MetrōpoliMid

LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA

¡SUSCRÍBETE!



Hagamos que caminar tenga sentido

Día Mundial del Peatón

Año 08, N.º 86
Agosto 2026.

metropolimid.com.mx

· CONSEJO DIRECTIVO

Leticia Torres Mesías Estrada
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

Monserrat Beatriz Cáceres Gamboa
Gestión editorial y contenidos

Emiliano Uribe Aguilar
Corrección de estilo

Ximena Elizabeth Canché Canul
Auxiliar de gestión de contenido

MetrópoliMid., Año 8. N.º 86, agosto 2026, 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

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.

MetrópoliMid
LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA







Índice

02 Editorial | **Hagamos que caminar tenga sentido**

04 **Otros datos para analizar la experiencia peatonal en México**

08 **Oslo, Noruega: ciudad verde, accesible y segura**

10 **Paseo de Montejo: una oportunidad para devolverle la vida**

14 **Los tipos de neurodivergencia y sus implicaciones en el espacio público**

18 **La ciudad que necesitamos... y queremos** | Gentrificación urbana ¿nuevo instrumento de segregación social?

20 **CIUDAD MODELO | Del CFDI al Buzón Tributario: la importancia del Derecho Informático frente el SAT**

24 **Café Ciudad | Aguas con el agua**

28 **Corredores Verdes: una estrategia para una ciudad más habitable**

32 **Movilidad del Cuidado** | Argentina y un sistema de tránsito fragmentado

34 **La nueva cultura del agua** | La sed de México

36 **Ruta urbana** | Las barreras actitudinales en el transporte público



Año 08
N.º 86
Agosto 2026



Foto de portada: Brian Jiz

Editorial

Hagamos que caminar tenga sentido



No caminamos únicamente porque existan banquetas; caminamos cuando la ciudad está diseñada para que caminar tenga sentido.

Hace varios años escribí que Paseo de Montejo era la mejor calle para caminar en Mérida. Hoy sigo convencido de ello, pero más importante aún, sé que recorrerla de principio a fin permite entender cómo ha cambiado nuestra manera de construir ciudad.

A medida que avanzamos hacia Prolongación Montejo comienzan a aparecer cambios: el mobiliario urbano disminuye, las banquetas pierden amplitud en algunos tramos, aumentan las interrupciones provocadas por accesos vehiculares y la experiencia peatonal deja de ser continua. Más adelante, en desarrollos todavía más recientes, esa tendencia se acentúa hasta llegar a calles donde **caminar deja de ser una prioridad del diseño urbano**.

Día Mundial del Peatón: una radiografía de la caminabilidad en México

Cada 17 de agosto se conmemora el Día Mundial del Peatón, una fecha para recordar el primer caso documentado de una persona que murió tras ser atropellada por un vehículo motorizado. Caminar es una forma fundamental de vivir el territorio y de desarrollarnos social, económica y culturalmente en nuestra ciudad. A pesar de esto, en muchas ciudades latinoamericanas caminar es difícil, estresante y, en muchos casos, peligroso.

Más allá de las percepciones, vale la pena preguntarnos qué nos dicen los datos. Por ello, en esta edición de *MetrópoliMid* invitamos a la Liga Peatonal para realizar una revisión del estado actual de la movilidad peatonal en México. A partir de una comparación entre distintas entidades del país, el estudio presenta hallazgos muy importantes.

La infraestructura por sí misma no garantiza la caminabilidad

Uno de los hallazgos más interesantes del estudio es que el tiempo que las personas dedican a caminar guarda una relación mucho más estrecha con la densidad urbana que con la simple existencia de banquetas. En su análisis lo señalan muy claramente, "uno es el caminar obligado por la carencia, y otro es el caminar habilitado por un buen diseño urbano". Esto es, **existe una enorme diferencia entre caminar porque no existe otra alternativa y hacerlo porque la ciudad invita a recorrerla.**

Volvemos al ejemplo inicial de Paseo de Montejo. Su atractivo para caminar no depende únicamente de la calidad de sus banquetas; también responde a una combinación de factores urbanos: la mezcla de usos de suelo, los frentes activos, la presencia de árboles, el confort climático, la conectividad con otros modos de transporte, la proximidad entre actividades cotidianas y una densidad que mantiene viva la calle durante buena parte del día. Esto no hace más que reforzar la visión integral de ciudad que hemos defendido desde *MetrópoliMid* y, por ello, debemos preservar las condiciones urbanas que hoy hacen de Paseo de Montejo un espacio caminable, y procurar que esa lógica de diseño se replique en otros sectores de la ciudad.

Quizá esa sea una de las principales lecciones que nos deja Paseo de Montejo. **Las banquetas importan, pero caminar una ciudad depende de mucho más que una banqueta.** Depende de cómo decidimos construirla, de si acercamos los servicios o los alejamos, de si mezclamos actividades o las separamos e incluso de si pensamos primero en las personas o únicamente en los vehículos.





Construir una ciudad caminable no consiste únicamente en hacer mejores banquetas, sino en construir una mejor ciudad. **Hagamos una Mérida para el peatón. Hagamos una Mérida para la gente.**

"Construir una ciudad caminable no consiste únicamente en hacer mejores banquetas, sino en construir una mejor ciudad. Hagamos una Mérida para el peatón. Hagamos una Mérida para la gente".



David Montañez Rufino
Maestro en Diseño, Gestión y Dirección de Proyectos. Fundador y director general de la plataforma urbana M50. Director General de *MetrópoliMid*.

Correo: direccion@metropolimid.com.mx

Otros datos para analizar la **experiencia peatonal en México**

Cada 17 de agosto en Europa e Iberoamérica conmemoramos el Día Mundial del Peatón, una fecha para recordar a la primera persona que murió tras ser atropellada por un vehículo motorizado. Tal vez por ello, en México nos hemos acostumbrado a pensar en las personas peatonas sólo como víctimas de siniestros de tránsito. Si bien la violencia vial es una crisis innegable, reducir la condición peatonal a la posibilidad de convertirse en "víctima de tráfico" limita profundamente nuestra visión sobre lo que significa habitar y recorrer la ciudad a pie.

Históricamente, caminar por la ciudad ha sido una actividad fundamental para su funcionamiento. Aporta una amplia gama de beneficios, tanto para la salud de las personas como para la prosperidad de los lugares por donde transitan. Por ende, considerar una ciudad caminable como aquella donde hay menos atropellamientos es una premisa reduccionista que, con el tiempo, nos puede desviar del objetivo de crear calles donde caminar sea un acto deseable.

Desde la Liga Peatonal, aprovechamos esta edición de *MetrópoliMid* para ir un paso más allá del lamento y proponer una revisión del estado de la movilidad peatonal en nuestro país.

Una radiografía nacional de la caminabilidad

¿Cómo Andamos? Es una iniciativa que busca crear un panorama de la caminabilidad en las 32 entidades del país. Queremos entender las fortalezas y debilidades de cada zona, por esta razón construimos una batería de 16 indicadores a escala estatal, con base en datos oficiales, organizados en cuatro ejes temáticos:

· **Infraestructura.** Las condiciones del entorno físico brindan el soporte espacial para que las personas puedan desplazarse a pie.

· **Seguridad.** Indicadores que reflejen la seguridad percibida y su efecto diferenciado en grupos que ven restringido su derecho a caminar libremente.

· **Proximidad.** Analizar la cercanía y disponibilidad de equipamientos cotidianos son factores que determinan si la vida cotidiana puede resolverse a pie.

· **Salud.** Monitorear factores ambientales es esencial para saber cómo el entorno habitable impacta directamente en el bienestar de la población.

Con estos indicadores, no buscamos señalar culpables, sino ofrecer a las autoridades, medios y sociedad civil una visión más amplia que nos permita analizar, comparar y, sobre todo, priorizar. Queremos compartirles algunos hallazgos preliminares.

Ilustración 1. Categorías de ¿Cómo andamos?



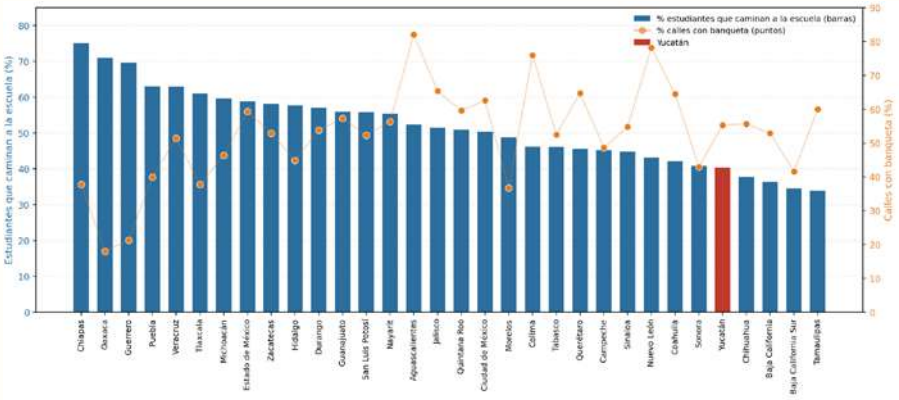
Fuente: Elaborado por Liga Peatonal

Caminar por necesidad, no por deseo

Al cruzar el porcentaje de estudiantes que se trasladan a pie a la escuela con los indicadores de infraestructura, encontramos una correlación negativa: entre más banquetas, rampas y alumbrado público tiene un estado, menor es la proporción de estudiantes que caminan a la escuela. Chiapas, Oaxaca y Guerrero (las entidades con más estudiantes caminando a clases) están también entre las peor evaluadas en cobertura de banquetas y alumbrado. La interpretación es que ahí se camina por falta de alternativa (sin transporte escolar, sin auto, sin transporte público suficiente) y no porque el entorno construido lo fomente.

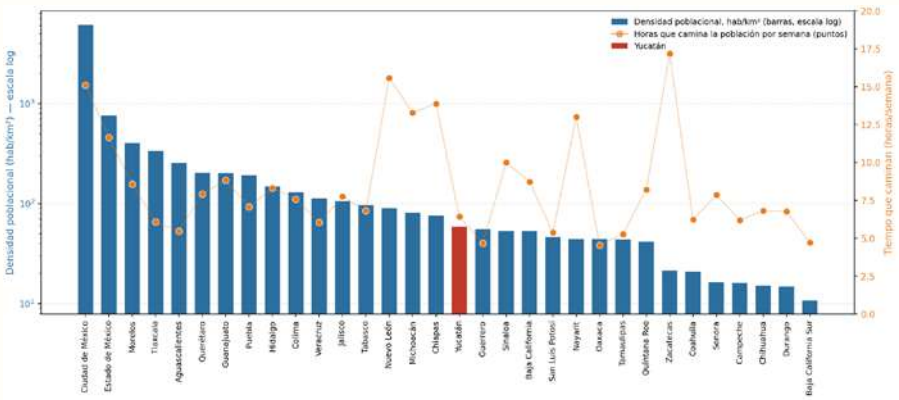
El patrón se invierte cuando se observa, de forma más amplia, el tiempo promedio semanal que la población camina. Ahí sí aparece una asociación positiva, aunque moderada, con mayor densidad urbana. Son, en el fondo, dos fenómenos distintos que conviene no confundir: uno es el caminar obligado por la carencia, y otro es el caminar habilitado por un buen diseño urbano.

Ilustración 2. Caminar por obligación.



Fuente: Elaborado por Liga Peatonal con base en datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) Censo de Población y Vivienda 2020.

Ilustración 3. A mayor densidad mayor caminata.



Fuente: Elaborado por Liga Peatonal con base en datos del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP) Encuesta Nacional de Salud y Nutrición Continua 2023 y del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) Censo de Población y Vivienda. Tabulados interactivos, Densidad de población por entidad federativa.

"Históricamente, caminar por la ciudad ha sido una actividad fundamental para su funcionamiento. Aporta una amplia gama de beneficios, tanto para la salud de las personas como para la prosperidad de los lugares por donde transitan".

Más allá del piso mínimo

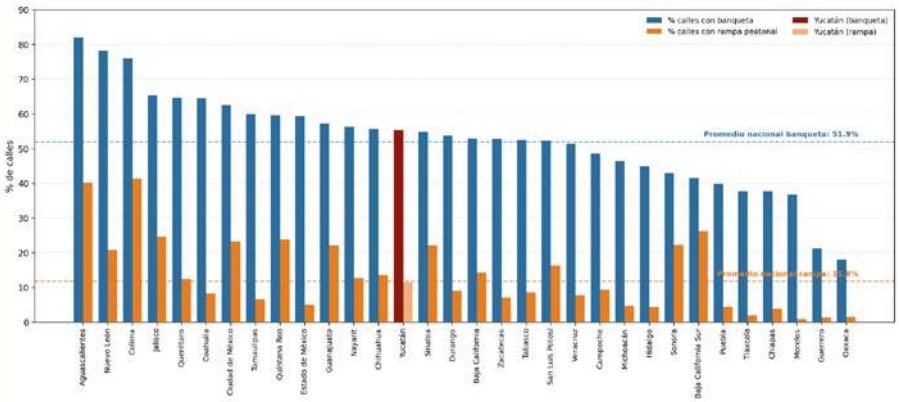
En el imaginario de muchas autoridades, "infraestructura peatonal" es sinónimo de banqueta, como si una franja de un metro de concreto junto al arroyo vehicular lo resolviera todo. Pero crear calles que inviten a caminar requiere mucho más que el piso mínimo —incluso la Norma Oficial Mexicana ya establece como mínimo 2.5 metros—, se necesita accesibilidad real para personas con discapacidad o movilidad reducida (con rampas, guías podotáctiles y cruces a nivel); y requiere mobiliario urbano (sombra, bancas, iluminación, botes de basura) que haga del trayecto algo agradable.

Los números lo dejan ver con claridad: mientras 51.9% de las calles del país cuentan con banqueta, sólo 13.5% tienen pasos peatonales señalizados y únicamente 11.8% tienen rampas para silla de ruedas. La brecha no se cierra donde uno esperaría: en Nuevo León, uno de los estados con mayor cobertura de banquetas del país (78.2%), apenas 20.8% de las calles tienen rampas —una diferencia de 57 puntos porcentuales—. Patrones similares se repiten en Coahuila y en el Estado de México. Tener banquetas de un metro no es suficiente para que las personas elijan realizar sus trayectos a pie.

Yucatán: entre la seguridad y el crecimiento disperso

La falta de seguridad ciudadana representa una de las principales limitantes para la movilidad activa en México, afectando especialmente a mujeres y niños. No obstante, Yucatán presenta uno de los mejores resultados entre las 32 entidades federativas. Sólo 24.6% de las mujeres declararon haber dejado

Ilustración 4. La banqueta por sí sola no garantiza accesibilidad.



Fuente: Elaborado por Liga Peatonal con base en datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) Censo de Población y Vivienda 2020.



"La falta de seguridad ciudadana representa una de las principales limitantes para la movilidad activa en México".

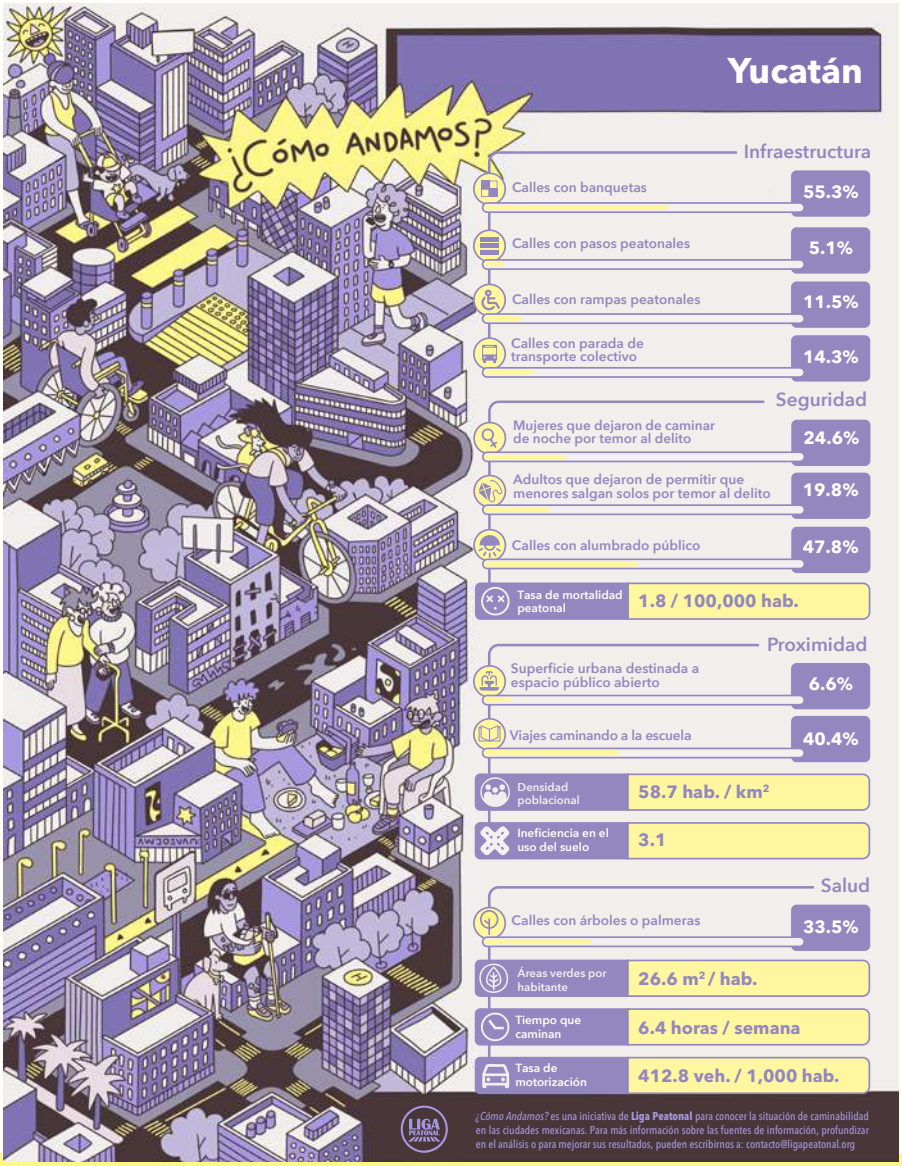
de caminar de noche por temor a la delincuencia (frente a 44.5% nacional) y apenas 19.8% de los hogares restringen la salida de menores a la calle por la misma razón (frente a 42.4% nacional).

Sin embargo, el indicador de ineficiencia en el uso del suelo que mide qué tanto crecen las ciudades hacia fuera en vez de aprovechar su superficie ya urbanizada, es más de seis veces el promedio nacional (3.1 frente a 0.5). Este es un dato que pone cifras a algo que se discute desde hace años en Mérida: el crecimiento disperso y horizontal de la mancha urbana, que alarga las distancias cotidianas y convierte al automóvil en necesidad antes que en opción.

El contexto de Yucatán muestra con claridad la necesidad de este análisis multidimensional sobre el caminar. Con el crecimiento disperso que han venido mostrando en los últimos años, ¿por cuánto tiempo podrán mantener los buenos resultados en materia de seguridad?

Los datos estatales que aquí compartimos son apenas un primer vistazo hacia la diversidad de contextos territoriales, pero es a escala local donde se pueden transformar estas realidades. Por eso extendemos una invitación a los gobiernos estatales y municipales: a tomar ¿Cómo Andamos? como punto de partida y profundizar el análisis en su propio territorio, con sus propias calles, colonias y comunidades. Cuenten con el apoyo de Liga Peatonal para identificar los retos y potencialidades específicas, que les permitan caminar hacia ciudades más justas, sostenibles y prósperas.

Ilustración 4. La banqueta por sí sola no garantiza accesibilidad.



Fuente: Elaborado por Liga Peatonal.



Aldo González Barrera
Egresado de Arquitectura por el Tecnológico de Monterrey y del máster en Desarrollo Urbano y Territorial por la Universidad Politécnica de Cataluña. Cuenta con más de 10 años de experiencia como consultor en planeación urbana y movilidad activa. Es cofundador y Secretario General de Liga Peatonal
aldo.gonzalez@ligapeatonal.org

Oslo, Noruega: ciudad verde, accesible y segura



Foto: pexels.com

• La entrevista con **Leticia Torres Mesías** •

En esta ocasión no será una entrevista lo que les comparta; sino mi experiencia de este verano de 2026 en la bellísima ciudad de Oslo, en Noruega. Serán dos los artículos que le dedicaré a esta ciudad. En este primero les platicaré sobre las características principales de la ciudad y en la próxima edición sobre los edificios más emblemáticos.

Noruega es un país con un poco más de 5.5 millones de habitantes de los cuales 724 mil viven en la capital, Oslo. En la llamada área urbana continua llegan a 1.1 millones y, si consideramos la zona metropolitana, es un total de 1.5 millones de habitantes (SSB oficina central de Estadísticas de Noruega).

Es una capital con una escala que permite moverte con facilidad por medio de sus camiones articulados, tranvías, metro y ferrys del fiordo, ya que tienen un sistema de boleto común, lo que permite las transferencias con mucha facilidad. El servicio no es barato, pero es sumamente eficiente. El uso de la bicicleta y el *scooter* son muy comunes, contando con ciclovías en toda la ciudad.

Es de llamar la atención y de admirar la cantidad de áreas verdes, zonas arboladas y flores y en consecuencia muchas aves que existen en la ciudad. Oslo está rodeado por *Oslomarka,* que es un inmenso cinturón boscoso de donde muchas aves migran a la ciudad. Las aves están totalmente protegidas por el gobierno, las podemos ver en todas las plazas, en zonas peatonales y hasta conviviendo con las personas. El país cuenta con políticas muy estrictas de protección ambiental y cuentan con penalización en caso de perturbarlas.

En los parques urbanos y en el centro de la ciudad podemos encontrar "cuervos encapuchados", pájaro negro característico de la ciudad y urracas. En los lugares cercanos al fiordo, encontramos gaviotas, porrones y cisnes donde eventualmente se puede ver planeando a águilas marinas de cola blanca, aunque su hábitat es en la periferia y en los bosques (ver imagen 1).

En cuanto a las flores, todas las personas, escuelas o empresas deben registrar que flores han sembrado en sus propiedades. Este dato sirve para que el gobierno logre identificar donde hay "vacíos sin flores" y se siembra en los espacios públicos más cercanos a ese sitio identificado como vacío. El uso de las azoteas verdes o quinta fachada es muy común.

En las zonas peatonales, utilizan un concepto al que llaman "Autopista de las abejas", corredores ecológicos urbanos, de los cuales Oslo fue la primera ciudad en el mundo en tenerlos, con el objetivo de proteger y alimentar a los insectos polinizadores mientras cruzan la ciudad. Consiste la idea en tener estaciones de polen cada 250 metros como máximo, para asegurar que a las abejas y abejorros, que tienen un radio de vuelo muy limitado, esta "autopista" les garantice fuente de néctar y polen. Los girasoles y las facelias o caléndulas son muy comunes de encontrar en estas "autopistas", colocadas en grandes maceteros de fierro fundido de 1.20 metros de diámetro. En estas zonas peatonales, la policía anda a caballo y sin armas, ya que Oslo es una ciudad muy segura. Una de las principales "autopistas de las abejas" está en la bellísima calle peatonal Karl Johans, ruta con mucha vida en la cual se pueden encontrar museos, teatros, áreas verdes, hoteles, cafeterías (ver imágenes 2 y 3).

Todas estas políticas públicas permiten que **Oslo cuente con una proporción asombrosa y admirable de metros cuadrados de área verde per cápita: entre 280 y 330,** siendo una de las ciudades con mayor porcentaje en el mundo. Específicamente, la ciudad de Oslo tiene entre un 68% y un 74% de espacios verdes y arbolados en la ciudad (Fuente: Statranker.org).

La accesibilidad la podemos encontrar en todas partes: rampas, guías podotáctiles, bebederos, asientos isquiáticos, mapas con braille y con letras. Es una bella ciudad que se disfruta mucho caminando, ya que podemos encontrar bancas por todas partes, tomarnos un descanso mientras se disfruta de un delicioso helado (ver imágenes 4 y 5).

Oslo es una ciudad de la que podemos aprender mucho: es verde, accesible y segura.

Fotografías propias de la autora.



Imagen 3



Imagen 1



Imagen 2



Imagen 4



Imagen 5



Leticia Torres Mesías Estrada
Arquitecta por la UADY. Maestra en Administración Pública por la UVM. Docente en la Universidad Modelo y Cofundadora de Habitar y más.

Correo: ltorresmesias@gmail.com



PASEO DE MONTEJO:

una oportunidad para devolverle la vida

La revitalización del Paseo de Montejo no comienza rediseñando la calle; comienza recuperando la vida urbana

Pocas calles representan tanto para Mérida como el Paseo de Montejo, es patrimonio, historia, identidad y uno de los espacios urbanos más reconocidos y reconocibles de la ciudad. Durante décadas fue punto de encuentro, lugar para vivir, pasear, invertir y construir ciudad. Sin embargo, como sucede con muchos corredores históricos, el paso del tiempo ha ido modificando su dinámica y hoy enfrenta retos que difícilmente pueden explicarse por una sola causa.

La decisión del Gobierno del Estado de impulsar un proceso para su revitalización, acompañado y dirigido metodológicamente por la UADY, representa una oportunidad que, con una visión a largo plazo, vale mucho la pena aprovechar. Sin embargo, también representa el riesgo de reducir el debate únicamente a cómo debería de ser la calle, manteniendo la pugna entre peatones, ciclistas, automovilistas, hoteleros, restauranteros, comerciantes y ciudadanía en general acerca del derecho de apropiación y uso sobre la vialidad. Lo que el Paseo de Montejo necesita es volver a ser ciudad.



El Paseo de Montejo necesita un verdadero plan maestro

La intervención realizada durante la administración incluyó ciclovías, áreas ajardinadas y cambios en los espacios de estacionamiento. Esto, por sí solo, difícilmente podía resolver una problemática mucho más profunda relacionada con la estructura urbana, la actividad económica, el patrimonio, la vivienda y la gestión institucional.

Se requiere un plan maestro basado en información y no en ocurrencias. La opinión ciudadana es indispensable, pero no sustituye al diagnóstico que debería responder, entre otras preguntas: ¿cuántas personas viven hoy en el corredor?, ¿qué usos de suelo están creciendo y cuáles desapareciendo?, ¿qué inmuebles están subutilizados?, ¿qué actividades económicas son viables?, ¿cómo se mueve la gente?, ¿qué conflictos existen entre peatones, ciclistas, automovilistas y transporte público? y ¿qué barreras normativas desalientan la inversión?

Las políticas actuales de conservación patrimonial, ¿han promovido la inversión y conservación? o, por el contrario, ¿han provocado abandono, deterioro y pérdida? Para responder estas cuestiones, resulta indispensable revisar la interacción entre la normativa federal, la estatal y la municipal. La protección del patrimonio histórico es un objetivo irrenunciable; sin embargo, también debe ofrecer certidumbre a quienes desean invertir, rehabilitar o reutilizar inmuebles. La conservación y el desarrollo no son conceptos opuestos, **las mejores ciudades históricas del mundo han demostrado que es posible proteger el patrimonio mientras se incentiva su ocupación y aprovechamiento.**

“Las mejores ciudades históricas del mundo han demostrado que es posible proteger el patrimonio mientras se incentiva su ocupación y aprovechamiento”.

El Paseo de Montejo necesita habitantes

El verdadero problema del Paseo de Montejo no es únicamente la movilidad, sino que cada vez existen menos personas viviendo en él y en su entorno inmediato. Toda ciudad nace para ser habitada. Su origen, su crecimiento y su permanencia dependen, antes que cualquier otra cosa, de las personas que viven en ella. Son los habitantes quienes dan sentido a los espacios públicos, utilizan la infraestructura, demandan servicios, sostienen al comercio y generan la actividad cotidiana que pueden convertir una simple avenida en un lugar con identidad y vida propia. **Las ciudades no se revitalizan cuando se remodelan sus calles; se revitalizan cuando las personas vuelven a habitarlas.**

Cuando se segregan los usos y se disminuye el habitacional, comienzan a suceder muchas cosas: disminuye la actividad cotidiana, desaparece el comercio de proximidad, aumenta la dependencia del automóvil, los inmuebles encuentran menos incentivos para rehabilitarse, la inversión se vuelve más riesgosa, el espacio público pierde vida y, de manera paulatina, aparece un fenómeno bien conocido en urbanismo: la pérdida de intensidad[1] urbana.



“El verdadero problema del Paseo de Montejo no es únicamente la movilidad, sino que cada vez existen menos personas viviendo en él y en su entorno inmediato. Toda ciudad nace para ser habitada”.

El Paseo de Montejo no es ajeno a esta realidad. Durante muchos años fue un corredor donde coexistían la vivienda, el comercio, los servicios y la actividad institucional. Sin embargo, conforme el uso habitacional fue cediendo terreno frente a otros usos de suelo, esta dinámica comenzó a transformarse. Hoy existen tramos que muestran una intensa actividad en determinados horarios y una evidente falta de vida urbana en otros, situación que limita la consolidación de un entorno verdaderamente dinámico, seguro y atractivo. Por ello, cualquier estrategia seria de revitalización debe reconocer que recuperar la vivienda en la zona no significa desplazar al comercio ni a los servicios, sino fortalecerlos.

Más habitantes generan mayor demanda de restaurantes, cafeterías, tiendas, equipamientos y espacios culturales; estos, a su vez, hacen más atractivo vivir en la zona y estimulan nuevas inversiones para la rehabilitación y reutilización del patrimonio construido. Se genera así un círculo virtuoso donde la vivienda impulsa la economía, la economía fortalece el espacio público y el espacio público incrementa la calidad de vida. En consecuencia, la revitalización del Paseo de Montejo debe crear condiciones e incentivos reales para que las personas vuelvan a vivir en él y en su entorno inmediato.

No sabemos todavía cuáles serán las propuestas que surjan, pero sí cómo debería medirse su éxito: no por el número de árboles plantados, los kilómetros de ciclovía construidos o la cantidad de mobiliario urbano instalado; sino porque, dentro de diez o quince años, podamos recorrer nuevamente un Paseo de Montejo lleno de vida.

La participación de la UADY ofrece confianza en que el proceso estará sustentado en criterios académicos y técnicos, además de abrir espacios para escuchar a los distintos sectores de la sociedad. Ojalá que este esfuerzo trascienda los tiempos políticos y se convierta en el inicio de un verdadero proyecto de ciudad, porque el Paseo de Montejo no necesita solamente una nueva imagen, necesita volver a tener vida.

[1] La intensidad urbana es el nivel de vida que tiene un espacio urbano. La pérdida de intensidad urbana ocurre cuando ese espacio deja de ser un lugar activo, diverso y atractivo para convertirse en un sitio con menos personas, menos actividad económica y menor interacción social.



Arq. Ricardo A Combaluzier Medina Mtro.
Arquitecto por la UADY, con maestría en Gestión del Espacio Público por la UniModelo. Cuenta con diplomados en planeación, urbanismo y arquitectura de paisaje. Socio de Adagio Arquitectos.



ORTMED
TECNOLOGÍAS MÉDICAS
¡MÁS QUE PRODUCTOS, EL VALOR DE AYUDAR!

ORTMED: empresa mexicana especializada en el desarrollo de productos, equipamiento y soluciones con propósito médico para la **neurodivergencia**, la **rehabilitación física** y la **integración sensorial** para hacer un mundo más incluyente y feliz.

Los tipos de neurodivergencia y sus implicaciones en el espacio público



En el artículo anterior "Neurodivergencias en las infancias", mencionamos el ejemplo de una niña agobiada por el ruido y la luz en un parque, entendimos qué es la neurodivergencia y cómo el espacio público rara vez contempla las necesidades de estas personas. Ahora, en este mes, hablaremos sobre los diferentes tipos de neurodivergencia, así como sus necesidades concretas en los parques: cómo se desenvuelven, qué les impide participar y qué les invita a quedarse.

Qué necesita la neurodivergencia del espacio público

Trastorno del Espectro Autista (TEA)

Esta condición afecta la comunicación, la interacción social y el procesamiento sensorial, con hiper o hiposensibilidad a los estímulos.

Al estar en el espacio público realizan una exploración cautelosa del entorno en el que se encuentran: observan antes de sumarse a alguna actividad, se mantienen en los bordes de las áreas de juego (aislamiento) o repiten el mismo recorrido o movimiento una y otra vez. ¿Por qué?, porque lo conocido les brinda seguridad. Su participación se ve limitada por lo impredecible que llega a ser el espacio para ellos (ruido súbito, aglomeración, temperatura del lugar y más). Dicho esto, para incentivar su estancia y participación, debe hacerse justamente lo contrario: el espacio debe contar con rutas reconocibles, zonas de calma visibles desde lejos y la posibilidad de mirar sin sentirse obligados a integrarse de inmediato.

Trastorno de Déficit de Atención e Hiperactividad (TDAH)

Patrón de falta de atención, hiperactividad e impulsividad que también tiene un componente sensorial. El entorno compite al cerebro por recursos cognitivos limitados.

Se desenvuelven con movimiento constante, saltan de una actividad a otra y exploran de una forma poco lineal. Por ello, si los parques "exigen" quietud prolongada o áreas que no ofrecen dónde canalizar ese exceso de energía, tienden a tener una sobrecarga sensorial (estrés y agotamiento mental), impulsividad sensorial y desorientación. Como solución, es indispensable contar con mobiliario urbano que permita la actividad física intensa (correr, columpiarse o trepar, entre otros) y una organización clara del espacio que ayude al infante a decidir qué hacer sin necesitar demasiadas instrucciones.

Trastorno de Procesamiento Sensorial (TPS)

Afecta a cerca del 3% de la niñez y consiste en la dificultad para organizar la información que llega por los sentidos, ya sea con hiper o hiposensibilidad.

En la práctica, un niño hipersensible puede negarse a pisar pasto o arena, o cubrirse los oídos ante ruidos mode-









rados; mientras que uno hiposensible puede buscar activamente girar, saltar o gritar para sentirse regulado. Por lo tanto, si el parque tiene una mezcla simultánea de estímulos (luz, ruido y textura) pueden reaccionar con miedo o ansiedad intensa en busca de estímulos adecuados a sus necesidades (gritar, berrinches, llevarse a la boca cosas no comestibles u otras cosas). Para evitar estas complicaciones, es primordial que los espacios cuenten con una variedad de texturas y niveles de estímulo entre los que pueda moverse según lo que necesite en ese momento.



Dispraxia

Trastorno neurológico de planificación motora que afecta la coordinación, el equilibrio y la comprensión de relaciones espaciales.

Las infancias con esta condición pueden presentar retos al correr, trepar o mantener el equilibrio, debido a la dificultad para procesar señales sensoriales y espaciales. Entre las principales barreras físicas que condicionan su integración y participación plena dentro del parque, se encuentran los cambios de nivel abruptos y los juegos con una sola forma "correcta" de completarse o jugar. Para incentivar sus capacidades, es primordial que el espacio disponga de superficies uniformes, así como alternativas para lograr el mismo reto que los otros niños (por ejemplo, una rampa junto a una escalera), sin presión de tiempo ni de miradas ajenas.

Dislexia y discalculia

Dificultad para procesar símbolos escritos o numéricos, que no afecta la inteligencia sino la forma de codificar cierto tipo de información.

En el espacio público se desenvuelven apoyándose en la memoria visual y recorridos repetidos, por lo que su participación se ve limitada cuando los mapas, reglamentos o avisos dependen sólo de texto o de números. En vista de ello, se vuelve esencial la presencia de tablas de información con pictogramas, colores y símbolos reconocibles que comuniquen sin necesidad de leer.

Síndrome Gilles de la Tourette

Condición neurológica caracterizada por tics motores y/o vocales involuntarios.

Cuando están en el espacio público, buscan cierto control sobre la exposición social, pueden preferir entornos menos concurridos y momentos de menor observación o zonas para retirarse con discreción si lo necesitan. Es decir, si un parque no dispone de zonas "de escape" o lugares más cerrados o privados (como los kioscos), se desencadenan retos sociales como: la incomprensión social, el aumento del estrés (por la acumulación de gente) y el aislamiento (no se siente bienvenido). Para evitar su distanciamiento, los parques deben contar con ambientes donde el movimiento y el ruido ya forman parte de la norma (zonas de juego activo), y donde salir de una actividad o momento de tensión no llame la atención.

Los parques funcionan mejor si contemplamos todas las perspectivas

En ORTMED y *MetrópoliMid* buscamos comprender las distintas condiciones de la neurodivergencia para reconocer que no todos los usuarios experimentan los parques de la misma manera. Cada condición presenta necesidades específicas, pero todas coinciden en la importancia de contar con entornos previsibles, accesibles, flexibles y sensorialmente equilibrados.

Al diseñar parques desde la diversidad, se favorece la participación de las infancias neurodivergentes y se contribuye a la creación de espacios públicos más inclusivos, seguros y acogedores para toda la comunidad.

“Al diseñar parques desde la diversidad, se favorece la participación de las infancias neurodivergentes y se contribuye a la creación de espacios públicos más inclusivos, seguros y acogedores para toda la comunidad”.

Fuentes consultadas:

Meca, R. (s.f) *Niños con TDAH y el respeto del espacio personal*. Fundación CADAH. https://www.fundacioncadah.org/web/articulo/ninos-con-tdah-y-el-respeto-del-espacio-personal-.html

Fierro, P. (2024, julio 07) *Diseño sensorial: espacios educativos e inclusivos para mentes diversas*. Neuroarquitectura. https://neurotectura.com/2024/07/07/diseno-sensorial-espacios-educativos-e-inclusivos-para-mentes-diversas/

Arky, B. (s.f) *Sensory Processing Issues Explained*. Child Mind Institute. https://childmind.org/es/articulo/problemas-de-procesamiento-sensorial-explicados/

Pinos, V., Medrano, N. & Alarcón, P. (2017, mayo 02) *La dispraxia y sus efectos en el aprendizaje*. Dialnet. https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwim6YXzlPOVAxUJM-0QIHbZ9NUY4ChAWegQIFhAB&url=https%3A%2F%2Fdialnet.unirioja.es%2Fdescarga%2Farticulo%2F6325867.pdf&usg=AOvVaw-1vM_FE6O8T4gmaHRVi3yiX&opi=89978449

García, J., Gutiérrez, I. & Álvarez, J. (2023, junio 06) *Dislexia y discalculia: ¿compañeras de viaje?*. The conversation. https://theconversation.com/dislexia-y-discalculia-companeras-de-viaje-205272

Centros Para el Control y Prevención de Enfermedades (2026, marzo 06) *Acerca del síndrome de Gilles de la Tourette*. https://www.cdc.gov/tourette-syndrome/es/about/sobre-el-sindrome-de-gilles-de-la-tourette.html











Por:
Equipo ORTMED y
Equipo *MetrópoliMid*

COLUMNA

La ciudad que necesitamos... y queremos



Gentrificación urbana ¿nuevo instrumento de segregación social?

La gentrificación es un proceso social y espacial característico de las ciudades capitalistas en las que la ubicación de cada grupo social dentro de la ciudad es determinada por su capacidad de compra y sus características sociodemográficas. Es un término anglosajón que fue acuñado en la década de 1960 por la socióloga Ruth Glass, al observar cómo la población de los barrios obreros tradicionales de Londres era desplazada por otras clases sociales, adineradas y modernas, atraídas por los edificios de la época victoriana.

Su análisis del tema en Estados Unidos se ha complejizado porque existen diversos tipos de gentrificación. Al observarse que no sólo es un fenómeno económico determinado por los precios inmobiliarios, se descubre que se relaciona también con factores como la raza. Es decir, afecta a la población afroamericana que es desplazada de sus barrios por presiones que combinan alta capacidad de compra con rechazo social por parte de la población blanca, como muestran diversos autores en Chicago, Filadelfia y muchas otras ciudades norteamericanas.

En nuestra realidad mexicana y, en general latinoamericana, el fenómeno existe, aunque sigue siendo un tanto resbaladizo y poco claro. La razón es que su estudio proviene de una realidad urbana muy diferente a la nuestra en varios sentidos: en el mundo anglosajón las explicaciones tienden a concentrarse en el desplazamiento poblacional por procesos de renovación urbana en los que generalmente predomina la vivienda en renta. Esto facilita la gentrificación e, inclusive, tiende a verse como normal al ser parte de la "modernización" urbana.







"La gentrificación contemporánea tiende a convertirse en una especie de nuevo colonialismo. La razón es que los centros históricos y los barrios con arquitectura tradicional de alto valor histórico y artístico, entre otros espacios urbanos, son apetecidos por clases sociales con alto nivel de ingreso".

En las ciudades latinoamericanas predomina la propiedad y la tenencia de viviendas (aunque parcialmente informal) y no la renta. Si bien la gentrificación ocurre por presiones inmobiliarias que pueden beneficiar a propietarios, no así a quienes no lo son y a las actividades —económicas y sociales tradicionales— que son desplazadas por las consideradas modernas. Estas presiones de desplazamiento generan resistencias, en muchos casos violentas.

Otro elemento a considerar es que en nuestras ciudades persisten fenómenos de segregación y marginación de poblaciones que históricamente han sido desplazadas de barrios céntricos a periferias precarias e informales. Igualmente ocurre con nueva población que tiene que asentarse en estas periferias por falta de oferta asequible a su capacidad de compra en la ciudad consolidada. Estos fenómenos no son suficientemente considerados en los estudios sobre gentrificación.

En síntesis, lo que observamos es que la gentrificación contemporánea tiende a convertirse en una especie de nuevo colonialismo. La razón es que los centros históricos y los barrios con arquitectura tradicional de alto valor histórico y artístico, entre otros espacios urbanos, son apetecidos por clases sociales con alto nivel de ingreso que privilegian formas de vida que surgen de las modas impuestas por los medios de comunicación, por la preeminencia de la blanquitud racial y por los elementos estéticos y culturales que caracterizan a la identidad de estas clases.

Más allá del desplazamiento social por acciones de regeneración urbana, estamos ante procesos socioespaciales que, en muchos casos, nos recuerdan que la segregación y la marginación de los grupos sociales que son diferentes por su ingreso, su raza o su clase social, sigue muy presente y sólo cambia de nombre.



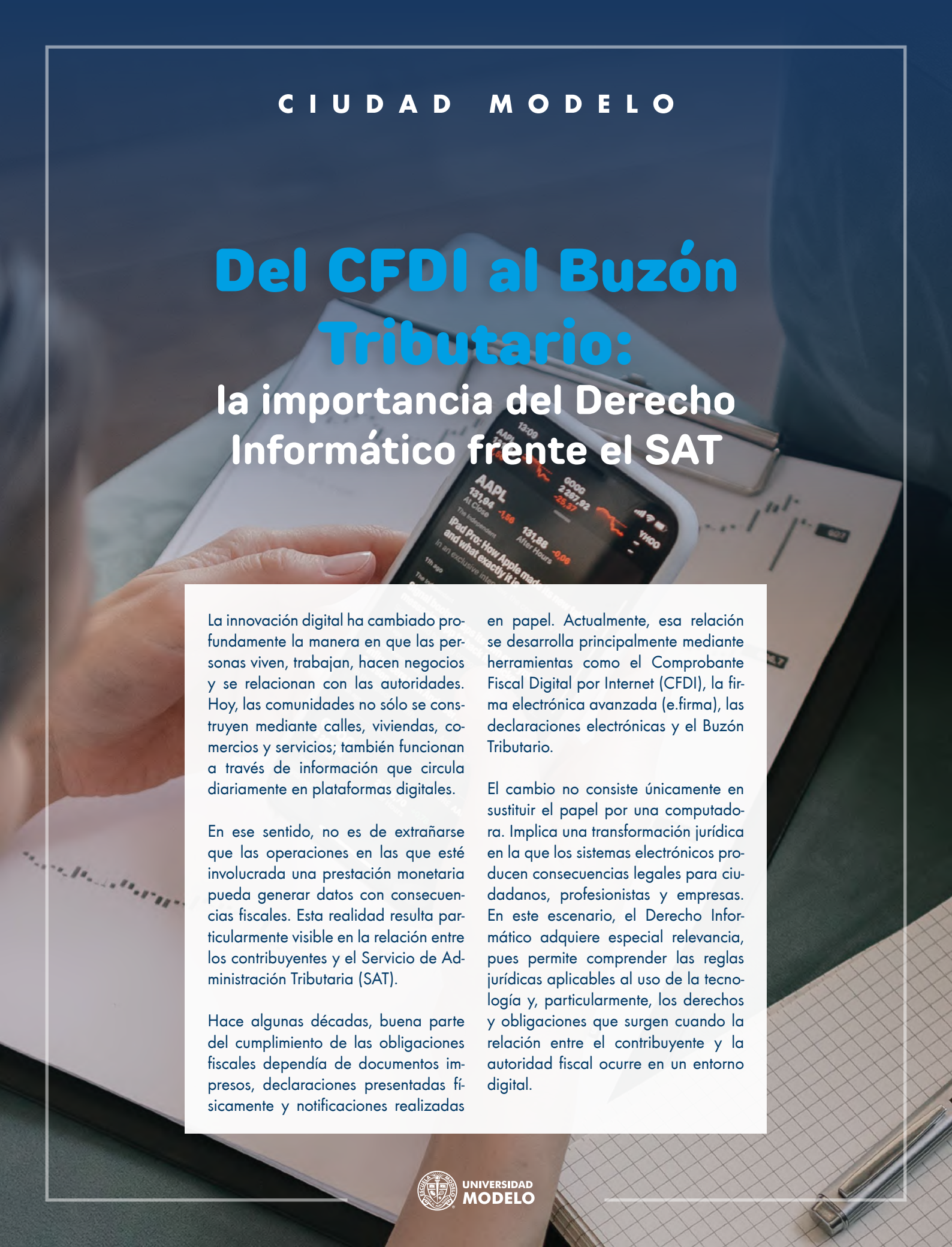
Alfonso Iracheta Cenecorta PhD
Director General de Centro EURE S.C. e Investigador de El Colegio Mexiquense.

axic@cmq.edu.mx
axicorta@gmail.com

CIUDAD MODELO

Del CFDI al Buzón Tributario:

la importancia del Derecho Informático frente el SAT



La innovación digital ha cambiado profundamente la manera en que las personas viven, trabajan, hacen negocios y se relacionan con las autoridades. Hoy, las comunidades no sólo se construyen mediante calles, viviendas, comercios y servicios; también funcionan a través de información que circula diariamente en plataformas digitales.

En ese sentido, no es de extrañarse que las operaciones en las que esté involucrada una prestación monetaria pueda generar datos con consecuencias fiscales. Esta realidad resulta particularmente visible en la relación entre los contribuyentes y el Servicio de Administración Tributaria (SAT).

Hace algunas décadas, buena parte del cumplimiento de las obligaciones fiscales dependía de documentos impresos, declaraciones presentadas físicamente y notificaciones realizadas en papel. Actualmente, esa relación se desarrolla principalmente mediante herramientas como el Comprobante Fiscal Digital por Internet (CFDI), la firma electrónica avanzada (e.firma), las declaraciones electrónicas y el Buzón Tributario.

El cambio no consiste únicamente en sustituir el papel por una computadora. Implica una transformación jurídica en la que los sistemas electrónicos producen consecuencias legales para ciudadanos, profesionistas y empresas. En este escenario, el Derecho Informático adquiere especial relevancia, pues permite comprender las reglas jurídicas aplicables al uso de la tecnología y, particularmente, los derechos y obligaciones que surgen cuando la relación entre el contribuyente y la autoridad fiscal ocurre en un entorno digital.

De lo físico a lo digital

Pensemos en una situación común: una persona es propietaria de dos departamentos que destina al arrendamiento. Cada mes recibe el pago de sus inquilinos, por lo que emite los comprobantes fiscales correspondientes y presenta sus declaraciones. Aparentemente, su obligación fiscal se limita a calcular correctamente sus impuestos y pagarlos.

Sin embargo, detrás de esas operaciones existe una infraestructura digital mucho más compleja. Los CFDI emitidos generan registros electrónicos; las declaraciones contienen información sobre los ingresos reportados; los pagos realizados dejan constancia en los sistemas institucionales y las comunicaciones de la autoridad pueden efectuarse mediante el Buzón Tributario. Si los ingresos contenidos en los comprobantes fiscales no coinciden con los declarados, la autoridad puede identificar una inconsistencia. Esto puede derivar, dependiendo del caso, en una comunicación, una invitación para aclarar la situación, el ejercicio de facultades de comprobación o coaccionar el correcto actuar.

Es así que cualquier contribuyente, incluyendo arquitectos, constructoras, desarrolladores inmobiliarios, administradores de condominios, comerciantes, profesionistas independientes y prestadores de servicios, todos generan diariamente información susceptible de producir efectos fiscales. Por ello, las ciudades contemporáneas poseen también una dimensión digital. Detrás de muchas actividades económicas existe una huella electrónica que puede ser almacenada, relacionada y analizada por las autoridades.

El Derecho Informático en el cumplimiento cotidiano de las obligaciones fiscales

El Derecho Informático puede entenderse, de manera general, como el conjunto de normas y principios que regulan las consecuencias jurídicas derivadas del uso de las tecnologías de la información. Su importancia en materia fiscal se vuelve evidente cuando prácticamente toda la relación entre el contribuyente y la autoridad utiliza medios electrónicos.

Un CFDI, por ejemplo, no constituye simplemente la representación visual de una factura. Su archivo electrónico contiene información relevante sobre una operación y forma parte de los elementos que pueden utilizarse para verificar el cumplimiento de obligaciones tributarias.

Algo similar ocurre con la firma electrónica, conocida como "e.firma". Su utilización permite identificar electrónicamente al contribuyente y realizar trámites con efectos jurídicos, por lo que su resguardo debe recibir una atención semejante o superior, a la que tradicionalmente se otorgaba a una firma autógrafa. Entregar archivos y contraseñas de la e.firma sin controles adecuados puede generar importantes riesgos jurídicos y fiscales.

El Buzón Tributario constituye otro ejemplo significativo. Este medio permite la comunicación electrónica entre la autoridad y los contribuyentes y puede ser utilizado para realizar notificaciones y recibir determinados documentos o comunicaciones. Por ello, ignorar los medios electrónicos de contacto o no revisar oportunamente las comunicaciones fiscales puede tener consecuencias jurídicas.

Así, el cumplimiento fiscal contemporáneo exige algo más que pagar impuestos. También requiere desarrollar una verdadera cultura de prevención digital: conservar adecuadamente CFDI y archivos electrónicos, proteger certificados y contraseñas, verificar periódicamente los medios oficiales de comunicación, mantener actualizados los datos correspondientes y comprobar que la información declarada sea congruente con la documentación que respalda las operaciones realizadas.





La información digital y los derechos de los contribuyentes



Uno de los cambios más importantes de la administración tributaria moderna es la capacidad de utilizar grandes cantidades de información para identificar posibles inconsistencias. La pregunta para el contribuyente, por tanto, ya no es solamente: "¿presenté mi declaración?". También debe preguntarse: "¿la información que declaré coincide con los comprobantes y documentos que respaldan mis operaciones?".

Una diferencia no necesariamente significa que exista evasión fiscal. Puede derivar de errores en la emisión de un CFDI, cancelaciones, duplicidades, diferencias temporales, información capturada incorrectamente o circunstancias que requieren una explicación particular. Sin embargo, si el contribuyente desconoce la existencia de la inconsistencia o no conserva los documentos necesarios para explicarla, puede encontrarse en una posición desfavorable frente a la autoridad.

Aquí aparece una de las principales aportaciones del Derecho Informático aplicado a la materia fiscal, que implica comprender que los documentos electrónicos no son simples archivos almacenados en una computadora; son elementos con relevancia jurídica que pueden servir tanto para que la autoridad verifique el cumplimiento de obligaciones como para que el propio contribuyente acredite la realidad de sus operaciones.

La digitalización y la utilización de tecnología no elimina los límites jurídicos que debe observar toda autoridad. Los principios de legalidad, seguridad jurídica, fundamentación y motivación continúan siendo aplicables independientemente de que un acto se genere, tramite o notifique mediante herramientas electrónicas.

Por ello, uno de los grandes desafíos de la fiscalización digital consiste en encontrar un equilibrio entre dos objetivos igualmente importantes: aprovechar la tecnología para facilitar el cumplimiento y combatir conductas ilícitas, sin convertir la automatización en una sustitución de las garantías que protegen al contribuyente frente a los actos de autoridad. El Derecho Informático funciona precisamente como un puente entre ambos mundos. Permite reconocer la validez y utilidad de las herramientas tecnológicas, pero también exige analizar sus consecuencias desde principios jurídicos como el debido proceso, la protección de la información y la seguridad jurídica.

Conclusión

La transformación digital de la administración tributaria ha modificado definitivamente la relación entre ciudadanos, empresas y autoridades. Actualmente, buena parte del cumplimiento fiscal ocurre mediante CFDI, declaraciones electrónicas, e.firma, Buzón Tributario y sistemas capaces de procesar grandes cantidades de información.

Esta realidad adquiere especial relevancia en las ciudades, donde las actividades inmobiliarias, comerciales, profesionales y empresariales generan diariamente información digital con posibles consecuencias tributarias. Cada factura emitida, declaración presentada o comunicación electrónica forma parte de una nueva dimensión jurídica de la actividad económica urbana. En este contexto, conocer el Derecho Fiscal ya no siempre resulta suficiente. También es necesario comprender cómo se genera, conserva, comunica y utiliza la información electrónica que sustenta el cumplimiento de las obligaciones tributarias.

El Derecho Informático adquiere entonces una función eminentemente práctica: ayuda al contribuyente a prevenir problemas, proteger su información, conservar adecuadamente la evidencia de sus operaciones, comprender las comunicaciones electrónicas de la autoridad y reaccionar oportunamente frente a posibles requerimientos.

La tecnología puede hacer más eficiente la administración pública, pero no sustituye al Derecho. Detrás de cada dato existe una operación; detrás de cada operación puede existir una persona, una empresa o un patrimonio, y detrás de todo acto de autoridad deben permanecer vigentes las garantías de legalidad y seguridad jurídica.

Referencias:

• **Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.** (Vigente). Código Fiscal de la Federación. Diario Oficial de la Federación.

• **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.** (Vigente). Diario Oficial de la Federación.

• **Domínguez Pérez, D. A.** (2024). El derecho informático, una materia fundamental para todos los programas de las licenciaturas en derecho por su importancia en la actualidad. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. Recuperado de https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/16/75 60/49.pdf

• **Fix-Fierro, H.** (1990).Informática y documentación jurídica. Facultad de Derecho, UNAM. Recuperado de https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/147 /6.pdf

• **Sánchez Hernández, L. R.** (s.f.). El derecho informático: Protector de nuevos derechos. Orden Jurídico Nacional. Recuperado de https://www.ordenjuridico.gob.mx/Congreso/pdf/85.pdf

• **Suprema Corte de Justicia de la Nación.** (s.f.). Registro digital 254957. Semanario Judicial de la Federación.

• **Téllez Valdés, J.** (2020). Derecho informático (4.a ed.). McGraw- Hill Interamericana.



Alonso Jacob Sánchez Aguiñaga

Lic. en Derecho por la Facultad de Derecho de la UNAM. Maestro en Educación por la Universidad del Valle de México, así como Coordinador de la Licenciatura en Derecho por la Universidad Modelo.



Rubén Alejandro Servín Cruz

Estudiante de Derecho con vocación por la defensa de los derechos humanos, perspectiva de género y el interés superior de niños y adolescentes. Mejor Orador durante la Segunda Competencia Interamericana de Debate. Campeón a nivel peninsular y subcampeón internacional en el prestigioso certamen "Sergio García Ramírez" organizado por la UNAM. Participa activamente en los Parlamentos Juveniles a nivel federal.

Café Ciudad

“Aguas con el agua”



El Café Ciudad es un conversatorio organizado por el Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo, concebido como un espacio para la reflexión sobre la ciudad como bien común. Cada último miércoles del mes, invitamos a colectivos, expertos y ciudadanía en general a dialogar sobre diferentes temas urbanos. En esta ocasión el eje central fue el agua.

Este recurso representa uno de los principales desafíos ambientales y urbanos en Yucatán. El modelo de desarrollo urbano e industrial, impulsado en las últimas décadas –y que actualmente vive su fase más intensiva– ha ignorado los ciclos naturales y rebasa la capacidad de regeneración del ecosistema.

UNIVERSIDAD MODELO

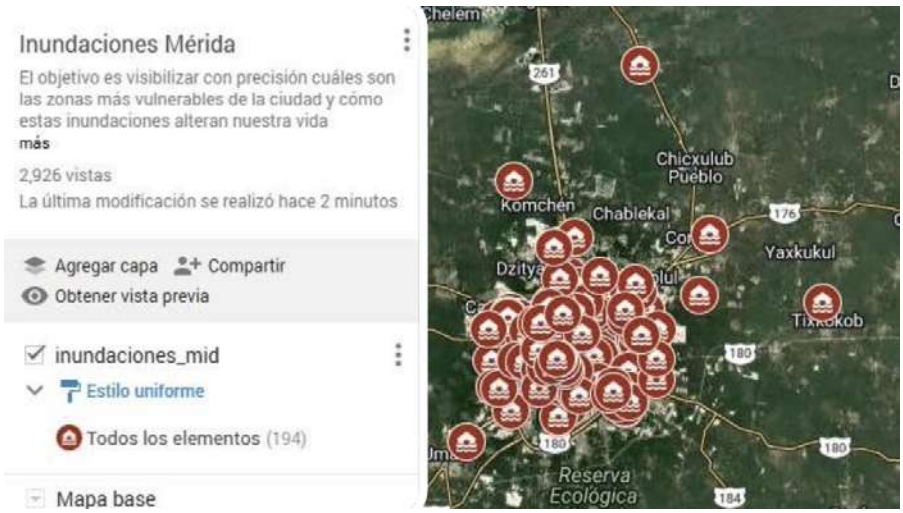
Agua en abundancia, oportunidad para el despojo

A diferencia de otras regiones del país, la península goza de una reputación de poseer grandes reservas de agua. Sin embargo, a mayor riqueza hídrica, mayor es el interés por explotarla. Teresa Vaught-Charruf de Mundo y Conciencia A.C., y Cuauhtémoc Jacobo de la Contraloría Ciudadana Autónoma del Agua de Yucatán, dos de los ponentes invitados al Café, abordaron el acaparamiento y el despojo del agua en nuestro territorio. Este fenómeno es uno de los principales detonantes de conflictos socioambientales, pues vulnera derechos humanos colectivos de las comunidades, como el acceso al agua, la salud, un medioambiente sano y la libre determinación.

Para ponerlo en perspectiva, el 70% de las concesiones del agua está en manos del 2% de usuarios industriales y políticos. El marco legal vigente permite estas concesiones desproporcionadas a los "millonarios del agua", como en el caso de la Cervecería Yucateca, que extrae 7 millones de hectolitros de agua al año, cuatro veces más que el consumo de agua de la población de Hunucmá donde se ubica. A esto se suma la grave contaminación provocada por las más de 120 granjas porcícolas que están convirtiendo a comunidades enteras en territorios envenenados.

Lo que la población maya ha denunciado como un modelo extractivista y de despojo, ha sido recientemente validado y documentado por el Relator Especial de la ONU sobre sustancias tóxicas y derechos humanos, Marcos Orellana. Ante el reconocimiento internacional, más de 35 colectivos comunitarios, organizaciones y sindicatos locales y nacionales se han articulado para exigir a los tres niveles de gobierno: la Declaratoria de Emergencia Socioambiental en toda la península; la creación de una mesa de trabajo con participación directa de los pueblos mayas y la academia; la suspensión total de megaproyectos agroindustriales e inmobiliarios que no cuenten con la consulta indígena, y la garantía efectiva del derecho humano al agua y al saneamiento.





Contacto de los ponentes:

Mundo y Conciencia AC:
mundoyconciencia.org@gmail.com

Contraloría Autónoma del Agua de Yucatán: ccay.porelagua@gmail.com

Consulter: consultermid@gmail.com

Cómo Vamos La Paz:
fernanda@comovamoslapaz.org

¿Exceso de agua, o ciudad mal planeada?

Resulta contradictorio, entonces, que si la geología de nuestro territorio permite una rápida infiltración del agua, en Mérida suframos inundaciones constantes. Un análisis elaborado por el Dr. Francisco León del Instituto de Geografía de la UNAM reveló que sólo el pasado 29 de mayo cayeron más 153.6 milímetros de precipitación, más de lo que suele acumularse en todo el mes, superando en un 59% el récord histórico anterior. Se prevé que el cambio climático acentúe estos fenómenos, con tormentas intensas e impredecibles, al mismo tiempo que se extenderán los periodos de sequía y aumentará el estrés hídrico.

Para comprender el impacto a nivel local, contamos con la participación del D.H. Raúl Canto de Consulter, Consultoría Territorial, quien presentó su Mapeo Colectivo de la Inundación en Mérida, con el objetivo de construir un Modelo de Vulnerabilidad Urbana. El mapa compartido reunió más de mil registros, a partir de los cuales se realizó un análisis de densidad y se sobrepuso la información a la capa de relieve de Mérida. Esta herramienta participativa permitió territorializar el problema: el Sur, por sus mayores elevaciones, resultó la zona menos afectada, mientras que el Norte –hacia dónde se dirige el crecimiento urbano– concentró los mayores daños.

En síntesis, aunque el suelo permite una infiltración rápida del agua, las lluvias extraordinarias evidencian que la infraestructura urbana no está diseñada para amortiguar sus efectos, situación que se agrava con la expansión urbana en zonas de riesgo. Este ejercicio confirmó que el conocimiento empírico local puede ser una fuente científicamente válida para orientar las políticas públicas.

Contrastes del problema del agua de península a península

El Café Ciudad cerró con el taller "Comunidades más humanas: agua y participación", impartido por Fernanda Beltrán del Observatorio Ciudadano Cómo vamos La Paz. En Baja California Sur, a diferencia de Yucatán, el acceso al agua no es inmediato, sino que llega por tandeo –distribución intermitente de dos a tres veces por semana–, lo que hace indispensables los sistemas de almacenamiento privado.

Sin embargo, el racionamiento no es equitativo. Mientras en algunas colonias las personas –principalmente amas de casa– deben organizar su vida en torno a los horarios de suministro, e incluso pueden pasar más de un mes sin agua, otras zonas como hoteles y resorts nunca carecen de ella.

Ante esta situación, el Observatorio impulsó la participación ciudadana para transparentar los procesos del

organismo operador del agua, acercando a la población información sobre presupuestos, decisiones y proyectos aprobados. Gracias a ello, han promovido alternativas exitosas. Hace una década, el consumo agropecuario representaba cerca del 60% del agua potable y hoy se abastece con agua tratada, liberando el recurso para el consumo humano.

Esta experiencia nos demuestra que, más allá de si hay agua o no en el territorio, la pregunta clave que deberíamos hacernos es: ¿qué se está haciendo con ella?

Afortunadamente, en Mérida comienza a percibirse una mayor participación ciudadana. Los meridanos son cada vez más conscientes de los conflictos territoriales, se observa un incremento en la movilización social y surgen nuevas herramientas de resistencia y propuesta. Destaca la creación de los Observatorios de la Riqueza y el Territorio, plataformas técnicas y de investigación diseñadas para recopilar, organizar, analizar y divulgar información sobre los bienes naturales, sociales, económicos y geográficos, poniéndolos al servicio de la defensa del entorno. Es urgente pasar de ver el agua como un simple recurso explotable a verla como un bien común, empezando por transformar radicalmente las narrativas de desarrollo hacia una valoración de la verdadera riqueza: la abundancia que sostiene la vida y la armonía entre los humanos y la naturaleza.

¡Nos vemos en el siguiente Café Ciudad!





Rodrigo Emiliano Casanova Castro
Coordinador de Sistemas de Información Geográfica del Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo.



Corredores Verdes:

una estrategia para una ciudad más habitable

Mérida atraviesa una evolución urbana que plantea retos relacionados con el cambio climático, la movilidad, la calidad del espacio público y la conservación ambiental. Frente a este panorama, el modelo de Corredores Verdes propone una estrategia de infraestructura que conecta parques, áreas naturales, barrios y equipamientos urbanos mediante espacios públicos accesibles, arborización estratégica y soluciones basadas en la naturaleza. Este artículo presenta los fundamentos del modelo, sus beneficios ambientales, urbanos y sociales, así como el caso del Corredor Verde Caucel-Santa Fe, que demuestra cómo esta visión puede materializarse en el territorio. Finalmente, destaca la importancia de la planeación, la participación ciudadana y la visión a largo plazo para consolidar una red verde que transforme la calidad de vida de las y los meridanos.



La mejor forma de construir ciudad

Las ciudades enfrentan el reto de crecer sin perder calidad de vida, y Mérida no es la excepción. Su expansión ha incrementado las distancias entre viviendas, servicios y centros de trabajo, favoreciendo el uso del automóvil, reduciendo la cobertura vegetal y elevando las temperaturas urbanas. Frente a este panorama, los Corredores Verdes representan una estrategia de infraestructura verde que busca integrar naturaleza, movilidad y espacio público en el crecimiento de la ciudad.

Más que ser solo proyectos de arborización, constituyen un sistema de infraestructura verde que modifica la forma en que la ciudad se conecta y responde al cambio climático. Su objetivo es convertir vialidades, camellones y espacios públicos en ejes que mejoren el bienestar de las personas y fortalezcan el equilibrio ambiental. Esta visión ya comenzó a materializarse con proyectos como el Corredor Verde Caucel–Santa Fe.

La ciudad más conectada y resiliente

El crecimiento urbano ha fragmentado la conexión entre colonias, parques y áreas naturales, mientras que la disminución del arbolado y el aumento de las superficies pavimentadas han intensificado el efecto de isla de calor urbana. Frente a esta fragmentación, los Corredores Verdes responden a dichas problemáticas mediante una red continua que integra vegetación nativa, infraestructura peatonal y ciclista, así como espacios públicos accesibles. Esta combinación fortalece la relación entre la ciudad y la naturaleza, generando beneficios ambientales y sociales.

Infraestructura verde que genera bienestar

La arborización estratégica proporciona sombra, disminuye la temperatura y mejora la calidad del aire. Asimismo, la incorporación de jardines de lluvia, pavimentos permeables y áreas de infiltración favorece el aprovechamiento del agua pluvial y contribuye a la recarga del acuífero. Estas intervenciones crean espacios más seguros y cómodos para caminar o desplazarse en bicicleta, al tiempo que promueven la biodiversidad mediante especies nativas que sirven de hábitat para aves y polinizadores, convirtiendo cada corredor en un ecosistema urbano vivo.

Del proyecto a la realidad: Corredor Verde Caucel-Santa Fe

El Corredor Verde Caucel-Santa Fe, ejemplifica cómo la infraestructura verde puede transformar un espacio urbano en un entorno donde naturaleza, movilidad y convivencia se integran para mejorar la calidad de vida. Dicho proyecto conecta áreas verdes existentes, fortalece la conservación de la fauna silvestre y recupera el equilibrio ambiental en una de las zonas de mayor crecimiento de Mérida. Se desarrolla sobre un tramo de 1.36 kilómetros y una superficie de 59,046.55 metros cuadrados, con una inversión superior a 15.2 millones de pesos.

Su diseño incorpora una visión ecológica integral. En colaboración con especialistas se seleccionaron 29 especies nativas, distribuidas en tres tipologías de jardines e inspiradas en ecosistemas característicos de Yucatán: un jardín solar con especies frutales, un jardín de rejollada y un jardín de selva baja caducifolia. En total, se plantarán más de 900 ejemplares que favorecerán la biodiversidad, generarán hábitat para aves y polinizadores y fortalecerán la resiliencia ambiental.

El corredor también incorpora un sendero peatonal, áreas de convivencia, un estanque con puente peatonal, sistemas de riego automatizado y arborización estratégica. La iluminación utiliza luminarias LED de baja intensidad en las zonas recreativas para reducir la contaminación lumínica y proteger la fauna silvestre. Así, el proyecto demuestra que es posible combinar funcionalidad, seguridad y conservación ambiental en una sola intervención.

Más que una obra pública, el Corredor Verde de Caucel-Santa Fe representa una nueva forma de entender la ciudad, donde la infraestructura verde mejora el paisaje, impulsa la movilidad activa, fortalece la biodiversidad y genera espacios de encuentro para la comunidad.





El Corredor Verde Caucel-Santa Fe se desarrolla sobre un tramo de 1.36 kilómetros y una superficie de 59,046.55 metros cuadrados, con una inversión superior a 15.2 millones de pesos.

Una estrategia construida con la ciudadanía

El éxito de los Corredores Verdes depende también de la participación ciudadana. El modelo promueve procesos participativos en los que vecinos, especialistas, instituciones educativas y organizaciones sociales contribuyen desde las primeras etapas para identificar necesidades y oportunidades. Esta colaboración fortalece el sentido de pertenencia y favorece el cuidado y apropiación de los espacios, convirtiendo los corredores en lugares de convivencia e identidad comunitaria.

El Corredor Verde de Caucel–Santa Fe constituye la primera referencia técnica y operativa para impulsar nuevos proyectos, como el Corredor Verde de Brisas, y consolidar una red verde interconectada con beneficios ambientales, sociales y urbanos. Su expansión permitirá incrementar la cobertura arbórea, fortalecer la movilidad sostenible, mejorar el espacio público y crear entornos más seguros e incluyentes, además de contribuir a reducir las islas de calor, mejorar la calidad del aire y favorecer la infiltración del agua de lluvia.

Conclusión

El Corredor Verde de Caucel–Santa Fe demuestra que es posible traducir esta visión en proyectos que generan beneficios tangibles para las personas y el medio ambiente. La integración de vegetación nativa, infraestructura para la movilidad, espacios de convivencia y soluciones basadas en la naturaleza marca el camino para futuras intervenciones urbanas.

Construir una Mérida más resiliente implica incorporar la naturaleza al diseño urbano, crear espacios públicos incluyentes y promover alternativas de movilidad sostenible. Más que un conjunto de obras, los Corredores Verdes representan una visión de ciudad donde desarrollo urbano, sostenibilidad ambiental y bienestar social avanzan de manera conjunta para consolidar una Mérida más verde, conectada y preparada para el futuro.

Esterimovil
Facebook: /esterimovil
Instagram: @esterimovil.mid

UMABA
Facebook: /umabamerida
Instagram: @umaba_merida

Raul Escalante
Facebook: /Raul.Escalante.Oficial
Instagram: @raulescalante.ag













Raúl Fernando Escalante Aguilar
Biólogo especializado en Agroecología y Director de la Unidad de Medio Ambiente y Bienestar Animal.

COLUMNA

Movilidad del Cuidado



Argentina y un sistema de tránsito fragmentado

De todos los sistemas con los que interactuamos a diario, el de tránsito es el más complejo y peligroso. Esta frase es una cita textual del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* (OMS/Banco Mundial, 2004). Esta información es observable y sigue vigente. Los usuarios de las vías están muy expuestos, sobre todo los más vulnerables y vulnerados: los peatones, ciclistas y motociclistas. Los diseños viales no minimizan de manera drástica el riesgo de muerte, y la falta de regulación y controles continuos acentúan en los usuarios una baja percepción del riesgo. Según la Organización Panamericana de la Salud, entre 2009 y 2021 las muertes de motociclistas, peatones y ciclistas pasaron del 39% al 47% del total de víctimas viales en la región.

El miedo en las vías está siempre presente porque la inequidad de género y social aumenta en las zonas suburbanas de América Latina, donde el entorno físico a menudo es muy hostil. Basta circular en automóvil por las carreteras que circundan las urbanizaciones periféricas de las grandes ciudades, como por ejemplo Buenos Aires, para ver el miedo en el cuerpo de las mujeres que caminan al borde de una ruta transitada por vehículos motores mientras llevan de la mano a sus hijos al colegio.

A este miedo cotidiano, se le suma en la Argentina un diseño institucional que impide una política vial coherente en todo el país. La Constitución Nacional es Federal y establece que las provincias conservan todo el poder no delegado en materia de Tránsito y pueden decidir si adherirse o no a la Ley Nacional de Tránsito (1994).





"La gestión vial es un rompecabezas federal. Las buenas iniciativas de movilidad segura en el transporte público no logran nacionalizarse a pesar de que aseguran derechos como lo es la accesibilidad universal a la movilidad segura".

La gestión vial es un rompecabezas federal. Las buenas iniciativas de movilidad segura en el transporte público no logran nacionalizarse a pesar de que aseguran derechos como lo es la accesibilidad universal a la movilidad segura. La movilidad del cuidado no debería recaer sobre las madres, obligadas a viajar con sus hijos en brazos. Desde ACTIVVAS, apoyamos la Resolución 2021-413 del Ministerio de Transporte, impulsada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y publicada en noviembre 2021, que obliga a los colectivos urbanos y suburbanos de jurisdicción nacional a permitir el traslado seguro de infantes en sus cochecitos desplegados. Las líneas de colectivos que circulan por la ciudad adaptaron un espacio interior, pero las empresas que tienen su terminal en el territorio de los municipios colindantes a la provincia de Buenos Aires, no están obligadas.



En definitiva **no hay un único "sistema nacional"**. La fragmentación superpone en cada provincia distintos códigos de tránsito y sistemas de *scoring* propios. El sistema de puntos nacional, pensado para unificarlos, sólo está vigente en 9 de las 24 jurisdicciones del país. Recién ahora se aprobó un código único para identificar cada infracción con el mismo lenguaje de datos, fundamental para consolidar el Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito. La Licencia Nacional de Conducir existe como formato único, pero no hay unicidad plena en la emisión, los vencimientos y los antecedentes.

Este diseño institucional fragmentado también es un factor de inseguridad vial y afecta a los usuarios más vulnerables del país. El derecho a transitar seguros no es igual para todos.

Fotografías: cortesía de la autora.



Ema Cibotti
Historiadora, Máster en Ciencias Sociales. Fundadora y presidenta de ACTIVVAS, Asociación Civil Trabajar contra la Inseguridad Vial y la Violencia con Acciones Sustentables.

@emacibotti
@emacibotti
@emacibotti
Ema Cibotti

COLUMNA

La nueva cultura del agua



La sed de México

El agua es la base de la vida, de la salud, de la producción de alimentos y del desarrollo económico. Sin embargo, en México vivimos una paradoja: habitamos un país con importantes recursos hídricos y, al mismo tiempo, enfrentamos una creciente crisis de disponibilidad, calidad y gestión del agua.

La problemática hídrica de México no es un asunto del futuro. Es una realidad que está afectando a millones de personas. Ciudades enteras han experimentado cortes de suministro, comunidades rurales carecen de acceso seguro al agua potable y numerosos acuíferos presentan niveles de sobreexplotación. A ello, se suma la contaminación de ríos y cuerpos de agua, así como la creciente presión derivada del cambio climático y del crecimiento urbano.

Con frecuencia se piensa que la escasez de agua es únicamente un problema de falta de lluvias. La realidad es más compleja. La crisis hídrica es también una crisis de infraestructura, de incentivos, de planeación y de gobernanza. Durante décadas hemos privilegiado modelos centralizados que, aunque fueron diseñados para garantizar el abastecimiento, hoy enfrentan limitaciones financieras, técnicas y operativas para responder a los desafíos actuales.



"En México vivimos una paradoja: habitamos un país con importantes recursos hídricos y, al mismo tiempo, enfrentamos una creciente crisis de disponibilidad, calidad y gestión del agua".





"La cuestión, más allá de si México enfrentará una crisis hídrica, es si tendremos la capacidad de transformar la manera en que valoramos, gestionamos y regeneramos nuestro recurso más importante".

El agua que se pierde en fugas, la que se contamina y ya no puede aprovecharse, o la que se desperdicia por la ausencia de medición y mantenimiento, representa un enorme costo económico y social. Cada litro perdido implica mayores gastos de bombeo, mayor consumo energético y una menor capacidad de adaptación frente a sequías cada vez más frecuentes e intensas.

Pero la crisis también representa una oportunidad. México cuenta con el talento, el conocimiento y la capacidad de innovar en la gestión del agua. En todo el país existen experiencias exitosas de captación de lluvia, reúso de aguas residuales, tratamiento descentralizado, restauración de ecosistemas y participación comunitaria. Estas iniciativas demuestran que es posible transitar hacia modelos más resilientes, circulares y regenerativos.

La cuestión, más allá de si México enfrentará una crisis hídrica, es si tendremos la capacidad de transformar la manera en que valoramos, gestionamos y regeneramos nuestro recurso más importante. Construir una nueva cultura del agua no es únicamente una responsabilidad de los gobiernos o de las empresas. Es una tarea colectiva que definirá la prosperidad, la seguridad y la calidad de vida de las próximas generaciones.





Omar Meléndez Silva
Especialista en sostenibilidad, economía circular y regeneración descentralizada.
Doctorando e impulsor de soluciones regenerativas para la seguridad hídrica, energética y alimentaria mediante innovación descentralizada.

info@edsecotecnias.com
@eds_ecotecnias

COLUMNA

Ruta urbana



Las barreras actitudinales en el transporte público

La accesibilidad en el transporte público suele asociarse con rampas, plataformas elevadoras, pisos podotáctiles, espacios exclusivos y señalización adecuada. Sin embargo, la experiencia cotidiana demuestra que una infraestructura accesible no siempre garantiza una movilidad inclusiva. Existe un obstáculo menos visible, pero igual de limitante: el comportamiento de las personas.

En México se han realizado importantes inversiones para modernizar los sistemas de transporte público. Un ejemplo de ello es el sistema Va y Ven en Yucatán, que incorpora unidades de piso bajo, espacios destinados para usuarios con silla de ruedas, asientos preferentes, asientos exclusivos y diversos elementos de accesibilidad universal. No obstante, durante los recorridos diarios es frecuente observar que estos espacios son ocupados por usuarios que no los requieren quienes, aun cuando identifican a una persona con discapacidad, una persona adulta mayor o una mujer embarazada, permanecen en el lugar reservado o muestran resistencia para cederlo.



A primera vista podría parecer únicamente una falta de cortesía. Sin embargo, desde la perspectiva de los derechos humanos y de la movilidad urbana, el problema es mucho más profundo.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en su artículo 9, establece que la accesibilidad constituye un derecho indispensable para que las personas con discapacidad puedan participar plenamente en la sociedad en igualdad de condiciones. Este principio es desarrollado por el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en su Observación General núm. 2 (2014), donde se reconoce que el acceso al transporte es una condición previa para ejercer múltiples derechos humanos y para lograr una participación efectiva en la vida social.

La accesibilidad, por tanto, no consiste únicamente en construir infraestructura; también implica garantizar que esa infraestructura pueda utilizarse en las condiciones para las cuales fue diseñada. En este contexto resulta útil el concepto de barreras actitudinales, definido por la Ley 10/2014 de Accesibilidad de Galicia, como aquellas actitudes u omisiones que, directa o indirectamente, generan una situación discriminatoria al obstaculizar el disfrute de los derechos de la persona con discapacidad en igualdad de condiciones respecto a otra en situación análoga.

Aplicado al transporte público, esto significa que una persona que ocupa un asiento preferente o un espacio destinado para usuarios con discapacidad, sin necesitarlo, está generando una barrera actitudinal. La infraestructura existe, el espacio está disponible y el derecho ha sido reconocido; sin embargo, la conducta de otro usuario impide que ese derecho pueda ejercerse efectivamente.

El problema no termina con la ocupación de un asiento. Cuando una persona con discapacidad debe solicitar reiteradamente que se libere un espacio reservado, se enfrenta a una situación de vulnerabilidad que puede generar incomodidad, exposición pública, conflictos con otros usuarios e incluso la decisión de no utilizar el transporte público. En consecuencia, la accesibilidad deja de ser un atributo del sistema para convertirse en una experiencia condicionada por la voluntad de terceros.





Las estrategias para mejorar la accesibilidad deben trascender la ingeniería y considerar acciones permanentes de sensibilización, educación y supervisión. Las campañas informativas no deberían limitarse a colocar un pictograma sobre un asiento preferente; es necesario comunicar por qué ese espacio existe, quién lo necesita y cuáles son las consecuencias de ocuparlo indebidamente. Del mismo modo, los operadores del transporte requieren herramientas para intervenir cuando estos espacios no son respetados, garantizando el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad.

La movilidad inclusiva no se construye únicamente mediante normas técnicas o vehículos modernos. Se consolida cuando la sociedad comprende que la accesibilidad es un derecho y no un acto de buena voluntad. Ceder un asiento reservado no constituye un favor ni un gesto de cortesía; representa el reconocimiento de un derecho previamente establecido para compensar las desventajas que enfrentan determinados grupos de la población.



"Una persona que ocupa un asiento preferente o un espacio destinado para usuarios con discapacidad, sin necesitarlo, está generando una barrera actitudinal. La infraestructura existe, el espacio está disponible y el derecho ha sido reconocido; sin embargo, la conducta de otro usuario impide que ese derecho pueda ejercerse efectivamente".

Referencias:

· Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. (2014). Observación General núm. 2 (artículo 9: Accesibilidad). Naciones Unidas.

· Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Organización de las Naciones Unidas, 2006.

· Ley 10/2014, de 3 de diciembre, de accesibilidad. Comunidad Autónoma de Galicia, España.



Daniela Xiqui
Docente, activista, rescatista y especialista en movilidad urbana, con más de 5 años de experiencia en temas de transporte. Maestra en Movilidad urbana, transporte y territorio.

arqxiqui@outlook.es
Daniela Xiqui

ORTMED TECNOLOGÍAS MÉDICAS
"¡MÁS QUE PRODUCTOS, EL VALOR DE AYUDAR!"

Sensory places

TOi ROBOT

20 años TRANSFORMANDO VIDAS

Diseñando, fabricando e instalando espacios sensoriales y soluciones terapéuticas para la **rehabilitación**, la **inclusión** y el **aprendizaje**.



¡Hecho en Yucatán para la infancia del mundo!

HECHO EN MÉXICO · HECHO EN yucatán



TOi Robot, la herramienta terapéutica y de aprendizaje más inclusiva e innovadora del mundo para:

- **Rehabilitación**
- **Neurodivergencias**
- **Aprendizaje**

www.toirobot.com

ORTMED, 20 años de experiencia nos respalda

+450
UBRs restauradas, reequipadas o nuevas

+8
Centros de Autismo intervenidos entre 2025-2026

+200
TOi Robots
En México y el mundo

Escanea para conocer más en
ortmedmexico.com
Contacto: 9992707746

Escanea para conocer más en
toirobot.com
Contacto: 9992707746

MetrōpoliMid

¡Síguenos en nuestras redes sociales!

@MetropoliMid

UNIVERSIDAD MODELO

Academia e Innovación

RTMED TECNOLOGIAS MEDICAS

Salud y Tecnología

ANPR MÉXICO

ASOCIACIÓN NACIONAL DE PARQUES Y RECREACIÓN DE MÉXICO

Espacio Público

LABMETRO

Desarrollo Metropolitano