

Mérida: ¿ciudad peatonal?



CIUDAD
MODELO

“La importancia del
pensamiento crítico y la
inteligencia emocional”

Pasos peatonales:
*un inadvertido hito de la
seguridad vial en Mérida*

**Los caminos peatonales
y la preferencia
del automóvil**



• CONSEJO DIRECTIVO •

Leticia Torres Mesías
David Montañez Rufino

• CONSEJO CONSULTIVO •

Jorge Bolio Osés
Ricardo Combaluzier Medina
José Gerardo García-Gill
Ricardo López Santillán
Raúl Monforte González
Eduardo Monsreal Toraya
Susana Pérez Medina
Luis Sauma Castro
Liz Zumárraga

• EDITORIAL •

David Montañez Rufino
Director general

Jorge Alberto López Tec
Diseño gráfico y editorial

Angélica Rivera Gómez
Coordinadora de comunicación y redes

Oswaldo José Avilés Ibarra
Especialista SEO

MetrópoliMid., Año 3. No. 29, noviembre 2021, es una publicación periódica electrónica, mensual, publicada y editada por Consultoría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Espacio Público, S.C.P. con domicilio en la ciudad de Mérida, Yucatán. www.metropolimid.com.mx, direccion@metropolimid.com.mx ISSN versión digital en trámite. El contenido y las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación o de MetrópoliMid. Se autoriza cualquier reproducción parcial o total de los contenidos o imágenes de la publicación, siempre y cuando sea sin fines de lucro, citando invariablemente la fuente sin alteración del contenido y dando los créditos autorales. El propósito de esta publicación es contribuir a un adecuado desarrollo urbano y sostenible.

www.metropolimid.com.mx

ÍNDICE

02 Centrarse en el Peatón:
Clave para el desarrollo
de la ciudad

04 EN CONTEXTO:
El Peatón

07 Reflexiones en torno al
peatón (y la peatona):
una visión integral

12 **CIUDAD MODELO:**
La importancia del pensamiento
crítico y la inteligencia emocional
como herramientas para que
el adolescente se integre a la
vida social digital

16 Caminabilidad, una
experiencia urbana que
construye comunidad

20 Desarrollando conciencia:
Expo Vivienda, un impacto
positivo para Yucatán

23 Pasos peatonales: un
inadvertido hito de la
seguridad vial en Mérida

28 Los caminos peatonales
y la preferencia del auto

Centrarse en el Peatón: Clave para el desarrollo de la ciudad

Por David Montañez Rufino
Director general de la plataforma urbana M50

Recientemente *Forbes Life* posicionó a Mérida como una de las diez mejores ciudades del mundo para viajar en 2022, lo cual en el mejor de los casos nos deja un sabor agrisado. Como hemos mencionado en otras publicaciones, Mérida no es una ciudad caminable, tiene muy pocas áreas peatonales y carece de infraestructura orientada a la movilidad de las personas. El turismo se hace a pie, esto es indiscutible, pero también la calidad de vida de quienes vivimos en Mérida y su zona metropolitana depende en gran medida de si la ciudad está orientada o no hacia las personas. ¿Mérida lo está?

El Peatón: clave para hacer ciudades para la gente.

Hacer ciudades para la gente implica poner a la persona en el centro del diseño, la planeación y la ejecución de obras y políticas públicas. Uno podría pensar que esto es obvio, ¿qué más podríamos tener en mente al momento de hacer ciudades si no es a sus habitantes?, pero si prestas un poco de atención a la estructura urbana de nuestras ciudades te darás cuenta que, tristemente, no están siendo diseñadas para las personas.

Ciudades para el auto, no para el peatón.

Al analizar componentes esenciales del diseño urbano, como la escala, las dimensiones, la distribución de zonas, la accesibilidad, etc., te das cuenta de que, consciente o inconscientemente, estamos diseñando ciudades pensando en el automóvil y no en el peatón. Es decir, en el medio de transporte y no en la persona. Si no lo crees, tan sólo fíjate en la distribución de las calles –que son espacios públicos esenciales– y compara el porcentaje de espacio destinado al auto contra el destinado a las personas; en muchos casos ni siquiera hay senderos peatonales, o están llenos de obstáculos que impiden caminar.

Cada vez existen más zonas de la ciudad donde no puedes llegar a pie o en transporte público, enfatizando la dependencia del automóvil. Las escalas también están hechas para estos flujos motorizados, con grandes espectaculares y letreros luminosos, creados para que los veas a grandes distancias y circulando a gran velocidad, y no caminando, lo cual hace que sacrifiquemos experiencias, colores, aromas, interacción real. No se trata de satanizar el automóvil –que

trae importantes beneficios y practicidad– pero es importante rescatar una visión centrada en la persona.

El Peatón: clave para evolucionar hacia comunidades urbanas.

Caminar es parte de la naturaleza humana. Caminando interactuamos y nos reconocemos como seres humanos, nos permitimos articular con la sociedad y con nuestros semejantes. Como menciona Luis Carlos Sierra en esta misma edición: “Conocemos el mundo interactuando con él, viviéndolo, experimentándolo, sufriendo, recorriéndolo”. Pero los beneficios de una ciudad amigable al peatón van más allá del individuo y permean en la sociedad.

Las ciudades accesibles y amigables con el peatón –es decir las ciudades caminables–, construyen comunidad. Esto implica entender la diferencia entre dos conceptos muy importantes que nos explica María Isabel Velázquez en esta edición:

- **La accesibilidad**, que depende de la infraestructura y los equipamientos, **hace que una ciudad sea accesible**. Pero, más importante aún,
- **La caminabilidad**, que depende del confort, **hace que una ciudad sea habitable**.

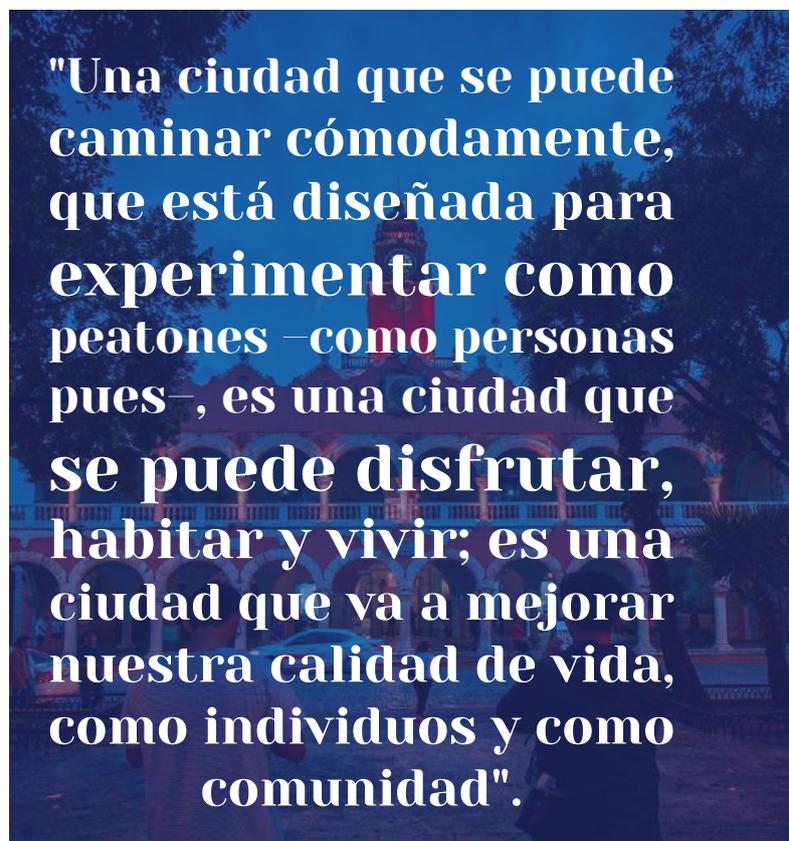
Esto es, una ciudad que se puede caminar cómodamente, que está diseñada para experimentar como peatones –como personas pues–, es una ciudad que se puede disfrutar, habitar y vivir; es una ciudad que va a mejorar nuestra calidad de vida, como individuos y como comunidad.

Un ejemplo alarmante en Mérida: los pasos y los puentes peatonales.

Cuando pensamos en Mérida y su peatonalidad, no podemos evitar mencionar los llamados puentes peatonales. En esta misma edición, Eduardo Monsreal nos expone cifras duras: de 493 siniestros con peatones acontecidos entre 2016 y 2018, tan sólo 11 se registraron en inmediaciones de pasos peatonales, lo cual representa una incidencia de 0.02 siniestros por

cada paso peatonal. En contraste, en ese mismo período, se registraron 26 atropellamientos en inmediaciones de puentes peatonales, lo que supone una tasa de incidencia de 2.9 siniestros por cada puente, una diferencia abismal de proporciones.

Esto nos pone a reflexionar sobre qué estrategia está pensada realmente para el peatón: 0.02 de los pasos peatonales –los que son a nivel de calle–, contra 2.9 de los puentes peatonales –los que son elevados, que se están desmantelando en muchas partes del mundo y que algunos han bautizado como “puentes anti peatonales”.



Por David Montañez Rufino
Maestro en Administración Pública. Fundador y director general de la plataforma urbana M50.
✉ direccion@metropolimid.com.mx

El Peatón

Por Leticia Torres Mesías Estrada,
Docente de Arquitectura en la Universidad Modelo

“PEATÓN: la persona que transita a pie o valiéndose de una silla de ruedas o de aparatos ortopédicos, por las vías públicas o por zonas privadas con acceso al público.” En lo personal le agregaría: todo automovilista o viajero, al momento de dejar su medio de transporte motorizado o no motorizado, se convierte automáticamente en peatón.

A muchos les parecerá obvio, pero con frecuencia olvidamos que todos somos peatones y que, dentro de los elementos que intervienen en el tránsito, el peatón es el más vulnerable. A nivel mundial, una tercera parte de los lesionados por accidentes de tránsito son personas que resultan atropelladas, esto es, que tenían el rol de peatón. Este actor tan importante fue ignorado por muchos años.

Desde que surge la industria automotriz a principios del siglo pasado, y por muchas décadas, se privilegió al automóvil. Fue hasta el surgimiento de la Ingeniería de tránsito que sumaron al peatón a los elementos que intervenían en el tránsito. Este gran logro, desgraciadamente, no fue al mismo ritmo en todo el mundo.



Imagen: @Yucatanapie



ArqTAU



En la actualidad contamos con manuales, reglas, sugerencias que a veces parecen sumamente obvias y que, sin embargo, no siempre respetamos. De acuerdo con los resultados de la estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas, en 2019 se reportaron 4,125 decesos en el lugar del accidente y 91,713 heridos. El tipo de accidente con mayor número de víctimas muertas en el lugar del evento fue la colisión con peatón (atropellamiento) con un total de 887 víctimas (21.5%), seguido por colisión con vehículo automotor con 886 (21.5%) y, en tercer lugar, colisión con motocicleta con 608 personas fallecidas (14.7 por ciento). Estos tres tipos de accidentes concentran 6 de cada 10 muertes en incidentes de tránsito.²

Las cifras a nivel mundial son impresionantes. La Organización de las Naciones Unidas (ONU) sin hacer división del tipo de accidente de tránsito, nos dice que en el 2020 murieron en el mundo 1.3 millones de personas por siniestros viales. La ONU ha realizado a nivel mundial campañas muy importantes al respecto para hacernos más conscientes y responsables. Adoptó desde el 2005 el día 21 de noviembre como Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico. El objetivo es reflexionar sobre las causas y consecuencias de los hechos de tránsito, así como sobre la labor de los servicios de apoyo y rescate, de los esfuerzos desplegados en todo el mundo para reducir las muertes por accidentes de tráfico.

Los accidentados que no pierden la vida y requieren de atención son considerados en ese día, ya que sirve también de motivo para concientizar sobre el costo económico que

producen estos siniestros, que alcanzan hasta 3% del PIB de los países, según la estimación de la Organización Mundial de la Salud (OMS), cifra altísima que debe de ser reflexionada.

Esto, evidentemente, hace que los accidentes de tránsito se reconozcan como un problema de salud, por lo que la ONU incorpora una meta en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible: la de reducir a la mitad el número mundial de muertes y traumatismos por accidente de tránsito respecto a los ocurridos en el 2020.

Al ser reconocido como un problema de salud, en México contamos con el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA), que depende directamente de la Secretaría de Salud. Cuenta con un listado de conductas riesgosas que debemos de evitar cuando estamos en el rol de peatón:

Como peatón debes evitar las siguientes conductas de riesgo:

- **Cruzar corriendo la calle.** Incrementa la posibilidad de tropiezos y caídas.
- **Caminar por el espacio vehicular.** Evita caminar sobre la vía. En caso de estar bloqueada la banqueta busca una opción distinta, pero segura.
- **Saltar o esquivar obstáculos.** Corres el riesgo de caer y ser atropellado.
- **Cruzar distraído.** No uses el celular o audífonos. Usa todos tus sentidos para prever riesgos.
- **Cruzar en diagonal.** De esta forma estás más tiempo en la vía vehicular, exponiéndote innecesariamente.



INDICO
RESIDENCIAL

DEPARTAMENTOS DE
ALTO LUJO EN MÉRIDA

ENGANCHE DESDE: \$250 MIL PESOS



VIAMONTEJO.COM | T. (999) 454 1101

INMOBILIA

- **Cruzar sin mirar.** Debes establecer contacto visual con los conductores, para que ellos prevean tus movimientos y tú tengas certeza de cruzar.
- **Cruzar por lugares no previstos.** Cruzar sorpresivamente donde un conductor no espera al peatón es una de las causas más frecuentes de atropellamiento.
- **Cruzar por debajo de puentes peatonales.**

La segunda viñeta nos dicta: evitar caminar sobre la vía. Pero entonces: ¿qué pasa con todas esas vialidades que no cuentan con acera, o que cuentan con ella, pero están en pésimo estado, o llenas de obstáculos, u ocupadas por comerciantes ambulantes?

Por otro lado, existe una regla de oro si hay momentos en los que solo tengas la opción de caminar en la vía: camina enfrentando al tránsito que viene.

Termino con dos recomendaciones:

1). No suponga que los vehículos se detendrán. No solo mires el vehículo, haz contacto visual con los conductores. Desgraciadamente, aunque está prohibido, muchos conductores vienen utilizando el teléfono celular.

2). Por último: ya comenzamos a ver en nuestra Mérida los semáforos peatonales. Si estás en tu rol de peatón, no confíe a ciegas en ellos, mira antes de cruzar la calle. Y si en ese momento estás en tu rol de automovilista, por favor respeta el semáforo peatonal.

¿Quieres contribuir con una recomendación más?, déjalo en los comentarios por favor.

Referencias:

¹ Reglamento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán.

² Publicados por INEGI en noviembre de 2020, correspondientes al año 2019 (se generan cada mediados de mes de noviembre, por lo que al momento de escribir este artículo aún no se publican los datos 2020, contaremos con ellos a mediados de noviembre 2021).

M

Como peatón debes evitar las

siguientes conductas de riesgo:

- 1 Cruzar corriendo la calle.** Incrementa la posibilidad de tropezos y caídas.
- 2 Caminar por el espacio vehicular.** En caso de estar bloqueada la banqueta busca una opción distinta, pero segura.
- 3 Saltar o esquivar obstáculos.** Corres el riesgo de caer y ser atropellado.
- 4 Cruzar distraído.** No uses el celular o audífonos. Usa todos tus sentidos para prever riesgos.
- 5 Cruzar en diagonal.** De esta forma estás más tiempo en la vía vehicular, exponiéndote innecesariamente.
- 6 Cruzar sin mirar.** Debes establecer contacto visual con los conductores, para que ellos prevean tus movimientos.
- 7 Cruzar por lugares no previstos.** Cruzar sorpresivamente donde un conductor no espera al peatón.
- 8 Cruzar por debajo de puentes peatonales.**

"En el 2020 murieron en el mundo 1.3 millones de personas por siniestros viales".



Por Leticia Torres Mesías Estrada

Arquitecta por la UADY. Maestra en Administración Pública por la UVM. Docente en la escuela de Arquitectura de la Universidad Modelo y Productora del programa de radio Habitar y más.

✉ leticia.torresmesias@habitarymas.com

Reflexiones en torno al peatón (y la peatona): una visión integral

Por Andrea Esparza Aguiar,
Arquitecta



La falta de una normatividad homologada.

En el marco de garantizar la movilidad efectiva de personas, bienes y servicios –con una visión centrada en el y la ciudadana, dejando a un lado la visión “coche centrista”–, el Gobierno del Estado emite en el Diario Oficial del Estado de Yucatán la “Ley de Seguridad Vial, de fecha 24 de julio de 2020.

Para entender las condiciones que intervienen en cómo las personas habitan el espacio público, incluyendo las vías urbanas, es indispensable una revisión del marco normativo y legal vigente, ya que éste marca las directrices y actuación de la administración pública. El marco normativo debe sufrir constantes actualizaciones para alinearse a las prioridades nacionales e internacionales, siempre a través de grupos de trabajo con interesados y expertos de los distintos sectores de la sociedad.



Es de reconocer la falta de homologación de normatividad a nivel federal, que está ya en gestión a través de Normas Oficiales Mexicanas.

A pesar de esto, ha resultado un área de oportunidad para que gobiernos con iniciativa, como el de Yucatán, hagan sus propias propuestas con una visión aterrizada a las condiciones particulares de su territorio.

La jerarquía de la movilidad.

Es un acierto que la Ley de Seguridad Vial plantea que garantizar “*la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos*” es responsabilidad de todos: del Gobierno Estatal en mancuerna con los Gobiernos Municipales, con participación de los distintos sectores y de todas las personas.

De igual forma, establece **la jerarquía de la movilidad, siendo la prioridad el desplazamiento de los y las peatonas**, incluyendo a las personas con movilidad limitada (ver jerarquía de la movilidad). De acuerdo a otras normativas a nivel nacional que hacen referencia a esta misma jerarquía, los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros y los prestadores del servicio deberían incluirse en la misma jerarquía. Del mismo modo, los vehículos de emergencia tienen condiciones y prioridades muy distintas a las enlistadas.

- I.- Personas con movilidad limitada y peatones.*
- II.- Usuarios de transporte no motorizado.*
- III.- Motociclistas.*
- IV.- Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros.*
- V.- Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros.*
- VI.- Prestadores del servicio de transporte de carga.*
- VII.- Usuarios de transporte particular automotor.*

Mérida y la movilidad.

En Mérida, un factor ineludible es el calor, por lo que para desincentivar el uso del carro debe existir oferta de otros medios de transporte eficientes y que tengan circunstancias de desplazamiento amables a las condiciones climáticas.

Imagen: @iaradiodospacio

Por ejemplo, no tiene que ser Paseo de Montejo para tener banquetas amplias y arboladas, dejemos de pensar que las banquetas tienen que ser de 1.50 m de ancho únicamente. La mejora de la calidad del desplazamiento del peatón va de la mano con los planes y programas de desarrollo urbano, así como a los reglamentos de construcción vigentes.

Movilidad y Espacio Público con perspectiva de género.

El diseño universal del espacio público, incorporando la visión de grupos vulnerables, es indispensable. Y no hablo solamente de personas mayores o en sillas de ruedas, si usted ha tenido algún accidente que limite su movilidad lo comprenderá. Me permito compartir que, a pesar de considerarme una persona sensible a este tema, recientemente caminé diez minutos por las banquetas en tacones y fue mi sorpresa enfrentarme a rampas de vehículos pronunciadas, adoquines desgastados o faltantes, banquetas rotas, raíces levantadas, poco tiempo para cruzar las calles (y no hablemos de la sensación de inseguridad, únicamente por ser mujer); por lo que se tiene que reconocer que las mujeres tenemos condiciones de vulnerabilidad al ejercer nuestro derecho a la movilidad y que las ciudades tienen que ser intervenidas con una perspectiva de género. Tenemos que ser mujeres diseñando espacios públicos para mujeres: mujeres en grupos de trabajo para modificar leyes y reglamentos, mujeres servidoras públicas que revisen proyectos, mujeres en la ejecución de obra, mujeres transformando ciudades.

Ahora, pensemos lo que las niñas y los niños perciben al transitar a pie, como podría ser que la vegetación no les permita ver a los vehículos. Una persona con visión limitada también requiere condiciones táctiles, referencias en jardineras, espacios amplios para transitar, que no existan obstáculos. Hablar del peatón no es referirnos a un hombre joven de 35 años que camina por la ciudad, sino a todas y todos, con nuestras diferentes edades, condiciones y capacidades, ejerciendo de forma libre y segura nuestra movilidad.

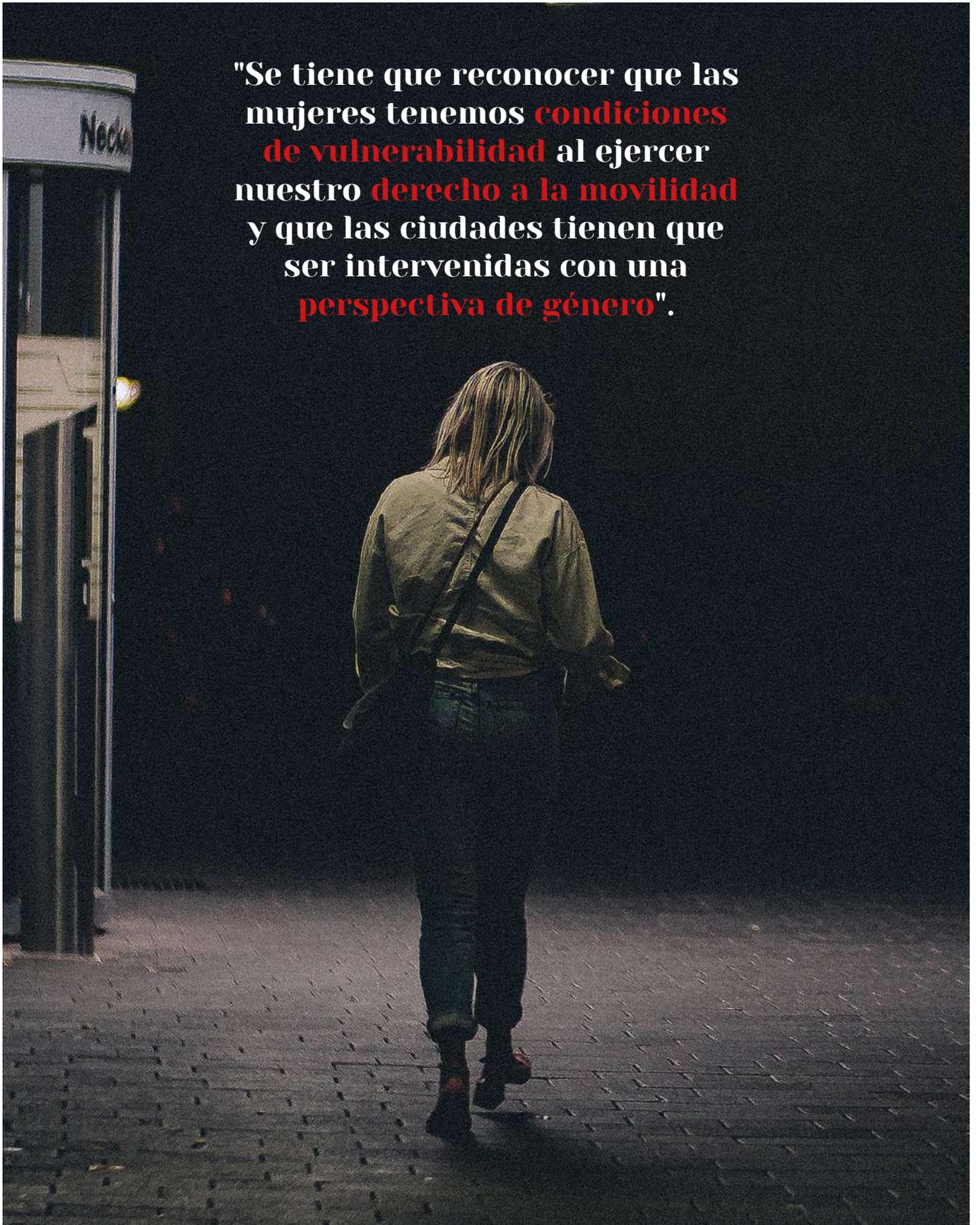


Imagen: @houseyucatan



Imagen: @DiariodeYucatan

"Se tiene que reconocer que las mujeres tenemos **condiciones de vulnerabilidad** al ejercer nuestro **derecho a la movilidad** y que las ciudades tienen que ser intervenidas con una **perspectiva de género**".



Necesidades de adaptar la normatividad.

Sabemos que Mérida está creciendo aceleradamente y, del mismo modo, debemos prepararnos como sociedad y como Gobierno a las rápidas y cambiantes condiciones. Los instrumentos normativos tienen que sufrir los mismos cambios para adaptarse a las nuevas formas de habitabilidad y, así, lograr mantenernos en armonía. Abrir las mesas de trabajo para sumar en el desarrollo de instrumentos normativos a técnicos y expertas fortalecerá el ejercicio de la democracia y permitirá conocer todas estas voces que necesitan ser escuchadas. De forma posterior, los instrumentos normativos tienen que ser aterrizados en acciones concretas y políticas públicas para no ser letra muerta.

Enhorabuena por la Ley de Seguridad Vial, estaremos atentos a la publicación del Reglamento de la Ley, de la instalación del Observatorio de Seguridad Vial y de las acciones del Sistema Estatal de Seguridad Vial.

El marco normativo referido consta de los siguientes documentos:

Ley de Seguridad Vial del Estado de Yucatán, publicado el 24 de julio de 2020. Edición vespertina. https://www.yucatan.gob.mx/gobierno/diario_oficial.php?f=2020-7-24.

Nota aclaratoria de la Ley de Seguridad Vial del Estado de Yucatán, publicada el 14 de agosto de 2020. Edición matutina. https://www.yucatan.gob.mx/gobierno/diario_oficial.php?f=2020-8-14



Por Andrea Esparza Aguiar

Arquitecta y Maestra en Arquitectura de Paisaje por la Universidad Marista de Mérida. Impulsora del espacio público y su normatividad. Actualmente es Directora de Infraestructura Urbana Básica en la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.



CONSULTORÍA ESTRATÉGICA EN PLANEACIÓN Y GESTIÓN DE PROYECTOS:

Consultoría en Integración y Gestión de Proyectos

- Diseño, integración y gestión de proyectos.
- Integración de expedientes y fichas técnicas, evaluaciones socioeconómicas, análisis costo beneficio/costo eficiencia, etc.
- Identificación y gestión de fondos de diversas fuentes de financiamiento municipal, estatal y federal.
- Identificación y gestión de fondos del sector privado y social.
- Asistencia y seguimiento para la elaboración de documentos aplicables a fondos y convocatorias.

Consultoría Estratégica y Organizacional

- Planeación estratégica y diagnósticos integrales.
- Elaboración de planes estratégicos, manuales de organización, procedimientos y planes institucionales.
- Análisis, diagnóstico e implantación de modificaciones en la estructura organizacional.
- Gestión de redes y vinculación estratégica.
- Capacitación especializada en diseño, gestión e integración de proyectos.

Consultoría en Imagen Institucional

- Creación de Imagen Institucional. (Logo, identidad corporativa, etc).
- Diseño de Página Web.
- Diseño infográfico y de contenido para redes sociales.
- Diseño gráfico integral.





**UNIVERSIDAD
MODELO**

La importancia del pensamiento crítico y la inteligencia emocional como herramientas para que el adolescente se integre a la vida social digital

C I U D A D M O D E L O

Un nuevo contexto

Los cambios suscitados a partir de los avances de la tecnología en lo que a comunicación y relaciones sociales se refiere, han provocado estudios e investigaciones que permitan entender las consecuencias y cómo se transporta la vida a través de la interactividad en pantallas. En la vida cotidiana, cualquier individuo se ha enfrentado a riesgos, situaciones emocionales, conflictos, relaciones y conexiones; ahora, ante la presencia de plataformas y herramientas digitales, se ha creado otro nuevo contexto conectado, lo que ha cuestionado los comportamientos, interacciones y decisiones de los individuos ante un contexto tan cambiante y renovado constantemente.

En la actualidad existe una brecha generacional que divide a padres de hijos. Los primeros tuvieron que adaptarse a las nuevas tecnologías, incorporarlas a su vida y trabajo, los segundos son adolescentes o niños que nacieron en una época completamente digital. Ambos grupos presentan comportamientos, hábitos y maneras distintas de afrontar la realidad. La adolescencia es una etapa en la que los individuos se encuentran en búsqueda de su identidad, en el que asumen nuevas responsabilidades, se genera independencia, presentan cambios físicos y emocionales¹.

Durante este periodo, los jóvenes están en construcción de su personalidad, definiendo sus gustos, intereses, viven una dualidad de comportamientos infantiles y adultos, son personas que están en proceso de formar un pensamiento mucho más abstracto, son incapaces de asumir las consecuencias y están aprendiendo a que son ellos los únicos quienes pueden tomar decisiones; esta autonomía era desconocida en la niñez, por lo que significa libertad, pero también una responsabilidad.

El nuevo mundo de las redes sociales

Hoy en día, es a edades más tempranas que los niños entran en contacto con el internet. Los niños dejaron de jugar en los patios para jugar en las tablets o celulares; incluso la pandemia COVID-19 ha propiciado que esto ocurra de manera exponencial, los niños reciben tareas por WhatsApp, aprenden contenido por Youtube, o se envían tareas por distintas plataformas. En el blog de Didé (2018) indican que la edad media en la que los niños empiezan a usar el internet es a los 7 años, y son los adolescentes quienes abren sus redes sociales "con la finalidad de chatear/enviar mensajes a sus compañeros, amigos o seguidores, y visualizar fotografías y videos para curiosear o entretenerse."



La preocupación radica en que los jóvenes están en una etapa vulnerable, donde pueden ser manipulados, influenciados o persuadidos para tomar decisiones que no se basan en los valores inculcados en casa o, por otro lado, no son capaces de visualizar las consecuencias de cada una de sus decisiones. Entonces, ¿será que estos adolescentes entre 10 y 19 años, tienen la madurez para asumir los riesgos a los que se exponen en una red social?

“El uso de internet y redes sociales incrementó 18% la depresión y 15% los trastornos de ansiedad en tan sólo 10 años a nivel mundial” (Forbes, 2019). Una de las consecuencias atribuidas al comportamiento de dichos espacios es el daño en el autoestima y autoaceptación de los usuarios. Esto surge a partir de los famosos me gusta, pues en ellos identificaron una especie de valoración por parte de sus seguidores o amigos y, cuando los usuarios no reciben la cantidad esperada, se cuestionan las razones por las que esto ocurre, muchas veces provocando autocríticas sobre su contenido, físico o personalidad. Esto genera una necesidad de cambiar el tipo de contenido para lograr mayores visualizaciones, mostrando una realidad que no les pertenece, o está alejada de quienes son.

Los riesgos en línea

Crear una cuenta en una red social solo requiere tener un correo electrónico, fecha de nacimiento y seleccionar un nombre de usuario, por lo que nada asegura que la persona detrás de la pantalla sea quien dice ser. Esto ha dado paso a establecer relaciones desde el anonimato, a platicar, escuchar, seguir, likear a personas con las que no se ha tenido ninguna clase de acercamiento físico. “Internet y las redes sociales pueden estimular fácilmente conductas inadecuadas

debido a la existencia de anonimato y falseamiento de identidad, como exhibicionismo, agresividad, engaño, entre otros” (Arab, E y Díaz, A., 2015).

· Ciberbullying

El empleo de los medios digitales para acosar, molestar, atacar a una persona o individuos se le denomina acoso virtual o ciberbullying, siempre y cuando se dé entre iguales. El acoso al ser transportado a las nuevas plataformas, agrava el impacto que reciben los jóvenes en su aceptación, autoestima y percepción de sí mismos, al ser expuestos ante un público más grande. Este se puede presentar de distintas maneras: subir fotografías, videos, compartir información privada, hacer circular rumores, enviar mensajes ofensivos o cualquier acción que propicie una agresión o difamación hacia una persona.

· Grooming

El abuso sexual infantil se da cuando un menor se ve agredido por una persona que es significativamente mayor que él, con intención de ser estimulado sexualmente, ejerciendo un control sobre la víctima. De este tipo de abuso se desprende el grooming que, debido a las posibilidades de las nuevas tecnologías, emplean dichos canales para “la explotación sexual (comercial), solicitudes sexuales online y exposición a contenido sexual de distintas maneras” (Montiel, Carbonell, Salom).

Es preocupante cómo los adolescentes pueden estar expuestos a tales situaciones, debido a que se ha normalizado el tener amigos en todo el mundo, seguir gente desconocida, aceptar a personas con las que compartiste un solo momento, sin pensar si estas comparten los mismos valores o las intenciones por las que realizan su acercamiento.

"La **inteligencia emocional** tiene como tarea prioritaria **comprender los procesos emocionales que determinan las conductas**, para generar habilidades que permitan adaptarse al entorno".



Inteligencia emocional

Las emociones son el punto de partida del comportamiento y desenvolvimiento del ser. Cómo te sientes determina cómo eres, te comportas y afrontas la vida. La inteligencia emocional tiene como tarea prioritaria comprender los procesos emocionales que determinan las conductas, para generar habilidades que permitan adaptarse al entorno, obteniendo un bienestar psicológico y de crecimiento personal.

En la adolescencia es importante asegurarse que los jóvenes cuentan con las herramientas que les permitan entender y regular dichas emociones, para evitar ser afectados de manera psicológica. Cuando un chico está expuesto a comentarios ofensivos o difamaciones de su persona, debe tener la habilidad de expresarse y controlar el enojo o tristeza que pudieran hacerse presentes, para tomar mejores decisiones. Lo mismo sucede con la euforia, que surge al platicar con una nueva persona, que le ilusiona y genera sensaciones de éxtasis. Algunos estudios demuestran que cuando un adolescente cuenta con inteligencia emocional, presentan menores afecciones de ansiedad, pensamiento suicida, estrés social, entre otras.

Pensamiento Crítico

Una sociedad no puede desarrollarse de manera adecuada si quienes la conforman no son capaces de tener un buen juicio en la toma de decisiones. La familia es clave para el desarrollo, se debe propiciar que los niños tomen sus decisiones y asuman sus responsabilidades para encaminarlos a la autonomía. Generar un pensamiento crítico les brindará capacidades para resolver problemas y fomentar un pensamiento independiente.

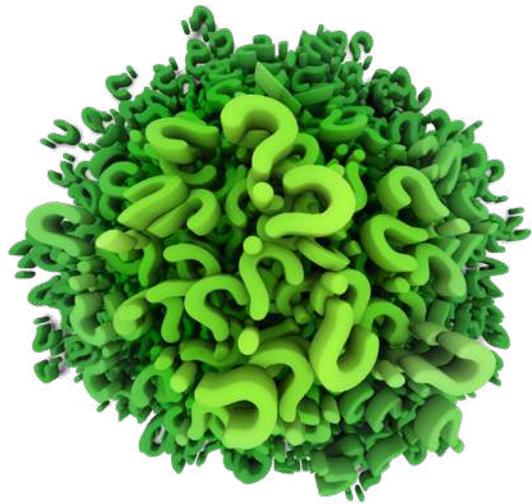
Conclusiones

El futuro de los adolescentes depende del desarrollo de los niños en la actualidad, no se puede esperar que los jóvenes puedan desenvolverse de manera objetiva y segura en una época donde los riesgos están presentes en cualquier momento. A los adultos les toca la tarea de preparar emocional y cognitivamente a sus niños, para los retos del futuro. Se necesita entender el comportamiento y alcance que tienen las plataformas que usan los adolescentes, no se puede regular el uso

de algo desconocido, no se debe dejar sin supervisión a los menores en la red, asumiendo que sólo están en juego o haciendo su tarea. Es de prioridad que, como padres, analicen los riesgos de cada una de las actividades de los hijos y determinen si éstos están preparados para enfrentar tantas situaciones; se debe pensar que quizá el día de mañana no sean capaces de confesar lo que están viviendo, se sabe que un niño puede ocultar una verdad durante mucho tiempo, por temor, miedo, vergüenza, entonces, ¿ese adolescente será capaz de enfrentar sus problemas solo?

Referencias:

¹ La Organización Mundial de la Salud (OMS) define a la adolescencia como el periodo de crecimiento y desarrollo humano que se produce después de la niñez y antes de la edad adulta, entre los 10 y los 19 años.



LDG. Poullette Pineda Alcocer

Licenciada en Diseño Gráfico con Maestría en Mercadotecnia y Dirección Comercial, actualmente Coordinadora de las licenciaturas en Diseño Interactivo y Comunicación de la Universidad Modelo Valladolid.

✉ ppinedaalcocer@gmail.com

Caminabilidad, una experiencia urbana que construye comunidad

Por María Isabel Velázquez Celorio
Maestra en Desarrollo Urbano



Nuestras ciudades, estos grandes espacios donde se llevan a cabo las actividades de la vida cotidiana, que dan fe del paso de generaciones y que evolucionan junto con la humanidad, son también los espacios donde se combinan elementos tangibles e intangibles a los que nos identificamos y sentimos que pertenecemos, y son también los escenarios de construcción de la vida en comunidad.

Muchos son los esfuerzos de los gobiernos locales para mitigar las problemáticas de nuestras ciudades; hace 9 años, la Asamblea de las Naciones Unidas adoptó la Agenda 2030 con sus 17 Objetivos para el desarrollo sostenible y, desde este momento, en los discursos y el lenguaje político se incluyen intenciones como mejorar la accesibilidad en las ciudades, aumentar los espacios públicos, peatonalizar algunas calles y, sobre todo, impulsar proyectos de movilidad urbana sustentable; todos ellos alineados al cumplimiento de uno de los objetivos, el ODS 11 denominado “Ciudades y Comunidades Sostenibles”.

Pero ¿en qué medida estos proyectos de construcción de ciudades sostenibles son también proyectos de construcción de comunidades?, o es que podemos asumir que una Ciudad ¿es por sí sola una Comunidad?



Planear la ciudad considerando que incluir los elementos urbanos tangibles y espaciales es suficiente para construir un elemento intangible denominado comunidad, es tan engañoso como pensar que construir un parque en el barrio con juegos infantiles es suficiente para que la gente acuda, se llene de vida y sea un espacio donde todos se sientan identificados.

¿Qué es la caminabilidad y cómo se construye la memoria colectiva?

Un componente indispensable en la planeación de las ciudades hoy en día debe ser la “Caminabilidad”, o “Walkability” en inglés, que es una palabra compuesta por dos términos, que son “Walk” que significa caminar y “Ability” que significa habilidad o capacidad; esto implica evolucionar el concepto de ciudades accesibles o amigables con el peatón, a ciudades caminables, que construyen comunidad.

El concepto “Accesibilidad” está compuesto de elementos objetivos, tangibles, técnicos y cuantitativos, en donde las medidas mínimas de banquetas, la presencia de rampas para discapacitados, la existencia de calles peatonales, la presencia de elementos de seguridad vial, la conexión de las vías, entre otros, nos permite calificar los proyectos como accesibles. Por

otro lado, el concepto “Caminabilidad” está compuesto por elementos subjetivos, intangibles y cualitativos, como son la sensación de confort, de seguridad, las áreas atractivas, los recorridos y arquitectura sensorial, entre otros, que nos permiten calificar los proyectos como habitables.

Poder caminar en veredas bien conectadas y accesibles nos permite tener desplazamientos urbanos, y realizar actividades del día a día, abonando con esto a la movilidad sustentable, mientras que la caminabilidad, en su concepto más amplio, genera una experiencia urbana, en la que estos desplazamientos cotidianos construyen nuestra identidad, nos dan un sentido de pertenencia y fortalecen los lazos de las personas en la comunidad.

Las experiencias urbanas se construyen a partir de las interacciones humanas con el entorno y especialmente con otros seres humanos. Es decir, estos recorridos a pie en los que la velocidad a la que nos trasladamos nos permite interactuar con el vecino, saludar al comerciante que siempre está en la misma esquina y vemos todos los días al caminar hacia la parada de bus, intercambiar miradas y “buenos días”, reconocernos como seres humanos, resultan ser determinantes en la forma en que le damos un valor a nuestra ciudad y son estas expresiones

de convivencia social las que construyen la memoria colectiva de un lugar.

Kevin Lynch describe esto como la “Legibilidad”, es decir, la facilidad en que un entorno urbano es aprendido y recordado. Estas experiencias quedan grabadas en nuestro imaginario como impresiones sensoriales (acústicas, olfativas, visuales, y táctiles) al momento de desplazarnos.

¿Cómo avanzar hacia una planeación que contemple el concepto amplio de la Caminabilidad?

Todos nosotros, como habitantes de una ciudad caminamos, pues es el principio y fin de cualquier tipo de movilidad, en algún momento nos convertimos en peatones incluso al subirnos o bajarnos de nuestro vehículo al llegar a un sitio, o al tomar el autobús e incluso cuando nos movemos en bicicleta, tenemos que desplazarnos caminando. Por esto caminar es una actividad esencial para todos.

Con estudios cuantitativos, Estados Unidos ha logrado medir cuánto tiempo caminan las personas dependiendo de la actividad que realizan, y ha compartido resultados que indican que quienes caminan distancias más largas son los turistas; esto es porque la mejor manera de captar la esencia de un lugar, de vivirlo y sentirlo es caminando, disfrutando de las experiencias sensoriales que al final del recorrido generarán una impresión que recordaremos siempre: dichos recuerdos se vinculan con sensaciones, emociones, olores, que dan soporte mental al recuerdo y hacen que comunicar esas sensaciones sean como volver a vivirlas.

La planeación urbana de nuestras ciudades deberá estar orientada a generar espacios para la caminabilidad, donde el confort, el disfrute y la accesibilidad universal permitan el desarrollo de la vida en comunidad.

ONU Hábitat describe, en su sitio oficial, a las ciudades caminables como vitales, sostenibles,

M
Accesibilidad y Caminabilidad

| ACCESIBILIDAD | CAMINABILIDAD |
|---|---|
| ESTÁN COMPUESTAS DE ELEMENTOS: | |
| <p style="text-align: center; font-weight: bold;">Objetivos, Tangibles, Técnicos y Cuantitativos,</p> <p style="text-align: center; font-style: italic;">En donde:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Las medidas mínimas de banquetas, · La presencia de rampas para discapacitados, · La existencia de calles peatonales, · La presencia de elementos de seguridad vial, · La conexión de las vías, entre otros: <p style="text-align: center; font-weight: bold; margin-top: 10px;">Nos permite calificar los proyectos como:</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: yellow; font-size: 1.2em;">ACCESIBLES</p> | <p style="text-align: center; font-weight: bold;">Subjetivos, Intangibles y Cualitativos</p> <p style="text-align: center; font-style: italic;">Como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> · La sensación de confort, · La sensación de seguridad, · Las áreas atractivas, · Los recorridos y · Arquitectura sensorial, entre otros: <p style="text-align: center; font-weight: bold; margin-top: 10px;">Nos permite calificar los proyectos como:</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: yellow; font-size: 1.2em;">HABITABLES</p> |



sanas y seguras, y propone 6 claves para una buena planificación urbana que aliente a las personas a caminar, estas son: fomentar la movilidad verde, potenciar la vida entre edificios, impulsar las actividades recreativas, veredas más anchas, mejorar el mobiliario urbano y edificios para ser vistos en la planta baja. Agrega que, si en la ciudad se ofrecen mejores espacios públicos el uso se incrementará, sin importar las diferencias del lugar, cultura, clima, o situaciones económicas y sociales.

Queda claro que, para incluir estas claves en nuestra ciudad e invitar a la gente a caminar es indispensable que los proyectos de diseño urbano tengan su base en un análisis no sólo en los elementos tangibles sino en los intangibles, que están presentes en las zonas de intervención; crear equipos de trabajo transdisciplinarios, que trasciendan las fronteras disciplinares para construir nuevos conocimientos; y el diseño participativo de estos espacios, involucrando activamente a los ciudadanos en todo el proceso de diseño.

Apostar por la caminabilidad como eje central de los proyectos urbanos e incluirla en los discursos políticos parece ser un buen punto de partida para la construcción de comunidades sostenibles y resilientes, que se reconocen como una, que se cuidan entre sí, aprenden unos de otros, se apoyan y crecen localmente.



Por Arq. María Isabel Velázquez Celorio Mtra. en D.U
Directora de Consultores en Diseño Urbano

"La planeación urbana de nuestras ciudades deberá estar orientada a generar espacios para la caminabilidad, donde el confort, el disfrute y la accesibilidad universal permitan el desarrollo de la vida en comunidad".



DESARROLLANDO CONCIENCIA



Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda

Expo Vivienda, un impacto positivo para Yucatán



La Expo Vivienda, Yucatán 2021.

En la edición anterior hablamos sobre la evolución de las ferias y expos, y comentamos sobre la Expo Vivienda Yucatán 2021, que se encontraba en vísperas de realizarse. Pues bien, la Expo ocurrió y su impacto resultó positivo desde diferentes aspectos y visiones que a continuación planteamos.

El impacto de la Expo Vivienda para el sector de ferias y congresos.

La Expo vivienda significó el primer evento de convocatoria abierta que se realizó después de 18 meses de pandemia. Esto significó un impacto muy positivo para el sector de congresos y reuniones en Yucatán que, si bien ha tenido algunos congresos y expos especializadas, se habían venido caracterizando por una convocatoria restringida y limitada.



De esta forma, el evento viene a apoyar la reactivación de una industria que, en palabras de Celia Navarrete González, presidenta nacional de Asociación Mexicana de Profesionales en Ferias,



"Durante su participación en la Expo Vivienda, los expositores concretaron de **1 a 6 ventas y se estima que en el próximo mes confirmen otras 6, lo que representaría una **derrama económica de alrededor de \$224 millones de pesos**".**

Exposiciones, Congresos y Convenciones (AM-PROFEC), ha dejado de producir más de 10 millones de dólares en derrama económica y más de 300 mil empleos que la industria genera, como resultado del impacto de la pandemia por COVID-19.

Abre también un nuevo capítulo en la historia de la Expo Vivienda Yucatán, al incluir en el formato una plataforma digital que potencializó el evento y lo puso al alcance de todo el país.

El impacto de la Expo Vivienda para la Industria y la sociedad.

La vivienda es un "producto" muy especial donde la decisión de compra reviste de un proceso analítico y cuidadoso. Esto debido al compromiso económico que se configura, a las necesidades personales que resolverá y a los aspectos socioculturales a los que los futuros moradores se verán atendidos, ya que representa su patrimonio heredable.

En ese sentido, poner al alcance de las personas la mayor cantidad de propiedades en un mismo lugar (físico y virtual) representa una gran





herramienta que los ayuda a conocer y comparar mejor sus opciones, ya que cuentan con el apoyo de asesores certificados. Esto trae como resultado acelerar su proceso de compra, acompañada de seguridad y certeza de sus decisiones.

Con el lema "Ven a elegir dónde vivir o invertir", la Expo Vivienda presentó una amplia variedad de opciones en el estado de Yucatán:

La oferta de vivienda osciló desde \$380 mil pesos, hasta residenciales con valores superiores a los 4 millones de pesos; localizadas en Mérida, su zona conurbada y los principales municipios del interior del estado y en la playa.

La Expo Vivienda recibió alrededor de 5,500 visitantes repartidos a lo largo de 4 días, cumpliendo así las expectativas planteadas y observando en todo momento los protocolos de salud adecuados, cuidando de esta manera la interacción entre los visitantes y los expositores.

El formato virtual registró más de 23 mil visitantes, aterrizando en un total de 10 mil registros en números cerrados, en la sumatoria de ambas modalidades.

Los resultados preliminares del evento reflejan que, durante su participación en la Expo Vivienda, los expositores concretaron de 1 a 6 ventas y se estima que en el próximo mes confirmen otras 6, lo que representaría una derrama económica de alrededor de \$224 millones de pesos, que permeará en 66 ramas económicas.

En lo referente al encadenamiento productivo, las actividades de la Expo Vivienda confirmaron 272 citas de negocios entre Desarrolladores y Proveedores del sector.



Con este escenario se vislumbra un cierre de año muy fuerte, que se espera alcance para llegar a las metas anuales de colocación de vivienda, es decir, 10 mil viviendas nuevas.

Concretándose estas expectativas se reafirma la fuerza económica que representa la industria de la vivienda para el Estado, junto con el turismo, que también se está reactivando.



Por Eduardo Ancona Cámara
 Presidente CANADEVI Delegación Yucatán.
canadeviyucatan.org.mx

Pasos peatonales: un inadvertido hito de la seguridad vial en Mérida

Por Eduardo Monsreal Toraya,
Analista en Desarrollo Urbano

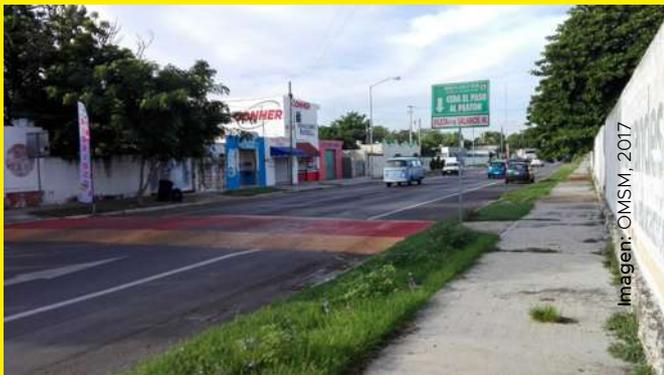


Figura 1. Paso peatonal sobre la Calle 132 El Porvenir (izq.) y sobre Avenida 50 Sur (der.).

A diferencia de otras ciudades mexicanas, Mérida no pasó por marcados procesos de reingeniería vial que implicaran la construcción de ejes viales, autopistas urbanas y vías de acceso controlado dentro de la ciudad. Las vialidades que fueron planificadas o que pasaron por un proceso de ensanche vial –como la Avenida Itzáes o la Prolongación Montejo– fueron casos excepcionales. Como resultado de ello, la red vial primaria de Mérida es esencialmente de tipo capilar.

Este aparente rezago en materia de ingeniería vial pudo haber desalentado a las autoridades locales a construir puentes peatonales y optar por medidas menos costosas y que ocuparan menos espacio vial. El único caso de puente peatonal intraurbano del que se tiene registro data de 1977 sobre la Carretera Mérida-Progreso a la altura de la Unidad Habitacional Revolución,

el cual fue desmantelado hace más de 30 años¹.

En la década de los noventa las autoridades estatales empezaron a instalar pasos peatonales a nivel de banqueta, los cuales se caracterizan por una plataforma de concreto estampado de forma trapezoidal. Los primeros pasos peatonales se construyeron en zonas escolares y accesos a centros médicos, acompañándose de señales verticales que indicaban claramente la prioridad hacia las personas que caminan, con advertencia de multa en caso de infringir tal indicación. De forma paralela, se realizaron reformas a la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado reconociendo la existencia de este dispositivo de control de tránsito e incorporando reglas de uso y sanciones en caso de incumplimiento. En su momento fueron acompañados de algunos operativos policíacos de apercibimiento.



Imagen: OMSM, 2017.



Imagen: OMSM, 2017.

Figura 2. Calle 69 Cordemex (izq) y Calle 60 Norte (der.).

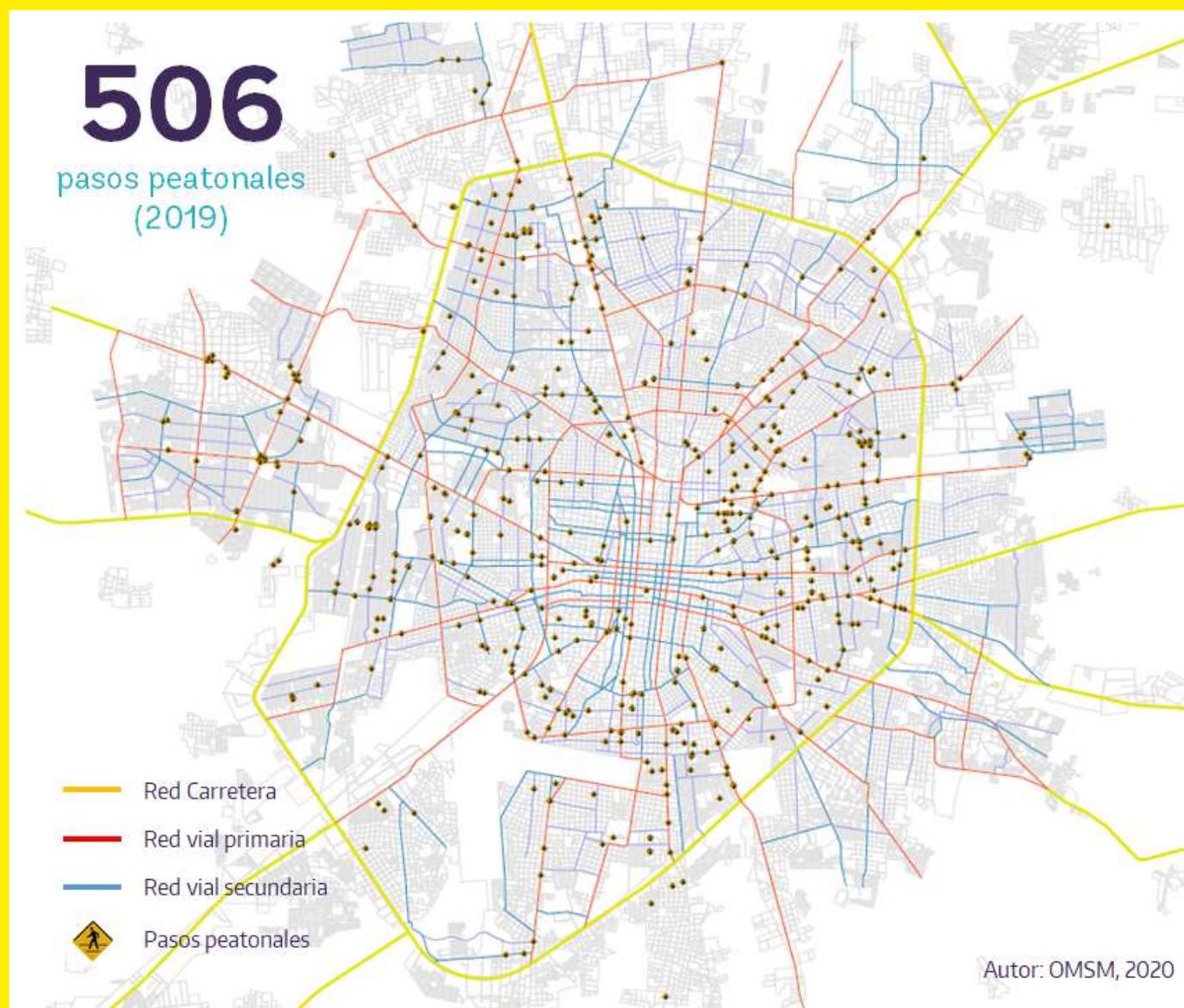
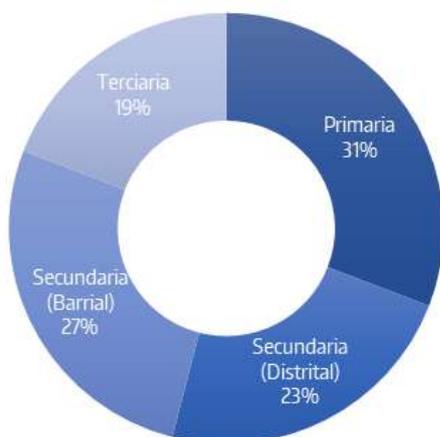


Figura 3. Pasos peatonales identificados en 2019.

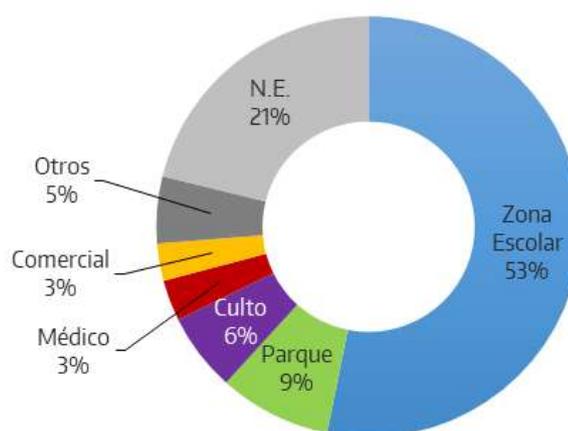
506 pasos peatonales en Municipio de Mérida (2019)

Jerarquía Vial



Autor: OMSM, 2020

Equipamiento / Servicio cercano



Autor: OMSM, 2020

Figura 4. Ubicación de pasos peatonales por tipo de vialidad y por equipamiento urbano cercano.

Conforme la gente se fue acostumbrando a la presencia de los pasos peatonales, las autoridades estatales y municipales fueron construyendo estos pasos en inmediaciones de parques, centros religiosos, oficinas gubernamentales e inclusive en tramos conflictivos de algunas vialidades primarias.

Con base en un mapeo elaborado por el Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida en 2020, tan sólo en el municipio de Mérida se contabilizó para el año 2019 un total de 506 pasos peatonales, de los cuales el 53% se localizan en zonas escolares, 9% en inmediaciones

de parques y áreas verdes, 6% en las entradas de centros religiosos, 3% en las inmediaciones de clínicas y hospitales y 3% en las cercanías de centros comerciales. Por su jerarquía vial, el 31% se localizan sobre vialidades primarias, el 50% sobre vialidades secundarias y el 19% restante sobre vialidades terciarias.

Cuando se empalma con el mapa de siniestros peatonales² se encuentran datos interesantes: de 493 siniestros con peatones acontecidos entre 2016 y 2018, tan sólo 11 se registraron en inmediaciones de pasos peatonales, lo cual representa una incidencia de 0.02 siniestros

Pasos peatonales en zona centro

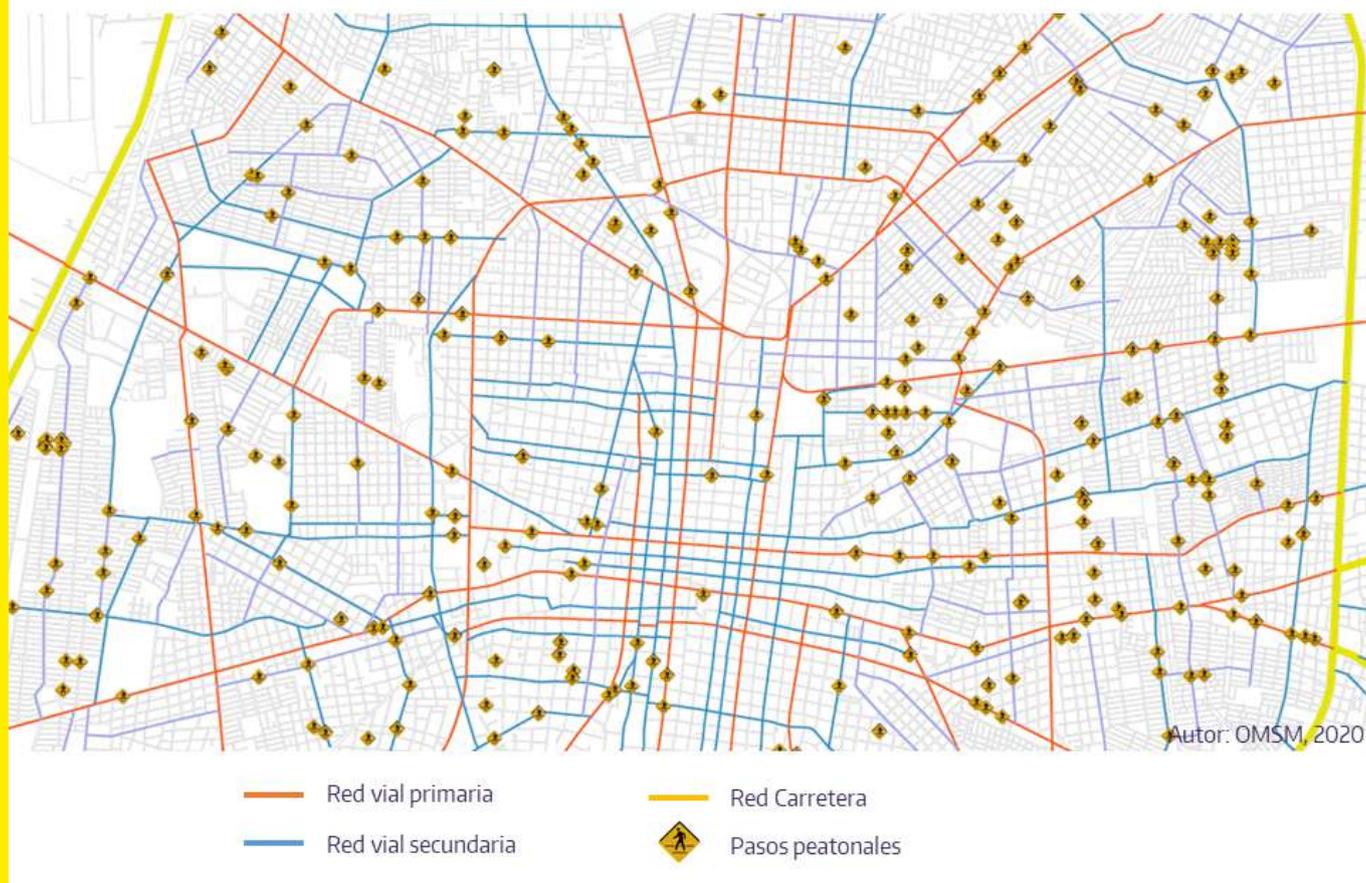


Figura 5. Siniestros peatonales y pasos peatonales en la zona centro de Mérida.

por cada paso peatonal. En contraste, en ese mismo período se registraron 26 atropellamientos en inmediaciones de puentes peatonales. Si consideramos que la ciudad sólo cuenta con 9 puentes peatonales (casi todos ubicados sobre el Anillo Periférico) supone una tasa de incidencia de 2.9 siniestros por cada puente, una diferencia abismal de proporciones.

Tras casi tres décadas de su implementación, **los pasos peatonales a nivel de banquetas han demostrado ser una medida de bajo costo de construcción y mantenimiento que garantiza el cruce efectivo y seguro de peatones.** Estamos, pues, ante una medida de seguridad vial exitosa que ha pasado desapercibido por las autoridades

locales y que debe servir de referente para el resto de las ciudades de nuestro país.

Referencias:

¹ DIARIO DE YUCATÁN, 2017. "Cordemex, a 56 años de industrializar el henequén" en Diario de Yucatán, 29 de diciembre de 2017. Recuperado de: <https://www.yucatan.com.mx/multimedia/cordemex-56-anos-industrializar-henequen>. Fecha de consulta: 21 de octubre de 2021.

² Fuentes: Solicitudes de información pública a la Secretaría de Seguridad Pública del Estado de Yucatán, Policía Municipal de Mérida y seguimiento de notas de prensa local (Por Esto!, Diario de Yucatán, SIPSE, Reporteros Hoy, Yucatán Ahora, Al Chile, De Peso, Tribuna).



De 493 siniestros con peatones acontecidos entre 2016 y 2018, tan sólo 11 se registraron en inmediaciones de pasos peatonales, lo cual representa una incidencia de 0.02 siniestros por cada paso peatonal. En contraste, en ese mismo período se registraron 26 atropellamientos en inmediaciones de puentes peatonales, lo que supone una tasa de incidencia de 2.9 siniestros por cada puente, una diferencia abismal de proporciones.

Los caminos peatonales y la preferencia del automóvil



Por Luis Carlos Sierra Ávila,
Diseñador del Hábitat por la UADY

Moverse en el mundo no es parte fundamental de la humanidad, es la misma humanidad. Conocemos el mundo interactuando con él, viviéndolo, experimentándolo, sufriendo, recorriéndolo. Nuestra piel recibe el primer contacto con lo que nos rodea y es la primera barrera de nuestra existencia. Cuando gateamos, caminamos, corremos, nos movemos, se nos revelan los misterios del mundo, nuevas figuras, experiencias; nuevos mundos. El ser humano es parte del mundo y lo experimenta.

Partiendo de esto, parecería obvio que el objetivo de nuestros diseños, al hacer ciudad, incentiven el movimiento, la experimentación o el contacto con nuestro entorno; pero en un mundo donde hemos sido apoderados por el miedo, creando barreras y protección, desechamos cualquier espacio que pueda incentivar el contacto con lo que nos rodea.

La búsqueda de un mundo de seguridad.

Las casas bardeadas y electrificadas, los automóviles, demuestran la tendencia de construir un mundo de seguridad. La casa, que es el lugar donde descansamos y somos más vulnerables, debe ser protegida de los peligros que nos rodean para darnos paz y tranquilidad. Por otro lado, el automóvil nos protege de todo peligro que pueda existir en el trayecto de nuestro lugar seguro hacia el destino elegido. El auto se convierte en una barrera, no solo física, sino emocional, siendo construidos para darnos confort.

Pero esa barrera ya no solo nos protege del peligro, sino que nos limita a conocer el entorno. Entonces ¿hay que satanizar a los autos?, claro que no, sería absurdo decir que estas máquinas no han ayudado a hacer más sencillas las tareas cotidianas; pero esas mismas máquinas que

facilitan el trabajo, nos vuelven seres apartados del mundo. Ya no solo andamos en una burbuja, sino vivimos en una burbuja apartada de otros tipos de personas.

El mundo lo vamos construyendo conforme vamos adquiriendo nuevas necesidades o vivencias. Debido a esto, cuando diseñamos pensando en nosotros –ya que el contacto con otros tipos de vida ha sido nulificado y solo nos encontramos con nuestras necesidades–, ya no construimos por peligro a lo que nos rodea, ahora construimos por peligro a perder el privilegio que tenemos en nuestros lugares de protección.

Regresemos a las caminatas. Caminar o andar con los pies es algo básico. Caminamos dentro de nuestra casa, a casa de los vecinos, a comprar, al parque, a muchos lugares, y para esto no necesitamos nada más que nuestra propia voluntad y ambas piernas para hacerlo; desde un niño de apenas un año, hasta un anciano, la caminata es algo básico y hasta podría ser esencial. A modo de mención, caminar no es solo movilizarnos, es pensar, ejercitarse, comunicarse, vincularse con otras personas y lugares.

Pero, si esto es así ¿porque construimos espacios que privilegian el coche y minimizan las caminatas? Y no estoy hablando de quitarles espacio a los coches, sino, simplemente, de hacer equitativa la distribución de espacios, para que el grueso de la población que no puede acceder a estos vehículos pueda tener las oportunidades de trasladarse y que no las tengan solo los privilegiados que pueden pagar un auto.

Caminos (o pasos) Peatonales.

Me gustaría centrarme y dedicar lo demás de este escrito a algo que expresa el tipo de dinámicas que se manejan en los espacios modernos: los caminos peatonales. Nuestra principal herramienta de movilidad son nuestras piernas. Sería obvio construir las ciudades con las condiciones pertinentes para permitir esta actividad y no limitar el acto de caminar a espacios reducidos.



Imagen: formalprision.com



Actualmente, se construyen calles, carreteras y espacio público donde el coche tiene las de ganar y los peatones somos relegados a espacios en donde “se nos permite” caminar con seguridad.

Los caminos peatonales son esos inventos sacados de la manga por las administraciones públicas para darles “seguridad a los peatones”. Caminar debería ser la principal actividad en la jerarquía de movilidad y limitar ciertos espacios específicamente para el automóvil, no al revés. Actualmente, se construyen calles, carreteras y espacio público donde el coche tiene las de ganar y los peatones somos relegados a espacios en donde “se nos permite” caminar con seguridad.

Los caminos peatonales no son para darnos seguridad, son para marginarnos a los espacios residuales de la calle y las banquetas. ¿Y por qué espacios residuales de las banquetas? ¿Acaso las banquetas no son para los peatones? Pues al parecer las banquetas son creadas como ese espacio intermedio que permite la circulación del auto entre el espacio íntimo y el público, nuevamente en función del auto, ya que están llenas de desniveles, rampas y construcciones que permiten la movilidad de los vehículos motores.

Parece ser que caminar ya no es una actividad primordial y el automóvil ha sustituido a nuestras piernas. El terror de caminar y ser agredido por algún vehículo es latente, y pareciera una gran ayuda por parte de nuestras autoridades que se nos destinen espacios para el libre tránsito, que hilarantemente se encuentran en su mayoría en lugares turísticos, pero no; todos, aun los que viajan en automóvil, en algún momento son peatones.

Aunque es imperante revalorizar la caminata, debemos tratar la movilidad equitativamente. Exigirles a nuestras autoridades generar políticas y acciones que respondan a una movilidad inclusiva que permita la accesibilidad universal y que diseñe espacios basándose en la necesidad de los más vulnerables sobre los privilegiados y, sobre todo, entender que las personas nos debemos educar y concientizar sobre la educación vial, partiendo de la empatía y respeto.

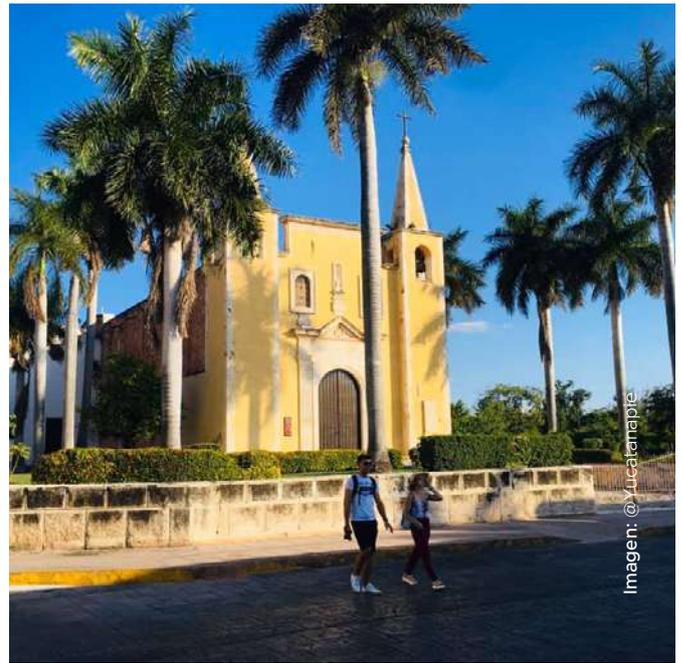
Para finalizar, tal vez te habrás dado cuenta que solo me he referido a caminar como tipo de movilidad primaria y he dejado a un lado a

aquellas personas incapacitadas para caminar con libertad o que se deben apoyar de herramientas, instrumentos o hasta máquinas. No obstante, mi intención no fue invisibilizarlas, más bien, hacer ver que si como personas que gozamos de las capacidades para caminar tenemos todas estas dificultades, una persona que se encuentre limitada sufre estas mismas dificultades de la movilidad, pero de manera exponencial.



Por Luis Carlos Sierra Ávila

Diseñador del Hábitat por la Universidad Autónoma de Yucatán.



 yolandafernandez.com.mx

¿Qué es LEGO® Serious Play®?

La metodología LSP (LEGO® Serious Play®) proviene del sistema de construcción LEGO®. A mediados de la década de 1990, el Grupo LEGO® estaba buscando una manera de mejorar la innovación dentro de la empresa.

Empezó el proyecto en su tiempo libre pero pronto se convirtió en el arquitecto de la metodología LEGO® Serious Play® que **utiliza el poder de los modelos tridimensionales para abordar problemas y desafíos empresariales**. Y nace LEGO® Serious Play® (LSP).



DRA. EN ARQ. YOLANDA FERNÁNDEZ
CITY, HUMAN DEVELOPMENT
6 FUTURE SCENARIOS
LEGO® SERIOUS PLAY® FACILITATOR



¡Construimos ideas, conectamos gente, compartimos conocimiento!

#DesarrolloHumano

¡Síguenos en nuestras redes sociales! @MetropoliMid

