

ADAPTACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS A PARTIR DE LA PANDEMIA DE LA COVID-19. EL CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE MÉRIDA, YUCATÁN

Juan Roberto Calderón Maya¹, Luis Alberto Rojas Castillo², Francisco Javier Rosas Ferrusca³

Resumen

La pandemia de COVID-19 y las restricciones al movimiento han cambiado la relación de los ciudadanos con sus calles, espacios e instalaciones públicos. Claramente los espacios públicos deben ser parte de la respuesta a la pandemia, tanto para limitar la propagación del virus como para proporcionar formas en que las personas continúen su vida en la nueva normalidad. La crisis derivada de la pandemia por el coronavirus y las medidas sanitarias para prevenir más contagios han transformado la manera como diseñamos y vivimos en las grandes ciudades. Los espacios públicos creados para estar congestionados de consumidores y turistas están vacíos. El distanciamiento social obliga a diseñar áreas urbanas más seguras para cuidar la salud pública y se ponen de manifiesto la desigualdad socioeconómica entre quienes pueden hacer cuarentena desde sus casas y quienes deben ganarse la vida cruzando la ciudad. El objetivo de esta investigación es analizar a partir de la Pandemia de la COVID-19, el contexto actual de los espacios públicos y que, como parte del nuevo diseño urbano, se apropian de nuevos espacios públicos, retomando el estudio de caso del Centro Histórico de Mérida como caso de éxito de apropiación de nuevos espacios públicos esta contingencia mundial de salud.

Palabras clave: Ciudad, espacios públicos, COVID-19.

Antecedentes

La pandemia de COVID-19 en México, que inició en China a finales de 2019, inició con el primer caso, a partir del 27 de febrero de 2020. El primer caso confirmado en la Ciudad de México se presentó en un hombre de 35 años que recientemente estuvo de vista de trabajo en Italia; la primera persona que falleció por esta enfermedad en el país sucedió el 18 de marzo de 2020 (Gobierno Federal, 2020).

¹ Doctor en Urbanismo. Profesor-investigador de Tiempo Completo de la Facultad de Planeación Urbana y Regional de la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEMéx). Líneas de investigación: Planeación urbana y ambiental con énfasis en sustentabilidad ambiental y movilidad urbana. Integrante del Sistema Nacional de Investigadores (SNI) del CONACYT. Cuenta con perfil PRODEP de la SEP. Forma parte del Cuerpo Académico Planeación, Urbanismo y Medio Ambiente (CAPUMA). Ex-Director de la Facultad de Planeación Urbana y Regional de la UAEMéx. Es miembro fundador de la Sociedad de Urbanistas del Estado de México (SUEM) creada en julio de 2020. Representante de la UAEMéx ante la Asociación Latinoamericana de Escuelas de Urbanismo y Planificación (ALEUP).

² Maestro en Planeación por la Universidad de Quintana Roo. Líneas de investigación: Planeación ambiental. Estudiante del 5º semestre del Doctorado en urbanismo por la Universidad Autónoma del Estado de México. Integrante de la UAEMéx ante la Asociación Latinoamericana de Escuelas de Urbanismo y Planificación (ALEUP).

³ Doctor en Administración Pública. Profesor-investigador de Tiempo Completo de la Facultad de Planeación Urbana y Regional de la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEMéx). Líneas de investigación: Planeación urbana con énfasis en gobernanza. Integrante del Sistema Nacional de Investigadores (SNI) del CONACYT. Cuenta con perfil PRODEP de la SEP. Forma parte del Cuerpo Académico Planeación, Urbanismo y Medio Ambiente (CAPUMA). Ex-Director de la Facultad de Planeación Urbana y Regional de la UAEMéx.

El Gobierno de México, en coordinación con la Secretaría de Salud, ha implementado una serie de medidas para prevenir y controlar los contagios en el país, entre las cuales se incluyen la extensión del período vacacional estudiantil, la Jornada Nacional de Sana Distancia y el Plan DN-III-E. De un total de tres fases epidemiológicas identificadas por las autoridades sanitarias, según el grado de transmisión de la enfermedad, el 24 de marzo se decretó la fase 2 que comprende primordialmente la suspensión de ciertas actividades económicas, la restricción de congregaciones masivas y la recomendación de resguardo domiciliario a la población en general.

El 30 de marzo el Gobierno Federal declaró “emergencia sanitaria por causa de fuerza mayor” como consecuencia de la evolución de casos confirmados y muertes por la enfermedad en el país, lo cual dio lugar a la ejecución de acciones adicionales para su prevención y control, los días 9 y el 21 de abril dio comienzo la fase 3, mediante la cual se extienden las actividades de prevención y control realizadas en las anteriores fases al menos hasta mediados o finales de mayo.

Algunos efectos que ha tenido la pandemia en México incluyen la generación de compras de pánico y saqueos de establecimientos, que a su vez ha conducido al eventual desabasto de productos de limpieza e higiene personal;¹¹¹² la suspensión de eventos socioculturales;¹³¹⁴ el cierre temporal o definitivo de empresas,¹⁵¹⁶¹⁷ y la caída del precio del combustible, así como del peso mexicano en los mercados de divisas internacionales.

A mediados de abril de 2020, se reportó una tasa de mortalidad de 0.26 por cien mil habitantes en el país, además de una tasa de recuperación de 40 %, en la cual 8 de cada 10 casos se recuperan “espontáneamente porque el sistema inmune elimina al virus en un periodo de 14 días y no registran secuelas o daños” (Gobierno Federal, 2020). Hasta el 4 de noviembre de 2020, se han registrado un total de 943 630 casos confirmados, 93 228 defunciones y 615 680 recuperados asociadas con el COVID-19 en el país. Se estima que hay 983 791 casos positivos, 97 793 fallecidos y 45 199 casos activos. Esta pandemia de la COVID-19 provocó cambiar estilos de vida y formas de operación de la ciudad, por lo que es necesario conocer cuál es el contexto actual de los espacios públicos ante esta situación.

Contexto actual en espacios públicos ante la Pandemia de la COVID-19

La pandemia de COVID-19 y las restricciones al movimiento han cambiado la relación de los ciudadanos con sus calles, espacios e instalaciones públicos. Claramente los espacios públicos deben ser parte de la respuesta a la pandemia, tanto para limitar la propagación del virus como para proporcionar formas en que las personas continúen su vida en la nueva normalidad. La crisis derivada de la pandemia por el coronavirus y las medidas sanitarias para prevenir más contagios han transformado la manera como diseñamos y vivimos en las grandes ciudades. Los espacios públicos creados para estar congestionados de consumidores y turistas están vacíos. Por lo anterior, el distanciamiento social obliga a diseñar áreas urbanas más seguras para cuidar la salud pública y se ponen de manifiesto la desigualdad socioeconómica entre quienes pueden hacer cuarentena desde sus casas y quienes deben ganarse la vida cruzando la ciudad.

¿Cómo deberían responder las ciudades?

La alta densidad de población, el contacto cercano entre las personas, el elevado nivel de movilidad y los medios de transporte compartidos, entre otras características, tienden a convertir a las ciudades en los focos de brotes y puertas de entrada para la enfermedad (Valerdi, 2020).

En esta ocasión, sin embargo, las zonas rurales también se han visto muy afectadas. En cualquier caso, la ventaja de los brotes en áreas urbanas es que las ciudades suelen tener sistemas de salud mejores y más accesibles (AMIMP, 2020).

Además, las ciudades también son parte de la solución porque son centros de innovación y pueden impulsar mejoras en la salud pública, por ejemplo, a través de una mejor planificación urbana y de transporte, al alejarse de un modelo centrado en los coches y promover formas de transporte activo, como caminar e ir en bicicleta. Estas últimas tienen la ventaja de que implican un menor riesgo de contagio y al mismo tiempo fortalecen los pulmones y el sistema inmunológico.

La Secretaría de Salud del Gobierno Federal (2020), establece de manera obligatorio, la limpieza y desinfección de microbuses, autobuses, taxis, vagones del metro u otros medios de transporte, así como las terminales de pasajeros. Sobre los vehículos colectivos, de más de 30 pasajeros y con trayectos de más de 3 horas, éstos deben ser desinfectados con regularidad a lo largo de la jornada y el aire acondicionado, debe utilizarse con acceso al aire externo a la unidad.

¿Cómo alcanzar la distancia social en un nuevo diseño urbano?

En el diseño urbano la interpretación del espacio con relación a la antropometría es un factor clave y por ello requiere de precisar la subdivisión de espacios existentes; a este proceso de interpretación del espacio comunicacional física no verbal, se le denomina: proxémica. La proxémica define los tipos de espacios a partir de unidades de medida: distancia íntima, personal, social y pública. Conocer a mayor profundidad la importancia de la proxémica en el diseño urbano, representa una oportunidad invaluable para entender la evolución (necesaria) del diseño del espacio público y también privado.

La distancia íntima es aquella que precisa un acercamiento entre dos seres vivos, y se da entre 15 y 45 centímetros. Para manifestarse requiere de lazos específicos que se basan en emociones y sentimientos. Las aglomeraciones en los espacios públicos, privados, incluyendo las modalidades de transporte pueden alterar esta distancia fácilmente (Mark, 2020).

La distancia personal se manifiesta entre 46 y 120 centímetros. La proximidad con otro ser o ente se da al momento al hacer contacto con este, estirando las extremidades superiores en adultos, en cambio en infantes resulta variable pues se determina de acuerdo con su propia antropometría. En los espacios privados, suele ser una herramienta clave de diseño para promover la comunicación, en cambio, en el espacio público es un factor clave para la seguridad urbana (Mark, 2020).

La distancia social se expresa entre los 120 y 360 centímetros de proximidad entre dos o más seres vivos. De manera natural, el homo sapiens, suele mantener este nivel de separación con personas que no se reflejan en su extracto social inmediato, al contrario, se produce a manera de protección ante personas que no conocemos. Este tipo de distancia es, ahora más que nunca, la clave para el diseño o rediseño urbano de las calles y espacios públicos para brindar oportunidad de movilidad de bajo riesgo de contagio (Periódico Universal, 2020).

Estas estrategias de rediseño urbano se desarrollan a partir de 7 lineamientos básicos, que se describen a continuación.

1. Expandir las aceras y los carriles bici
2. Poner en funcionamiento ciclovías recreativas (para ir en bici, caminar, correr...)
3. Adaptar parques y espacios públicos
4. Adaptar los semáforos, la señalización y los límites de velocidad
5. Adaptar el transporte público, la micro movilidad y los vehículos compartidos
6. Concentrar el tráfico motorizado
7. Adaptar los comercios esenciales

Estudio de caso: Centro histórico de Mérida, Yucatán

El 31 de agosto de 2020, el Gobernador del Estado de Yucatán firmó y presentó el Plan de Mejora a la Movilidad Urbana para el Centro Histórico de Mérida.

En este proyecto participan además del Gobierno Estatal, el Ayuntamiento de Mérida y actores e instituciones sociales y privados que intervienen en el Centro de la ciudad que tienen como principal objetivo evitar espacios concentrados de gente y prevenir contagios de la Pandemia de la COVID-19.

Foto 1. Presentación del Plan de Mejora a la Movilidad urbana para el Centro Histórico de Mérida



Fuente: http://www.yucatan.gob.mx/saladeprensa/ver_notas.php?id=3355

El Plan de Mejora a la Movilidad Urbana, pretende convertir el centro de Mérida en un lugar 100% seguro para la ciudadanía, transportistas, comerciantes y visitantes, mejorando su movilidad y funcionalidad.

Este Plan Urbano fue realizado por expertos en movilidad, a fin de que se convierta en una zona donde se pueda seguir respetando las medidas de prevención y que sea segura para todos, para los que usan transporte público, comerciantes, compradores, prestadores de servicios, transportistas y visitantes, con acciones que contemplan ofrecer banquetas más amplias y con arbolado, mejoras en los principales cruceros, espacios con accesibilidad universal, así como la intervención de calles sin ampliación peatonal para mejorar vialidad del transporte público.

A través de este Plan de mejoramiento de la Movilidad Urbana se tendrán mayores ahorros de combustible y mejores tiempos de recorrido en el transporte público, ya que existirá menos retraso por el tráfico; menor riesgo de contagio del personal operativo, en los usuarios y ciudadanía en general; y

se contará con mayores espacios en los sitios de parada al inicio de la ruta; así como de más espacio para que la gente pueda mantener la distancia mínima entre personas recomendada por la OMS (1.5 metros) al caminar o esperar el transporte público.

Asimismo, se facilitará el flujo de peatones, lo que también se traducirá en la reducción del tiempo de exposición de las personas a posibles focos de contagio; la apertura de espacios peatonales y el ordenamiento de los flujos peatonales facilita la instalación de puntos de soporte sanitario para entregar gel, revisar síntomas, aplicar cuestionarios, etcétera; y contribuirá a reducir las velocidades de los vehículos, generar un entorno más seguro y evitar accidentes, lo que a mediano plazo también ayudará a reducir la carga de los servicios de salud.

Se propiciará un acceso ordenado de unidades de transporte, facilitando la experiencia de los usuarios y sin exponer su salud; mientras que las filas de los comerciantes podrán hacerse hacia la calle, en donde la banqueta será más ancha y ya no habrá usuarios del transporte público haciendo fila, es decir que, se evitará que en la misma banqueta coincidan quienes esperan su transporte, peatones que pasan por la zona y personas que esperan su turno para acceder a un establecimiento; y se favorecerá el uso de modos de transporte más eficientes en consumo de energía y emisión de contaminantes.

De igual manera, este proyecto contribuirá a la reducción del ruido; así como de la exposición de los peatones, habitantes y residentes a emisiones contaminantes al brindar espacios peatonales amplios libres o alejados de vehículos automotores, lo que también ayuda a cuidar la salud; también permitirá fortalecer a los comercios de la zona al contar con un espacio más seguro; promover la actividad comercial privilegiando la salud; y se mejorará el entorno urbano con la instalación de mobiliario urbano y vegetación a través de maceteros que permitirán que haya menos calor en la vía pública.

Cabe recordar que, mediante el Plan de mejora a la Movilidad Urbana para el Centro Histórico de Mérida, se realizarán las siguientes 5 acciones:

1. Disminuir la concentración de usuarios en paraderos de transporte público;
2. Incrementar la capacidad de las vialidades con un ajuste en el recorrido de las rutas de transporte público;
3. Aumentar el espacio público para los peatones y las filas de acceso a los comercios y servicios;
4. Fortalecer las medidas sanitarias para la prevención de contagios;
5. Implementación de mecanismos para la evaluación y seguimiento de las medidas implementadas.

Este proyecto se encuentra dentro del “Acuerdo de Reapertura Económica Segura del Gobierno del Estado de Yucatán” y contempla convertir al Centro Histórico de Mérida en un sitio seguro para todos y libre de contagios de la Pandemia de la COVID-19, logrando el equilibrio entre salud y mantener actividad comercial que es la fuente de ingresos de muchas familias, todo ello sin afectar la vitalidad y el dinamismo de este punto de la ciudad (Gobierno del Estado de Yucatán, 2020a).

El Plan de mejora de la Movilidad Urbana para el Centro Histórico de Mérida se construyó con base en las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) de contar con lugares donde la gente pueda mantener la distancia mínima que recomienda la Organización Mundial de la Salud (OMS) de al menos un metro, para prevenir contagios y preservar su salud.

Igualmente, está basada en casos de éxito presentados en ciudades como Lima, Perú; Mendoza, Argentina; León, México; Cali, Colombia; Belo Horizonte, Brasil; Puebla, México; Tegucigalpa, Honduras; Quito, Ecuador; Montevideo, Uruguay; Calcuta, India; Bucaramanga, Colombia; Atenas,

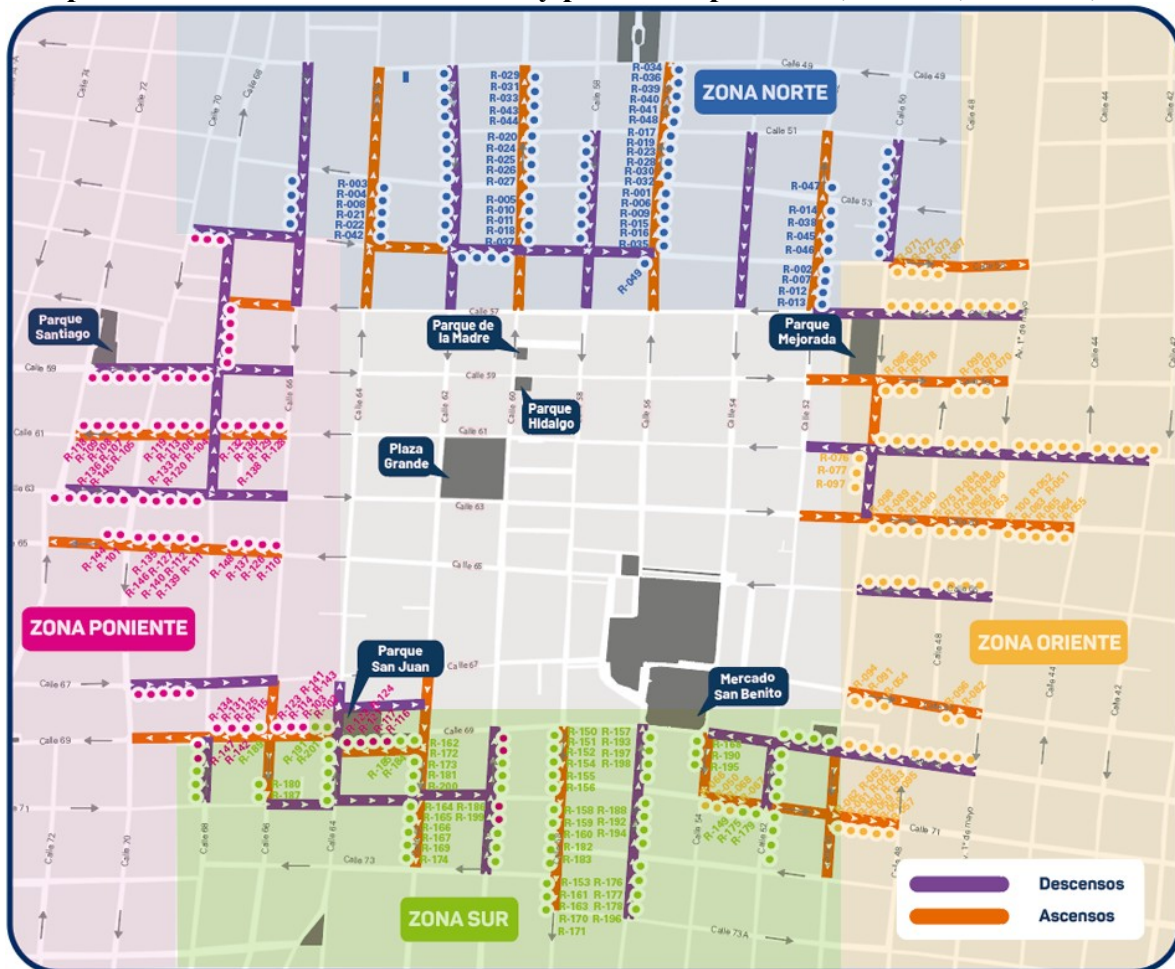
Grecia; Buenos Aires, Argentina; San Luis Potosí, México; Kampala, Uganda; Barcelona, España; y San Pedro Garza García, México (Gobierno del Estado de Yucatán, 2020a).

El Plan de puso en marcha a partir del 13 de septiembre del año 2020, a través de las nuevas formas de movilidad urbana del Centro Histórico de Mérida.

Los cambios consistieron en las siguientes acciones (Gobierno del Estado de Yucatán, 2020b): Banquetas más amplias con arbolado que permiten sana distancia para reducir riesgo de contagios, Primer cuadro del Centro Histórico completamente peatonal, Accesibilidad universal, Circuito exclusivo para el transporte público

Para mejorar la distribución del transporte público las rutas se dividieron en 4 zonas: Norte, Oriente, Poniente y Sur. Asimismo, se hizo un reordenamiento de los paraderos (Gobierno del Estado de Yucatán, 2020b): conforme se puede observar en el mapa 1.

Mapa 1.- Nueva distribución de rutas y paraderos por zonas, Mérida, Yucatán, 2020



Fuente: www.reactivacion.yucatan.gob.mx/paraderos

En el mapa se puede observar que la reubicación de los paraderos de autobuses de transporte público en el centro histórico de la ciudad de Mérida consistió en su desplazamiento hacia el exterior del primer cuadro de la ciudad.

Por lo anterior, las rutas de transporte público también se modificaron y actualmente no entra ningún autobús al centro histórico de Mérida, con lo cual ha disminuido el tráfico vehicular que caracterizaba a la zona, sobre todo en las mañanas y tardes que son las horas de entrada y salida de trabajadores de los comercios del centro.

Para aprovechar los carriles de circulación por la cancelación de rutas al interior del centro histórico, se convirtieron y adaptaron como nuevos espacios urbanos para el tránsito de peatones; se incorporaron macetas con árboles o plantas y se instaló señalización, como se puede observar en las siguientes fotografías tomadas en trabajo de campo durante el mes de octubre de 2020.

Como parte de las acciones contempladas dentro de Plan de Mejora a la Movilidad Urbana para el Centro Histórico de Mérida, trabajadores del Gobierno del Estado de Yucatán continúa con las labores de colocación de macetas con árboles en las vialidades para ampliar el espacio peatonal de esta zona de la ciudad, lo cual marcha de acuerdo a lo estipulado y propiciará la reducción de aglomeraciones en las calles y afuera de los negocios con lo que también se aminoran las posibilidades de transmisión de la COVID-19 entre las personas que acuden a estos lugares.

Fotografía 2. Ampliación zona peatonal de la calle 60 del Centro Histórico de Mérida



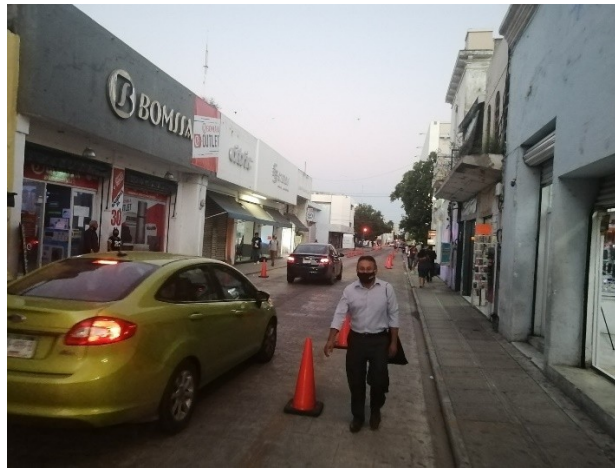
Fuente: Fotografía tomada por Juan Roberto Calderón Maya, octubre 2020.

De forma gradual, se están colocando alrededor de 2,000 macetas diseñadas para alojar árboles de diferentes variedades, con el fin de delimitar la ampliación de espacios peatonales en 36 vialidades incluidas en el polígono delimitado por las calles 66 al poniente, 57 al norte, 52 al oriente y 67 al sur del Centro Histórico, alrededor de las cuales se reubicarán las zonas de ascenso y descenso y donde también se restringirá el acceso a vehículos particulares para permitir el libre flujo de los autobuses de transporte público.

A consecuencia de esta nueva medida, la ciudadanía puede ahora circular por calles más despejadas debido a que ya no hay paraderos que confluyen con los accesos de los diversos locales comerciales. Además, los usuarios del transporte público han comenzado a familiarizarse con la ubicación de los nuevos puntos de ascenso y descenso, por lo que sus trayectos se agilizan y de esta forma pueden llegar a sus destinos de forma más segura y con menores riesgos.

A partir de las nuevas implementaciones del Plan, los comerciantes y trabajadores de negocios del centro de la ciudad capital, reconocen que a las afueras de sus establecimientos ya no hay aglomeraciones, por lo que la circulación de los peatones es más fluida, lo que permite que los compradores y visitantes puedan acceder a las unidades comerciales sin exponerse a contagios de Coronavirus. La percepción de los trabajadores sobre estas nuevas modificaciones ha significado ajustes para todos los que laboran y caminan la zona centro de la ciudad, los cambios han sido notables ya que los amontonamientos de personas se redujeron significativamente. Con base en el recorrido realizado en el mes de octubre del año 2020, se constató que ya no hay aglomeraciones como antes y es importante la participación de la sociedad (sobre todo la que trabaja en esta zona y la que asiste a realizar compras) para reducir los riesgos de contagio. Por los cambios y la reubicación de paraderos y rutas de transporte público, ya no se acumula la gente afuera de los negocios, así que la gente puede entrar a realizar sus compras más fácilmente.

Fotografía 3 Ampliación zona peatonal de la calle 65 del Centro Histórico de Mérida



Fuente: Fotografía tomada por Juan Roberto Calderón Maya, octubre 2020.

De lo que se trata es adaptar nuevos espacios urbanos, pero más seguro para la salud de todos. Por lo que gran cantidad de comercios, laboran en un horario de lunes a viernes de 9 de la mañana a 3 de la tarde el cual se irá ampliando conforme el comportamiento de los contagios por la COVID-19.

Respecto a la aplicación de medidas sanitarias para tratar de controlar los contagios por la Pandemia de la COVID-19 en el centro histórico de Mérida, es obligatorio que los negocios las implementen pero también que las personas que acuden a hacer sus compras las cumplan; es decir, se debe concientizar a la población en general ya que todos somos partícipes de prevenir y cuidarnos, siguiendo las medidas como aplicación de gel, toma de temperatura corporal y mantienen la sana distancia de al neo 1.5 metros entre las personas.

Conclusiones

Al presentar el proyecto de la Reapertura Económica Segura de Yucatán, el Director del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial del Estado de Yucatán, informó que el 1º de septiembre de 2020 comenzó la difusión de la información correspondiente a este programa , pero de manera paralela se creó el Plan de mejora a la Movilidad Urbana para el Centro Histórico de Mérida, y a partir de esa fecha también se inició por las noches los trabajos de señalización, ya que el 13 de septiembre se puso

en marcha este plan para generar nuevos espacios urbanos peatonales más libres para que la gente pueda mantener la distancia mínima que recomienda la Organización Mundial de la Salud (OMS) de al menos un metro y medio.

Dentro de la investigación se concluye que esta estrategia logró adaptar y generar nuevos espacios públicos para uso exclusivo del tránsito de los peatones que trabajan o visitan el centro de la Ciudad.

Es decir, con la reubicación de los paraderos y las rutas del transporte público, se aprovechó el uso de carriles para la adaptación y apropiación de nuevos espacios públicos, sin necesidad de modificar la actual estructura urbana.

También es importante resaltar que, a pesar de estas modificaciones, el Centro Histórico de Mérida continúa siendo el centro comercial de la ciudad, desde el punto de vista comercial y de servicios administrativo. A partir de la implementación del Plan de Mejora a la Movilidad Urbana para esta zona de la ciudad, la ampliación de los espacios públicos para caminar de forma ordenada, respetando las medidas sanitarias y protegiendo la salud de las personas que acuden a realizar sus compras, así como comerciantes, prestadores de servicios y usuarios del transporte público, no han modificado la realización de sus actividades, salvo que las personas deben desplazarse unas cuadras fuera del primer cuadro de la Ciudad, para poder tomar transporte público en los nuevos paraderos establecidos como parte del programa de reactivación económica del Estado.

Con la reubicación de las nuevas zonas de ascenso y descenso, acción contemplada en dicho Plan, se observó en el trabajo de campo realizado en el mes de octubre de 2020, que los usuarios pudieron abordar y descender de las unidades de transporte público de forma ágil y en puntos diferentes para evitar aglomeraciones y, al mismo tiempo, contar con la correcta aplicación de las medidas sanitarias y con ello reducir los riesgos de contagio de la COVID-19. Cabe señalar que, con la apertura de los negocios comerciales que se dedican a la venta de productos no esenciales en el Centro de Mérida, se incrementó la presencia de personas en las banquetas y de pasajeros en el transporte público. Sin embargo, la jornada en los nuevos paraderos y las calles de este punto de la ciudad, transcurrió de forma regular y dinámica gracias a la reubicación de los puntos de ascenso y descenso.

Desde el inicio de este Plan en el mes de septiembre, los cambios se hicieron notar rápidamente ya que las filas de las personas que esperaban abordar los camiones y camionetas de transporte a las afueras de su negocio literalmente desaparecieron y las calles están más limpias y amplias lo que facilita la sana distancia. Ahora que las aglomeraciones son más reducidas y con las nuevas zonas de ascenso y descenso del transporte público, se desconcentran también actividades no esenciales para la vida diaria.

Para continuar con el mantenimiento de la apropiación de estos nuevos espacios públicos, es importante que toda la población coopere ante este Plan del Gobierno Estatal ya que el éxito de estas nuevas medidas dependerá de cómo se apliquen y respeten por parte de todos los actores sociales (Gobierno, ciudadanos, comerciantes, transportistas) dentro del proceso de reactivación económica y a la par, la reducción de contagios en esta zona de la ciudad.

Finalmente es importante concluir que este Plan tiene un enfoque integral e incluyente para toda la sociedad, ya que las autoridades estatales en coordinación con el Ayuntamiento de Mérida continúan poniendo a disposición de personas con discapacidad, mujeres embarazadas y adultos mayores el servicio especial de transporte del Centro Histórico para que puedan ser trasladados a las nuevas zonas de ascenso y descenso de forma eficiente y rápida.

El objetivo del trabajo se cumplió, sin embargo y a manera de recomendación, será importante evaluar y dar seguimiento a los resultados del Plan de Mejoramiento a la Movilidad Urbana para el Centro Histórico de Mérida como una estrategia urbana de recuperación y apropiación de nuevos espacios públicos, lo que dará mayor control y planificación de las acciones y metas a seguir como parte de esta nueva normalidad.

Fuentes de consulta

- Asociación Mexicana de Institutos Municipales de Planeación (AMIMP) (17 de agosto 2020). Institutos. México <https://www.amimpag.org.mx/institutos>
- Gobierno del Estado de Yucatán (2020a). http://www.yucatan.gob.mx/saladeprensa/ver_notas.php?id=3355
- Gobierno del Estado de Yucatán (2020b). <http://reactivacion.yucatan.gob.mx/paraderos>
- Gobierno Federal (2020) <https://coronavirus.gob.mx/> (se consultó el 6 de noviembre).
- Mark J. Nieuwenhuijsen (2020). COVID-19 en las ciudades. 26/10/2020, de espacios públicos Sitio web: <https://www.isglobal.org/healthisglobal/-/custom-blog-portlet/covid-19-en-las-ciudades-como-esta-afectando-la-pandemia-a-la-salud-urbana-/4735173/0>
- Periódico Universal (2020). lineamientos para espacios públicos cerrados ante Covid-19. 26/10/2020, de espacios públicos Sitio web: <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/coronavirus-emiten-lineamientos-para-espacios-publicos-cerrados-ante-covid-19>
- Valerdi A. Fernando (2020). Calles para combatir COVID-19. Diseño urbano y movilidad. 10/11/2020, de urbanización Sitio web: <https://laboratorioespaciopublicomexico.wordpress.com/2020/05/30/calles-para-combatir-covid-19-diseno-urbano-y-movilidad>