



# **Universidad Autónoma de Yucatán**

## **Facultad de Arquitectura**

Unidad de Posgrado e Investigación

### **Maestría en Diseño Urbano**

Materia: Estancia Profesional

Asesores:

Psic. Irene Carolina Cauich Chávez M. en Arq.

Arq. Silvia Chi Cervera M. en C.

Alumnos:

Lic. Israel Cortés Puc

Arq. Julián León Salazar

Arq. María Belem May Dorantes

Arq. Roberto Novelo Zoreda

Arq. Nancy Sarahí Silva Solís

Arq. María Isabel Velázquez Celorio

Presentan:

# **“PLAN ARTICULADOR METROPOLITANO PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DE KANASÍN, YUCATÁN”**

19 de Septiembre de 2016

# Contenido

|  |     |
|--|-----|
| PRESENTACIÓN .....   | 4   |
| 1. INTRODUCCIÓN .....  | 5   |
| 2. ANTECEDENTES.....   | 8   |
| 2.1 Caracterización del sitio .....  | 8   |
| 2.1.1 Datos generales .....  | 8   |
| 2.1.2 Dinámicas con Mérida.....  | 9   |
| 2.1.3 Territorio segmentado .....  | 10  |
| 3. MARCO DE REFERENCIA .....   | 12  |
| 3.1 Marco conceptual .....   | 12  |
| 3.2 Metodología.....   | 13  |
| 3.2.1 Análisis de fuentes secundarias .....                                  | 13  |
| 3.2.2 Capas de análisis.....   | 14  |
| 3.3.3 Trabajo colaborativo con servidores públicos .....                     | 28  |
| 4. DIAGNÓSTICO.....  | 29  |
| 4.1 Resumen de problemas prioritarios .....                                  | 29  |
| 4.2 Zonas de atención prioritaria .....                                      | 30  |
| 5. VISIÓN, MISIÓN Y CUALIDADES.....  | 36  |
| 5.1 Visión y misión para el Municipio de Kanasín .....                       | 36  |
| 5.2 Cualidades de diseño urbano para la intervención .....                   | 36  |
| 5.2.1 Cualidades para el Eje de Estructura Urbana.....                       | 36  |
| 5.2.2 Cualidades para el Eje de Espacio Público .....                        | 36  |
| 5.2.3 Cualidades para el Eje de Accesibilidad .....                          | 37  |
| 6. ESTRATEGIAS DE DISEÑO URBANO.....   | 38  |
| 6.1 Estrategia a escala metropolitana .....                                  | 38  |
| 6.1.1 Plan Articulador Metropolitano para el Desarrollo de Kanasín .....     | 38  |
| 6.2 Estrategia a Escala Municipal .....                                      | 75  |
| 6.2.1 Recomendaciones al PDU Kanasín 2018 .....                              | 75  |
| 6.2.2 Proyecto: Circuito de movilidad intraurbana.....                       | 79  |
| 6.3 Estrategia a escala barrial .....  | 100 |
| 6.3.1 Proyecto: Consolidación del Núcleo Urbano de San Camilo .....          | 101 |
| 7. ESTRATEGIAS DE GESTIÓN Y OPERACIÓN .....                                  | 131 |
| 7.1 Los proyectos y su relación con el desarrollo municipal de Kanasín ..... | 131 |

|   |     |
|---|-----|
| 7.2 La estrategia de desarrollo de los diferentes niveles de gobierno .....             | 131 |
| 7.3 Evaluación de la efectividad en el desarrollo .....                                 | 132 |
| 7.4 El proceso de gestión del plan articulador y la cartera de proyectos. ....          | 133 |
| 7.5 Las restricciones del Plan Articulador en el marco de la gestión de proyectos ..... | 135 |
| 7.6 Convenio Inicial para la identificación de proyectos.....                           | 136 |
| 7.7 Estructura estratégica y operativa de la gestión del Plan Articulador .....         | 136 |
| 7.8 Esquema de actores .....  | 136 |
| 7.9 Participación ciudadana.....  | 138 |
| 7. CONCLUSIONES.....  | 139 |
| 8. ANEXOS.....  | 140 |
| Anexo 1. Entrevista semi-estructurada con actores clave del municipio .....             | 140 |
| Anexo 2. Talleres de participación con funcionarios municipales .....                   | 143 |
| Anexo 3. Marco de referencia, proyectos por núcleo del municipio de Kanasín .....       | 148 |
| 9. BIBLIOGRAFÍA .....   | 149 |

## PRESENTACIÓN

El presente Documento fue desarrollado por los alumnos egresados de la Maestría en Diseño Urbano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Yucatán (FAUADY), de manera conjunta con la Coordinación Metropolitana de Yucatán (COMEY) con el objetivo de realizar un proyecto de intervención urbana, que genere propuestas para mejorar las condiciones físicas y sociales en la Zona Metropolitana de Mérida (ZMM) específicamente en su conurbación con el municipio de Kanasín.

Este proyecto, en todo su desarrollo, fue realizado bajo los criterios de habitabilidad, sostenibilidad, competitividad, equidad, inclusión y participación; estos responden a las principales necesidades demográficas, sociales, económicas y ambientales de los cuales se derivan las principales problemáticas urbanas en la actualidad.

Agradecemos al Lic. José Clemente Escalante Alcocer, Director General de la COMEY, Lic. David Montañez Rufino, Director de Desarrollo Metropolitano de la COMEY y al Alcalde de Kanasín 2015-2018 Carlos Manuel Moreno Magaña, así como a todos los servidores públicos de su administración, por todas las atenciones y facilidades brindadas para realizar este trabajo.

## 1. INTRODUCCIÓN

Los asentamientos humanos en diversos contextos físicos, responden al carácter de ser vivo de las poblaciones que los ocupan, de tal manera que son cambiantes, y tienen necesidades y problemáticas que se ajustan a ellos mismos, al medio cultural y al medio físico que los rodea, de manera integral responden a esta complejidad de relaciones.

El estado de Yucatán posee 106 municipios, existe un precedente de distintos trabajos de análisis e intervención en algunas poblaciones, sin embargo, sólo en su capital, la Ciudad de Mérida se tiene antecedente de estudios, análisis y proyectos con propuestas urbanas que resulten integrales a la totalidad de la mancha urbana.

El municipio de Kanasín, resulta ser un asentamiento con la particularidad de encontrarse en una situación geográfica muy íntima con la Ciudad de Mérida, esta relación lejos de resultar benéfica, aún con la gran oportunidad que representa su cercanía a la metrópolis, ha detonado una problemática de conurbación con repercusiones en temas de movilidad, accesibilidad, dotación de equipamiento e infraestructura, seguridad, entre otras.

Es posible analizar los temas antes mencionados desde el punto de vista del Diseño Urbano, entendiendo esta disciplina como una herramienta que da pie al análisis integral de los problemas relevantes que afectan los asentamientos urbanos, y que nos permite “contribuir a la transformación de la realidad de estos de manera efectiva y responsable y con criterios de sostenibilidad, habitabilidad, competitividad, participación, equidad e inclusión”. (Plan de Estudios MDU, pp. 7)

El objetivo de este trabajo es realizar un análisis urbano integral en el municipio de Kanasín y a partir de la detección de una problemática, proyectar y gestionar propuestas que respondan a las problemáticas espaciales, funcionales y sociales de una zona de atención prioritaria detectada en el sitio; considerando su pertinencia con las estrategias gubernamentales, los objetivos del socio (COMEX) y los criterios de sostenibilidad, habitabilidad, equidad, competitividad, inclusión y participación.

Este documento se encuentra dividido, de manera general en 3 apartados:

El primero, corresponde al análisis del territorio (capítulos 1, 2, 3, y 4), desde sus antecedentes, el marco de referencia y el diagnóstico situacional a partir de los ejes de accesibilidad, espacio público y estructura urbana, cada uno dividido en sub-ejes que permiten tener una comprensión más profunda de la problemática del municipio.

El segundo (capítulos 5 y 6), se refiere a la planeación estratégica, donde declara la misión, la visión, los objetivos estratégicos, así como las escalas y núcleos de intervención, para posteriormente, plantear los programas y proyectos específicos, de acuerdo a las características del territorio.

El tercero (capítulo 6), hace referencia al proceso de gestión seguido durante el proceso de diseño, donde se identificaron a los actores institucionales que detectaron las problemáticas y puntos de interés para la intervención estratégica en el territorio.

Se incluye un tema relacionado con las consideraciones de los proyectos en términos de tiempos, costos y alcances, así como las recomendaciones generales y de participación ciudadana, para extender el trabajo a la población objetivo y a los indirectamente afectados.

Finalmente, el trabajo, incluye un apartado de conclusiones donde se puntualiza la necesidad de intervenir incluyendo la perspectiva propuesta de Diseño Urbano estratégica, que permitan mejorar las condiciones de los asentamientos humanos, elevar la calidad de vida de la población de Kanasín, y propiciar el ordenamiento de su territorio a diferentes escalas, logrando que el municipio tenga un mejor nivel de desarrollo para integrarse de una manera adecuada a las dinámicas que exige el desarrollo metropolitano.

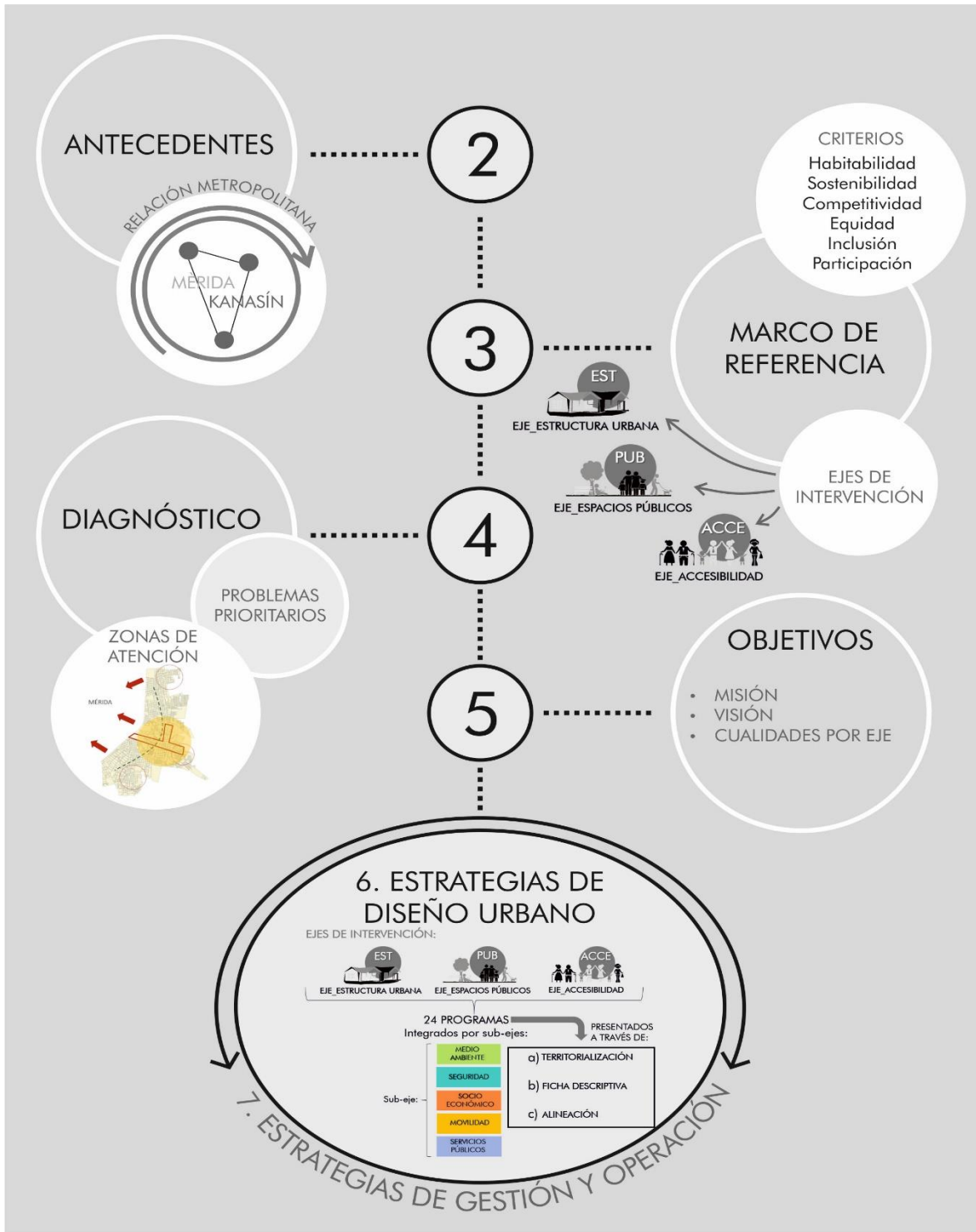


Imagen 1-1. Contenido del presente documento. Elaboró: MDU, 2016.

## 2. ANTECEDENTES

### 2.1 Caracterización del sitio

#### 2.1.1 Datos generales

Se localiza dentro de la zona metropolitana y colinda al norte con el municipio de Mérida, al sur con Timucuy y Acanceh, al este con Tixpeual y al oeste con Mérida.

Los límites que se establecen con el socio COMEY para llevar a cabo este proyecto son: al norte la Avenida que atraviesa desde la Plancha hasta los Héroes, al Sur con el borde de la mancha urbana de Cecilio Chí y Leona Vicario, al oriente con los límites de la mancha urbana de la cabecera y al poniente con el anillo periférico de Mérida Lic. Manuel Berzunza.

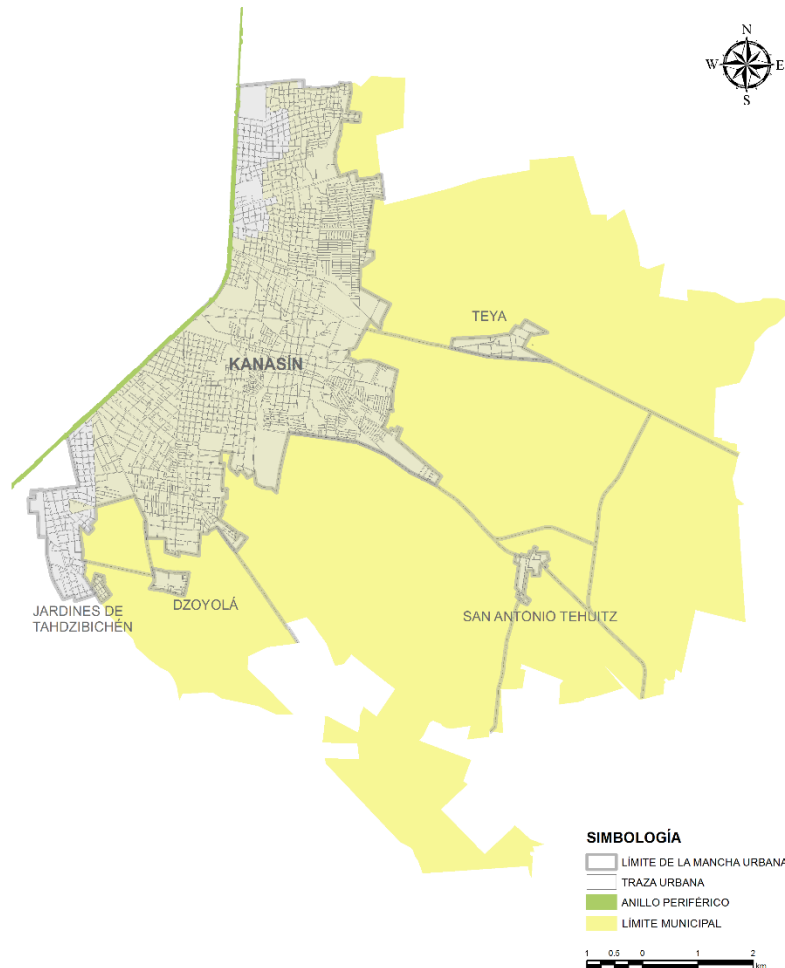


Imagen 2-1. Municipio de Kanasín (Elaboración propia. Fuente: INEGI, 2010)

La población total en Kanasín es de 87,918 habitantes (INEGI, 2010), esto corresponde al 9.47% de la población de toda la zona metropolitana (ver imagen 2-2). Cuenta con una superficie total de 101.383 Km<sup>2</sup> de los cuales la superficie de la mancha urbana es de 26.73 Km<sup>2</sup> es decir, el 26.39% de la superficie total se encuentra ya urbanizada.



**ESTRUCTURA PORCENTUAL DE POBLACIÓN POR GRUPOS QUINQUENALES DE EDAD Y SEXO PARA EL AÑO 2015 EN EL MUNICIPIO DE KANASÍN**

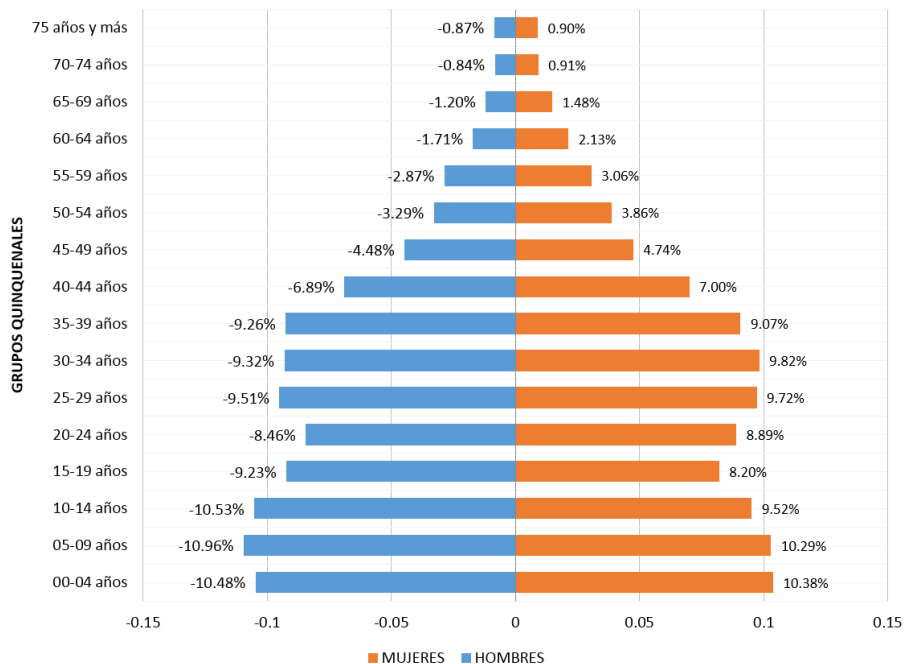


Imagen 2-2. Pirámide poblacional Kanásin. (Elaboración propia, fuente: INEGI, 2010).

Toda la superficie de Kanásin es plana, con suelo rocoso, no existen corrientes superficiales de agua, sin embargo existen depósitos subterráneos (cenotes). Y forma parte de la región clasificada como cálida-subhúmeda.

### 2.1.2 Dinámicas con Mérida

El fenómeno de la Metropolización ha generado que Kanásin, junto con los municipios de Mérida, Umán, Conkal y Ucú conformen la Zona Metropolitana.

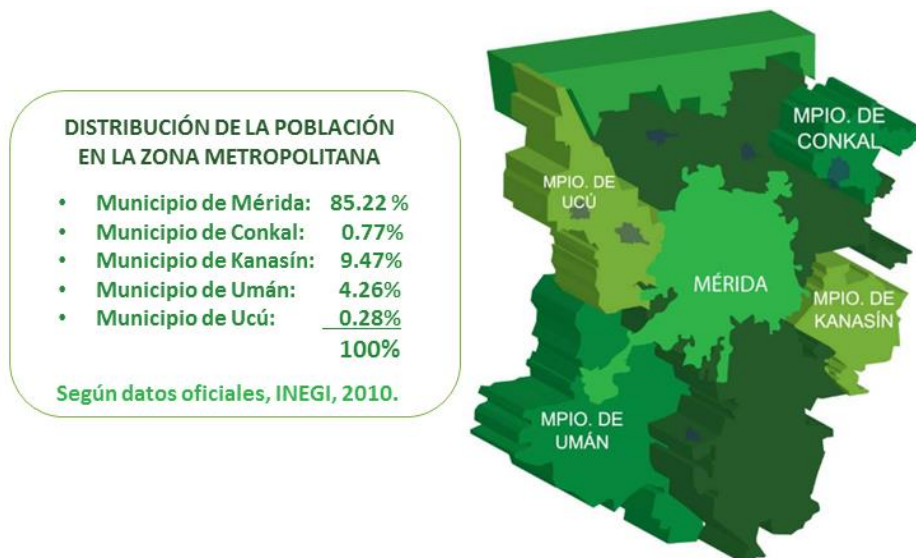


Imagen 2-3. Distribución de la población en la Zona Metropolitana de Mérida. (Fuente: INEGI, 2010 y www.comey.yucatan.gob.mx, 2016).

Una zona metropolitana es: “una unidad socio-espacial que posee una serie de particularidades económicas, sociales, ambientales, políticas y territoriales que se comparten de manera inherente e irreversible entre las ciudades que la conforman, ocasionando que sus centros urbanos no distingan límites político-administrativos y exigiendo de manera inminente la coordinación entre sus gobiernos para planificar su crecimiento y desarrollo (www.comey.yucatan.gob.mx,2016).

Kanasín mantiene un fuerte vínculo con la Ciudad de Mérida, en los cinco ámbitos señalados anteriormente: económico, social, ambiental, político y territorial. La dificultad para operar en los límites difusos por su dinámica y funcionamiento, han generado entre Kanasín y Mérida conflictos administrativos, sobre todo en los servicios públicos en las zonas de traslape con la Ciudad de Mérida.

### 2.1.3 Territorio segmentado

El territorio de Kanasín se encuentra segmentado por conexiones federales que lo atraviesan de oriente a poniente, carreteras de alta velocidad en las que el municipio no tiene injerencia, y que han dividido a la población, espacial y socialmente, en especial la carretera a Cancún, la cual sólo cuenta con un puente a desnivel (ver imagen 2-4 y 2-5) que permite la conectividad dentro del territorio de Kanasín, obligando a todo aquel que habita al norte de éste a atravesarlo para llegar al centro y sur de la cabecera municipal.

La falta de conectividad del municipio ha incrementado la dependencia de Kanasín con Mérida, puesto que es más fácil y económico atravesar el anillo periférico, con todos los peligros que esto implica, para llegar por ejemplo a equipamientos de salud, de educación y abasto, que llegar al centro de Kanasín donde todos estos se encuentran.



Imagen 2-4. Vista desde la calle 22, subiendo del sur al norte. (Fuente: [www.googlemaps.com](http://www.googlemaps.com))



Imagen 2-5. Vista debajo del puente sobre la calle 22, bajando de norte a sur. (Fuente: [www.googlemaps.com](http://www.googlemaps.com))

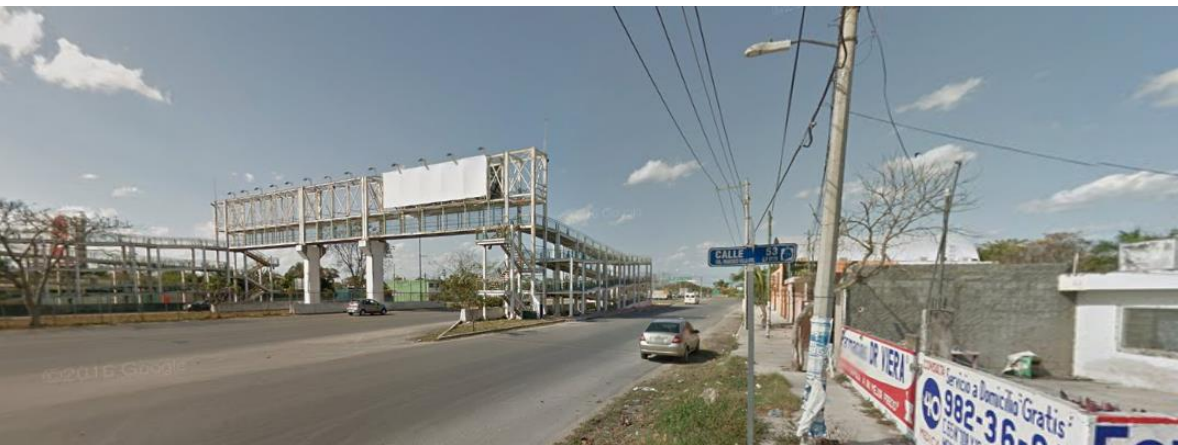


Imagen 2-6. Vista desde la calle 53 de puente peatonal para cruzar el periférico hacia Mérida. (Fuente: [www.googlemaps.com](http://www.googlemaps.com))

## 3. MARCO DE REFERENCIA

### 3.1 Marco conceptual

La disciplina del Diseño Urbano aún se encuentra en construcción y definición, al estar ligada directamente a la sociedad y sus movimientos en el territorio ha sido necesario evolucionar el concepto a la par de la producción y transformación de las ciudades.



*Imagen 3-1. Visión del Diseño Urbano desde la MDU de la UADY. Elaboró: MDU, 2016.*

Por esta razón, es necesario describir algunos conceptos que guiarán tanto el análisis como las propuestas de intervención; cabe aclarar que estos se han construido con fines operativos para este estudio y que conforman la visión integral del diseño urbano desde los planteamientos y metacriterios de la Maestría en Diseño Urbano (ver imagen 3-1).

- **Diseño Urbano:** Según Matthew Carmona es “el proceso de hacer o producir mejores lugares para las personas” (Carmona et al. 2010; en Plan de Estudios MDU, 2014). Está regido por criterios de habitabilidad, competitividad, sostenibilidad, equidad, inclusión y participación.
- **Trabajo interdisciplinario:** Trabajo en equipo con profesionistas de varias disciplinas afines.
- **Escalas:** Tamaño o proporción en que se desarrolla un plan o idea. El término se refiere por ejemplo a la escala metropolitana, la escala ciudad, la escala colonia, la escala manzana, la escala parque, etc.
- **La estructura urbana:** Con ello nos referimos a la traza urbana, la forma de las manzanas, la tipología de los edificios, la infraestructura como calles, banquetas, el uso que se le da a los edificios (usos de suelo) y las densidades de población.
- **Espacio público:** Como está implícito en el término, abarca todos los espacios de acceso libre y público, que pueden ser abiertos o cerrados, en donde se pueden realizar diversas actividades sociales y que físicamente pueden ser equipamientos de varios tipos, parques, deportivos, plazas, áreas verdes e incluso las mismas calles y banquetas en su función social.

- **Accesibilidad:** Es la capacidad de llegar y de acceder a los espacios públicos, se refiere a la libertad de transitar en el espacio público y se aplica tanto para vehículos motorizados y no motorizados como para peatones.

El diseño urbano puede incidir directamente en el territorio en los temas de planeación, desarrollo urbano, obras públicas, servicios públicos, desarrollo social, desarrollo económico, entre otros, de ahí la pertinencia de hacer un planteamiento para el municipio de Kanasín a partir de esta visión del diseño urbano integral.

## 3.2 Metodología

La estrategia metodológica comienza con un trabajo de gabinete, la revisión de la información oficial existente del sitio, en este caso Kanasín, con el objetivo de encontrar las problemáticas principales y ubicarlas en el territorio, para así generar una estrategia tanto para el análisis urbano integral del municipio, como para la intervención de diseño urbano en una zona de atención prioritaria que tenga un impacto a escala metropolitana.

### 3.2.1 Análisis de fuentes secundarias

Los documentos revisados y analizados a profundidad fueron:

- “Diagnóstico Situacional del municipio de Kanasín”, elaborado por: COMEY, Gobierno del Estado de Yucatán, 2015.
- Libro: “Delimitación de zonas metropolitanas”, 2005
- Programa Integral de Desarrollo Metropolitano, PIDEM, 2013.
- Plan de desarrollo urbano de Kanasín, PDU, 2016.
- Libro: “Mérida Metropolitana”, 2009
- Plan Municipal de Desarrollo de Kanasín, PMDU, 2015-2018

A partir de esta revisión se pudieron enlistar las problemáticas de Kanasín en sus dinámicas externas con la Zona Metropolitana e internas en el municipio. Estas problemáticas se filtraron para seleccionar aquellas desde las cuales el diseño urbano tiene injerencia directa y resultaron:

- Medio ambientales
- De seguridad
- Socio-económicos
- De movilidad
- De servicios públicos

Éstas fueron posteriormente los 5 sub-ejes tanto del análisis como de la intervención estratégica integral. Para esto se identificaron 3 ejes principales que sería la columna vertebral de la propuesta de diseño urbano (ver imagen 3-2).

Dentro del proceso metodológico se identificaron zonas en el territorio donde se detectaron las 5 problemáticas (medio ambientales, seguridad, socio-económicas, de movilidad y de servicios públicos), esto a partir de información oficial del INEGI, trabajo de observación de campo, sondeos y talleres de trabajo participativo con los funcionarios del municipio.



*Imagen 3-2. Ejes de intervención. Elaboró: MDU, 2016.*

### 3.2.2 Capas de análisis

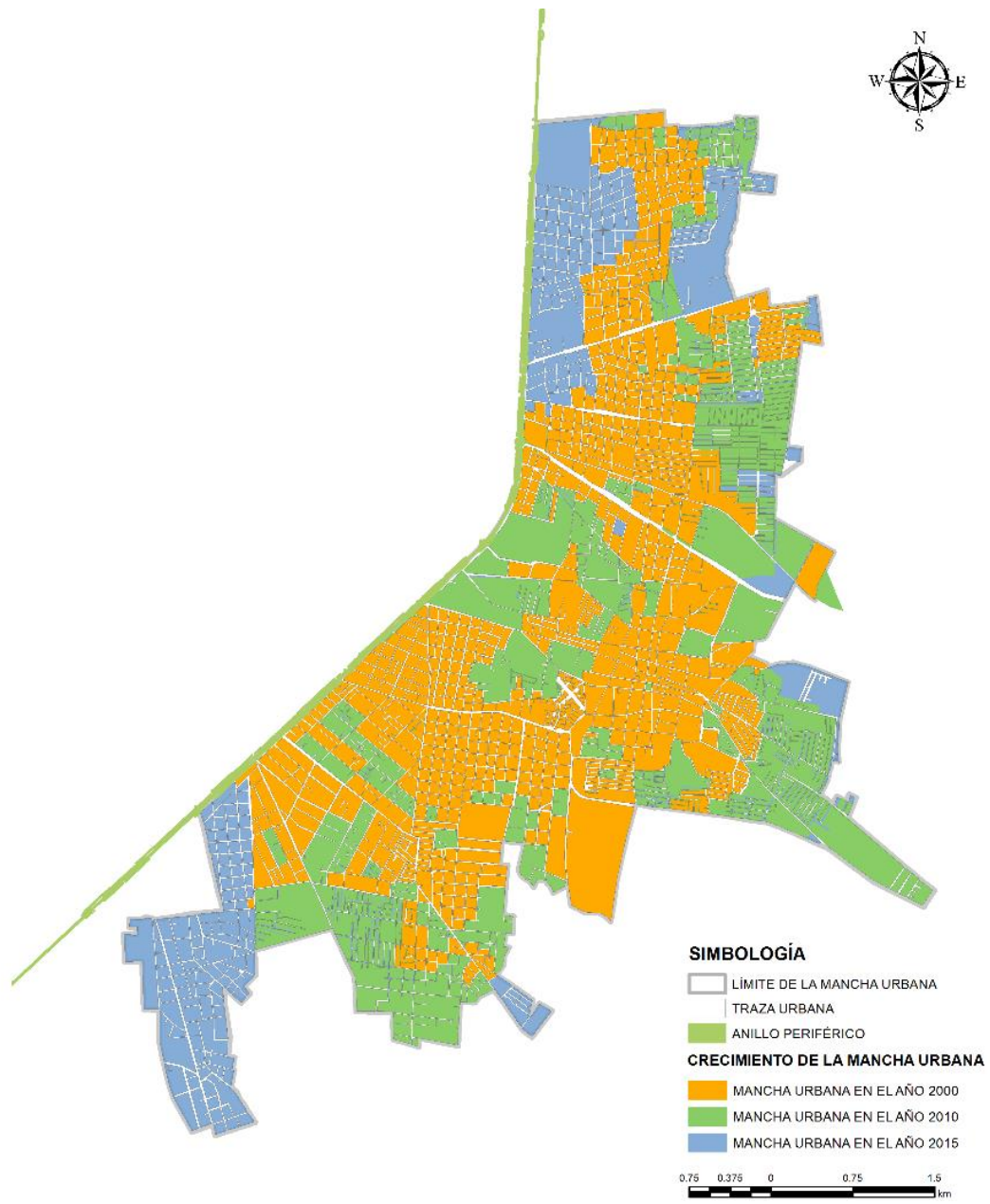
El análisis Kanasín se realizó mediante el cruce de diferentes capas de información oficial con el objetivo de encontrar zonas de atención prioritaria, esto significa que no únicamente se mapearon espacialmente las problemáticas en el territorio, sino que se identificaron las coincidencias de éstas con zonas de alta densidad de población, con graves problemas de entorno urbano, con déficit de áreas verdes o equipamientos, en condiciones de hacinamiento, entre otros.

Las capas de información que se mapearon para encontrar estas zonas de atención prioritaria son las siguientes:

#### a) Capa desarrollo urbano

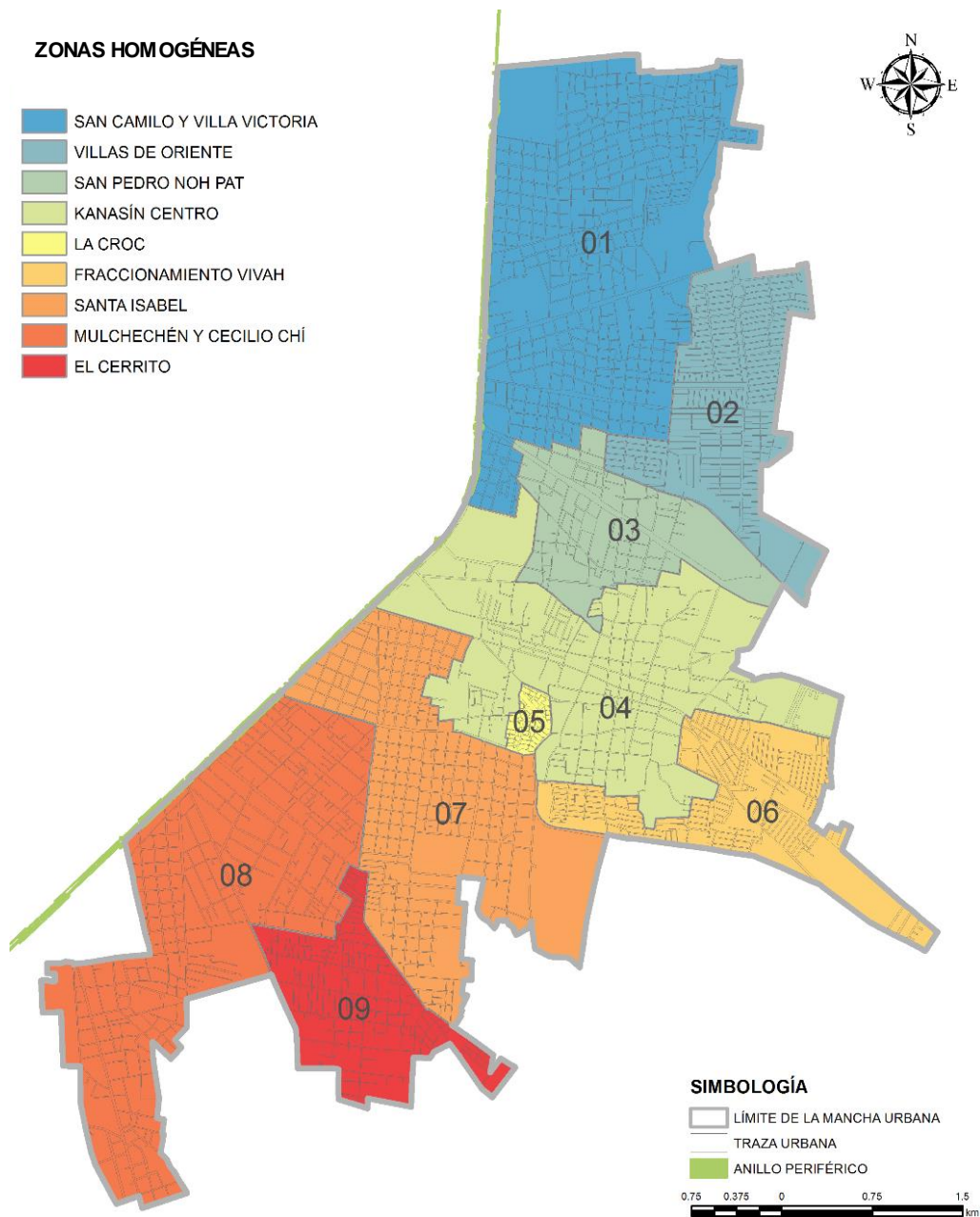
Se analizó el crecimiento territorial y poblacional de Kanasín con datos oficiales al año 2000, 2005 y 2010 según INEGI y se encontró que en el transcurso de 10 años estos casi se han duplicado:

- En el 2000 contaba con 59,044 habitantes y 10.82 Km<sup>2</sup> de superficie urbanizada.
- En el 2010 contaba con 77,240 habitantes y 18.23 Km<sup>2</sup> de superficie urbanizada.
- En el 2015 contaba con 93,617 habitantes y 26.73 Km<sup>2</sup> de superficie urbanizada



Mapa 3-1. Crecimiento territorial cabecera de Kanasín. (Elaboración propia. Fuente: INEGI, 2000, 2005, 2010).

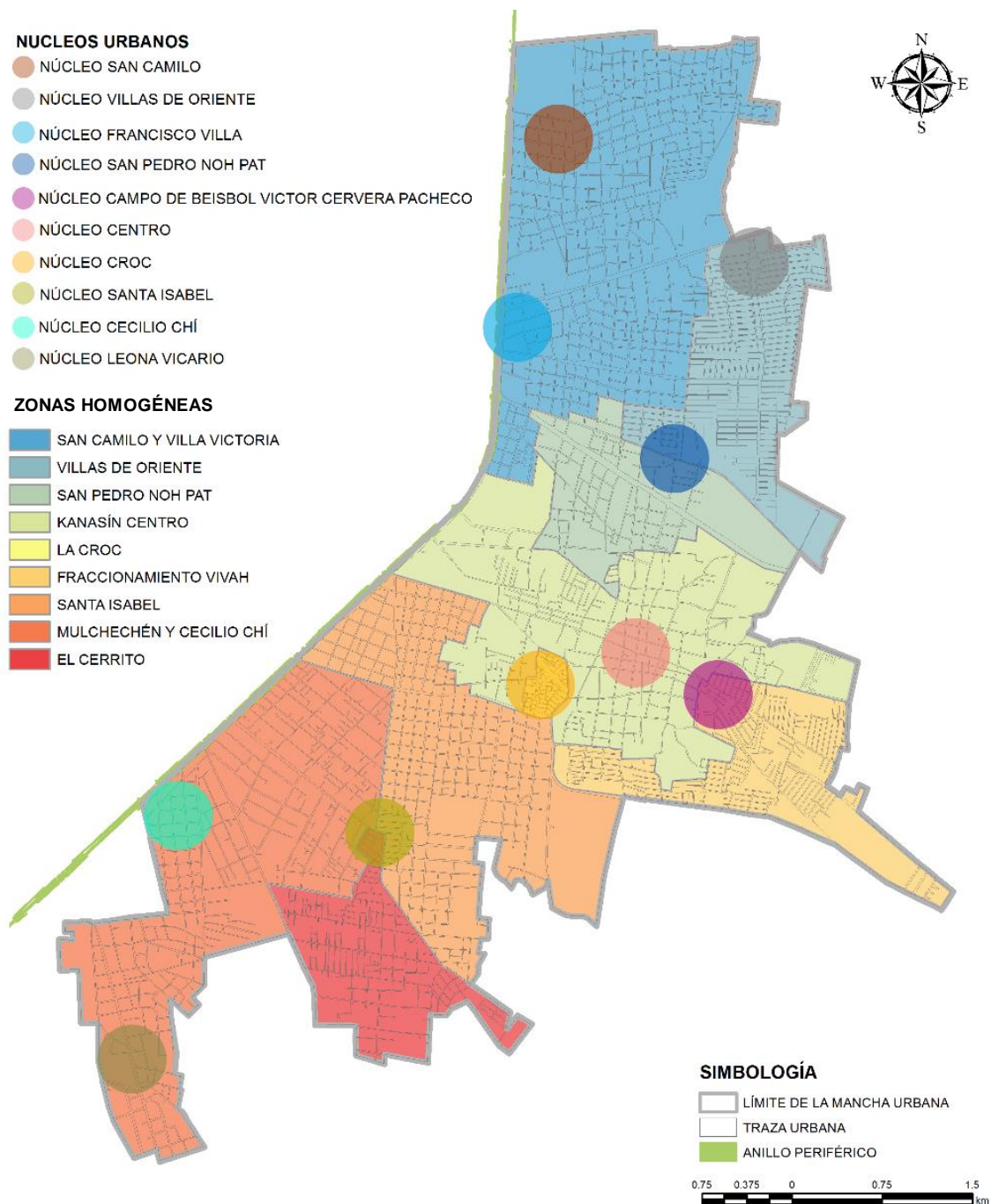
Posteriormente se analizó la traza urbana que actualmente tiene el territorio, en ella se puede observar las etapas de crecimiento de colonias y nuevos fraccionamientos que lo dividen en 9 zonas homogéneas; es decir, que comparten características y por ende problemáticas. Cabe mencionar que esta división es artificial a partir de las características de la traza, y se realizó para los fines de este proyecto.



Mapa 3-2. División del territorio en zonas homogéneas por su traza urbana.  
(Elaboración propia. Fuente: INEGI, 2010).

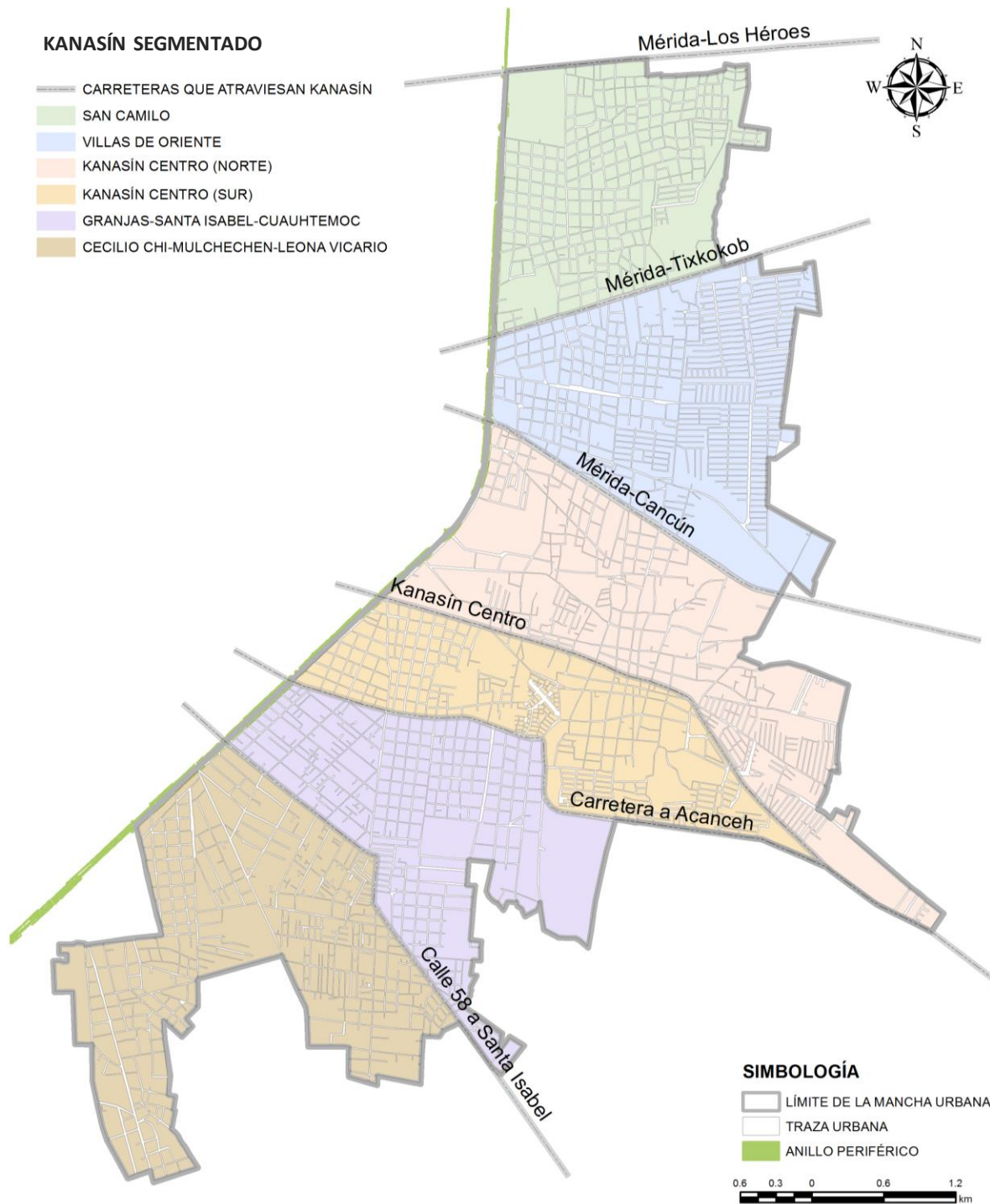


Se identificaron también los centros de población incluidos en cada una de estas zonas homogéneas (ver mapa 3-3); con esto nos referimos a los núcleos barriales o los nodos, en donde se concentran el equipamiento recreativo, religioso, el abasto, los servicios, el comercio, entre otros, que son reconocidos y usados por los habitantes de la zona y que dan identidad al sitio.



Mapa 3-3. Ubicación de núcleos barriales dentro de las zonas homogéneas. (Elaboración propia. Fuente: INEGI, 2010).

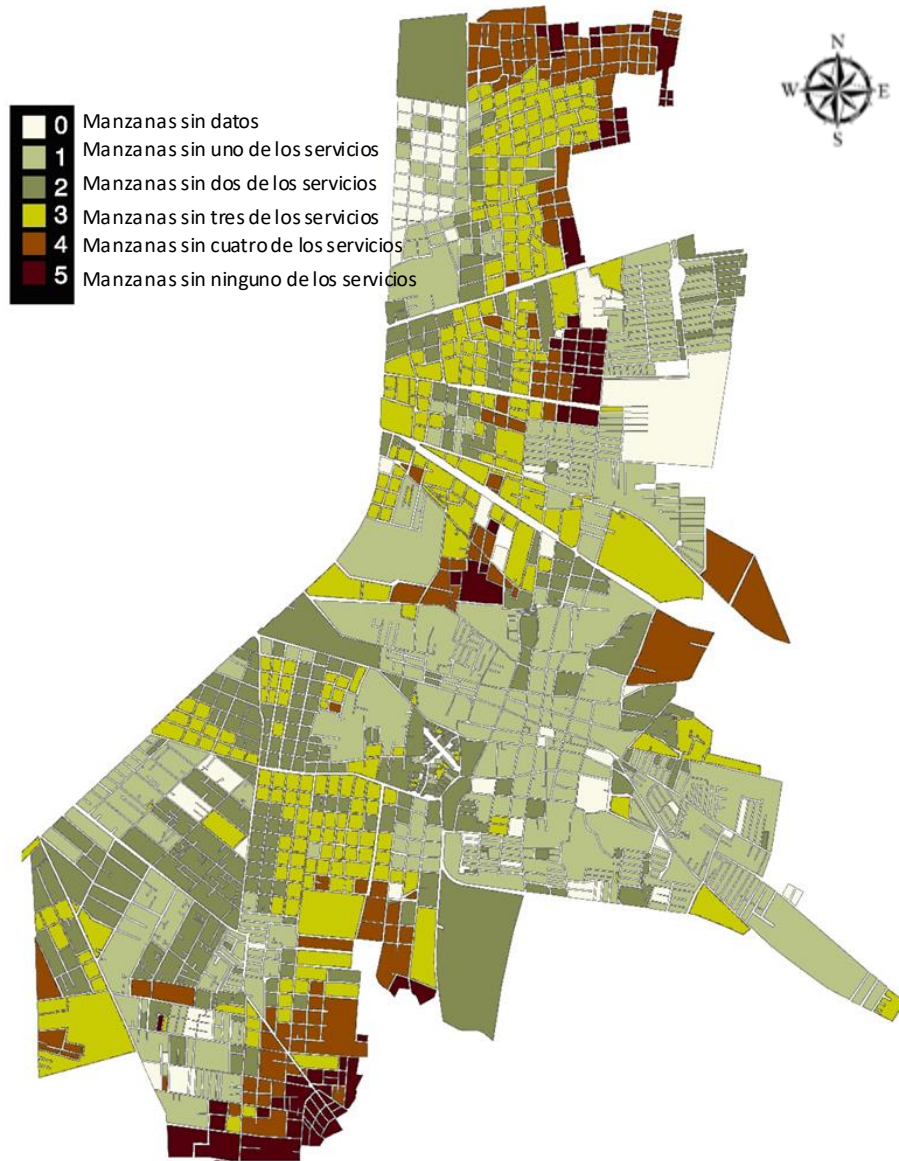
Por último en esta capa se mapearon las principales vías que atraviesan el territorio de oriente a poniente, desde Mérida, que segmentan Kanasín..



Mapa 3-4. Territorio de Kanasín segmentado por vialidades que atraviesan desde Mérida. (Elaboración propia. Fuente: INEGI, 2010).

### b) Servicios públicos

En el tema de los servicios públicos se caracterizó el territorio en términos de la presencia o ausencia de los siguientes: drenaje público, banquetas, rampas discapacitados, calles pavimentadas y alumbrado público; siendo así que las manzanas en color más claro tienen al menos en una calle los cinco servicios, mientras que las más oscuras carecen de todos ellos. Como resultado obtenemos que las zonas con el peor entorno urbano se concentran en los extremos norte y sur.

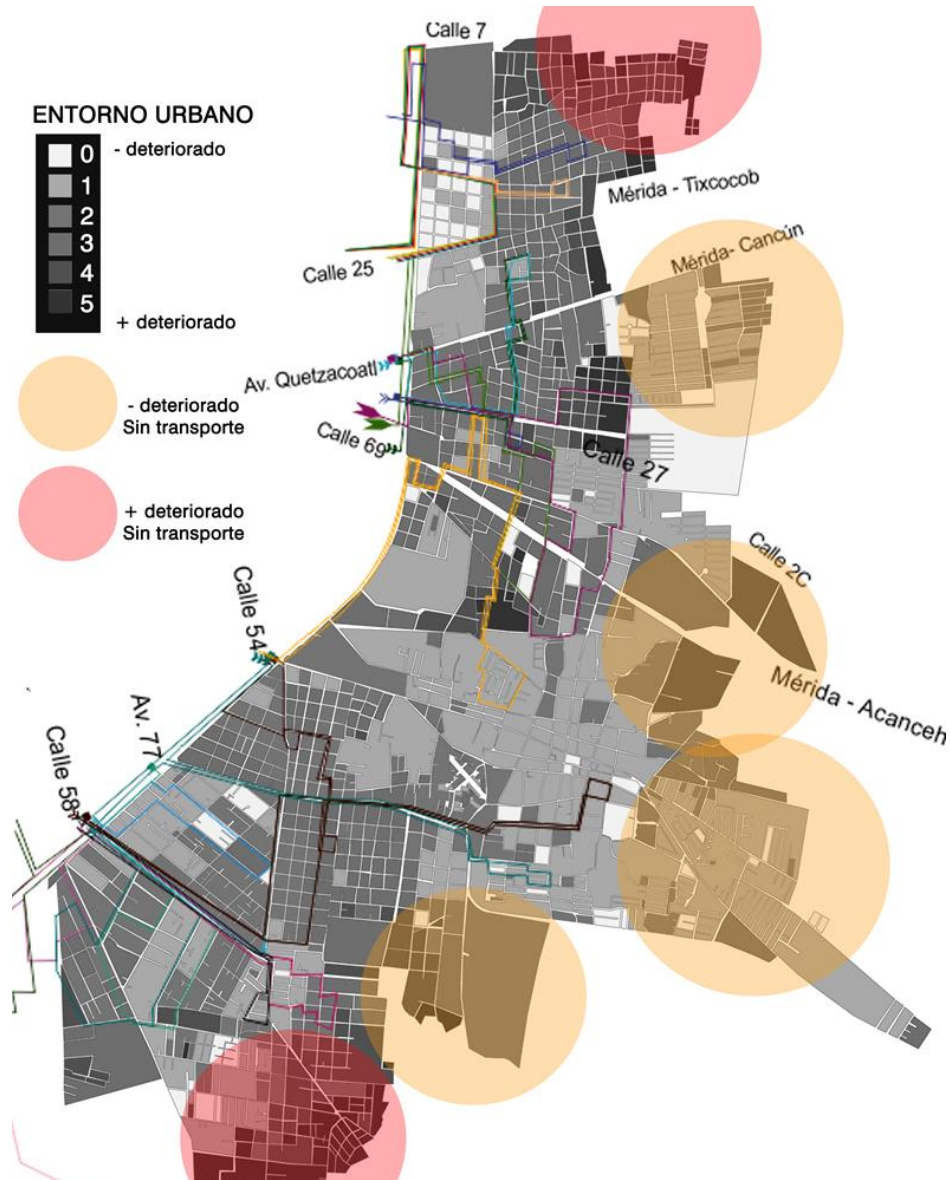


Mapa 3-5. Condiciones de entorno urbano. (Elaboración propia. Fuente: INEGI, 2010).

### c) Movilidad

Para el análisis de movilidad se mapearon las rutas existentes de transporte público, que van desde Mérida y atraviesan la cabecera de Kanasín, junto con los datos anteriores de entorno urbano (ver mapa 3-4), y se encontraron las zonas del territorio donde se combinan condiciones de entorno urbano deteriorado y la ausencia de rutas de transporte.

Nuevamente los nuevos fraccionamientos y puntas alejadas del centro aparecen con estas dos condiciones.

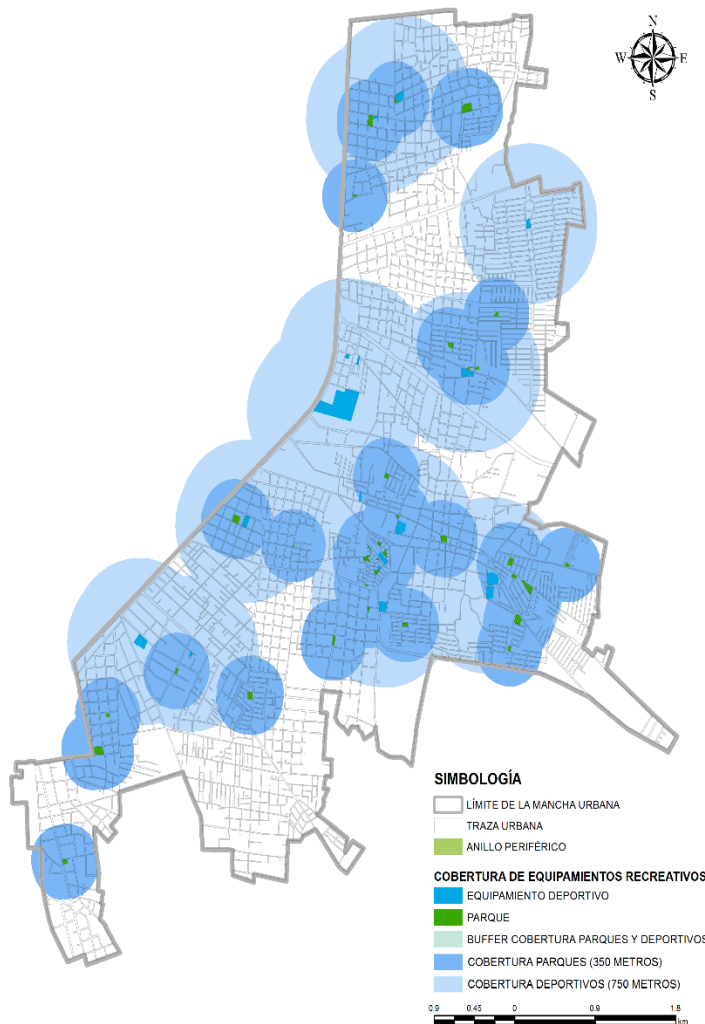


#### d) Equipamiento

Para los fines de este proyecto de diseño urbano se territorializaron los equipamientos recreativos, tales como parques y deportivos, con el objetivo de encontrar a los sectores de la población que no tuvieran acceso a estos. Se encontraron un total de 35 parques y 18 canchas y campos deportivos.

Dado que, en Kanasín los parques son de dimensiones reducidas, se catalogaron según su composición como Juegos infantiles, en tanto que los deportivos se consideraron como módulos deportivos básicos, por tanto, se consideraron para el análisis radios de acción de 350 metros para los parques y de 750 para los deportivos, según el manual de equipamiento urbano de SEDESOL, subsistema recreación y deporte.

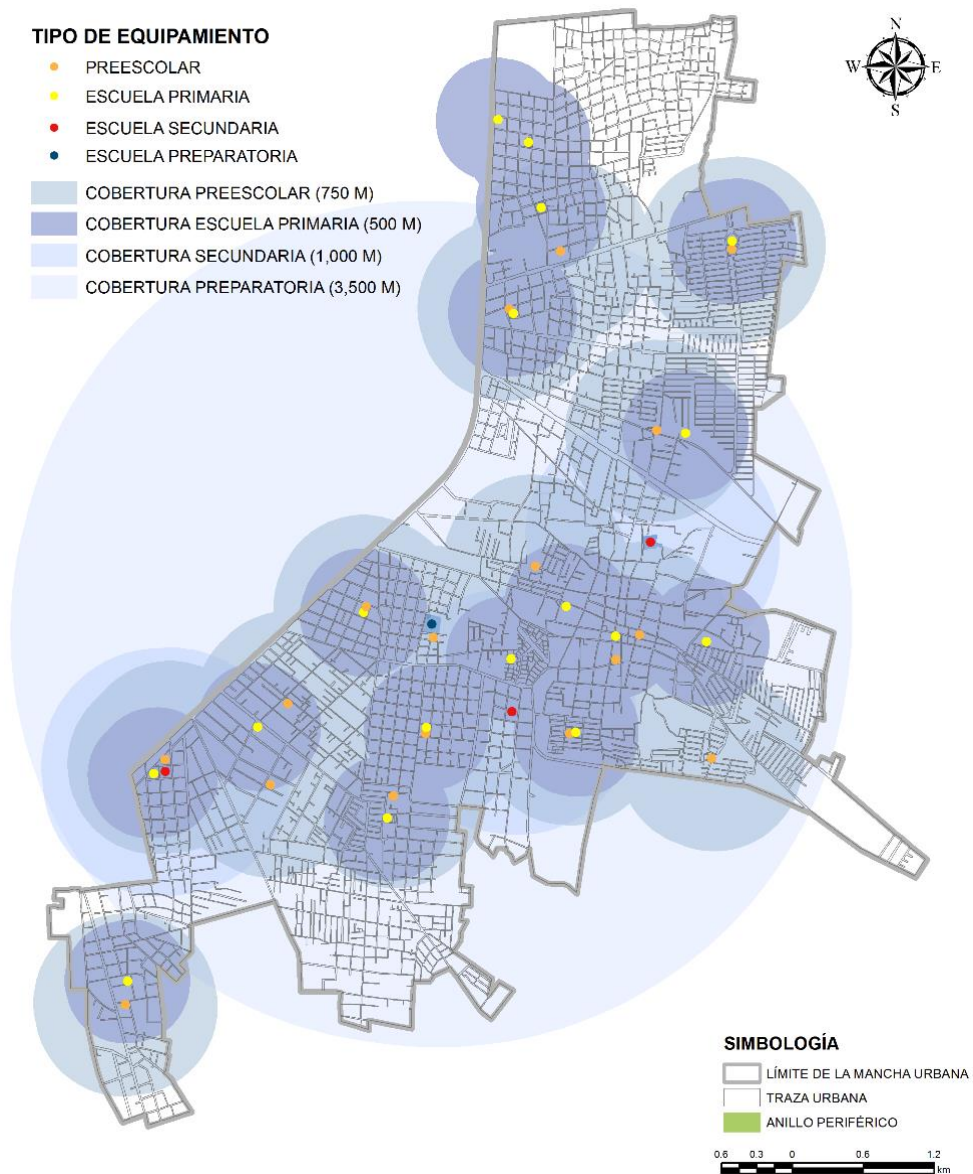
La cobertura de espacios recreativos abastece a 74,052 habitantes; el 84% de la población total, es decir, el 16% de la población no tiene acceso a estos equipamientos, y puede observarse en el mapa 3-7 los espacios del territorio que carecen de estos espacios, eso sin mencionar las condiciones en que se encuentran o los módulos con que cuenta.



Mapa 3-7. Ubicación de equipamiento recreativo y deportivo. (Elaboración propia. Fuente: INEGI, 2010).

El equipamiento educativo se analizó también, puesto que según la normativa oficial vigente de SEDESOL, los equipamientos educativos existentes cumplen con sus dimensiones para dar abasto a la población de todo el territorio; sin embargo, las condiciones de accesibilidad a ellos no son equitativas. En el mapa 3-8 podemos ver la ubicación del equipamiento de los diferentes niveles de educación como radios de acción según los Manuales de Equipamiento Urbano SEDESOL, subsistema educación y cultura.

Se observa que la zona norte carece de acceso a este equipamiento, lo que fortalece la hipótesis de que en esta zona, los habitantes de Kanasín cruzan el anillo periférico para llegar a las escuelas que se encuentran dentro del municipio de Mérida, siendo más accesible atravesar por los puentes peatonales para llegar a ellos, que llegar al centro de Kanasín.

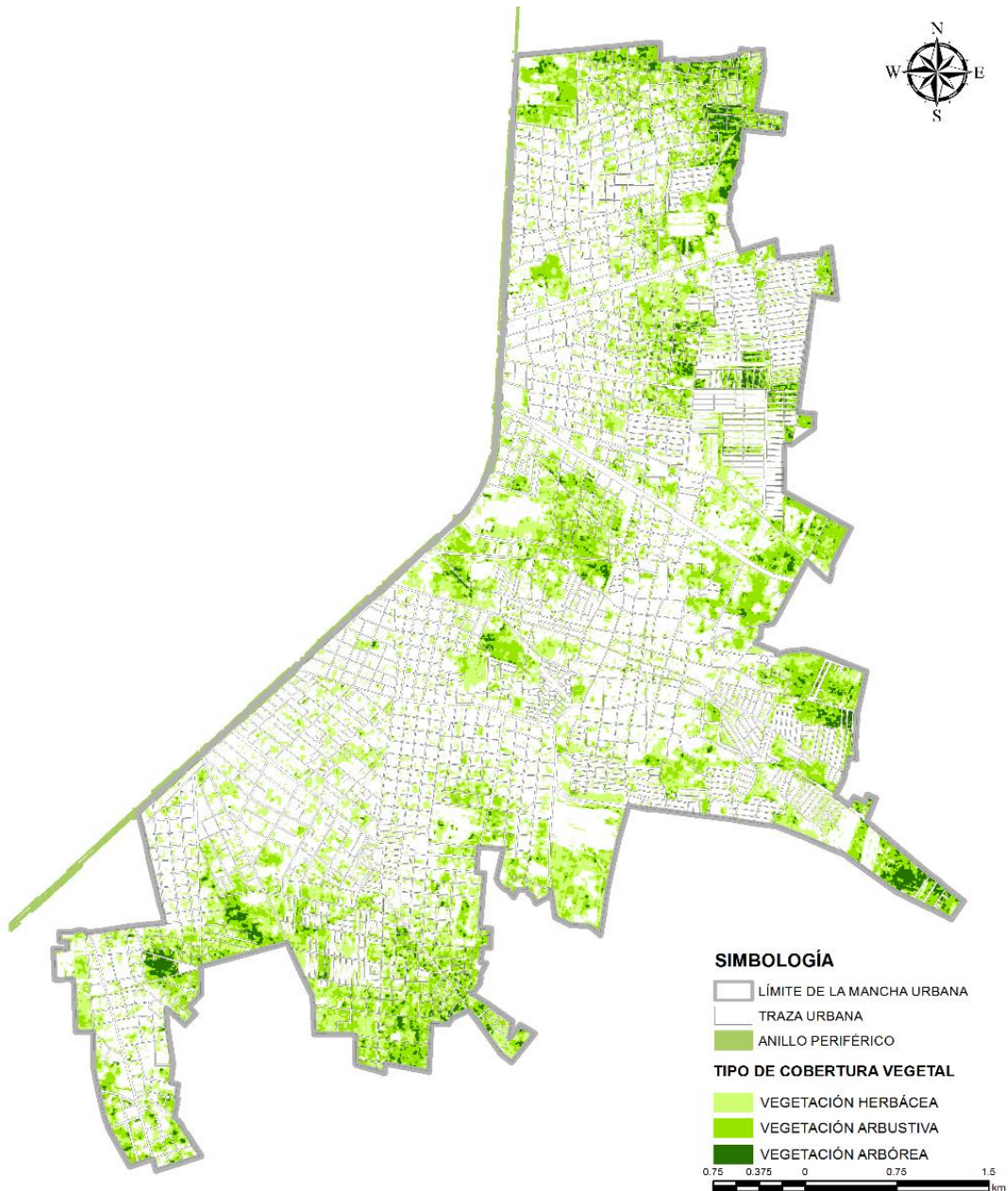


Mapa 3-8. Ubicación de equipamiento educativo. (Elaboración propia. Fuente: INEGI, 2010).

*e) Medio ambiente*

Las condiciones climáticas del estado de Yucatán, cálido subhúmedo, hacen que el peatón tenga condiciones poco comfortable al desplazarse a pie por calles y banquetas, especialmente cuando existe poca cubierta vegetal en ellas (ver mapa 3-8).

En el siguiente mapa, se puede observar la vegetación herbácea (cubiertas verdes), arbustiva (arbustos de menos de un metro de altura) y arbórea (árboles de más de 2m de altura), incluyendo espacios públicos, avenidas y lotes privados.



*Mapa 3-9. Ubicación de áreas verdes públicas y privadas. (Elaboración propia. Fuente:Imagen satelital googlemaps, 2014).*

Según la Organización mundial de la Salud (OMS), se debería contar con 9 m<sup>2</sup> de superficie verde pública por habitante, sin embargo considerando los parques y deportivos existentes se calcula que el municipio cuenta con 244,684 m<sup>2</sup> de espacios públicos, de los cuales el 41% corresponden a superficies verdes (100,989 m<sup>2</sup>), esto son 1.07 m<sup>2</sup> de área verde pública por habitante, esto es un 88.10% por debajo de lo que recomiendan las organizaciones internacionales.



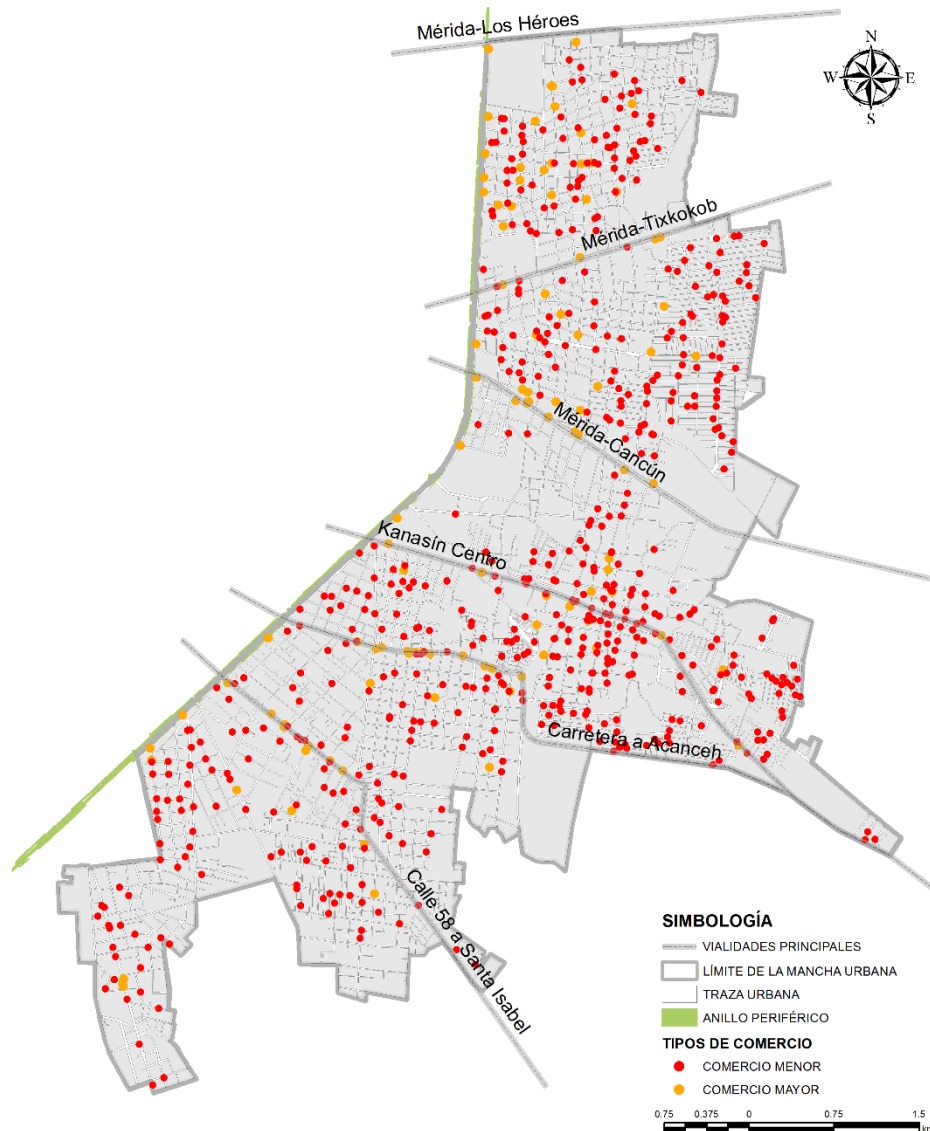
Mapa 3-10. Ubicación de espacios públicos verdes en la cabecera de Kanasín. (Elaboración propia. Fuente: INEGI, 2010).



f) Socio-económico

A partir de la observación de campo y las entrevistas para este estudio, se documentó que la actividad comercial informal predomina, incluso invade el espacio público y en algunos casos afecta a los comercios establecidos, situación que impacta en diversos temas, como la accesibilidad que se ve bloqueada por los ambulantes, la recaudación de impuestos, la imagen urbana que se demerita, y en general en una economía local.

Se puede observar que el comercio se encuentra asentado por todo el territorio, con una concentración en la zona centro y en las vialidades principales. Según el DENU, con actualización de mayo 2016, se entiende por comercio menor: tiendas de abarrotes, tendejones, Tiendas de autoservicio; y por comercio mayor: pequeñas empresas, prestadoras de servicios y venta de insumos especializados.

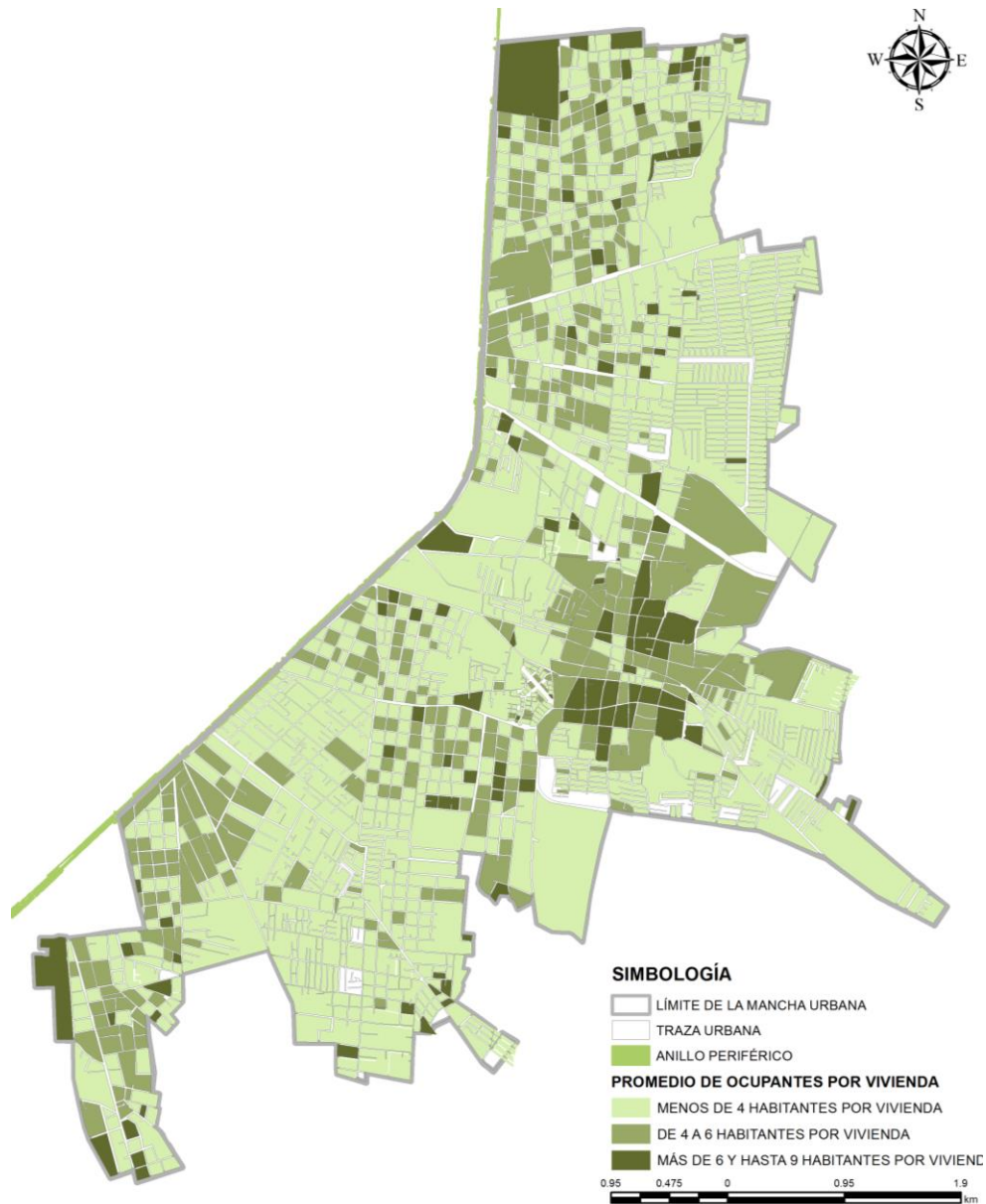


Mapa 3-11. Ubicación de nodos comerciales y rutas de transporte público. (Elaboración propia, fuente INEGI, 2010 y: DENU, Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas, 2016).

Según datos del INEGI, 2010, la cabecera cuenta con un total de 21,848 viviendas, de las cuales:

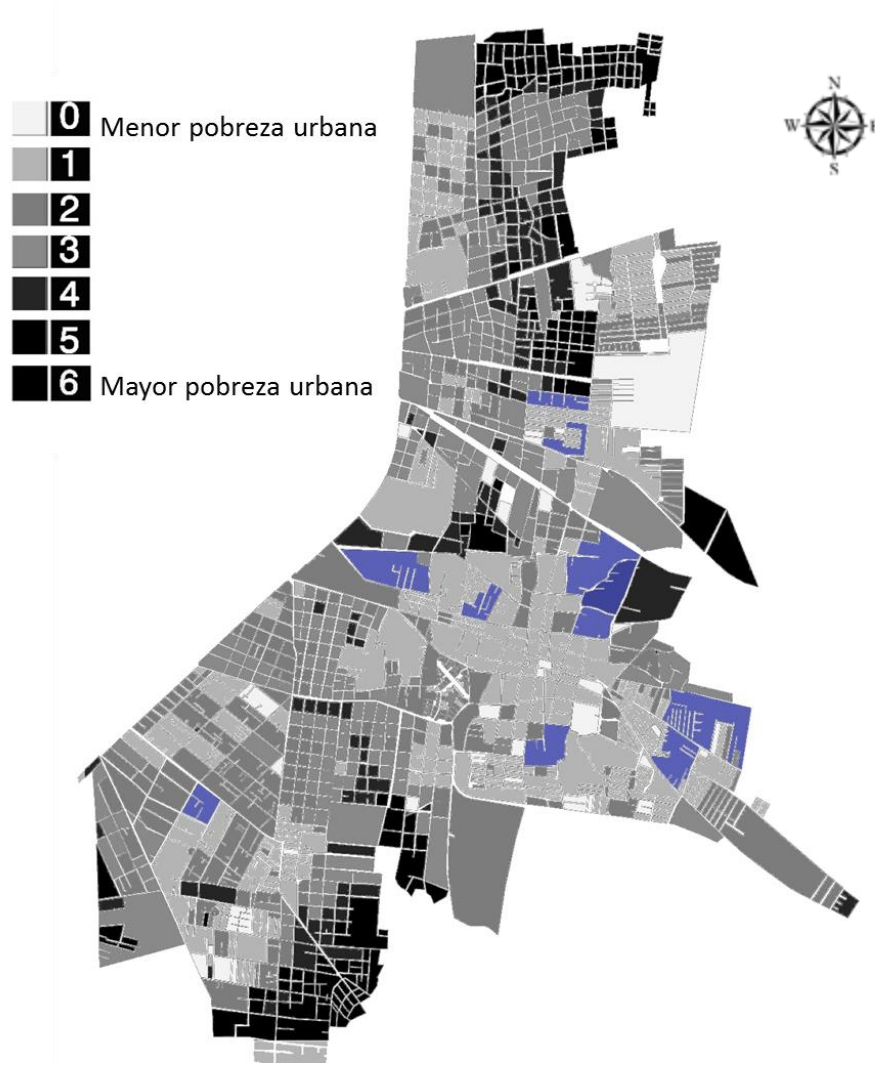
- El 63%, correspondiente a, 13,814 viviendas son ocupadas por menos de 4 habitantes.
- El 31%, correspondiente a, 6,706 viviendas son ocupadas por 4 a 5 habitantes (familia promedio).
- El 6%, correspondiente a, 1,328 viviendas son ocupadas por 5 a 9 habitantes (vivienda en condiciones de hacinamiento).

Estas condiciones se refieren en el siguiente mapa:



Mapa 3-12. Vivienda en condiciones de hacinamiento. (Elaboración propia. Fuente: INEGI, 2010).

Por último, las condiciones de pobreza urbana se construyeron a partir del cruce de indicadores de hacinamiento, déficit de espacio público y condiciones de entorno urbano, mapeadas anteriormente, encontrándose ubicadas en las zonas más alejadas al norte y al sur las más afectadas.



Mapa 3-13. Pobreza urbana, cruce de vivienda hacinada, déficit de espacio público y condiciones de entorno urbano. (Elaboración propia. Fuente: INEGI, 2010).

### 3.3.3 Trabajo colaborativo con servidores públicos

Con el fin de complementar la información recabada en fuentes secundarias, se realizaron sesiones con servidores públicos del municipio de Kanasín, que son los tomadores de decisiones cotidianos en el territorio, y cuyas acciones inciden en su transformación.

Para esto se implementaron dos herramientas, la primera corresponde a una entrevista semi-estructurada con dos actores clave para la transformación espacial del municipio, Arq. Antonio Peniche Gallareta (asesor externo) y el Ing. Julio Rejón Patrón (Secretario técnico municipal), (ver anexo 1).

Con esta herramienta, se logró territorializar algunos de los proyectos estratégicos que actualmente tiene el municipio, y comprender un poco más la problemática desde la operación del ayuntamiento.

La segunda herramienta fue una sesión de trabajo con funcionarios encargados de las diversas secretarías y direcciones del municipio, en la cual, se presentó el diagnóstico previo, realizado con un trabajo de gabinete y basado en fuentes oficiales; y el territorio de Kanasín mapeado con la identificación de núcleos y calles que lo segmentan, para encontrar las problemáticas más recurrentes según las diferentes dependencias y corroborar los datos que se tenían.



Imagen 3-3. Fotos durante sesiones de trabajo en talleres con servidores públicos del municipio de Kanasín, 2016.

El taller tuvo el objetivo de priorizar zonas de intervención y problemas específicos, según la percepción de los participantes, como funcionarios de gobierno, desde sus secretarías y direcciones, y como habitantes del municipio de Kanasín. (Ver anexo2).



Imagen 3-4. Presentación de diagnóstico del municipio a partir de información oficial, 2016.

## 4. DIAGNÓSTICO

### 4.1 Resumen de problemas prioritarios

La información mapeada y analizada con los resultados del taller colaborativo con funcionarios del ayuntamiento de Kanasín y las entrevistas semi-estructuradas se resumen en el siguiente esquema:

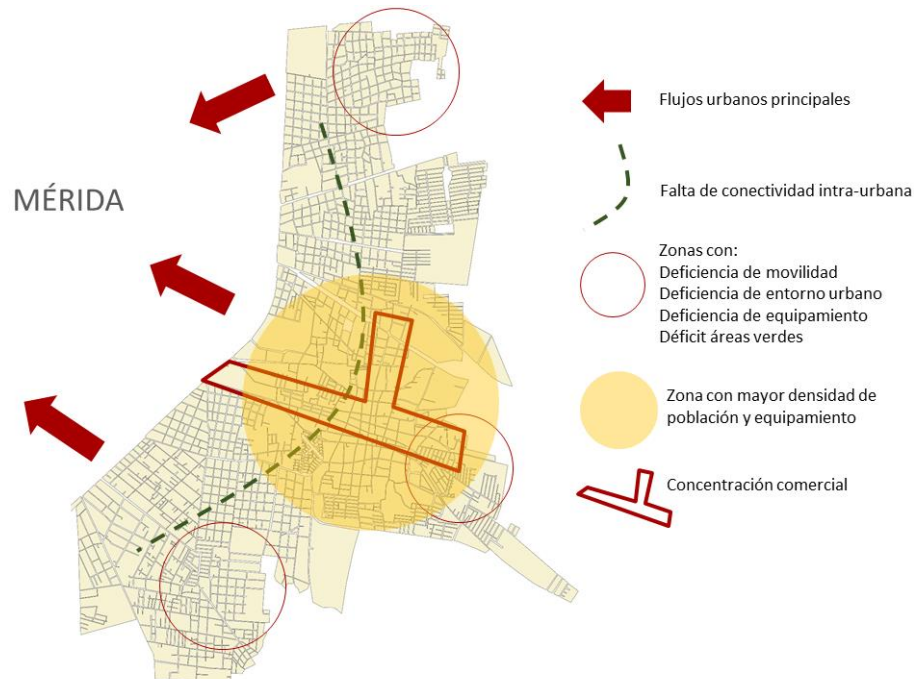


Imagen 4-1. Síntesis de capas de análisis, territorialización de problemáticas. (Elaboración propia, 2016).

Además de la segmentación del territorio por las carreteras federales y la falta de conectividad entre el norte y el sur del territorio, se observa que existen tres zonas donde se concentran las problemáticas analizadas:

- Crecimiento de la población acelerado
- Crecimiento del territorio desordenado
- Zonas sin servicios básicos en malas condiciones de entorno urbano
- Falta de conexión dentro del territorio, segmentado por carreteras federales
- Rutas de transporte ineficientes
- Déficit de equipamiento recreativo
- Déficit de áreas verdes por habitante
- Condiciones de hacinamiento
- Condiciones de pobreza urbana

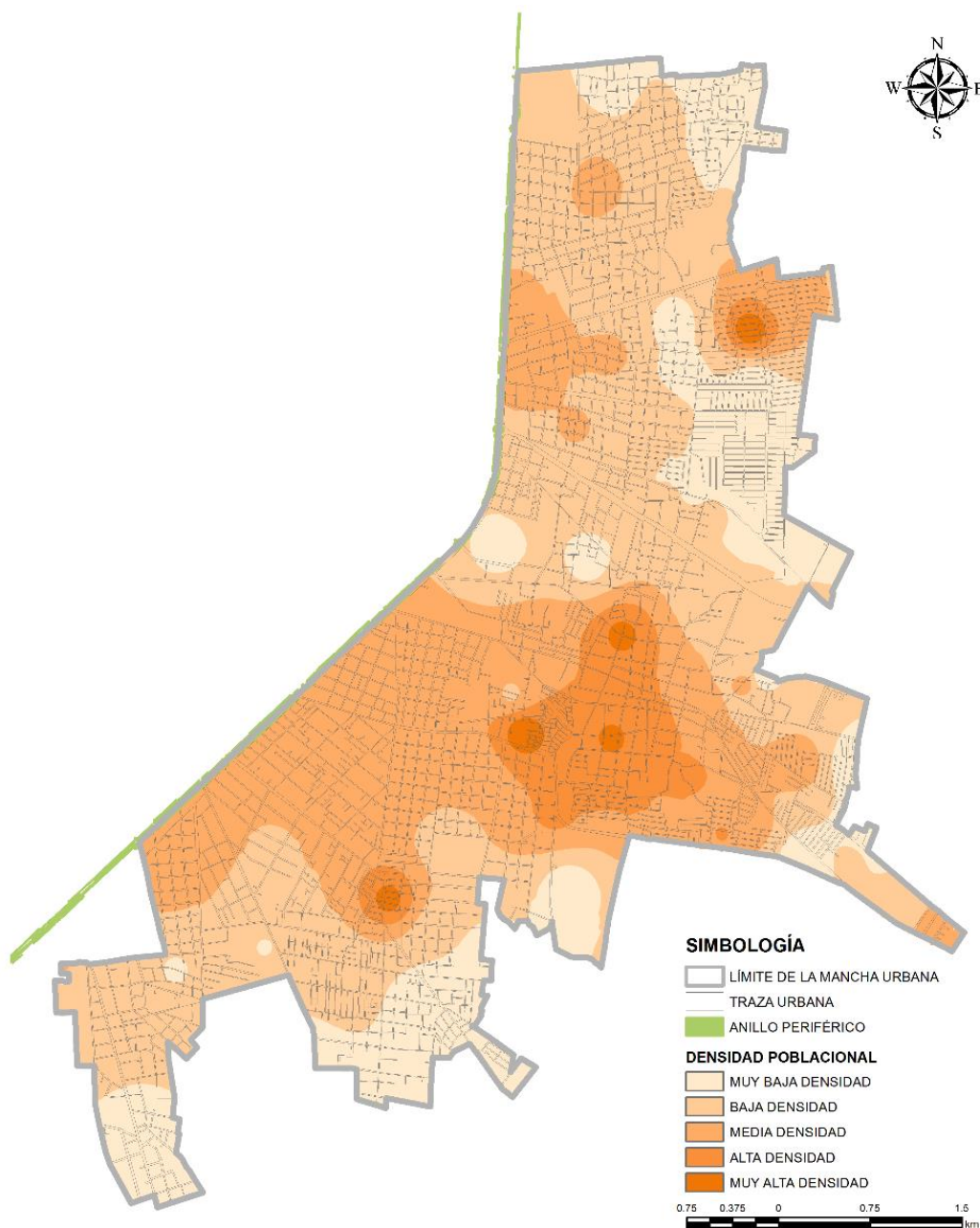
La mayoría de estos se encuentran en los nuevos fraccionamientos y alejados del centro de la población, donde se concentran los servicios, el equipamiento, la población y el comercio.

## 4.2 Zonas de atención prioritaria

Para encontrar zonas donde fuera más pertinente hacer un estudio profundo y llegar a propuestas de diseño urbano, se decidió hacer un cruce de indicadores en el territorio para encontrar coincidencias y con esto lograr intervenciones estratégicas.

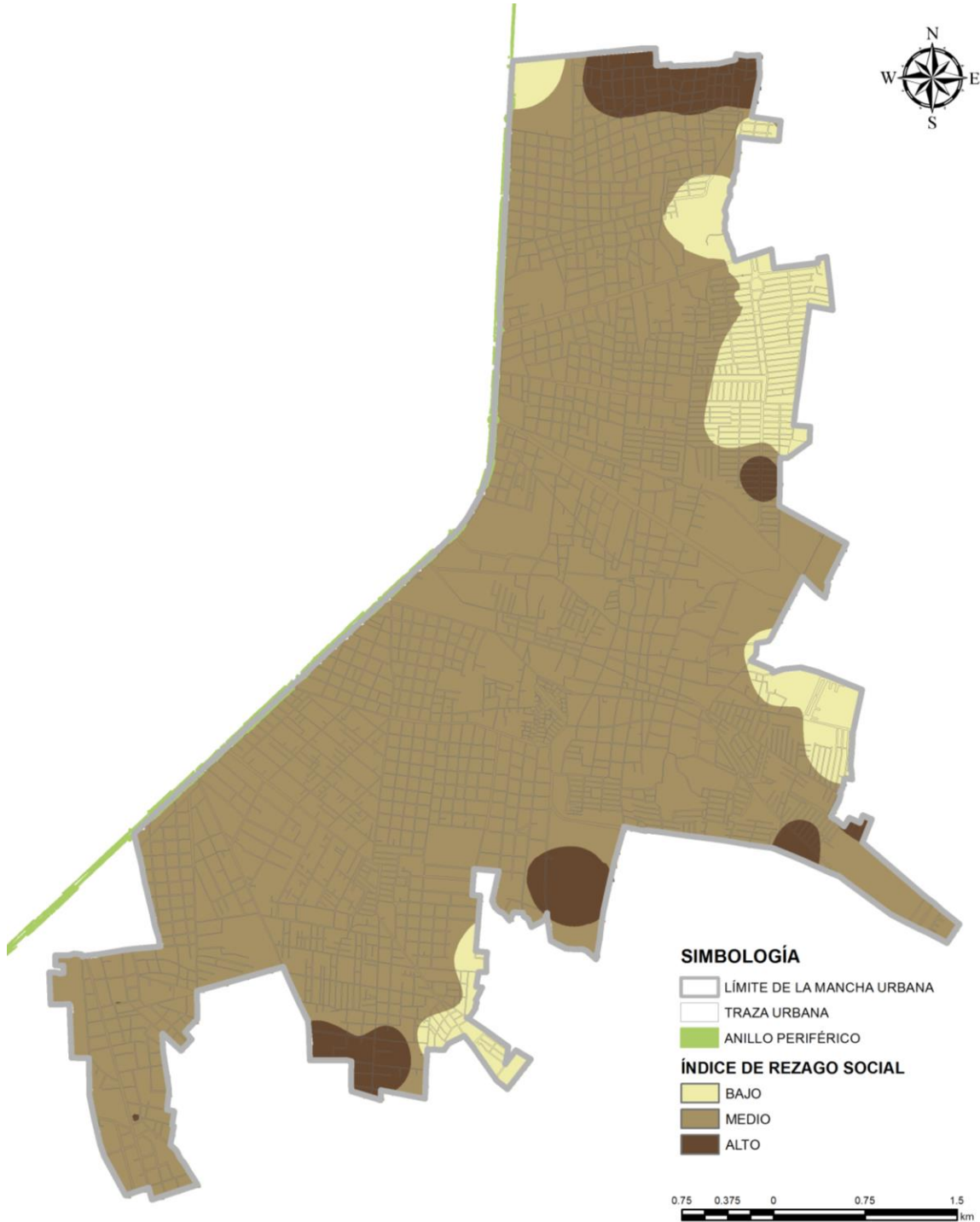
Los indicadores que se mapearon son los siguientes:

- Densidad de población (INEGI, Instituto Nacional de Estadística y Geografía)



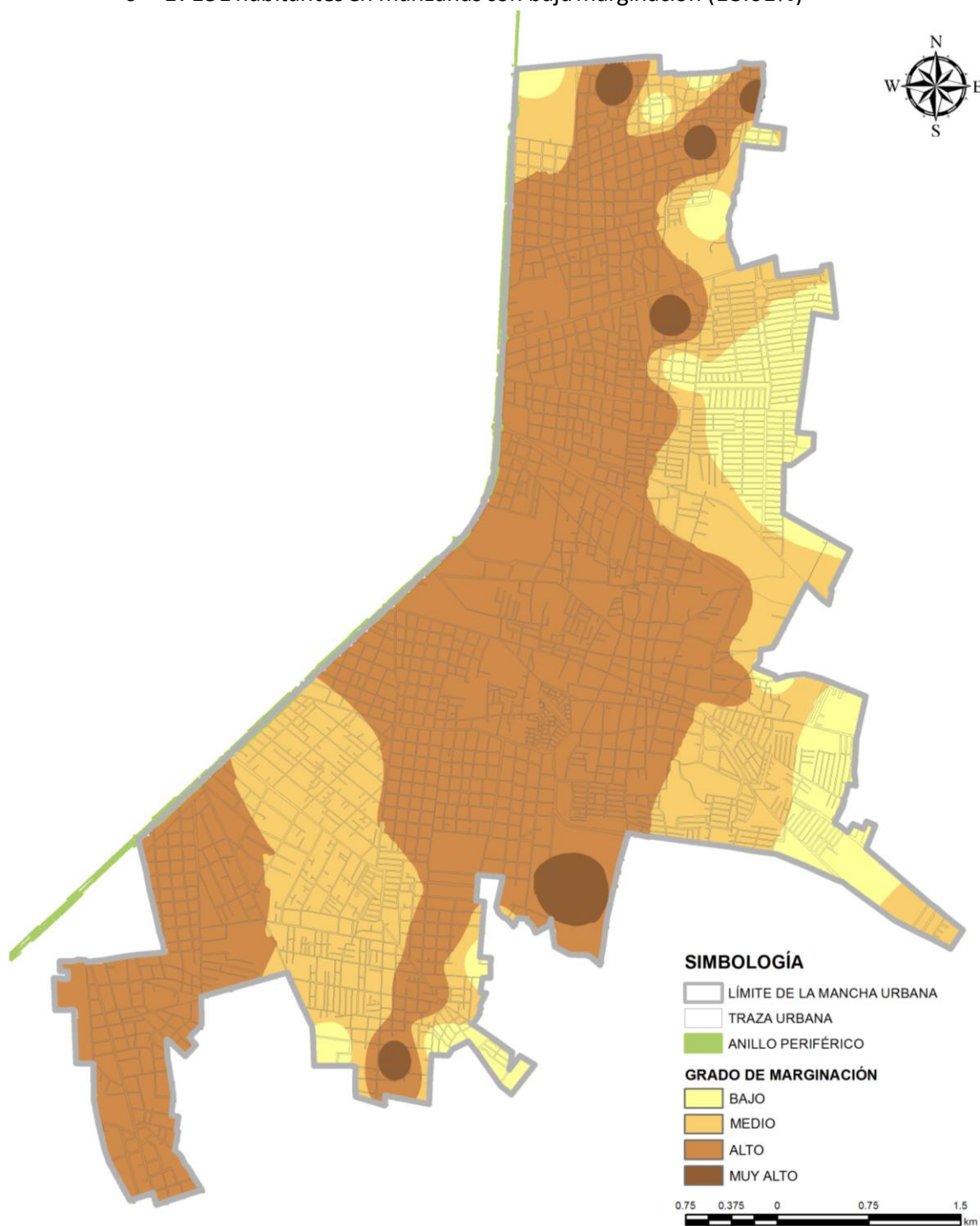
Mapa 4-1. Mapa de densidad de población, cabecera de Kanasín. (Elaboración propia. Fuente: INEGI, 2010).

- Índice de rezago social (CONEVAL, consejo nacional de evaluación de la política de desarrollo social, 2015), donde encontramos que en Kanasín hay:
  - 916 habitantes en manzanas con alto rezago social (0.09%)
  - 25607 habitantes en manzanas con medio rezago social (28.51%)
  - 65788 habitantes en manzanas con bajo rezago social (71.4%)



Mapa 4-2. Índice de rezago social, cabecera Kanasín. (Elaboración propia. Fuente: CONEVAL, 2015)

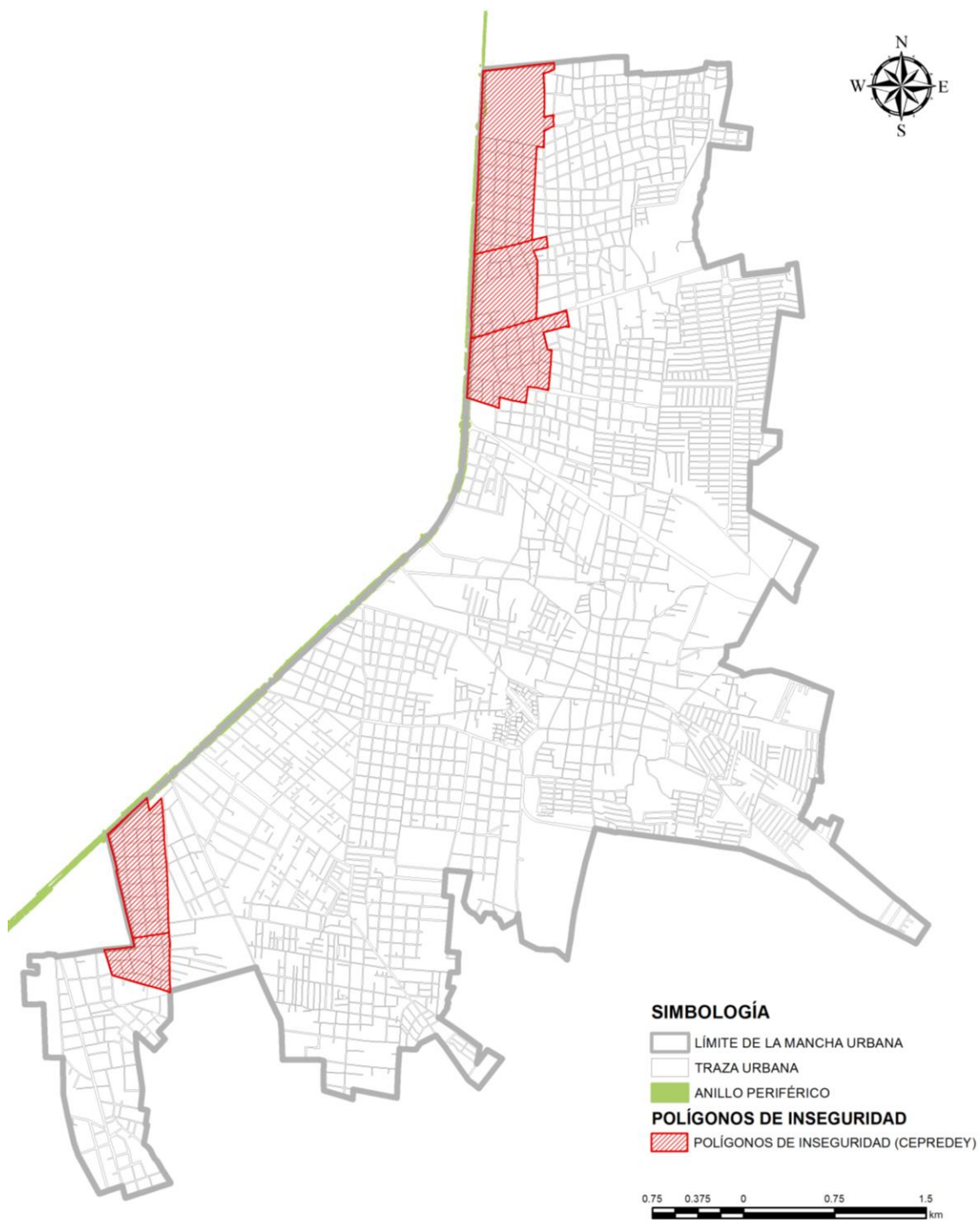
- Grado de marginación (CONAPO, Consejo Nacional de Población, 2015), donde se encontró que dentro de Kanasín hay:
  - 1121 habitantes en manzanas con muy alta marginación (1.22%)
  - 34219 en manzanas con alta marginación (37.14%)
  - 39642 habitantes en manzanas con media marginación (43%)
  - 17151 habitantes en manzanas con baja marginación (18.61%)



Mapa 4-3. Grado de marginación cabecera de Kanasín. (Elaboración propia. Fuente: CONAPO, 2015).

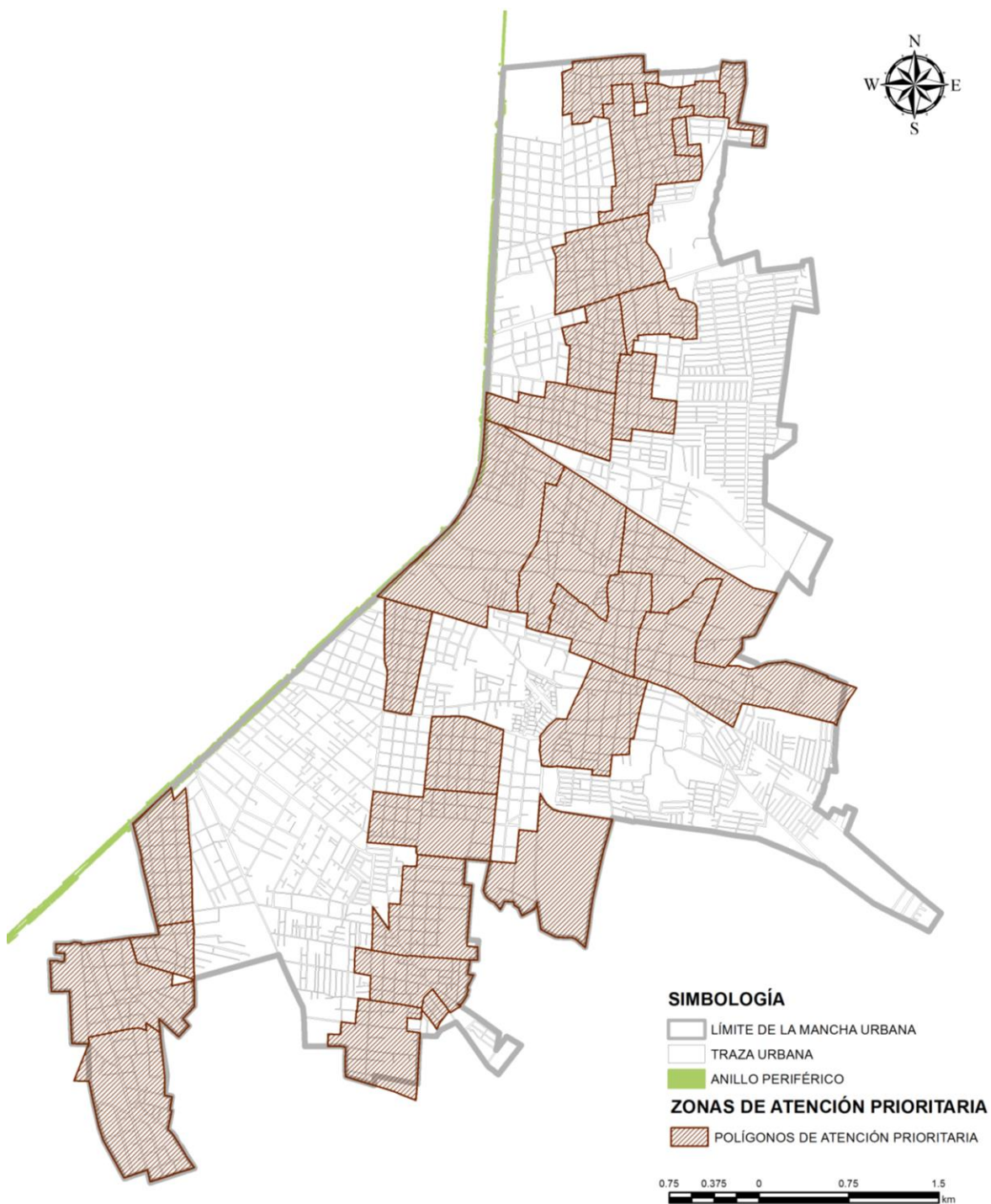


- Polígonos de inseguridad (CEPREDEY, Centro de Prevención Social del Delito)



Mapa 4-4. Polígonos de inseguridad, cabecera de Kanásin. (Elaboración propia, fuente: CEPREDEY, 2015).

- Polígonos Hábitat, Zonas de Atención Prioritaria (SEDESOL, Secretaría de Desarrollo Social, 2015).



Mapa 4-5. Zonas de atención prioritaria, polígonos Hábitat. (Elaboración propia, fuente: SEDESOL, 2015)

Se encuentran coincidencias entre estos indicadores generales (zonas de atención prioritaria) y el análisis previo (capas de análisis) en el territorio de Kanasín en las zonas norte y sur de la cabecera, es decir, San Camilo, Cecilio Chí y Leona Vicario. Con esto se refuerza la problemática de la desarticulación interna en el municipio, especialmente entre el norte y el sur, la cual requiere una estrategia específica.

Por otro lado, las intervenciones de diseño urbano en la escala municipal deben estar orientadas con estrategias que tengan un impacto en las dinámicas de la zona metropolitana, por este motivo se profundizará más adelante en el análisis del núcleo de San Camilo (zona norte), debido a que éste se encuentra en una zona de traslape con el municipio de Mérida, entendiendo una zona de traslape como: “la continuidad física y demográfica que forman o tienden a formar dos o más centros de población” ([www.comey.yucatan.gob.mx](http://www.comey.yucatan.gob.mx), 2016).

Dentro de las intervenciones se proponen estrategias para la escala metropolitana, la escala municipal, y por último, la escala barrial; siendo todas ellas parte de un “Plan Articulador Metropolitano para el Desarrollo de Kanasín”, que en su totalidad tendrá un impacto dentro y fuera del municipio.

## 5. VISIÓN, MISIÓN Y CUALIDADES

### 5.1 Visión y misión para el Municipio de Kanasín

La visión para Kanasín es desarrollar proyectos integrales con criterios de habitabilidad, sostenibilidad, competitividad, equidad, inclusión y participación, que promuevan e impulsen una mejor calidad de vida a los habitantes del municipio.

La misión es desarrollar los procesos territoriales de la ciudad de Kanasín para potenciar o dinamizar su integración al fenómeno urbano de la Zona Metropolitana de Mérida.

### 5.2 Cualidades de diseño urbano para la intervención

Para plantearse estrategias de diseño urbano que integren la visión y misión que se tiene para Kanasín es necesario retomar los tres ejes de intervención, con los que se impactará positivamente en las problemáticas surgidas del diagnóstico previo.

#### 5.2.1 Cualidades para el Eje de Estructura Urbana

Las intervenciones en la estructura urbana de Kanasín estarán enfocadas al mejoramiento del municipio enfocado a las necesidades de las personas, esto se logrará:



- Integrando la traza urbana existente,
- Procurando limpieza en su imagen urbana y sus servicios,
- Conectándose internamente con otros núcleos con dinámicas que se interrelacionan entre ellos, y/o con la ciudad de Mérida,
- Proponiendo una estructura urbana mixta que beneficie a diferentes sectores de la población



Imagen 5-1. Vista de la Iglesia en la plaza de Kanasín. (Fuente: [www.google.com](http://www.google.com)).

#### 5.2.2 Cualidades para el Eje de Espacio Público

Las nuevas acciones en los espacios públicos de Kanasín se fundamentarán en propiciar la seguridad en cada uno de ellos, se pretende lograrlo:



- Integrando criterios en pro del medio ambiente, que los conviertan en espacios más agradables
- Proponiendo actividades recreativas variadas, en horarios diversos y de diferente índole, para que los vecinos se apropien, según sus necesidades y gustos
- Articulando los diversos espacios públicos nuevos y existentes, generando alternativas de usos mixtos interconectados



Imagen 5-2. Concha acústica de Kanasín. (Fuente: [www.google.com](http://www.google.com)).

### 5.2.3 Cualidades para el Eje de Accesibilidad

Las propuestas para mejorar la accesibilidad de Kanasín se formulan a partir de la planeación, fomentando la diversidad de movilidad, para diferentes tipos de usuarios, para esto se deberán procurar criterios:



- De atención a grupos vulnerables como lo son los menores, mujeres, adultos mayores y personas con discapacidad
- Que brinden opciones de traslado interno a los núcleos del Municipio y/o a la Ciudad de Mérida,
- Que promuevan la democracia y seguridad permitiendo elegir a cada usuario, el medio de movilidad según su destino.



Imagen 5-3. Calle 22 Kanasín. (Fuente: [www.google.com](http://www.google.com)).

## 6. ESTRATEGIAS DE DISEÑO URBANO

### 6.1 Estrategia a escala metropolitana

#### 6.1.1 Plan Articulador Metropolitano para el Desarrollo de Kanasín

La estrategia a escala metropolitana de diseño urbano está sintetizada en un Plan Articulador (ver imagen 6-1), que se compone de 24 programas que responden a las problemáticas planteadas desde el análisis, integradas en tres ejes de intervención.

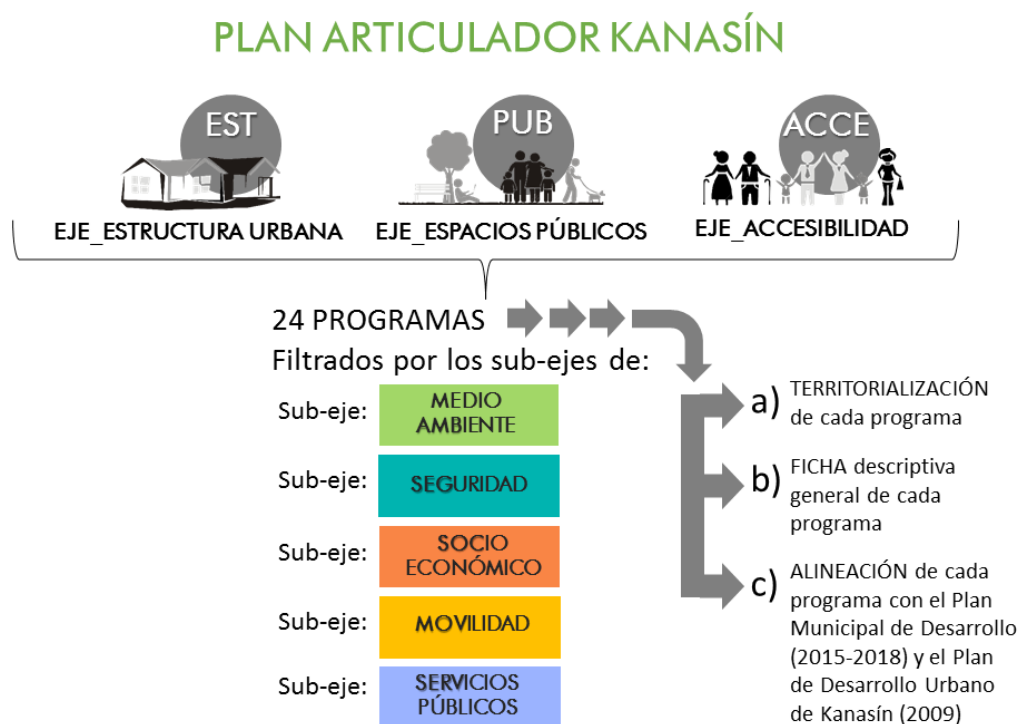


Imagen 6-1. Esquema para la interpretación del Plan Articulador de Kanasín. (Elaboración propia, 2016).

Cada uno de ellos se encuentra espacializado en un núcleo barrial, contiene una ficha descriptiva del programa, actores involucrados y etapas de intervención; además de un análisis de alineación con las políticas públicas vigentes para el municipio, como son el Plan Municipal de Desarrollo de Kanasín 2015-2018, y el Plan de Desarrollo Urbano de Kanasín vigente.

#### a. Matriz de programas

Los 24 programas se encuentran sintetizados en una matriz (ver tabla 6-1), organizados estratégicamente por ejes y sub ejes de intervención. Esto permite comprender la estrategia, ya sea por eje o por sub-eje.

La nomenclatura de cada programa está compuesta por la raíz del eje de intervención, la raíz del sub-eje de intervención y un número, acompañados por una iconografía, a su vez compuesta por un logotipo y un color, que nos permitirá más adelante reconocer cada programa espacializado en el territorio con mayor facilidad.




























| EJES DE INTERVENCIÓN   | SUB-EJES DE INTERVENCIÓN   |  |  |   |   |
|--|--|--|--|---|---|
|  | MEDIO AMBIENTE   | SEGURIDAD  | SOCIO ECONÓMICO  | MOVILIDAD   | SERVICIOS PÚBLICOS  |
| <br><b>EST</b><br>ESTRUCTURA URBANA |  EST_AMB_01<br> EST_AMB_02 |  EST_SEG_01   |  EST_SOC_01<br> EST_SOC_02<br> EST_SOC_03 |  EST_MOV_01<br> EST_MOV_02<br> EST_MOV_03    |  EST_SERV_01 |
| <br><b>PUB</b><br>ESPACIOS PÚBLICOS |  PUB_AMB_01   |  PUB_SEG_01<br> PUB_SEG_02   |  PUB_SOC_01   |  PUB_MOV_01  |  PUB_SERV_01 |
| <br><b>ACCE</b><br>ACCESIBILIDAD    |  |  ACCE_SEG_01<br> ACCE_SEG_02<br> ACCE_SEG_03<br> ACCE_SEG_04 |  ACCE_SOC_01  |  ACCE_MOV_01<br> ACCE_MOV_02<br> ACCE_MOV_03 |   |

Tabla 6-1. Matriz de programas enlistados por eje y sub-eje de intervención. (Elaboración propia, 2016).

Los programas para el sub-eje de Medio Ambiente son:




|                |   |            |  |
|----------------|---|------------|--|
| MEDIO AMBIENTE |  | EST_AMB_01 | PROGRAMA DE ARBORIZACIÓN EN EL ESPACIO PÚBLICO |
|                |  | EST_AMB_02 | PROGRAMA DE RESCATE DE LOTES BALDÍOS           |
|                |  | PUB_AMB_01 | PROGRAMA DE ARBORIZACION URBANA                |

Tabla 6-2. Programas del sub-eje medio ambiente. (Elaboración propia, 2016).








|           |   |             |  |
|-----------|---|-------------|--|
| SEGURIDAD |  | EST_SEG_01  | PROGRAMA PARA EL MEJORAMIENTO DE FRENTES PASIVOS                             |
|           |  | PUB_SEG_01  | PROGRAMA DE RESCATE BAJO PUENTES ENTES PASIVOS                               |
|           |  | EST_SEG_02  | PROGRAMA DE VIGILANCIA BARRIAL   |
|           |  | ACCE_SEG_01 | PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE BANQUETAS DENTRO DEL MUNICIPIO. |
|           |  | ACCE_SEG_02 | PROGRAMAS PARA EL TRATAMIENTO DE CRUCES CONFLICTIVOS                         |
|           |  | ACCE_SEG_03 | PROGRAMA DE RECUPERACIÓN DE ANDADORES PEATONALES                             |
|           |  | ACCE_SEG_04 | PROGRAMA DE SEÑALETICA HORIZONTAL Y VERTICAL                                 |

Tabla 6-3. Programas del sub-eje seguridad. (Elaboración propia, 2016).






|                 |   |             |  |
|-----------------|---|-------------|--|
| SOCIO-ECONÓMICO |  | EST_SOC_01  | PROGRAMA PARA LA REGULACION DE COMERCIO AMBULANTE Y SEMI-FIJO EN EL MUNIPIO.                   |
|                 |  | EST_SOC_02  | PROGRAMA DE CONSOLIDACIÓN DE NÚCLEOS URBANOS COMO ZONAS DE USO MIXTO Y DE ACTIVACIÓN COMERCIAL |
|                 |  | EST_SOC_03  | PROGRAMA DE IMAGEN URBANA MUNICIPAL  |
|                 |  | PUB_SOC_01  | PROGRAMA DE ESPACIO PÚBLICO PARA USOS MÚLTIPLES  |
|                 |  | ACCE_SOC_01 | PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE FLUJO VEHICULAR EN VIALIDADES PRIMARIAS                            |

Tabla 6-5. Programas del sub-eje socio-económico. (Elaboración propia, 2016).

Los programas para el sub-eje de movilidad son:








|           |   |             |  |
|-----------|---|-------------|--|
| MOVILIDAD |  | EST_MOV_01  | PROGRAMA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD INTRAURBANA.                                   |
|           |  | EST_MOV_02  | PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE VIALIDADES PRIMARIAS, SECUNDARIAS Y TERCARIAS. |
|           |  | EST_MOV_03  | PROGRAMA DE CREACIÓN Y REGULACIÓN DE PUNTOS DE TRANSBORDO.                                   |
|           |  | PUB_MOV_01  | PROGRAMA DE INTERCONEXION DE ESPACIOS PUBLICOS   |
|           |  | ACDE_MOV_01 | PROGRAMA DE DIVERSIDAD DE MOVILIDAD EN VIALIDADES PRIMARIAS.                                 |
|           |  | ACDE_MOV_02 | PROGRAMA DE MEJORAMIENTO VIAL: CONSTRUCCIÓN DE PARES VIALES.                                 |
|           |  | ACDE_MOV_03 | PROGRAMA DE ANDORES PEATONALES   |

Tabla 6-4. Programas del sub-eje movilidad. (Elaboración propia, 2016).

Por último, los programas para el sub-eje de servicios públicos son:



|                    |   |             |  |
|--------------------|---|-------------|--|
| SERVICIOS PÚBLICOS |  | EST_SERV_01 | PROGRAMA DE RECUPERACIÓN Y/O ADQUISICIÓN DE PREDIOS EN DESUSO              |
|                    |  | PUB_SERV_02 | PROGRAMA DE RECUPERACION Y REHABILITACION DE ESPACIOS PUBLICOS MUNICIPALES |

Tabla 6-6. Programas del sub-eje servicios públicos. (Elaboración propia, 2016).



### *b. Territorialización de programas*

Cada uno de estos programas se territorializa en los núcleos barriales reconocidos en el diagnóstico, que son:

- San Camilo
- Villas de Oriente
- Francisco Villa
- San Pedro Noh Pat
- Campo de béisbol Víctor Cervera Pacheco
- Centro
- La Croc
- Santa Isabel
- Cecilio Chí
- Leona Vicario

En la tabla 6-7, se presentan todos los programas por sub-ejes y los núcleos en los cuales se propone su implementación.

El mapa del municipio, con la ubicación de cada núcleo y su conjunto de programas se puede observar con claridad en el anexo 3 al final del documento.

La síntesis de las diferentes intervenciones en las diferentes escalas se aprecia en la imagen 6-2, es decir, desde la escala metropolitana (Plan Articulador), a la municipal (Circuito de movilidad) y por último la barrial (núcleos).

| SUB-EJE DE INTERVENCIÓN | PROGRAMA    | ICONOGRAFÍA | NOMBRE DE PROGRAMA   | NÚCLEO URBANO DONDE SE IMPLEMENTA CADA PROGRAMA |                   |                 |                   |                        |           |           |              |             |               |
|-------------------------|-------------|-------------|--|---|-------------------|-----------------|-------------------|------------------------|-----------|-----------|--------------|-------------|---------------|
|                         |             |             |  | SAN CAMILO                                      | VILLAS DE ORIENTE | FRANCISCO VILLA | SAN PEDRO NOH PAT | VÍCTOR CERVERA PACHECO | CENTRO    | LA CROC   | SANTA ISABEL | CECILIO CHÍ | LEONA VICARIO |
| MEDIO AMBIENTE          | EST_AMB_01  |             | PROGRAMA DE ARBORIZACIÓN EN EL ESPACIO PÚBLICO   | No aplica                                       |                   | No aplica       | No aplica         |                        |           |           | No aplica    |             | No aplica     |
|                         | EST_AMB_02  |             | PROGRAMA DE RESCATE DE LOTES BALDÍOS   |   | No aplica         |                 | No aplica         |                        |           |           |              |             |               |
|                         | PUB_AMB_01  |             | PROGRAMA DE ARBORIZACIÓN URBANA  |   |                   |                 |                   |                        |           |           | No aplica    | No aplica   | No aplica     |
| SEGURIDAD               | EST_SEG_01  |             | PROGRAMA PARA EL MEJORAMIENTO DE FRENTES PASIVOS   |   |                   |                 |                   |                        |           |           |              |             |               |
|                         | PUB_SEG_01  |             | PROGRAMA DE RESCATE BAJOPUENTES  |   |                   |                 |                   |                        | No aplica | No aplica |              |             | No aplica     |
|                         | PUB_SEG_02  |             | PROGRAMA DE VIGILANCIA BARRIAL   |   | No aplica         | No aplica       |                   | No aplica              |           | No aplica |              | No aplica   |               |
|                         | ACCE_SEG_01 |             | PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE BANQUETAS EN EL MUNICIPIO                       |   | No aplica         |                 |                   |                        |           |           |              |             |               |
|                         | ACCE_SEG_02 |             | PROGRAMA PARA EL TRATAMIENTO DE CRUCES CONFLICTIVOS  |   | No aplica         |                 | No aplica         | No aplica              |           |           |              |             |               |
|                         | ACCE_SEG_03 |             | PROGRAMA DE RECUPERACIÓN DE ANDADORES PEATONALES   | No aplica                                       | No aplica         | No aplica       |                   | No aplica              |           |           | No aplica    | No aplica   | No aplica     |
|                         | ACCE_SEG_04 |             | PROGRAMA DE SEÑALÉTICA HORIZONTAL Y VERTICAL   |   |                   |                 |                   |                        |           |           |              |             |               |
| SOCIO ECONÓMICO         | EST_SOC_01  |             | PROGRAMA PARA LA REGULARIZACIÓN DEL COMERCIO AMBULANTE Y SEMI FIJO EN EL MUNICIPIO           |   |                   | No aplica       |                   | No aplica              |           | No aplica | No aplica    | No aplica   | No aplica     |
|                         | EST_SOC_02  |             | PROGRAMA DE CONSOLIDACIÓN DE NÚCLEOS URBANOS COMO ZONAS DE USO MIXTO Y ACTIVACIÓN COMERCIAL  |   |                   |                 |                   |                        |           | No aplica |              |             | No aplica     |
|                         | EST_SOC_03  |             | PROGRAMA DE IMAGEN URBANA MUNICIPAL  | No aplica                                       | No aplica         | No aplica       |                   | No aplica              |           |           | No aplica    | No aplica   | No aplica     |
|                         | PUB_SOC_01  |             | PROGRAMA DE ESPACIO PÚBLICO PARA USOS MÚLTIPLES  |   |                   | No aplica       |                   |                        |           |           |              |             | No aplica     |
|                         | ACCE_SOC_01 |             | PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE FLUJO VEHICULAR EN VIALIDADES PRIMARIAS                          | No aplica                                       | No aplica         | No aplica       | No aplica         | No aplica              |           | No aplica | No aplica    | No aplica   | No aplica     |
| MOVILIDAD               | EST_MOV_01  |             | PROGRAMA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD INTRAURBANA                                    |   |                   |                 |                   |                        |           |           |              |             |               |
|                         | EST_MOV_02  |             | PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE VIALIDADES PRIMARIAS, SECUNDARIAS Y Terciarias |   |                   |                 |                   |                        |           |           |              |             |               |
|                         | EST_MOV_03  |             | PROGRAMA DE CREACIÓN Y REGULACIÓN DE PUNTOS DE TRANSBORDO                                    |   |                   |                 |                   |                        |           |           |              |             |               |
|                         | PUB_MOV_01  |             | PROGRAMA DE INTERCONEXIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS   | No aplica                                       | No aplica         |                 | No aplica         | No aplica              |           | No aplica |              | No aplica   | No aplica     |
|                         | ACCE_MOV_01 |             | PROGRAMA DE DIVERSIDAD DE MOVILIDAD EN VIALIDADES PRIMARIAS                                  |   |                   | No aplica       |                   |                        | No aplica |           |              |             | No aplica     |
|                         | ACCE_MOV_02 |             | PROGRAMA DE MEJORAMIENTO VIAL. CONSTRUCCIÓN DE PARES VIALES                                  |   |                   | No aplica       |                   | No aplica              | No aplica | No aplica | No aplica    |             | No aplica     |
|                         | ACCE_MOV_03 |             | PRORAMA DE ANDADORES PEATONALES  | No aplica                                       | No aplica         | No aplica       | No aplica         |                        |           | No aplica | No aplica    |             | No aplica     |
| SERVICIOS PÚBLICOS      | PUB_SERV_01 |             | PROGRAMA DE RECUPERACIÓN Y/O ADQUISICIÓN DE PREDIOS EN DESUSO                                |   |                   |                 | No aplica         |                        |           |           | No aplica    |             | No aplica     |
|                         | PUB_SERV_02 |             | PROGRAMA DE RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS MUNICIPALES                   |   |                   |                 |                   | No aplica              |           | No aplica | No aplica    |             | No aplica     |

Tabla 6-7. Matriz de programas y su propuesta en cada núcleo urbano. (Elaboración propia, 2016).

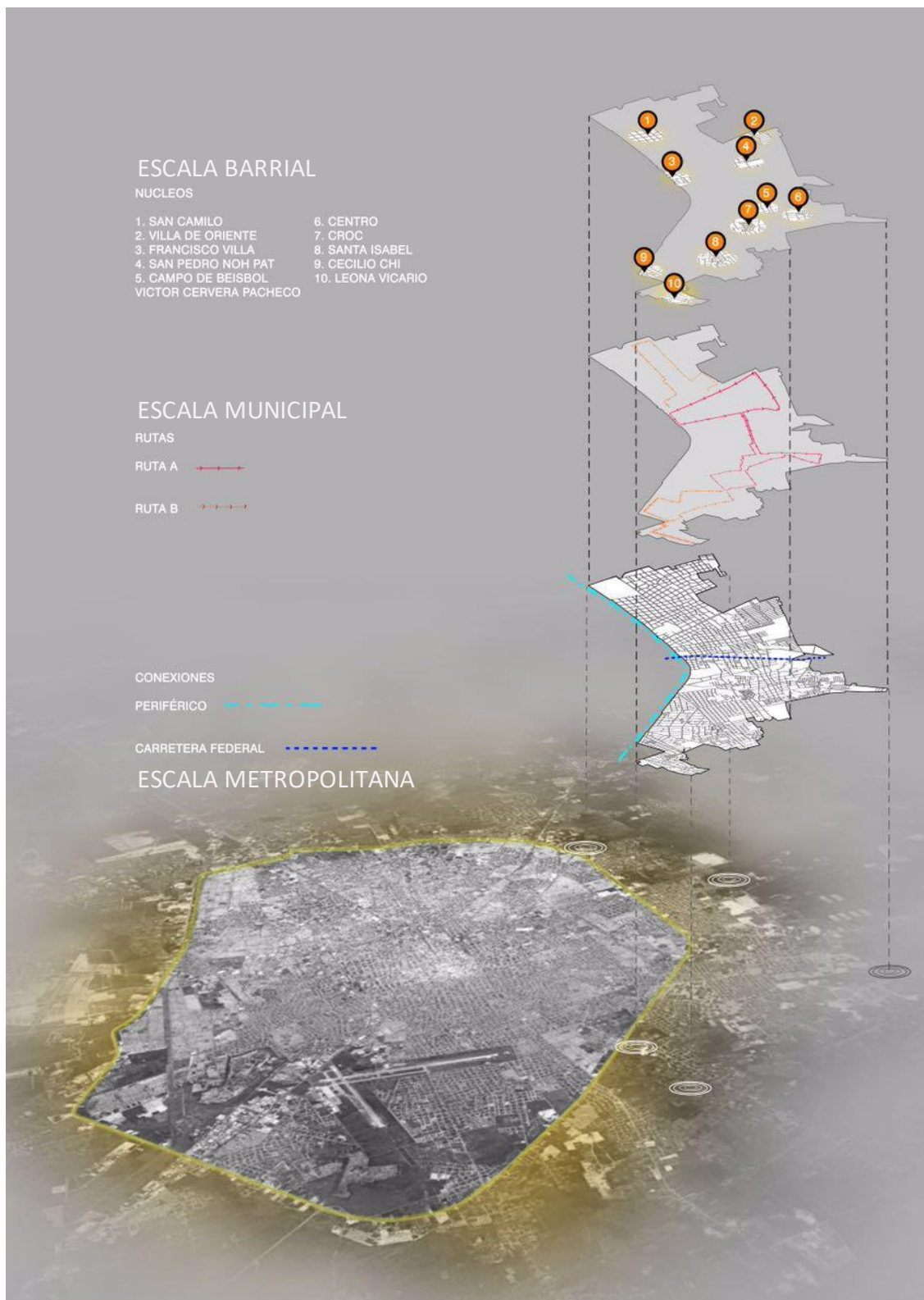


Imagen 6-2. Representación de las diferentes escalas de intervención. (Elaboración propia, 2016).

### *c. Fichas descriptivas de programas*

Las fichas descriptivas de cada programa contienen los objetivos específicos del programa y algunos principios de diseño específicos; reúne a los actores que deberían involucrarse para la implementación exitosa del programa, sus etapas de intervención, así como el marco normativo ya sea existente o recomendado. El contenido de cada ficha es el siguiente:

#### 1. EST\_AMB\_01: PROGRAMA DE ARBORIZACIÓN EN EL ESPACIO PÚBLICO

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura urbana
- Sub-eje: Medio Ambiente
- Objetivos:
  - El objetivo de este es la concientización para la arborización en áreas verdes privadas con especies frutales y endémicas.
  - Se incentivará la participación activa de la población
  - Se normará mediante el reglamento de construcciones la tala de árboles de gran porte
- Actores:
  - Servicios Públicos Municipales
  - Desarrollo Urbano
  - Desarrollo Social
  - Asociaciones Vecinales
- Etapas de intervención:
  - 1) Elaboración de una "Guía de selección de árboles para la siembra en el espacio público"
  - 2) Construcción de vivero municipal
  - 3) Campaña de sensibilización
  - 4) Programa de arborización en trabajo conjunto con los vecinos
- Marco normativo:
  - "Guía de selección de árboles para la siembra en el espacio público "
  - Reglamento de construcciones

## 2. EST\_AMB\_02: PROGRAMA DE RESCATE DE LOTES BALDÍOS

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura urbana
- Sub-eje: Medio ambiente
- Objetivos:
  - El objetivo de este es la eliminación de lotes baldíos en desuso como tiraderos de basura, posibles focos de infección e inseguridad.
  - Se incentivará la participación activa de la población
  - Se aplicarán multas y sanciones a quien no cumpla con la limpieza periódica de los terrenos en desuso
  - Se realizará la limpieza de terrenos en estado de abandono
  - Se procederá legalmente
- Actores:
  - Servicios Públicos Municipales
  - Desarrollo Urbano
  - Catastro
  - Vecinos
  - CEPREDEY
  - Juzgados Municipales
- Etapas de intervención:
  - 1) Elaboración de un “Plan de limpieza de baldíos”
  - 2) Identificación de los lotes en estado de abandono
  - 3) Notificación a los propietarios para su limpieza por parte del mismo o la limpieza por parte del municipio con costo,
  - 4) Aplicación de sanción en defecto de no realizar la limpieza, el municipio realiza la limpieza con coste en el predio previa autorización del juzgado municipal.
- Marco normativo:
  - Catastro
  - Reglamento para limpieza, sanidad y conservación de los inmuebles del municipio

### 3. PUB\_AMB\_01: PROGRAMA DE ARBORIZACIÓN URBANA

- Iconografía y color:



- Eje: Espacios Públicos
- Sub-eje: Medio ambiente
- Objetivos:
  - El objetivo de este es la intervención en camellones y banquetas, cuyas dimensiones permitan la existencia de especies vegetales que contribuyan a la mejora de la calidad ambiental y que proporcionen sombra al peatón
  - Se propiciará el uso de especies endémicas
  - Se incentivará la participación activa de la población
  - Se normará la siembra de especies endémicas en los camellones y banquetas de los fraccionamientos nuevos
- Actores:
  - Servicios Públicos Municipales
  - Obras Públicas
  - Desarrollo Urbano
  - Asociaciones Vecinales
- Etapas de intervención:
  - 1) Elaboración de una "Guía de selección de árboles para la siembra en el espacio público"
  - 2) Construcción de vivero municipal
  - 3) Diagnóstico de las banquetas existentes y análisis para diferenciar en cuáles es propicia la siembra
  - 4) Programa de arborización en conjunto con los vecinos
  - 5) Monitoreo del crecimiento de los árboles
- Marco normativo:
  - "Guía de selección de árboles para la siembra en el espacio público"
  - Reglamentación de camellones y banquetas

#### 4. EST\_SEG\_01 : PROGRAMA PARA EL MEJORAMIENTO DE FRENTES PASIVOS (MUROS CIEGOS)

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura urbana
- Sub-eje: Seguridad
- Objetivos:
  - El objetivo de éste es el mejoramiento de la imagen urbana y la percepción de inseguridad en vialidades con grandes muros ciegos dentro del municipio, la recuperación de espacios y la generación de identidad en la población.
  - El programa propone identificar zonas inseguras, donde existan bardas sin ventanas ni iluminación, para intervenir por medio de la creación de murales que promuevan la identidad de los habitantes del municipio.
  - Generar la participación activa de la ciudadanía, tanto en la propuesta de los temas como en la intervención artística.
  - Complementar estos espacios con iluminación proveniente de fuentes de energía alternativa, que abonen a la seguridad del espacio público.
  - Promover el compromiso con la ciudadanía, para el cuidado y mantenimiento de los mismos, invitando a artistas locales a participar en las intervenciones.
- Actores:
  - Desarrollo Social
  - Asociaciones vecinales
  - Propietarios locales
  - Empresas privadas
  - Desarrollo Urbano
  - Artistas locales
- Etapas de intervención:
  - 1) Identificación y levantamiento de muros ciegos y su situación jurídica (públicos o privados y datos de propietarios).
  - 2) Trabajo de talleres participativos con los ciudadanos para identificar temas de interés e identidad con el municipio, revisión histórica, social y cultural.
  - 3) Intervención por etapas, siendo una prioridad las calles terciarias, posterior a las secundarias, y por último las primarias y comerciales.
- Marco normativo:
  - Elaboración de norma para nuevos fraccionamientos que promueva la integración de estos a la traza urbana existente, evitando la generación de frentes pasivos.

## 5. PUB\_SEG\_01: PROGRAMA DE RESCATE BAJO PUENTES

- Iconografía y color:



- Eje: Espacios públicos
- Sub-eje: Seguridad
- Objetivos:
  - Generar accesos a Kanasín (entrada de la Calle 58 hacia Santa Isabel y a 69 hacia el Centro) más seguros, iluminados y vitales, incentivando usuarios en diferentes horarios que mantengan con vitalidad dichos espacios propiciando la cohesión social al mismo tiempo que mejore la imagen urbana.
  - Se llevarán a cabo talleres de participación ciudadana para diseñar la vocación y el contenido de los espacios públicos, que serán de al menos el 40% de la superficie total; el 20% se destinará a la reforestación de áreas verdes, el 10% para estacionamiento de vehículos motorizados y no motorizados y el 30% restante se gestionará en una asociación público-privada, en donde las empresas que renten dichos espacios pagarán al gobierno un impuesto para el mantenimiento y limpieza de los mismos.
  - Se incentivará a la población para organizarse y generar actividades deportivas, comerciales y recreativas que estén enfocadas a la diversidad de grupos sociales.
  - Se propone iluminación con energías alternativas que abone a espacios más seguros.
  - Se deberá contar con la señalética estratégica y adecuada para mantener la seguridad vial del espacio intervenido.
- Actores:
  - Desarrollo Social
  - COMEY
  - SCT, Secretaría de comunicaciones y transporte
  - Secretaría de obras públicas
  - Empresas privadas
- Etapas de intervención:
  - 1) Levantamiento y estudio vial para los bajo puentes identificando las posibilidades de cada espacio.
  - 2) Renta de espacios para empresas privadas.
  - 3) Creación de talleres de participación ciudadana para el diseño.
  - 4) Intervención en la señalética que abone a la seguridad vial del entorno.
  - 5) Implementación de actividades sociales en el espacio.
- Marco normativo:
  - Reglamento de la SCT vigente.



## 6. PUB\_SEG\_02: PROGRAMA DE VIGILANCIA BARRIAL

- Iconografía y color:



- Eje: Espacio público
- Sub-eje: Seguridad
- Objetivos:
  - El objetivo de éste es mejorar la percepción de seguridad en el espacio público de los habitantes del municipio y sus visitantes y ayudar a prevenir el delito.
  - El programa propone la creación de grupos de seguridad barrial incentivando la organización de los propios vecinos, los cuales funcionarán a modo de vigilantes barriales, teniendo estos un representante de colonia y asesoría directa con la policía local.
  - Se organizarán actividades que involucren a los vecinos con las policías locales y foros para tratar temas como predios o autos abandonados, consejos de seguridad personal, etc. Se propone la adquisición de casetas policiales móviles las cuales deberán rotarse entre los núcleos barriales reconocidos en el diagnóstico, que son: San Camilo, Villas de Oriente, Francisco Villa, San Pedro Noh Pat, Campo de béisbol Víctor Cervera Pacheco, Centro, La Croc, Santa Isabel, Cecilio Chi y Leona Vicario.
  - Se sugiere al municipio aumentar los elementos de seguridad pública (policías) en una proporción de 3 elementos por cada habitante según la recomendación de la ONU.
- Actores:
  - Policía Municipal
  - Desarrollo Social
  - Asociaciones vecinales
  - CEPREDEY
- Etapas de intervención:
  - 1) Creación de los Grupos de Seguridad Barrial.
  - 2) Aumento del cuerpo policiaco en el municipio.
  - 3) Adquisición de casetas policiales móviles.
  - 4) Creación del Reglamento municipal para el uso compartido de casetas móviles por la policía local y los grupos de seguridad barrial.
  - 5) Seguimiento de índices delictivos en cada barrio.
- Marco normativo:
  - Reglamento municipal para el uso compartido de casetas móviles por la policía local y los grupos de seguridad barrial.

## 7. ACC\_SEG\_01: PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE BANQUETAS DENTRO DEL MUNICIPIO

- Iconografía y color:



- Eje: Accesibilidad
- Sub-eje: Seguridad
- Objetivos:
  - El objetivo será la construcción y reparación de las banquetas tiene como fin que los peatones puedan caminar seguros y que disfruten de la ciudad, permitiendo que los trayectos se hagan con tranquilidad y sin necesidad de bajarse al arroyo vehicular, por lo que se necesita que las banquetas sean espacios diseñados para los peatones y que cuenten con las características necesarias para garantizar una accesibilidad universal.
  - Se eliminarán los obstáculos en las banquetas, como vehículos mal estacionados, postes o señalética que interrumpen la movilidad peatonal, además de proponer diferentes tipos de textura anti-derrapante que las haga más agradable para los peatones.
  - Se cumplirán los estándares que se especifiquen en el reglamento propuesto para las calles y banquetas en la construcción de banquetas.
- Actores
  - Policía Municipal
  - Desarrollo Urbano
  - Obras Públicas
- Etapas de intervención:
  - 1) Creación de un Reglamento para el diseño de calles y banquetas
  - 2) Campañas de concientización para la población de la necesidad de contar con banquetas libres de obstáculos.
  - 3) Retirar obstáculos de las banquetas: señalética, infraestructura obsoleta o invasiones de comerciantes.
  - 4) Elaboración de rampas para discapacitados.
  - 5) Construcción de banquetas, según las especificaciones anteriores.
- Marco normativo:
  - Programa Hábitat
  - Programa Rescate de Espacios Públicos
  - Programa de prevención de riesgos naturales.

## 8. ACC\_SEG\_02: PROGRAMA PARA EL TRATAMIENTO DE CRUCES CONFLICTIVOS

- Iconografía y color:



- Eje: Accesibilidad
- Sub-eje: Seguridad
- Objetivos:
  - El objetivo es la colocación de elementos preventivos y mejoramiento de la señalética.
  - Se deberá tener en buenas condiciones las banquetas en estos cruces, libres de obstáculos en las intersecciones, y tendrán que contar con rampas para discapacitados.
  - Deberá colocarse cada uno de los elementos de acuerdo a un reglamento para el diseño de calles y banquetas que promueva la accesibilidad universal dentro del municipio.
- Actores:
  - Policía Municipal
  - Desarrollo Urbano
  - Obras Públicas
- Etapas de intervención:
  - 1) Puede hacerse en una sola etapa
- Marco normativo:
  - Reglamento de Tránsito
  - Ley de Transporte del Estado de Yucatán
  - Ley de Transporte Municipal
  - PDU de Kanasín

## 9. ACC\_SEG\_03: PROGRAMA DE RECUPERACIÓN DE ANDADORES PEATONALES

- Iconografía y color:



- Eje: Accesibilidad
- Sub-eje: Seguridad
- Objetivos:
  - El objetivo es recuperar los espacios peatonales que han sido invadidos por los vehículos en algunas zonas de Kanasín.
  - Se regulará las áreas de estacionamiento, la reconstrucción de banquetas y una señalética clara, además de infracciones para los que violen las áreas peatonales.
  - Se analizarán algunas calles específicas o con un aforo bajo, para que puedan volverse peatonales, esto se dará de manera gradual, reduciendo primero el tránsito de vehículos en determinados horarios, luego por días determinados y finalmente se cerrarán y quedarán como un corredor peatonal.
  - Cambiar la textura del pavimento para hacerlo más agradable para los peatones.
- Actores:
  - Desarrollo Social
  - Desarrollo Urbano
  - Obras Públicas
- Etapas de intervención:
  - 1) Durante la primera etapa se impulsará el cierre de las calles durante los fines de semana, para así poco a poco lograr que se vuelvan completamente peatonales.
  - 2) Como segunda etapa se crearán los corredores peatonales, como por ejemplo sobre la calle 21 ubicada en el centro de Kanasín.

## 10. ACC\_SEG\_04: PROGRAMA DE SEÑALÉTICA HORIZONTAL Y VERTICAL

- Iconografía y color:



- Eje: Accesibilidad
- Sub-eje: Seguridad
- Objetivos:
  - El objetivo de este programa es la colocación de las señales, entendiéndose como la marca, símbolo o elemento utilizado para representar la regulación de flujos humanos y motorizados en el espacio exterior; se divide en dos la señalética horizontal y la señalética vertical.
  - En la señalética horizontal, colocar el conjunto de marcas que se pintan o colocan sobre el pavimento, guarniciones y estructuras, con el propósito de delinear las características geométricas de las carreteras y vialidades urbanas, y denotar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía, para regular y canalizar la circulación de vehículos y peatones.
  - En la señalética vertical, instalar el conjunto de señales en tableros fijados en postes, marcos y otras estructuras, integradas con leyendas y símbolos. Según su propósito, las señales son: preventivas, restrictivas, informativas, turísticas y de servicio y diversas (NOM-034-SCT2-2003)
- Actores:
  - SCT, Secretaría de comunicaciones y transporte
  - Policía Municipal
  - Desarrollo Urbano
  - Obras Públicas
- Etapas de intervención:
  - 1) Revisión inter direccional e institucional de la estructura vial.
  - 2) Presentación de propuesta de señalética a las autoridades correspondientes.
  - 3) Implementación del Programa de señalética vía horizontal y vertical
- Marco normativo:
  - Reglamento de Tránsito
  - Ley de Transporte del Estado de Yucatán
  - Ley de Transporte Municipal
  - PDU de Kanasín
  - NOM-034-SCT2-2003

## 11. EST\_SOC\_01: PROGRAMA PARA LA REGULACIÓN DE COMERCIO AMBULANTE Y SEMI-FIJO EN EL MUNICIPIO

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura urbana
- Sub-eje: Socio-económico
- Objetivos:
  - El objetivo de esta intervención es propiciar el ordenamiento estratégico y la promoción comercial en la zona centro de la ciudad y en los otros nodos donde se ubican, a fin de que contribuyan al cambio en la experiencia de los peatones que se desplazan por el sector, y motivar el comercio en locales comerciales fijos.
  - Se adecuará espacios públicos para el comercio ambulante y semifijo.
  - Se incentivará la participación activa de la población con propuestas incluyentes.
  - Se regulará la actividad comercial de este tipo de negocios y respetando las características de contexto, comerciales, socioeconómicas y culturales.
- Actores:
  - Secretaría de Comercio
  - Tesorería
  - Catastro
  - Desarrollo Urbano
  - Asociaciones de comercio
  - Grupos afectados
- Etapas de intervención:
  - 1) Diagnóstico actualizado en materia de comercio en la ciudad.
  - 2) Identificar áreas de comercio que requieren mejoras regulatorias.
  - 3) Establecimiento de un padrón de unidades económicas.
  - 4) Elaboración programa de fomento comercial municipal que detecte demandas del sector.
- Marco normativo:
  - Reglamento municipal de comercio.
  - Reglamentación de camellones y banquetas.

## 12. EST\_SOC\_02: PROGRAMA DE CONSOLIDACIÓN DE NÚCLEOS URBANOS COMO ZONAS DE USO MIXTO Y DE ACTIVACIÓN COMERCIAL

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura urbana
- Sub-eje: Socio-económico
- Objetivos:
  - El objetivo de esta intervención es impulsar que el municipio adquiriera los atributos de una ciudad innovadora, conectada a la dinámica metropolitana, generando mayor desarrollo y calidad de vida para todos los habitantes.
  - Se buscará que el municipio invierta en su gente más que en su estructura física, que atienda al impulso de lo local, que se fundamente en sus valores humanos, sociales, culturales o medioambientales, lográndose desarrollar más armónicamente.
  - Se impulsará una política de renovación urbana que permita que los terrenos subutilizados al interior de la ciudad, tenga la capacidad de convertirse en nuevos espacios promotores de nuevas dinámicas, tanto dentro del sector inmobiliario, como dentro de los posibles usos turísticos, equipamiento, educacionales y de negocios.
- Actores:
  - Secretaría de Comercio
  - Tesorería
  - Catastro
  - Desarrollo Urbano
  - Locatarios
  - Salud
  - Director de mercados
- Etapas de intervención:
  - 1) Diagnóstico actualizado de usos de suelo en el municipio
  - 2) Elaboración del programa municipal de renovación urbana
- Marco normativo:
  - Reglamento municipal de comercio
  - PDU Municipal
  - Plan Municipal de Desarrollo

### 13. EST\_SOC\_03: PROGRAMA DE RESCATE DE IMAGEN URBANA MUNICIPAL

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura urbana
- Sub-eje: Socio-económico
- Objetivos:
  - El objetivo de esta intervención es propiciar que el municipio y la ciudad tengan un desarrollo urbano integral, sepan gestionar las condiciones ambientales locales y sus deficiencias e inviertan de la manera más adecuada.
  - Se buscará que el municipio pueda elaborar propuestas que a partir del análisis de cómo las personas usan los espacios públicos, busque tener una ciudad más habitable.
  - También se promoverá mejorar la experiencia de las personas, en los espacios públicos de los lugares a intervenir.
- Actores:
  - Secretaría de Comercio
  - Tesorería
  - Catastro
  - Desarrollo Urbano
  - Imagen urbana
  - Asociaciones de ciudadanos
  - Grupos afectados
  - Propietarios.
- Etapas de intervención:
  - 1) Diagnóstico actualizado de usos de suelo en el municipio
  - 2) Elaboración del programa municipal de renovación urbana
- Marco normativo:
  - Reglamento municipal de comercio.
  - PDU Municipal
  - Plan Municipal de Desarrollo



#### 14. PUB\_SOC\_01: PROGRAMA DE ESPACIO PÚBLICO PARA USOS MÚLTIPLES

- Iconografía y color:



- Eje: Espacio público
- Sub-eje: Socio-económico
- Objetivos:
  - El objetivo de esta intervención es proponer un nuevo orden urbanístico que devuelva homogeneidad al tejido urbano del municipio, que promueva una sana convivencia de actividades, proponga una mayor densidad poblacional y contribuya a la distribución equitativa de cargas y beneficios.
  - Se pretende orientar el crecimiento compacto de ciudad, mejorar los equipamientos, la densificación y el desarrollo sustentable del municipio. Se priorizará la función principal de regular usos, ocupación, subdivisión y equipamiento del suelo y de diferentes aspectos de la problemática ambiental. Es importante considerar que estos espacios serán destinados para actividad comercial a cielo abierto y actividades recreativas que se realizan en fechas tradicionales, con la finalidad de preservar los usos y costumbres.
  - Se buscará que el municipio pueda elaborar propuestas que a partir del análisis de cómo las personas usan los espacios públicos, propiciando una gestión participativa e incluyente.
- Actores:
  - Secretaría de Comercio
  - Tesorería
  - Catastro
  - Dirección de Economía
  - Desarrollo Urbano
  - Imagen urbana
  - Asociaciones de ciudadanos
  - Grupos afectados
  - Propietarios
- Etapas de intervención:
  - 1) Ubicación de espacios adecuados y adquisición de suelo urbano de agentes pasivos.
  - 2) Realizar estudios y propuestas de proyectos arquitectónicos y urbanos.
  - 3) Construcción de espacios adecuados a las necesidades.
- Marco normativo:
  - Reglamento municipal de comercio.
  - PDU Municipal
  - Plan Municipal de Desarrollo

## 15. ACC\_SOC\_01: PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DEL FLUJO VEHICULAR EN VIALIDADES PRIMARIAS

- Iconografía y color:



- Eje: Accesibilidad
- Sub-eje: Socio-económico
- Objetivos:
  - Mejorar el flujo vehicular en las calles primarias y de conexión metropolitana, y como consecuencia mejorar la imagen urbana de las mismas, esto sin el uso alternativo de otros transportes o el flujo peatonal.
  - El programa propone el mejoramiento de las condiciones de las vialidades conectoras, así como la eliminación de los elementos que obstaculicen el flujo o perjudiquen la imagen urbana del municipio, como el aparcamiento, o señalizaciones indebidas.
  - Se propone la creación y promoción de estacionamientos públicos que ayuden a solventar las problemáticas que puedan crearse al eliminar zonas de estacionamiento en lugares de alta demanda, estos estacionamientos deberán considerar un 20% mínimo de área permeable, así como la dotación de árboles a razón de 1 árbol por cada 4 vehículos, estos árboles deberán ser especies endémicas y de bajo mantenimiento.
  - Se sugiere al municipio generar una regulación para los horarios de cargas y descargas de las áreas comerciales.
- Actores:
  - Dirección de transporte
  - Secretaría de obras Públicas
  - Dirección de seguridad pública
  - Dirección de desarrollo Urbano
- Etapas de intervención:
  - 1) Adquisición de predios para construcción de estacionamientos públicos o incentiación de la creación de estacionamientos privados de uso público.
  - 2) Adquisición de grúas vehiculares o arañas inmovilizadores de automóviles.
  - 3) Eliminación de zonas de estacionamiento en calles primarias y creación de pasos peatonales en cruces conflictivos.
  - 4) Programa de arborización en trabajo conjunto con los vecinos
- Marco normativo:
  - Reglamento de tránsito municipal.
  - Reglamento de construcciones del municipio de Kanasín.
  - "Guía de selección de árboles para la siembra en el espacio público "
  - Reglamentación de camellones y banquetas

## 16. EST\_MOV\_01: PROGRAMA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD INTRAURBANA

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura urbana
- Sub-eje: Movilidad
- Objetivos:
  - Objetivo es la creación de un circuito urbano con puntos nodales de transbordo que conecte de manera eficiente el sur y norte de Kanasín, pasando por los núcleos principales, reduciendo los tiempos de recorrido y acercando a los habitantes con los servicios existentes dentro del municipio, mejorando con esto la dependencia con la ciudad de Mérida.
  - Se analizará la utilización de las calles por las que actualmente pasa el transporte público y algunas más que no se encuentran construidas pero que son necesarias para la creación del circuito, esto para aprovechar las características del entorno de Kanasín y reducir costos, de igual manera se harán los estudios pertinentes para cada tipo de calle.
  - Se colocará la señalética adecuada, se implementarán topes, texturas y reductores de velocidad para los automóviles en las calles que lo requieran, regulando así el flujo vehicular con el fin de obtener calles más seguras para los habitantes.
- Actores:
  - Policía Municipal
  - Desarrollo Urbano
  - Desarrollo social
  - Comercio
  - CFE, Comisión Federal de Electricidad
  - Medio Ambiente
  - COMEY
- Etapas de intervención:
  - 1) Primera etapa puede conectar al sur
  - 2) Segunda etapa, conectar al norte
  - 3) Tercera etapa, segunda ruta del circuito
- Marco normativo:
  - Reglamento de Tránsito
  - Ley de Transporte del Estado de Yucatán
  - Ley de Transporte Municipal
  - Policía Municipal
  - PDU
  - Programa de prevención de riesgos naturales

## 17. EST\_MOV\_02: PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE VIALIDADES PRIMARIAS, SECUNDARIAS Y Terciarias

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura urbana
- Sub-eje: Movilidad
- Objetivos:
  - El objetivo es mejorar la calidad de vida de los habitantes de Kanasín además de dinamizar la economía en algunas calles principales e impactar con un beneficio social en el resto del municipio.
  - Primeramente, se analizará el estado físico de las calles para implementar la pavimentación, esto impactará en el mejoramiento del entorno. Durante la fase de construcción, se generarán empleos temporales en beneficio de las familias de la comunidad. Los beneficiarios directos de estas vialidades incrementarán el valor de sus inmuebles; así mismo, esto disminuye la contaminación generada por el polvo y lodo, reduciendo las enfermedades. Se incidirá directamente en la mejora de la seguridad al facilitar el acceso a los cuerpos de emergencia y la movilidad vial de vehículos y personas.
- Actores:
  - Desarrollo Urbano
  - Obras Públicas
  - COMEY
- Etapas de intervención:
  - 1) Primera etapa, pavimentación o repavimentación (según sea el caso) de las calles previstas para el circuito de movilidad intraurbana y las calles que permitan mejorar la conectividad de la zona.
  - 2) Segunda etapa, las calles secundarias y terciarias que se encuentren alrededor del circuito.
  - 3) Tercera etapa, las calles de los fraccionamientos que presenten baches o no se encuentren pavimentadas.
- Marco normativo:
  - Obras Públicas
  - PDU de Kanasín
  - Servicios Públicos

## 18. EST\_MOV\_03: PROGRAMA DE CREACIÓN Y REGULACIÓN DE PUNTOS DE TRANSBORDO

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura urbana
- Sub-eje: Movilidad
- Objetivos:
  - El objetivo de éste programa es la creación y regulación de puntos de transbordo para el transporte público, así como la dotación de equipamiento para su adecuada y confortable realización.
  - El programa propone la dotación de paraderos para el transbordo de los sistemas de transporte público, estos paraderos deberán garantizar las condiciones de seguridad de los usuarios, manteniéndose iluminados en horarios nocturnos; de la misma forma, deberá estar diseñada con criterios de confort climático adecuados a las características climáticas del municipio.
  - Se deberá considerar la inclusión de las personas con discapacidad, en el diseño del mobiliario de los puntos de transbordo.
- Actores:
  - Dirección de Transporte
  - Secretaría de Obras Públicas
  - Dirección de Seguridad Pública
  - Dirección de Desarrollo Urbano
- Etapas de intervención:
  - 1) Estudio de movilidad de origen-destino del municipio para establecer las principales zonas de transbordo.
  - 2) Gestión participativa, para la ubicación de los puntos de ubicación de los paraderos.
  - 3) Construcción de los paraderos de transporte.
- Marco normativo:
  - Reglamento de tránsito municipal.
  - Reglamento de construcciones del municipio de Kanasín.
  - "Guía de selección de árboles para la siembra en el espacio público".

## 19. PUB\_MOV\_01: PROGRAMA DE INTERCONEXIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS

- Iconografía y color:



- Eje: Espacio público
- Sub-eje: Movilidad
- Objetivos:
  - El objetivo de este programa es la interconexión de espacios públicos en Kanasín, dando preferencia al peatón y a los vehículos no motorizados, para ello se propone como calle local entendiéndose como vía secundaria que se utiliza para el acceso directo a los espacios públicos y que está ligada a las calles colectoras.
  - Los recorridos del tránsito son cortos y los volúmenes son bajos, esta puede ser integrada según las dimensiones de cada caso por una ciclo vía entendiéndose como la vía pública exclusiva para circulación en bicicleta y puede ser según las condiciones físicas en confinadas y/o secundaria, la primera ubicada en las fajas separadoras de las vías primarias, y la segunda en cualquier vía pública. NOM-034-SCT2-2003
- Actores:
  - SCT, Secretaría de comunicaciones y transporte
  - Policía Municipal
  - Desarrollo Urbano
  - Obras Públicas
  - COMEY
  - SEDATU
  - INAH
- Etapas de intervención:
  - 1) Revisión intersectorial e interinstitucional de la propuesta de interconexión vial de espacios públicos en los principales núcleos de Kanasín.
  - 2) Sensibilización con los vecinos de las calles propuestas en la interconexión.
  - 3) Implementación del Programa de Interconexión de Espacios Públicos propuesto.
- Marco normativo:
  - Reglamento de Tránsito
  - Ley de Transporte del Estado de Yucatán
  - Ley de Transporte Municipal
  - PDU de Kanasín
  - NOM-034-SCT2-2003

## 20. ACC\_MOV\_01: PROGRAMA DE DIVERSIDAD DE MOVILIDAD EN VIALIDADES PRIMARIAS

- Iconografía y color:



- Eje: Accesibilidad
- Sub-eje: Movilidad
- Objetivos:
  - El objetivo es la diversificación de la movilidad en la vialidad primaria, es decir que la vialidad no sólo esté destinada al automovilista, sino que, en las vías primarias con contexto habitacional, se propone la calle completa que contempla el espacio de movilidad en vías exclusivas para el automovilista, el ciclista, y el peatón.
  - Se deberá planear la diversificación de las vialidades y con ello mejora la movilidad interna en el municipio de Kanasín, y la seguridad ciudadana, permitiéndoles transitar por diferentes modalidades de movilidad.
- Actores:
  - SCT, Secretaría de Comunicaciones y Transporte
  - Policía Municipal
  - Desarrollo Urbano
  - Obras Públicas
  - COMEY
- Etapas de intervención:
  - 1) Revisión intersectorial e interinstitucional de la propuesta del Programa de Diversidad de Movilidad en Vialidades Primarias.
  - 2) Mesas de trabajo y/o talleres para la sensibilización con las autoridades correspondientes y los vecinos de las calles propuestas para el Circuito de Movilidad Intraurbana.
  - 3) Implementación.
- Marco normativo:
  - Reglamento de Tránsito
  - Ley de Transporte del Estado de Yucatán
  - Ley de Transporte Municipal
  - PDU de Kanasín
  - NOM-034-SCT2-2003

## 21. ACC\_MOV\_02: PROGRAMA DE MEJORAMIENTO VIAL, CONSTRUCCIÓN DE PARES VIALES

- Iconografía y color:



**SOLO**

- Eje: Accesibilidad
- Sub-eje: Movilidad
- Objetivos:
  - El objetivo de este programa es mejorar el flujo vehicular en las calles de alto tráfico, pero con escasa dimensión de rodaje, a través de la adecuación del flujo vehicular en pares viales.
  - Se deberá mejorar la calidad espacial e imagen urbana de las vías, así como permitir su adecuación para el uso de movilidad alternativa y crecimiento de banquetas para promover un mayor flujo peatonal, considerando la siembra de árboles de especies endémicas que promuevan su uso en horarios diferenciados.
- Actores:
  - Dirección de Transporte
  - Secretaría de Obras Públicas
  - Dirección de Seguridad Pública
  - Dirección de Desarrollo Urbano.
- Etapas de intervención:
  - 1) Identificación de las vialidades conflictivas y estudio de aforo vehicular.
  - 2) Realización de proyecto vial y de adecuación de calles y banquetas.
  - 3) Ejecución de la obra.
- Marco normativo:
  - Reglamento de tránsito municipal.
  - Reglamento de construcciones del municipio de Kanasín.
  - "Guía de selección de árboles para la siembra en el espacio público "
  - Reglamentación de camellones y banquetas



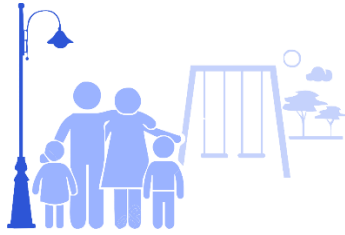
## 22. ACC\_MOV\_03: PROGRAMA DE ANDADORES PEATONALES

- Iconografía y color:



- Eje: Accesibilidad
- Sub-eje: Movilidad
- Objetivos:
  - Crear una vía exclusiva para el uso del peatón y mejorar las condiciones contextuales habituales, así como la calidad de vida de los habitantes de Kanasín en áreas comerciales, y/o residenciales, según el caso específico. La dinámica del uso de andadores peatonales mejora la convivencia de quienes asisten, aumenta la seguridad, e incluso, incentiva la movilidad a escala barrial en la zona.
  - Deberá contemplar el mobiliario urbano (bancas, basureros, señalética, iluminación, postes) instalados en los andadores peatonales para su correcto funcionamiento.
  - Se sensibilizará la participación de los vecinos colindantes al paramento peatonal, deberá ser una comunicación abierta y conocimiento de las propuestas y de las alternativas de los espacios para estacionamiento de los vecinos propietarios de automóviles y/o vehículos motorizados privados.
- Actores:
  - Desarrollo Urbano
  - Obras Públicas
  - COMEY
- Etapas de intervención:
  - 1) Revisión de la propuesta de andadores peatonales, las alternativas de espacios para estacionamiento.
  - 2) Sensibilización con los vecinos de las calles propuestas en la intervención.
  - 3) Implementación del programa de andadores peatonales.
- Marco normativo:
  - Reglamento de Tránsito
  - Ley de Transporte del Estado de Yucatán
  - Ley de Transporte Municipal
  - PDU de Kanasín

### 23. PUB\_SERV\_01: PROGRAMA DE RECUPERACIÓN Y/O ADQUISICIÓN DE PREDIOS EN DESUSO



- Iconografía y color:
- Eje: Espacio público
- Sub-eje: Servicios públicos
- Objetivos:
  - La recuperación de predios en desuso para dotación de nuevo equipamiento, así como desincentivar la especulación inmobiliaria, a través del abandono de predios y disminuir la proliferación de terrenos baldíos en zonas urbanas consolidadas, los cuales promueven la inseguridad urbana.
  - Se deberá seleccionar los equipamientos a realizarse en cada zona. En los terrenos adquiridos, deberá hacerse en conceso las necesidades de la ciudadanía, haciendo talleres participativos y haciendo público el proceso y resultado de los mismos.
- Actores:
  - Secretaria de Gobernación
  - Tesorería Municipal
  - Dirección de Catastro
  - Dirección de Desarrollo Urbano
  - Secretaria de Desarrollo Social.
- Etapas de intervención:
  - 1) Elaboración de un catálogo de predios baldíos y propiedades del ayuntamiento de Kanasín.
  - 2) Generación de un reglamento para limpieza, sanidad y conservación de los inmuebles en el municipio de Kanasín.
  - 3) Adquisición o expropiación de predios.
  - 4) Elaboración de talleres participativos para establecer la dotación de equipamiento.
  - 5) Elaboración de proyecto arquitectónico del equipamiento.
  - 6) Ejecución de la obra.
- Marco normativo:
  - Reglamento para limpieza, sanidad y conservación de los inmuebles en el municipio de Kanasín
  - Reglamento de construcciones del municipio de Kanasín.
  - Reglamento de construcción del municipio de Kanasín.

## 24. PUB\_SERV\_02: PROGRAMA DE RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS MUNICIPALES

- Iconografía y color:













- Eje: Espacio público
- Sub-eje: Servicios públicos
- Objetivos:
  - El objetivo de este programa es dotar a la ciudad de espacios propicios para el desarrollo comunitario en los que se promueva la realización de actividades deportivas, culturales, recreativas y artísticas
  - Estos espacios deberán promover la accesibilidad universal, integrar mobiliario urbano, internet gratuito y optimización energética
  - Dentro de este programa se considerarán unidades deportivas, plazas, jardines, parques lineales, andadores entre otros,
  - Se recomienda realizar intervenciones de acuerdo a reglamentos propuestos como: "Reglamento de calles y banquetas", y la "Guía de selección de árboles para la siembra en el espacio público"
  - Se deberá realizar trabajo de campo, en conjunto gobierno y vecinos para definir qué actividades poner en los espacios.
  - Se recomienda empezar con los espacios públicos de mayor jerarquía ubicados en los núcleos de los distintos sectores.
- Actores:
  - Servicios Públicos Municipales
  - Dirección de Obras Públicas
  - Catastro
  - Vecinos
- Etapas de intervención:
  - 1) Realizar trabajo de campo para determinar las necesidades del sitio.
  - 2) Elaboración del proyecto de acuerdo a reglamentos y criterios del programa.
  - 3) Gestionar recursos para la intervención.
  - 4) El proyecto por espacio puede dividirse por etapas, según el financiamiento o complejidad del proyecto.











*d. Alineación de programas propuestos con el PMD y el PDU Kanasín 2016*






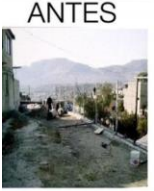
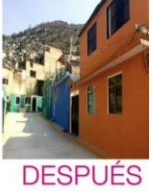


Los 24 programas descritos anteriormente, se alinearon a las políticas públicas vigentes en Kanasín, como son el Plan de Desarrollo Urbano y el Plan Municipal de Desarrollo.









Cada programa, se analizó en comparación con estos dos documentos oficiales y se complementan con una revisión de referentes y ejemplos de la implementación de programas con objetivos similares en otras ciudades.

A continuación, se presentan a modo de matriz por cada sub eje de intervención:


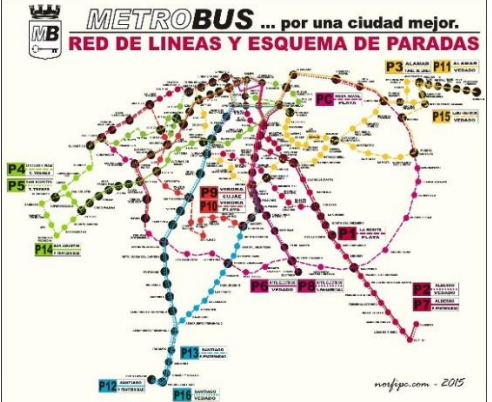






|                | NOMBRE DEL PROGRAMA  | PMD | PDU   | REFERENTES (CASOS SIMILARES)   |   |
|----------------|--|-----|---|--|---|
| MEDIO AMBIENTE | <br>EST_AMB_01 PROGRAMA DE ARBORIZACION EN EL ESPACIO PÚBLICO     |     | 1. Se promoverá la reforestación del municipio en su conjunto, utilizando para sembrar árboles tanto las áreas verdes públicas y privadas.<br><br>2. El número de árboles será de al menos 1 árbol de sombra por cada 3 cajones de estacionamiento.   | PLAN MAESTRO DE INFRAESTRUCTURA VERDE<br><br>En la Ciudad de Mérida. Contempla la arborización en el espacio público y privado, haciendo convenios con empresas privadas, como las tiendas OXXO's trabajando en conjunto con los ciudadanos con el programa "adopta un árbol" para llevarlo a cabo.  |    |
|                | <br>EST_AMB_02 PROGRAMA DE RESCATE DE LOTES BALDÍOS               |     |   | PROYECTO "ESTONOESUNSOLAR"<br><br>Ejecutando 29 intervenciones (14 en 2009 y 15 en 2010) durante 13 meses (entre 2009 y 2010), logrando equilibrar la ciudad a través del reciclaje de más de 42.000 m2 de espacios en desuso en espacios públicos. DISTRITO SAN PABLO C/ SAN BLAS 94 / Jardín Botánico + Muro Verde (Chile)   |    |
|                | <br>PUB_AMB_01 PROGRAMA DE ARBORIZACION URBANA                    |     | 1. Todas las vialidades deberán contar con árboles que brinden sombra a los transeúntes.<br>2. Los lugares donde se realicen actividades de alto impacto ambiental estarán rodeados por áreas de amortiguamiento ambiental.<br>3. Se promoverá la reforestación del municipio en su conjunto, utilizando para sembrar árboles tanto las áreas verdes públicas y privadas. | PROGRAMA AMBIENTAL DE REHABILITACIÓN Y REFORESTACION DE AREAS VERDES URBANAS (MEXICO)<br><br>Las Áreas Verdes Urbanas, las podemos definir como espacios públicos con los que se busca rescatar el ambiente natural en lugares urbanizados, y con esto disminuir el impacto de la contaminación proveniente principalmente de vehículos e industrias, así mismo actúan como neutralizantes de contaminantes, productos de la actividad humana y entre ellos la contaminación sónica, siendo también reguladores térmicos en las ciudades así como sitios para la recreación y la salud.  |    |
| SEGURIDAD      | <br>EST_SEG_01 PROGRAMA PARA EL MEJORAMIENTO DE FRENTES PASIVOS |     |   | PROGRAMA DE MURALES ARTÍSTICOS DEL CENTRO HISTÓRICO D.F.<br><br>El proyecto abarca el tramo peatonal entre la calle Bolívar y la avenida 20 de Noviembre, sumando el Primer Callejón de Mesones y una parte del corredor de San Jerónimo.<br>De acuerdo con el Fideicomiso Centro Histórico, se busca mantener la calidad urbana del corredor peatonal y ordenar de mejor manera las actividades en la vía pública, en específico las terrazas de bares, restaurantes y cafeterías.<br>En tanto, cuatro nuevos murales fueron plasmados por artistas urbanos en la calle peatonal San Jerónimo, en el tramo que va de 5 de Febrero a Isabel la Católica, frente a la Universidad del Claustro de Sor Juana.        |  |
|                | <br>PUB_SEG_01 PROGRAMA DE RESCATE BAJO PUENTES                 |     |   | PROGRAMA DE RESCATE BAJO PUENTES D.F. 2014<br><br>Con la intención de recuperar espacios públicos, fomentar la convivencia, reactivar la economía y proporcionar lugares de esparcimiento seguros a los habitantes de la Ciudad de México, se han intervenido 42 mil metros cuadrados de bajo puentes, informó la Autoridad del Espacio Público (AEP), dependiente de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI).<br>La labor de recuperación de espacios, como los utilizados en bajo puente, tiene como objetivo, instruido por el Jefe de Gobierno, alentar la seguridad, promover la apropiación, incitar a la recreación y el ejercicio, además de generar un mejor entorno para los capitalinos. |  |

|   |  |   |  |   |
|---|--|---|--|---|
|  <p>PUB_SEG_02<br/>PROGRAMA DE VIGILANCIA BARRIAL</p>  |  |   | <p>“VECINO VIGILANTE ATlixco, EDO. DE MÉXICO”</p> <p>Es un mecanismo en el que la ciudadanía participa para prevenir actos delictivos y colabora de manera activa con las autoridades para crear un ambiente de seguridad en la ciudad, así mismo fomenta la protección entre vecinos para su propia seguridad, mediante el reporte de actividades sospechosas y delictivas a la policía.</p>  |    |
|  <p>ACCE_SEG_01<br/>PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE BANQUETAS DENTRO DEL MUNICIPIO.</p> |  | <p>1. Los edificios dentro del centro de barrio se podrán ubicar cerca de la calle, con alineamiento de 3 metros con banquetas amplias de al menos 3 metros de ancho.</p> <p>2. Las banquetas tendrán una franja de circulación peatonal continua sin interferencias de mobiliario urbano, instalaciones ni rampas de acceso a estacionamientos</p> | <p>PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA (Cd de México)</p> <p>“La prioridad de esta administración es mejorar la infraestructura y mejorar la movilidad de los transeúntes, por ello, con estas obras se da respuesta a las demandas ciudadanas en torno al mejoramiento de banquetas y guarniciones”, comentó el delegado.</p>  |    |
|  <p>ACCE_SEG_02<br/>PROGRAMAS PARA EL TRATAMIENTO DE CRUCES CONFLICTIVOS</p>                         |  | <p>1. En las intersecciones con vialidades regionales y secundarias deberá haber los medios que garanticen la seguridad para el cruce peatonal y de bicicleta.</p> <p>2. Los cruces peatonales y de bicicleta deberán encontrarse a no más de 150.0 m. unos de otros.</p>   | <p>PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL (NUEVO LEON)</p> <p>Como parte de la implementación del Plan Municipal de Prevención Social para disminuir accidentes surge el programa de seguridad vial. “Se está reforzando los aspectos de seguridad vialidad con la señalética horizontal y vertical, la delimitación de los carriles, pintado de los cordones, además de la transformación de los semáforos a luz LED, la contención de los muros, en caso que se presente un percance vial”</p>   |    |
|  <p>ACCE_SEG_03<br/>PROGRAMA DE RECUPERACIÓN DE ANDADORES PEATONALES</p>                           |  |   | <p>PROGRAMA DE REHABILITACION EN CALLES DEL CENTRO HISTÓRICO (D.F)</p> <p>Hasta el momento los espacios más emblemáticos de la recuperación del espacio público en la zona son las calles de Regina y Madero, las cuales son espacios peatonales muy importantes.</p> <p>En el caso del Corredor Peatonal Cultural Regina inaugurado el 23 de octubre de 2008, pasó de ser un callejón oscuro a uno de los corredores más dinámicos del Centro.</p> <p>Comprende el tramo que hay entre las calles 20 de Noviembre y Aldaco, en el que se realizaron obras de remozamiento a fachadas de edificios antiguos, trabajos de reforestación en jardineras e instalación de bancas, postes y cestos de basura.</p> |   |
|  <p>ACCE_SEG_04<br/>PROGRAMA DE SEÑALETICA HORIZONTAL Y VERTICAL</p>                               |  | <p>1. La señalización en las vías regionales y primarias deberá cumplir con lo señalado en el “Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras”.</p> <p>2. Señalización apropiada de destino y turística.</p>  | <p>PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL (NUEVO LEON)</p> <p>Como parte de la implementación del Plan Municipal de Prevención Social para disminuir accidentes surge el programa de seguridad vial. “Se está reforzando los aspectos de seguridad vialidad con la señalética horizontal y vertical, la delimitación de los carriles, pintado de los cordones, además de la transformación de los semáforos a luz LED, la contención de los muros, en caso que se presente un percance vial”</p>   |  |

|                 |   |   |  |  |  |
|-----------------|---|---|--|--|--|
| SOCIO ECONÓMICO | <br><b>EST_SOC_01</b><br>PROGRAMA PARA LA REGULACION DE COMERCIO AMBULANTE Y SEMI-FIJO EN EL MUNICIPIO |   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. El Ayuntamiento cuidará que se instalen mercados públicos en 6 de los 24 centros de barrio o centros vecinales que se proponen en el área de estudio.</li> <li>2. Contar con un instrumento normativo que permita controlar y definir con mayor precisión los usos del suelo, las diferentes actividades urbanas que en ella se desarrollen y promueva el desarrollo económico y social de los habitantes y usuarios</li> </ol>  | <b>PROGRAMA CREZCAMOS JUNTOS</b><br><br>Crezcamos Juntos es una iniciativa del Gobierno de la República para impulsar la economía de las familias mexicanas y su desarrollo al integrarlas a la formalidad.  |   |
|                 | <br><b>EST_SOC_02</b><br>PROGRAMA DE CONSOLIDACIÓN DE NÚCLEOS URBANOS                                  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dotar con nuevos servicios de infraestructura educativa con la finalidad de mejorar las condiciones de las escuelas.</li> <li>2. Impulsar la inversión empresarial con la finalidad de fortalecer las potencialidades de la economía regional para la generación nuevas fuentes de empleo.</li> <li>3. Establecer mecanismos e instrumentos que permitan a la población reducir los tiempos de tramitación para acceder a las PYMES.</li> <li>4. Ampliar la cobertura de los servicios básicos de infraestructura para brindar el acceso a la población que aún no cuenta con ellos.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se crearán las condiciones necesarias para reducir la necesidad de transportarse, estableciendo centros de barrio.</li> <li>2. Que los centros de barrio y los centros vecinales atienden aspectos relacionados con el comercio y los servicios, así como del equipamiento escolar y de salud, al menos en los aspectos básicos.</li> <li>3. Alrededor del centro de barrio el uso del suelo será comercial o para equipamiento aunque en las inmediaciones a los centros de barrio, sobre las vialidades primarias y secundarias el uso del suelo será mixto, habitacional y comercial.</li> </ol>  | <b>PROGRAMA MEJORAMIENTO BARRIAL Y COMUNITARIO</b><br><br>Contribuir al rescate y mejoramiento de los espacios públicos e infraestructura social de los barrios, colonias, pueblos y unidades habitacionales de la Ciudad de México, a través de un proceso participativo, integral, incluyente, sostenido y con equidad de género.  |   |
|                 | <br><b>EST_SOC_03</b><br>PROGRAMA DE RESCATE DE IMAGEN URBANA  |   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Regularización de los anuncios espectaculares existentes y la prohibición de cualquier nuevo anuncio espectacular.</li> </ol>  | <b>PROGRAMA MEJORAMIENTO BARRIAL Y COMUNITARIO</b><br><br>Contribuir al rescate y mejoramiento de los espacios públicos e infraestructura social de los barrios, colonias, pueblos y unidades habitacionales de la Ciudad de México, a través de un proceso participativo, integral, incluyente, sostenido y con equidad de género.  | <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>ANTES</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>DESPUÉS</p>  </div> </div> |
|                 | <br><b>PUB_SOC_01</b><br>PROGRAMA DE ESPACIO PÚBLICO PARA USOS MÚLTIPLES                             | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planear e incentivar obras de infraestructura en áreas donde carezcan de este servicio público y se requiera ejecutar.</li> <li>2. Generar estrategias de gestión de recursos para el desarrollo de nuevos proyectos de infraestructura a partir de los distintos programas en los diferentes ámbitos de gobierno.</li> </ol>   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. El Ayuntamiento cuidará que se instalen centros comunitarios en 12 de los 24 centros de barrio o centros vecinales que se proponen en el área de estudio.</li> <li>2. El Ayuntamiento cuidará que se instalen al menos 2 centros de salud, que en conjunto cuenten con no menos de 36 camas de hospitalización y dos quirófanos.</li> <li>3. El Ayuntamiento cuidará que se instalen al menos 3 centros culturales que incluyan: biblioteca, casa de la cultura, centro de exhibición de 1,500 m2 de superficie cubierta, área educativa con 6 salones, 2 salas de usos múltiples, 1 auditorio para 400 personas sentadas, área de exhibición al aire libre con 2,000 m2 de superficie y espacio suficiente para las oficinas administrativas del centro.</li> </ol> | <b>PROGRAMA MANOS A LA OBRA</b><br><br>Programa operado por la Secretaría de Obras y Servicios para recuperar áreas verdes y espacios de esparcimiento.<br>Tiene como objetivos:<br>Recuperar las áreas verdes como son: parques, jardines, plazas, camellones, deportivos, etcétera, a través de mantenimiento y rehabilitación conjugando los recursos de las Administraciones Centralizada y Desconcentrada.<br>Mantener en buen estado estos espacios públicos para incrementar el desarrollo de actividades deportivas y de esparcimiento.<br>Garantizar la seguridad pública para salvaguardar la integridad física de los usuarios, brindando una vigilancia permanente.<br>Promover el desarrollo de actividades físicas, culturales, deportivas, recreativas y de esparcimiento en parques, jardines, plazas y deportivos de la Ciudad de México. |   |

|           |   |  |   |  |   |
|-----------|---|--|---|--|---|
|           |  <p>ACCE_SOC_01<br/>PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE FLUJO VEHICULAR EN VIALIDADES PRIMARIAS</p>                          |  | <ol style="list-style-type: none"> <li>Las rutas locales podrán utilizar los carriles laterales de las vialidades primarias así como vialidades</li> <li>El acceso a estas vialidades estará controlado y siempre será por medio de carriles de baja velocidad y rampas de aceleración y desaceleración.</li> </ol>   | <p>PROGRAMA PARA EL TRANSPORTE SUSTENTABLE EN LA CIUDAD DE MÉXICO (METROBUS)</p> <p>El Metrobús es un sistema de transporte BRT (Bus Rapid Transit), basado en autobuses de capacidad y tecnología de punta que brinda movilidad urbana de manera rápida y segura por medio de la integración de una infraestructura preferente, operaciones rápidas y frecuentes, sistema de pago automatizado y excelencia en calidad en el servicio. Su infraestructura consiste en un carril confinado con la finalidad de permitirle libre tránsito a los autobuses articulados y biarticulados, realizando un traslado rápido y más seguro. Cuenta con cuatro líneas, cada una de ellas con un número asignado y un color distintivo y recorren la Ciudad de México en dirección norte sur, oriente poniente y centro.</p>   |    |
| MOVILIDAD |  <p>EST_MOV_01<br/>PROGRAMA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD INTRAURBANA</p>                                     |  | <ol style="list-style-type: none"> <li>Al definir las rutas del transporte, se deberán plantear rutas troncales sobre los carriles laterales de las vialidades primarias.</li> <li>Todas las vialidades primarias deberán contar con el servicio del transporte público, así como elementos de mobiliario urbano, y de diseño geométrico que permitan su mejor funcionamiento.</li> <li>Las nuevas rutas o la ampliación de las ya existentes deberán llegar hasta las zonas pobladas.</li> <li>Las vialidades dentro de las áreas habitacionales deberán estar conectadas a vialidades de mayor jerarquía.</li> <li>Para facilitar el desplazamiento utilizando la bicicleta en todas las vialidades regionales, primarias y secundarias serán incluidos carriles para estas.</li> </ol> | <p>PROGRAMA PARA EL TRANSPORTE SUSTENTABLE EN LA CIUDAD DE MÉXICO (METROBUS)</p> <p>El Metrobús es un sistema de transporte BRT (Bus Rapid Transit), basado en autobuses de capacidad y tecnología de punta que brinda movilidad urbana de manera rápida y segura por medio de la integración de una infraestructura preferente, operaciones rápidas y frecuentes, sistema de pago automatizado y excelencia en calidad en el servicio. Su infraestructura consiste en un carril confinado con la finalidad de permitirle libre tránsito a los autobuses articulados y biarticulados, realizando un traslado rápido y más seguro. Cuenta con cuatro líneas, cada una de ellas con un número asignado y un color distintivo y recorren la Ciudad de México en dirección norte sur, oriente poniente y centro.</p>   |    |
|           |  <p>EST_MOV_02<br/>PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE VIALIDADES PRIMARIAS, SECUNDARIAS Y TERCARIAS</p> |  | <ol style="list-style-type: none"> <li>Por su parte las vialidades secundarias en las que se contemplen rutas de transporte público, deberán contar con un mantenimiento adecuado y permanente.</li> </ol>  | <p>PROGRAMA DE REHABILITACIÓN PROFUNDA</p> <p>El Gobierno de Zapopan se encuentra comprometido en mejorar las vialidades, sabemos que la situación después del temporal de lluvias ha complicado la movilidad en gran parte de la ciudad", afirmó Pablo Lemus, Presidente Municipal, durante el arranque del programa de rehabilitación profunda en 100 vialidades de la ciudad, realizado en la calle Paseo Lomas Altas, en la colonia Lomas del Valle. Se invertirán alrededor de 16 millones de pesos más para la adquisición de 9 mil toneladas de Stone Mastic Asphalt (SMA), mezcla asfáltica en caliente que dará mayor resistencia, flexibilidad e impermeabilidad, que evitará la filtración de agua, que origina los baches, duplicando su durabilidad. Además, no necesita secarse, por lo que una vez terminada la rehabilitación, se abre la calle para el tránsito vial.</p> |  |
|           |  <p>EST_MOV_03<br/>PROGRAMA DE CREACIÓN Y REGULACIÓN DE PUNTOS DE TRANSBORDO</p>                                   |  | <ol style="list-style-type: none"> <li>Las paradas del transporte público deberán contar con el mobiliario urbano adecuado para su óptimo funcionamiento.</li> <li>Las terminales del transporte público y los lugares de encierro, deberán quedar localizados en los límites del área urbana.</li> <li>Las estaciones de trasbordo deberán contar con paraderos amplios considerando que se trata de los puntos en los que se registra la mayor demanda del servicio.</li> </ol>   | <p>PROGRAMA PARA EL TRANSPORTE SUSTENTABLE EN LA CIUDAD DE MÉXICO (METROBUS)</p> <p>El Metrobús es un sistema de transporte BRT (Bus Rapid Transit), basado en autobuses de capacidad y tecnología de punta que brinda movilidad urbana de manera rápida y segura por medio de la integración de una infraestructura preferente, operaciones rápidas y frecuentes, sistema de pago automatizado y excelencia en calidad en el servicio.</p>  |  |



|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  | <p>Su infraestructura consiste en un carril confinado con la finalidad de permitirle libre tránsito a los autobuses articulados y biarticulados, realizando un traslado rápido y más seguro.</p> <p>Cuenta con cuatro líneas, cada una de ellas con un número asignado y un color distintivo y recorren la Ciudad de México en dirección norte sur, oriente poniente y centro.</p> |  |
|  <p>PUB_MOV_01<br/>PROGRAMA DE INTERCONEXION DE ESPACIOS PUBLICOS</p>                 |  |  | <p>PROGRAMA PARA EL TRANSPORTE SUSTENTABLE EN LA CIUDAD DE MÉXICO (METROBUS)</p> <p>El Metrobús es un sistema de transporte BRT (Bus Rapid Transit), basado en autobuses de capacidad y tecnología de punta que brinda movilidad urbana de manera rápida y segura por medio de la integración de una infraestructura preferente, operaciones rápidas y frecuentes, sistema de pago automatizado y excelencia en calidad en el servicio.</p> <p>Su infraestructura consiste en un carril confinado con la finalidad de permitirle libre tránsito a los autobuses articulados y biarticulados, realizando un traslado rápido y más seguro.</p> <p>Cuenta con cuatro líneas, cada una de ellas con un número asignado y un color distintivo y recorren la Ciudad de México en dirección norte sur, oriente poniente y centro.</p> |   |  |
|  <p>ACCE_MOV_01<br/>PROGRAMA DE DIVERSIDAD DE MOVILIDAD EN VIALIDADES PRIMARIAS</p>   | <p>1. Gestionar la adecuación del marco normativo en materia de regulación del transporte público de acuerdo a lo ya establecido en el ámbito estatal y federal.</p> | <p>1. Reducir el uso del automóvil a través de promoción de barrios caminables, la movilidad no motorizada, así como del transporte público de pasajeros.</p>  | <p>PROGRAMA DE FOMENTO A LA MOVILIDAD ALTERNATIVA</p> <p>El programa de Fomento a la Movilidad Alternativa tiene como objetivos apoyar la movilidad local de los estudiantes y además promover la salud física con un transporte sustentable, a través de la entrega en préstamo (comodato) de 250 bicicletas que han sido entregadas por la Secretaría de Desarrollo e Integración Social el Gobierno del Estado. Con esta acción se busca fomentar el uso de transporte alternativo y promover una cultura de la salud en la región Valles.</p>  |    |  |
|  <p>ACCE_MOV_02<br/>PROGRAMA DE MEJORAMIENTO VIAL: CONSTRUCCIÓN DE PARES VIALES</p> |  | <p>1. Todas las vialidades que se propongan deberán contar con la posibilidad de conectarse a vialidades actuales o futuras de mayor jerarquía, de forma tal que el tránsito fluya en forma segura y ágil.</p> | <p>PROGRAMA PARA EL TRANSPORTE SUSTENTABLE EN LA CIUDAD DE MÉXICO (METROBUS)</p> <p>El Metrobús es un sistema de transporte BRT (Bus Rapid Transit), basado en autobuses de capacidad y tecnología de punta que brinda movilidad urbana de manera rápida y segura por medio de la integración de una infraestructura preferente, operaciones rápidas y frecuentes, sistema de pago automatizado y excelencia en calidad en el servicio.</p> <p>Su infraestructura consiste en un carril confinado con la finalidad de permitirle libre tránsito a los autobuses articulados y biarticulados, realizando un traslado rápido y más seguro.</p> <p>Cuenta con cuatro líneas, cada una de ellas con un número asignado y un color distintivo y recorren la Ciudad de México en dirección norte sur, oriente poniente y centro.</p> |   |  |
|  <p>ACCE_MOV_03<br/>PROGRAMA DE ANDADORES PEATONALES</p>                            |  | <p>1. En los lugares de mayor incidencia peatonal ya sea que se trate de vialidades primarias, secundarias o terciarias, deberán considerarse pasos o cruces para peatones.</p>                                | <p>PROGRAMA DE REHABILITACION EN CALLES DEL CENTRO HISTÓRICO (D.F)</p> <p>Hasta el momento los espacios más emblemáticos de la recuperación del espacio público en la zona son las calles de Regina y Madero, las cuales son espacios peatonales muy importantes.</p> <p>En el caso del Corredor Peatonal Cultural Regina inaugurado el 23 de octubre de 2008, pasó de ser un callejón oscuro a uno de los corredores más dinámicos del Centro.</p>  |   |  |

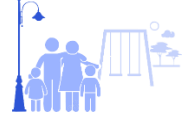



|                    |   |   |  |  |   |
|--------------------|---|---|--|--|---|
|                    |   |   |  | Comprende el tramo que hay entre las calles 20 de Noviembre y Aldaco, en el que se realizaron obras de remozamiento a fachadas de edificios antiguos, trabajos de reforestación en jardineras e instalación de bancas, postes y cestos de basura.  |   |
| SERVICIOS PÚBLICOS |  <p>EST_SERV_01<br/>PROGRAMA DE<br/>RECUPERACIÓN Y/O<br/>ADQUISICIÓN DE PREDIOS<br/>EN DESUSO</p>                  |   | <p>1. El ayuntamiento promoverá que el acceso a los centros de educación obligatoria no requiera del uso de transporte público a través de una amplia distribución y cobertura geográficas.</p> <p>2. Ciertos lotes prominentes ubicados en la terminación o remates visuales de las calles podrán ser utilizados para pequeños comercios, así como para edificios públicos, centros comunitarios o deportivos, escuelas, templos o para actividades culturales.</p>   | <p>PROGRAMA DE INCORPORACIÓN TEMPORAL DE BIENES (D.F)</p> <p>El Programa de Incorporación Temporal de Bienes (PITB) es un mecanismo que busca reactivar espacios subutilizados o abandonados, sin utilizar recursos públicos y a través de asociaciones estratégicas con el Gobierno capitalino.</p> <p>De acuerdo con la convocatoria publicada en mayo pasado y modificada en octubre, el PITB Busca "reciclar mediante nuevas vocaciones productivas un predio baldío, bodega, terreno ex industrial, lo cual busca lograrse al transformarlos en una clínica para el cuidado de la salud, una biblioteca, comedor popular, espacio deportivo o comunitario, de acuerdo con la zona".</p> |  |
|                    |  <p>PUB_SERV_01<br/>PROGRAMA DE<br/>RECUPERACION Y<br/>REHABILITACION DE<br/>ESPACIOS PUBLICOS<br/>MUNICIPALES</p> | <p>1. Dotar de nuevo equipamiento con la finalidad de cubrir los servicios que ya sobrepasan su capacidad de atención.</p> <p>2. Mejorar las condiciones de infraestructura que componen los equipamientos existentes para mantener una alta calidad y eficiencia en sus servicios.</p> | <p>1. El ayuntamiento también deberá promover la adecuada distribución de parques y centros para la práctica del deporte en el área de estudio.</p> <p>2. El Ayuntamiento promoverá que se establezcan escuelas a nivel técnico profesional y medio superior.</p> <p>3. El ayuntamiento buscará abatir el rezago en la oferta de equipamiento de salud.</p> <p>4. deberá ponerse especial cuidado en cumplir con lo dispuesto en la Norma NRF-014-CFE, "Derecho de Vía", específicamente lo señalado en el apartado "CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES GENERALES".</p> | <p>PROGRAMA DE RECUPERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS DE LA ZONA CENTRO D.F.</p> <p>Con una inversión de un millón de pesos, el Fideicomiso Centro Histórico de la Ciudad de México rehabilita fachadas, alumbrado público e iluminación artística del templo de Regina Coeli y reordena el mobiliario urbano.</p>  |  |

Tabla 6-8. Matriz de alineación de programas propuestos al PMD y PDU de Kanasín vigentes. (Elaboración propia, 2016).

## 6.2 Estrategia a Escala Municipal

### 6.2.1 Recomendaciones al PDU Kanasín 2018

Como parte de las entrevistas con actores clave del municipio, descritas en el capítulo del diagnóstico, el asesor del Alcalde, el Arq. Antonio Peniche Gallareta, expresó su interés en propuestas para incorporar en el nuevo Plan de Desarrollo Urbano, el cual se encuentra en desarrollo por el Arquitecto.

Por este motivo, se consideran pertinentes las siguientes recomendaciones, las cuales surgen del análisis previo y complementan las propuestas de este Plan Articulador Metropolitano para el Desarrollo de Kanasín.

Es importante señalar que las recomendaciones enunciadas a continuación, se encuentran divididas en los tres ejes rectores de esta propuesta de diseño urbano, a) Estructura Urbana, b) Espacios públicos, y c) Accesibilidad.

Se considera que, aunque los Planes de Desarrollo Urbano no contemplan estos ejes, las propuestas son susceptibles a incorporarse en un documento público de este orden, pues comparten la misma meta: el desarrollo del municipio de Kanasín.

#### *a. Recomendaciones para el Eje de Estructura Urbana*

##### **1. Preferir y fomentar la compacidad, frente a la dispersión:**

Para el municipio es importante considerar un proceso de planeación del desarrollo urbano basado en la ciudad compacta, ya que en este caso se mejora la accesibilidad e induce al uso más rentable de la infraestructura y los servicios urbanos. Aunado a esto la compacidad es más eficiente en la distribución y consumo de recursos e información.

En este caso es importante considerar los criterios de diseño urbano referidos en el circuito de transporte intra urbano, que permita reducir las distancias (aumentando el rendimiento) de transporte y de consumo de materiales.

A través de la Dirección de Desarrollo Urbano se deben considerar los criterios de planeación de la ciudad compacta al momento de otorgar los permisos de uso de suelo, construcción, creación de fraccionamientos, etc.

##### **2. Preferir la organización en torno a centros próximos (barrios, nodos) antes que a centralidades lejanas o diseminadas:**

Se sugiere conectar la ciudad con una estrategia para organizar lo urbano alrededor de barrios y nodos.

En este sentido en el proceso de planificación se recomienda no separar los usos en zonas discretas mono-funcionales, tales como: zonas residenciales, zonas comerciales, áreas de oficinas, etc.

**3. Impulsar el uso mixto del suelo urbano (usos múltiples y compatibles):**

La zonificación promueve el uso mono-funcional del suelo, separando la vivienda de los espacios de trabajo y las áreas comerciales. Se sugiere impulsar las sinergias y la estimulación mutua entre actividades productivas.

Se recomienda realizar un programa de usos de suelo a nivel municipal, que considere los usos mixtos compatibles dentro del territorio, especialmente en los alrededores de los núcleos barriales o áreas de equipamiento recreativo y deportivo.

Considerar los programas de incentivos para mejoramiento de competitividad comercial e incentivar la actividad comercial semi-fija en los parques, áreas verdes y jardines vecinales. Para promover una ciudad de uso mixto, al menos el 40 por ciento de la superficie construida debería destinarse a usos económicos. La zonificación mono-funcional debe reducirse a no más del 10 o 15 por ciento del suelo total (ONU-Hábitat).

**4. Adaptar la tipología de edificación de viviendas y equipamiento al clima local (asoleamiento y ventilación):**

El PDU debe considerar en sus políticas e instrumentación la necesidad de la planificación de las edificaciones adecuadas al clima local para abonar al cambio climático y la resiliencia.

**5. Adaptar la trama urbana (calles, plazas, avenidas, espacio público, etc.) a la morfología adecuada:**

Las políticas de desarrollo urbano deben considerar como criterios esenciales para futuros desarrollos o los ya establecidos, adaptar la trama urbana para mejorar el aspecto de la ciudad y la permeabilidad de su territorio.

**6. Gestión estratégica de la producción, consumo y deposición de recursos y residuos (energía, agua, basura, aguas residuales):**

Se recomienda realizar un diagnóstico y evaluación del sistema de alumbrado público en vialidades primarias, secundarias y terciarias; en este sentido es importante considerar los derechos de vía que ya tienen un uso, por ejemplo, campos deportivos.

También incorporar un diagnóstico y evaluación del sistema de alumbrado público en parques, andadores, áreas verdes y jardines vecinales.

Considerar energías alternativas para el alumbrado público (paneles solares o leds), especialmente en las nuevas áreas a urbanizar.

**7. Preservar los suelos de alta capacidad productiva para actividades agrícolas, donde exista este potencial, y en general para las zonas verdes y de esparcimiento:**

Aplicando una visión estratégica sobre los recursos, los suelos de calidad, se recomienda priorizarlos por su capacidad para la producción local de alimentos, como desde el punto de vista de las zonas verdes, áreas de esparcimiento, infraestructura verde, etc.

*b. Recomendaciones para el Eje de Espacios Públicos*

**1. Gestionar el espacio público de forma estratégica, como centros de actividad cívica (plazas, parques, espacios peatonales, etc.):**

Incluir programas de activación en el espacio público, con actividades de recreación y esparcimiento para mejorar la cohesión social; así como programa de activación física en el espacio público con clases deportivas y recreativas para jóvenes y adultos, en diferentes horarios.

Esta línea puede servir para fomentar las zonas de encuentro y promover mayor intensidad de actividades que caracterizan, y enriquecen, los centros urbanos

**2. Impulsar programas o proyectos orientados a la creación de espacios públicos de calidad:**

Los espacios públicos deben estar diseñados para que reconozcan o se adapten a los contextos locales o barriales del municipio. Es necesario considerar la percepción de la sociedad en el diseño de éstos, ya que mediante la participación de la sociedad es donde se puede encontrar la escala que funcione para toda la comunidad.

**3. Considerar el acceso y vinculaciones del espacio público con los usuarios:**

En la interconexión de los espacios públicos o nodos barriales en el municipio, se deberá priorizar, que sean de fácil acceso, ideales para recorrer a pie o en bicicleta sin complicaciones, y que además estén conectados con el centro.

Preservar o recuperar los edificios emblemáticos o que tengan un gran valor arquitectónico y estético alrededor de los espacios públicos, y fomentar que la vida social está presente para aprovechar los espacios para compartir o convivir.

**4. Incluir acciones o actividades para captar a un amplio número de personas en el espacio público:**

En el diseño de los espacios públicos, se deberá aprovechar los espacios públicos en cuanto a usos y actividades. Incluso, que permitan revivir experiencias, sabores y olores, que no tienen que ser grandes o permanentes, sino que deben tener un impacto positivo en la comunidad local o barrial.

**5. Proporcionar una mezcla de fácil acceso, actividades, estética y sociabilidad:**

En el diseño de los espacios públicos, se deberá procurar que sean el destino elegido para conciertos al aire libre, funciones de teatro y actividades para los niños, jóvenes y adultos. Promover campaña con participación activa de los habitantes para trabajos de limpieza y mantenimiento de calles y espacio público.

*c. Recomendaciones para el Eje de Accesibilidad*

**1. Organizar la movilidad urbana priorizando los medios pasivos y colectivos (peatón-bicimoto-transporte colectivo-vehículo privado):**

Es importante que en el proceso de planificación se le dé importancia tanto a los aspectos viales como carriles, espacio para bicis, servicios de transporte público y privado, como avanzar en el respeto y la priorización al peatón.

Privilegiar propuestas de conexión intraurbana que vinculen y articulen los diferentes nodos barriales y centros de distribución de bienes y servicios, y la perspectiva de su interconexión a la zona metropolitana.

**2. Diseñar para tener espacios caminables, amables para los peatones y accesibles para las personas con algún grado de discapacidad:**

Se impulsarán acciones para tener una ciudad para todos, la ciudad para los peatones, los ciclistas, las personas con discapacidad y los automovilistas. Las “acciones peatonales” contribuyen a la renovación urbana, a reducir la dependencia del automóvil y a dar pasos hacia la “ciudad sostenible”.

**3. Reducir las distancias entre las diversas actividades que se dan en la vida diaria:**

La planificación de infraestructuras de transporte y su integración en el medio urbano es complementaria con las políticas de suelo, de desarrollo y renovación urbana. La forma y estructura urbana tienen gran influencia en las preferencias y motivaciones del viaje a pie. Las actividades deben ser localizadas, para que puedan ser accesibles a pie para la gran mayoría de la ciudadanía.

**4. Privilegiar los accesos peatonales a los transportes públicos, como claves en la movilidad urbana:**

El movimiento a pie cumple un importante papel en la intermodalidad de los sistemas de transporte. Hay que acondicionar accesos cómodos y agradables a las paradas y terminales del transporte público, y éste debe mantener una óptima accesibilidad en los ámbitos peatonales del centro urbano.

**5. Impulsar políticas de regulación y control del aparcamiento en calles y espacios para estacionamiento y circulación lenta:**

La normatividad es necesaria para hacer viable una estrategia de recuperación del espacio peatonal, en las áreas más atractivas de viajes de la población. En áreas peatonales puede permitirse el aparcamiento, la circulación a baja velocidad y sin que afecte a la actividad peatonal, con horarios y en lugares especiales.

**6. Diseñar una red de caminos peatonales para cubrir la totalidad del área urbana, principalmente en los centros urbanos o barriales:**

Se deberá priorizar una red de caminos peatonales para tener seguras, directas y atractivas conexiones entre viviendas, escuelas, lugares de trabajo, comercios, centros de servicios, áreas de ocio, terminales y paradas del transporte y áreas de estacionamiento. Los itinerarios estarán formados por diversos acondicionamientos, corredores verdes, parques, plazas, áreas de prioridad peatonal, calles y caminos peatonales, aceras y cruces, y serán continuos, sin interrupciones, diferencias ni barreras en las conexiones peatonales. El tiempo de espera en el cruce debe minimizarse y adaptarse a las condiciones de las personas mayores y discapacitadas

### 6.2.2 Proyecto: Circuito de movilidad intraurbana

Kanasín a través de los años ha tenido un crecimiento demográfico bastante acelerado, lo cual ha generado problemáticas en diversos niveles, principalmente en el ámbito de la movilidad.

La movilidad urbana propuesta para Kanasín tiene como misión mejorar la conectividad intraurbana del municipio de Kanasín a través de un circuito de movilidad eficiente y sustentable, que brinde prioridad al transporte público y al peatón, mejorando la calidad de vida de los habitantes y la imagen urbana de la ciudad.

#### *a) Diagnóstico de movilidad*

Con la finalidad de obtener información clara de las condiciones en las que se encuentra la infraestructura y sus principales problemáticas a nivel de movilidad dentro del municipio, se realiza un diagnóstico a partir de información obtenida del Sistema para la Consulta de Información Censal (SCINCE 2010) del INEGI, así como investigación de campo y otras fuentes de información.

Es importante resaltar de igual manera que la movilidad está asociada principalmente a los usos del suelo. La localización de cada vivienda, infraestructura, equipamiento, instalación y edificación es lo que genera necesidades de movilidad, por ello una estrategia de desarrollo urbano sustentable, desde la perspectiva de la movilidad, tiende a reunir armónicamente usos del suelo y necesidades de transporte. En este sentido, los programas de desarrollo urbano, deben contener un fuerte componente enfocado al tema, y puede plasmarse en planes integrales de movilidad.

Debido a que las principales actividades que realizan los habitantes del municipio de Kanasín son en Mérida, se han incrementado, con el paso del tiempo, los problemas de integración social y espacial, dentro del mismo municipio, en especial entre las zonas norte y sur.

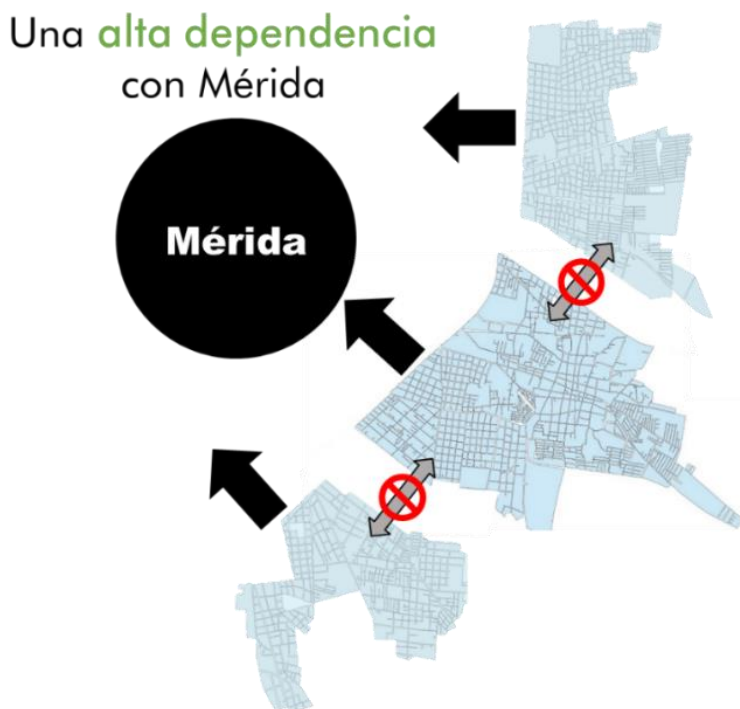


Imagen 6-3 Representación de la dependencia Mérida-Kanasín-. (Elaboración propia, 2016).

### *a.1). Diagnostico Socioeconómico*

Sumado a su dinámica con Mérida, Kanasín no cuenta con ninguna ruta de transporte que permita que los habitantes puedan trasladarse de un sitio al otro tal y existen muy pocas rutas que permitan trasladarse Norte-Centro y Sur-Centro.

El transporte informal (Mototaxis) son actualmente el principal medio de transporte para los habitantes dentro del municipio.

En Kanasín se encuentra el mayor número de operadores de mototaxis del Estado, hay poco más de 1,200 vehículos oficiales y unos 200 de los denominados “piratas”; al día, estos automotores trasladan a 6,000 personas (Diario de Yucatán, 2012).

La mayoría de estos vehículos son motos cortadas y modificadas para poder funcionar como mototaxis, lo cual genera un riesgo vial para aquellas personas que utilizan este servicio, además de que los precios por utilizar este medio de transporte, que actualmente no se encuentra regulado, son variables, muchos más caros que un taxi regulado y son cobrados por persona, no por viaje. En conclusión, los mototaxis conforman un sistema de transporte poco eficiente para los habitantes de Kanasín.

### *a.2) Diagnóstico de Infraestructura*

Dentro del municipio de Kanasín se observa que, la infraestructura va dirigida principalmente a los vehículos motorizados, y esto se hace evidente al analizar la infraestructura dirigida hacia el peatón, en la cual podemos observar que, el 19.57% de las manzanas de Kanasín, cuentan con banquetas en todas sus calles, mientras que en el 80.43% restante, existe al menos una calle que no cuenta con esta infraestructura.



Las rampas peatonales, deberían encontrarse en cada banqueta de cada calle, y que deberían permitir el peatón transitar libremente; sin embargo, dentro del municipio de Kanasín son muy pocas las banquetas que cuentan con este equipamiento, por lo general se encuentran ubicadas en los nuevos fraccionamientos; el 91.49% de las banquetas de Kanasín carecen de rampa para discapacitados (SCINCE, 2010).

En total, el 36.73% del total de las manzanas del municipio cuentan con todas sus calles pavimentadas (SCINCE, 2010), lo que se refleja en un problema de movilidad interna, del cual se derivan otras como la seguridad ciudadana, infraestructura, la falta de acceso a los equipamientos existentes en el municipio, entre otros.



### *a.3). Diagnostico Movilidad*

Referente al tema de la movilidad, es posible identificar distintas modalidades, según se explica en la pirámide de jerarquía de la movilidad urbana del ITDP (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo), y que podemos observar en la imagen 6-4, en el cual se nos presenta la manera ideal de cómo debería ser la movilidad de un lugar o sitio, siendo la cima de ésta, la de mayor jerarquía y donde podemos encontrar a la movilidad peatonal, luego el transporte alternativo, y así sucesivamente, hasta llegar al uso de la moto y el automóvil.



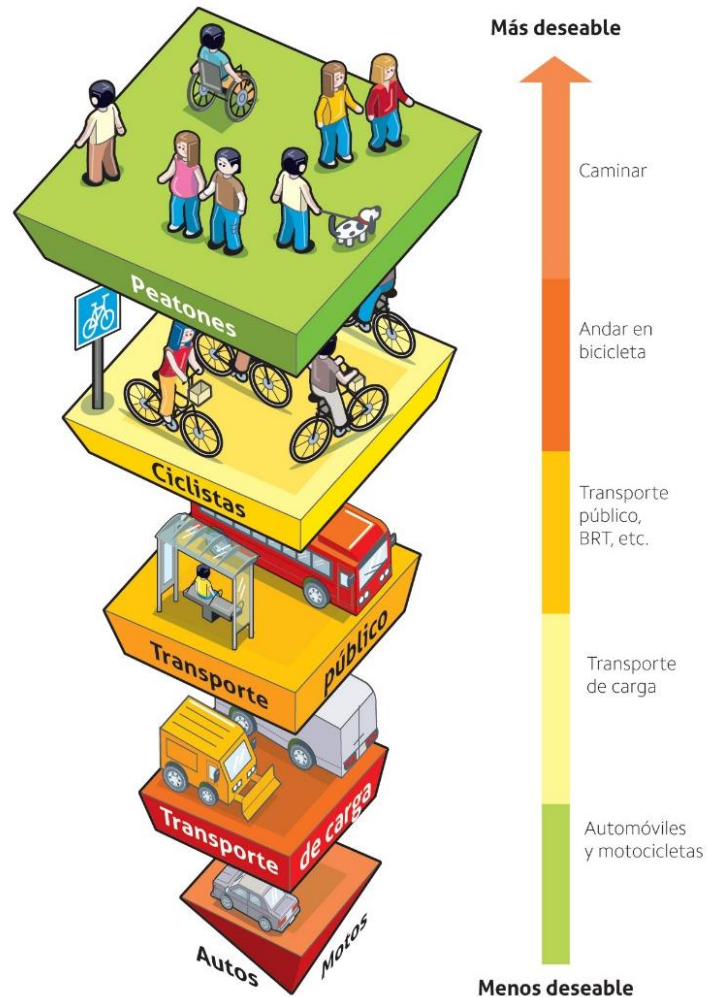


Imagen 6-4 Pirámide de jerarquías de la movilidad según el ITDP (fuente: ITDP México)

Kanasín cuenta con esta pirámide, pero de manera invertida, el peatón tiene menor jerarquía que los vehículos automotores. Sumado a lo anterior, Kanasín carece de un sistema de transporte público eficiente a nivel municipal y de la infraestructura adecuada para que los peatones puedan circular de una manera segura.

#### *a.4) Diagnóstico de medio ambiente*

Debido a las condiciones en las que se encuentra la infraestructura y la carencia de un sistema de transporte eficiente, el número de vehículos tanto particulares como de mototaxis ha ido creciendo drásticamente y al no tener reglamentos o medidas que permitan la regulación de los mismos provocan contaminación tanto del medio ambiente como contaminación auditiva

La principal causa de este desorden en la movilidad, fue el crecimiento demográfico acelerado que tuvo el municipio los últimos años, y que fue mucho mayor al esperado, generando problemáticas en todos los niveles, como infraestructura, servicios, movilidad etc.

La movilidad de Kanasín se encuentra fragmentada y desordenada, cuenta con muchas carencias a nivel de infraestructura, la mayoría de éstas, requieren una fuerte inversión por parte del municipio, con recursos propios, para su total solución.

El proyecto del circuito intraurbano, no busca solucionar todos los problemas de infraestructura ni de equipamiento, sino mitigarlos, a través de intervenciones estratégicas en algunas calles específicas por donde pasará el circuito, que traerán como consecuencia, mayor cohesión al municipio.

*b). Proyecto: Circuito de Movilidad Intraurbana*

Partiendo del diagnóstico, surge un proyecto para el mejoramiento de la movilidad del municipio denominado: Circuito de Movilidad Intraurbana, que pretende conectar e integrar de manera sustentable al municipio de Kanasín.

Igual que en la escala metropolitana, los programas contenidos en el proyecto de movilidad intraurbana, se engloban en tres ejes de intervención: estructura urbana, espacios públicos, y accesibilidad (ver imagen 6.1); cada uno de ellos se territorializa y tiene referencia en una ficha descriptiva (para el caso del circuito completo se utilizan las fichas generales como guía).

Para las intervenciones puntuales, en cada calle del circuito, se deberá realizar previamente un estudio para generar fichas específicas, tal como muestra, más adelante, en una calle específica en el núcleo de San Camilo.

b.1) Matriz de programas

Dentro del programa de movilidad podemos encontrar 14 programas aplicables que afectan a la movilidad y que se encuentran sintetizados en la siguiente matriz (tabla 6-9), de igual manera que en la escala metropolitana, se encuentran organizados estratégicamente por eje y sub-eje de intervención.


















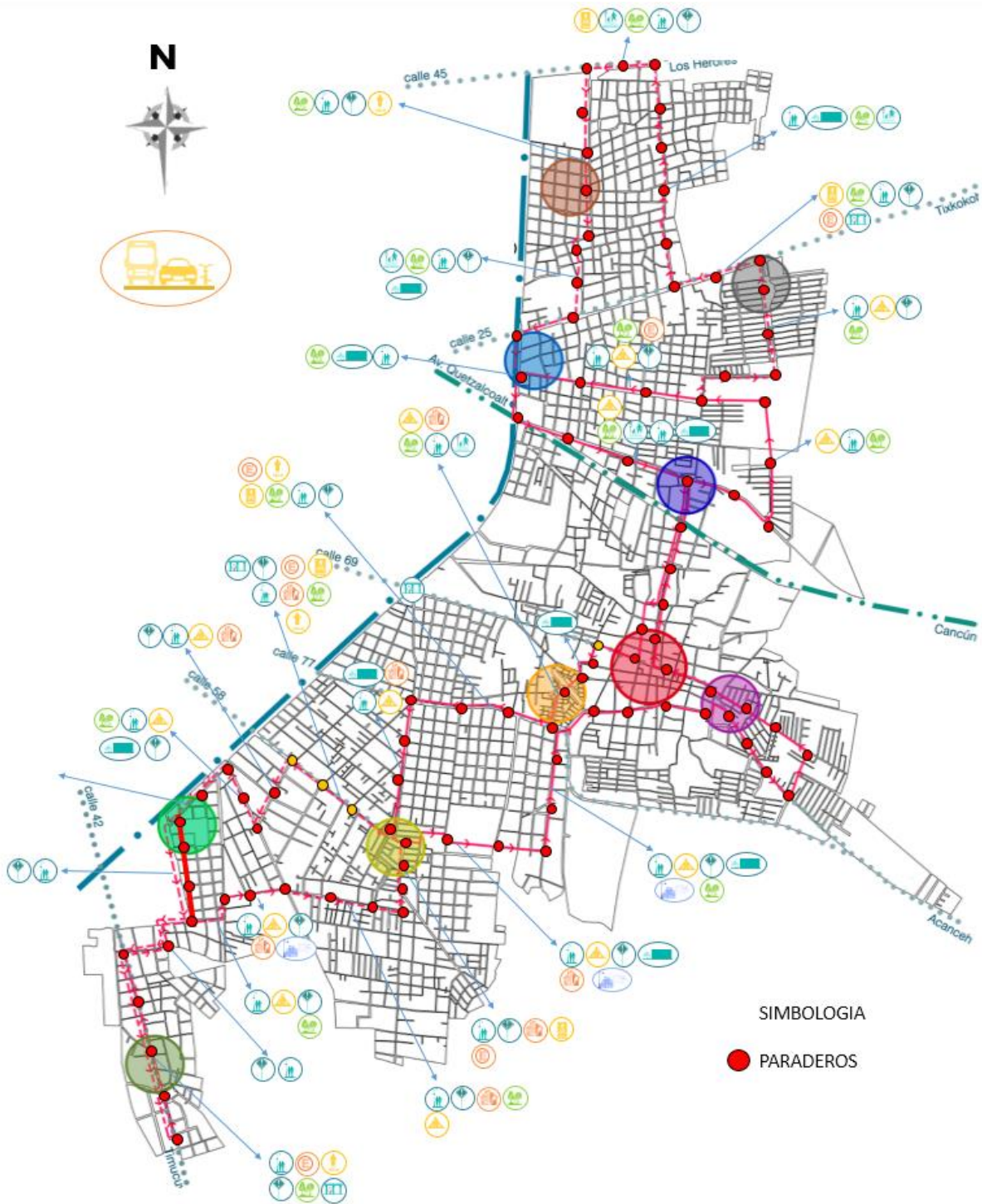
| EJES DE INTERVENCIÓN   | SUB-EJES DE INTERVENCIÓN  |   |  |   |  |
|--|---|---|--|---|--|
|  | MEDIO AMBIENTE  | SEGURIDAD   | SOCIO ECONÓMICO  | MOVILIDAD   | SERVICIOS PÚBLICOS   |
|  <p>EST<br/>ESTRUCTURA URBANA</p> |   |  <p>EST_SEG_01</p>   |  <p>EST_SOC_03</p>  |  <p>EST_MOV_01</p>  <p>EST_MOV_02</p>  <p>EST_MOV_03</p> |  <p>EST_SERV_01</p> |
|  <p>PUB<br/>ESPACIOS PÚBLICOS</p> |  <p>PUB_AMB_01</p> |  <p>PUB_SEG_01</p>   |  |   |  |
|  <p>ACCE<br/>ACCESIBILIDAD</p>   |   |  <p>ACCE_SEG_01</p>  <p>ACCE_SEG_02</p>  <p>ACCE_SEG_04</p> |  <p>ACCE_SOC_01</p> |  <p>ACCE_MOV_01</p>  <p>ACCE_MOV_02</p>   |  |

Tabla 6-9. Matriz de programas enlistados por eje y sub-eje de intervención, aplicables al núcleo de San Camilo. (Elaboración propia, 2016).

A continuación, se presentan mapas esquemáticos, donde se ubican cada uno de los programas dentro del territorio, en el mapa 6-1 se observan todos los programas aplicados en todo el territorio que ocupa el proyecto del circuito de movilidad intraurbana.

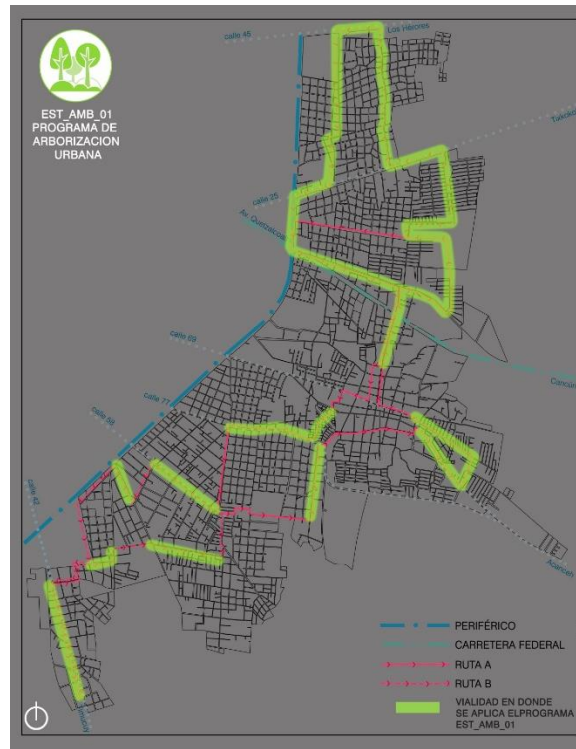
Más adelante se presentan mapas con la ubicación de cada programa, representando las calles, dentro del territorio, donde se aplicarán cada uno de los programas del circuito.

b.2) Territorialización de programas del circuito de movilidad



Mapa 6-1. Mapeo de los programas aplicables a la propuesta de movilidad en Kanasín en sus 5 sub ejes. (Elaboración propia).

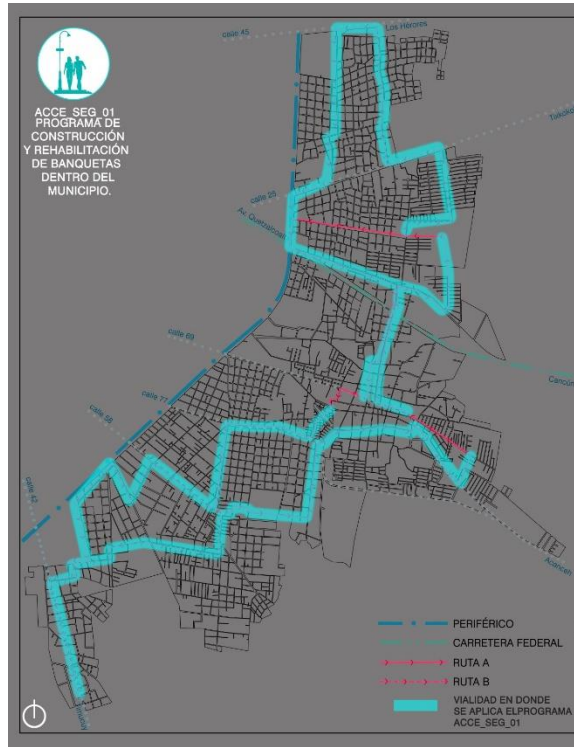
b.2.1) Territorialización individual de programas del circuito de movilidad



Mapa 6-2. Mapeo de programa de arborización urbana en el circuito de movilidad. (Elaboración propia).



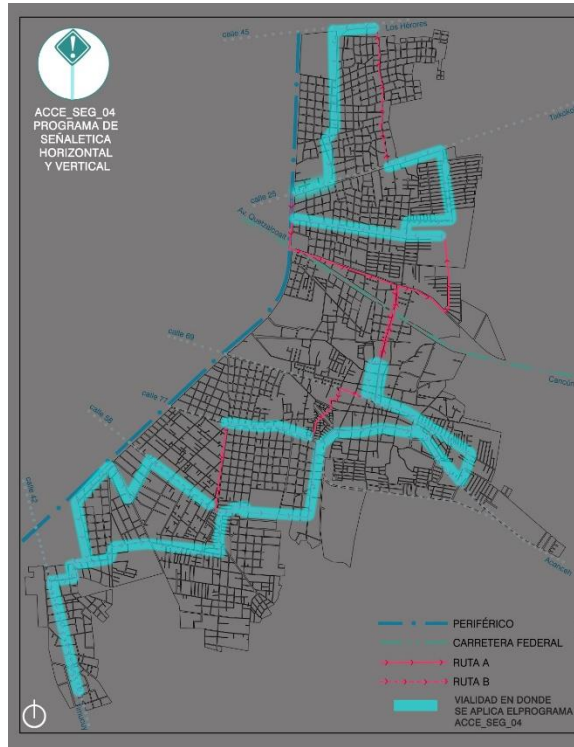
Mapa 6-3. Mapeo del programa para el mejoramiento de frentes pasivos en el circuito de movilidad (Elaboración propia).



Mapa 6-4. Mapeo de programa de construcción de banquetas del circuito de movilidad. (Elaboración propia).



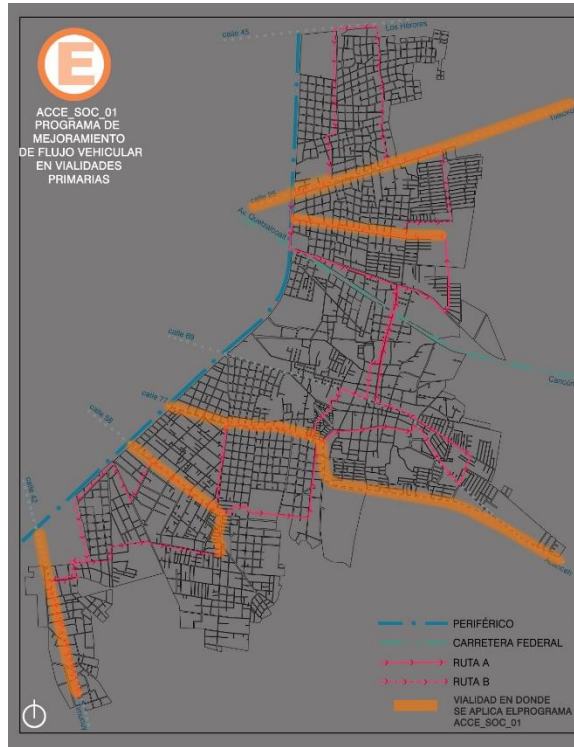
Mapa 6-5. Mapeo del programa de cruces conflictivos del circuito de movilidad. (Elaboración propia).



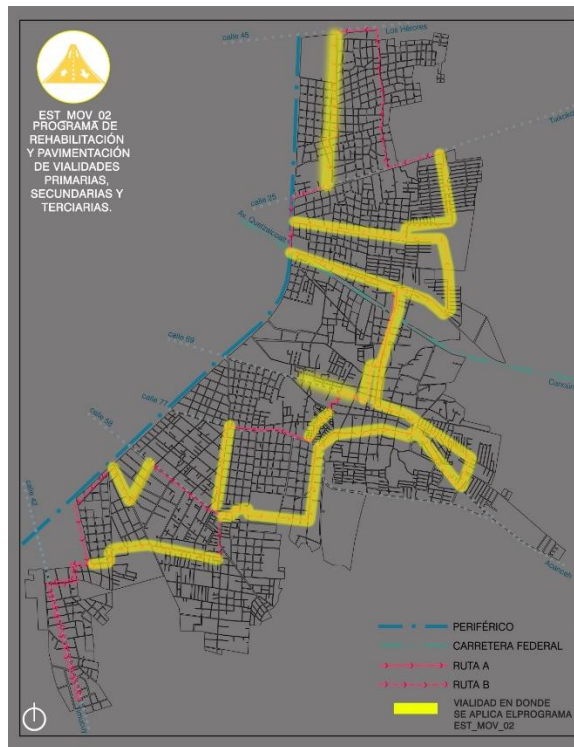
Mapa 6-6. Mapeo de programa de señalética horizontal y vertical del circuito de movilidad. (Elaboración propia).



Mapa 6-7. Mapeo del programa de imagen urbana del circuito de movilidad. (Elaboración propia).

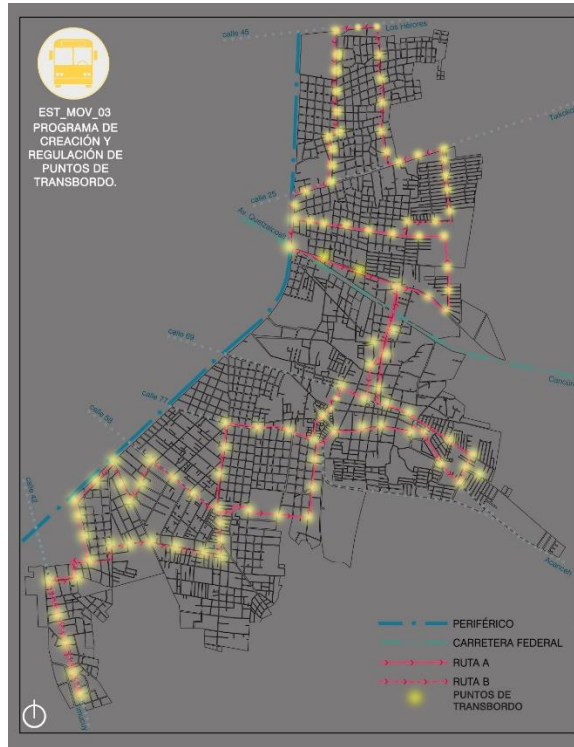


Mapa 6-8. Mapeo del programa de mejoramiento de flujo vehicular en vialidades primarias del circuito de movilidad. (Elaboración propia).

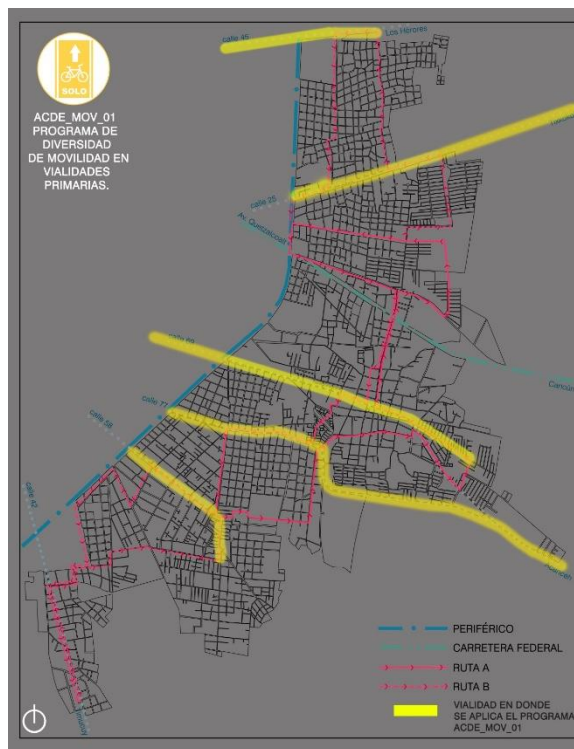


Mapa 6-9. Mapeo del programa de rehabilitación y pavimentación de vialidades del circuito de movilidad. (Elaboración propia).

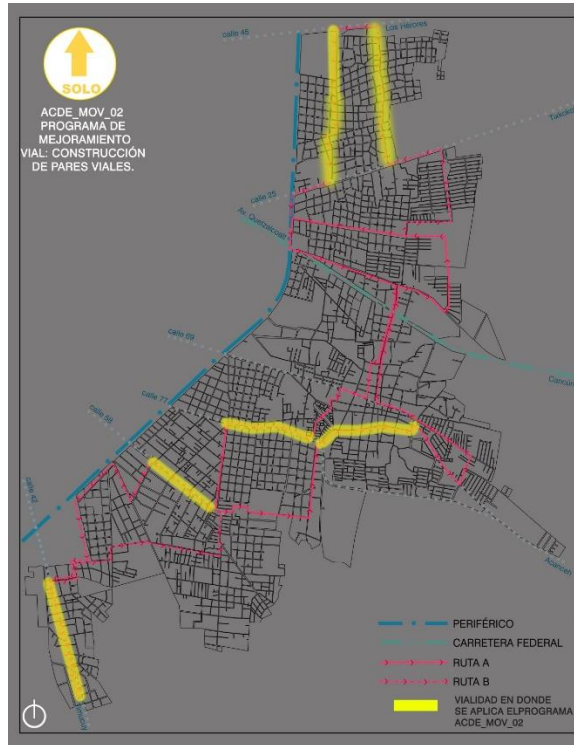




Mapa 6-10. Mapeo del programa de puntos de transbordo del circuito de movilidad. (Elaboración propia).



Mapa 6-11. Mapeo del programa de mejoramiento de diversidad de movilidad en vialidades primarias del circuito de movilidad. (Elaboración propia).



Mapa 6-12. Mapeo del programa de construcción de pares viales del circuito de movilidad. (Elaboración propia).




Mapa 6-13. Mapeo del programa de adquisición y/o recuperación de predios en desuso del circuito de movilidad. (Elaboración propia).

*b.3) Calle muestra del proyecto de movilidad intraurbana*

Se presenta a continuación, la aplicación de los programas en una calle específica del núcleo de San Camilo; éste deberá ser el procedimiento a seguir en cada calle hasta completar el circuito.





En la calle seleccionada, no aplican los 14 programas antes enunciados, son 8 de ellos los que tienen injerencia, y se presentan a continuación.

Programa del circuito de movilidad intraurbana en la calle muestra del núcleo de San Camilo, sub-eje de Medio Ambiente:

|                       |   |            |                                 |                                |
|-----------------------|---|------------|---------------------------------|--------------------------------|
| <b>MEDIO AMBIENTE</b> |  | PUB_AMB_01 | PROGRAMA DE ARBORIZACIÓN URBANA | ARBORIZACIÓN SOBRE LA CALLE 6  |
|                       |   |            |                                 | ARBORIZACIÓN SOBRE LA CALLE 14 |




*Tabla 6-10. Programas del circuito de Movilidad en la calle muestra, (Elaboración propia, 2016).*

Programas del circuito de movilidad intraurbana en la calle muestra del núcleo de San Camilo, sub-eje de Seguridad:

|   |   |  |   |   |
|---|---|--|---|---|
| <b>SEGURIDAD</b>  |  | EST_SEG_01                                   | PROGRAMA PARA EL MEJORAMIENTO DE FRENTES PASIVOS                            | FRENTE PASIVO DE LA CALLE 6 X39B                          |
|   |   |  |   | FRENTE PASIVO DE LA CALLE 6 X43                           |
|   |   |  |   | FRENTES PASIVOS UBICADOS SOBRE LA CALLE 14 ENTRE 59 Y 39A |
|   |  | ACCE_SEG_01                                  | PROGRAMA DE CONSTRUCCION Y REHABILITACIÓN DE BANQUETAS DENTRO DEL MUNICIPIO | REPARACIÓN DE BANQUETAS SOBRE LA CALLE 6                  |
|   |   |  |   | REPARACIÓN DE BANQUETAS CALLE 59                          |
|   |  | ACCE_SEG_02                                  | PROGRAMA PARA EL TRATAMIENTO DE CRUCES CONFLICTIVOS                         | REPARACIÓN DE BANQUETAS SOBRE LA CALLE 14                 |
|   |   |  |   | TRATAMIENTO AL CRUCE UBICADO EN LA CALLE 6 X 59           |
|  | ACCE_SEG_04   | PROGRAMA DE SEÑALÉTICA HORIZONTAL Y VERTICAL | MEJORAMIENTO DE LA SEÑALÉTICA EN LA CALLE 6                                 |   |
|   |   |  | MEJORAMIENTO DE LA SEÑALÉTICA EN LA CALLE 59                                |   |
| MEJORAMIENTO DE LA SEÑALÉTICA EN LA CALLE 14                                      |   |  |   |   |

*Tabla 6-11 Programas del sub-eje Seguridad en la calle muestra. (Elaboración propia, 2016).*

Programas del circuito de movilidad intraurbana en la calle muestra del núcleo de San Camilo, sub-eje de Movilidad:

|   |   |   |   |  |
|---|---|---|---|--|
| <b>MOVILIDAD</b>  |  | EST_MOV_02  | PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE VIALIDADES PRIMARIAS, SECUNDARIAS Y TERCARIAS | TRATAMIENTO A LA CALLE 6   |
|   |   |   |   | TRATAMIENTO A LA CALLE 59  |
|   |   |   |   | TRATAMIENTO A LA CALLE 14  |
|   |  | EST_MOV_03  | PROGRAMA DE CREACIÓN Y REGULACIÓN DE PUNTOS DE TRANSBORDO                                   | CREACION DE PARADEROS EN ESPACIOS PÚBLICOS   |
|   |   |   |   | CREACIÓN DE PARADEROS COMPLEMENTARIOS CON UN RANGO DE DISTANCIA ENTRE 300 Y 500 METROS |
|  | ACCE_MOV_02   | PROGRAMA DE MEJORAMIENTO VIAL, CONSTRUCCION DE PARES VIALES | SOBRE LA CALLE 6  |  |

*Tabla 6-12. Programas del sub-eje Movilidad en la calle muestra (Elaboración propia, 2016).*

#### b.4) Territorialización de programas de la calle muestra

En las tablas presentadas previamente, se territorializa cada uno de los programas que tienen injerencia con la calle muestra, y a través del siguiente mapa, se especifica el sitio de intervención de cada uno de estos programas:



Mapa 6-14 Mapeo de los programas aplicables a la calle muestra del circuito de movilidad (Elaboración propia, 2016).

#### b.5) Fichas descriptivas de los programas aplicables a la calle muestra.

Las fichas descriptivas presentadas a continuación, están divididas por programa y cuentan con la territorialización y los objetivos específicos de acuerdo a las características del territorio.

##### 1. PUB\_AMB\_01: PROGRAMA DE ARBORIZACIÓN URBANA

- Iconografía y color:



- Eje: Espacio público
- Sub-eje: Medio Ambiente
- ARBORIZACIÓN SOBRE LA CALLE 6:
  - Utilización de la guía de arborización del municipio para la siembra de árboles.

- Sólo se arborizarán los tramos donde las dimensiones de la calle lo permitan (más de 1.20 mts de ancho), evitando que estos obstaculicen el paso peatonal.
- Se arborizará el parque de San Camilo, ubicado en la calle 6 entre 37 y 45 diagonal.
- ARBORIZACIÓN SOBRE LA CALLE 14:
  - Los árboles serán seleccionados a partir de la guía de arborización del municipio
  - Sólo se arborizarán los tramos donde las dimensiones de la calle lo permitan (más de 1.20 mts de ancho), evitando que estos obstaculicen el paso peatonal.

## 2. EST\_SEG\_01: PROGRAMA PARA EL MEJORAMIENTO DE FRENTE PASIVOS

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura urbana
- Sub-eje: Seguridad
- CALLE 6.
  - Vialidad destinada al transporte público, en la cual, los lotes son de grandes dimensiones, existen largas zonas de barda de más de 2.00 mts de altura, sin banquetas, iluminación ni pavimentación, lo que las convierte en calles inseguras, las bardas más representativas son:
    - 1.- Grupo Modelo: Mejorar la iluminación del espacio público y exhortar una mayor apertura a través de elementos permeables como rejas o áreas verdes, así como trabajos de pintura.
    - 2.- Casa de retiro Cristo misionero: Mejorar la iluminación del espacio público y exhortar una mayor apertura a través de elementos permeables como rejas o áreas verdes, así como trabajos de pintura.
- CALLE 14:
  - En esta sección, las bardas alineadas al paramento y sin aperturas, conforman un túnel, ubicadas principalmente en áreas escolares. Se requiere mejorar la iluminación, exhortar a la apertura de muros generando de zonas con rejas, y realizar trabajos de pintura y murales, que puedan ser realizados en coordinación con grupos artísticos, los alumnos de las escuelas y padres de familia, para generar un sentido de apropiación y respeto del espacio público.

### 3. ACC\_SEG\_01: PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE BANQUETAS DENTRO DEL MUNICIPIO.

- Iconografía y color:



- Eje: Accesibilidad
- Sub-eje: Seguridad
- CONSTRUCCIÓN Y REPAVIMENTACIÓN DE BANQUETAS EN LA CALLE 6:
  - Construcción de banquetas, de acuerdo al manual de construcción de espacios públicos del municipio
  - Las banquetas deberán incluir rampas para el acceso universal.
  - Serán de dimensiones adecuadas para un uso cómodo del peatón y sus dimensiones no se verán afectadas por las secciones en las que cuente con área verde o se coloque arborización.
- CONSTRUCCIÓN Y REPAVIMENTACIÓN DE BANQUETAS EN LA CALLE 14:
  - Construcción de banquetas, de acuerdo al manual de construcción de espacios públicos del municipio
  - Las banquetas deberán incluir rampas para el acceso universal.
  - Serán de dimensiones adecuadas para un uso cómodo del peatón y sus dimensiones no se verán afectadas por las secciones en las que cuente con área verde o se coloque arborización.

### 4. ACC\_SEG\_02: PROGRAMA PARA EL TRATAMIENTO DE CRUCES CONFLICTIVOS.

- Iconografía y color:



- Eje: Accesibilidad
- Sub-eje: Seguridad
- VIALIDAD 6 Y 14, CRUCE CONFLICTIVO CALLE 6 X 7:

- Será necesario modificar el camellón central para integrar el entronque de los pares viales propuestos, esto sin perjudicar el flujo constante de vehículos sobre la vialidad, por lo que se proponen glorietas que ayuden a mantener la fluidez del tráfico.
- CALLE 6 X 59
  - Deberá tratarse el cruce, dando prioridad al peatón, y en segundo término al transporte público, se deberán proponer pasos peatonales y rampas para personas con discapacidad.
- CALLE 14 X 25 (CARRETERA A TIXKOKOB)
  - Es necesaria la señalización de alto, para la vialidad que se integra, y reductores de velocidad en los entronques para la vialidad principal, dando prioridad al peatón, y en segundo término al transporte público; se deberán proponer pasos peatonales y rampas para personas con discapacidad

#### 5. ACC\_SEG\_04: PROGRAMA DE SEÑALÉTICA HORIZONTAL Y VERTICAL.

- Iconografía y color:

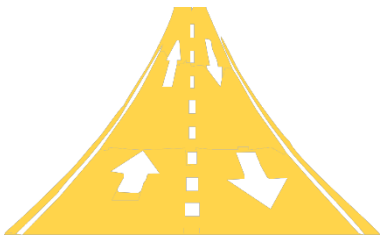


- Eje: Accesibilidad
- Sub-eje: Seguridad
- Calle 6:
  - Colocación de nueva señalética de alto en todas las calles de entronque con la calle 6 y de identificación de sentido, ya que ésta tendrá circulación preferencial y de un solo sentido.
  - Colocación de señalética para los paraderos de transporte público.
  - Señalética de cruce peligroso en los entronques con la calle 7 (los héroes) y la Av. Fidel Velázquez.
  - Se deberá asegurar la existencia de señalética para la nomenclatura de calles, nombres de fraccionamientos colindantes, así como áreas de no estacionar.
  - Señalética horizontal para pasos peatonales en los espacios públicos (parque san camilo 1) así como de alto, en el entronque con la avenida Fidel Velázquez, flechas con indicación de sentido, ciclo vías, así como líneas continua y discontinua.

- Calle 14:
  - Colocación de nueva señalética de alto en todas las calles de entronque con la calle 14 y de indicación de sentido, ya que ésta tendrá circulación preferencial y de un solo sentido.
  - Colocación de señalética para los paraderos de transporte público.
  - Señalética de cruceo peligroso en los entronques con la Av. Fidel Velázquez y la carretera a Tixkokob.
  - Se deberá asegurar la existencia de señalética para la nomenclatura de calles, nombres de fraccionamientos colindantes, así como áreas de no estacionar.
  - Señalética horizontal para pasos peatonales en los espacios públicos (parque san camilo 1) así como de alto, en el entronque con la avenida Fidel Velázquez, flechas con indicación de sentido, ciclo vías, así como líneas continua y discontinua.

#### 6. EST\_MOV\_02: PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE VIALIDADES PRIMARIAS, SECUNDARIAS Y TERCARIAS.

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura Urbana
- Sub-eje: Movilidad
- PAVIMENTACION DE LA CALLE 6 ENTRE 29 Y 43
  - Vialidad de carácter barrial, que no cuenta con pavimentación en el tramo desde la calle 29 hasta la 43 y en el entronque con la calle 7 se encuentra en mal estado.
  - Se repavimentará el resto de la vialidad para mejorar las condiciones de la calle 6 y mejorar su estado actual.
- REPAVIMENTACION DE LA CALLE 14
  - Se revisara la calle 14 y se repavimentara las secciones que se encuentren en mal estado para poder para mejorar las condiciones actuales.



## 7. EST\_MOV\_03: PROGRAMA DE CREACIÓN Y REGULACIÓN DE PUNTOS DE TRANSBORDO.

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura Urbana
- Sub-eje: Movilidad
- PUNTOS DE TRANSBORDO:
  - El circuito ubicara sus paraderos en el inicio o final de la cuadra con el objeto de maximizar la accesibilidad de sus usuarios y cobertura de servicio de los barrios, y se establecerán las paradas del circuito cada 3 o 4 cuadras (300 a 500 metros); será necesario complementar estas propuestas con estudios de rutas y destinos.
  - El primer criterio para ubicar los puntos de transbordo a lo largo del circuito de movilidad intraurbana, es principalmente, a la altura del equipamiento y espacios públicos existentes y propuestos (Parque San Camilo, Rectoría San camilo, Esc. Primaria Luis Espinoza Morales, Parque La Unión).
  - Deberán de contar con áreas de descanso y sombra, así como las características descritas en la ficha general del programa.

## 8. ACC\_MOV\_02: PROGRAMA DE MEJORAMIENTO VIAL: CONSTRUCCIÓN DE PARES VIALES.

- Iconografía y color:



### **SOLO**

- Eje: Accesibilidad
- Sub-eje: Movilidad
- CALLE 2, 6 y 14
  - Después de un análisis del territorio, se llegó a la conclusión de que la gran mayoría de las vialidades del municipio no son aptas en sus dimensiones y estado físico para plantear calles completas, por lo tanto, se propone solucionar esto mediante la construcción de pares viales.
  - Los pares viales tienen la finalidad de conectar zonas importantes del municipio con una vialidad de un solo sentido, en este caso, deberán procurar criterios de

accesibilidad universal, y brindar espacio suficiente en banquetas para la movilidad peatonal, no menos de 2.00 mts, donde 1.00 mts se considera libre para el peatón y 1.00 mts para área ajardinada con árboles que brinden sombra en el recorrido.

- Con la finalidad de crear un proyecto de movilidad intraurbana, es necesario habilitar vialidades alternativas a las existentes, en las cuales circula el transporte público, para ello se proponen como vialidades de un sólo sentido:
  - la calle 6 en dirección norte – sur a partir de la calle 7 hasta la avenida Fidel Velázquez, continuando a través de la calle 14 dirección Norte sur entre av. Fidel Velásquez y carretera Tixkokob
  - la calle 2 en dirección sur – norte desde la avenida Fidel Velázquez hasta la calle 7, permiten una conectividad longitudinal al municipio en el sector norte

Las especificaciones y consideraciones presentadas para el tramo de San Camilo deberán ser realizadas previamente a la intervención en cada sección del circuito de movilidad intraurbana.

En las imágenes a continuación, 6-5 y 6-6 se indican el antes y después esperado de la calle en cuestión. Los programas están señalados con líneas punteadas en color blanco sobre la imagen con el rótulo “después”, de este modo obtenemos un panorama general del proyecto.



ANTES



DESPUÉS

Imagen 6-5. Imagen objetivo, Circuito de Movilidad Intraurbana, calle 14 (elaboración propia)



ANTES



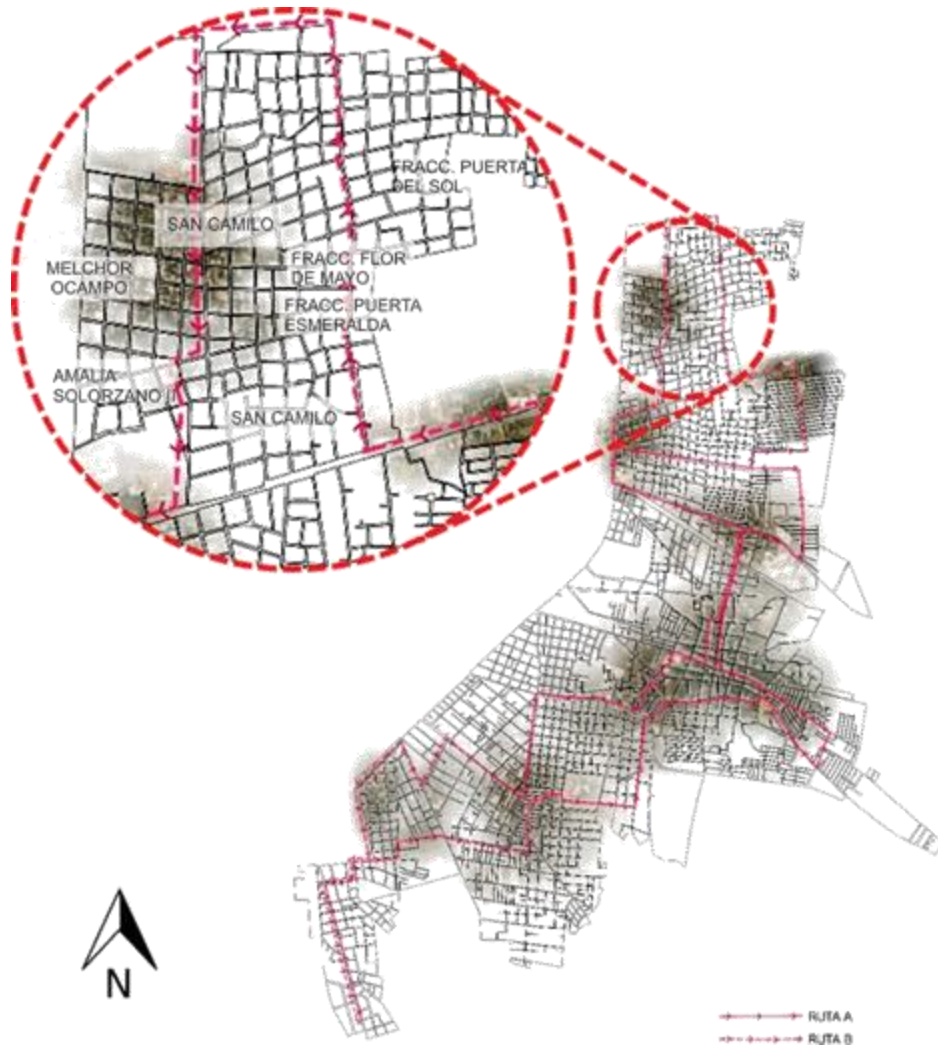
DESPUÉS

Imagen 6-6. Imagen objetivo, Circuito de Movilidad Intraurbana, calle 6 (elaboración propia)

### 6.3 Estrategia a escala barrial

A manera de ejemplo del análisis en la escala barrial, se realizó un trabajo a mayor detalle en uno de sus núcleos; en la sección 4.2, se mencionó la necesidad de cruzar indicadores, y a partir de las coincidencias identificadas, evaluar el territorio para identificar aquellos con potencial a ser intervenidos con estrategias de impacto metropolitano.

A partir del análisis del territorio, se concluyó en presentar estrategias de intervención para el núcleo de San Camilo, éste está conformado por un conjunto de colonias y fraccionamientos aledaños con características físicas similares, e interacción urbana y social entre ellas.



Mapa 6-15. Ubicación del Núcleo de San Camilo. (Elaboración propia)

En el mapa 3.4, se presenta la segmentación del territorio de Kanasín, que da lugar a la conformación de este núcleo, ubicado entre el anillo periférico de la Ciudad de Mérida, la calle 7 (avenida conectora a Fraccionamiento Los Héroes de la ciudad de Mérida), y la carretera Federal al municipio de Tixkokob.

Los criterios de elección de este núcleo, están fundamentados en elementos que lo caracterizan, como el de mayor representatividad en cuanto a su carácter metropolitano, ya que una sección de este núcleo, pertenece al municipio de Mérida; es decir, que se presenta una zona de traslape entre ambos municipios; la dinámica de vida de los habitantes de ambos municipios se ven conectadas, ya que la población de este núcleo, principalmente accede a servicios en la Ciudad de Mérida, tales como: servicio médico, hospitalario, escuelas de nivel secundaria, medio superior y superior.

Es necesario mencionar también, la notable falta de consolidación del sitio en cuanto a equipamiento e infraestructura, la existencia en esta zona, de un extenso territorio, catalogada por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), como alto rezago social, y la comunicación directa que posee desde la calle 7 (avenida del Fracc. Los Héroes), y desde la carretera a Tixkokob, con la Ciudad de Mérida.

### 6.3.1 Proyecto: Consolidación del Núcleo Urbano de San Camilo

#### *a. Diagnóstico específico Núcleo San Camilo*

Con la finalidad de presentar propuestas de intervención urbana certeras para el núcleo de San Camilo, se realizó un diagnóstico complementario al del municipio, a partir de información obtenida del INV (Inventario Nacional de Viviendas 2015) y el DENU (Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas) ambos del INEGI, así como investigación de campo y uso de otras fuentes de información.

El diagnóstico se presenta dividido a partir de los sub-ejes presentados en el apartado 3.2.1 de problemáticas del territorio a nivel Municipio de Kanasín, estos son: socioeconómico, seguridad, movilidad, servicios públicos y medio ambiente.

#### *a.1) Diagnóstico Socioeconómico.*

En el sub-eje socioeconómico, se identificaron elementos relacionados a datos de población y vivienda.

Según datos del INV 2015, de la población total del Municipio de Kanasín, el 10.46 % vive en el núcleo de San Camilo, esto haciende a un total de 9,203 habitantes.

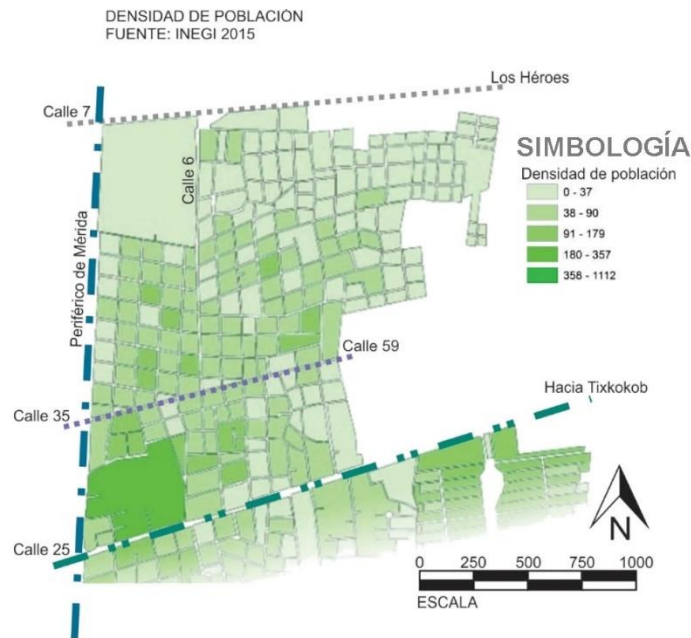
La población que prevalece es mayoritariamente joven, pues entre niños de 0-14 años y jóvenes de 15-29 años, tienen presencia del 57.75% con respecto a la población total, los adultos mayores, de 60 o más años, es el grupo que menos presencia tiene en el sitio con apenas el 2.1% del total de habitantes.





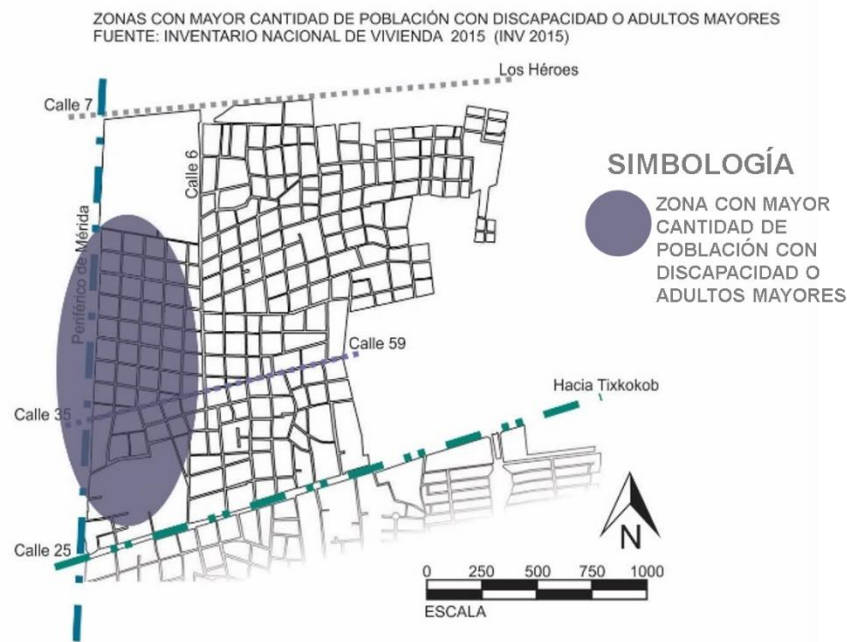
Imagen 6-7 Pirámide de habitantes por edad. (Elaboración propia, fuente: INV 2015)

La densidad poblacional, así como la presencia de adultos mayores, está relacionado con su ubicación en el territorio, siendo las zonas más densamente pobladas en las que identificamos la presencia de este grupo, las colindantes al territorio de la Ciudad de Mérida, estas son, los primeros asentamientos de la zona; la densidad en el núcleo, desciende a razón que avanzamos hacia el noreste en donde se ubican asentamientos irregulares y fraccionamientos de reciente creación. La zona norte y sur del territorio, las colindantes a las vialidades de mayor relevancia en cuanto a conectividad con la Ciudad de Mérida, se encuentran mayormente con baja densidad poblacional y de vivienda.



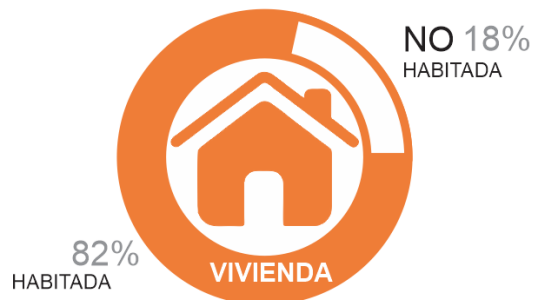
Mapa 6-16 Densidad de Población para el núcleo de San Camilo. (Elaboración propia, fuente: INV 2015)

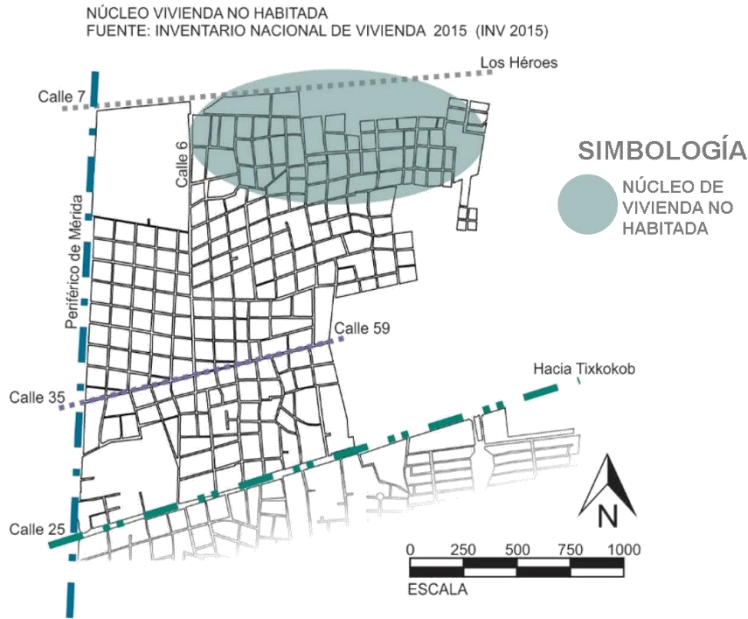
Del total de habitantes, el 3% presenta alguna discapacidad (INV, 2015), su comportamiento en el territorio, es similar al del grupo de adultos mayores, esto es, focalizado en las zonas colindantes al anillo periférico de la Ciudad de Mérida; posteriormente, será notable que esta ubicación se relaciona con otras características del territorio, las cuales se mencionaran en los sub-ejes que se presentan en los siguientes apartados.



Mapa 6-17 Zonas con mayor cantidad de población con discapacidad o adultos mayores.

Otro elemento perteneciente a lo socioeconómico, está relacionado al total de viviendas existentes en el núcleo, según datos del INV 2015, esta zona, cuenta con un total de 2,833 viviendas, estas poseen características muy distintas, encontramos vivienda popular, y secciones de vivienda social, en los asentamientos irregulares existen viviendas de materiales endebles; del total de esta vivienda, el 18% no se encuentra habitada, si la aterrizamos en el territorio esta se focaliza en la zona norte, coincidiendo con las áreas caracterizadas como alto rezago social (mapa 4.2), por no poseer condiciones de infraestructura que permitan habitabilidad en el sitio.





Mapa 6-18 Núcleo de vivienda no habitada. (Elaboración propia, fuente: INV 2015)

Existen en la zona, otras condiciones que reflejan las dinámicas internas, esto, relacionado con la capacidad económica de sus habitantes, y la accesibilidad de servicios.

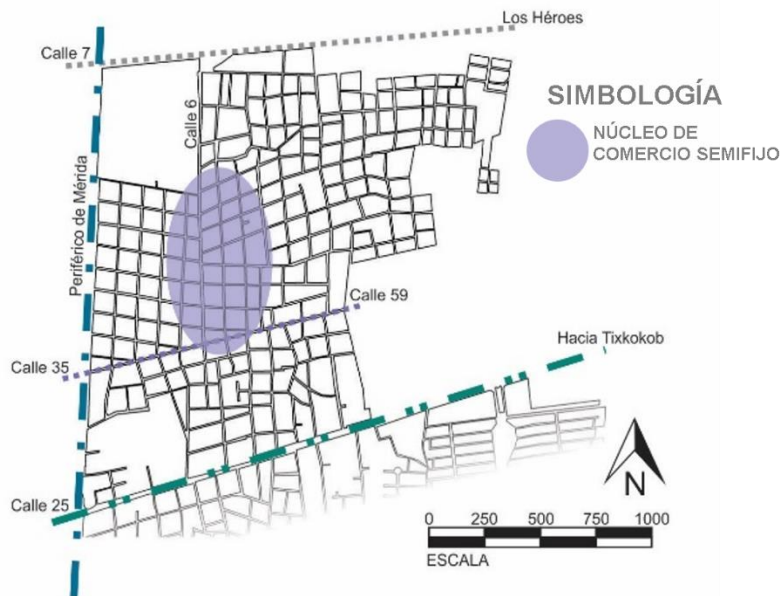
Del total de los habitantes de este territorio, según datos del DENU 2015, el 41.96% se identifica como población económicamente activa, de este total, el 97.64% se encuentra ocupada, es decir, que la mayor parte de la población en edad productiva cuenta con una fuente de ingreso.

El comercio formal, se encuentra mayoritariamente disperso en el territorio del núcleo (mapa 3.11), lo que impide consolidar una zona de abastecimiento.

La aparición del comercio semifijo, va de la mano con la ubicación de equipamiento básico, esto es, las escuelas primarias y preescolares de la zona, que es donde se da el mayor movimiento de personas durante las mañanas; igualmente, va en función con la dificultad para obtener ingresos adicionales por parte de sus habitantes, estos elementos han detonado la existencia de tianguis y puestos semifijos en la zona, que si bien, brindan la oportunidad de generar flujos económicos, también son una oportunidad para el delito, al encontrarse en ellos, la venta de productos apócrifos y en ocasiones, sustraídos de manera ilegal de viviendas de la periferia.



NÚCLEO DE COMERCIO SEMIFIJO  
 FUENTE: INVENTARIO NACIONAL DE VIVIENDA 2015 (INV 2015)



Mapa 6-19 Núcleo de comercio semifijo. (Elaboración propia, fuente: DENUE 2015)

### a.2) Diagnóstico seguridad, Núcleo de San Camilo.

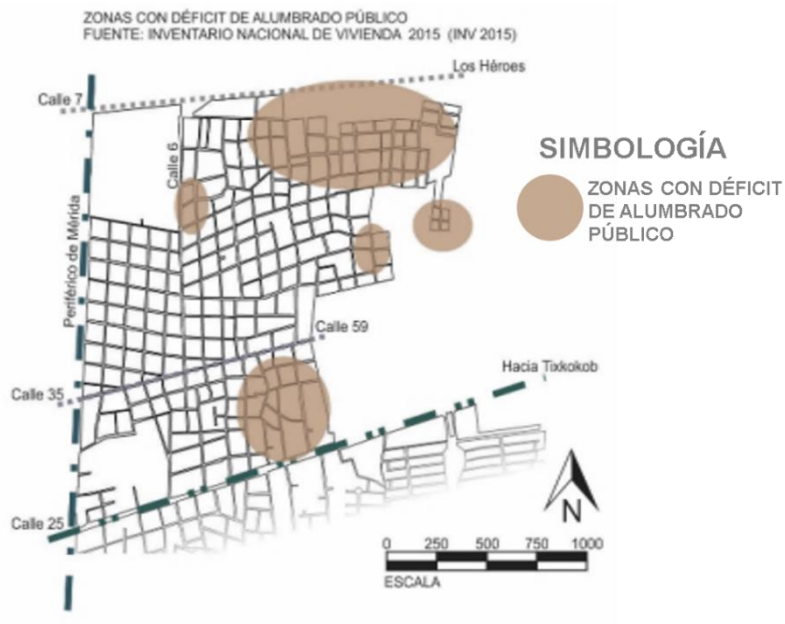
Existen distintos elementos que contribuyen a la seguridad del sitio y a percibirlos o no, como sitios seguros, en la zona de estudio, tres elementos principalmente no nos favorecen para percibirlo como un lugar seguro, estos son: las condiciones de infraestructura, la existencia de amplias zonas de frentes pasivos, y los medios de comunicación.

En general, el sitio cuenta con infraestructura básica, luz, agua potable, drenaje, sistema de alumbrado público, calles, banquetas; sin embargo, existen zonas focalizadas, en las cuales ese servicio no se encuentra disponible. Las causas de esta falta de cobertura, principalmente son atribuibles a la incapacidad gubernamental en cuanto a recursos económicos, materiales y humanos, para cubrir estas demandas, relacionado con la expansión del territorio y el crecimiento de la población sin un control adecuado.

Uno de los elementos con una cobertura limitada en la zona es el sistema de alumbrado público; este, es una prioridad en cuanto a la percepción de seguridad del espacio público, ya que en su ausencia, la zona se convierte en sitio de oportunidad para el delito.

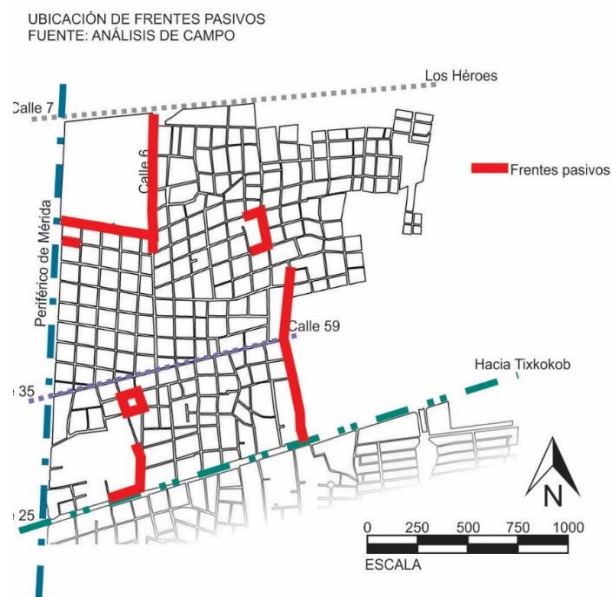
En el núcleo analizado, el 21% de las vialidades, no cuenta con este sistema (INV, 2015), a nivel de territorio, esta deficiencia se focaliza en la misma área identificada como con mayor cantidad de vivienda no habitada, y de más alto rezago social. Podríamos mencionar que en proporción, cantidad de población, y cobertura de alumbrado, no es un problema grave, sin embargo, la percepción de inseguridad se generaliza en la zona.





Mapa 6-20 Zonas con déficit de alumbrado público. (Elaboración propia, fuente: INV 2015)

Otros elementos que contribuyen a la percepción de inseguridad en el sitio, son, las grandes zonas no habitadas, y las largas bardas pertenecientes a predios de uso distinto a la vivienda que se ubican en todo el territorio, esto impide que la ciudadanía misma, ejerza como vigilante de su entorno, y aunado a la poca seguridad pública relacionado a la amplia distancia con respecto al centro de la población (Kanasín) y el bajo número de agentes activos, permiten toda clase de actos ilícitos en el espacio público.



Mapa 6-21 Ubicación de frentes pasivos, (Elaboración propia a partir de investigación de campo)

Un elemento necesario de mencionar, es el efecto de los medios de comunicación en la imagen que tiene la ciudadanía con respecto a la zona, esta, se ve influenciada por la gran cantidad de notas rojas, o amarillistas por parte de los medios, ya sea en el diario, o las redes sociales y la amplia difusión y cobertura que se les da.

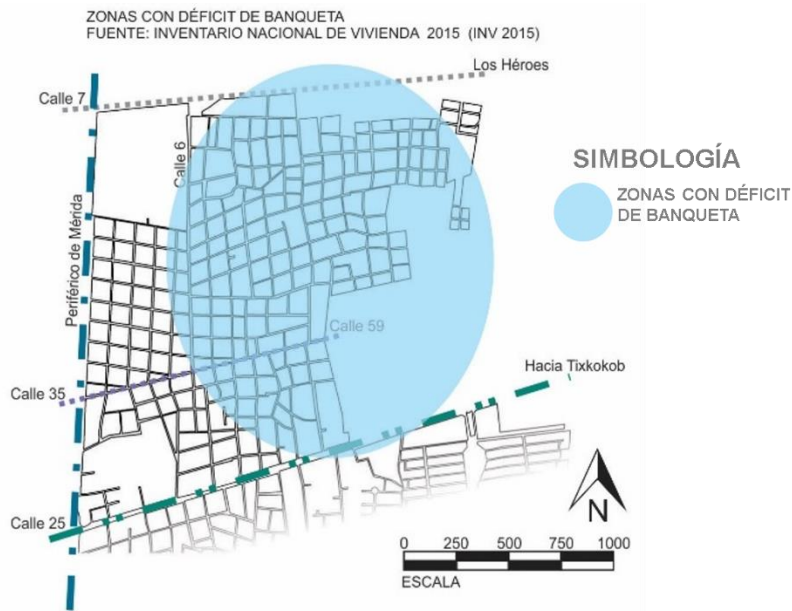
### *a.3) Diagnóstico de movilidad.*

Referente al tema de la movilidad, es posible identificar distintas modalidades, según la pirámide de jerarquía de la movilidad urbana del ITDP (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo) (Imagen 6-3), en la cima de esta, nos topamos con la movilidad peatonal, seguida de la movilidad no motorizada, la del transporte público de masas, el transporte de carga, y finalmente la motorizada privada. Estas diversas modalidades, en el territorio, hacen uso básicamente de dos tipos de infraestructura, la dirigida a los peatones, y la dirigida a los vehículos con ruedas.

El estado en el cual encontramos la infraestructura en el medio, varía respecto a la ocupación del territorio, es decir, que aquellas con déficit de elementos como la banqueta, o las rampas para personas con discapacidad, corresponden a las zonas del territorio menos pobladas, esta característica, es uno de los indicadores del entorno urbano, que influyen al momento de determinar las zonas con mayor rezago social en el territorio.



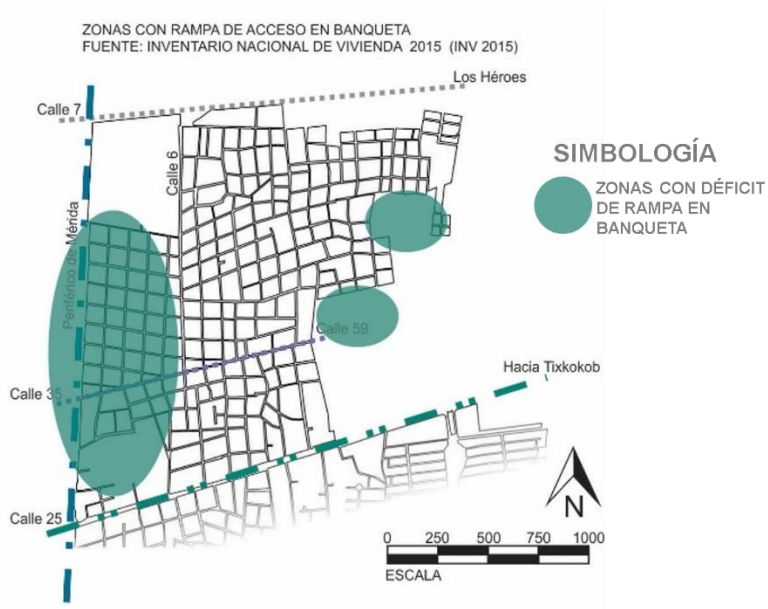
El total de calles con banqueta existente, asciende tan solo al 30% del territorio (INV, 2015), si observamos el plano que focaliza el área de este déficit, vemos que se asocia con la fracción de territorio pertenece al municipio de Kanasín, mientras que la zona cubierta con esta infraestructura, pertenece actualmente al municipio de Mérida. Es necesario hacer notar, que para que estas banquetas fuesen funcionales, deben permitir el libre acceso y circulación de las personas, siendo incluyente con las personas con discapacidad,



Mapa 6-22 Zonas con déficit de banqueta, (Elaboración propia, fuente: INV 2015)

Un elemento complementario en las banquetas, son las rampas peatonales, estas deben estar ubicadas en todas sus calles, deben permitir el cruce libre y seguro de los peatones, no exceder el grado de inclinación de la pendiente, de acuerdo a la norma municipal, y permitir la individualidad de las personas con discapacidad. Si bien, en el territorio resultan escasas las banquetas, las rampas peatonales corresponden a una cantidad inferior, se identificó que, del total de manzanas en el territorio, el 86% no cuenta con esta clase de equipamiento (INV, 2015).



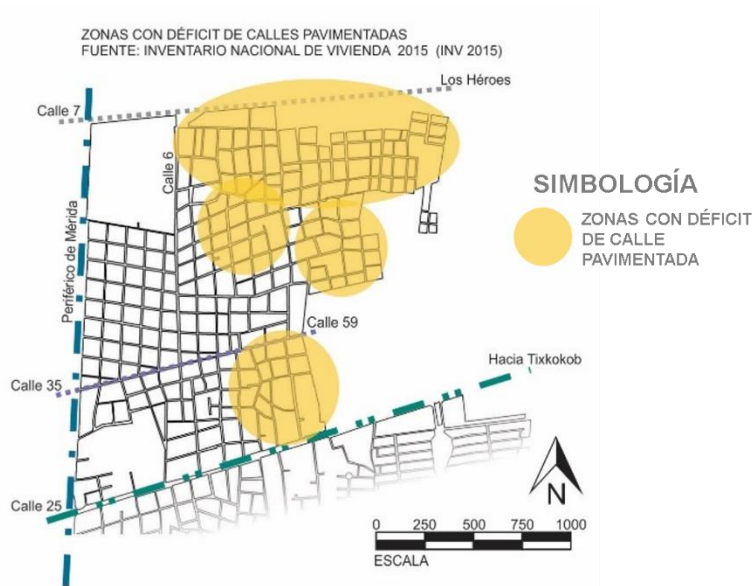


Mapa 6-23 Zonas con rampa de acceso en banqueta, (Elaboración propia, fuente: INV 2015)

La infraestructura dirigida a la totalidad de los vehículos de ruedas, corresponde a las calles pavimentadas en la zona, es decir, que no se cuenta con vialidades específicas para los diversos tipos de circulación (bicicletas, transporte público y particular), sino que es una vialidad de uso compartido.



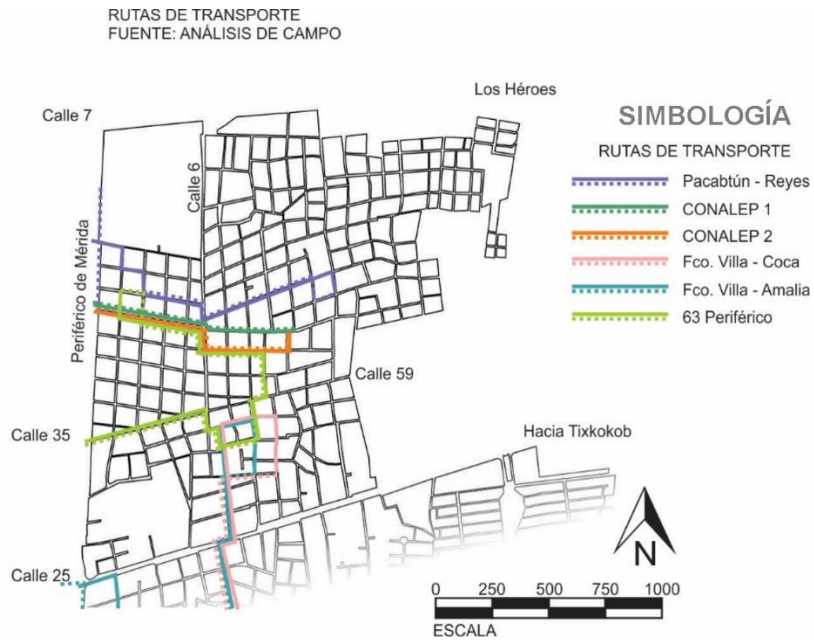
En total, encontramos que tan solo un 45% de las calles está pavimentada (INV, 2015), lo que nos habla de un grave problema de comunicación interna, esto impacta en temas como la seguridad, el acceso a abasto de productos básicos, y la accesibilidad en general por medio de cualquier sistema de transporte con ruedas, principalmente el transporte público, el cual se ve limitado y en la necesidad de tomar rutas alternas que no comunican directamente a la totalidad del territorio impidiendo que cubra la demanda de los habitantes de la zona norte del sitio.



Mapa 6-24 Zonas con déficit de calles pavimentadas, (Elaboración propia, fuente: INV 2015)

A continuación, se presentan, las rutas de transporte que comunican el sitio, teniendo como terminal, el centro del municipio de Mérida, no el municipio de Kanasín.

La problemática en el nivel de movilidad, no solo es en una escala barrial o de núcleo dirigido a comunicar las viviendas y el equipamiento de la zona, sino a escala municipal, ya que, debido a las grandes distancias, las condiciones urbanas que segmentan el territorio, y a esta limitada comunicación, los ciudadanos no pueden acceder al pago de los servicios urbanos del Ayuntamiento, así como al equipamiento existente en la zona centro de la Ciudad de Kanasín, gran parte de la población, prefiere acceder al equipamiento y servicios de la Ciudad de Mérida, lo que genera desplazamientos de población flotante de un territorio hacia el otro.

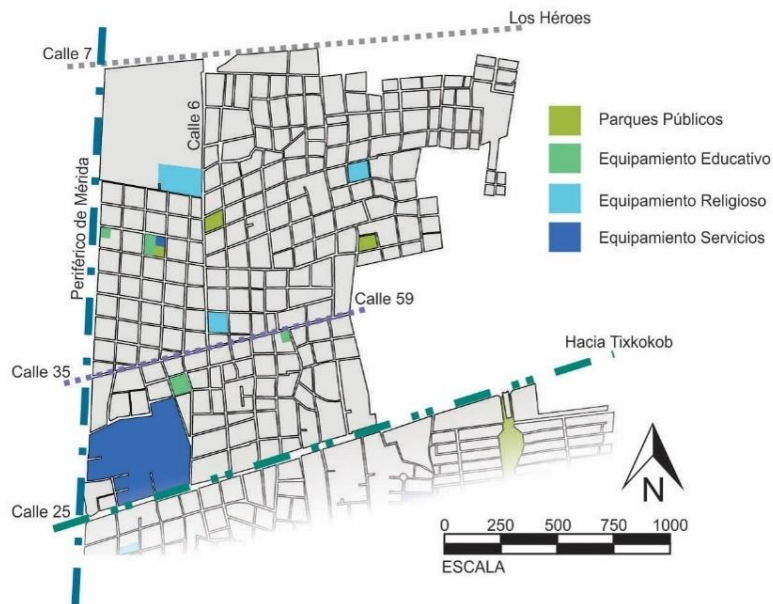


Mapa 6-25 Rutas de transporte, (Elaboración propia a partir de análisis de campo)

*a.4) Diagnóstico de servicios.*

Como parte de los servicios que demanda la población, nos encontramos con requerimientos de equipamiento e infraestructura, estos deberán estar en función de la cantidad de habitantes y características tales como la edad de los mismos.

A grandes rasgos, identificamos: equipamiento de tipo recreativo (parques públicos), equipamiento educativo, equipamiento religioso y equipamiento de servicios; a continuación, presentamos a nivel de territorio, los distintos equipamientos existentes.



Mapa 6-26 Ubicación de equipamiento principal, (Elaboración propia a partir de análisis de campo)

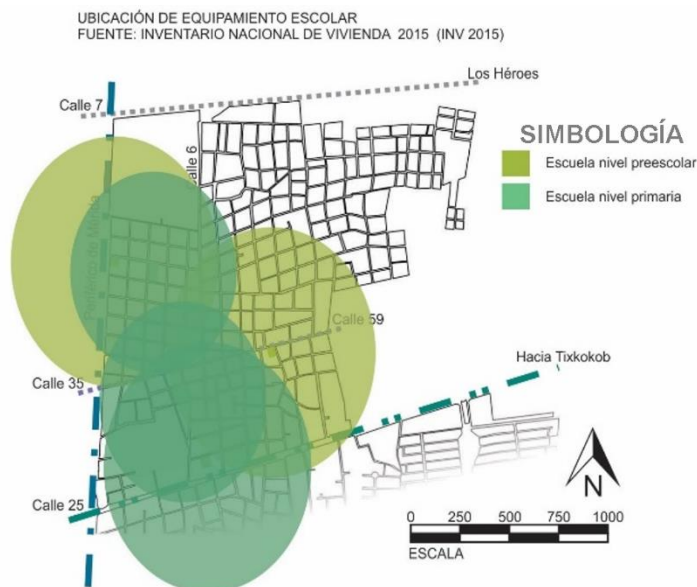
En cuanto al equipamiento recreativo, la demanda está cubierta, la problemática al respecto, está en términos de la calidad del espacio, ya que estos, no ofrecen mobiliario atractivo, de calidad, moderno y en buenas condiciones, además de que resultan limitadas las actividades que se realizan en ellos, producto de la inseguridad del sitio.

También podemos hablar de una escasez en cuanto al equipamiento de salud, no existe un centro de salud público en la zona, tampoco consultorios médicos particulares.

En cuanto al equipamiento educativo, podemos hablar de un déficit en la cobertura a nivel municipal; las escuelas de preparación secundaria y preparatoria se encuentran ubicadas fuera de este núcleo, y a pesar de que, en cuanto a demanda respecto a la cantidad de alumnado, cubren los requerimientos, no lo hacen en cuanto a las distancias desde los hogares, hasta el equipamiento, esto aunado a la existencia de vialidades de carácter federal, que dividen el territorio, hacen difícil el acceso a ellos. En el nivel más básico, preescolar y primaria, si existen en el territorio el equipamiento, pero al ser menor el rango de distancia de cobertura, quedan zonas que no acceden al servicio.



La escasez de equipamiento, ha provocado desplazamientos habituales en la población, esta busca cubrir su demanda en cuanto a servicios de salud y educación en las colonias colindantes de la ciudad de Mérida, la causa de acudir a otro municipio a pesar del riesgo que supone cruzar de manera peatonal una vialidad metropolitana como el anillo periférico, está relacionado, como se había mencionado anteriormente, a la falta de servicio de transporte público para desplazarse dentro de su mismo municipio.

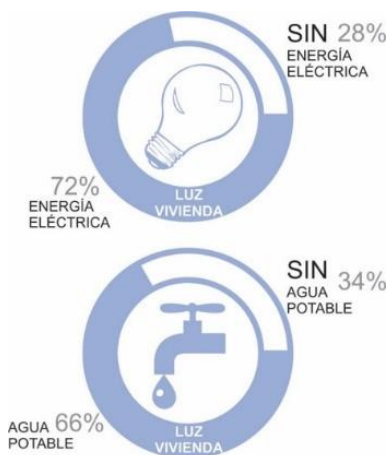


Mapa 6-27 Ubicación de equipamiento escolar, (Elaboración propia, fuente: INV 2015 y Sistema Normativo de Equipamiento Urbano SEDESOL, 2012)



Existe otra clase de servicios, los cuales están relacionados a la infraestructura municipal, el acceso a la energía eléctrica y el agua potable.

Del total de viviendas existentes en la zona, el 28% no cuenta con energía eléctrica, esta cifra suena muy elevada, sin embargo, contrastándolo con la cantidad de vivienda no habitada que es el 18%, notamos una cierta correspondencia, la cual se confirma al territorializarla, esto se repite en cuanto al acceso al agua potable, el cual tiene un déficit del 34%, y está relacionada a las zonas con vivienda no habitada y asentamientos irregulares en la zona noreste del territorio.



#### *a.5) Diagnóstico de Medio ambiente.*

En cuanto a este sub-eje, podemos decir que existe en la zona, un vasto territorio arbolado en el espacio privado (ver mapa 3-9), esto es, en las viviendas. En el espacio público, la cantidad de vegetación que proporciona sombra es muy reducida, esto hablando al respecto del equipamiento recreativo y las banquetas.

Otro elemento importante a mencionar, es la falta de sanitarios en viviendas particulares lo cual hace al 33% (INV, 2015) del total de las viviendas y la existencia de fecalismo al aire libre, esta problemática, se relaciona no solo a nivel ambiental, también en el sentido de la salud.

A manera de conclusión de este apartado, encontramos que las principales problemáticas identificadas en la zona, están relacionadas, a la baja cobertura en cuanto a servicios, producto de la expansión territorial no controlada. Estos servicios en orden prioritario a partir de este diagnóstico y el trabajo previamente elaborado en el territorio, corresponden a la movilidad urbana, y a la seguridad pública que se le puede ofrecer a la ciudadanía, las estrategias para garantizar ambos se abordarán en el siguiente apartado.

#### *b. Proyecto: Consolidación del Núcleo Urbano de San Camilo*

A partir del planteamiento de estrategias de intervención a escala municipal, y del diagnóstico específico realizado para el núcleo de San Camilo, se trazan las correspondientes a una escala barrial, comenzando por plantear el objetivo específico para este núcleo, el cual es:

“Consolidar el núcleo de san camilo, definiendo su área de acción, e integrándolo a la dinámica del municipio de Kanasín y a la relación metropolitana de este con el municipio de Mérida, a través de la mejora de la conectividad espacial, de los espacios públicos y la cohesión social”

La estrategia a escala barrial, se sintetiza en un Plan Articulador para el núcleo de San Camilo, construido a partir del Plan articulador a escala metropolitana (imagen 6.1), en este caso, está compuesto de 18 programas, formulados desde el diagnóstico propio para este núcleo, y aplicables con proyectos específicos de acuerdo al territorio.

De igual manera, que en la escala metropolitana, los programas se engloban en tres ejes de intervención: estructura urbana, espacios públicos, accesibilidad; que a la vez, se organizan en sub-ejes, de tal manera, que la lectura es la misma (ver imagen 6.1 Esquema para la Interpretación del Plan Articulador de Kanasín), a partir de una matriz integradora de los programas aplicables, la territorialización de cada programa en un marco de referencia (o mapa de ubicación de programas), y una serie de fichas descriptivas que contienen los objetivos y alcances de cada programa (basadas en la escala metropolitana, pero caracterizadas según el territorio).

*b.1) Matriz de programas*

Los 17 programas aplicables en la escala barrial, se encuentran sintetizados en la siguiente matriz (tabla 6-1), de igual manera que en la escala metropolitana, se encuentran organizados estratégicamente por eje y sub-eje de intervención. Esta referencia se repite en la nomenclatura de cada programa, la cual, igualmente está compuesta por la raíz del eje de intervención, la raíz del sub-eje de intervención y un número, acompañados por una iconografía a su vez compuesta por un logotipo y un color, la diferencia con la escala metropolitana, está dada en las estrategias específicas por proyecto, así como en la territorialización específica de la intervención.





















| EJES DE INTERVENCIÓN   | SUB-EJES DE INTERVENCIÓN   |   |   |  |   |
|--|--|---|---|--|---|
|  | MEDIO AMBIENTE   | SEGURIDAD   | SOCIO ECONÓMICO   | MOVILIDAD  | SERVICIOS PÚBLICOS  |
| <br><b>EST</b><br>ESTRUCTURA URBANA  |  EST_AMB_02  |  EST_SEG_01  |  EST_SOC_01<br> EST_SOC_02 |  EST_MOV_01<br> EST_MOV_02      |  EST_SERV_01   |
| <br><b>PUB</b><br>ESPACIOS PÚBLICOS |  PUB_AMB_01 |  PUB_SEG_01<br> PUB_SEG_02  |  PUB_SOC_01  |  |  PUB_SERV_01 |
| <br><b>ACCE</b><br>ACCESIBILIDAD    |  |  ACCE_SEG_01<br> ACCE_SEG_02<br> ACCE_SEG_04 |   |  ACCE_MOV_01<br> ACCE_MOV_02 |   |

Tabla 6-13 Matriz de programas enlistados por eje y sub-eje de intervención, aplicables al núcleo de San Camilo. (Elaboración propia, 2016).

Programas aplicables al núcleo de San Camilo, sub-eje de Medio Ambiente:

|  |   |            |                                      |   |
|--|---|------------|--------------------------------------|---|
| MEDIO AMBIENTE   |  | EST_AMB_02 | PROGRAMA DE RESCATE DE LOTES BALDÍOS | EN LAS COLONIAS SAN CAMILO I, SAN CAMILO II, AMALIA SOLORZANO II, MELCHOR OCAMPO, FRACC. FLOR DE MAYO, FRACC. PUERTA ESMERALDA, FRACC. PUERTA DEL SOL |
|  |  | PUB_AMB_01 | PROGRAMA DE ARBORIZACION URBANA      | CONSOLIDACIÓN DE LA CALLE 7 (CARRETERA HACIA LOS HÉROES)  |
|  |   |            |                                      | CONSOLIDACIÓN DE LA CALLE 25 CARRETERA A TIXKOKOB   |
|  |   |            |                                      | CONSOLIDACIÓN DE LA CALLE 59  |
|  |   |            |                                      | MEJORAMIENTO DE CALLE 6, CALLE 14   |
|  |   |            |                                      | MEJORAMIENTO DE CALLE 2   |
|  |   |            |                                      | ARBORIZACIÓN EN ESPACIOS PÚBLICOS. INSTITUTO MUNICIPAL DE LA JUVENTUD   |
| ARBORIZACIÓN EN ESPACIOS PÚBLICOS. PARQUE SAN CAMILO I |   |            |                                      |   |
| ARBORIZACIÓN EN ESPACIOS PÚBLICOS. PARQUE LA UNIÓN     |   |            |                                      |   |

Tabla 6-14 Programas del sub-eje Medio ambiente, aplicables al núcleo de San Camilo. (Elaboración propia, 2016).

Programas aplicables al núcleo de San Camilo, sub-eje de Seguridad:







|           |   |             |  |  |
|-----------|---|-------------|--|--|
| SEGURIDAD |    | EST_SEG_01  | PROGRAMA PARA EL MEJORAMIENTO DE FRENTES PASIVOS                             | CALLE 63 FRACC. PUERTA ESMERALDA<br>CALLE 6<br>CALLE 14 X 65 SAN CAMILO I  |
|           |    | PUB_SEG_01  | PROGRAMA DE RESCATE BAJO PUENTES   | CALLE 7 X PERIFÉRICO (CARRETERA HACIA LOS HÉROES)<br>CALLE 35  |
|           |    | PUB_SEG_02  | PROGRAMA DE VIGILANCIA BARRIAL   | EN LAS COLONIAS SAN CAMILO I, SAN CAMILO II, AMALIA SOLORZANO II, MELCHOR OCAMPO, FRACC. FLOR DE MAYO, FRACC. PUERTA ESMERALDA, FRACC. PUERTA DEL SOL  |
|           |  | ACCE_SEG_01 | PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE BANQUETAS DENTRO DEL MUNICIPIO. | CONSOLIDACIÓN DE LA CALLE 7 (CARRETERA HACIA LOS HÉROES)   |
|           |   |             |  | CONSOLIDACIÓN DE LA CALLE 25 CARRETERA A TIXKOKOB  |
|           |   |             |  | CONSOLIDACIÓN DE LA CALLE 59   |
|           |   |             |  | MEJORAMIENTO DE CALLE 6, CALLE 14  |
|           |   |             |  | MEJORAMIENTO DE CALLE 2  |
|           |  | ACCE_SEG_02 | PROGRAMAS PARA EL TRATAMIENTO DE CRUCES CONFLICTIVOS                         | CALLE 7 X 6 Y CALLE 7 X 2 (CARRETERA HACIA LOS HÉROES)<br>CALLE 6 X 59 Y CALLE 14 X 59 (MOVILIDAD INTRAURBANA)<br>CALLE 2 X 59 (MOVILIDAD INTRAURBANA) |
|           |  | ACCE_SEG_04 | PROGRAMA DE SEÑALÉTICA HORIZONTAL Y VERTICAL                                 | CONSOLIDACIÓN DE LA CALLE 7 (CARRETERA HACIA LOS HÉROES)   |
|           |   |             |  | CONSOLIDACIÓN DE LA CALLE 25 CARRETERA A TIXKOKOB  |
|           |   |             |  | CONSOLIDACIÓN DE LA CALLE 59<br>MEJORAMIENTO DE CALLE 6, CALLE 14<br>MEJORAMIENTO DE CALLE 2   |

Tabla 6-15 Programas del sub-eje Seguridad, aplicables al núcleo de San Camilo. (Elaboración propia, 2016).

Programas aplicables al núcleo de San Camilo, sub-eje Socio económico:




|                 |   |            |  |  |
|-----------------|---|------------|--|--|
| SOCIO-ECONÓMICO |  | EST_SOC_01 | PROGRAMA PARA LA REGULACION DE COMERCIO AMBULANTE Y SEMI-FIJO EN EL MUNIPIO. | AMBULANTE EN CALLE 16 X 39A COL. SAN CAMILO<br>AMBULANTE EN CALLE C. 59 X 6 COL. SAN CAMILO<br>AMBULANTE EN CALLE C. 10 (INSTITUTO MUNICIPAL DE LA JUVENTUD)<br>SEMIFIJO EN CALLE 8, C. 6, C. 4D Y C. 4C COL. SAN CAMILO |
|                 |  | EST_SOC_02 | PROGRAMA DE CONSOLIDACIÓN DE NÚCLEOS URBANOS                                 | CALLE 10 Y 10A X 41 (INSTITUTO MUNICIPAL DE LA JUVENTUD)<br>CALLE 6 X 37 PARQUE SAN CAMILO I   |
|                 |  | PUB_SOC_01 | PROGRAMA DE ESPACIO PÚBLICO PARA USOS MÚLTIPLES                              | IDENTIFICAR PREDIO EN LOS ALREDEDORES DEL INSTITUTO MUNICIPAL DE LA JUVENTUD O DEL PARQUE SAN CAMILO I   |

Tabla 6-16 Programas del sub-eje Socio económico, aplicables al núcleo de San Camilo. (Elaboración propia, 2016).

Programas aplicables al núcleo de San Camilo, sub-eje de Movilidad:

|           |   |             |   |   |
|-----------|---|-------------|---|---|
| MOVILIDAD |  | EST_MOV_01  | PROGRAMA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD INTRAURBANA.                                    | CONSOLIDACIÓN DE LA CALLE 7 (CARRETERA HACIA LOS HÉROES)<br>CONSOLIDACIÓN DE LA CALLE 25 CARRETERA A TIXKOKOB<br>MEJORAMIENTO DE CALLE 6, CALLE 14<br>MEJORAMIENTO DE CALLE 2 |
|           |  | EST_MOV_02  | PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE VIALIDADES PRIMARIAS, SECUNDARIAS Y TERCIARIAS. | CALLE 59  |
|           |  | EST_MOV_03  | PROGRAMA DE CREACIÓN Y REGULACIÓN DE PUNTOS DE TRANSBORDO                                     | CALLE 7 (CARRETERA HACIA LOS HÉROES)<br>CALLE 25 CARRETERA A TIXKOKOB<br>CALLE 6, CALLE 14<br>CALLE 2   |
|           |  | ACDE_MOV_01 | PROGRAMA DE DIVERSIDAD DE MOVILIDAD EN VIALIDADES PRIMARIAS.                                  | CALLE 7 (CARRETERA HACIA LOS HÉROES)<br>CALLE 25 CARRETERA A TIXKOKOB   |
|           |  | ACDE_MOV_02 | PROGRAMA DE MEJORAMIENTO VIAL: CONSTRUCCIÓN DE PARES VIALES                                   | CALLE 6, CALLE 14<br>CALLE 2  |

Tabla 6-17 Programas del sub-eje Movilidad, aplicables al núcleo de San Camilo. (Elaboración propia, 2016).

Programas aplicables al núcleo de San Camilo, sub-eje de Servicios públicos:



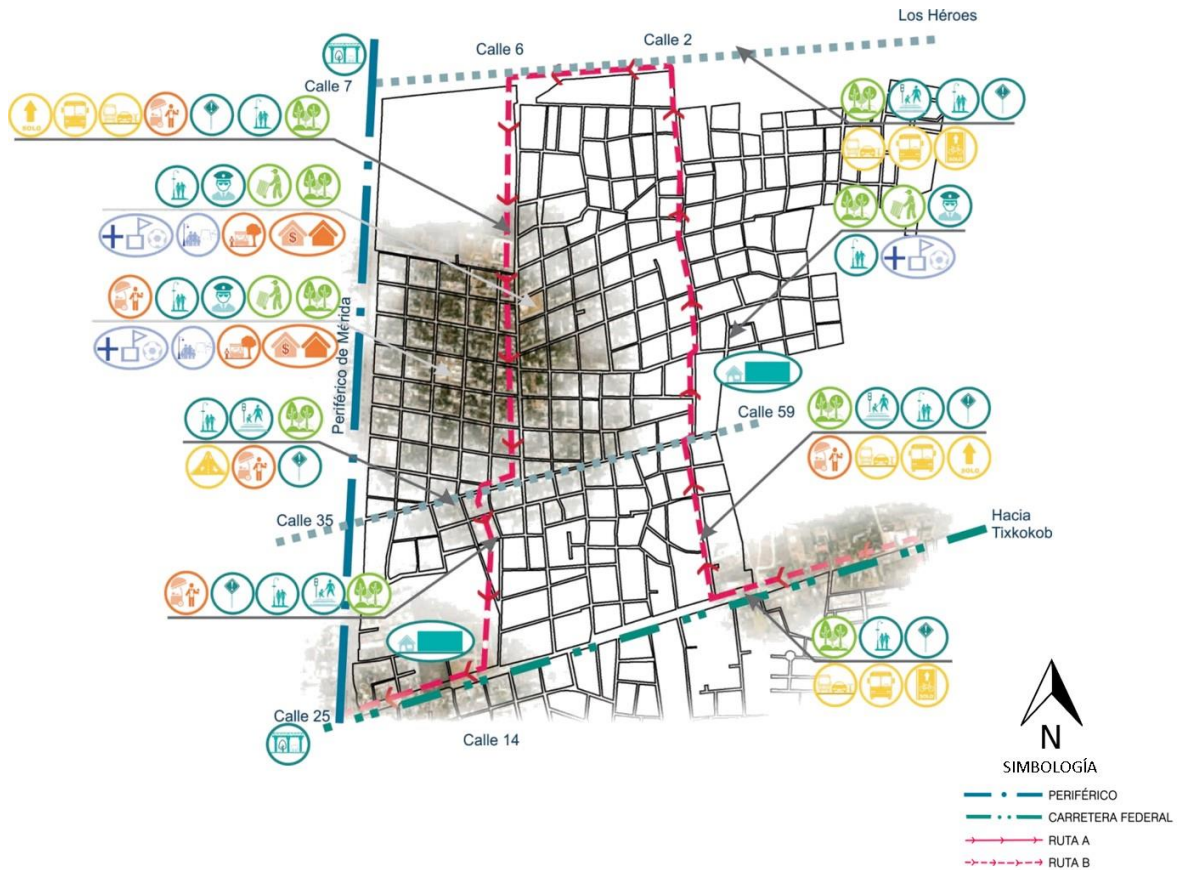
|                    |   |             |  |  |
|--------------------|---|-------------|--|--|
| SERVICIOS PÚBLICOS |  | EST_SERV_01 | PROGRAMA DE RECUPERACION Y/O ADQUISICIÓN DE PREDIOS EN DESUSO              | IDENTIFICAR PREDIO EN LOS ALREDEDORES DEL INSTITUTO MUNICIPAL DE LA JUVENTUD O DEL PARQUE SAN CAMILO I |
|                    |  | PUB_SERV_02 | PROGRAMA DE RECUPERACION Y REHABILITACION DE ESPACIOS PUBLICOS MUNICIPALES | INSTITUTO MUNICIPAL DE LA JUVENTUD<br>PARQUE SAN CAMILO I<br>PARQUE LA UNIÓN                           |

Tabla 6-18 Programas del sub-eje Servicios públicos, aplicables al núcleo de San Camilo. (Elaboración propia, 2016).

*b.2) Territorialización de programas*

En la matriz presentada previamente, se territorializa cada uno de los programas dentro del núcleo de San Camilo, se especifica pues, el sitio de intervención; esta información será complementada con un mapa de ubicación de las intervenciones, presentado a continuación:



Mapa 6-28 Mapeo de los programas aplicables al núcleo de San Camilo en sus 5 sub ejes: medio ambiente, seguridad, socioeconómico, movilidad y servicios públicos. (Elaboración propia, 2016).

### b.3) Fichas descriptivas de los programas aplicables al Núcleo de San Camilo.

Las fichas descriptivas de cada programa aplicable al Núcleo de San Camilo, a diferencia de las fichas planteadas a nivel metropolitano, contienen la territorialización y los objetivos específicos de acuerdo a las características del territorio. A continuación, se presentan dichos objetivos:

#### 1. EST\_AMB\_02: PROGRAMA DE RESCATE DE LOTES BALDÍOS

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura urbana
- Sub-eje: Medio Ambiente
- LOTES EN DESUSO, CALLE 7 (CARRETERA HACIA LOS HÉROES)

- En esta vialidad primaria existe una gran cantidad de predios privados en desuso, aunque pertenecen al municipio de Mérida, esta sección se traslapa con Kanasín, y es la vía de acceso a colonias del municipio desde la zona Norte.
  - Deberá implementarse este programa de limpieza con regularidad, para que la vegetación de hierba alta no interrumpa el transepto del peatón ni genere lugares inseguros.
  - Deberán implementarse políticas que regulen los usos de estos predios, incentivando la ocupación de manera mixta, para generar calles más seguras destinadas a los peatones.
- **LOTES EN DESUSO, CALLE 6, CALLE 2**
    - Ambas vialidades son de carácter barrial, pero presentan una conexión a vías primarias, el objetivo es intervenir en ellas, para generar zonas más seguras para el peatón

## 2. PUB\_AMB\_01: PROGRAMA DE ARBORIZACIÓN URBANA

- Iconografía y color:



- Eje: Espacio público
- Sub-eje: Medio Ambiente
- **ARBORIZACIÓN DE LA CALLE 7 (CARRETERA HACIA LOS HÉROES)**
  - Gestión de un área de donación entre la banqueta y los predios para arborización con la finalidad de crear sombra para el peatón
  - Arborización de camellón central integrado a proyecto de movilidad.
- **ARBORIZACIÓN DE LA CALLE 25 CARRETERA A TIXKOKOB**
  - Arborización de acuerdo a proyecto de calle completa en áreas verdes laterales, con la finalidad de crear sombra para el peatón
- **ARBORIZACIÓN EN CALLES SECUNDARIAS Y TERCARIAS: CALLE 59, CALLE 6, CALLE 14, CALLE 2**
  - Arborización por medio de pocetas con árboles de porte pequeño que brinden sombra al peatón sin interferir con la accesibilidad
- **ARBORIZACIÓN EN ESPACIOS PÚBLICOS. INSTITUTO MUNICIPAL DE LA JUVENTUD (Mérida), PARQUE SAN CAMILO I, PARQUE LA UNIÓN**

- Arborización del espacio de acuerdo a criterios del programa y la "Guía de selección de árboles para la siembra en el espacio público"(propuesta desde el programa general), y de acuerdo al diseño del espacio mismo, procurando crear áreas sombreadas para la convivencia y para los peatones a la altura de banqueta.

### 3. PUB\_SEG\_02: PROGRAMA DE VIGILANCIA BARRIAL

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura urbana
- Sub-eje: Seguridad
- Se deberán seguir las recomendaciones generales del programa en cuanto a criterios generales de organización.
- INSTITUTO MUNICIPAL DE LA JUVENTUD (Mérida)
  - Este núcleo pertenece al municipio de Mérida, sin embargo, colinda con el Municipio de Kanasín y tiene relación directa con él, tanto de interacción social como económica, por lo tanto, se recomienda integrar a este programa, considerando que los vecinos que hacen uso del núcleo, son de ambos municipios.
- PARQUE SAN CAMILO I
  - Cómo una estrategia para la consolidación de este espacio público, es mejorar la percepción de seguridad en el mismo con el apoyo de la comunidad misma, con el apoyo de casetas de vigilancia temporales
- PARQUE LA UNIÓN
  - Cómo una estrategia para la consolidación de este espacio público, es mejorar la percepción de seguridad en el mismo con el apoyo de la comunidad misma, con el apoyo de casetas de vigilancia temporales

### 4. EST\_SEG\_01: PROGRAMA PARA EL MEJORAMIENTO DE FRENTES PASIVOS

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura urbana
- Sub-eje: Seguridad
- CALLE 6. Vía secundaria de acceso desde la calle 7 (Los Héroes)
  - Vialidad en la cual transita el transporte público, los lotes son de grandes dimensiones, existen largas zonas de barda de más de 2.00 mts de altura, sin banquetas, iluminación ni pavimentación, lo que las hace inseguras, las bardas más representativas son: la del Grupo Modelo y la casa de retiro "Cristo"

Misionero”, ambas ocupan una manzana. Se pretende en estas, mejorar la iluminación, exhortar a la apertura de zonas con rejas, y trabajos de pintura

- CALLE 14
  - En esta sección se forma un túnel entre las bardas, igualmente, se propone mejorar la iluminación, exhortar a la apertura de zonas con rejas, y trabajos de pintura
- CALLE 63 FRACC. PUERTA ESMERALDA
  - Este fraccionamiento relativamente nuevo, en su calle de acceso todos los lotes están orientados con la vista trasera hacia la calle, por lo que en un futuro, serán bardas las que den vista a la vialidad, se propone a los vecinos, dar un uso compartido con vivienda a sus predios, que den una mejor percepción a la calle

#### 5. PUB\_SEG\_01: PROGRAMA DE RESCATE BAJO PUENTES

- Iconografía y color:



- Eje: Espacio Público
- Sub-eje: Seguridad
- PUENTE CALLE 35
  - Esta zona a pesar de ser altamente transitada, posee un carácter barrial, muy cercano a la escala de la población, se propone el acondicionamiento de espacios públicos en la parte inferior, que permita integrarlo a la vida barrial, mejore la percepción de seguridad e incentive el flujo peatonal a través de él.
- PUENTE CALLE 7
  - Se desconoce el diseño de este puente, sin embargo, deben considerarse condiciones que permitan su integración con el esquema de vida de la población, al ser una zona de alto flujo vehicular, se proponen evaluar la posibilidad de ocupación por equipamientos de servicios o comercio.

#### 6. ACC\_SEG\_01: PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN DE BANQUETAS DENTRO DEL MUNICIPIO.

- Iconografía y color:



- Eje: Accesibilidad
- Sub-eje: Seguridad
- CALLE 7 (CARRETERA HACIA LOS HÉROES)



- Esta sección cuenta con banquetas, pero es necesario terminar de acondicionarlas con zonas arboladas y de descanso para el peatón
- CALLE 25 CARRETERA A TIXKOKOB
  - Carretera federal en la cual es necesaria la construcción de banquetas a lo largo de todo el recorrido para conectar el territorio; estas deben ser amplias, con un mínimo de 2.50 mts., lo cual permita una zona de arborización de mínimo 1 mt. Alineado a la vialidad, contar con rampas para personas con discapacidad y cruces peatonales.
- CALLE 59
  - Se deberán liberar las banquetas de obstáculos como postes, basura, letreros, secciones de banqueta incompletas o vegetación
- CALLE 6, CALLE 14, CALLE 2
  - Se deberán de construir banquetas en las secciones que no cuentan con ella, así como prestar atención a condiciones de accesibilidad universal, e iluminación
- ESPACIOS PÚBLICOS. INSTITUTO MUNICIPAL DE LA JUVENTUD (Mérida), PARQUE SAN CAMILO I, PARQUE LA UNIÓN
  - Deberán acondicionarse las banquetas con arborización, condiciones de accesibilidad universal, y liberarlas de obstáculos.

#### 7. ACC\_SEG\_02: PROGRAMA PARA EL TRATAMIENTO DE CRUCES CONFLICTIVOS.

- Iconografía y color:



- Eje: Accesibilidad
- Sub-eje: Seguridad
- CALLE 7 X 6 Y 2
  - Será necesario modificar el camellón central para integrar el entronque de los pares viales propuestos, esto sin perjudicar el flujo constante de vehículos sobre la vialidad
- CALLE 6 Y 2 X 59
  - Deberá tratarse el cruce, dando prioridad al peatón, y en segundo término al transporte público, se deberán proponer pasos peatonales y rampas para personas con discapacidad
- CALLE 14 Y 2 X 25 (CARRETERA A TIXKOKOB)
  - Es necesaria la señalización de alto para la vialidad que se integra y reductores de velocidad en los entronques para la vialidad principal

#### 8. ACC\_SEG\_04: PROGRAMA DE SEÑALETICA HORIZONTAL Y VERTICAL.

- Iconografía y color:



- Eje: Accesibilidad
- Sub-eje: Seguridad
- CALLE 7
  - A lo largo de esta vialidad se deberán señalar entronques, pasos peatonales, altos e identificar los nombres de las colonias, así como colocar, reflejantes en todas ellas
- CALLE 6 Y CALLE 2
  - Deberán señalizarse los sentidos de las calles, altos, y las vueltas prohibidas
- CALLE 59
  - Deberán señalizarse los altos en las calles que entroncan con la vialidad, así como los nombres de las colonias que la rodean y la numeración de las calles
- CALLE 25 (CARRETERA A TIXKOKOB)
  - Deberán señalizarse los altos en las calles que entroncan con la vialidad, así como los nombres de las colonias que la rodean y la numeración de las calles, los sentidos, la línea continua y discontinua marcando carriles, vialetas y ciclovía.

#### 9. EST\_SOC\_01: PROGRAMA PARA LA REGULACIÓN DE COMERCIO AMBULANTE Y SEMI-FIJO EN EL MUNICIPIO.

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura urbana
- Sub-eje: Socioeconómico
- ZONA DE COMERCIO AMBULANTE Y COMERCIO SEMIFIJO
  - En el núcleo, el ambulante se da principalmente en la vía pública en los alrededores de las escuelas públicas en los horarios de salida
  - Se tiene información de un tianguis en el parque de San Camilo los días Lunes por la mañana
  - Se deberá redistribuir o reubicar a los comerciantes que ya ejerzan su actividad, esto conforme a las necesidades de la población; en cuanto a la circulación del tránsito de vehículos y personas en la vía pública, la protección de los derechos a terceros y la estética de la ciudad

- Se deberá proporcionar un espacio adecuado para ejercer esta actividad de manera regulada y organizada, cercana al equipamiento existente, esto con la finalidad de que el comercio se de en espacios autorizados, regulados, con instalaciones adecuadas y con mayor seguridad
- Este tipo de comercio, ofrece un servicio temporal a la comunidad que podría ser aprovechado para consolidar y aumentar el uso de los espacios públicos existentes, esto de manera regulada.

#### 10. EST\_SOC\_02: PROGRAMA DE CONSOLIDACIÓN DE NÚCLEOS URBANOS COMO ZONAS DE USO MIXTO Y DE ACTIVACIÓN COMERCIAL

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura urbana
- Sub-eje: Socioeconómico
- NUCLEO DE SAN CAMILO
  - Se busca consolidar e integrar las colonias aledañas en un núcleo de carácter metropolitano, dado que sus características son similares y sus relaciones e interacciones también lo son.
  - Colonias identificadas: Amalia Solórzano II, Melchor Ocampo, San Camilo, San Camilo II, Fracc. Flor de Mayo, Fracc. Puerta Esmeralda, Fracc. Puerta del Sol
  - Deberán conectarse las vialidades principales a la dinámica intraurbana, con la finalidad de agilizar los desplazamientos de la población, intercambios económicos, obtención de servicios comerciales, de salud y educativos.
  - Se deberán incentivar en las vialidades principales de conexión intraurbana (calle 7, calle 6, calle 2, calle 59 y calle 25), y en los alrededores de los espacios públicos principales (parques públicos, equipamiento municipal) los usos mixtos (vivienda, comercio y servicios), con la finalidad de mantenerlas en uso en un horario más amplio, haciendo las calles más seguras para todos

#### 11. PUB\_SOC\_01: PROGRAMA DE ESPACIO PÚBLICO PARA USOS MÚLTIPLES

- Iconografía y color:

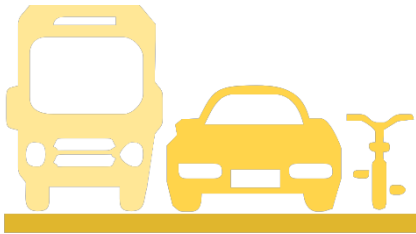


- Eje: Espacio Público

- Sub-eje: Socioeconómico
- NUCLEO DE SAN CAMILO
  - Se deberá gestionar, la construcción de un espacio público para eventos al aire libre, una plaza pública con iluminación, mobiliario urbano, áreas sombreadas, conexiones eléctricas, accesibilidad intraurbana y cercanía al equipamiento existente.
  - Este espacio permitirá la ubicación temporal, de manera regulada, con horarios, fechas y cobro a través del municipio, de los tianguis que se realizan en la vía pública, el comercio ambulante y semifijo, así como ferias provisionales, festividades, actividades culturales municipales o bailes populares.
  - Deberá de gestionarse la adquisición de un predio cercano al núcleo propuesto (Instituto Municipal de la Juventud, Mérida), con la finalidad de conectarlo y consolidar el espacio.

## 12. EST\_MOV\_01: PROGRAMA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD INTRAURBANA.

- Iconografía y color:



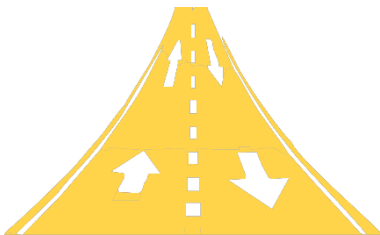
- Eje: Estructura Urbana
- Sub-eje: Movilidad
- Este proyecto se tratará de manera integral y articuladora en todo el municipio de Kanasín, en principio, para este núcleo, las vialidades conectadas al programa tienen los siguientes objetivos:
- CALLE 7 (CARRETERA HACIA LOS HÉROES)
  - Vialidad conectora hacia equipamiento importante de la ciudad de Mérida. El objetivo de intervención es, mejorar la conectividad metropolitana mediante la construcción de una calle completa.
- CALLE 25 CARRETERA A TIXKOKOB
  - Vialidad principal que conecta con el municipio de Tixkokob, al ser carretera federal posee una escala desproporcionada con respecto al peatón. El objetivo de intervención es, mejorar la movilidad de las personas con criterios de accesibilidad universal, equidad e inclusión.
- CALLE 59
  - Vialidad de carácter barrial, para conservar esta escala, es necesario conservar la preferencia a la movilidad peatonal y no motorizada, el programa intervendrá a

manera de cruce. El objetivo de intervención es, permitir los cruces e intersecciones de manera segura para todos los tipos de movilidad.

- CALLE 6, CALLE 14, CALLE 2
  - Vialidades de carácter barrial, conectoras de manera transversal de las distintas colonias y núcleos. El objetivo de intervención es, mejorar la conexión intraurbana e interbarrial, con vialidades de calidad y seguras para todos.

### 13. EST\_MOV\_02: PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE VIALIDADES PRIMARIAS, SECUNDARIAS Y TERCARIAS.

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura Urbana
- Sub-eje: Movilidad
- CALLE 59
  - Vialidad de alto flujo vehicular, es necesaria la rehabilitación del asfalto de la vialidad para permitir una adecuada movilidad y conectividad, esta deberá realizarse de manera conjunta con trabajos de construcción de drenajes y pozos pluviales.
- CALLE 6
  - Vialidad de carácter barrial, que no cuenta con pavimentación en toda su longitud, y en el entronque con la calle 7 se encuentra en mal estado, actualmente hace uso de una sección de esta vialidad el transporte público, la intención es la repavimentación de toda la vialidad para mejorar la conexión metropolitana.
- CALLE 2
  - Vialidad de carácter barrial, que no cuenta con pavimentación en toda su longitud, en el entronque con la calle 7 no se encuentra la traza ni delimitación, la intención es la repavimentación de toda la vialidad para mejorar la conexión metropolitana.
- CALLE 14
  - Vialidad de carácter barrial, cuya pavimentación se encuentra en mal estado, conecta el territorio de San Camilo hacia la carretera a Tixkokob.

#### 14. EST\_MOV\_03: PROGRAMA DE CREACIÓN Y REGULACIÓN DE PUNTOS DE TRANSBORDO.

- Iconografía y color:



- Eje: Estructura Urbana
- Sub-eje: Movilidad
- NÚCLEO DE SAN CAMILO
  - El primer criterio para ubicar los puntos de transbordo a lo largo del proyecto de conexión intraurbana, es principalmente, a la altura del equipamiento y espacios públicos existentes y propuestos (Parque San Camilo, Rectoría San camilo, Esc. Primaria Luis Espinoza Morales, Parque La Unión).
  - El segundo criterio para ubicarlos, es a la altura de las vialidades primarias, conectoras del municipio
  - Como tercer criterio para implementar estos puntos, es a una distancia de entre 300 a 500 metros dependiendo de ubicación o tamaño de las calles, y la cantidad de usuarios que demanden el servicio, para realizar este cálculo, será necesario estudios complementarios de rutas y destinos.
  - Es necesario recalcar, que deberá de cumplir las características que se encuentran en la ficha del programa, y que a manera de resumen, deben de contar con áreas de descanso y sombra
  - En los puntos de mayor importancia, en la ubicación de espacios públicos, deberán de contar a la vez, con áreas para uso exclusivo de los conductores, que deberán incluir además de área de descanso para el cambio de turnos, con baños controlados de uso privado.

#### 15. ACC\_MOV\_01: PROGRAMA DE DIVERSIDAD DE MOVILIDAD EN VIALIDADES PRIMARIAS.

- Iconografía y color:



- Eje: Accesibilidad
- Sub-eje: Movilidad
- CALLE 7 (CARRETERA HACIA LOS HÉROES)

- Debido a sus dimensiones y carácter metropolitano, esta vialidad permite realizar un planteamiento de calle completa, donde se dé lugar, al peatón, la movilidad no motorizada, el transporte público, y los automóviles particulares, permitiendo accesibilidad universal, y dentro de un marco de sustentabilidad mediante sistemas de ahorro energético. Para realizar de manera más específica el planteamiento, se recomienda utilizar los manuales del ITDP México.
- CALLE 25 CARRETERA A TIXKOKOB
  - Esta es una vialidad federal, que debido a sus dimensiones y carácter metropolitano, permite cierto tipo de planteamiento, que si bien, no se trata de calle completa, es un planteamiento similar; en este, se da lugar, al peatón, la movilidad no motorizada, y medios de transporte motorizados, se deberán considerar accesibilidad universal y criterios de sustentabilidad mediante sistemas de ahorro energético. Para realizar de manera más específica el planteamiento, se recomienda utilizar los manuales del ITDP México.

#### 16. ACC\_MOV\_02: PROGRAMA DE MEJORAMIENTO VIAL: CONSTRUCCIÓN DE PARES VIALES.

- Iconografía y color:

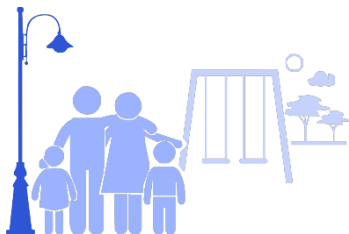


### SOLO

- Eje: Accesibilidad
- Sub-eje: Movilidad
- CALLE 6 Y CALLE 2
  - Con la finalidad de crear un proyecto de movilidad intraurbana, es necesario habilitar vialidades alternativas a las existentes en las cuales circula el transporte público, la calle 6 y la calle 2, permiten una conectividad longitudinal al municipio en el sector norte.
  - Después de un análisis del territorio, se llegó a la conclusión de que la gran mayoría de las vialidades del municipio no son aptas en sus dimensiones y estado físico para plantear calles completas, por lo tanto, se propone solucionar esto mediante la construcción de pares viales
  - Los pares viales tienen la finalidad de conectar zonas importantes del municipio con una vialidad en un solo sentido, en este caso, deberán procurar criterios de accesibilidad universal, y brindar espacio suficiente en banquetas para la movilidad peatonal, con banquetas de no menos de 2.00 mts, donde 1.00 mts se considera libre para el peatón y 1.00 mts para área ajardinada con árboles que brinden sombra en el recorrido

## 17. PUB\_SERV\_01: PROGRAMA DE RECUPERACIÓN Y/O ADQUISICIÓN DE PREDIOS EN DESUSO

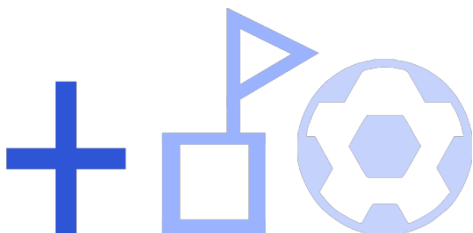
- Iconografía y color:



- Eje: Espacio Público
- Sub-eje: Servicios
- NÚCLEO DE SAN CAMILO
  - De acuerdo a las normativas de SEDESOL, el equipamiento educativo en nivel preescolar y primario, es suficiente para la población que habita el territorio, sin embargo, se presenta un déficit en cuanto a los radios de acción de los mismos.
  - Deberán identificarse los predios propiedad del municipio que puedan ser habilitados como equipamiento complementario en las zonas que no cubra el equipamiento existente

## 18. PUB\_SERV\_02: PROGRAMA DE RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS MUNICIPALES.

- Iconografía y color:



- Eje: Espacio Público
- Sub-eje: Servicios
- Se deberán seguir las recomendaciones generales del programa en cuanto a criterios de diseño participativo, accesibilidad universal, dotación de mobiliario y eficiencia energética.
- REHABILITACIÓN DEL INSTITUTO MUNICIPAL DE LA JUVENTUD (Mérida)
  - Se deberá acondicionar el espacio para su uso público, cambiando la barda por un elemento que permita contacto visual con los vecinos, conservando ciertos espacios de uso controlado por el ayuntamiento (área de piscina)
  - Se rehabilitarán los espacios existentes (pisos, andadores) realizando modificaciones al espacio si fuese necesario
  - Se dotará de áreas cubiertas y mobiliario urbano (bancas, botes, juegos infantiles nuevos, aparatos de ejercicio)
- REHABILITACIÓN DEL PARQUE SAN CAMILO I
  - Deberán integrarse espacios que permitan actividades para todas las edades y puntos de reunión con áreas cubiertas y áreas verdes

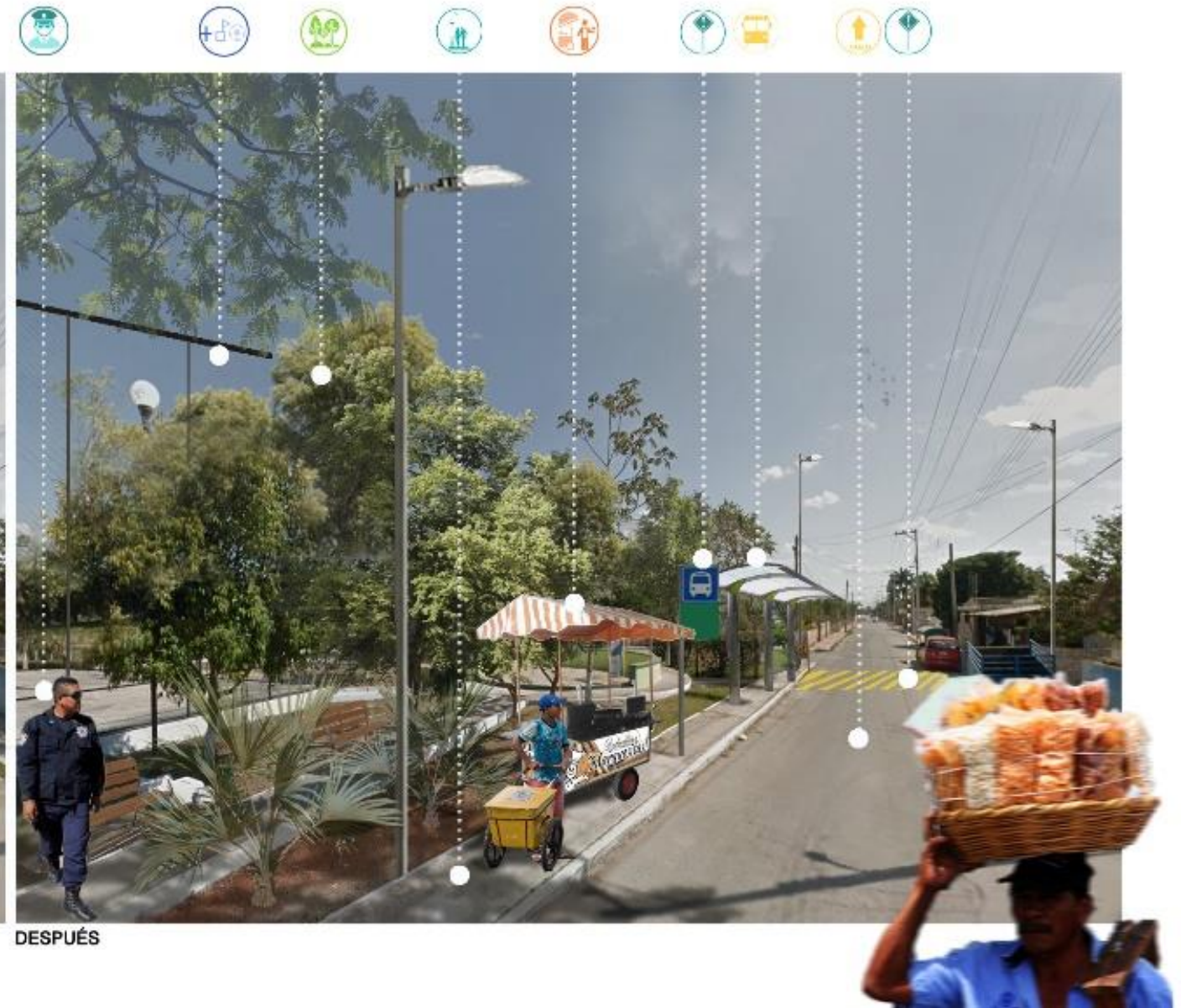


- Se rehabilitarán los espacios deportivos existentes, se les colocará malla perimetral
- REHABILITACIÓN DEL PARQUE LA UNIÓN
  - Deberá adecuarse la orientación de las canchas para que esta sea Norte-Sur
  - Deberán integrarse espacios que permitan actividades para todas las edades y puntos de reunión con áreas cubiertas y áreas verdes
  - Deberá evitarse la construcción de gradas que den la espalda al frente de las calles, las gradas deberán permitir el contacto visual o ubicarse con la espalda hacia la barda de los vecinos.

En la siguiente imagen (6-8) se observan los programas planteados para el proyecto de consolidación del núcleo urbano de San Camilo, indicados con líneas blancas punteadas sobre la sección con rótulo “después”, en la cual se caracterizan las condiciones esperadas con la aplicación del proyecto.



ANTES



DESPUÉS



Imagen 6-8. Imagen objetivo, Intervención en el Núcleo de San Camilo, Parque San Camilo (elaboración propia)

## 7. ESTRATEGIAS DE GESTIÓN Y OPERACIÓN

### 7.1 Los proyectos y su relación con el desarrollo municipal de Kanasín

Los proyectos en el ámbito del desarrollo municipal, que están incluidos en el Plan Articulador del Municipio de Kanasín, tienen como objetivo final la obtención de resultados concretos que permitan impulsar su desarrollo socioeconómico de manera integral. La implementación de proyectos para impulsar el desarrollo se basa en la premisa de que estos cumplirán sus objetivos dentro de sus limitaciones de alcance, tiempo y presupuesto.

Estos proyectos se llevan a cabo bajo unos supuestos socioeconómicos que responden a una lógica de cambio gradual, cuyos resultados a largo plazo solo se logran mediante la consecución de resultados intermedios. Los proyectos deben responder a esta lógica mediante la generación de resultados intermedios a lo largo de un sendero de cambio, cuyo objetivo final es la obtención de resultados sostenibles en el largo plazo.

Algunas características únicas de los proyectos de desarrollo propuestos en el ámbito municipal, mediante el proceso de intervención en diseño urbano, incluyen:

- **Diversidad de interesados:** Los proyectos incluyen diversos interesados o actores, que tienen distintas necesidades, expectativas, demandas, niveles de influencia e interés en el proyecto y requieren una estrecha comunicación y negociación para lograr acuerdos en los ámbitos económicos, políticos, sociales, ambientales, de género, etcétera.
- **Sostenibilidad:** Los proyectos buscan un impacto a largo plazo ya que la mayoría de ellos se enfoca al logro de cambios socioeconómicos o ambientales que no siempre muestran resultados inmediatos al finalizar y que suelen tomar más tiempo en materializarse. Por este motivo, surge la necesidad de monitorear esos cambios después del cierre del proyecto.
- **Retorno social:** Los proyectos son comúnmente llevados a cabo a partir de las necesidades de la(s) comunidad(es) beneficiaria(s) y surgen de una estrategia de desarrollo económico y social del municipio. Se enfocan en mejorar las condiciones de vida, el medioambiente, y en obtener un retorno social.

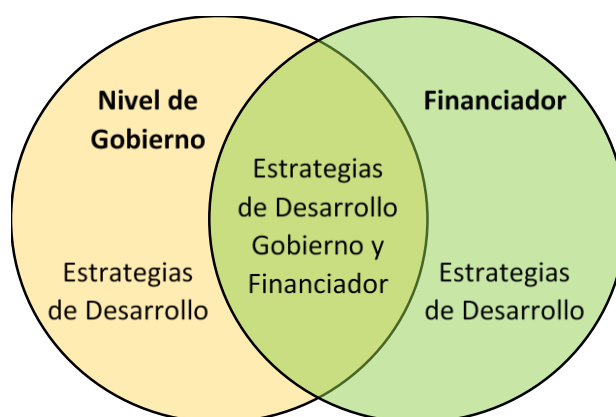
### 7.2 La estrategia de desarrollo de los diferentes niveles de gobierno

El Plan Articulador para Kanasín contempla que cada nivel de gobierno tiene una serie de necesidades y prioridades a partir de las cuales se categoriza la inversión pública a través de proyectos de desarrollo financiados con fondos propios o externos (Caso de la COMEY). Estas necesidades las determina y las desarrolla el gobierno federal, estatal y municipal en una estrategia de desarrollo, la cual incluye los objetivos de desarrollo, las prioridades estratégicas, el plan de cooperación y el análisis del ámbito socioeconómico. Esta estrategia es de carácter periódico, se relaciona con los ciclos de gobierno y, en algunos casos, con una visión de más largo plazo (10 años).

En el planteamiento también se establece que las entidades financiadoras de proyectos de desarrollo (o las instancias gestoras de fuentes de financiamiento: COMEY) tienen, a su vez, áreas prioritarias de apoyo que complementan el análisis de la realidad económica y social que forman

parte de las negociaciones entre un gobierno y esa entidad para identificar las áreas comunes de apoyo. Ambos actores –gobierno y entidades financiadoras– buscan:

- Implementar estrategias de desarrollo a través de marcos operativos adecuados en las áreas de planificación, presupuesto y evaluación del desempeño.
- Priorizar la alineación de objetivos de cooperación.
- Intensificar las sinergias y la colaboración en cuanto a políticas, estrategias y desempeño en materia de desarrollo.
- Eliminar la duplicidad de esfuerzos para alcanzar el máximo rendimiento posible.
- Reformar y simplificar las políticas y los procedimientos para favorecer una colaboración y alineación progresiva.
- Empezar acciones concretas y efectivas en la búsqueda de resultados de desarrollo.
- Combatir la corrupción y la falta de transparencia, que imposibilitan la movilización y la asignación eficaz de recursos y desvían los recursos destinados a actividades vitales para erradicar la pobreza y para un desarrollo económico sostenible.



*Imagen 0-1. Estrategias de desarrollo conjuntas. (Elaboración propia).*

Los proyectos de desarrollo constituyen los vehículos para que un nivel de gobierno logre mejorar sus índices de desarrollo. En este sentido, todos los actores del desarrollo contemplados en el Plan establecen constantemente marcos de trabajo que facilitan la colaboración y la eficiencia de sus acciones para lograr un mayor impacto.

Si se quiere trascender en el proceso de gestión, el plan considera que uno de los estándares actuales representativos de este esfuerzo es el marco de efectividad en el desarrollo.

### 7.3 Evaluación de la efectividad en el desarrollo

Para evaluar las estrategias de intervención de diseño urbano, se ha considerado que la efectividad de las inversiones de desarrollo se mide con base en los resultados que los proyectos logran alcanzar. Las entidades financiadoras, en su mayoría, han ido creando herramientas para lograr mayor efectividad en el desarrollo (BID, 2015), en caso que se concrete la financiación de los proyectos. Estas permiten medir los resultados obtenidos con los recursos a disposición y justificar si los fondos captados están logrando los resultados esperados.

Estas herramientas deberán ser usadas por el municipio en cuestión (entidades ejecutoras de los proyectos) no solo para cumplir con los requerimientos establecidos por los mismos financiadores, sino como instrumentos para medir los resultados y el progreso del logro de las metas de desarrollo de sus proyectos. A manera de recomendación, las herramientas que forman parte del marco de efectividad en el desarrollo deberán ser parte de una nueva cultura de gestión para resultados, que comprende cuatro áreas:

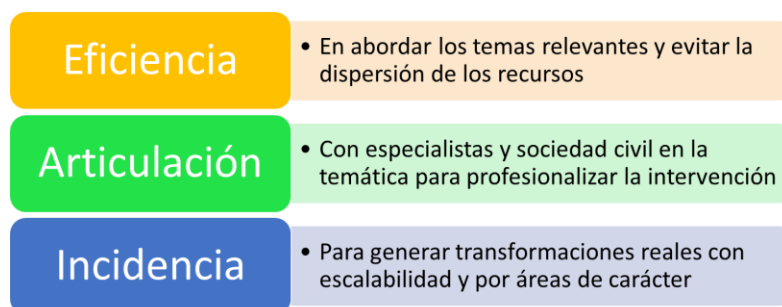
- Planificación estratégica,
- Gestión de riesgos,
- Monitoreo del desempeño con base en resultados, y
- Evaluación de resultados.

#### 7.4 El proceso de gestión del plan articulador y la cartera de proyectos.

Según el BID-INDES (2015) La gestión de proyectos –también conocida como gerencia, administración o dirección de proyectos– es una disciplina que sirve para guiar e integrar los procesos necesarios para iniciar, planificar, ejecutar, controlar y cerrar proyectos, con el fin de culminar todo el trabajo requerido para desarrollar un proyecto y cumplir con el alcance estipulado dentro de los límites de tiempo y presupuesto definidos.

Nuestra estrategia en el proceso de Gestión del Plan Articulador Metropolitano para el Desarrollo de Kanasín pone énfasis en tres Ejes de Intervención (Estructura urbana, Espacios públicos y Accesibilidad), que responden a problemáticas sociales relevantes vinculadas a la capacidad de la intervención, en el marco del Diseño Urbano.

Una estrategia de sustentabilidad conjunta en las intervenciones de diseño urbano requiere de alianzas (Modelo de Gestión), entendiendo que una inversión social estratégica debe tener en cuenta los siguientes:



*Imagen 0-2. Estrategia de gestión. (Elaboración propia, 2016).*

A fin de gestionar los proyectos con eficiencia comenzamos a planificarlos, a partir de una evaluación inicial del contexto y las necesidades particulares de la comunidad.

Realizamos un diagnóstico integral de la realidad con la cual trabajamos, de este análisis definimos las metas y articulamos las acciones a implementar con especialistas en la temática, para generar un mayor impacto social con la inversión a realizar.

Al diseñar cada proyecto, proponemos una evaluación de los resultados que nos permite medir el beneficio generado y detectar oportunidades de mejora que retroalimenten el ciclo de gestión de programas.

Una vez alcanzada la etapa final, se realiza una evaluación que determina si las acciones que se propusieron lograron los objetivos propuestos tanto en relación al alcance como al impacto. Estas etapas integran un ciclo que se retroalimenta de manera continua buscando una mejora permanente en la gestión,

Esquemáticamente el proceso de gestión y sus etapas para la definición de cada uno de los proyectos se observan en la imagen 7-3.



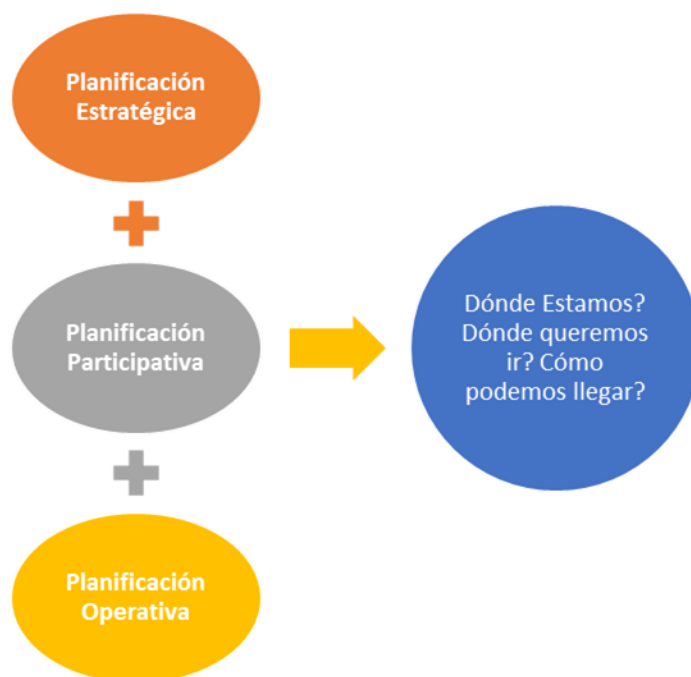
*Imagen 0-3. Proceso y etapas del modelo de gestión. (Elaboración propia, 2016).*

Desde el inicio de la estancia profesional en el Municipio de Kanasín, con el auspicio de la COMEY se definieron los alcances del proyecto, en tal sentido la gestión de proyectos se consideró como el uso de una combinación de herramientas y técnicas derivadas de buenas prácticas y estándares internacionales, para asegurar el logro de los objetivos específicos (resultado, producto o servicio) del proyecto dentro del tiempo (cronograma), el costo (presupuesto), el alcance y la calidad planificados.

De acuerdo al BID (2015), dentro del contexto de la gestión para resultados en el desarrollo –cuyo objetivo consiste en brindar recursos financieros, instrumentos técnicos y conocimientos para implementar iniciativas tendientes a lograr una cadena de resultados exitosos–, la gestión de proyectos es una de las competencias claves. Por un lado, permite asegurar que los proyectos seleccionados mantengan su contribución a los objetivos estratégicos de los gobiernos, y las

entidades financiadoras del proyecto; por el otro, posibilita evaluar que los resultados esperados se hayan definido a partir de una priorización adecuada: primero, se determinan los resultados y, luego, la combinación de recursos para lograrlos.

A partir de todo lo anterior, resulta evidente que en la gestión de proyectos es necesario definir los resultados en los cuales se debe enfocar toda la operación de desarrollo. Los “resultados” se basan en indicadores de desempeño y evaluaciones; se considera un resultado exitoso aquel que



*Imagen 0-4. Elementos de la planificación orientada a resultados. (Elaboración propia, fuente: BID, 2010. La gestión para resultados en el desarrollo. Avances y desafíos en América Latina y el Caribe. Washington, D.C.: BID)*

ha sido bien planificado y ha ocurrido según lo programado en la planificación estratégica (ver imagen 7-4), la planificación participativa y la planificación operativa.

## 7.5 Las restricciones del Plan Articulador en el marco de la gestión de proyectos

Según la conceptualización más comúnmente conocida en el ámbito de la gestión de proyectos, todo proyecto está sujeto a una triple restricción: el alcance (productos), el tiempo (cronograma) y el costo (presupuesto). El éxito de un proyecto depende de las habilidades y el conocimiento de la gerencia para considerar estas restricciones y desarrollar los planes y los procesos a fin de mantenerlos en equilibrio (BID, 2015).

Es necesario considerar las relaciones de dependencia entre las restricciones de un proyecto. Si una de las restricciones cambia, al menos otra se verá impactada. Por ejemplo, un cambio en el plan del proyecto para acortar el cronograma, puede dar como resultado un incremento de los costos o requerir una disminución en el alcance.

## 7.6 Convenio Inicial para la identificación de proyectos

Antes de iniciar el proceso de diseño y planificación de los programas y proyectos en el municipio de Kanasín fue necesario elaborar un convenio o acuerdo inicial para formalizar los esquemas de trabajo de Diseño Urbano, esto se realizó a nivel de responsables de la COMEY y la Facultad de Arquitectura de la UADY, este es un documento con el que formalmente se acepta o se aprueban los programas y proyectos.

## 7.7 Estructura estratégica y operativa de la gestión del Plan Articulador

Antes de iniciar la etapa de planificación y diseño de los proyectos, fue necesario establecer la estructura del Plan Articulador de Kanasín, para este caso se definieron las condiciones que permiten su desarrollo exitoso mediante la determinación de una clara estructura del proceso de toma de decisiones y de supervisión. Es importante recalcar que los proyectos que cuentan con una estructura adecuada a la misión de lo que se persigue por el municipio, la estrategia, los valores, las normas y la cultura interna.

El objetivo de la estructura es establecer niveles claros de autoridad y de toma de decisiones. Está representada por las personas, las políticas y los procesos que proporcionan el marco para tomar decisiones y adoptar medidas, a fin de optimizar la gestión del proyecto.

## 7.8 Esquema de actores

Los actores son grupos o personas que se podrían ver impactados de manera positiva o negativa por el proyecto o el resultado del proyecto. En los proyectos de desarrollo, como es el caso de Kanasín, la gestión de actores es de suma importancia para lograr el éxito.

El proceso de identificación de actores y la definición de sus niveles de interés e influencia en el proyecto fue el punto de partida para desarrollar las estrategias destinadas a conseguir el apoyo necesario de los actores clave, que van permitir alcanzar los objetivos del proyecto. Es necesario aclarar que dependiendo del tipo de proyecto, los actores pueden variar tanto en número como en nivel de influencia e interés.

Lo interesante de este punto fue considerar que los actores son personas u organizaciones cuyas influencias (a favor o en contra) pueden afectar la finalización exitosa del proyecto, por lo que



se diseñó un plan de gestión de actores que se dio como resultado un plan de comunicaciones del proyecto, lo anterior se puede apreciar en la siguiente tabla:

| Suministro                                    | Entradas  | Técnicas   | Salidas                  | Usuario                |
|---|---|--|--------------------------|------------------------|
| Socio<br>Financiado<br>Ayuntamiento<br>FAUADY | Perfil del proyecto<br>(PP)<br>Matriz de<br>resultados<br>Documentos de<br>aprobación del<br>proyecto | Análisis de<br>interesados o<br>actores<br>Clasificación de<br>interesados<br>Juicio de expertos | Matriz de<br>interesados | Equipo del<br>proyecto |

Imagen 0-5. Matriz de actores. (Elaboración propia con Adaptación de SIPOC Diagram, Six Sigma, www.isixsigma.com, 2016).

La identificación de interesados o actores consistió en seleccionar a los Secretarios, Directores y empleados del ayuntamiento que se ven relacionados de alguna manera con el proyecto o su resultado.

Fue un proceso en el cual el equipo, junto con otras personas con experiencia y problemáticas similares, participó en un proceso de lluvia de ideas y se creó una lista de todos los posibles involucrados. La lista creada sirvió para tener un control de los integrantes, a medida que el proyecto avance, nuevos interesados pueden surgir; así como otros que fueron inicialmente identificados pueden dejar de ser relevantes.

Con base en esta información se elaboró la siguiente matriz de actores:

| COMEY, FAUADY, Ayuntamiento          |                       |                       |  |                                     |  |
|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------|--|-------------------------------------|--|
| Objetivos y metas                    | Nivel de interés      | Nivel de influencia   | Acciones posibles del interesado                   |                                     | Estrategias  |
| Gestión exitosa del Plan Articulador | Bajo<br>Medio<br>Alto | Bajo<br>Medio<br>Alto | Positivas:<br>cumplir con los objetivos del diseño | Negativas:<br>retrasos en el diseño | Mantener al Socio y al Ayuntamiento en todo avance del proyecto, en especial, en cambios y riesgos |

Tabla 0-1. Matriz de interesados. (Elaboración propia, fuente: Adaptación propia de VV.AA. (2009) Presentación Programa de Gestión Integrada de Proyectos (PGIP), Metodología 7 Pasos. Washington, D.C.: BID).

Posteriormente y con base a esta información se realizó la matriz de clasificación de los actores, que es una herramienta de análisis que permite clasificar a los involucrados en el proyecto según sus niveles de interés e influencia en él. Esta matriz facilitó la priorización de los actores más importantes para así desarrollar las estrategias correspondientes.

## 7.9 Participación ciudadana

La gestión participativa fue un proceso que permitió la identificación de problemáticas en el territorio, se realizó mediante sesiones de trabajo en conjunto con los secretario y directores del ayuntamiento, quienes en un ejercicio colaborativo pudieron identificar zonas de riesgo, lugares problemáticos, hitos, zonas de crecimiento, conflictos viales, entre otros problemas donde se necesita una intervención.

La siguiente etapa de la gestión participativa debe identificar, por una parte, a los beneficiarios de los proyectos y por otra, a los indirectamente afectados. Se considera que es necesario socializar los alcances, metas y objetivos de los proyectos, para que en la perspectiva de los actores se puedan definir y seleccionar las alternativas de solución.

Las estrategias que el equipo de proyecto pudiera identificar más adelante, en el ejercicio de la participación ciudadana, deberán estar dirigidas a incrementar el soporte del proyecto y minimizar el impacto negativo de los interesados. Estas estrategias pueden incluir:

- Participación en las actividades o eventos del proyecto;
- Comunicaciones para mejorar la información acerca del proyecto;
- Colaboración de terceros que puedan influir positivamente en un actor;
- Mitigación de las acciones negativas de un actor.

## 7. CONCLUSIONES

El Diseño Urbano, como proceso, permitió, sentar las bases para el análisis, la proyección y la gestión de programas y proyectos a nivel del municipio de Kanasín, como estrategia de largo plazo para propiciar la transformación del territorio y mejores condiciones del entorno urbano.

La etapa del análisis, tuvo como resultado, la identificación de núcleos que configuraron y validaron una primera hipótesis relacionada con la desarticulación de Norte a Sur en el municipio de Kanasín; ésta, en términos generales, es propiciada por los elementos propios de la estructura urbana, la accesibilidad y la disposición de los espacios públicos.

En este sentido, estos elementos permitieron tener una directriz para definir, el proceso de intervención y proponer alternativas posibles que tuvieron un proceso de participación en términos de la visión estratégica de la planeación a nivel municipal.

Se caracterizó cada núcleo por sus problemáticas y potencialidades, esto a fin de proponer, proyectos detonadores que permitan revertir la situación de rezago a la que se enfrenta la actual administración municipal.

La dinámica metropolitana, ha propiciado, en el territorio un proceso de competencia diferencial, debido a que el municipio se ve limitado en sus capacidades institucionales, técnicas y financieras, así mismo en términos de la gestión; de ahí la necesidad de propiciar una intervención a través de propuestas estratégicas, que estén vinculadas con la academia, los ciudadanos y los diferentes niveles de gobierno, en este caso de manera específica, la COMEY.

Los elementos sustantivos de la propuesta de diseño, para mejorar las condiciones del municipio, tuvieron un énfasis estratégico, en términos que permiten definir la imagen objetivo, la misión, la visión, y los objetivos específicos, que se realizaron acorde a los planteamientos de habitabilidad, sostenibilidad, competitividad, equidad, inclusión y participación.

La metodología aplicada permitió concretar una propuesta de “Plan Articulador del municipio de Kanasín”, con una visión metropolitana, que de llevarse a cabo impulsará la integración, en primera instancia, de los núcleos detectados, y logrará articular la zona Norte con la Sur, brindando una solución al problema de la segregación que existe actualmente, y que se identificó en los diagnósticos previos.

La definición de programas y proyectos, realizados de manera integral, permiten revitalizar y propiciar la habitabilidad, el mejoramiento barrial y potenciar la vocación económica en cada una de las escalas de intervención.

El análisis transversal, que incluyeron variables medio ambientales, socioeconómicas y normativas, permite tener un acercamiento más puntual de lo que se debe, y tiene que hacer, a través de la gestión municipal.

Se plantean, acciones y estrategias, que, de tomarse en cuenta, pueden impulsar el fortalecimiento institucional y la gestión de la actual administración, para tener un mejor municipio, que brinde a sus ciudadanos una mejor calidad de vida. El diseño urbano, al servicio del municipio de Kanasín, transformará su perspectiva de inclusión en el desarrollo de la Zona Metropolitana de Mérida.

## 8. ANEXOS

### Anexo 1. Entrevista semi-estructurada con actores clave del municipio

#### *a) Objetivo del ejercicio:*

Identificar la agenda pública actual del municipio de Kanasín y los problemas que en este momento se están atacando estratégica desde el ayuntamiento, además de conocer la visión que se promueve desde el gobierno municipal para el territorio.

#### *b) Alcances:*

Profundizar en los elementos claves sobre los problemas urbanos relacionados en tres ejes: estructura urbana, espacio público y accesibilidad y territorializar los proyectos estratégicos puestos en marcha desde el ayuntamiento para integrarlos al plan articulador.

#### *c) Metodología:*

Para este ejercicio se decidió recurrir a la técnica de la entrevista semi estructurada puesto que “es una de las técnicas más utilizadas para obtener información, ya sea cuantitativa y cualitativa” (Bonilla, 2012) y es una herramienta eficaz y versátil para recopilar datos de la zona de estudio, además de que nos permite tener una guía de la información que se requiere más no es impositiva en cuanto a sus alcances, es decir, es muy flexible y permite improvisar durante su aplicación.

#### *d) Estrategias:*

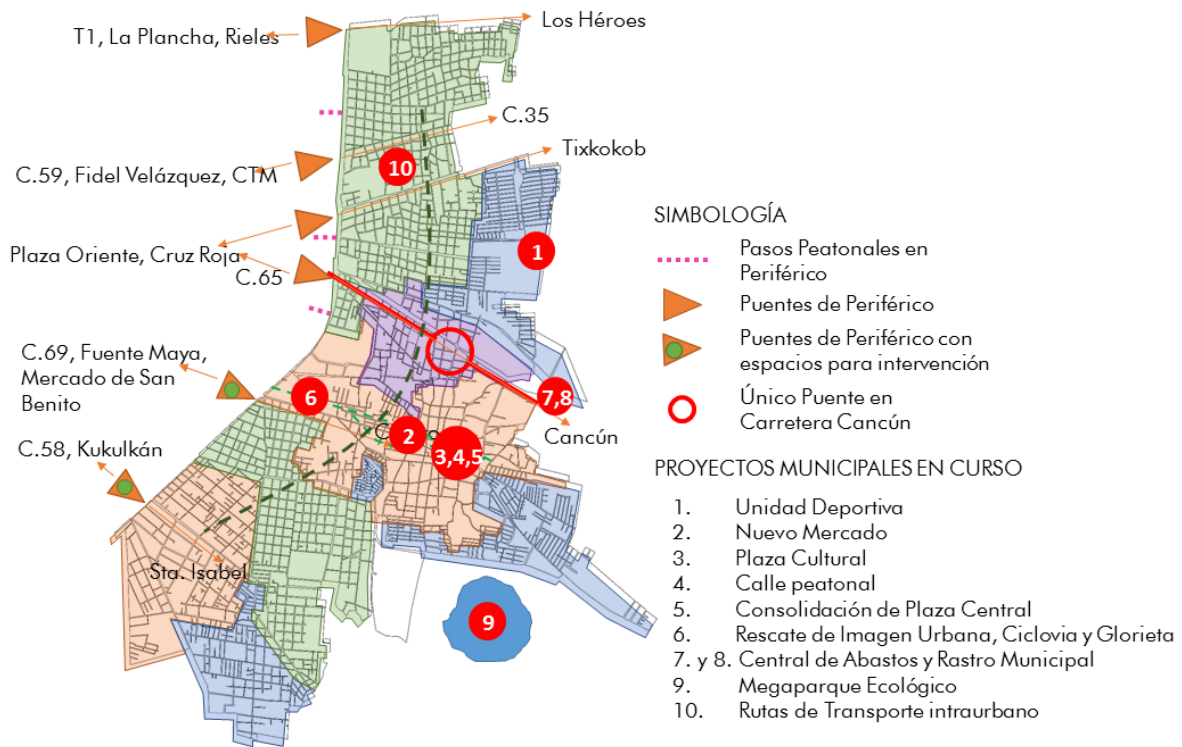
La estrategia de aplicación de la entrevista se llevó a cabo en tres sesiones, la primera con el asesor del Alcalde, el Arq. Antonio Peniche Gallareta, la segunda con el Secretario técnico Municipal, el Ing. Julio Rejón Patrón y la tercera con el encargado de la Secretaría de obras públicas el Ing. Roger Góngora Escalante.

Para obtener la información necesaria se elaboró una guía de entrevista en los tres ejes planteados desde el análisis, estructura urbana, espacio público y accesibilidad para cada caso.

#### *e) Resultado de las entrevistas:*

El resultado de la sesión con el Arq. Antonio Peniche Gallareta realizada en la Facultad de Arquitectura, nos permitió:

- Elaborar un mapa con los proyectos estratégicos del ayuntamiento (ver mapa 9-1)
- Conocer los problemas prioritarios desde su visión como transformador del territorio que resultaron la desconexión en el municipio, la imagen urbana agravada por el comercio informal y los espectaculares no regulados, la infraestructura en muy malas condiciones y la falta de espacios públicos de recreación y deportivos.
- Cruzar nuestra información de análisis de gabinete con este primer acercamiento a la problemática planteada por un actor clave municipal encontrando las coincidencias en el territorio.



Mapa 8-1. Ubicación de proyectos municipales en curso. (Elaboración propia a partir de la información proporcionada por el Arq. Antonio Peniche Gallareta, 2016).

- Plantear aportaciones al PDU que se está desarrollando actualmente para que las propuestas de D.U. que surjan de este análisis estén sustentadas por las políticas públicas.

El resultado de la sesión con el secretario técnico el Ing. Julio Rejón Patrón (ver tabla 9-1) realizada en el ayuntamiento de Kanásin nos permitió:

- Conocer las visiones para la planeación territorial de Kanásin del actual municipio, que es “un Kanásin moderno, ordenado”, por lo cual se están llevando a cabo, en primer lugar, las regulaciones normativas necesarias en diversos temas como los espectáculos, los servicios municipales, la recaudación de impuestos, las delimitaciones del territorio, etc., que servirán de ancla a las futuras intervenciones espaciales en el territorio.
- Conocer la problemática administrativa que acosa al municipio por los mototaxis, las propuestas que tiene el municipio para combatirlos, las tarifas que estos imponen al no estar regulados, los impactos que ha tenido el comercio informal en la economía, en la imagen urbana, en la accesibilidad, entre otros.
- Corroborar el análisis de gabinete realizado previamente, enfatizando la problemática de la desconexión del norte y el sur y la alta concentración de todos los servicios en el centro del municipio que obliga a los ciudadanos a trasladarse a él pero que no brinda las condiciones de movilidad para lograrlo.
- Conocer la apertura del municipio hacia las propuestas de diseño urbano integrales y la agenda pública a grandes rasgos.

|                   | Medio Ambiente  | Seguridad  | Socio Económico                           | Movilidad   | Servicios públicos                                   |
|-------------------|---|--|---|---|--|
| Estructura Urbana | Insatisfacción del relleno sanitario camino a Tehuizt               | Inseguridad por el incremento de población. San Camilo |   | Diversidad de rutas internas en el municipio,, alternativa a la centralidad Mérida – Kanasín. | Reglamento de cabaret<br>Reglamento de imagen urbana |
| Espacio público   | Falta de abasto en la recolección de basura en banquetas y parques. |  |   | Crear ventanilla única para pagos y quejas a los ciudadanos                                   |  |
| Accesibilidad     |   | Ordenamiento de sentido de calles                      | Irregularidad en el servicio de moto taxi | Falta un plan de conectividad que conecte las principales colonias en Kanasín.                | Apoyo a la reglamentación vial                       |

**Objetivo:** Identificar los problemas en Kanasín.  
**Metodología:** Entrevista guiada.  
**Fecha:** 07 mayo 2016  
**Entrevistado:** Julio Rejón Patrón  
**Cargo:** Secretario Técnico, H. Ayuntamiento de Kanasín.



Tabla 8-1. Matriz de resultados de entrevista con el secretario técnico Julio Rejón Patrón. (Elaboración propia, 2016).

El resultado de la sesión con el Ing. Roger Góngora Escalante, la entrevista fue realizada en su oficina en el municipio de Kanasín, nos permitió:

- Conocer la visión de las problemáticas más relevantes desde su trinchera en la secretaría de obras públicas y trabajando puntualmente en el territorio que se pueden resumir así:
  - La explosión demográfica de Kanasín desde el 2010 hasta ahora que se ha triplicado (dato que no conocemos con exactitud pues los datos más actuales son del INEGI, 2010)
  - Conocer las limitantes desde su secretaría para combatir estos problemas, como son la escasa recaudación de impuestos, el uso de recursos federales para vialidades que no incluye la elaboración de banquetas, los problemas de servicios de agua potable y alumbrado público
  - El bacheo como su función principal, sin embargo, no tienen los recursos propios para llevarlo a cabo correctamente, por eso sólo se aplica en las calles por donde pasan los camiones urbanos
  - La falta de conciencia social de los propios habitantes que no participan de las actividades de mejoramiento y que incluso en algunas ocasiones ellos mismos contribuyen a la degradación de los mismos, haciendo el problema cada vez más grande.
  - Las limitadas capacidades en recursos han permeado en poco personal para hacer frente a estas problemáticas, por lo que las problemáticas están ganando cada vez más terreno frente a las soluciones
- Conocer la necesidad de priorizar el uso de los recursos limitados en intervenciones puntuales y estratégicas

*f) Conclusiones:*

Las entrevistas a estos actores clave fueron la guía para la siguiente herramienta, los talleres participativos con diversos funcionarios, pues era necesario tener la visión desde cada secretaría.

Se concluye también que las estrategias no pueden ser únicamente en territorio, tienen que tener un impacto más grande y deberán ser estratégicas para optimizar los recursos con que se cuentan.

## Anexo 2. Talleres de participación con funcionarios municipales

*a) Objetivo del ejercicio:*

Identificar los factores físicos y sociales que determinan las condiciones actuales del Municipio de Kanasín, a fin de determinar la configuración existente y cómo se relaciona con los problemas urbanos, desde la perspectiva de funcionarios públicos y como ciudadanos.

*b) Alcances:*

Profundizar en los elementos claves sobre los problemas urbanos relacionados en tres ejes: estructura urbana, espacio público y accesibilidad, en relación a los siguientes Sub-ejes: Medio ambiente, seguridad, socio económico, movilidad y normativa y como los criterios de la Maestría en Desarrollo Urbano MDU: sostenibilidad, habitabilidad, participación, equidad y competitividad; con la intención de complementar el diagnóstico de gabinete, y aproximarse a estrategias de diseño urbano pertinentes, considerando la perspectiva de los habitantes de Kanasín.

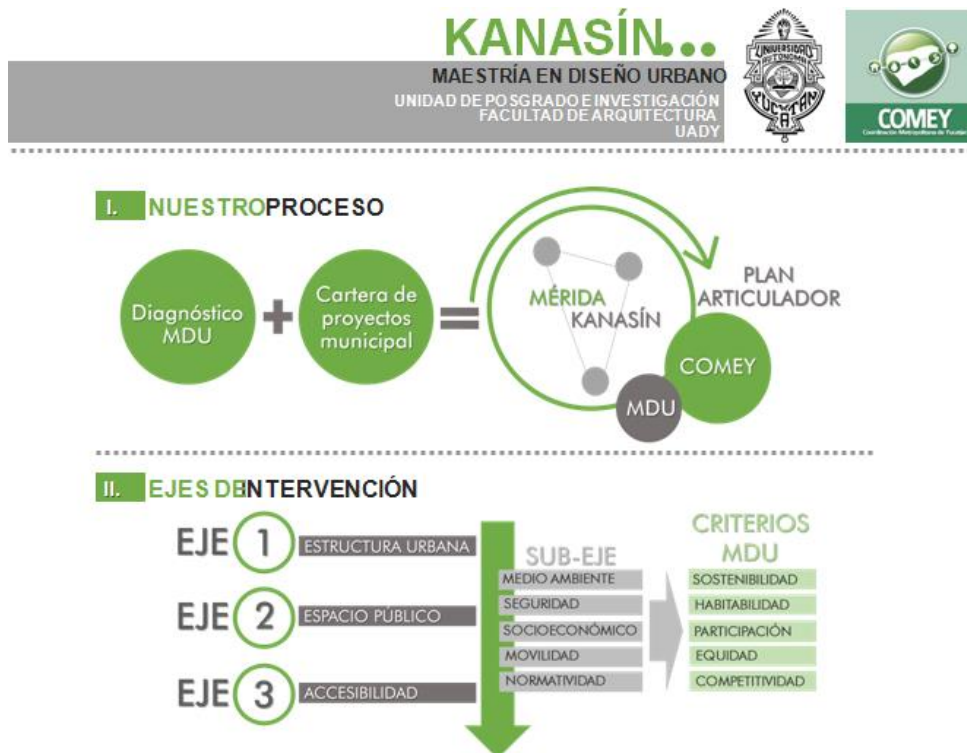


Imagen 8-1 Lámina de presentación, talleres participativos.

### c) Metodología:

Para este ejercicio se elaboraron sesiones de trabajo en talleres con mesas de funcionarios municipales de diversas secretarías y direcciones para conocer sus puntos de vista.

Se presentó una lámina con los ejes de análisis y los sub ejes con las problemáticas principales, aunado a los criterios de la MDU, para comenzar la breve explicación del trabajo de gabinete que se había realizado.

La información recopilada se sistematizó por temas de coincidencia según los condicionantes físicos y sociales ya mencionados y se llevó a cabo en dos sesiones, cada una con 15 funcionarios que se ven enlistados en la tabla 9-1.

### d) Estrategias:

Para obtener información puntual de la visión de los funcionarios del territorio y sus problemáticas se utilizó un mapa mostrando el polígono del área urbana de Kanasín dividido por núcleos con identidad urbana e histórica (núcleos barriales identificados) para que los participantes pudieran ubicar las problemáticas de cada una de sus áreas en el territorio y poder encontrar las coincidencias.

### e) Matriz de resultados de los talleres participativos:

A continuación, se muestran los resultados de las dos sesiones realizadas, representadas en matrices, acompañado del listado completo de participantes.

|     |                                      |                                 |
|-----|--------------------------------------|---------------------------------|
| 1.  | Secretario de Desarrollo Sustentable | Héctor Rubén Cab Gomez          |
| 2.  | Director Desarrollo Rural            | José Reyes Uicab Pech           |
| 3.  | Director de Ecología                 | José Roberto Estrella Jiménez   |
| 4.  | Director Colonias                    | Nelson Javier Uicab Baas        |
| 5.  | Director de Comisarias               | Francisco Canul Uicab           |
| 6.  | Director de Educación                | Carlos Barahona Ortega          |
| 7.  | Director de Cultura                  | Ismael Herrera Herrera          |
| 8.  | Director de Deportes                 | Manuel Herrera González         |
| 9.  | Secretaría de Desarrollo Social      | Emilia Herrera Solís            |
| 10. |                                      | Edwin José Bojórquez Ramírez    |
| 11. | Alumbrado público                    | Sergio René Uribe Herrera       |
| 12. | Director Desarrollo Económico        | Francisco J. Castillo Chan      |
| 13. | Director de parques y áreas verdes   | Javier Pool M.                  |
| 14. | Director Aseo Urbano                 | Benito Cauich Baas              |
| 15. | Dirección de Cultura                 | Catalina Noemí Rodríguez Gamboa |

Tabla 8-2. Participantes taller de trabajo sesión 1.

|     |                                      |                                  |
|-----|--------------------------------------|----------------------------------|
| 1.  | Director Rastro y Mercados           | Jesus Florentino Chan Gamboa     |
| 2.  |                                      | Guadalupe Uicab Ek               |
| 3.  | Sub Director de Rastro               | Jaime Efrén Pech López           |
| 4.  | Director de Desarrollo Institucional | Edgar Chan Gamboa                |
| 5.  | Director de Asuntos religiosos       | Emilia Concepción Herrera Trueba |
| 6.  | Director de Transporte               | José Carlos Baas Uicab           |
| 7.  | Director de Residuos Sólidos         | Victoriano V. Catzin Chi         |
| 8.  | Secretario Servicios Públicos        | Ricardo Varela                   |
| 9.  | Director de Recursos Humanos         | Damny Manuel Escalante Barahona  |
| 10. | Auditor interno                      | Joaquín Augusto Herrera Aguilar  |
| 11. | Dirección de equidad y genero        | Argelia González Soberanis       |
| 12. | Director de Gobierno                 | José Manuel Gil Baeza            |
| 13. | Director de cementerios              | José Luis Uicab Pech             |
| 14. | Director Jurídico                    | Jorge Armando Quijano Roca       |
| 15. | Dirección de Registro de Comercios   | Gregorio Trejo Can               |

Tabla 8-3. Participantes taller de trabajo sesión 2.



|                          | Medio Ambiente                                  | Seguridad | Socio Económico                 | Movilidad   | Servicios públicos |
|--------------------------|---|-----------|---------------------------------|---|--------------------|
| <b>Estructura Urbana</b> | Villas de oriente aguas negras, predios baldíos |           |                                 |   |                    |
| <b>Espacio público</b>   | Pozo para riego contra incendios                |           |                                 |   |                    |
| <b>Accesibilidad</b>     |   |           | Moto taxis \$30 a \$40 el viaje | Problema grave que no se aprovecha los servicios en otras áreas |                    |

**Objetivo:** Identificar los problemas en Kanasín.  
**Metodología:** Entrevista guiada.  
**Fecha:** 21 mayo 2016  
**Logística:** Sesión 2 Mesa 1  
**No. De participantes:**  
**Cargo:** H. Ayuntamiento de Kanasín.




Tabla 8-2. Matriz de resultados de sesión 1 mesa 1.

|                          | Medio Ambiente  | Seguridad                                    | Socio Económico  | Movilidad   | Servicios públicos |
|--------------------------|---|--|--|---|--------------------|
| <b>Estructura Urbana</b> | Problemas de basura en Cecilio Chí y San Camilo. Fugas de agua. Lotes baldíos con basura. CROC Relleno sanitario en San Antonio Tehuizt | San Pedro Noh Pat asentamiento irregular     | Ampliación de red a comisarías.  | Mayor difusión en la Calle peatonal en el sendero 23. |                    |
| <b>Espacio público</b>   | Falta de abasto en la recolección de basura en banquetas y parques.   | Robo de basureros urbano, cables en parques. | Tianguis en san Camilo, Melchor Ocampo, Eco VILLA,                                   | Red de espacios públicos                              |                    |
| <b>Accesibilidad</b>     | Los motos taxis cobran \$20 servicio de recolección de basura y no llegan al relleno sanitario.   |  | Transporte actual no da abasto, mucho gas to porque todos los camiones van a Mérida. | Cubertura de transport e publico en Kanasín           |                    |

**Objetivo:** Identificar los problemas en Kanasín.  
**Metodología:** Entrevista guiada.  
**Fecha:** 21 mayo 2016  
**Logística:** Sesión 2 Mesa 2  
**No. De participantes:**  
**Cargo:** H. Ayuntamiento de Kanasín.




Tabla 8-3. Matriz de resultados de sesión 1 mesa 2.

|                   | Medio Ambiente                             | Seguridad                                       | Socio Económico  | Movilidad   | Servicios públicos                            |
|-------------------|--|---|--|---|---|
| Estructura Urbana |  |   | Ordenación de territorio                               | Reubicar paraderos en el centro   | Limites territoriales                         |
| Espacio público   |  | Cementerios falta de recursos                   | Transporte enfrente de la iglesia. Núcleos comerciales | No hay conectividad leona vicario – San Pedro Noh Pat, entre otros núcleos. | Regulación de ambulantes, tianguis en parques |
| Accesibilidad     | Dimensiones pequeñas de las calles 13 y 19 | Modificar señalamientos y sentido de las calles | Moto taxi costo del centro a Héroes \$70               | Mejorar la conectividad para que se a funcional                             | Carretera a Cancún vía Federal                |

**Objetivo:** Identificar los problemas en Kanasín.  
**Metodología:** Entrevista guiada.  
**Fecha:** 21 mayo 2016  
**Logística:** Sesión 3 Mesa 1  
**No. De participantes:**  
**Cargo:** H. Ayuntamiento de Kanasín.



Tabla 8-4. Matriz de resultados sesión 2 mesa 1.

|                   | Medio Ambiente                                       | Seguridad   | Socio Económico  | Movilidad                                     | Servicios públicos                                  |
|-------------------|--|---|--|---|---|
| Estructura Urbana | Tratamiento al relleno sanitario                     | Zona de riesgos, San Camilo y San Pedro Noh Pat                           | Falta de inversión para generar empleo   |   | Recolección de basura.                              |
| Espacio público   | Exceso de basura en los parques. Educación ambiental | Mas policías. Santa Isabel en la antigua hacienda resguardo de pandillas. | Tianguis en San Camilo, Cuauhtémoc, Pancho Villa, Santa Isabel y Villa Oriente |   | Educación y promoción en media superior y superior. |
| Accesibilidad     |  |   |  | No hay cobertura de movilidad en el municipio |   |

**Objetivo:** Identificar los problemas en Kanasín.  
**Metodología:** Entrevista guiada.  
**Fecha:** 21 mayo 2016  
**Logística:** Sesión 3 Mesa 2  
**No. De participantes:**  
**Cargo:** H. Ayuntamiento de Kanasín.



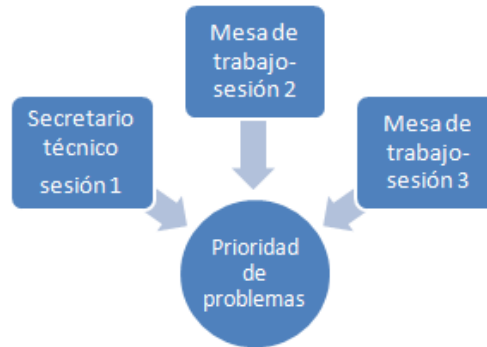
Tabla 8-5. Matriz de resultados sesión 2 mesa 2.

*f) Conclusiones:*

El resultado de los talleres permitió identificar los problemas urbanos relacionados en los tres ejes: estructura urbana, espacio público y accesibilidad, en relación a los siguientes Sub-ejes: Medio ambiente, seguridad, socio económico, movilidad y normativa, reflejando la necesidad en el eje Accesibilidad y en el sub eje de Movilidad, por lo que en conclusión se propone un circuito de Movilidad Urbana que impacte directamente en esta problemática prioritaria (ver imagen 9-2).

**Síntesis de Prioridades de los problemas en Kanasín según funcionarios públicos del municipio.**

- Alta prioridad
- Media prioridad
- Baja prioridad

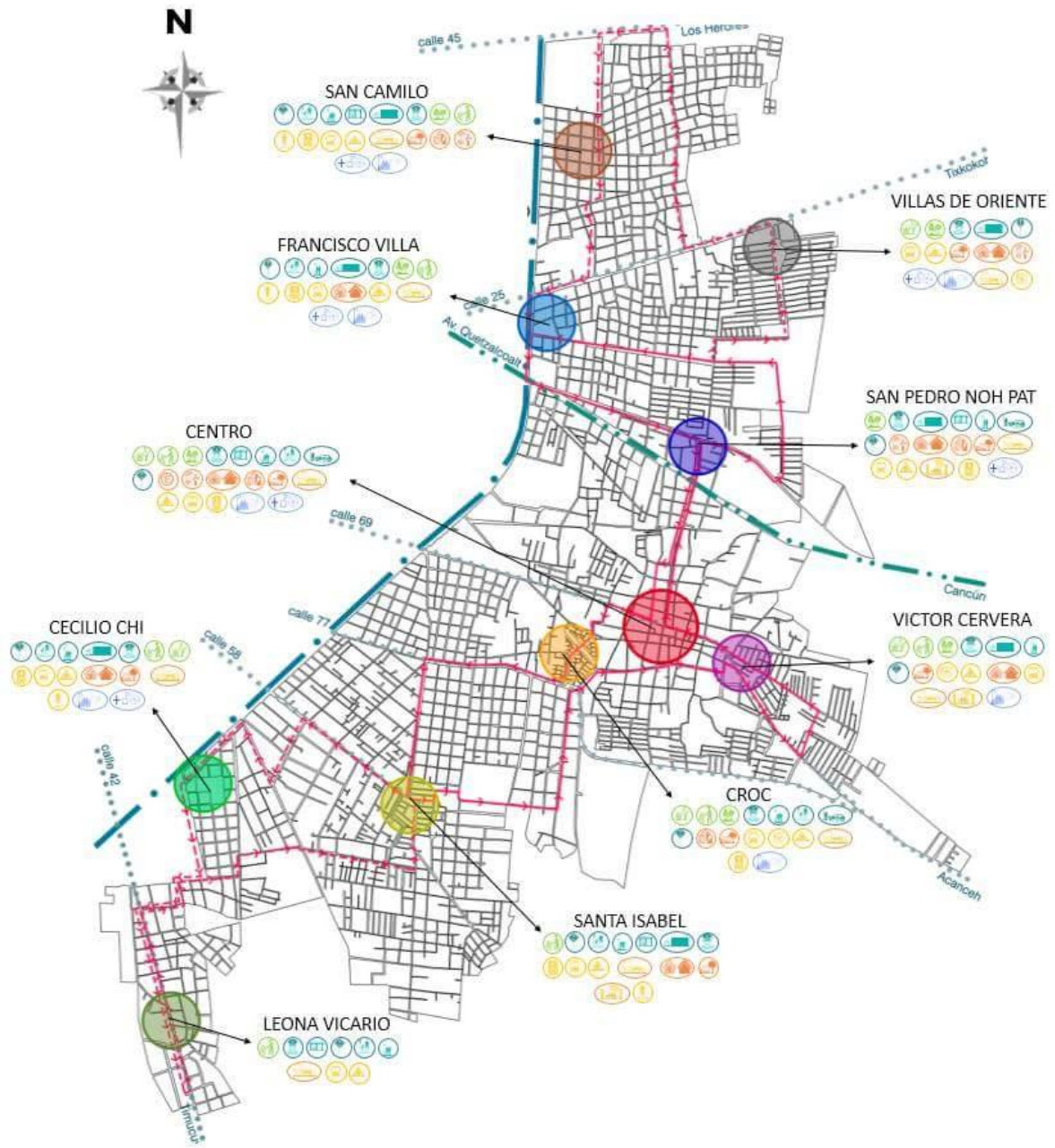


| Eje \ Sub-eje     | Medio Ambiente  | Seguridad       | Socio Económico | Movilidad       | Normativa       |
|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Estructura Urbana | Media prioridad | Baja prioridad  | Baja prioridad  | Media prioridad | Baja prioridad  |
| Espacio público   | Baja prioridad  | Baja prioridad  | Baja prioridad  | Baja prioridad  | Baja prioridad  |
| Accesibilidad     | Media prioridad | Media prioridad | Media prioridad | Alta prioridad  | Media prioridad |

**Circuito de Movilidad Urbana**

*Imagen 8-2. Síntesis de problemáticas encontradas en los talleres de trabajo con funcionarios y problemática prioritaria. (Elaboración propia, 2016).*

### Anexo 3. Marco de referencia, proyectos por núcleo del municipio de Kanásín



Mapa 8-2. Ubicación de programas para cada uno de los 10 núcleos barriales identificados. Marco de referencia general. (Elaboración propia, 2016).

## 9. BIBLIOGRAFÍA

Ayuntamiento de Kanasín, 2015-2018, Plan Municipal de Desarrollo del Municipio de Kanasín 2015; Yucatán, México.

COMEY (2011) Programa Integral de Desarrollo Metropolitano (PIDEM) . Fundación Plan Estratégico de Yucatán; Yucatán, México

COMEY, 2012-2018, Encuesta Metropolitana 2015, Kanasín; Yucatán, México.

FAUADY (2014) Maestría en Diseño Urbano, Plan de Estudios. Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida: Facultad de Arquitectura de la UADY.

Gobierno del Estado de Yucatán, 2012-2018, Programa de Desarrollo Urbano Regional de la Zona Metropolitana de Mérida (Municipios de Mérida, Progreso, Conkal, Kanasín, Ucu y Umán); Yucatán, México.

[www.comey.yucatan.gob.mx](http://www.comey.yucatan.gob.mx)

[www.googlemaps.com](http://www.googlemaps.com)