

**COLECTIVO  
TOMATE**

**giz** Deutsche Gesellschaft  
für Internationale  
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

# **TOMATE VERDE**

**GUÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS HACIA UNA  
MOVILIDAD ACTIVA SUSTENTABLE DESDE EL DESARROLLO  
COMUNITARIO**

# GUÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS HACIA UNA MOVILIDAD ACTIVA SUSTENTABLE DESDE EL DESARROLLO COMUNITARIO

## ÍNDICE

[Acrónimos](#)

Agradecimientos

[Epílogo: Movilidad activa: más espacios seguros y sustentables](#)

1. [Introducción](#)
  - a. [Pandemia por COVID-19](#)
  - b. [El espacio público: las calles](#)
  - c. [Colectivo Tomate](#)
    - i. [Por qué movilidad activa](#)
    - ii. [Transformando las calles en comunidad](#)
    - iii. [El arte de generar comunidad](#)
2. [Fundamentos de los proyectos de movilidad sustentable, saludable y segura desde el desarrollo comunitario](#)
  - a. [Movilidad 4S: saludable, segura, sustentable y solidaria](#)
  - b. [Movilidad sustentable, activa y segura](#)
  - c. [El Urbanismo táctico y la consulta vecinal como herramientas de intervención urbana](#)
3. [Implementación de proyectos de movilidad sustentable, saludable y segura desde el desarrollo comunitario](#)
  - a. [¿Qué espacios intervenir?](#)
  - b. [Tomate Verde](#)
4. [Caso de implementación: ANDA Mérida](#)
  - a. [Implementación del PIMUS Mérida 2040: Caso ANDA Mérida](#)
  - b. [ANDA Mérida](#)
    - i. [Eje transversal: desarrollo comunitario sustentable](#)
    - ii. [El sitio: retos y desafíos \(problemática\)](#)
    - iii. [Implementación de una movilidad urbana sustentable: paso a paso](#)
  - c. [Lecciones aprendidas y recomendaciones](#)

[Glosario](#)

[Bibliografía](#)

## **Créditos**

### **Investigación y redacción**

Tannia Fabiola Medina Estrada

### **Coordinación Metodológica**

Natalia Lomelí Bautista

Mónica Sánchez Becerril

Domingo Fernández Mejía

### **Revisión**

Guillermo Milano Castillo

Cynthia Villegas Canto

### **Colaboradores**

Fania Sánchez de la Vega González

Paola Ramírez Lobato

### **Fotografía**

Colectivo y Jub Tomate A.C.

### **Arte y Diseño Editorial**

Alejandro Varela Ureña

Roberto Gomez Solana

## **Agradecimientos Especiales**

### **Cooperación Alemana al Desarrollo Sustentable en México (GIZ)**

Dennis Quennet

Marita Broemmelmeier

Gerardo Gonzalez Alfaro

Xochitl Cantellano Ocón

La presente guía fue realizada en el marco del proyecto “Protección del Clima en la Política Urbana de México (CiClim)” financiado con cargo a el subsidio local por la Cooperación Alemana al Desarrollo Sustentable en México (GIZ)

### **Derechos de autor**

Queda expresamente prohibida, sin la autorización escrita de los titulares del copyright, bajo las sanciones establecidas por las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento.

### **Deslinde de responsabilidad**

Los hallazgos, interpretaciones y conclusiones expresadas en este documento están basados en la información compilada por las personas promotoras de esta iniciativa. No obstante, las instituciones y organizaciones participantes no garantizan la precisión o integridad de la información en este documento y no puede ser responsable por errores, omisiones o pérdidas que surjan de su uso.

# GUÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS HACIA UNA MOVILIDAD ACTIVA SUSTENTABLE DESDE EL DESARROLLO COMUNITARIO

Epílogo: [Movilidad activa: más espacios seguros y sustentables](#)

## 1. Introducción

Esta guía para la implementación de proyectos hacia una movilidad activa sustentable surge a partir de la ejecución de un proyecto inédito de urbanismo táctico y de su fusión con la metodología del Colectivo Tomate, fundamentada en métodos elicitivos de transformación de conflictos, entendimientos transraciales de las muchas paces y la comunicación no violenta, asumida esta como una acción que ofrece alternativas de movilidad emergente ante la pandemia ocasionada por el virus SARS-Cov-2 (COVID-19).

Colectivo Tomate es una organización mexicana que nace en Puebla y que busca generar y facilitar procesos de encuentro y conexión entre las personas para fortalecer la confianza colectiva que detone la participación para la transformación del entorno. Al igual que muchas organizaciones en México y en el mundo en una situación extraordinaria, Colectivo Tomate se enfoca no sólo en la continuación de proyectos, sino en la reevaluación de su quehacer mismo ante la actual emergencia mundial.

Colectivo Tomate, consciente de la necesidad de sumar en materia ambiental y contribuir con la promoción de una movilidad activa que responda a las necesidades de acción emergente que ha impuesto la pandemia por COVID-19, diseñó un innovador programa denominado Tomate Verde .

El presente documento presenta las bases teórico-metodológicas de la intervención y el caso de la implementación realizada en el Centro Histórico de la Ciudad de Mérida, Yucatán, del 12 de octubre al 4 de diciembre de 2020. Además incluye las lecciones aprendidas y las recomendaciones que recolectamos en el proceso de la intervención, que esperamos funja como apoyo para otras comunidades, sus gobiernos locales, sus organizaciones de la sociedad civil, sus empresas y sus habitantes.

#### d. **Pandemia por COVID-19**

La emergencia sanitaria ocasionada por el virus SARS-CoV-2 (COVID-19) presenta un nuevo reto para las ciudades debido a que muchos de nuestros hábitos se han transformado radicalmente y nuestra movilidad ha tenido que restringirse como nunca lo imaginamos. La posibilidad de regresar a una reactivación económica requiere de la adecuación de espacios urbanos que permitan una movilidad sustentable, sana y segura.

La pandemia por COVID-19 es una oportunidad para repensar nuestras ciudades, nuestras conductas, nuestras formas de gobernos, nuestros transportes, nuestros espacios públicos y nuestras calles. Crear, ampliar, priorizar y mantener más espacios para peatones y ciclistas está demostrando ser una respuesta adecuada ante la actual crisis sanitaria. Cabe señalar que estas acciones han sido medidas anunciadas inicialmente como temporales, pero que están en vías de ser permanentes, pues han evidenciado consolidarse como alternativas válidas en los desplazamientos cotidianos dentro de las urbes.

En materia de movilidad, la pandemia brindó las condiciones únicas y propicias para convertir nuestras ciudades en laboratorios vivos; desde la escala más cercana hasta las personas, el barrio, sus calles. El distanciamiento social, como una de las medidas de prevención para reducir la propagación del COVID-19, impacta en la planeación de las urbes. Debemos responder rápidamente, diseñar, implementar, evaluar y monitorear nuevas alternativas, herramientas de transformación de las condiciones de vida, de entendimiento y de movilidad en las ciudades.

Hoy en día los gobiernos deben garantizar la aplicación de esta y otras medidas, con la posibilidad de continuar usándolas aún después de la pandemia, enfatizando la urgencia de repensar los espacios públicos, aumentar las actividades al aire libre y replantear nuestro regreso a las calles. La creación de alianzas y procesos de gobernanza entre autoridades, sociedad civil, academia y la iniciativa privada es necesaria para la ejecución de proyectos que respondan a las actuales emergencias sanitarias.

La pandemia por COVID-19 evidenció la necesidad de entender el espacio público como respuesta ante la emergencia en las ciudades, propiciando su aprobación, implementación y mayor aceptación pública (Cutieru, 2020). En materia de movilidad, las intervenciones urbanas, consecuencia de la pandemia, han hecho visible el valor y el potencial de iniciativas que promueven la ampliación de banquetas, las calles peatonales, los cruces seguros, la pacificación del tráfico y las ciclovías; en este sentido, instrumentos como el urbanismo táctico, la participación vecinal y el desarrollo comunitario nos acercan a soluciones prontas, colectivas y comprobables.

#### e. **El espacio público: nuestras calles**

La calle es la escala más cercana a las personas, es en este nivel donde la transformación es posible. Nuestras calles están sufriendo cambios debido a la actual pandemia y son estos espacios donde se están implementando una serie de acciones, con el fin de adaptarse y continuar evolucionando aún en situaciones de emergencia.

Las ciudades, sus gobiernos, las organizaciones de la sociedad civil, la academia y sus habitantes requieren conocer e implementar nuevas estrategias de uso y disfrute del espacio público ante la emergencia sanitaria. Estas iniciativas incluyen políticas y agendas gubernamentales para las ampliaciones de banquetas, calles o andadores peatonales, calles compartidas o de tránsito calmado, corredores con infraestructura ciclistas, pacificación del tráfico, cruces seguros, restaurantes y mercados al aire libre en respuesta a las inesperadas condiciones de la pandemia.

Por lo tanto, es necesario hacer uso de las habilidades y de las herramientas que abonan al fortalecimiento de los espacios públicos, así como co-crear y brindar soluciones colectivas para la adecuación de la vida en las calles en tiempos de pandemia y en el proceso de transición post-pandémica.

Para reactivar nuestros espacios públicos es requisito fusionar lo técnico y lo cotidiano en busca de soluciones emergentes y reales: a través de nuevas formas de imaginar las ciudades, con diseños versátiles y de fácil ejecución que atiendan el desafío de mantener la distancia social, reducir el contagio, evitar muertes y lesiones

por hechos viales, favorecer la cohesión social y entender el arte como un espacio de encuentro y diálogo; diseñar elementos urbanos que mejoren la experiencia de las personas con su entorno, soluciones donde también el mobiliario se convierta en una reacción positiva ante los retos sanitarios de las urbes.

Reinventar nuestras ciudades y nuestras calles en un contexto de emergencia sanitaria es primordial. Impulsar estrategias de adaptación espacial que consistan en intervenciones acompañadas de herramientas como el urbanismo táctico y la participación vecinal sobre el espacio más inmediato, aquel que se encuentra al abrir la puerta de nuestros hogares, nuestras calles, esta tarea es inaplazable.

Trabajar posibles soluciones desde la movilidad activa, desde el nivel más cercano a las personas, desde lo local, permite diseñar propuestas de acciones comunitarias que atiendan las necesidades de las comunidades y promuevan el crecimiento sustentable de sus calles.

Esta guía busca resignificar los espacios públicos para su uso y disfrute mediante la intervención colaborativa, activa y voluntaria de diferentes actores, que fortalezca las identidades locales para generar encuentros que propicien la transformación del entorno; es decir, resignificar las calles a partir de las características de la comunidad y promover la reapropiación del espacio común por medio de una metodología de participación social diseñada, implementada y evaluada por el Colectivo Tomate.

#### f. **Colectivo Tomate**

Colectivo Tomate es una asociación civil que cuenta con un equipo que genera y facilita procesos de encuentro y conexión entre las personas, para fortalecer la confianza colectiva que detone la participación para la transformación del entorno. Trabajamos para generar confianza y participación ciudadana. Nos definimos como la unión entre los individuos y el arte a través del diálogo.

Como respuesta ante la problemática de movilidad en las ciudades y las afectaciones de la actual emergencia sanitaria, consciente de la necesidad de sumar al enorme

reto social, sanitario y ambiental, Colectivo Tomate se acerca a las dinámicas –al interior de las comunidades– para que de forma colectiva puedan contribuir al fortalecimiento social y se implementen acciones que faciliten la movilidad en favor de ciudades más humanas, equitativas, seguras y con una infraestructura urbana de calidad.

La metodología de trabajo de Colectivo Tomate está basada en métodos elicitivos de transformación de conflictos, los entendimientos transracionales de las muchas paces y la comunicación no violenta, con las que se impulsa la planeación y ejecución de acciones colaborativas y autogestivas entre los habitantes de una comunidad.

Está integrado por un grupo multidisciplinario de psicólogos, sociólogos, antropólogos, politólogos, comunicólogos, abogados, productores (entre otros) que desde 2009 detona capacidades autogestivas en comunidades que, a través de la confianza colectiva, se percatan de su poder para transformar su entorno y calidad de vida. De manera específica busca:

- ❖ Generar lazos de confianza entre las personas para crear acción colectiva
- ❖ Fortalecer y desarrollar las capacidades autogestivas de actores de la comunidad para impulsar acciones de interés común que deriven en bienestar y en la mejora de la calidad de vida
- ❖ Fomentar una cultura de gestión no violenta de conflictos y prevención de la violencia
- ❖ Resignificar los espacios públicos para su uso y disfrute, mediante la intervención colaborativa, activa y voluntaria de diferentes actores que fortalezcan las identidades locales
- ❖ Facilitar a través del arte y la cultura el reconocimiento de las identidades que fortalezcan los lazos comunitarios
- ❖ Fortalecer capacidades en jóvenes artistas alrededor de la República Mexicana para que se reconozcan como agentes de transformación social
- ❖ Propiciar el desarrollo de la comunidad con base en sus intereses y recursos

Siendo sus ejes estratégicos:



- Eje central: Confianza y acción colectiva
- Fortalecimiento y desarrollo de capacidades
- Arte y cultura
- Cultura de paz y gestión de conflictos
- Trabajo con juventudes como agentes de transformación social
- Eje transversal: Desarrollo comunitario

### i. **¿Por qué movilidad activa?**

El cambio climático es una realidad, los vehículos motorizados son uno de los principales responsables del calentamiento global. Las formas de movernos en nuestras ciudades debe de cambiar, y para ello debemos generar la infraestructura adecuada para facilitar modos de transporte más amables y en armonía con la naturaleza, es decir, promover la movilidad sustentable y la movilidad no motorizada.

En México, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda de 2010, el 78 % de la población habita en zonas urbanas (INEGI, 2010), esto ha fomentado un patrón de crecimiento expansivo, no sustentable y descontrolado; además de que amplía la brecha de la desigualdad socio-espacial. La problemática de la urbanización se une a los problemas de movilidad; actualmente las ciudades dan prioridad al uso de los vehículos automotores. Para dar un ejemplo, hoy en día existe un índice de motorización del 6.3 % anual en contraste con el 2.4 % del crecimiento demográfico. Esto da cuenta que los vehículos automotores privados han ocupado parte del espacio público urbano que podría ser destinado a mejores espacios para la movilidad. Otro ejemplo se encuentra en el sector del transporte (vehículos automotores particulares y públicos), ya que tan solo en el 2015 se generó el 24 % de las emisiones de CO<sub>2</sub>, derivadas del uso de combustibles fósiles a nivel mundial. Se estima que para el 2050 sea del 60 % (WRI, 2018).

Planear la movilidad de las ciudades hacia formas más eficientes y limpias es urgente para disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), principal causa del cambio climático a nivel global. Una planeación que permita redistribuir el

espacio de manera más justa, incluyente, saludable y accesible para sus habitantes, que privilegie la conservación y preservación del medio ambiente.

Como respuesta a este consumo excesivo de combustibles fósiles es necesario promover la *movilidad activa*, entendida como la capacidad que tenemos para desplazarnos usando el cuerpo: caminar, andar en bicicleta, patineta, entre otros. Esto contribuye a disminuir el consumo de combustibles fósiles y genera múltiples beneficios para la salud, la economía y para el tiempo de las personas. Además, la movilidad activa resulta una alternativa en contingencias ocasionadas por desastres naturales, y hasta para atender emergencias sanitarias como la que actualmente se está viviendo a nivel global, la pandemia por COVID-19.

Colectivo Tomate sugiere que estas iniciativas se potencialicen al ser acompañadas por una metodología socio-artística con un enfoque comunitario que involucre a los vecinos y vecinas de los sitios de intervención y que elimine el desconocimiento del proyecto, evitando así la oposición y el rechazo de los habitantes.

## ii. **Transformando las calles en comunidad**

Dentro de una comunidad existen relaciones y oposiciones sociales que también se expresan e influyen en el espacio habitado. Colectivo Tomate se interesa en las dinámicas al interior de los grupos o comunidades, específicamente a nivel vecindario o barrio; es decir, en sus relaciones de poder y de confianza y en sus modos de participación, para proponer acciones que puedan contribuir a la cohesión social de la comunidad.

La cohesión social se entiende como “los vínculos e interrelaciones que se desarrollan entre los miembros de una comunidad o grupo social” (Betanzo, Alcalá & Aldana 2015, 10), establecidos al habitar un espacio en común y al realizar actividades que impactan positiva y negativamente en su calidad de vida. El debilitamiento de la cohesión social entre los miembros de la comunidad o grupo se manifiesta en cuestiones como el deterioro del espacio público, la inseguridad, la escasa posibilidad de convivencia y la falta de confianza en las autoridades.

Los recursos de capital social dentro de una comunidad o grupo son fundamentales para transformar su entorno, ya que además del capital económico que presupone la ocupación del espacio, sus habitantes son quienes determinan el nivel de apropiación simbólica del lugar; es decir, la “ocupación legítima” del espacio se obtiene también mediante la ocupación prolongada del sitio, la historia compartida, los lazos entre los ocupantes y las características compartidas entre ellos (Bourdieu 1999, 128).

Sin embargo, construir ciudades más seguras para los peatones y los ciclistas no solo implica mejorar las calles. El diseño urbano desempeña un papel importante al crear un entorno más seguro para los desplazamientos. Las ciudades pueden facilitar un desarrollo que permita incrementar el número de personas que se desplaza a pie, en bicicleta o en transporte masivo, mientras limita la cantidad de desplazamientos innecesarios en automóvil. En este sentido, el trabajo comunitario es fundamental para un logro verdadero de los objetivos, es decir, para una transformación profunda más allá de los cambios físicos en el entorno. El trabajo comunitario tiene como objetivo generar confianza y lazos con la comunidad que habita y transita por el sitio a intervenir; interactuar con los vecinos y los residentes; impartir talleres; localizar talentos locales, así como establecer alianzas con actores clave.

Las actividades realizadas en esta fase son elementos cruciales para lograr los objetivos, pues es la labor con la comunidad la que impacta directamente en las dinámicas del entorno sociocultural que se pretende transformar. Es la socialización con la comunidad la que abre espacios de encuentro y oportunidad de diálogo entre los habitantes para crear la confianza que, a corto y mediano plazo, genere una participación activa colectiva tanto entre ellos como con el equipo del Colectivo Tomate, conformado por áreas de comunidad, producción, documentación, técnica, gestión pública y arte, y que a largo plazo, una vez finalizada la intervención, esta confianza quede fortalecida.

Colectivo Tomate, mediante su innovador programa Tomate Verde, continúa poniendo en marcha su modelo de intervención / participación en las comunidades, y a través del cual se busca el fortalecimiento de los vínculos sociales para transformar el espacio y la dinámica social establecida. Se trata de un modelo puesto

en práctica y mejorado con el tiempo para la transformación social a través del arte; de compartir con otros actores y con otros agentes de transformación en México.

Tomate Verde retoma la experiencia y los resultados del Colectivo Tomate para continuar implementado, probando y enriqueciendo desde distintas perspectivas y en diferentes campos de conocimiento el enfoque comunitario, desde la movilidad activa y la seguridad vial.

### iii. **El arte de generar comunidad**

De acuerdo con el estudio *¿Cuál es la evidencia sobre el papel de las artes en la mejora de la salud y el bienestar?* (2019) realizado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en colaboración con el Colegio Universitario de Londres (UCL), participar en actividades artísticas desde temprana edad puede ayudar a reducir las desigualdades sociales y fomentar conductas saludables.

El informe reúne investigaciones realizadas en países del continente europeo, y destaca la importancia de impulsar iniciativas que fomenten actividades recreativas, ya que contribuyen a la reducción de la violencia e incrementan la participación de las personas en sus comunidades.

Además, Tom Borrup, en el *Manual del constructor de comunidades creativas* (2007) sugiere que la participación en actividades culturales conecta a las personas entre sí y con sus instituciones comunitarias, proporcionando vías para otras formas de participación. Por lo tanto, las artes y la cultura pueden crear oportunidades para la expresión política, el diálogo comunitario, las experiencias culturales compartidas y el trabajo cívico.

Además del beneficio en lo individual, dentro de las artes existe un campo de práctica vital, aunque menos conocido, que se esfuerza por desarrollar la comprensión cultural y el compromiso cívico. Los artistas pueden reunir a los miembros de una comunidad para resolver problemas, construir relaciones y participar en formas que reconstruyan el capital social.

Es por lo anterior que Colectivo Tomate busca invitar a todos los integrantes de una comunidad a tomar acción en las calles para generar una transformación y demostrar el poder del ciudadano, así como fortalecer los lazos de las comunidades. En los proyectos del Colectivo se ofrecen talleres para conocer mejores formas de comunicación que no impliquen violencia. Además, están comprometidos con las personas de las comunidades donde trabajan a escuchar activamente sus historias, y generan la oportunidad de transformar su comunidad a través de murales en fachadas y vialidades.

## **2. Fundamentos de los proyectos de movilidad sustentable, saludable y segura desde el desarrollo comunitario**

La pandemia por COVID-19 hace inaplazable la ejecución de proyectos de infraestructura emergente para una movilidad activa, saludable y segura, diseñados con base en experiencias y herramientas metodológicas que han sido desarrolladas como mecanismos de gobernanza, y que a portana la política pública urbana para promover ciudades más seguras, sanas y vivibles.

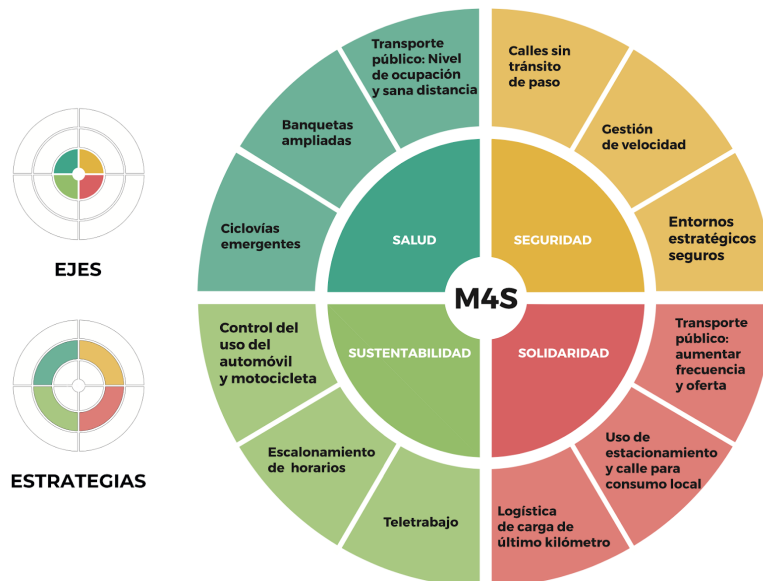
La presente guía se fundamenta en instrumentos que han sido elaborados por gobiernos y sociedad civil en la búsqueda de respuestas a la actual crisis sanitaria, como lo son: el *Plan Movilidad 4S* (Saludable, Segura, Sustentable y Solidaria) y el *Manual de Calles*, ambos instrumentos desarrollados por la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano (SEDATU); la *Estrategia de Movilidad No Motorizada*; el *Plan gradual hacia la nueva normalidad*, que desarrolló la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI), la cual incluye diferentes guías de transformación del espacio público; el *Manual para hacer Intervenciones de urbanismo táctico* de la organización Camina, entre otros manuales y guías que están desarrollándose a la par de la urgencia de habilitar los espacios para disminuir riesgos sanitarios.

a. **Movilidad 4S: saludable, segura, sustentable y solidaria**

En el marco de la crisis sanitaria por COVID-19, actores no gubernamentales y gubernamentales se reunieron para construir instrumentos de respuesta. Ante la urgencia de adaptación para reactivar la economía de forma saludable, segura, sustentable y solidaria, para que los desplazamientos –tanto de personas como de mercancías– no se convirtieran en un riesgo para la salud y para la economía de los asentamientos humanos.

El surgimiento y consolidación de estas redes de colaboración dieron como resultado el documento *Movilidad 4S para México: Saludable, Segura, Sustentable y Solidaria*. El *Plan de movilidad para una nueva normalidad* (2020), el cual fue desarrollado por organizaciones, asociaciones, consultores, investigadores y activistas, y además contó con el apoyo de la Secretaría de Salud (SSA), la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) y la oficina de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) en México.

Este instrumento de planeación fue realizado en el marco de la emergencia sanitaria por COVID-19 con el objetivo de “proponer una respuesta integral ante las necesidades de movilidad de las personas y las mercancías durante la reactivación escalonada posterior a la emergencia sanitaria, así como para impulsar la preparación de protocolos en la materia para prevenir futuros desafíos.” El documento propone cuatro ejes rectores, 12 estrategias y siete metas.



Dentro del eje de salud, la estrategia 2 plantea la ampliación de infraestructura peatonal y áreas públicas que permita una distancia de al menos dos metros de separación. Asimismo, dentro del eje de seguridad, la estrategia 6 sugiere entornos estratégicos seguros en áreas de alta demanda peatonal (escuelas, hospitales y mercados). Colectivo Tomate observó que podía apoyar en ambos ejes, dada su experiencia en trabajo comunitario y en el reconocimiento de la importancia de involucrar a las comunidades en los cambios de su entorno para que estos sean sustentables.

b. **Movilidad sustentable, activa y segura**

La movilidad sustentable, de acuerdo con la Comisión Ambiental de la Megalópolis, es un modelo de traslado de bajo consumo de carbono que, además de ser saludable, privilegia elevar la calidad de vida urbana y el bienestar colectivo, así como la creación de espacios públicos confortables que favorezcan la convivencia ciudadana (2018). Espacios donde todas las formas de moverse pueden convivir armoniosamente, que sean priorizados de acuerdo con la pirámide de la movilidad.

Los proyectos de movilidad sustentable en las ciudades se pueden traducir en aquellas intervenciones que tienen como finalidad modificar el uso de la vía pública beneficiando a los usuarios de todos los modos de transporte equitativamente, buscando la seguridad, la accesibilidad, y la sustentabilidad.

Caminar, andar en bicicleta o en alguno de los modos no motorizados son de las actividades recomendadas por la Organización Mundial de la Salud, pues son consideradas como seguras para trasladarse, además de que nos ayudan a mantener un buen estado de salud para afrontar enfermedades, y al mismo tiempo nos ayudan a descongestionar el transporte público.

El impulso a la movilidad sustentable está relacionado directamente con el deseado equilibrio entre el consumo de combustibles y la relación que implica mantener nuestro medio ambiente en condiciones óptimas para vivir, así como con la preservación de los recursos naturales.

Como señala Iván de la Lanza (2020), especialista en movilidad activa y seguridad vial, la movilidad activa es el camino hacia un transporte seguro y saludable en tiempos de pandemia. La “nueva normalidad” implica una nueva movilidad que promueva modos sustentables, seguros, limpios y con justicia espacial, además de las medidas de aislamiento e higiene. La pandemia por COVID-19 nos obliga a diseñar e implementar alternativas sustentables y seguras para movilizarse a través de nuestra propia energía, alternativas que fomenten el caminar y el uso de transportes no motorizados, manteniendo criterios de diseño y seguridad vial que no comprometan la seguridad de los usuarios, sobre todo de los más vulnerables. Esto sin dejar de lado la desincentivación del uso de medios motorizados, como automóviles y motocicletas.

Lo anterior, representa un desafío para los habitantes y sus gobiernos, pues un gran número de espacios públicos existentes en las ciudades, calles, banquetas y parques, no cuentan con las condiciones óptimas para que las personas transiten a pie o en bicicleta respetando las medidas de sana distancia. La pandemia por COVID-19 es una oportunidad de repensar cómo nos movemos en las ciudades y en la coyuntura ideal para incentivar alternativas de movilidad sustentables, saludables y seguras que impacten en favor del mayor número de habitantes urbanos.

### c. **Urbanismo táctico y consulta vecinal como herramientas de intervención urbana**

Las ciudades están en movimiento y constantemente se enfrentan a retos inesperados. Es apremiante planificar un territorio donde se encuentren los elementos físicos y sociales mediante un enfoque que reconozca los hábitos, motivaciones y aspiraciones de los habitantes en las ciudades mediante metodologías creativas.

Las ciudades se transforman y en este proceso el *urbanismo táctico* se convierte en un elemento clave que permite señalar, indicar, modificar, probar, evaluar, observar y recuperar los espacios públicos de nuestras ciudades. El urbanismo táctico promueve actividades temporales; se trata de proyectos piloto, iniciativas puestas a



prueba, observadas y analizadas para que, posteriormente, logren una permanencia adecuada en nuestras calles.

Nuestras calles, así como nuestros hábitos, están en constante transformación. El contexto actual ha dado paso a más y mejores proyectos de movilidad y gestión del espacio público a pequeña escala, bajo un modelo de intervención con un enfoque experimental, gradual y de socialización constante. Este modelo, el urbanismo táctico aporta a los procesos de planeación y ejecución de iniciativas debido a las características principales que lo definen como intervenciones de bajo costo, de fácil implementación y con un elemento clave: la socialización con la comunidad impactada por el proyecto.

Hablar de urbanismo táctico es hablar de procesos de transformación. Se trata de una herramienta de diseño urbano de transformación del territorio y modificación de un espacio determinado de una ciudad para generar un impacto en términos de su uso, finalidad, configuración, paisaje y aporte medioambiental.

Esta nueva forma de hacer ciudad promueve acciones estratégicas que son probadas y evaluadas; se anticipan a una ejecución de forma permanente, sumada su naturaleza colaborativa y participativa con diversidad de actores y agentes de transformación. Este es un aspecto clave para la ejecución de este tipo de proyectos.

Para John Octavio Ortiz, el urbanismo táctico consiste en “pequeñas acciones para grandes transformaciones. Acciones temporales, de bajo costo, ágiles y de alta calidad para realizar transformaciones contundentes. A ese estricto carácter temporal se suma el rol de laboratorio, para ampliar el conocimiento de un reto urbano (un problema de movilidad, seguridad vial o espacio público) y luego, a través de la intervención, del testeo y del análisis de sus resultados, se diseña se construye una obra pública argumentada, esta sí, de carácter permanente. Eso es evolución” (LA Network 2020).

Se trata de infraestructuras emergentes y con carácter temporal. “El urbanismo táctico lo conduce la ciudadanía, creando nuevos espacios públicos a partir de su involucramiento activo y, por lo general, espontáneo” (Laboratorio para la Ciudad

2020); se piensa y se ejecuta a pequeña escala y a nivel de calle. El espacio en donde se construyen pequeños encuentros, acciones y colisiones entre necesidades, intereses y deseos.

El urbanismo táctico resultó ser una opción viable en la presente emergencia sanitaria. Responde a nuevas formas de hacer ciudad, busca realizar reformas baratas, rápidas y reversibles en las urbes. Esta herramienta promueve “intervenciones sobre el espacio público para dar solución a problemas sobrevenidos, como los acontecidos a raíz del coronavirus”, explica Laia Soriano-Montagut, urbanista del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) (Tamayo 2020).

Esta nueva forma de urbanismo representa un movimiento dentro de la planificación de ciudades en busca de soluciones para retos a corto plazo. Intervenciones de bajo costo pero de gran impacto en el área urbana; pequeñas reformas que apuestan por un gran cambio, muchas veces impulsadas por los propios ciudadanos.

Son justamente los habitantes y transeúntes de un espacio quienes proporcionan la información más importante para su rediseño. En este sentido, los *dispositivos de consulta ciudadana* son herramientas de recolección de información, que facilitan la comprensión de diferentes problemáticas sociales en un lenguaje común y que promueven la interacción y la participación comunitaria de forma práctica y sencilla.

En el desarrollo de proyectos de movilidad activa, y en general en cualquiera que involucre intereses sociales y comunitarios, es deseable tomar en consideración de manera relevante los intereses, las narrativas y las perspectivas de los actores “beneficiados” de manera directa e indirecta, son ellos quienes reconocen sus necesidades reales insatisfechas, así como las capacidades propias, lo cual permite un mejor diagnóstico y a su vez la formulación asertiva de soluciones con potenciales recursos locales. Considerar su participación real en las diferentes fases de creación, implementación y evaluación maximiza el impacto.

De la misma forma, es importante empezar a generar herramientas y espacios que permitan recopilar datos desde un lenguaje breve, sencillo e interactivo, que a su vez compartan información comprensible para cualquier tipo de público, que además

posibiliten el diálogo entre la ciudadanía y los procesos de gestión pública y la calle, al ser un lugar público, resulta un escenario cotidiano y propicio para hacerlo.

En consecuencia, Colectivo Tomate, a partir de las capacitaciones recibidas entorno a la metodología de Easy Data Viz, desarrolló dispositivos análogos de consulta ciudadana que pretendían identificar y caracterizar las opiniones y narrativas de los actores impactados directa y/o indirectamente para el mejoramiento de las estrategias del proyecto. Esto además de fortalecer el enfoque comunitario, brinda sostenibilidad y promueve acciones de autogestión.

Otro elemento significativo consiste en crear estos ejercicios priorizando las relaciones horizontales entre los ejecutores y las personas participantes, lo cual resulta en actividades que involucran diversas maneras de recopilar y expresar datos en un lenguaje práctico y sencillo, convirtiendo estos escenarios en experiencias de aprendizaje significativas, lúdicas y transformadoras.

### **3. Implementación de proyectos de movilidad sustentable, saludable y segura desde el desarrollo comunitario**

La implementación de los proyectos de movilidad sustentable, saludable y segura requiere de ciertas condiciones, pero principalmente tiene que ser rápida y en comunidad. Los ejercicios realizados desde el urbanismo táctico y que son acompañados de un trabajo comunitario se convierten en laboratorios urbanos, que a base de prueba y error están en la búsqueda constante de soluciones innovadoras y eficientes para atender los desafíos de las ciudades.

Para “[...] lograr una ciudad que se pueda vivir de una manera mucho más amena, mucho más peatonal, mucho más a la escala humana, es decir, devolver la identidad y habitabilidad a nuestras ciudades, haciéndolas más sostenibles” como señala Stefania Biondi (Agencia Iberoamericana para la Difusión de la Ciencia y la Tecnología 2012), es primordial diseñar y planear las ciudades desde la experiencia de quienes habitan y transitan por estos espacios, generar espacios de encuentro y conexión, promover el diálogo y ofrecer una escucha genuina, generar alianzas y

sumar voluntades en favor de la vida en nuestras urbes. A través de estos enfoques se entienden la planeación y el diseño urbano como puentes que reconcilian e integran aspectos ambientales, económicos, espaciales, sociales y culturales de las ciudades.

La pandemia por COVID-19 ha obligado a modificar buena parte de las prácticas y los protocolos usados en las ciudades, y eso incluye los modos de moverse. De forma casi imperceptible, este momento se convirtió en la variable propicia para el desarrollo de proyectos de urbanismo táctico con un enfoque en movilidad activa y seguridad vial, siendo el espacio público aquel que permite dar la respuesta necesaria y adecuada para mantener la distancia solicitada por las instituciones gubernamentales.

Dichos proyectos hacen un llamado al trabajo en red, es decir, un llamado a generar redes de colaboración y confianza para diseñar, implementar, evaluar y monitorear los también conocidos proyectos piloto antes de ejercer alguna acción permanente. En este sentido, el trabajo comunitario y el enlace entre lo gubernamental y lo no gubernamental se convierte en pieza clave para la aceptación y apropiación de estas iniciativas. Se trata de un trabajo colectivo, la suma de muchas voluntades. Pues como sugiere Kevin Lynch (1984) “los elementos móviles de una ciudad y en especial las personas y sus actividades son tan importantes como las partes fijas. No somos tan solo observadores de este espectáculo, sino que también somos parte de él y compartimos el mismo escenario con los demás participantes”.

Colectivo Tomate trabaja para co-construir ciudades más humanas, diseñadas, construidas y centradas en las personas, donde los elementos físicos sean el espacio de expresión del vivir de los habitantes.

#### a. **¿Qué espacio intervenir?**

Cuando nos preguntamos qué ciudades o sitios elegir para intervenir en tiempos de pandemia, podemos decir que es importante privilegiar aquellos espacios existentes subutilizados, para asignarles un uso que no es necesariamente de ocupación arquitectónica o permanente, rescatando todas las posibilidades para que los espacios sean utilizados por las personas y para valorizar la ciudad mediante herramientas como el urbanismo táctico (Acevedo 2019).

Ante escenarios de gobernanza, donde la implementación de acciones ciudadanas va acompañada por la labor de las autoridades gubernamentales, la recomendación es hacer uso de los instrumentos de planeación existentes. En el caso que compartiremos más adelante a detalle, la identificación del sitio de intervención y sus destinatarios se generó a partir del análisis del **levantamiento de datos de cruces**, identificados por el Instituto Municipal de Planeación de la ciudad como cruces peligrosos y, con base en un proyecto desarrollado por el mismo instituto, enfocado en la zona centro, se observó la necesidad de ampliar los espacios para evitar aglomeraciones que representen un riesgo para la salud debido a la pandemia por COVID-19. A la vez estos espacios, ya analizados, aumentaban su relevancia debido a la cantidad de peatones y ciclistas que transitan en esta área del centro.

Como en toda intervención urbana es necesario conocer y entender las modificaciones en el tiempo y en el espacio, analizar los diagnósticos y estudios de la forma urbana; es decir, descifrar cómo ha sido la evolución del sitio y cuál la transformación de sus elementos urbanos y sus interrelaciones. Lo anterior hace posible identificar las formas más apropiadas: ambientales, culturales y sociales, para la recuperación y diseño de nuevos espacios. En esta etapa, es fundamental la denominada investigación de gabinete. El análisis de los espacios construidos y las zonas verdes, edificios o monumentos relevantes, calles y espacios abiertos públicos y privados, el mobiliario urbano, además de las noticias entorno al sitio elegido es obligatorio, todos ellos representan las características que nos permiten reconocer la historia, desarrollo y ordenamiento del territorio.

En materia de movilidad, un factor clave para todos los usuarios de las vías urbanas es priorizar la seguridad y la comodidad de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público. Específicamente, para la ejecución de un proyecto de intervención vial debemos considerar los siguientes conceptos para definir la viabilidad del proyecto:

- Distancia total del corredor
- Sección de calle mínima y máxima
- Número de carriles
- Superficie total

- Manzanas
- Vocación: definida por el *Manual de Calles* como el balance entre la función, forma y el uso de la calle
- Necesidades

#### b. **Tomate Verde**

Tomate Verde es el programa medioambiental de Colectivo Tomate. Es un proyecto de infraestructura emergente para mejorar la movilidad, a partir de la emergencia sanitaria por COVID-19 y en adelante. Esta iniciativa recupera espacios públicos peatonales y ciclistas a través de intervenciones técnicas, artísticas y de participación vecinal como procesos fundamentales que contribuyen a la apropiación y cuidado del mismo. Es un proyecto comunitario que promueve la movilidad activa y segura a favor del cuidado del medio ambiente y la creación de espacios transitables para todas las personas mediante actividades en las que el diálogo y el arte estén presentes para quienes habitan las ciudades.

Tomate Verde es además una iniciativa del Colectivo Tomate, para contribuir con las políticas públicas locales en apego al *Plan de Movilidad 4S* dirigido a reducir los riesgos de contagio por COVID-19 y así, poco a poco, instrumentar el espacio público para regresar a una reactivación económica que permita una movilidad sustentable, sana y segura, mediante actividades como: el uso de dispositivos de consulta vecinal; actividades participativas con las vecinas y los vecinos a través de diversos talleres y sesiones de teatro; ejercicios de urbanismo táctico para ampliar banquetas y cruces peatonales así como la pinta de murales en fachadas y vialidades que representan la identidad de los habitantes.

El proyecto incentiva la infraestructura que posibilita mayor espacio en las calles para peatones y ciclistas y que favorece a la sana distancia, además de que cuenta con muchos más beneficios en la calidad de vida de las ciudades y de las políticas públicas que ponen en el centro del diseño vial al peatón. Promueve la ampliación de las banquetas de intersecciones poco seguras y la gestión de la velocidad, para que se invite a las personas a usar con mayor frecuencia las calles para caminar y andar en bicicleta de forma segura, promoviendo así movernos con nuestra propia energía. De

esta forma, Tomate Verde desarrolla una nueva metodología que a través del urbanismo táctico, trabajo comunitario e intervenciones artísticas en el espacio público, fomenta la movilidad activa.

Tomate Verde se crea en alianza con la comunidad local, con el sector privado, con las autoridades municipales y federales, con las organizaciones de la sociedad civil y con los actores locales, Su campo de acción son las intervenciones de urbanismo táctico con componentes comunitarios, artísticos y participativos que sensibilicen y socialicen los beneficios de la movilidad activa y segura con los habitantes de las ciudades.

Las intervenciones técnicas, artísticas y comunitarias que conforman Tomate Verde se desglosan en la socialización con la comunidad, las adecuaciones geométricas a la vialidad, la pinta de murales en fachadas y vialidades, la colocación de letreros para dar a conocer la percepción de los habitantes y los transeúntes del lugar sobre la seguridad o la inseguridad que se vive al caminar en los barrios; las visitas casa a casa, los talleres, proyecciones documentales, obras de teatro y actividades con y para la comunidad. En palabras de Domingo Fernández Mejía, especialista en Diseño Urbano y consultor durante la ejecución del proyecto, “la intención fue la de mejorar las circunstancias para el peatón. Actualmente mueren 43 personas por incidentes viales en el país, eso nos habla de otra pandemia. Entonces, lo que buscan estas adecuaciones geométricas es llevar conciencia, información acerca de que el espacio público –por excelencia la calle– no refleja una equidad para [todos] los usuarios. La tendencia actual es desincentivar el uso excesivo del automóvil, disminuir las velocidades para generar mayor seguridad vial, mejorar la calidad del aire y activar a las personas a que caminen”.

De igual forma, el transporte público se ha visto afectado por la pandemia, siendo el medio que transporta a más personas: el 70 % de los mexicanos no tienen automóvil. El transporte público no cuenta con las condiciones para guardar una sana distancia, por tanto es necesario implementar medidas en las calles, donde los espacios sí permitan mantener una distancia adecuada durante y después de la emergencia sanitaria.

## ***¿Cómo lo hacen?***

El trabajo comunitario que Colectivo Tomate realiza con los vecinos de un barrio es fundamental para la implementación de los proyectos que lleva a cabo. Esta labor de acercamiento con los habitantes de los sitios donde ejecuta su labor permite dar a conocer el proyecto de forma cercana y amable entre la población. Colectivo Tomate conversa con las personas, escucha sus sugerencias y abre espacios para su participación en la ejecución del proyecto.

Entre los valores que da sentido al Colectivo Tomate durante la ejecución de los proyectos es el involucramiento y la confianza que se genera entre el equipo del Colectivo y la comunidad donde se está trabajando, y esta labor es el principal sostén del éxito de los proyectos. El trabajo y la socialización del proyecto se realiza desde el inicio hasta el fin. Desde la llegada del Colectivo, la presentación con los vecinos, los primeros acercamientos, la construcción colectiva de actividades comunitarias, el desarrollo de talleres (impartidos en ocasiones por la misma comunidad) hasta la celebración del fin de la intervención en sitio en lo que llamamos la inauguración con la comunidad. Para este momento, el trabajo comunitario germina con la apropiación del proyecto por parte de vecinos, organizaciones, asociaciones y gobiernos locales; son ellos quienes pueden evaluar, monitorear y dar continuidad a estas iniciativas.

Colectivo Tomate tiene como eje transversal el desarrollo comunitario. Buscamos fortalecer los espacios vecinales para la toma de decisiones, construir una organización comunitaria e impulsar la capacidad de autogestión a nivel local, así como identificar los recursos, las necesidades y las preocupaciones de la comunidad, para impulsar la toma de decisiones colectivas que impacten en el mejoramiento de su calidad de vida.

Los puntos clave del trabajo comunitario para Colectivo Tomate:

1. Usar una comunicación no violenta, siempre clara y concisa que logre transmitir la esencia y propósitos del proyecto. Usar lenguaje sencillo, evitando tecnicismos y conceptos teóricos



2. Aceptar el no como respuesta. Al ser un trabajo que parte de una invitación a las personas, ellas deben ser quienes elijan participar, no participar o proponer algo distinto
3. Respetar en todo momento el entorno y a quienes lo habitan, sus dinámicas, prácticas y normas: finalmente Colectivo Tomate es un agente externo a estos espacios, que deberá acoplarse a las lógicas existentes dentro de los mismos
4. Mantener una relación de compañerismo y cuidado entre todos los involucrados
5. Presentar siempre una actitud de servicio a la población (nunca de imposición) y personalizar lo máximo posible el trato con las personas.
6. Identificar liderazgos en la comunidad
7. Mantener una comunicación constante

Por lo tanto, al tiempo en que se construye confianza para lograr la apropiación de un nuevo espacio y se socializa el proyecto, se adquiere la información técnica necesaria para mejores propuestas de rediseño vial; son los habitantes quienes pueden aportar más información al momento de rediseñar un espacio.

El proyecto que materializó la implementación en calle de Tomate Verde se llevó a cabo entre el 12 de octubre y el 4 de diciembre del 2020 en el Centro Histórico de la ciudad de Mérida, Yucatán, en México. El proyecto fue denominado ANDA Mérida.

## **4. Caso de implementación: ANDA Mérida**

Tras la emergencia sanitaria por COVID-19 las autoridades señalaron que guardar la distancia física entre las personas en el espacio público disminuye el riesgo de contagio. ANDA Mérida responde al reto de propiciar una acción climática colaborativa. La Cooperación Alemana para el Desarrollo Sustentable (GIZ) ha acompañado al desarrollo de este tipo de proyectos quien invita a la alianza entre Colectivo Tomate y el programa de impacto social Comex por un México Bien Hecho, impulsado localmente por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) y el Ayuntamiento de Mérida a través del Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN). ANDA Mérida propone nuevas formas de transitar por las

ciudades mediante intervenciones artísticas y participación vecinal que sensibilicen y socialicen los beneficios de la movilidad activa y segura entre sus habitantes.

a. **Implementación del PIMUS Mérida 2040: caso ANDA Mérida**

La implementación de ANDA Mérida se fundamenta en la estrategia Movilidad 4S en vinculación con el PIMUS Mérida 2040. El PIMUS Mérida 2040 es uno de los documentos guía del proyecto ANDA Mérida, ya que en él se vierten las necesidades específicas de la ciudad y las prioridades estratégicas.

ANDA Mérida se vincula con cuatro de las líneas estratégicas del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) de Mérida en sus ejes de diseño y planeación urbana; modos no motorizados de movilidad, vehículos privados y normatividad e institucionalidad.

- ❖ Se fortalece la estructura urbana a partir de la integración de los espacios públicos al sistema de movilidad como parte de la incorporación del centro histórico a la visión de movilidad sustentable de Mérida
- ❖ A través del urbanismo táctico se hacen evidentes los elementos del rediseño vial con criterios de movilidad sustentable que le hacen falta a las calles de la Ciudad de Mérida. La implementación de este tipo de ejercicios empuja con mayor facilidad su rediseño permanente
- ❖ Con este proyecto abonamos a la promoción de los modos de transporte no motorizados. El trabajo de socialización junto con las intervenciones impactó en el fortalecimiento de una cultura de la movilidad peatonal y ciclista.
- ❖ Las intervenciones para el rediseño vial buscan proteger al peatón, pero además socializa y ayuda a comprender su importancia durante las actividades con la comunidad
- ❖ La participación ciudadana es uno de los componentes más importantes de este proyecto y al mismo tiempo es la fortaleza e innovación que otorga el proyecto ANDA Mérida a los proyectos de movilidad activa.

## b. **ANDA Mérida: paso a paso**

ANDA Mérida se expresa mediante intervenciones de urbanismo a escala barrial, con componentes artísticos y participativos que sensibilicen y socialicen los beneficios de la movilidad activa segura con los habitantes de Mérida. Las actividades planteadas estuvieron contempladas en tres intersecciones que recorren los barrios del centro histórico: San Sebastián y Santa Isabel.

Para poder implementar el proyecto en campo, ANDA Mérida contó, además de con la participación de un equipo central del Colectivo Tomate, con un equipo multidisciplinario en terreno.

El equipo estuvo conformado por diversas áreas o subequipos:

- 1) **comunidad** (se encargan principalmente del proceso de socialización y vínculos con la comunidad),
- 2) **técnicos en movilidad** (responsables del rediseño vial y fundamentación técnica del proyecto, especialistas en movilidad activa y urbanismo táctico),
- 3) **artistas** (dan forma al encuentro y diálogo con la comunidad mediante expresiones artísticas, murales verticales y horizontales –fachadas y vialidades–, así como del mobiliario urbano),
- 4) **producción** (lideran y mantienen la operación y la labor de las intervenciones artísticas y comunitarias),
- 5) **documentación** (responsables de documentar mediante fotos de pie y aéreas y videos el proceso del antes y el después de la intervención, de la relación con los medios de comunicación, así como de las diferentes actividades comunitarias), y
- 6) **la coordinación general** (encargada de la gestión pública, de mantener vínculos, de las alianzas y del seguimiento con actores e instituciones).

## i. **Eje transversal: desarrollo comunitario sustentable**

De inicio a fin, durante la implementación de ANDA Mérida, el trabajo comunitario –aquel en donde se entra en contacto directo con las personas de la comunidad– resultó ser un aspecto clave para el conocimiento y para la aceptación del proyecto. Desde la llegada del equipo que opera en campo se iniciaron los primeros recorridos en el sitio de intervención y los contactos con las personas interesadas en participar en el proyecto.

Colectivo Tomate entiende como comunidad a los vecinos de la zona, usuarios de la infraestructura vial y peatonal (automovilistas, ciclistas, peatones, transportistas, activistas y tomadores de decisiones), por lo que se desea detonar una participación amplia y diversa, con la idea de generar diálogo y conexiones entre dichos actores, para posibilitar la transformación de los espacios propuestos.

Estos contactos fueron registrados por el equipo comunitario como posibles contrapartes o aliados facilitadores. Durante todo este proceso el equipo de Colectivo Tomate permaneció identificado con la imagen del Colectivo, del proyecto ANDA Mérida y, en su caso, de las demás instituciones aliadas involucradas. Se utilizaron playeras, gafetes, botones, etcétera.

Desde la llegada del equipo a campo el desarrollo comunitario se entiende como un eje transversal. La coordinación del proyecto y el equipo comunitario deben lograr una inmersión armónica en la población, pensar en estrategias participativas para comunicar el proyecto y generar confianza entre las personas, mapear las instituciones involucradas y su rol en el proyecto así también como a los actores clave de la comunidad; es decir, se trata de construir una relación con todas las personas involucradas.

Es necesario detectar las principales características del barrio con base en el desarrollo comunitario sustentable y con las necesidades y propuestas de su población, para además identificar una serie de actores clave y otros mecanismos con los cuales se logre un primer acercamiento al vecindario, condición que facilita la integración de Colectivo Tomate. A través de visitas a casas y negocios locales que

forman parte del sitio de intervención, se invitó a la comunidad a formar parte del proceso de planeación e intervención. Se hicieron invitaciones abiertas a reuniones vecinales, talleres y actividades de convivencia que buscaban, en primer lugar, dar a conocer el proyecto ANDA Mérida a los usuarios del espacio público de la zona. Cada junta tenía una agenda con ejercicios en los cuales las personas podían entender los objetivos del Colectivo. También se propició con ello que Colectivo Tomate conociera sus dudas e inquietudes respecto al proyecto y respecto a su comunidad, generando un encuentro y una oportunidad para el diálogo entre los habitantes. Se generó confianza en el corto y en el mediano plazo, además de una participación activa colectiva, tanto entre ellos como con todo el equipo de ANDA Mérida (equipos comunitarios, de producción, de documentación, técnicos, artistas y gestores).

Esta fase, presente en cada paso de la ejecución del proyecto, involucró a la comunidad local en el diagnóstico, planeación e implementación vinculada con el componente técnico que se propuso para la intervención de las intersecciones elegidas.

Este componente comunitario también contempló acciones para: a) difundir y levantar datos (información) desde el espacio público para detonar la conversación y la acción ciudadana en favor de la movilidad activa segura; b) socializar las medidas propuestas por el componente técnico; c) hacer partícipe a la comunidad de la implementación de las intervenciones acompañadas del trabajo artístico (muralismo y teatro participativo) y de facilitación propuestas por el Colectivo Tomate. En el mediano plazo, esperamos que futuras intervenciones por parte de organismos gubernamentales y otros actores de la sociedad civil puedan incorporar en sus políticas parte de la propuesta metodológica con la que cuenta Colectivo Tomate: involucrar a la comunidad en los procesos de transformación del espacio público.

La participación de la comunidad en el diagnóstico, la planeación e implementación de la intervención se dio mediante: a) visitas casa por casa; b) juntas vecinales; c) talleres para la comunidad; d) uso y generación participativa de datos análogos; e) intervenciones artísticas en intersecciones viales y murales; f) sesiones de teatro participativo y teatro espontáneo. A través de dichas acciones se detonó la participación y el diálogo entre actores locales.

Las acciones que desempeñó Colectivo Tomate se centraron en una exploración de la narrativa social o colectiva, que impulsara la transformación desde métodos que activan la capacidad de los miembros de la comunidad para detectar sus propias necesidades como grupo y las de su entorno, legitimar las experiencias comunes y promover la reapropiación de espacios para su transformación.

## ii. **El sitio: retos y desafíos**

La identificación del sitio de intervención, así como de los destinatarios, se generó a partir del **análisis del levantamiento de datos de cruces**, identificados por el IMPLAN de Mérida como cruces peligrosos, y del proyecto *Zona Amable para la movilidad* del mismo instituto, que se enfoca en la zona centro donde se observa la necesidad de ampliar los espacios para evitar aglomeraciones que representen un riesgo para la salud, devengado de la pandemia por COVID-19. Tiene a su vez relevancia debido a la cantidad de peatones y ciclistas que transitan en esta área del centro. La confluencia de actividades y de personas en la zona representa riesgos a la salud ante la dificultad de guardar la sana distancia, para mitigar las posibilidades de contagio del virus SARS-CoV-2, por lo cual se buscó la implementación de medidas para favorecer el tránsito peatonal y la distancia entre las personas a través de actividades participativas que igualmente consideren estas restricciones.

### ***¿Por qué los barrios de San Sebastián y Santa Isabel?***

- El diseño actual de las intersecciones impide el cruce seguro de los peatones, obligándolos a caminar una mayor distancia para cruzar de manera segura y menos expuesta
- La geometría asimétrica de las intersecciones no contribuye con una buena visibilidad, lo que obliga a todos los vehículos a avanzar en la calle progresivamente para poder cruzarla
- Los conflictos viales se acrecientan con la presencia de transportes de carga y pasajeros (públicos y privados) en las intersecciones
- El corredor incrementa y disminuye su número de carriles, lo que genera incorporaciones peligrosas a un solo carril

- La superficie vehicular pavimentada, aunada a la ampliación de carriles que inicia en la calle 66, 72, y 77, generan el aumento de la velocidad de los vehículos.
- Existe un constante flujo de peatones y ciclistas en las calle 77, esquina con calle 70 debido a la presencia del mercado, cuya comunidad corre constante peligro ante las altas velocidades de los automóviles
- Existe una gran población y tránsito de ciclistas en edad adulta y tercera edad, así como de diablitos y triciclos de carga
- El corredor considera una zona escolar que requiere de un proceso de pacificación del tránsito para aumentar la seguridad peatonal de los estudiantes.

### iii. **Implementación de una movilidad urbana sustentable: paso a paso**

La implementación de ANDA Mérida se realizó entre el 12 de octubre y el 4 de diciembre del 2020, estas fechas marcan el inicio y el término de la ejecución del proyecto. En este periodo, durante 54 días el equipo central y el equipo en campo de Colectivo Tomate trabajaron en este proyecto para impulsar ciudades sustentables, saludables y seguras, de la mano de la comunidad de los Barrios San Sebastián y La Ermita Santa Isabel, y de otras organizaciones de la sociedad civil, como lo son el Patronato del Centro Histórico de Mérida y el Ayuntamiento, a través del IMPLAN Mérida.

El proceso de ejecución de ANDA Mérida es el primer proyecto piloto desarrollado con la fusión de la metodología de trabajo de Colectivo Tomate, basada en métodos elicitorios de transformación de conflictos, los entendimientos transracionales de las muchas paces y la comunicación no violenta; el urbanismo táctico como método de planeación urbana; y la metodología Easy Data Viz para el uso de dispositivos de consulta ciudadana. El encuentro de estos métodos dio origen a una nueva metodología para implementar proyectos de movilidad urbana sustentable.

Esta metodología tiene como cometido ser replicable en más comunidades e involucra tres fases para la implementación del proyecto: antes, durante y después de la intervención. A su vez, cada fase descifra tres elementos clave, claramente

identificados pero vinculados entre sí; es decir, uno de los tres no puede funcionar sin los otros dos. En el centro tenemos el tema vial, el impulso a la **movilidad sustentable, activa y segura**; esto no es posible sin un arduo *trabajo comunitario* el cual a su vez no sucede sin un proceso de **gestión pública**. Los tres elementos están presentes desde el diseño, la planeación, la ejecución y la evaluación del proyecto.

Actuar desde la movilidad activa, en tiempos de pandemia, permite el distanciamiento social, favorece la salud de las personas, los cruces seguros, la reducción de velocidades, la ampliación de banquetas, así como el uso y disfrute del espacio público. Sin embargo, el trabajo para lograr cambios en las formas de conducta de quienes habitan y transitan por el sitio de intervención no es posible sin la comunidad, es decir, sin los procesos de socialización e involucramiento con el proyecto. De igual forma, la ejecución de este no puede darse sin un proceso de gestión que arranca previamente a la llegada del equipo a campo.

A continuación se comparte el proceso y la nueva metodología implementada en el Centro Histórico de Mérida y se espera que sea de utilidad para la continuidad de proyectos de movilidad sustentable en otras ciudades. La intención de este documento es que ayude a otras ciudades, gobiernos locales, organizaciones, iniciativa privada y vecinos para que puedan replicar proyectos que respondan a la actual emergencia sanitaria, en busca de nuevos paradigmas y de recuperar el valor, el uso y el disfrute de los espacios públicos.

## **Fase 1: Antes de la intervención**

### **Gestión pública**

ANDA Mérida es un proyecto colectivo. Su en la ciudad de Mérida fue respaldada por el gobierno municipal mediante el Instituto Municipal de Planeación Mérida (IMPLAN Mérida). El IMPLAN fue el enlace con otras dependencias municipales involucradas en la ejecución del proyecto, además de ser quien acompañó y aprobó las intervenciones viales, fundamentado en los análisis derivados del PIMUS y de la implementación de la Zona Amable.



Desde el momento previo al comienzo de la ejecución de ANDA Mérida se mantuvo un proceso de gestión entre Colectivo Tomate y los aliados. Se realizaron reuniones, solicitudes y oficios previos al arranque de la intervención *in situ* a través del IMPLAN, en coordinación con las dependencias del municipio y autoridades estatales, federales y organizaciones internacionales.

## **Movilidad activa**

**Paso 1.** *Selección del sitio de intervención.*- Este paso se realizó de manera conjunta entre Colectivo Tomate, IMPLAN y GIZ. Basado en los estudios y diagnósticos surgidos por el PIMUS se plantearon tres escenarios posibles de intervención en el Centro Histórico de Mérida, surgidos del análisis del levantamiento de datos de cruces, identificados por el IMPLAN como cruces peligrosos y, con base en un proyecto, desarrollado por el mismo instituto, cuyas tareas se enfocan en la zona centro, lugar donde se presenta la necesidad de ampliar los espacios para evitar aglomeraciones que representen un riesgo para la salud debido a la pandemia por COVID-19.

Las posibles intersecciones a intervenir en los barrios del centro histórico fueron propuestas por el IMPLAN para ser evaluadas –de acuerdo con sus características, problemáticas y oportunidades– por el equipo técnico en movilidad del Colectivo Tomate. Cada propuesta consideraba el análisis de sus equipamientos, entre ellos, sus espacios públicos, mercados, escuelas, iglesias, terminales de autobuses, además de su estudio a partir de los inventarios de usos de suelo y vial, basados en las acciones que en materia de movilidad ha realizado previamente el IMPLAN. Caso parecido al anterior es el de Zona Amable, el cual contempla un rediseño de las calles a intervenir mediante procesos y lineamientos que ayuden a incrementar la seguridad, la inclusión, la sustentabilidad y la resiliencia.

Con esta información, el Colectivo Tomate evaluó las propuestas mediante variables como: distancia total del corredor, sección de calle mínima y máxima, número de carriles, superficie total, manzanas, vocación y necesidades. Una vez hecha la evaluación, se propuso generar el recorrido de intervención en los Barrios San Sebastián y La Ermita Santa Isabel.

**Paso 2. Diseño y elección del mobiliario urbano como parte de la intervención vial.**- El proceso pasó por la revisión del IMPLAN, y considerando sus observaciones finalmente se aprobó la propuesta denominada Nodos Verdes. El mobiliario se diseñó como un elemento vial que además de fungir como bolardo para evitar el tránsito de autos sobre los espacios que esperamos delimitar debido a sus dimensiones, constituye un elemento del urbanismo táctico que ayuda a marcar el espacio público destinado a peatones y ciclistas. La propuesta fue realizada por el equipo artístico para ANDA Mérida y avalada por el equipo técnico del Colectivo Tomate, aunque los tonos del mobiliario fueron definidos posteriormente de acuerdo con las propuestas artísticas en vialidades y fachadas.

## **Desarrollo comunitario**

**Paso 3. Mapeo del sitio de intervención.**- Mientras se definía el sitio de intervención, el equipo comunitario inició una investigación de gabinete del centro histórico de la ciudad de Mérida en términos de la pandemia, del desarrollo de la ciudad, de sus principales hitos y referentes, así como de sus procesos de movilidad e instrumentos de planeación al respecto. Una vez definido el sitio, se enfatizó la investigación de gabinete, incluyendo la historia y noticias actuales del lugar.

**Paso 4. Diseño y planeación de las actividades comunitarias.**- En esta etapa ya contamos con un diagnóstico de la zona, pues de manera previa se realizó la investigación de gabinete del sitio, así como de sus hitos, noticias, e instrumentos de planeación. Esta etapa de diseño y planeación de las actividades comunitarias debe ser revisada una vez que el equipo llegue a campo. Se hace un primer cálculo de los materiales a utilizar en los talleres y sesiones de teatro, así como del que será utilizado en la creación de los dispositivos de consulta ciudadana. En este paso es importante considerar que las actividades comunitarias se planean teniendo en cuenta las restricciones impuestas por la pandemia y verificando que se cuente con los protocolos de sanidad necesarios para su desarrollo.

## **Fase 2: Durante la intervención**

### **Gestión pública**

**Paso 5. Reunión de necesidades para la implementación.-** Ya en campo se llevó a cabo una presentación del equipo de Colectivo Tomate mediante una reunión presencial en las oficinas del IMPLAN, donde también estuvo presente la representación de la GIZ en Mérida. En esta reunión se presentó la propuesta de intervención y la calendarización de operaciones, además de que se revisaron las necesidades requeridas para la implementación de ANDA Mérida. De manera conjunta se realizó un mapeo institucional para hacer del conocimiento de las instituciones gubernamentales –vinculadas con la implementación del proyecto– la presencia y la labor del Colectivo Tomate en el centro histórico de Mérida, así como del apoyo a solicitar para la ejecución del proyecto, de acuerdo con sus atribuciones. Instituciones como el Instituto Nacional de Antropología e Historia, la Policía Municipal, la Secretaría de Seguridad Pública (estatal), la Subdirección de Patrimonio Cultural de la Dirección de Desarrollo Urbano, la Secretaría de Participación Ciudadana, la Unidad de Comunicación Social, la Dirección de Obras Públicas, y la Dirección de Servicios Públicos.

Para realizar la intervención en fachadas y vialidades del centro histórico fue necesario un proceso de gestión y autorización por parte de dos instituciones gubernamentales responsables del patrimonio y de la movilidad en Mérida: El Instituto Nacional de Antropología e Historia y la Secretaría de Seguridad Pública (estatal); sin embargo, en el proceso de ejecución la policía municipal y su coordinación de seguridad vial resultaron clave, además el coordinador no solo era el responsable de seguridad vial a nivel municipal, sino que también vive en la zona de intervención.

### **Desarrollo comunitario**

**Paso 6. Scouting.-** Con la llegada del equipo a campo la primera actividad que se realiza es un *scouting* en el sitio de intervención, por parte del equipo

comunitario, de producción, equipo técnico y la coordinación. A la llegada de los artistas se realiza un segundo *scouting*.

Este proceso se refiere a la exploración que se realiza sobre las calles y barrios a intervenir. El recorrido tiene como finalidad que el equipo reconozca y observe el lugar; se trata de un recorrido a pie con el fin de determinar la viabilidad de la propuesta de intervención. Desde esta etapa el equipo acude al barrio identificado con su gafete, playeras y gorra de ANDA Mérida. Este recorrido y recolección de datos se realizó de manera discreta. En este punto aún no se toman fotografías ni se hacen anotaciones evidentes; es un momento para únicamente caminar y percibir las características de los barrios.

El *scouting* permite identificar los lugares de mayor flujo o concentración de personas, saber hacia dónde fluye la energía del lugar, cómo es la circulación, qué espacios públicos tiene, qué actividades se ejecutan en las calles, en dónde hay más tránsito de vehículos. También se analiza la viabilidad del proyecto en términos físicos del espacio: ancho de banquetas, tipos de casas, materiales de construcción, acabados y fachadas, potencialidades de uso, posibilidad de peatonalización, etcétera.

**Paso 7. Primeros acercamientos: con la comunidad y con las autoridades.**- La reunión de necesidades marcó el escenario para comenzar el acercamiento con las autoridades y los comités vecinales. Presentamos el proyecto, nos involucramos y comenzamos con la labor de socialización. Asimismo generamos lazos de colaboración y confianza. Desde este momento se identifican los liderazgos, los actores e instituciones clave que aportarán al trabajo colectivo y que sumarán a más vecinos al proyecto, como es el caso del Patronato del Centro Histórico.

Ya en los primeros acercamientos con la comunidad se identifican los posibles espacios para ubicar los centros de operaciones en el sitio de intervención, tanto para el resguardo del material para dichas intervenciones técnicas y artísticas como un espacio de oficina para el equipo del Colectivo Tomate en campo. De manera paralela, además de tener el primer vínculo con la

comunidad, es necesario habilitar un espacio donde se realicen las actividades de gestión y documentación del proyecto, que permita alojar reuniones y actividades con la comunidad y con las autoridades, en ANDA Mérida fue el *Café YAJ* el que nos abrió su espacio de *coworking* como oficina del equipo.

Por otra parte, todo el material que se empleó durante la realización de las pintas artísticas fue almacenado en el segundo centro de operaciones, siendo el punto de encuentro la **Preparatoria Mesoamericana**, ubicada en el barrio de San Sebastián. Este espacio fue habilitado no solo para que los artistas y su equipo puedan asistir (en ocasiones requieren abastecerse con más material), sino también para ubicar el centro de hidratación y uno de los puntos de encuentro.

Los requerimientos para la elección de estos espacio fueron: una ubicación lo más cercana posible a las vialidades y a los muros a intervenir (dentro de los barrios elegidos) para facilitar el abastecimiento y el transporte de material, ; la verificación de que se cuenta con dimensiones suficientes para almacenar andamios, escaleras, botes de pintura y equipo de seguridad (en el caso del centro para materiales), y la posibilidad de señalar el acceso restringido, es decir, que se trate de un espacio seguro y con acceso a copia de llaves; preferentemente que sea un espacio gratuito.

## **Movilidad activa**

**Paso 8. Levantamiento etnográfico pre intervención.-** Con la finalidad de entender y adentrarnos en las conductas de los habitantes y transeúntes de los barrios a intervenir, se realizó el levantamiento de datos previos a la intervención mediante la aplicación de métodos cualitativos como la observación participante y las entrevistas. Desde un aspecto técnico se llevaron a cabo y se sistematizaron aforos peatonales, vehiculares y ciclistas en los cruces por rediseñar. En el aspecto social se realizaron entrevistas *in situ*, además de la observación de los modos de moverse y de las formas de conducta de acuerdo con una guía de observación elaborada por el equipo técnico.

Las observaciones conductuales se dieron de forma permanente, desde el primer *scouting* y a la par del proceso de socialización, estas se registraron para poder ser analizadas y comparadas con el levantamiento etnográfico después de ejecutar la intervención. Las entrevistas previas se realizaron en la calle, en la zona de intervención, dando preferencia a las intersecciones viales. Las entrevistas se realizaron cumpliendo que el 50 % fuera masculino, 50 % femenino y cuidando que se incluyeran ciclistas, transeúntes y vecinas/os.

El proceso de levantamiento de información etnográfica de la calle se integra a la fase de trabajo comunitario que desarrolló Colectivo Tomate, lo que permitió socializar el proyecto desde la presencia continua y espontánea en la comunidad; recolectar historias vecinales para comunicar los nuevos paradigmas de movilidad desde un lugar que haga sentido a los vecinos; acompañar a los vecinos durante el proceso de adaptación, mostrando información que implica a los vecinos, acerca del barrio y sobre su movilidad; generar confianza, una adaptación amable y apropiación de nuevo espacio, así como resignificar el espacio público, propiciando su uso y disfrute. Cabe señalar que la información técnica que representa la movilidad activa es un tipo de información poco conocida por los vecinos de un barrio, y las actividades de integración comunitaria facilitaron la comprensión de dicha información.

**Paso 9. Diagnóstico de movilidad y aprobación de la propuesta de rediseño vial.**- En lo que respecta a la intervención vial, el equipo técnico en movilidad consolidó un diagnóstico en la materia desde el sitio de intervención, con base en la estrategia Movilidad 4S, para generar el proyecto conceptual de rediseño geométrico de los cruces a intervenir mediante el uso de herramientas como el urbanismo táctico, alusivas a infraestructuras emergentes de movilidad. El diseño conceptual se realizó a partir de la valoración del espacio y de la selección de cruces evaluados y aprobados por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y la Secretaría de Seguridad Pública (SSP).

La propuesta consistió en la intervención de dos intersecciones ubicadas en:

1. Calle 77 esquina con calle 70 - Mercado San Sebastián
2. Calle 77 esquina con calle 72 - Parque San Sebastián

La propuesta técnica para la adecuación vial y geométrica de las intersecciones viales se diseñó bajo criterios de intervención emergente de ágil implementación. La propuesta fue acompañada por un mobiliario urbano, diseñado para ANDA Mérida como un elemento integral del rediseño vial, el cual, además de marcar la ampliación de banquetas, cumple con la función de ser biciestacionamiento, banca, macetero y otro espacio de información e interacción donde se comparta la importancia de la movilidad activa en nuestras ciudades. Esta fue presentada al IMPLAN para su retroalimentación y aprobación.

En esta etapa, el uso de fotografías de pie y aéreas del sitio de intervención es una herramienta fundamental para la presentación y montaje de las propuestas a presentar.

**Paso 10. Los artistas llegan a la comunidad.-** A la llegada de los artistas que realizarán las pintas en las dos intersecciones y en las fachadas del centro histórico se realizó un *scouting*: el equipo comunitario compartió los descubrimientos y características del sitio de intervención, su historia, sus calles, su relación con los temas de movilidad, sus habitantes, sus tradiciones y demás información relativa a dichos barrios. Posteriormente se realizó un recorrido y visitamos en su casa a un cronista del barrio de San Sebastián.

**Paso 11. Intervención vial.-** Con la aprobación de la propuesta de adecuación vial y geométrica de las intersecciones viales a intervenir dio inicio el ejercicio de urbanismo táctico para fomentar la movilidad activa y enfrentar las condiciones de distanciamiento social requerida en tiempos de pandemia por COVID-19. La intervención vial es el proceso más importante para impulsar los cambios de comportamiento en las personas que transitan por los barrios de San Sebastián y de La Ermita Santa Isabel.

El anterior proceso dio inicio con el **premarcaje** para el rediseño geométrico en ambas intersecciones, liderado por el equipo técnico en movilidad. Desde la etapa del premarcaje, la observación es un elemento fundamental en este tipo de ejercicios de urbanismo táctico; también lo es la comunicación con los usuarios de la vía: habitantes de todas las edades, locatarios del mercado, transeúntes, choferes de autobuses de pasajeros y ciclistas. Después de este proceso de observación y ajustes se realiza el **trazo de geometría**.

Cabe mencionar que para realizar este ejercicio contamos con el permiso de la Secretaría de Seguridad Pública estatal, lo que facilitó el proceso de gestión y logística del trazo de rediseño geométrico en ambas intersecciones. La Secretaría de Seguridad Pública dio el apoyo para efectuar el cierre de las vialidades, y la Coordinación de Seguridad Vial de la Policía Municipal acompañó la operación en campo con la ayuda de la cuadrilla de seguridad vial. Las acciones relativas a la intervención se llevaron a cabo en horarios nocturnos, pues la cuadrilla de la Policía Municipal tenía un horario de 10:00 pm a 5:00 am. El equipo de Colectivo Tomate llegaba al sitio desde las 8:00 pm para iniciar con la preparación de los materiales destinados a la pinta artística y al señalamiento horizontal de las intersecciones viales. Desde el proceso de premarcaje la intervención vial se delimitó por medio de conos viales proporcionados por la Policía Municipal y la Secretaría de Seguridad Pública y se mantienen aún después del cierre del trabajo de campo.

La *pinta artística* dentro del trazo geométrico realizado por el equipo técnico fue realizado por el equipo artístico del proyecto. Las propuestas que presentó fueron puestas a votación por las personas que transitan en estos barrios. La votación se realizó con el uso de dispositivos de consulta vecinal desarrollados con base en la metodología Easy Data Viz. Los vecinos eligieron el diseño que quedaría pintado en ambas intersecciones, y con ello, dio inicio la pinta artística en la vialidad. En este paso, son aspectos a considerar el tipo de pintura vial y su aplicación; la limpieza de las vialidades y el clima y los horarios, para su realización.



El **señalamiento horizontal** para el rediseño geométrico se realizó con el apoyo de la cuadrilla de Seguridad Vial de la Policía Municipal: cebras, pinta de guarniciones, prioridad ciclista, velocidades, zona de carga y descarga, orejas y estacionamiento en batería fueron parte de este ejercicio de urbanismo táctico. A la par de la pinta vial se identificaron los espacios óptimos **para la instalación del mobiliario urbano**, pero este fue colocado de forma posterior a la pintura artística en la vialidad.

La intervención vial tiene como finalidad ser un espacio que favorezca el distanciamiento social, la salud de las personas, los cruces seguros, la reducción de velocidades, la ampliación de banquetas y el uso y disfrute del espacio público.

Para socializar los cambios en la vialidad y la colocación del mobiliario urbano, la intervención estuvo acompañada por la metodología Easy Data Viz, para generar un **dispositivo de difusión, consulta y recolección de información vecinal** mediante el perifoneo, la colocación de letreros en el mobiliario urbano y la labor del equipo comunitario que generaba actividades para acompañar estos espacios y facilitar el tránsito por los barrios de San Sebastián y La Ermita Santa Isabel.

En este proceso el apoyo y participación de la comunidad: vecinos, habitantes y de ambos centros de operación (Café Yaj y Preparatoria Mesoamericana) fueron fundamentales para la implementación del proyecto. Además de su participación en las actividades comunitarias, la comunidad aportó en la ejecución de ANDA Mérida compartiendo tomas de agua, de luz, con materiales como mangueras, cubetas, escobas, recogedores. Fue este proceso de interacción un espacio para intercambiar ideas y escuchar inquietudes y necesidades.

**Paso 12. Socialización con la comunidad.-** En esta etapa ya se contaba con mayor conocimiento sobre el sitio y sobre la comunidad. Es momento de revisar y, de ser necesario, reforzar las actividades comunitarias. Es en este

momento donde se consolida el proceso de socialización con la comunidad y se mantiene hasta el término del trabajo de campo.

Las actividades comunitarias y de socialización del proyecto se realizaron mediante la visita del equipo comunitario casa por casa, juntas vecinales y encuentros con actores de la sociedad civil, talleres, sesiones de teatro participativo, instalación y uso de dispositivos de consulta vecinal y entrevistas con los medios de comunicación local.

Las actividades comunitarias que se realizaron en ANDA Mérida fueron de 1) cartografía social "reconociendo nuestros espacios", 2) comunicación no violenta orientado a la resolución de conflictos "dialogando en comunidad", 3) movilidad activa segura y sustentable orientada a los usuarios de intersecciones "libertad en movimiento", 4) teatro participativo, 5) sesión de conexión con otros actores y organizaciones de la sociedad civil activos en los barrios de intervención, como el recorrido con un cronista y la reunión con otras organizaciones para "tejer redes". Esta última actividad cobra relevancia, pues es una de las formas en que Colectivo Tomate siembra la semilla de la acción colectiva y del trabajo en comunidad de los líderes y organizaciones que trabajan a favor de la movilidad activa sustentable en los barrios del centro histórico de Mérida.

Las actividades comunitarias fueron convocadas en las juntas vecinales, en las visitas casa a casa y a los locatarios del mercado de San Sebastián, mediante los grupos de whatsapp de los vecinos, en los medios de comunicación del barrio como programas de youtube y mediante los sacerdotes de las iglesias de ambos barrios.

**Paso 13. Pinta de murales en fachadas.**- Este paso abonó fuertemente al proceso de socialización con la comunidad y representa una de las características que distinguen ANDA Mérida de entre otros ejercicios de urbanismo táctico, además que representa un espacio de conexión, encuentro y reflexión de la comunidad en cuanto a sus formas de moverse en la ciudad. Desde el primer *scouting* se realizó la identificación de posibles fachadas

(muros) para intervenir. Se realizó un mapeo donde se identificó un primer número de inmuebles con posibilidad de ser intervenidos.

Al ser barrios ubicados en el centro histórico de Mérida, estos se encuentran catalogados como espacios de patrimonio cultural, circunstancia que dificulta su intervención. Debido a ello se realizó un filtro a la selección inicial de fachadas, para presentar el proyecto al INAH. Resultó una propuesta de fachadas posibles para intervenir como parte del recorrido que conecta ambos barrios. De esta forma, se presentaron los muros que cumplían las condiciones técnicas requeridas por el INAH; es decir, muros que no contaban con puertas ni ventanas, además de que estaban ubicados en el mismo sentido vial de la calle: con esto se favorecía la visibilidad de automovilistas, ciclistas y peatones.

Después del proceso de gestión con el INAH sobre los muros que pudieran formar parte del proyecto, el INAH autorizó ocho fachadas dentro del recorrido que conecta los barrios de San Sebastián y La Ermita Santa Isabel. Esta autorización fue avalada mediante un oficio que solicitó el IMPLAN para comprobar la aprobación del INAH. Este documento dio soporte y certeza jurídica a las familias que posteriormente autorizaron la pinta de sus fachadas.

Después de la **autorización de la pinta de los muros por el INAH y por los dueños, se llevó a cabo el encuentro entre el artista y la familia** para poder entablar una conversación entorno a su hábitat, sus costumbres y su vínculo con el barrio. Durante este paso, el equipo comunitario facilitó la entrevista mediante una guía de preguntas previamente preparada y revisada por la parte técnica de movilidad. Tomando en cuenta el reconocimiento de la zona, las intersecciones y los muros a intervenir, el artista realizó el **boceto** de la obra, que pasó a revisión, ajustes y **aprobación** de los aliados. Una vez que se tiene el diseño final, es la familia la que dio la autorización para iniciar la pinta del mural.

El proceso de pintura incluye el raspado, sellado, trazo, la pintura, la colocación de logos (stenciles) y placas que describen cada obra. Para que la pintura pueda efectuarse de manera correcta es fundamental la labor del equipo de producción: desde realizar el metraje de los muros hasta la preparación y apoyo de material para los artistas. Mientras tanto, el equipo comunitario es el engranaje que conecta y mantiene el vínculo entre el artista, la familia y los barrios donde se está realizando la intervención. De igual forma, el equipo de documentación es el encargado de ir registrando la intervención visual mediante fotografías de pie, aéreas y video.

La intervención de fachadas a lo largo de la calle 77 se propuso como un corredor artístico que conectaba los barrios de San Sebastián y La Ermita Santa Isabel, conformado por cinco murales que narran las historias de la comunidad. Las interpretaciones de las costumbres y de las tradiciones más distintivas del barrio. Los murales se basaron en las historias de las familias que habitan el inmueble, asegurando todas y cada una de las autorizaciones por escrito por parte del INAH y de los dueños legales de los sitios..

### ***Fase 3: Después de la intervención***

#### ***Desarrollo comunitario***

**Paso 14. Rueda de prensa.-** Se realiza una rueda de prensa con la intención de potencializar el mensaje y difundir los resultados obtenidos. A través de la cultura del reconocimiento se pretenden impulsar otras transformaciones en el futuro, que partan de procesos creativos autogestionados por los habitantes de la comunidad, ahora con nuevas y más capacidades identificadas, así como con una relación comunitaria fortalecida.

**Paso 15. Inauguración: con la comunidad y con las autoridades.-** La **inauguración** se celebra con toda la comunidad. En ella participan los artistas, los voluntarios e integrantes del Colectivo Tomate, y se trata de un evento público a modo de festejo por la inauguración oficial del proyecto. Se realiza un recorrido por el barrio intervenido escuchando una explicación de

cada mural, con la voz de los artistas y de las personas que habitan en la casa y con los locatarios del mercado o con los vecinos cercanos a las intersecciones. Al final del recorrido se instala una placa en un lugar específico del barrio, con las fechas del proyecto y un agradecimiento a la comunidad por haber participado en él.

En el caso de ANDA Mérida durante el día de la inauguración con la comunidad y con las autoridades también se celebró el cierre del trabajo de campo con la participación de [Cine Móvil Toto](#), quienes realizaron la proyección –en las canchas de basquetbol del Parque San Sebastián– del documental “*Rush Hour*”. Cine Móvil Toto es una plataforma verde de comunicación itinerante que lleva la proyección de documentales y películas, con la particularidad de que la energía eléctrica la producen mediante el uso de bicicletas estáticas.

**Paso 16. Cierre con los aliados.-** Antes de retirarnos del sitio de intervención, de despedirnos de los vecinos y de los actores clave de la implementación de ANDA Mérida, Colectivo Tomate se reunió con la entidad gubernamental que fue el enlace en el proceso de implementación de ANDA Mérida, con la Dirección General y con las coordinaciones de Movilidad Urbana Sustentable y Diseño Urbano Participativo del IMPLAN, para hacer un proceso de reflexión, aprendizaje y reflexión sobre posibles réplicas, para sumar a la comunidad en los procesos de planeación de las ciudades. A su vez, Colectivo Tomate deja la semilla de la movilidad activa sembrada en las organizaciones locales mediante la presentación de: un oficio de necesidades de la comunidad y su entrega al ayuntamiento mediante el IMPLAN, la bitácora cómo llegamos-cómo nos vamos, así como el reporte técnico que analiza los procesos de adaptación al cambio a través de la intervención vial, en las dos intersecciones intervenidas por ANDA Mérida.

## **Movilidad activa**

**Paso 17. Levantamiento etnográfico post intervención.-** Este paso permite evaluar los cambios y observaciones una vez hecha la intervención. De la misma forma en la que se realizó al llegar al sitio, se organizan aforos peatonales, vehiculares y ciclistas en las intersecciones donde se implementó el ejercicio de urbanismo táctico, las entrevistas *in situ* y el registro de las observaciones post intervención. Este levantamiento de datos después de realizar el rediseño vial permite evaluar la adaptación al cambio.

**Paso 18. Sistematización de los datos: reporte técnico.-** La sistematización y el análisis técnico a partir de los levantamientos etnográficos anteriores y posteriores a la intervención permiten evaluar la situación de seguridad vial para los usuarios de la vialidad, específicamente sobre la calle 77, que conecta los barrios de San Sebastián y La Ermita Santa Isabel, en el centro histórico de Mérida. Esta información permitirá conocer cuál es la percepción de los habitantes y de los usuarios de la vía: la situación actual de los barrios intervenidos, cómo perciben los peatones, ciclistas y automovilistas los indicadores de seguridad vial; algunas consideraciones respecto a la velocidad, como el exceso de automóviles, la accesibilidad, las condiciones de la señalización horizontal y vertical (sin desatender las condiciones climáticas para el caso de Mérida: lluvias y huracanes) con las que cada ciudad sortea al momento de la implementación del proyecto.

### **c. Lecciones aprendidas y recomendaciones**

#### **Sobre la pandemia**

El proyecto ANDA Mérida logró contribuir con la creación e implementación de nuevas propuestas en materia de salud pública, que buscan generar y/o aumentar la consciencia colectiva alrededor de los procesos de transformación del entorno urbano con la emergencia de la pandemia COVID-19, tomando en cuenta ámbitos como el ambiental, el territorial y el cultural y desarrollando estrategias que

favorecieron el cumplimiento de los objetivos y permitieron un impacto positivo en la comunidad.

El proyecto aportó en el diseño, creación e implementación de iniciativas que promueven la activación de espacios transitables y en la resignificación del espacio público a partir de herramientas artísticas y métodos elicitorios de construcción colectiva, en el marco de la pandemia COVID-19.

Se destaca el enfoque integral e interdisciplinario en los procesos de diseño, creación e implementación del proyecto, que además de contar con una diversidad de actores participantes, involucró distintas propuestas alternativas sobre prácticas y protocolos actuales para atender las transformaciones inmediatas del espacio público de las ciudades entorno a la emergencia COVID-19; entre ellas, el urbanismo táctico, el enfoque de movilidad activa y seguridad vial y la participación comunitaria.

Se reconoció el papel del espacio público como un escenario colectivo que incide, permea y algunas veces condiciona las diferentes formas de interacción social, el cual además posee características propicias para desarrollar estrategias adecuadas y necesarias desde una perspectiva de salud pública entorno a la emergencia COVID-19, como la promoción de la sana distancia y el reordenamiento de las necesidades y formas de movilizarnos. En este sentido, se convoca a la apropiación y resignificación del espacio público por parte de la ciudadanía, a partir del uso masivo de la bicicleta y del tránsito, como peatones en la cotidianidad, lo cual incide de manera directa en los procesos de prevención de riesgos de contagio y a su vez refleja acciones individuales y colectivas que mitigan de alguna manera la contaminación y los daños al medio ambiente.

### ***Sobre los aliados***

A partir de la experiencia, destacamos la importancia de fortalecer las redes interinstitucionales locales y la participación activa de diversidad de actores en las diferentes fases de creación y ejecución de los proyectos, esto contribuye y nutre en su lectura desde diferentes aspectos, pues genera impactos reales en las comunidades

y suma experiencias significativas que pueden compartir buenas prácticas para futuras intervenciones.

Se destaca el valor del trabajo en red con organismos públicos, privados, nacionales, internacionales y comunitarios: Cooperación Alemana para el Desarrollo Sustentable, Colectivo Tomate, Comex por un México Bien Hecho, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), Ayuntamiento de Mérida a través del Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN), los comités vecinales y las y los vecinos. A partir de una comunicación dinámica y fluida, se logró que ANDA Mérida alcanzara con éxito los objetivos principales deseados y permitió encontrar estrategias que armonizaron algunas de las esferas ambientales, espaciales, sociales y culturales en el marco de la emergencia COVID-19.

### **Sobre la gestión pública**

Los procesos de gestión pública en el ámbito de movilidad, al contar con variedad de actores, protocolos, procedimientos y dependencias, fortalecen sus capacidades comunicativas y las estrategias de trabajo en red; esto facilita la construcción integral de planes de trabajo en tiempo y forma, el establecimiento de rutas a partir de las responsabilidades institucionales y los roles de las personas a cargo, y esclarece las tareas, los pasos siguientes y los permisos requeridos para llevar a cabo la intervención de una manera más dinámica óptima.

Un aprendizaje del proyecto en el ámbito de gestión pública tiene que ver con el entendimiento de las co-responsabilidades gubernamentales para con la ciudadanía, y el reconocimiento del éxito de los proyectos a partir de los procesos de gestión y colaboración colectiva, en este caso liderados por organismos institucionales y alianzas públicas y privadas.

### **Sobre la consultoría técnica**

Un aprendizaje identificado durante el proceso de intervención incorpora la necesidad de comunicación constante entre las narrativas comunitarias y las propuestas de diseño urbano que la consultoría técnica brinda, entendiendo el éxito



de los procesos de apropiación y resignificación de espacios públicos a partir del principio de construcción colectiva entre aspectos técnicos y sociales, considerando ambas lecturas y generando estrategias que posibiliten un impacto mayor en las intervenciones.

El proyecto representa la unión exitosa de estrategias con enfoques participativos y colaborativos, que acompañaron la consultoría técnica; el urbanismo táctico es una actividad temporal que a través de pilotajes y pruebas previas determina la viabilidad de acciones implementadas bajo las lógicas del urbanismo sostenible. El fortalecimiento de la participación comunitaria en la reducción de riesgos de contagio por COVID-19 y a su vez los procesos de instrumentalización del espacio público en función de la reactivación de la economía, la cultura, el arte y los diferentes ámbitos sociales, permitiendo una movilidad sana y segura.

### **Sobre el equipo de campo**

En el proceso de planeación estratégica es importante considerar las necesidades del proyecto, y en consecuencia las dinámicas cotidianas que se desarrollan en el espacio público objetivo; en este sentido la participación comunitaria en la construcción de diagnósticos se hace indispensable, ya que su conocimiento territorial permite evidenciar métodos de acción acordes con los intereses vecinales y con las diferentes formas de intervención que contempla la estrategia, evitando conflictos de tiempo y forma al momento de ejecutar las actividades propuestas y logrando el bienestar de todos los actores involucrados en el proceso. En este caso, el aprendizaje parte de la necesidad de realizar las acciones en la noche para evitar, alterar y/o interrumpir el paso de peatones y vehículos.

### **Sobre la comunidad**

El papel de la comunidad es indispensable en el proceso de resignificación urbana. A partir de su participación activa pueden generarse mejores diagnósticos y plantear estrategias óptimas, así como posibilidades reales desde el reconocimiento de las capacidades locales/vecinales y del trabajo colaborativo en red con instituciones públicas y privadas. Las narrativas comunitarias amplían las perspectivas y

alimentan con información experiencial las causas y posibles soluciones que se gestan en sus diversos contextos.

La promoción del trabajo comunitario posibilita la sostenibilidad de los programas; por lo tanto, abrir vías de participación a través de acciones artísticas dinamiza el diálogo y aumenta la confianza colectiva.

El trabajo comunitario es una etapa clave en el logro de objetivos del proyecto más allá de las implicaciones de la transformación física del espacio, ya que estos procesos además de beneficiar a la comunidad, fortalecen de manera escalonada y progresiva la recuperación de la confianza y de la legitimidad en el trabajo en red y en la gestión pública.

Involucrar actores con gran influencia en la comunidad posibilita el flujo de información, fortalece las redes vecinales y contribuye al logro de los objetivos del proyecto, de forma participativa.

### **Algunas reflexiones metodológicas**

El uso del arte en alianza con métodos y técnicas de diseño urbano, los dispositivos de consulta ciudadana, los procesos de levantamiento de información etnográfica y las herramientas de diálogo participativo para los proyectos de infraestructura emergente facilitan la obtención de información relevante y permite a la comunidad comprender en un escenario local las propuestas técnicas y estrategias de gestión pública en torno a la emergencia COVID-19 y a la instrumentalización del espacio público para el disfrute colectivo, mitigando los riesgos de contagio, desde una perspectiva técnica y comunitaria.