de rutas o modelos de autobuses. Por lo tanto, se requiere enfrentar de manera integral los problemas de movilidad en las poblaciones yucatecas.

a. Esto significa, efectivamente, contar con un Diagnóstico Integral de los problemas de movilidad en Yucatán, y a partir de ello enfrentar dichos problemas. Sin embargo, existen problemas que deberán ser resueltos de manera urgente con la participación amplia de la población, por ejemplo: La carencia de sistemas de transporte urbano en ciudades importantes de Yucatán, como Umán, Kanasín, Tekax, Oxkutzcab, Ticul, por citar algunas. La carencia de un sistema de transporte intramunicipal, que permita que las personas que habitan en las comisarías de los municipios puedan acceder a los servicios básicos de salud, educación y abasto para su alimentación. Mejoramiento y ampliación del sistema carretero en los municipios yucatecos, que contribuya a una comunicación eficiente y dinámica entre las poblaciones yucateca, particularmente las marginadas.

### Vida Aravari Gómez Herrera:

- Transporte público y conectividad en el interior del estado, en los 105 municipios.
- Transporte gratuito a estudiantes de primaria que vivan a más de 60 minutos (caminando) de su escuela y a estudiantes de secundaria que vivan a más de 30 minutos (caminando).
- Cultura vial y seguridad vial desde las escuelas.

## 11 El Sistema de movilidad “Va y Ven” se ha implementado en la Zona Metropolitana de Mérida durante los últimos años, ¿continuará usted con este sistema?, ¿qué planes tiene para la movilidad en Yucatán?

### Joaquín Jesús Díaz Mena:

Aquí es importante señalar que la atención actual a los problemas de movilidad se ha centrado en la implementación del Sistema de Transporte Público Va y Ven. Este sistema, aunque es importante y representa un avance, no es una propuesta integral. Además, tiene muchas deficiencias, como el costo del pasaje, o el tamaño de las unidades que no están aptas para las calles de nuestra ciudad.

Es importante enfrentar los problemas que existen en términos de otros tipos de movilidad. Por ejemplo, la movilidad peatonal en los poblados yucatecos. ¿Cómo se enfrentan las necesidades que tienen las personas cuya principal forma de moverse en las poblaciones es caminando o en bicicleta? Aquí habría que proponer la construcción e implementación de “calles completas”, que no solo consideren la movilidad motorizada, sino a otra parte de la población que camina o se transporte en bicicleta en Yucatán.

No hay que olvidar que Yucatán es, según el IMDUT, uno de los 5 estados que presenta mayor porcentaje de personas que utilizan la bicicleta para transportarse, ya que 40% de las viviendas yucatecas cuenta con al menos una bicicleta.

### Vida Aravari Gómez Herrera:

Mantendremos lo que se ha hecho y está funcionando, pero revisaremos la asignación de concesiones y el cálculo de las tarifas. Porque para el Nuevo Gobierno, el transporte público es un derecho de la ciudadanía y no un negocio. Las tarifas actuales de \$12 pesos, no son proporcionales al sueldo promedio que se recibe en Yucatán y hasta no subir esos sueldos, las tarifas no podrán incrementar.

### Renán Alberto Barrera Concha:

El modelo Va y Ven significa modernizar el transporte: es un sistema inclusivo y accesible, con tarifa social, internet y disponibilidad 24 horas; operadores capacitados, pago electrónico, acceso preferente a transbordos, unidades híbridas que cuidan el ambiente, nuevo modelo de pago por kilómetro que garantiza la frecuencia, mantenimiento y renovación de las unidades.

Por todo esto le daremos continuidad con la idea de expandirlo pero de una manera inteligente, considerando los principios de amabilidad con el usuario y el medio ambiente, accesibilidad, innovación, capacitación y modernidad pero adaptados al contexto de la zona metropolitana, de los municipios y de sus comisarías. Llevaremos el Va y Ven al interior del estado, pero integrando a todo el ecosistema, conviviendo con las distintas formas de movilidad que tenemos en los municipios del interior e identificando unidades que respondan a las necesidades de la población.

**12 ¿Cuál es la estrategia contemplada para enfrentar los desafíos predominantes en materia de movilidad dentro del estado, tales como la congestión vial, la insuficiencia de infraestructura para ciclistas y peatones, y la marcada dependencia de los municipios en relación con la ciudad de Mérida?**

**Vida Aravari Gómez Herrera:**

Plan de movilidad del Nuevo Gobierno Ciudadano, Nuevo Sistema de Movilidad Integral Sustentable, que contempla: Identificación, diagnóstico, caracterización y delimitación los sistemas de movilidad de los centros de población del estado, urbanos, rurales y metropolitanos. Nuevo enfoque de movilidad estatal, vinculándolo a la seguridad vial, desarrollo urbano y ordenamiento territorial, y no solamente al transporte público. Promoción de modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética. Nuevos mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como participación social. Implementación de un Sistema de Información Territorial y Urbano. Sistema Integrado de Transporte Público, rescatando los avances en la materia y con base en lo que ya existe y funciona. Programa de Entorno seguro de las escuelas, con aplicación en las 3,323 escuelas de educación básica del estado. Programa de arborización urbana, ordenamiento y respeto a los usos de suelos, para disminuir las islas de calor. Programa de Seguridad vial con visión cero, con atención especial y urgente al periférico de Mérida.

**Renán Alberto Barrera Concha:**

Construir más vialidades y ampliar la infraestructura para vehículos privados no es la solución, pues se ha demostrado que este enfoque solo conduce a una repetición del mismo problema: más congestión y más problemas de movilidad.

Continuemos invirtiendo de manera inteligente y estratégica, pues necesitamos voltear la ecuación y priorizar la mejora del transporte público; en coordinación con la Agencia de Transporte de Yucatán, llevar el servicio al interior del estado y continuar consolidando la zona metropolitana será la prioridad; con más autobuses, mejorar la calidad del servicio para hacerlo accesible y atractivo.

Reconociendo la importancia de los modos de transporte no motorizados, invertiremos en infraestructura para ciclistas y peatones, lo que no solo promueve la salud y la sostenibilidad, sino que también ofrece alternativas viables para reducir la dependencia del automóvil. Es momento de construir ciudades más caminables, más amigables con la bicicleta, y más inclusivas para todos.

**Joaquín Jesús Díaz Mena:**

Debemos implementar un plan integral de movilidad que abarca diversas líneas de acción. En primer lugar, se propone realizar estudios exhaustivos de movilidad en diferentes regiones del estado para comprender las necesidades específicas de cada área. Además, se busca promover el desarrollo urbano bajo el estándar del Desarrollo Orientado al Transporte, priorizando el transporte público y no motorizado para beneficio de las personas. Esto implica un enfoque centrado en las necesidades de la población y en la creación de entornos urbanos más amigables y accesibles.

Se plantea realizar un diagnóstico detallado de las condiciones actuales de movilidad, especialmente para peatones y grupos vulnerables, con el objetivo de identificar áreas de mejora y oportunidades de intervención.

Otra línea de acción es la creación de programas destinados a mejorar la conectividad entre los centros urbanos y sus comunidades periféricas, así como la promoción de la implementación de infraestructura de movilidad y transporte adaptada a las características de cada región.

Impulsaremos proyectos que fomenten la movilidad peatonal y ciclista, promoviendo un estilo de vida más activo y saludable. Asimismo, llevar a cabo estudios, programas y proyectos para prevenir accidentes viales y se propondrán proyectos de reingeniería vial para reducir conflictos y mejorar las opciones de movilidad en todo el estado.



CANDIDATURA A:

# Alcaldía de Mérida

MetrópoliMid

Le preguntamos a los candidatos:

**¿Cuáles considera que son los cinco principales problemas que aquejan a Mérida en materia urbana, y por qué?**



**Gerardo Ocampo**  
Movimiento Ciudadano



**Rommel Pacheco**  
PVEM-PT-MORENA



**Cecilia Patrón**  
PAN-PRI-NAY

¡Da click para conocer el perfil y trayectoria de los candidatos!

M

**Gerardo Alfonso Ocampo Castro**  
Candidato por Movimiento Ciudadano

1. Desarrollo comercial y residencial en las afueras de la ciudad.
2. Degradación del ecosistema (selva baja caducifolia) en el entorno urbano.
3. Inversión desigual en obras públicas, siendo la mayoría en áreas turísticas y no en barrios residenciales y/o zonas comerciales.
4. Desgaste y deterioro del centro histórico de la ciudad.
5. Manejo e inversión inadecuada en materia de drenaje pluvial.

Todos estos problemas agudizan primeramente la desigualdad social, el desorden territorial, la destrucción del ecosistema y contravienen la filosofía esencial de ciudades para las personas.



M

**Rommel Aghmed Pacheco Marrufo**  
Candidato por PVEM-PT-MORENA

1. La expansión urbana: el crecimiento de la mancha urbana, desordenado e insostenible en términos socioeconómicos y ambientales, y la pérdida de densidad poblacional.
2. Contaminación del acuífero.
3. Servicios públicos precarios en Comisarías y en colonias con mayores índices de rezago social o marginación, particularmente el transporte público.
4. Abasto de energía y fuentes de energía.
5. Carencia y mal estado de espacios públicos y áreas verdes.

Son problemas que impiden el desarrollo sostenible: incrementan las desigualdades y los riesgos ambientales. Ello, a su vez, desencadena otra serie de problemas en ámbitos como el de la seguridad, la salud pública y el desarrollo económico.



M

**Cecilia Anunciación Patrón Laviada**  
Candidato por PAN-PRI-NAY

1. Actualización del Programa de Desarrollo Urbano, debido a la más reciente aprobación de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Yucatán.
2. El crecimiento de los asentamientos humanos que limitan el ordenamiento del territorio, y la baja capacidad de gestionar el suelo.
3. Limitada coordinación metropolitana, misma que genera sobreutilización y presión en la capital, sin poder atenderlos de manera conjunta con proyectos de impacto intermunicipal.
4. Congestionamiento en las vías más transitadas de la ciudad.
5. Despoblamiento de las zonas centrales de la ciudad, lo que provoca una subutilización de la infraestructura instalada y servicios públicos.



## 2 Hasta hoy, el IMPLAN no ha concluido la actualización del Programa de Desarrollo Urbano, ¿tiene planes para corregir este rezago a corto plazo?

### Rommel Aghmed Pacheco Marrufo:

La actualización del Programa de Desarrollo Urbano es crucial. No puede seguir pasando más tiempo. Llevamos seis años y la ciudad ha cambiado significativamente: en muchos sentidos para mal, justamente por la falta de actualización del instrumento. Es indispensable contar con este documento técnico, con un diagnóstico preciso y vigente de las principales problemáticas acompañado de líneas de acción concretas con autoridades responsables y tiempos específicos. Nos comprometemos a trabajar desde el primer día en el proceso de actualización para completarlo en el primer año de nuestra gestión, asegurando que se apruebe con el mayor consenso. En ese sentido, se cumplirá con los procesos de consulta con las y los habitantes establecidos en la ley y buscaremos abrir más espacios de acuerdo con los cambios que haremos en términos de participación ciudadana. Y sobre todo, trabajaremos duro en su implementación, que ahí es también hay grandes retos.

### Cecilia Anunciación Patrón Laviada:

La continuidad a la actualización del Programa Municipal de Desarrollo Urbano es una prioridad, como he venido mencionando, la planificación territorial es la base de la construcción de la ciudad como la queremos. En este sentido impulsaremos el programa municipal y también promoveremos una agenda metropolitana en materia urbana, un compromiso que se cumplirá en el corto plazo.

### Gerardo Alfonso Ocampo Castro:

El IMPLAN si bien es un aparato regulatorio y que debería de servir como marco normativo a la hora de hacer políticas públicas en obra pública. Mi propuesta principal está basada en que el ayuntamiento priorizará el desarrollo ordenado, consciente y de calidad en infraestructura pública siempre bajo la perspectiva del respeto máximo al ecosistema y a la caminabilidad de la ciudad.



**SMARTCITY**  
EXPO LATAM CONGRESS

9 al 11 de julio 2024  
Mérida, Yucatán, México  
Centro de Convenciones Siglo XXI

# ¡Transforma ciudades, transforma vidas!

## Únete al Smart City Expo LATAM Congress.

Regístrate ahora y sé parte del movimiento hacia  
un futuro urbano más inteligente y sostenible.

**3 Mérida, en los últimos años, se ha **expandido hacia la periferia de manera desordenada y acelerada**. ¿Considera que Mérida debe y seguirá creciendo de esta forma?, ¿qué estrategia o propuesta considera para ordenar este crecimiento?**

**Cecilia Anunciación Patrón Laviada:**

Mérida debe dirigirse hacia la construcción de una ciudad compacta, conectada y sostenible. Esto implica la implementación de un modelo de ciudad que promueva esquemas barriales que prioricen la reconstrucción del tejido social, donde cada área de la ciudad pueda satisfacer las necesidades diarias de sus habitantes de manera integral, accesible y en un corto tiempo.

Para lograrlo, hay que tener una planificación urbana integral que readapte los espacios existentes, pero que también fomente parques, espacios deportivos, centros comerciales, espacios de esparcimiento, entre otros, donde vive la ciudadanía. Una movilidad sostenible mediante el impulso de la caminabilidad, el ciclismo y los paraderos más cómodos y accesibles. Se debe continuar con el impulso a una participación ciudadana activa que permita a los habitantes de Mérida expresar sus necesidades y preocupaciones, así como contribuir con ideas y soluciones para el desarrollo de la ciudad.

**Gerardo Alfonso Ocampo Castro:**

Mérida debe de procurar el crecimiento dentro del anillo periférico; generando proximidad urbana y la reducción considerable del costo de los servicios. Dentro de la estrategia a tratar se contempla atraer inversiones inmobiliarias y/o comerciales dentro de la ciudad siempre basadas en la función de aumentar la densidad urbana; misma que es de las más bajas del país.

**Rommel Aghmed Pacheco Marrufo:**

Es vital replantear el modelo de crecimiento de Mérida para evitar la expansión descontrolada y fomentar un desarrollo más sostenible y equilibrado. Buscaremos llevar a la práctica el concepto de "ciudad compacta", que promueve la densificación en áreas ya desarrolladas y reduce la expansión hacia la periferia. Esto se acompañará de mejoras en el sistema de transporte público y en la accesibilidad a servicios esenciales, para asegurar un crecimiento urbano que beneficie a toda la población y preserve nuestros recursos naturales.

De acuerdo con el Programa de Desarrollo Urbano buscaremos consolidar el área del periférico hacia adentro, para que se aproveche la infraestructura, los equipamientos y los servicios existentes y también para encontrar opciones de uso funcional de los predios desocupados o subutilizados. Del periférico hacia afuera, vigilaremos que el desarrollo sea ordenado y sostenible.



#### **4 Los lotes de inversión han tenido un impacto directo en el crecimiento de la ciudad. ¿Qué medidas concretas se contemplan para abordar y potencialmente revertir el incremento de estos "lotes de inversión" en el territorio municipal?**

##### **Gerardo Alfonso Ocampo Castro:**

Existen diversas formas como la regulación del uso de suelo y sobre todo el Ayuntamiento cuenta con los recursos legales para bloquear y fijar un tope de precio máximo ofertable; evitando siempre la especulación que dichos desarrollos generan.

##### **Rommel Aghmed Pacheco Marrufo:**

Para enfrentar este problema, debemos mejorar el cumplimiento de las leyes, planes y normas vigentes, como por ejemplo el Programa de Desarrollo Urbano que mencionaba anteriormente. Desde luego, ello no es tarea fácil, pues supone enfrentarse a muchos intereses creados e inercias burocráticas. En ese sentido, además de lo anterior, buscaremos crear un contrapeso ciudadano, ampliando la apertura del gobierno y los espacios de participación. En esa agenda tenemos tres propuestas que serían muy útiles en contra de la especulación inmobiliaria:

1. Cabildo abierto: en cada sesión habrá un espacio de hasta 20 minutos para cinco intervenciones de personas ciudadanas. Además, todas las sesiones y comisiones se transmitirán en línea.
2. Consejos Consultivos sin simulación: podrán emitir recomendaciones y cuestionamientos a las dependencias, las cuales deberán responder en un plazo de 10 días.
3. Contralorías Sociales fuertes: permitiremos que la personas se organicen para solicitar directamente ser Contraloras.

##### **Cecilia Anunciación Patrón Laviada:**

Es un fenómeno que hay que atender desde los distintos órdenes de gobierno, no es exclusivo de los ayuntamientos, sin embargo, al ser una materia concurrente, las medidas concretas para controlar esta problemática son:

1. Contar con un Programa Municipal de Desarrollo Urbano actualizado.
2. Armonizar el marco normativo municipal, acorde a las recientes leyes en materia urbana y ambiental, que ya regulan el tema.
3. Armonizar y observar de manera cuidadosa el Programa Estatal de Desarrollo Urbano, y el Programa de Ordenamiento Ecológico Territorial.
4. Impulsar acciones de impacto metropolitano en materia urbana y de mejora regulatoria.
5. Incentivos para la redensificación que permitan revalorar espacios domésticos desocupados por el cambio generacional, promoviendo así un desarrollo urbano más inclusivo y equitativo.
6. Orientar la política urbana y ambiental hacia las tendencias de la nueva agenda urbana de la ONU.

**5 El desarrollo desigual que ha presentado la ciudad de Mérida en los últimos años ha generado zonas de plusvalía, tanto dentro como fuera de anillo periférico, lo que ha originado fenómenos como la **segregación y gentrificación**, ante esto:**

**a). ¿Qué plantea para evitar que se siga profundizando la segregación de Mérida?**

**b). ¿Qué propone para frenar el fenómeno de la gentrificación, especialmente en zonas pertenecientes al centro histórico y en los alrededores de las comisarías?**

#### **Rommel Aghmed Pacheco Marrufo:**

En nuestro programa hay acciones en distintos ejes que pueden servir para hacer frente a estos fenómenos complejos. En primer lugar, tenemos la propuesta "Predial JUSTO para una Mérida SOLIDARIA", que podrá tener consecuencias positivas en relación con ambos temas. Mediante esta:

1. Se revisará el valor catastral de todas las casas del municipio para que el pago sea justo.
2. No habrá casa chica con impuestos grandes: se cuidará la progresividad en el impuesto para que las personas con mayores ingresos paguen proporcionalmente más que los de menores ingresos.
3. Seremos el municipio más transparente del país sobre este impuesto. Sin errores y sin cobros. De manera proactiva diremos año con año el número de predios, cuántos pagaron y cuántos no, cuánto se dejó de recaudar y lo que se pudo construir con ese dinero.

Por otro lado, en movilidad, para disminuir la segregación, crearemos circuitos alimentadores de transporte público en áreas densamente pobladas fuera del periférico para conectar con rutas importantes.

Además, nos sumaremos a los cambios que están en marcha en el Infonavit para, junto con el gobierno federal de la Dra. Claudia Sheinbaum, determinar reservas territoriales y zonas en las que pueda construirse vivienda social. Y en todo lo anterior nuevamente confiamos en que la participación ciudadana será clave.

#### **Cecilia Anunciación Patrón Laviada:**

a). Es necesario que mediante la planeación urbana, se equilibre la inversión y el equipamiento urbano de calidad en las diferentes zonas de la ciudad, incentivando el desarrollo económico y social en dichos espacios. Se debe focalizar la inversión pública que a su vez atraiga inversión privada para así generar un desarrollo más equitativo.

De igual forma, es esencial mejorar la infraestructura urbana en toda la ciudad, creando un entorno más amigable que fortalezca la integración social. Hay que implementar incentivos a desarrolladores para garantizar una oferta adecuada de viviendas asequibles en todas las zonas de Mérida.

b). El fenómeno de la gentrificación se atiende de igual forma, en conjunto; la continuidad de las acciones que se han realizado es clave, una Ley de Asentamientos Humanos que ya considera instrumentos de gestión y financieros del suelo, que les permita a los ayuntamientos gestionar su territorio desde los Programas Municipales de Desarrollo Urbano. Adicionalmente, en coordinación con el estado, generar una política de vivienda social sólida que evite este tipo de fenómenos no deseados.

De igual manera, mediante la planeación urbana, se generarán incentivos en temas como el predial e instrumentos de gestión del suelo, que permitan captar las potencialidades de las inversiones públicas para equilibrar la infraestructura en zonas prioritarias y así redensificar la zona con estrategias que permitan brindar opciones justas de vivienda a cualquier persona.

#### **Gerardo Alfonso Ocampo Castro:**

a). Invertir parejo en la ciudad; servicios públicos eficientes, infraestructura peatonal digna, reforestación de calles y avenidas en toda la ciudad, transitar paulatinamente a un cableado subterráneo en toda la ciudad y crear más y mejores parques en la ciudad.

b). La gentrificación se da cuando los servicios y la vivienda comienzan a tener un incremento exponencial en los precios, diversas medidas como la regulación de Airbnb, evitar la mercantilización masiva de inmuebles en la ciudad y generar un impuesto mismo que será redistribuido en inversión públicas en las zonas más necesitadas.

**6 Mérida y sus 47 comisarías tienen 5 vocaciones establecidas: turismo, urbana, granjas, agricultura y artesanías. ¿Qué propuestas o plan integral hay para fortalecer sus respectivas vocaciones con estrategias de innovación y tecnología?**

**Cecilia Anunciación Patrón Laviada:**

Es necesario implementar un plan integral en armonía con el desarrollo urbano con visión al 2030, en el que se visualice a la zona metropolitana, como una unidad próspera, con identidad cultural visible.

Para lograrlo, se requiere el trabajo en conjunto del sector público, privado y social; estableciendo una estructura de trabajo para ejecutar planes y cambios en políticas públicas. Le apostaremos a impulsar laboratorios de innovación social, retos universitarios y la participación de agencias internacionales en procesos de innovación. Desde las comisarías, se promoverá fuertemente un programa de formación de competencias laborales y servicios comunitarios para jóvenes, enfocado en micro y pequeños negocios en las comisarías, para así consolidar el programa "Círculo 47".

**Gerardo Alfonso Ocampo Castro:**

El Plan Integral está basado en potencializar la producción y/o vocaciones de cada una de las comisarías esto siempre entendido bajo el respeto a las costumbres e identidad de estas regiones. Existen herramientas como las TEKS (Uso de las técnicas tradicionales) mismas que fueron creadas por la UNESCO mediante la cual se impulsa el desarrollo empresarial y de innovación sin contravenir la filosofía propia del productor.

**Rommel Aghmed Pacheco Marrufo:**

Cada comisaría de Mérida tiene un potencial único que debe desarrollarse para fortalecer la economía local y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Implementaremos un plan específico que integre tecnología e innovación, adaptado a la vocación particular de cada comisaría. Esto incluirá programas de capacitación y desarrollo de habilidades para el empleo decente, el apoyo a cooperativas y pequeñas empresas para la producción agrícola y el consumo responsables, y la promoción del turismo ecológico y la artesanía local.



**7 Los espacios públicos reúnen gran parte de la vida urbana de Mérida, ¿tiene alguna estrategia o visión integral para la operación y gestión de dichos espacios públicos?, ¿se crecerá el número y la calidad de los espacios públicos existentes?**

**Gerardo Alfonso Ocampo Castro:**

Se tiene contemplado una secretaría de parques de Mérida; esto entendiendo la complejidad de la operación y supervisión de los espacios públicos aunado al crecimiento de estos. Habrá más y mejores parques que sean coherentes con el ecosistema y con las rutinas de la población; es decir que exista un verdadero ejercicio de participación ciudadana en la elaboración de propuestas.

**Rommel Aghmed Pacheco Marrufo:**

Nos comprometemos a llevar a cabos dos acciones específicas:

1. Construiremos el mejor parque público de todo Yucatán: el "Parque t'ojkol" o "Parque de la Transformación". Con una inversión de más de 450 millones de pesos y el apoyo del Gobierno Estatal y Federal desarrollaremos un espacio con infraestructura deportiva, social y cultural: canchas de fútbol, básquetbol y tenis, un gimnasio, una alberca semi olímpica, salones para baile, aeróbics y zumba, espacios de cuidados y más.
2. Pondremos en marcha el programa "Ocupa la ciudad", mediante el cual convertiremos las áreas verdes en parques. La meta es que en todas se instale mobiliario y equipamiento urbano. Ahí donde normalmente solo hay bancas y árboles, pondremos aparatos de gimnasio al aire libre, mesas para jugar ajedrez, zonas de lectura, etc. Además, el gobierno municipal ofrecerá un programa amplio de actividades deportivas, culturales y sociales.

**Cecilia Anunciación Patrón Laviada:**

Se buscará continuar con el diseño participativo de espacios públicos y fortalecer mecanismos para su sostenibilidad, fomentando la inversión público privada. El centro histórico de Mérida, y áreas circundantes, enfrenta desafíos en movilidad, servicios públicos y actividad económica.

Se propone una intervención integral a espacios existentes, considerando dinámicas sociales, movilidad y accesibilidad. Se contempla la reestructuración física y apropiación ciudadana de espacios olvidados, convirtiéndolos en infraestructura verde y recreativa. Se incentivará el apadrinamiento de proyectos por parte de empresas locales para transferir buenas prácticas. Se promoverá la recuperación de espacios como huertos urbanos, islas de sombra, etc. Los servicios públicos serán rediseñados como espacios multipropósito, vinculados con ONGs y universidades.



**8 Considerando que las altas velocidades inciden sustancialmente en la gravedad de los siniestros viales, especialmente entre peatones y ciclistas, ¿cuáles son sus propuestas para garantizar la **seguridad vial** en el Municipio?**

**Rommel Aghmed Pacheco Marrufo:**

Una propuesta relacionada directamente con este tema es la creación de una red de corredores de movilidad sostenible que cumplan con tres condiciones primordiales: 1) que el espacio vial esté distribuido de manera eficiente, con carriles vehiculares multimodales, bien delimitados, con señalética vertical y horizontal en buen estado y en donde debe estar, con semáforos sincronizados, etc. y 2) que tengan infraestructura peatonal digna: banquetas anchas y en buen estado, sin obstáculos, para que pasen personas en sillas de ruedas, carriolas, personas de la tercera edad, personas paseando a sus perros, y más y 3) que estén iluminados para hacerlos más seguros y que las y los peatones sean visibles al automovilista.

A propósito, buscaremos cumplir con la NOM-004-SEDATU-2023, “Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación”, recientemente publicada por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), mediante la cual se busca fomentar la jerarquía de movilidad establecida en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que prioriza la infraestructura peatonal, los vehículos no motorizados y el transporte público en la creación y reconstrucción de las vías de las ciudades. Para ello nos coordinaremos con la federación y con el gobierno del estado.

**Cecilia Anunciación Patrón Laviada:**

Armonización del marco normativo municipal mediante la expedición de un Reglamento de Movilidad y Seguridad Vial del municipio de Mérida, en coordinación con las autoridades estatales, que atenderá la gestión de velocidades y el diseño de estrategias que permitan disminuir los riesgos y mejorar la circulación en dichas vías. De igual manera, propongo el diseño de programas de educación vial y su promoción desde edades tempranas.

También, es necesaria la actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable; la visión y configuración de la ciudad ha cambiado en los últimos 5 años, por eso, es necesaria una visión integral en materia de movilidad segura.

**Gerardo Alfonso Ocampo Castro:**

Fortalecer a la policía municipal en materia de tránsito; que exista una colaboración entre fuerzas estatales más no una sumisión en funciones, las altas velocidades en la ciudad siempre van acompañadas de calles excesivamente anchas; mismas que en mi gobierno se rediseñarán esto con el fin de incidir en una reducción drástica en las velocidades. También la colaboración de instituciones como el ITDP, Misión Cero y FIA que ya tienen experiencia en la prevención y generación de cultura vial en la ciudadanía.





**9 Si consideramos que buena parte de los episodios de **congestión vial** de la ciudad se deben a una excesiva dependencia al automóvil privado y a una precaria red de vialidades primarias y secundarias. Estando al frente del Ayuntamiento, ¿qué acciones plantearía para atender dichas problemáticas?**

**Cecilia Anunciación Patrón Laviada:**

El fenómeno de la congestión vehicular en el mundo se da cuando las ciudades crecen por sus atractivos socioeconómicos y la calidad de vida que brinda; Mérida no es para nada la excepción. La respuesta a esto es la movilidad sustentable, que es el transporte público masivo, la colectividad en el transporte, y la caminabilidad de la ciudad en condiciones de seguridad vial, es decir, que las personas puedan trasladarse eficientemente en transporte público, caminar sin preocupaciones, o andar en bicicleta para llegar a sus destinos, por eso propongo:

Coordinación con la Agencia de Transporte de Yucatán y el Gobierno del Estado para la consolidación del sistema de transporte público para el incentivo en su uso, mediante la dotación de infraestructura para la movilidad segura, tal y como ciclovías, banquetas, cruces seguros y calles completas.

Adicionalmente, propongo la consolidación del sistema de bicicleta compartida en armonía con el transporte público.

**Gerardo Alfonso Ocampo Castro:**

Existen avenidas que podrían servir como desfogue ante ciertos cuellos de botella y congestionamientos, mismas que serán adecuadas conforme a la NOM-001 SEDATU, sin embargo, desde el ayuntamiento se consolidará una movilidad multimodal digna que pueda reducir el interés por adquirir o usar el automóvil y por ende disminuir el congestionamiento vial.

**Rommel Aghmed Pacheco Marrufo:**

Como dije arriba, vamos a hacer circuitos alimentadores/circuitos de acercamiento para acercar a las personas a rutas troncales y hacer del transporte público una alternativa más eficiente y atractiva. Además, en estos y también en los corredores de movilidad sostenible que mencioné en la pregunta anterior, mejoraremos la infraestructura para el transporte público: es decir, haremos paraderos con buenas banquetas, iluminados, con protección térmica (infraestructura verde para bajar la temperatura alrededor de ellos y con orientaciones estratégicas para proteger del Sol), con asientos para las personas de la tercera edad y con bicipuertos y biciestacionamientos masivos en lugares con aforo alto. Más aún construiremos cruces peatonales seguros para transbordar entre diferentes rutas y estaciones multimodales de transbordo en puntos estratégicos de la ciudad, donde conectan diferentes rutas y hay puntos atractores importantes (escuelas, comercio, centros de trabajo).



**10 ¿Establecería usted una fecha como meta específica para alcanzar la neutralidad de emisiones de GEI en la administración Municipal de la ciudad de Mérida? En caso afirmativo, ¿cuál sería esa fecha y cuáles serían las principales estrategias y acciones que implementaría en una hoja de ruta trazada para lograrlo?**

**Gerardo Alfonso Ocampo Castro:**

Por los informes mundiales WWF se estima que México alcanzaría un estatus de neutralidad en emisión de GEI en 2050, por lo cual la ciudad de Mérida también podría en dado caso por su tamaño y perspectiva de crecimiento actual encajar en la fecha prevista. Invirtiendo en movilidad eléctrica de generación renovable.

**Rommel Aghmed Pacheco Marrufo:**

Nos comprometemos a establecer el año 2040 como meta para alcanzar la neutralidad en emisiones de gases de efecto invernadero en Mérida. Desarrollaremos una hoja de ruta clara que incluya la transición hacia energías renovables, mejoras en la eficiencia energética de edificaciones y una apuesta decidida por el transporte público y los vehículos eléctricos. Este plan también contemplará medidas de adaptación y mitigación para asegurar un desarrollo sostenible que proteja nuestro medio ambiente y mejore la calidad de vida de todos los ciudadanos.

Entre las acciones que pondremos iniciaremos en la administración destacan:

- La Gestión integral de los residuos sólidos urbanos (RSU) en Mérida.
  - Servicios de optimización de la basura.
  - Planta de reciclaje de residuos sólidos (de construcción).
- Un programa estratégico de reforestación municipal.
- Un sistema de gestión de recursos hídricos y alcantarillado.
  - Captación de agua de lluvia.
  - Gestión comunitaria del agua.
- El desarrollo de energías alternativas para la mejora de la calidad de vida de las y los meridianos y reducción de las emisiones.
  - Incentivos para la transición energética de la ciudad.
  - Incentivos y reglamentación para la construcción de infraestructura sostenible.
- El Plan ECO por Mérida (Educación-Cultura y Orientación).
- El análisis y la atención de Áreas Naturales Protegidas.
- La gestión integral del agua y el aire, como elementos de desarrollo.
- Estrategias de desarrollo económico desde lo local.

**Cecilia Anunciación Patrón Laviada:**

Tanto el Gobierno del Estado como el Ayuntamiento de Mérida, han firmado diversos compromisos para alcanzar la neutralidad de las emisiones en el año 2050. Entre ellos, se encuentra el “México Partnership for Net Zero Cities” de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID). El proyecto con duración de 5 años, tiene 4 objetivos: adoptar medidas de energía eficientes para edificaciones netas cero en 2050; acelerar la transición a un sistema de transporte cero emisiones y equitativo; reducir los contaminantes de vida corta (SLCP) en los sectores industrial y gestión de basura y; la gobernanza y esquemas de financiamiento municipales.

Adicionalmente, se buscará en los edificios municipales la eficiencia energética y la implementación de fuentes de energía renovable en los lugares faltantes, así como la sustitución del alumbrado público con luminarias LED.

# Uniendo Parques Urbanos y Espacios Públicos en América Latina

Fortalecemos nuestra industria a través de nuestra membresía, en la que ofrecemos eventos, certificaciones y capacitación continua.

Tu membresía anual te da los siguientes beneficios:

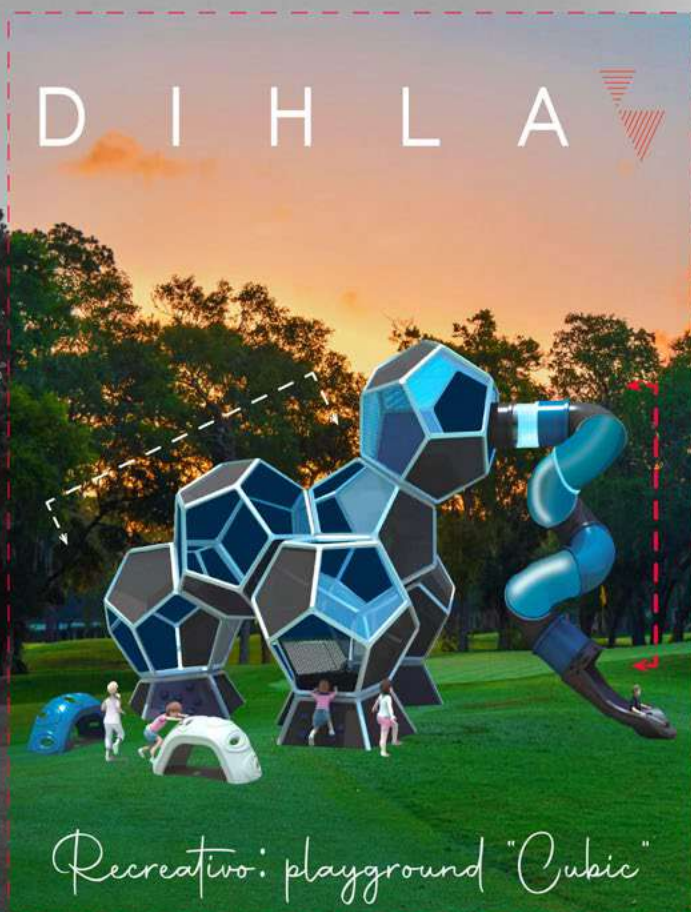
- ✓ Acceso a la Biblioteca Digital en Conexión ANPR
- ✓ Acceso al Directorio de Miembros
- ✓ Precio especial a eventos de capacitación:  
Encuentro Parques - Congreso Parques - Academia Parques



¿Pertenece a un parque u organización?

Solicita más información para conocer la membresía institucional.

[conexion@anpr.org.mx](mailto:conexion@anpr.org.mx)



Recreativo: playground "Cubic"

Más de  
**15 años**  
de experiencia

*Diseño y fabricación de  
equipamiento urbano:*

- ▶ Mobiliario Urbano
- ▶ Recreativo
- ▶ Iluminación
- ▶ Movilidad
- ▶ Smart

[Consulta el catálogo completo](#)

dihlamx

[ventas@dihla.com.mx](mailto:ventas@dihla.com.mx)

DIHLA Mx

+52 (222) 960 7152

# Los grandes retos que el Colegio de Ingenieros Civiles pide tomar en cuenta a los candidatos:

## la movilidad, el agua y la ejecución eficiente de los proyectos públicos

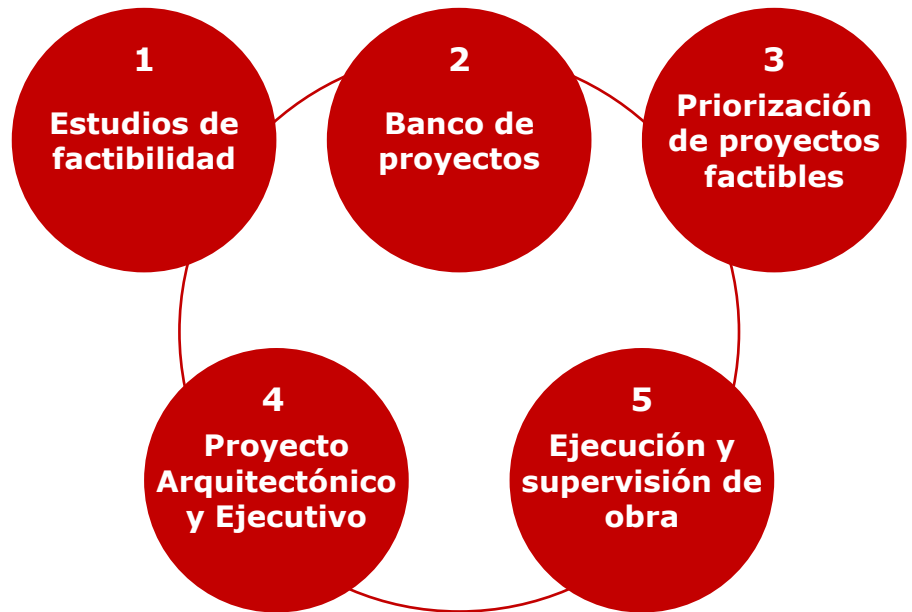
El Colegio de Ingenieros Civiles de Yucatán ha planteado a los candidatos considerar que existen muchas necesidades y que los recursos públicos son limitados, por lo que se deben realizar proyectos ejerciendo el presupuesto de manera más eficiente y transparente.

### El ciclo eficiente de un proyecto

Hay que mejorar la calidad de las inversiones públicas, priorizando los proyectos que representen una verdadera alternativa de solución a alguna problemática, derivada de una necesidad o de una demanda de servicio. No se trata de financiar cualquier idea que, aunque surja con buena intención, no responde a una necesidad real. Por ello se dan muchas veces grandes proyectos e inversiones, que luego no son utilizadas por la población.



Para esto existen precisamente los estudios de factibilidad, para comprobar que los proyectos de infraestructura pública son rentables económica y socialmente. Hay que priorizar aquellos que tienen mayor rentabilidad, y entonces pasar a la elaboración de los diseños. El proyecto arquitectónico sí, pero también el ejecutivo, con la ingeniería de detalle. Una vez contando con estos estudios, entonces se procede a construir, con una supervisión estricta. Todo este ciclo implica dar el tiempo necesario para la realización de los estudios, lo que resultaría en un uso muy eficiente de los recursos públicos.



Pasar de la idea a la ejecución es dar un salto al vacío. Estas prácticas llevan a gastar el dinero público en la construcción de obras que no se utilizan, ya que no surgen de demandas o necesidades.

### La Movilidad y la ingeniería de tránsito

Para poder atender y mejorar la movilidad en la ciudad de Mérida, es necesario conocer los principios de la ingeniería de tránsito. La ingeniería de tránsito se refiere y contempla el flujo de vehículos automotores —ya sean automóviles, camiones, *trailers*, unidades de transporte público o motocicletas—, de los no motorizados —como los ciclistas o triciclos—, y, desde luego, los peatones.

Debemos considerar que una calle requiere ser lo suficientemente segura y amplia para que haya un flujo ágil de vehículos. A mayor cantidad de vehículos debe de aumentarse la vía, no estrecharse. Por ello no es conveniente incorporar ciclo vías en donde se tiene el espacio reducido,

**“Hay que mejorar la calidad de las inversiones públicas, priorizando los proyectos que representen una verdadera alternativa de solución a alguna problemática, derivada de una necesidad o de una demanda de servicio. No se trata de financiar cualquier idea que, aunque surja con buena intención, no responde a una necesidad real”.**

con solo dos vías de circulación para vehículos automotores y, además, con una presencia constante de transporte público.

En los lugares donde ha sido exitosa la intervención vial para favorecer la movilidad, hemos visto que hacen un carril exclusivo para el transporte público, pero para ello es necesario

ampliar las vías y reducir las vueltas a la izquierda. Esto último es algo que se ha hecho en muchas ciudades de México y el mundo, con éxito. Si quisiéramos conservar las vueltas a la izquierda, tendríamos que establecer un carril dedicado a ese fin, con un camellón de 12 o 15 metros de ancho.



### **El diseño angosto de las calles de Mérida**

Se ha comentado en muchas ocasiones que Mérida es una ciudad colonial, que no fue trazada considerando estos criterios. Esto desde luego aplica para el primer e incluso el segundo cuadro de la ciudad, pero con su crecimiento en los años 60's y 70's, se crearon nuevas unidades habitacionales con vialidades de dimensiones más amplias, como por ejemplo la colonia Alemán, Pacabtún o la colonia Morelos. Incluso años atrás se dio este fenómeno en la traza urbana de zonas como la García Ginerés o la colonia Dolores Patrón. Quienes planearon estos desarrollos privilegiaron la amplitud de las vialidades hasta para sembrar arbolado y contemplaron espacio para un crecimiento futuro.

Esta traza positiva de vialidades no fue continuada con el crecimiento posterior de la ciudad. En la zona que va desde circuito colonias hasta el periférico comenzaron a surgir fraccionamientos con calles cada vez más angostas, con avenidas mínimas y camellones de 30 o 40 cm

**“Si queremos mejores políticas para agilizar el tránsito, para hacer más segura la circulación, se tiene que pensar en ampliar las vialidades y en adquirir terrenos para hacer los bulevares de enlace metropolitano”.**

### **Bulevares de enlace metropolitano**

Si queremos mejores políticas para agilizar el tránsito, para hacer más segura la circulación, se tiene que pensar en ampliar las vialidades y en adquirir terrenos para hacer los bulevares de enlace metropolitano. Se ha argumentado mucho del segundo periférico, pero eso no va a resolver el problema de la incorporación a la ciudad. Es mejor privilegiar las vialidades de enlace, aunque tenemos que hacer los estudios de factibilidad correspondientes.

El crecimiento de la ciudad se tiene que pensar con una mejor jerarquía de vialidades. El reglamento de construcciones, los programas de ordenamiento urbano, incluyendo el de la zona metropolitana, tienen que considerar estos nuevos tipos de vialidades, que incluyan también los espacios para los peatones, las bicicletas, etc.

En cuanto al argumento de que estas calles amplias generarían mayores gastos, se trata de algo equivocado. El encarecimiento se ha dado, no porque las vialidades sean más generosas o haya mayor calidad de equipamientos... sino por la simple especulación de suelo.

**La urgente necesidad de atender el ciclo del agua**

En Yucatán tenemos un suelo kárstico, de origen marino, que es muy permeable. Por lo tanto, con esas características tenemos que hacer los diseños y las acciones para aprovechar el agua de los mantos freáticos que proveen el agua que consumimos.

En el caso del agua potable, el problema se da porque hay aproximadamente un 70% de fugas, los cárcamos son antiguos y muchos están en malas condiciones y, aunque se han comprado equipos nuevos de bombeo, al ponerse en marcha rompen tuberías viejas.

Por otro lado, también se debería de cobrar más por el servicio de drenaje —actualmente se cobra muy poco—, para que puedan garantizarse el adecuado mantenimiento y operación de las plantas. En los desarrollos recientes hay plantas de tratamiento nuevas, pero muchas de ellas no operan porque no se cobra el servicio y la propia JAPAY ha mencionado la necesidad de aumentar las cuotas para el tratamiento de agua potable y drenaje. Si esta es la solución, deberíamos de hacer un análisis de tarifas realizado por un organismo independiente y objetivo, e implementar los cambios que sean necesarios.

Los sistemas de agua potable y de alcantarillado sanitario, los de tratamiento de agua para su conducción, del agua residual y de la disposición final, deben de ser rigurosamente administrados por gente con la capacidad y el conocimiento técnico.



**“En el caso del agua potable, el problema se da porque hay aproximadamente un 70% de fugas, los cárcamos son antiguos y muchos están en malas condiciones y, aunque se han comprado equipos nuevos de bombeo, al ponerse en marcha rompen tuberías viejas”.**

**25 años presentando propuestas y soluciones con objetividad**

Las propuestas del Colegio de Ingenieros Civiles se han promulgado desde hace tiempo, al menos durante los últimos 25 años, tanto en los comités técnicos y foros donde participamos, como en cada periodo de campañas políticas. En suma, los

ingenieros civiles somos el brazo técnico de la sociedad. Si bien es cierto que se cuestionan las problemáticas y los retos en la infraestructura y en la construcción de la ciudad, también es cierto que también proponemos las soluciones con objetividad, para contribuir a tener una mejor calidad de vida en Mérida y en Yucatán.



**Ing. Carlos Alberto de Fátima Estrella Escalante**  
 Presidente del XXXIV Consejo Directivo del Colegio de Ingenieros Civiles de Yucatán, A. C.  
**contacto@cicyucatan.mx**

# MetrópolisMid

LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA

En cuatro años MetrópolisMid se ha posicionado como la **Revista Urbana de Mérida**, con más de 600 artículos publicados, cerca de 400 visitas diarias a la página web y la consolidación de un público interesado en temas urbanos, de desarrollo inmobiliario, medio ambiente, energías renovables, espacio público, uso de tecnologías (SMARTCITY) y movilidad, y de los productos y servicios derivados de ellos.

## ¡ANÚNCIATE CON NOSOTROS!



Queremos invitarte a sumarte a través de una sección de artículos especializados, o a través de pautas publicitarias relacionadas con los temas de nuestra revista. Puedes conocer y valorar nuestros contenidos a través de [metropolimid.com.mx](http://metropolimid.com.mx), o de nuestras redes sociales, @metropolimid.



Contacto:

[publicidad@metropolimid.com.mx](mailto:publicidad@metropolimid.com.mx)



# Revertir el impacto del cambio climático: casos de éxito de reforestación urbana en Mérida

## La ciudad de Mérida y las altas temperaturas

Varias ciudades de todo el mundo se enfrentan hoy a las consecuencias del cambio climático. Las altas temperaturas, la contaminación del aire, la escasez de agua y la degradación de áreas verdes son solo unos cuantos efectos de este problema.

En la Ciudad de Mérida, sus habitantes resienten las consecuencias del cambio climático con las altas temperaturas, las islas de calor, la sensación térmica que ha alcanzado los 50 °C y los daños a la salud causados por los golpes de calor, la deshidratación, la insolación, enfermedades en la piel, entre otros.

Ante este panorama, la arborización de la ciudad y el rescate de espacios públicos son una de las principales prioridades para revertir los efectos del cambio climático y brindar a la población entornos urbanos saludables y resilientes que contribuyan a formar espacios transitables y confortables que aumenten el uso y disfrute de espacios públicos en las horas de mayor asoleamiento.



## La reforestación y su contribución al entorno urbano

La reforestación urbana consiste en la siembra supervisada y controlada de especies arbóreas en puntos estratégicos de las ciudades. Es una herramienta a nivel local que permite intervenir espacios públicos de forma ordenada y responsable.

La reforestación de calles, parques y espacios públicos, trae grandes beneficios al entorno urbano y a la comunidad, ya que los árboles proveen de servicios ambientales como lo son la generación de oxígeno, la purificación del aire, la reducción de la temperatura, mitiga los efectos de las islas de calor, generan sombra, lo que fomenta el uso del espacio público, y mejora la imagen urbana.

Asimismo, las campañas de reforestación integran a las comunidades locales como los principales actores de cambio, lo que fomenta el interés y participación ciudadana. La reforestación es una acción comunitaria de acupuntura urbana, en donde la regeneración a nivel local inicia de acciones pequeñas, pero puntuales y de gran impacto para la transformación del entorno.

### Casos de Éxito: Fraccionamientos Las Américas, Los Héroes y Paseos de Mérida

En agosto y septiembre del 2023, Grupo SADASI llevó a cabo exitosas campañas de reforestación en los fraccionamientos Las Américas y Los Héroes. Comprometida con la mejora de los espacios urbanos, la desarrolladora se ha sumado a diversas cruzadas forestales organizadas por las autoridades locales, incentivando el involucramiento y la participación activa de los habitantes de sus diferentes fraccionamientos.



**"La reforestación es una acción comunitaria de acupuntura urbana, en donde la regeneración a nivel local inicia de acciones pequeñas, pero puntuales y de gran impacto para la transformación del entorno".**



La cruzada forestal realizada en la sexta etapa del fraccionamiento Las Américas en septiembre del 2023 consistió en la intervención de varios metros lineales de aceras y avenidas en donde se plantaron alrededor de 350 árboles de diversas especies, esto de la mano con los vecinos del fraccionamiento y voluntarios que se sumaron a la causa. Solo en el fraccionamiento Las Amé-

ricas, se han sembrado más de 10 mil árboles.

Por su parte, en la cruzada forestal de agosto del 2023 en el Fraccionamiento Paseos de Mérida, alrededor de 80 vecinos y voluntarios sembraron 250 árboles de diversas especies, contribuyendo a la mejora de su entorno.



**La participación activa de grupo SADASI en el fomento de programas de reforestación y conservación de áreas verdes**

Además de las intervenciones físicas al espacio, la arborización en conjunto con la participación ciudadana activa en estos programas fomenta la creación de la conciencia ambiental, despierta el interés en el cuidado del medio ambiente, fomenta lazos comunales y refuerza el compromiso de los habitantes en preservar sus espacios de recreo como lo son las áreas verdes, los parques y aceras.

Gracias a las amplias avenidas, áreas verdes y a las banquetas con jardineras que disponen los fraccionamientos de Las Américas, Los Héroes y Paseos de Mérida de Grupo SADASI, se ha podido plantar diversidad de árboles en el entorno urbano que contribuyen a reducir las altas temperaturas, brindar espacios de sombra, y aportar estética a la ciudad.

Para Grupo SADASI, la reforestación en sus desarrollos representa un compromiso con los vecinos y la comunidad para generar entornos urbanos amigables, resilientes y sostenibles.

Son casos de éxito que debemos de replicar en distintas partes de la ciudad.

**"En el fraccionamiento Las Américas, se han sembrado más de 10 mil árboles".**

**"Gracias a las amplias avenidas, áreas verdes y a las banquetas con jardineras que disponen los fraccionamientos de Las Américas, Los Héroes y Paseos de Mérida de Grupo SADASI, se ha podido plantar diversidad de árboles en el entorno urbano que contribuyen a reducir las altas temperaturas, brindar espacios de sombra, y aportar estética a la ciudad".**



**Karen Daniela May Puerto**  
 Colaboradora de MetrópoliMid.  
 correo: [editorial@metropolimid.com.mx](mailto:editorial@metropolimid.com.mx)

## La NOM 004 SEDATU 2023: una Norma para armonizar las calles de las ciudades mexicanas

Entre los beneficios de las Normas Oficiales en México, destaca proteger a las personas de los principales riesgos identificados por el gobierno, garantizar su seguridad y salud, así como fomentar el cuidado del medio ambiente.

El pasado 12 de abril se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana (NOM-004-SEDATU-2023) Estructura y Diseño para Vías Urbanas. Especificaciones y Aplicación; que tiene una relevancia fundamental para mejorar las condiciones de movilidad en las ciudades mexicanas, basada en la seguridad de las personas.

### La Jerarquía de la Movilidad

La anterior normatividad se enfocaba en los desplazamientos de vehículos motorizados, mencionando a peatones o ciclistas solo para proponer cómo controlar su comportamiento en la vía pública, y que éste no afectara la fluidez de los automóviles. Se trata de una tendencia del siglo pasado que, desgraciadamente, muchos defienden.

Por el contrario, la NOM-004-SEDATU-2023 plantea “establecer estándares para calles peatonales, infraestructura ciclista, para la pacificación del tránsito en calles secundarias, en zonas de valor histórico, trazo de arterias y vías de circulación continua”.

# CIUDAD MODELO

Esta normatividad incluye la Jerarquía de la Movilidad, que expone que el diseño vial deberá favorecer “en todo momento a las personas, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía: primero las personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada; en segundo lugar las personas ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados; en tercero las personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros; en cuarto lugar las personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y por último, las personas usuarias de vehículos motorizados particulares”.

Esta situación se aplica de forma inversa en las ciudades mexicanas.



La **NOM-004-SEDATU-2023** plantea “establecer estándares para calles peatonales, infraestructura ciclista, para la pacificación del tránsito en calles secundarias, en zonas de valor histórico, trazo de arterias y vías de circulación continua”.

## Simplificación de los tipos de vialidad

La NOM-004-SEDATU-2023 simplifica los tipos de vialidad, resumiéndolos en tres categorías: primarias, secundarias y terciarias. Las vialidades primarias son todas aquellas arterias de mayor flujo vehicular y se identifican dos tipos: las de circulación continua que permiten una velocidad máxima de 80 km/h; y las principales, cuyo límite de velocidad son 50 km/h. De las primeras derivan las vialidades secundarias, con máxima de 30 km/h; y las terciarias, también de máxima 30 km/h, que pueden ser peatonales.

Esto tiene gran trascendencia. La velocidad máxima permitida en toda la zona urbana de Mérida –según esta Norma–, deberá ser de 50 km/h en vías primarias (actualmente permanecen los 60 km/h) y 30 km/h en el resto de las vialidades (hasta la fecha permanecen los 40 km/h). La mayoría de las vialidades de Mérida son terciarias, y muchas de ellas tienen espacio de sobra para rediseñar sus dimensiones y ganar espacio para las banquetas, que podrían gozar de más arborización al reducir los carriles de circulación vehicular para garantizar bajas velocidades.

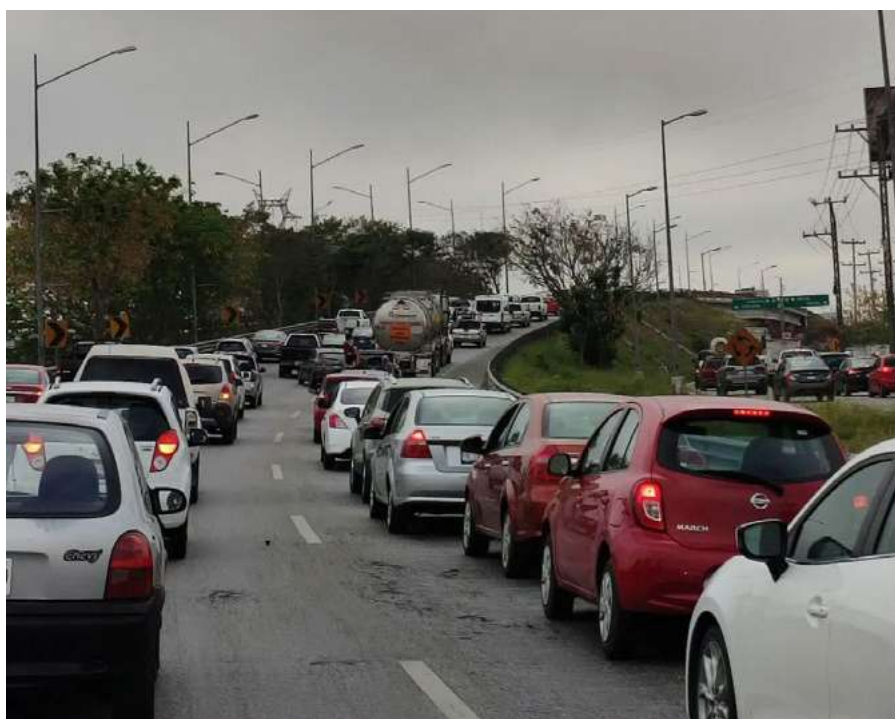
## ¿Qué pasa con el periférico de Mérida?

El periférico es la única vía de circulación continua en Mérida, y debería permitir —según la nueva Norma— una máxima de 80 km/h, aunque, por el hecho de haber sido “absorbida” por la ciudad, ya debería convertirse en una vialidad principal y reducir la máxima velocidad a 50 km/h. Esto implicaría sacrificar su relativa “eficiencia” a cambio de reducir significativamente la pérdida de vidas de la gente que diariamente lo cruza. La ganancia es, por demás, deseable.

## Reducir la velocidad: la clave para reducir la mortalidad en hechos de tránsito

Esta nueva normatividad hace mucho énfasis en reducir la velocidad, pues es algo que muchas ciudades han aplicado para reducir e incluso excluir la mortalidad en hechos de tránsito. ¿Qué ciudad no aspiraría a esto? El documento menciona la necesidad de promover velocidades que generen espacios más agradables, seguros y que incentiven el uso de modos de transporte más sostenibles. Mejorar en comodidad y seguridad los espacios para caminar y usar bicicleta en una ciudad, induce más desplazamientos de estas modalidades y, por consiguiente, desincentiva el uso del automóvil.

Sobre los peatones, se promueve en esta nueva Norma la conformación de una “red de espacios estanciales y de tránsito que estructuren los desplazamientos dentro de los asentamientos humanos. El diseño de las redes peatonales principales debe generar contextos de seguridad y comodidad que incentiven los desplazamientos peatonales y ofrecer condiciones que reduzcan el ruido y la contaminación, dar protección a la persona peatona frente a los vehículos motorizados”. Esta normatividad menciona que el ancho recomendable de las banquetas no debe bajar de 4 metros en calles primarias, 3.30 en secundarias y 2.50 en terciarias... muy pocas calles cuentan con esta amplitud de banquetas en Mérida.



**El periférico es la única vía de circulación continua en Mérida, y debería permitir —según la nueva Norma— una máxima de 80 km/h, aunque, por el hecho de haber sido “absorbida” por la ciudad, ya debería convertirse en una vialidad principal y reducir la máxima velocidad a 50 km/h.**

## Las zonas de tránsito mixto

Finalmente, quiero hacer referencia a un nuevo concepto que puede marcar la diferencia entre lo que conocemos como “la calle” y lo que puede ser un verdadero “espacio público”. Me refiero a las zonas de tránsito mixto, que se describen como “una vía o un conjunto de calles locales en las que se da prioridad a la circulación peatonal sobre el tránsito de vehículos, su característica principal es la supresión de la geometría, es decir, no existen banquetas y arroyo vial, por lo que la circulación de las personas usuarias se realiza en una plataforma única, evitando trayectorias lineales para los vehículos motorizados y eliminando todos los dispositivos para el control del tránsito por lo que se genera una incertidumbre en las personas conductoras sobre el espacio por el que deben circular, y en consecuencia, el desplazamiento de estos se realiza a menos de veinte kilómetros por hora”.

Llegar a estos niveles en las vialidades de tránsito local es pasar a una nueva dimensión de ciudad, donde la ciudadanía ahora sí será la protagonista, un verdadero “paraíso urbano”. Mérida tiene las dimensiones en sus vialidades para poder lograr esta transformación y recuperar así la tranquilidad y los ambientes saludables.

Una ciudad para la gente siempre será posible.



**"El ancho recomendable de las banquetas no debe bajar de 4 metros en calles primarias, 3.30 en secundarias y 2.50 en terciarias... muy pocas calles cuentan con esta amplitud de banquetas en Mérida".**



### Juan Carlos Rojo Carrascal

Arquitecto por la Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS), Maestro en Arquitectura por la UNAM y Doctor en Geografía por la Universidad Autónoma de Barcelona. Tiene Especialidad en Pensamiento Estratégico Urbano por el CIDEU. Investigador nivel I del Sistema Nacional de Investigadores (SNI) e Investigador Honorífico del Sistema Sinaloense de Investigadores y Tecnólogos (SSIT).

# MetrópolisMid

¡Síguenos en nuestras  
redes sociales!

@MetropoliMid



ASOCIACIÓN  
NACIONAL DE  
PARQUES Y  
RECREACIÓN  
DE MÉXICO

RED  
  
ZM



Colegio de Ingenieros  
Civiles de Yucatán A.C.



UNIVERSIDAD  
MODELO

VIVE LA EXPERIENCIA

**PRONUS**