

Mérida, Yuc. 26 de septiembre del 2019

LIC. RENÁN ALBERTO BARRERA CONCHA
Presidente municipal de Mérida.
Presente.

Propuestas de impacto para el mejoramiento de la movilidad en la ciudad de Mérida y sus periferias.

Movilidad

Partiendo de lo básico:

¿Cuál es la definición de movilidad?

Wikipedia:

La movilidad es, en términos generales, la cualidad de movable.1

Más específicamente, puede referirse a:

Movilidad o transporte de viajeros.

Políticas de movilidad, actuaciones de la administración pública acerca del transporte, concretamente del transporte público.

Movilidad sostenible, aquella movilidad que es respetuosa con el medio ambiente.

Capacidad de una persona de desplazarse de forma autónoma, sin necesidad de ayuda externa.

Movilidad reducida, un tipo de discapacidad.

Conceptos relacionados con la educación, el trabajo o la estructura de clases sociales:

Movilidad académica, desplazamiento de estudiantes, profesores e investigadores hacia otros centros de educación superior.

Movilidad virtual, uso de las tecnologías de la información y la comunicación para virtualizar la movilidad académica de los estudiantes.

Movilidad laboral, que a su vez puede subdividirse en:

Movilidad funcional, capacidad del empresario de asignar distintas funciones a un trabajador.

Movilidad geográfica, cambio del lugar de trabajo que exige al trabajador cambiar su lugar de residencia.

Movilidad social, cambio de clase social experimentado por una persona.

Conceptos biológicos y médicos:

Espermograma, relativo a la movilidad o motilidad del espermatozoide.

Movilidad dentaria, un signo clínico que puede reflejar el grado de destrucción periodontal.

Real academia de la lengua española:

Desplazamiento de personas o cosas

Banco de Desarrollo de América Latina, CAF, 2013

La movilidad urbana es definida como un “factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación”

Conceptualizando la definición, describo mi opinión:

Movilidad:

Es la acción de “moverse para/o trasladarse” bajo las condiciones básicas de alguna necesidad, los medios de movilidad son creaciones para hacer más efectiva la acción, sin embargo, no es la solución primaria de la necesidad.

Dicho de otra manera, las personas o las cosas son movidas para un fin o una necesidad básica como la de sustento o alimentación, entonces la forma en la que se desplazan normalmente son los medios, ya que no comprendo la movilidad como motivo existencial de algo o alguien.

Basado en mi juicio, hago el siguiente planteamiento acerca de la movilidad urbana con respecto a las dificultades causadas por la saturación de los medios existentes para satisfacer nuestras necesidades al desplazarnos.

1. ¿Porque nos desplazamos?
2. ¿Para qué nos desplazamos?
3. ¿Hacia dónde nos desplazamos?
4. ¿Como nos desplazamos?
5. ¿Existe el medio para desplazarme?
6. ¿Con cuánto tiempo de anticipación me debo desplazar hacia mi destino?

Estos cuestionamientos me proporcionarían información básica para definir estrategias diarias para satisfacer mi necesidad de movilidad.

Si consideramos esto como una muestra elemental por individuo, seguro podemos hacer muestreos en poblaciones finitas para encontrar similitudes o patrones de comportamiento en movilidad, y que sin duda permitirá encontrar soluciones más eficientes.

Ahora bien, bajo el método científico más básico que existe en el mundo que es la observación y con la experiencia de movilidad que me genera mi necesidad, propongo algunas estrategias de solución para mejorar la movilidad de la ciudad de Mérida, y su impacto directo de las localidades en su periferia.

1. Considero que el municipio de Mérida, ya tiene focos de saturación específica en la ciudad, así que:
Propongo hacer una encuesta con las mismas preguntas que redacté anteriormente en las zonas de conflictos y saturación urbana.
2. En caso de no tener mapeadas las zonas y horarios de conflicto, será necesario apoyarse con la dependencia que tenga la información suficiente como seguridad pública, además de la encuesta.
3. Verificar a través de la dirección de desarrollo urbano, cual es la proyección urbana en el corto, mediano y largo plazo para ir acoplando las piezas del gran rompecabezas de evolución urbana, zonas escolares, centros de salud, centros o plazas comerciales, zonas económicas activas, flujos laborales, y todo aquello que sea motivo de movilidad que arroje como respuesta a la encuesta mencionada.
4. Promover a la comunidad información respecto a los horarios o rutas críticas de afectación a la movilidad, “¡Toma tu tiempo!” invitando a salir más temprano de lo común para evitar congestiones, esto se enlaza con la siguiente propuesta.
5. Crear una plataforma digital propia del gobierno municipal que motive y ayude a evitar los conflictos viales que existan, o en casos avisar con anticipación y que esta plataforma ayude a planear rutas con la base de focos rojos ya registrada.
6. Invitar a todos los directores de escuelas públicas o privadas para que entreguen un programa preventivo de bajo impacto a la movilidad en torno a su institución, esta deberá ser supervisada y certificada por el comité que tenga las facultades al respecto, Debe incluir campañas de cara a los padres de familia y maestros informándoles del impacto negativo o positivo de las acciones del programa.
7. Establecer con los permisionarios de rutas urbanas y suburbanas convenios de respeto a reglamentos de vialidad, e incluir en sus reglamentos de trabajo artículos laborales específicos de cara a la movilidad, ejemplo: “Es de carácter obligatorio, no hacer doble fila en ninguna calle o avenida para ascenso o descenso de pasaje, checar control de paso, compra o adquisición de bebidas o alimentos, mantener charlas con compañeros” y todo aquello que origine un conflicto vial.
8. Certificar la cantidad de unidades por ruta con la finalidad de compararla contra los aforos de pasajeros y vehicular buscando su porcentaje de efectividad.
9. Permisionarios de carácter federal, comprometerlos a que los servicios de “vacío” o por logística para carga y pickup deben circular por periférico, ejemplo: mudanceros, turismo, servicio público foráneo, piperos de combustibles, y todo aquel de grandes proporciones.
10. Crear nodos de servicios urbanos en el periférico o terminales de desahogo antes de entrar o salir de la ciudad. Tipo las estaciones de seguridad pública que hoy están bajo los puentes del anillo periférico. A la par de esta acción, crear dos servicios que solo circulen vía periférico, uno directo y otro en modalidad de urbano o haciendo todas las paradas necesarias
 - El servicio directo, solo tendrá paradas definidas y correrá por los carriles centrales del periférico, se alimentará de los nodos o terminales.
 - El servicio escala, circulará por todo periférico, pero en su mayoría por carriles de baja y solo donde la vialidad no lo permita, podrá acceder a carriles centrales.
 - Así una persona que viene de Umán y que desea llegar a progreso no necesita pasar por el centro de la ciudad, o si necesita ir a caucel, tampoco debe llegar al centro.

- Estos servicios deben considerar equipo que circule acorde a las manecillas del reloj y mas equipo que circule en sentido contrario.
11. Solicitar un estudio a las grandes armadoras de vehículos de transporte, un estudio de factibilidad y vialidad para que propongan un tipo de unidad que reúna características específicas para la ciudad, con la finalidad de promover a mediano plazo una renovación de equipo urbano, que disminuya la cantidad de unidades en el centro, que no contamine, que permita mayor grado de maniobrabilidad, que aumente la capacidad de flujo de personas de manera comfortable, pero sobre todo que incluya sistemas de logística para mejorar la movilidad, ejemplo: posición satelital para evitar auto competencia y aglomeraciones, en caso de saturación que proponga rutas alternas, que permita analizar las bajadas y subidas de las personas para rediseños de rutas.
 12. Diseñar señaléticas para peatones que permitan caminar en sentidos específicos para evitar aglomeraciones en focos rojos, hacer levantamiento en las zonas de conflicto de factores ajenos como puestos de venta, postes de alumbrado, portabotes de basura, centrales de carga, centrales de telecomunicaciones, alcantarillas, o cualquier cosa adicional que incremente el nivel de afectación.
 13. Realizar un inventario de estacionamientos de la ciudad, y crear un comité de control de carga vehicular por estacionamientos para garantizar la mayor cantidad de cajones de disponibles. Obligar a todos los establecimientos comerciales que tengan espacios para sus clientes.
 14. Seguridad pública debe generar aforos de tránsito vehicular en zonas de conflicto
 15. Obligatoriedad de aforos de transportación de personas para permisionarios de rutas urbanas y foráneas, con la finalidad de planear adecuaciones a rutas o incrementos de servicios.
 16. Crear el comité de buenas prácticas para asistir a las grandes metrópolis donde hoy hay problemáticas similares y coadyubar en la creación de modelos de movilidad.
 17. Coadyubar con los municipios satélite de Mérida los enlaces comerciales, logísticos y de flujos humanos con motivo de los intercambios económicos y laborales, con la finalidad de diseñar a gran escala la red de movilidad.
 18. Mejorar las carpetas asfálticas de las avenidas o calles que sean de conflicto vial.
 19. Establecer modelo de semaforización coordinada para avenidas principales.
 20. Equilibrar los flujos de acuerdo a conceptos de afectación, ejemplo: mercados y plazas, escuelas, centros de salud, oficinas gubernamentales, para esto las oficinas municipales facultadas de obras de gran impacto deben verificar y asegurar que la construcción cumple con regulaciones adecuadas para evitar conflictos de movilidad.
 21. Verificar con las instituciones de ecología y protección al medio ambiente, la posibilidad de que algunos espacios verdes puedan sustituirse por espacios de movilidad, a cambio se debe garantizar minimizar el impacto con acciones como la de sembrar más árboles, recuperar predios en condiciones de abandono que no tengan beneficio de impacto ecológico o reducir emisiones contaminantes.
 22. Proyectos como el “metro” que circule por todo periférico
 23. Redistribución gubernamental de oficinas que ayuden a evitar congestionamiento en el centro.
 24. Creación de otro anillo periférico acorde al crecimiento urbano.
 25. Estudio de zonas laborales activas que motivan flujos de personas.
 26. Libramiento vial desde Chocholá sin afectar la reserva de Cuxtal.
 27. Doble piso sobre anillo periférico.

28. Desahogar el centro de la ciudad para darle espacio a los requerimientos especiales de inclusión como son ciclistas, pasos viales, mapas en sistema braille.

Cada una de las propuestas tiene aristas que se deben estratificar con sus impactos sociales, jurídicos, económicos y cabildear.

Con la convicción de que todas las propuestas son un granito de arena en este mega proyecto para beneficio de todos los Yucatecos y en particular a nosotros los Meridianos, quedo a sus órdenes para cualquier aclaración o duda de los puntos mencionados.

Lic. Gabriel Enrique Luna Ruiz
9993388430 celular
gabo.gel@gmail.com