

MetrópolisMid

¡SOY MÉRIDA!

*123 propuestas para un un desarrollo
estratégico de Yucatán desde la sociedad
civil organizada y la academia*



**CIUDAD
MODELO**

*"Diseñar
recorridos
accesibles"*

Hola, en otra ocasión he tenido la oportunidad de platicarte los atractivos que tengo como ciudad, un poco de mi historia, mi cultura y tradiciones, así como las oportunidades y ventajas de vivir aquí, entre la calidez de mi tierra y de mi gente.

Ahora he escrito estas palabras desde la voz de la sociedad civil y la academia, para contarte también de mis asuntos pendientes, de los grandes retos que aún no hemos podido resolver y que es importante que atendamos juntos para que yo mejore como ciudad y tú puedas tener una mejor calidad de vida, ya sea que vivas acá o que estés de visita.



ArqTAU



Paisajismo

• CONSEJO DIRECTIVO •

Leticia Torres Mesías
David Montañez Rufino

• CONSEJO CONSULTIVO •

Fernando Alcocer Ávila
Jorge Bolio Osés
Ricardo Combaluzier Medina
Yolanda Fernández Martínez
Carmen García Gómez
José Gerardo García-Gill
Ricardo López Santillán
Raúl Monforte González
Susana Pérez Medina
Luis Sauma Castro

• EDITORIAL •

David Montañez Rufino
Director general

Jorge Alberto López Tec
Diseño gráfico y editorial

Angélica Rivera Gómez
Coordinadora de comunicación y redes

MetrópoliMid (Año 3, No. 22, abril 2021) es una publicación mensual digital. Esta edición se terminó el 16 de abril de 2021. Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura de MetrópoliMid. Queda estrictamente prohibida la reproducción parcial o total de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización.

www.metropolimid.com.mx

ÍNDICE

- 02** **Mi crecimiento desordenado y mis problemas de movilidad**
- 03** **Mis viviendas y espacios públicos**
- 04** **Mis problemas de Resiliencia y Gobernanza**
- 06** **Propuestas ciudadanas por un desarrollo estratégico de Yucatán**
- 08** **Enfoque de desarrollo urbano y movilidad**
- 12** **Enfoque de vivienda y espacio público**
- 16** **Enfoque de resiliencia y gobernanza**
- 19** **123 PROPUESTAS**
- 20** **CIUDAD MODELO: Diseñar recorridos accesibles**
- 24** **Nueva Conciencia Yucatán: Días Mundiales (ONU)**

Mi crecimiento desordenado y mis problemas de movilidad

Durante las últimas décadas, mi crecimiento se ha caracterizado por una cada vez mayor fragmentación entre el territorio y la sociedad, lo cual me ha generado desigualdades sociales y territoriales profundas. Me anuncian y venden como un espacio de inversión, ideal para vivir, pero me hace falta una planeación urbana y estrategias de movilidad efectivas. Esto genera problemas que ya no se pueden esconder, y que están afectando a todos mis habitantes.

La falta de planeación ha ocasionado que yo crezca de manera desordenada, por ello hay un gran número de viviendas y desarrollos habitacionales distantes, dispersos y aislados. Muchos de mis habitantes no tienen acceso a espacios públicos de calidad, a servicios básicos como el agua potable o una conexión con el transporte público que les permita moverse de manera cómoda y segura por mis calles.

Mi desigualdad se refleja en las distintas partes de mi territorio. Dentro de mi anillo periférico, existen muchos vacíos urbanos que no se han podido aprovechar, y en el cual cabrían perfectamente mis habitantes sin necesidad de trasladar sus viviendas a lugares tan lejanos de todo. Afuera, mis comisarías, no están vinculadas realmente ni con la planeación ni con la actividad funcional, social y económica.

Además, la relación con mis vecinos no se ha logrado regular de manera efectiva y vinculante. Junto con otras ciudades y municipios, formo parte de la Zona Metropolitana de Mérida desde hace muchos años, pero mi coordinación con ellos no ha sido efectiva ni mucho menos vinculante.

Me da mucha pena reconocerlo, pero no soy una ciudad que se pueda caminar. Mis banquetas están llenas de obstáculos, son estrechas, irregulares y en muchos casos inexistentes o inseguras. Hasta el momento, no soy una ciudad peatonal, mucho menos una ciudad cómoda para personas con alguna discapacidad, tercera edad o para la infancia.





Tampoco soy una ciudad segura para circular. No tengo una estrategia de seguridad vial, ni mucho menos un enfoque con Visión Cero, es decir, una visión de buscar que haya cero muertes y cero lesiones graves por incidentes de tránsito en mis calles. Por desgracia, podrás encontrar de manera regular reportes de fallecimientos por accidentes, principalmente en mi anillo periférico, donde los más afectados son ciclistas y peatones.

Estoy muy contenta de las inversiones recientes en infraestructura para el ciclista, pero llevo muchos años con problemas serios de movilidad. Necesito ayuda urgente para mejorar de fondo el transporte público, los camiones, las rutas, las estaciones y las formas de pago por viaje, la intermodalidad y un transporte bajo en emisiones contaminantes. Más del 50% de mi población se mueve a través del transporte público y éste es costoso, tardado, contaminante e inseguro. Mi transporte público es la columna vertebral de la movilidad, y sin una intervención profunda no podré hacer frente a las necesidades de mi población o de mis visitantes.



Mis viviendas y espacios públicos

Como ciudad, veo con temor la desvinculación que existe entre el desarrollo inmobiliario y la planeación urbana. La vivienda, los grandes desarrollos y las nuevas privadas, no forman parte de una visión integrada sobre mi territorio, y lo mismo sucede con el espacio público, que muchas veces se limita a áreas de donación residuales, sin un beneficio real para mi población o para el medio ambiente.



En cuanto a mis casas, me da tristeza reconocer que las viviendas económicas o de interés social no tienen las condiciones para garantizar una habitabilidad digna, mucho menos con todos los cambios que impuso la pandemia. Tampoco existen estrategias de construcción basadas en el uso racional de los recursos. Antes existían los aljibes, pero ahora mis casas no saben aprovechar la captación de aguas de lluvia y, por el contrario, a veces sufren de inundaciones.

No soy una ciudad con un marco legislativo integrado de la vivienda, que ayude a regular el mercado inmobiliario, organice el financiamiento para vivienda social, controle la calidad y ayude a hacer accesibles los precios para la adquisición de la vivienda. Necesito estrategias para poder revitalizar mis barrios y colonias, que tanta falta me hace.

Para ser una ciudad que se promueve tanto como turística, me avergüenza reconocer las condiciones de mis espacios públicos. Tengo muy pocos parques de verdadero impacto, pues muchos de ellos son tan sólo zonas residuales o pequeñas áreas de donación. Además, gran parte de mis espacios públicos están abandonados, sin mantenimiento o sin programas de activación que les permitan ser apropiados y aprovechados por los vecinos.

No tengo un marco normativo que regule y estimule los espacios públicos, a excepción de la Ley de Desarrollos inmobiliarios, que solo se enfoca en áreas de donación. En mis programas de desarrollo urbano, el tema del espacio público aparece desvinculado de la movilidad y la planeación urbana. Por ello en lugar de redes de espacios públicos divertidos, accesibles, seguros y versátiles, tengo áreas fragmentadas por todo mi territorio, que muy poca gente visita.

No existe una autoridad directamente responsable de mi espacio público, por lo que las responsabilidades se fragmentan en diversas unidades muchas veces desarticuladas y por ello no hay suficientes espacios públicos o de la calidad que me gustaría ofrecerles a mis habitantes. No soy una ciudad con espacios públicos que generen identidad, orgullo y unidad. Tengo muy pocos hitos urbanos que permitan que mi nombre sea conocido y recordado en otras partes del país o del mundo.

Mis problemas de Resiliencia y Gobernanza

No podría afirmar que soy una ciudad resiliente. La falta de planeación ha ocasionado que no haya suficientes instrumentos de regulación





y cuidado de mis reservas territoriales y de mi suelo, depredando la selva que me queda, contaminando mis reservas de agua, dividiendo mi superficie en pedacitos y vendiéndolos como supuestos lotes de inversión.

Todo esto ha ocasionado que tenga problemas muy complejos, como las islas de calor, la contaminación de mi manto freático que perjudica a mis vecinos en la costa, la falta de zonas de recarga, de árboles y áreas verdes, pues no he logrado contrarrestar la gran expansión del concreto derivado de la acelerada urbanización de los últimos años. Si estás leyendo esto ayúdame a correr la voz: me urge tener drenaje a mi y a todos mis vecinos de la Zona Metropolitana.



Me gustaría ser una ciudad que avanza de manera sostenida hacia las bajas emisiones de carbono, que utiliza tecnologías limpias, preparada para desastres, riesgos ambientales y desafíos del cambio climático. Me gustaría tener estrategias de articulación entre lo urbano y lo rural, con modelos de huertos, agricultura y ganadería sostenibles.

Durante años, he observado una gobernanza frágil e intermitente. Quizá esto se deba a que no existe una vinculación entre la participación ciudadana y las decisiones en temas de mi desarrollo. Tengo muchos, muchísimos consejos consultivos, pero la participación ciudadana queda reducida a una simple emisión de opinión, sin tener una vinculación real en la toma de decisiones.



Me gustaría ser una ciudad que se cimiente de manera real entre sociedad y gobierno. Una ciudad que promueva la construcción de ciudadanía y que permita *enseñar* valores ciudadanos y de convivencia en la calle. Para ello, también es importante el seguimiento. No soy una ciudad que de manera constante realice seguimiento con uso de indicadores, o que comparta los resultados de éstos y los evalúe en conjunto con la academia y la sociedad civil organizada.

Por último, me hace falta fortalecerme para ser una ciudad que fomente la interculturalidad y la perspectiva de género. Quisiera ser una ciudad que valore las diferencias, que se enriquezca con la diversidad, y que desarrolle políticas de inclusión y de equidad. Quiero ser una ciudad que contribuya al pleno desarrollo de mis habitantes, al cuidado de su salud, a su crecimiento personal y familiar de manera sustentable y sostenible en mi futuro.

PROPUESTAS CIUDADANAS POR UN DESARROLLO ESTRATÉGICO DE YUCATÁN

Desde la Sociedad Civil Organizada y la Academia

Yucatán en general, y Mérida en particular, presenta una serie de problemáticas y temas pendientes por atender, que se fueron configurando durante décadas y dificultan la gestión y el avance hacia una ciudad más saludable y sustentable, especialmente en la Zona Metropolitana de Mérida, donde se concentra gran parte de la actividad económica, productiva y comercial de toda la entidad.

Por tal motivo, y con la intención única de promover la ciudad que todos queremos, las organizaciones de la sociedad civil y la academia abajo enlistadas, hemos elaborado este documento con una perspectiva transversal y multidisciplinaria, aportando una serie de propuestas específicas que permitan mejorar las condiciones de habitabilidad de la Ciudad de Mérida, y cuya implementación depende tanto de la autoridad ejecutiva municipal, como del poder legislativo, en el entendido de que se debe fortalecer la coordinación de los tres niveles.

Derivado de la suma de visiones, perfiles y experiencia de todas las organizaciones que impulsan este documento, se realiza una matriz

de propuestas de acciones y políticas públicas específicas para el mejoramiento de la ciudad, desde tres enfoques: Desarrollo Urbano y Movilidad; Vivienda y Espacio Público; Resiliencia y Gobernanza.

Desde luego, toda intervención en el espacio físico de la ciudad debe visualizarse, planearse e implementarse de manera transversal. Las propuestas se presentan por enfoque únicamente para facilitar su análisis y consideración, y por el mismo motivo se presentan también por ámbito de responsabilidad, distinguiendo si se trata de una función propia del poder ejecutivo o, en su caso, del poder legislativo.

Por un desarrollo estratégico, con equidad y sustentable.



ENFOQUE DE DESARROLLO URBANO Y MOVILIDAD



En Mérida, el crecimiento urbano se caracteriza por una cada vez mayor fragmentación socio-territorial que convive con desigualdades socioeconómicas y territoriales. En las últimas décadas, la ciudad ha sido vista, anunciada y desarrollada más como un espacio de inversión, que como un espacio para vivir. Constatamos una desarticulación entre la planeación y la movilidad urbana; entre las zonas urbanas y rurales; y entre el ordenamiento territorial y la expansión urbana (ZMM).

Entre las problemáticas y temas pendientes por atender, destacan puntalmente los siguientes:

- Falta armonizar el cuadro normativo local con la Ley General de Asentamientos Humanos y Ordenamiento Territorial- LGAHOT.
- El PMDU carece de herramientas vinculantes que permitan frenar el crecimiento desordenado de la mancha urbana, por lo que tenemos

MetrópoliMid

"Hablar de Desarrollo Urbano es hablar de todos los actores que intervienen en la ciudad. Una planeación efectiva requiere del binomio toral de Desarrollo Urbano con movilidad".

viviendas y desarrollos habitacionales distantes, dispersos y aislados.

- La planeación urbana municipal tiende a no considerar las escalas, ni las relaciones entre las escalas.
- Si bien se tiene una normativa orientada a la administración del uso de suelo, sobre todo para la otorgación de permisos, se carece de instrumentos de regulación del uso de suelo y sobre todo no se cuenta con políticas de suelo orientada a la proximidad y uso de suelos mixtos.
- Existe una escasa regulación y una falta de instrumentos de intervención del sector público municipal en el mercado del suelo, tales como zonas costeras, reservas territoriales, manglares o para evitar la especulación del suelo. Un ejemplo alarmante y de rápido crecimiento son la venta de “lotes de inversión”.

“La planeación urbana debería reconocer como elemento fundamental la reducción de la dependencia de los carros como factor clave para el tema de la sustentabilidad”.



- Si bien la Zona Metropolitana de Mérida es una de las áreas de mayor crecimiento urbano, no se tienen aún marcos legislativos ni instrumentos de coordinación interjurisdiccional efectivos y vinculantes.

- El crecimiento urbano se da de una manera desarticulada con la ZMM, sin responder a una planeación a mediano o largo plazo y a un orden por parte de la autoridad. Esto genera vacíos urbanos, rupturas de la trama urbana, carencia de servicios, espacios públicos y conectividad.

- La densificación vertical se impulsa como inversión, pero no forma parte de una planeación urbana estratégica o integral.

- En la práctica de la función pública del sector urbano, se observa la misma fragmentación y desarticulación que se observa en el territorio. Se carece de una carrera profesional y de actores y liderazgos con conocimiento del tema, lo cual ocasiona problemas en la implementación de políticas y programas.

- A nivel organizativo, falta desarrollar capacidades y promover un trabajo a través de equipos multisectoriales.

- Existe una serie de normas y reglamentos para seguridad vial y tránsito, pero no se cuenta con un marco integrado de legislación orientada por el enfoque de movilidad y seguridad vial con Visión Cero.

- Se carece de una norma técnica de calles con un enfoque de movilidad y seguridad vial.

- Se carece de una norma técnica para gestionar estacionamientos y promover los estacionamientos Eco-responsables.

- Se requiere urgentemente una intervención y mejora profunda del transporte público de Mérida.

- Se requiere vincular movilidad y planeación urbana, con una visión sostenible e inclusiva.

"La movilidad urbana es mucho más que la mera dotación de infraestructura. Debe ser abordada de forma sistémica, vinculándola estrechamente con la planeación urbana, el medio ambiente y la resiliencia urbana, buscando ofrecerle a la ciudadanía opciones de desplazamiento más eficientes, asequibles, sostenibles, incluyentes y seguras".





"En los próximos años el presupuesto dedicado al transporte público así como a la construcción de infraestructura peatonal y ciclista deberá crecer exponencialmente en Yucatán si queremos revertir el modelo ya caduco de mover automóviles en lugar de personas".



ENFOQUE DE VIVIENDA Y ESPACIO PÚBLICO



En Mérida, observamos desde hace décadas una creciente desvinculación entre el desarrollo inmobiliario y la planeación urbana. La vivienda, los grandes desarrollos y las nuevas privadas, no forman parte de una visión integrada de ciudad y no responden a una planeación integral por parte de la autoridad. Lo mismo sucede con el espacio público, que muchas veces se limita a áreas de donación residuales, sin un beneficio real para la población o para el medio ambiente.

Entre las problemáticas y temas pendientes por atender, destacan puntualmente los siguientes:

- El marco jurídico actual de la construcción de nuevos desarrollos presenta diferentes problemas que inciden negativamente en el cambio climático. Por ejemplo, no aborda los criterios y requerimientos de arquitectura pasiva, lo que genera un aumento en el tamaño de la huella ecológica de las viviendas en su fase de



"El espacio público es el soporte de la vida comunitaria, la vivienda es la unidad básica de nuestras ciudades. Ambos representan un área para mejorar las condiciones ambientales, sociales y económicas de nuestra sociedad y territorio".



operación. Tampoco promueve otros tipos de arquitectura más regenerativa o resilientes.

- La normativa de la vivienda de interés social y económica presenta muchos problemas que ocasionan la producción de viviendas que carecen de condiciones que garanticen una “vivienda apropiada” en cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas.

- Se carece de una normativa que incentive y promueva el uso de ecotecnias, estrategias de construcción basadas en un uso racional de los recursos, como captación de agua de lluvias, estacionamientos eco-responsables en los fraccionamientos, uso de biodigestores, instalación de paneles fotovoltaicos, etc.

- Se carece de un marco legislativo integrado de la vivienda que ayude a regular el mercado inmobiliario, organice el financiamiento para

vivienda social, controle la calidad de la vivienda y la vincule con la revitalización de los barrios y colonias; todo esto con una perspectiva transversal orientada a erradicar la pobreza, promover la mezcla social y la pluricentralidad de la ciudad.

- No existen políticas y acciones de vivienda a escala municipal, que fomenten la vivienda al interior de la ciudad consolidada, mediante el aprovechamiento de vacíos urbanos y las viviendas subutilizadas.

- La actual política de vivienda se basa en la compraventa de vivienda nueva en nuevos desarrollos, omitiendo otros modelos de gestión y oferta de vivienda usadas, por ejemplo, cooperativas para vivienda.

- No existen políticas ni financiamientos que contemplen las diferentes necesidades ni las desigualdades de género; por ejemplo, que se

promueva la vivienda a través de cooperativas o de otras formas que la puedan hacer más asequible y con una habitabilidad de calidad.

- La oferta de vivienda no considera la identidad sociocultural de la población actual en Mérida, así como los diversos grupos poblacionales que requieren de vivienda más de tipo vernácula, tradicional u otros modelos diferentes a los implementados por los desarrolladores.

- La perspectiva de género está ausente de los programas de vivienda, cuando se sabe que muchos hogares son sostenidos por mujeres.

- No existe un marco normativo que regule y estimule los espacios públicos en Mérida y otras ciudades de Yucatán, a excepción de lo dispuesto en la Ley de Desarrollos inmobiliarios, que solo se enfoca en áreas de donación.

- El concepto de espacio público se ve reducido a áreas residuales o pequeñas áreas de donación. Son pocos los espacios públicos realmente de impacto en Mérida.

- En los programas de desarrollo urbano, el tema del espacio público aparece desvinculado de la movilidad y la planeación urbana.

- La falta de planeación para el diseño de espacios públicos ha ocasionado que éstos se vean fragmentados en todo el municipio, en lugar de crear redes de espacios públicos con criterios de accesibilidad, seguridad y versatilidad.

- Se carece de normativas que promuevan un enfoque ecosistémico de los espacios públicos, y se articulen a movilidad y viviendas.

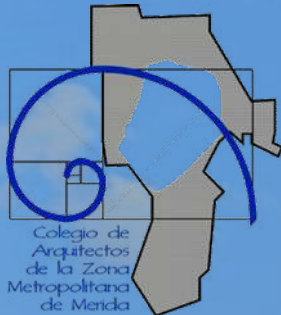
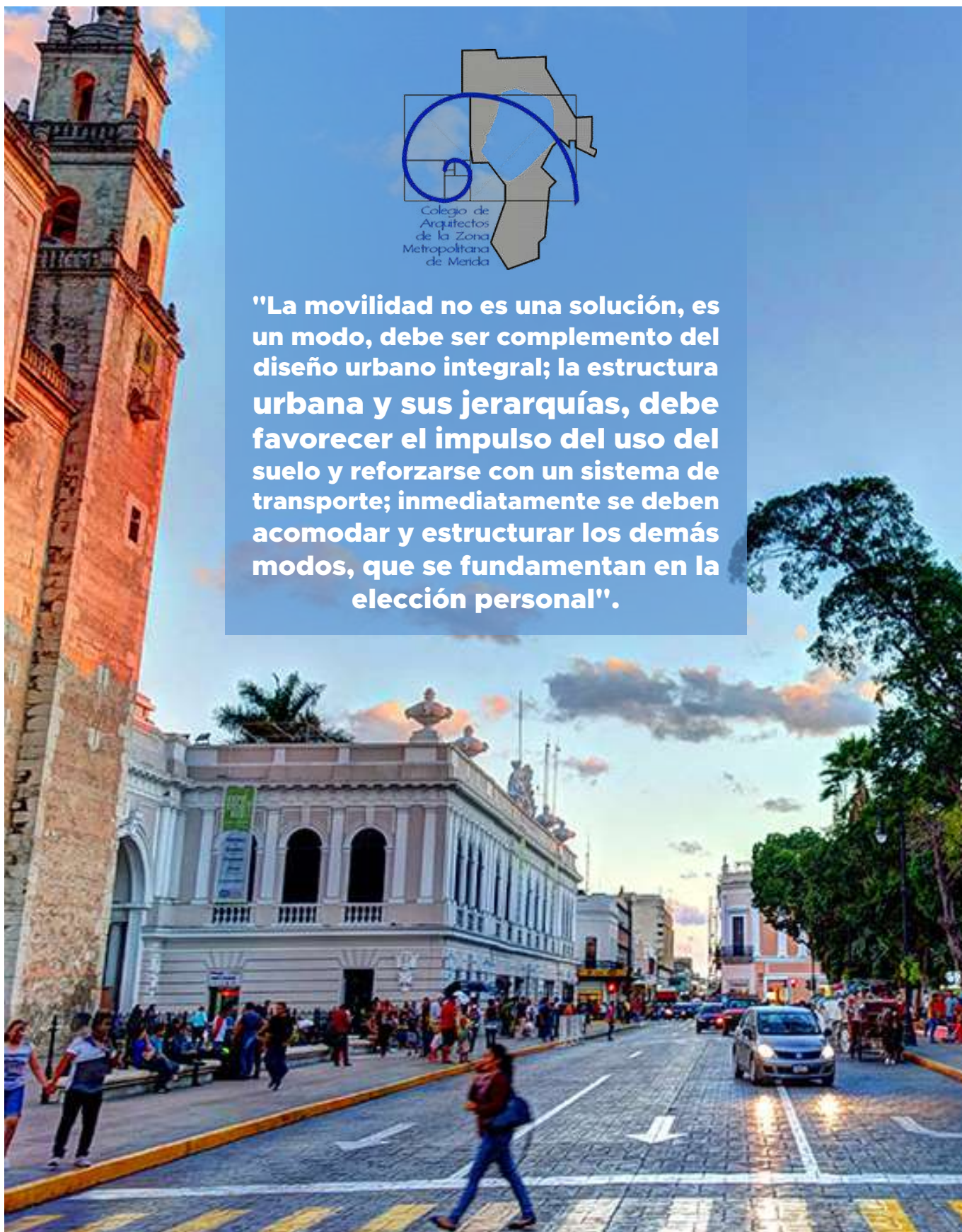
- No existe una autoridad o unidad responsable del espacio público, por lo que las responsabilidades se fragmentan en diversas unidades muchas veces desarticuladas.

- Los espacios públicos que se proponen tienden a ser desarticulados y pocas veces inciden o se preocupan por la inequidad de género, sin considerar las diversidades sociales y sus necesidades.



**UNIVERSIDAD
MODELO**

"Las diferentes soluciones a la vivienda y espacios públicos deben de replantear a su usuario, la sociedad, como diversa y heterogénea para poder identificar sus necesidades, prioridades y metas, para poder garantizar habitabilidad, utilidad y seguridad".



Colegio de
Arquitectos
de la Zona
Metropolitana
de Mérida

"La movilidad no es una solución, es un modo, debe ser complemento del diseño urbano integral; la estructura urbana y sus jerarquías, debe favorecer el impulso del uso del suelo y reforzarse con un sistema de transporte; inmediatamente se deben acomodar y estructurar los demás modos, que se fundamentan en la elección personal".

ENFOQUE DE RESILIENCIA Y GOBERNANZA



En Mérida, observamos una gobernanza frágil e intermitente, derivado muy probablemente de la falta de institucionalización de las Organizaciones de la Sociedad Civil y del hecho de que la participación ciudadana en Yucatán no es vinculante. Dicho de otra forma, al no haber nada que obligue o promueva la gobernanza urbana, ésta queda exclusivamente a la voluntad de autoridad.

Entre las problemáticas y temas pendientes por atender, destacan puntualmente los siguientes:

- Hace falta una estrategia efectiva y articulada que combata las llamadas Islas de Calor.
- Se requiere de un marco normativo y de políticas públicas que hagan frente a la contaminación auditiva, con instrumentos de medición y seguimiento.
- Se requiere una ciudad con mayor infraestructura



AMER

Asociación Mexicana de Energía
Renovable y Medio Ambiente A.C.

"La RESILIENCIA, es esa pequeña HERRAMIENTA que hoy no puede faltar en toda MetrópoliMID MODERNA. Con ella es posible SALVAR del riesgo de colapso, la INFRAESTRUCTURA, la SEGURIDAD, y la SALUD de sus habitantes".

"La resiliencia de nuestra ciudad depende de la implementación prioritaria de los programas destinados a mejorar la calidad ambiental y de vida todos los que habitamos en nuestra ciudad."

verde, áreas de recarga, reforestación urbana y rural.

- Se requiere de manera urgente atender la problemática de contaminación del agua y del manto freático, principalmente por carga orgánica.
- Se requiere drenaje para Mérida y su Zona Metropolitana.
- Es necesario implementar adecuaciones normativas y de infraestructura para adecuar el diseño y uso del espacio público post-covid.
- Es necesario actualizar, difundir e implementar de manera efectiva el Atlas de Riesgo para Mérida y su Zona Metropolitana.
- No existe una vinculación entre la participación ciudadana y las decisiones en temas de la ciudad, sólo se tienen consejos consultivos donde



la participación ciudadana queda reducida a una emisión de opinión. Los espacios de gobernanza deben ser más que espacios consultivos, y tener vinculación real en la toma de decisiones.

- En muchos casos, no se realiza seguimiento ni evaluaciones con uso de indicadores de los programas y políticas públicas implementadas, o los resultados de éstos no son compartidos y evaluados en conjunto con la sociedad civil organizada.

- Institucionalmente el sector a nivel municipal presenta: a) segmentación y fragmentación del desarrollo urbano: por ejemplo, una oficina se encarga de la tramitología, otra de la planeación sin tener vinculación, ni trabajar integralmente; b) muchos de los cuadros técnicos no tienen capacidades desarrolladas para el trabajo asignado, lo que se traduce en dilataciones, poca efectividad e ineficiencia en la gestión; c) no tienen herramientas de coordinación con otros niveles jurisdiccionales ni con la ZMM; y d) se limitan a una gestión administrativa de la ciudad.

- Se observa una ausencia de la perspectiva de género y el enfoque de sustentabilidad en todo el marco legislativo de la ciudad.

- Se pierde oportunidad de promover la ciudad como un espacio de construcción de ciudadanía y un lugar pedagógico para enseñar valores ciudadanos y de convivencia en la calle.



Comité Vecinal *Las Américas, Mérida*

“Es ahora el momento en que la participación de la sociedad civil organizada, como parte activa de los diferentes comités o consejos ciudadanos, que al externar su voz, sus comentarios u opiniones sobre las problemáticas que como sociedad vivimos, no solo sea una voz limitada para la toma de decisiones desde estos organismos autónomos, si no volverla vinculante ante las autoridades.”



Yo soy Mérida, conoce las

123 PROPUESTAS

**en materia urbana y sostenible,
que nos sugieren las
organizaciones de
la sociedad civil**



¡DALE CLICK!



UNIVERSIDAD
MODELO

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

Diseñar recorridos accesibles

¿Qué es un entorno inseguro?

Menciona Oscar Pyszczek (2007) que “la percepción implícita de la inseguridad se construye sobre la base de realidades y experiencias pero también, y de forma relevante, a partir de sensaciones y representaciones sobre lo que se considera peligroso”. En otras palabras, las experiencias personales y los conocimientos previos sobre ciertas situaciones pueden influenciar en la utilidad de un espacio. Ante una percepción de seguridad será más fácil transitar, estar y, en general, disfrutar de la experiencia sensorial de un espacio, sea cual sea nuestro canal receptor.

Por el contrario, cuando el espacio presenta ciertas condiciones o características que el ser humano percibe como potencialmente peligrosas, éste no se disfrutará, el espacio se volverá un impedimento para el desarrollo óptimo de cualquier actividad, incluso pudiendo condicionar de estrés y malestar a aquellos que se ven obligados a transitar o estar en él.

Pensemos entonces en aquellas personas para las cuales esta condición –la inseguridad espacial– es el común denominador en su vida al momento de salir de casa, aquellas personas que antes de poder acceder –o siquiera iniciar– el traslado, tienen que pensar las posibles situaciones a las que se enfrentarán para cumplir su cometido. Nos referimos a las personas con alguna discapacidad.

La accesibilidad

La accesibilidad como concepto integral, definen Pérez y Gardey (2009), “se utiliza para nombrar al grado o nivel en el que cualquier ser humano, más allá de su condición física o de sus facultades cognitivas, puede usar una cosa, disfrutar de un servicio o hacer uso de una infraestructura”, haciendo conciencia de que este derecho humano implica contar con los instrumentos que faciliten el uso de los espacios, que los vuelvan seguros, que eliminen las posibles barreras visibles (físicas) e invisibles (sociales y cognitivas).

"Según el INEGI (2020), para México en 2020 el 16.5% (20 millones 838 mil 108 personas) de la población presenta alguna discapacidad y, de ese universo, el 0.6% (723,770 personas) tienen discapacidad mental".



Es así como una rampa, una señalética en *braille*, o el contar con personal calificado para atender a personas con necesidades cognitivas específicas, no es un valor agregado: es el diferenciador que hará dicho espacio seguro y apto para su uso. Lamentablemente, pocos espacios son conceptualizados, en su diseño y manejo, para ser accesibles. En general, las ciudades son un cúmulo de espacios inseguros para las personas con discapacidad y, por ende, segregacionistas y discriminatorias.

La discapacidad cognitiva

Diferentes discapacidades requieren diferentes formas de inclusión. En específico, la problemática se agrava cuando hablamos de inclusión cognitiva, ya que para Latinoamérica es de las menos atendidas en las áreas del diseño e instrumentación y eso que la población para la cual es indispensable va en aumento año con año. Según el INEGI (2020), para México en 2020 el 16.5% (20 millones 838 mil 108 personas) de la población presenta alguna discapacidad y, de ese

universo, el 0.6% (723,770 personas) tienen discapacidad mental, mientras que otro 5% (179 mil 890) son personas con necesidades cognitivas específicas. Esto debe de poner en una nueva perspectiva la manera en que diseñamos los espacios y las estrategias que decidimos utilizar para hacerlos accesibles.

¿Cómo diseñar recorridos accesibles?

Existe mucha bibliografía al respecto de cómo diseñar espacios para hacerlos accesibles para personas con discapacidad cognitiva. En esta ocasión exploraremos una serie de estrategias para el abordaje de recorridos accesibles, tomando como punto de partida la propuesta metodológica de la arquitecta Berta Brusilovsky, et al, en su libro "Guía para la formación en accesibilidad cognitiva" (asiento registral 16/2105/3448) en 2015.

Los recorridos, sean al interior de un edificio o a través de la ciudad para llegar a cierto destino, pueden ser perfectamente evaluados y diseñados para su accesibilidad cognitiva, si tomamos en cuenta los siguientes puntos:

1. Identificación de los recorridos. Observa y analiza las sendas y transeptos más frecuentes para todas las personas en el espacio. Registra lo observado e identifica:

a. Efectos laberinto. Espacios complejos difíciles de entender, con muchos elementos y señales poco claras o saturadas.

b. Obstáculos. Barreras que encontramos en los recorridos que hacen más difícil la transición y uso del espacio. Pueden referir a dimensiones, materiales, dimensionamiento, entre otros.

c. Referencias. Elementos que comunican instrucciones o ideas, de esto es importante identificar sus características, ubicaciones y posiciones.

d. Marcas en el camino. Posibles señales que nos indican pautas en los recorridos.

e. Objetos y formas. Hitos dentro de los recorridos que pueden ser referencias.

f. Encrucijada. Puntos de conexiones múltiples con poca instrucción.

g. Centros. Puntos de reunión, sirven como potenciales orientadores

2. Rediseña y modifica. Cada elemento debe ser identificado dentro del recorrido y sujeto a remodelación o reorientación, habrán ocasiones en las que se requiere un cambio absoluto y en otras solo una nueva manera de comunicar la información.

3. Simplifica. El diseño de los recorridos debe de posibilitar la construcción de una imagen mental clara y secuencial.

4. Refiere. Las referencias orientan los recorridos, pueden ser elementos o formas características dentro de los mismos. Éstos deben abordarse desde múltiples canales de comunicación.

5. Libra las barreras de la comunicación. Los elementos, señaléticas o imágenes referenciales deben ser simples y completas, librando posibles barreras como el idioma o la visualización.

6. Integra las líneas guía, marcadores y puntos de reunión. Estas indicaciones sirven como referente común y son indispensables para situaciones de emergencia. Pueden estar en diversos lugares como son el suelo, las paredes o el techo, siempre y cuando se visibilicen con claridad.





Los espacios y recorridos accesibles son un primer paso de toda la cadena de accesibilidad del entorno. Si bien en esta ocasión solo abordamos los recorridos, podemos tomarlo como un punto de partida para futuros trabajos y exploraciones.

Recordemos que lo mejor que podemos hacer por una persona con discapacidad, es brindarles un espacio seguro que garantice su autonomía.

Referencias:

Brusilovsky, Bertha (2015) "Guía para la formación en accesibilidad cognitiva" (asiento registral 16/2105/3448).

INEGI 2020, Censo 2020, recuperado de: <https://dis-capacidad.com/2021/01/30/censo-2020-16-5-de-la-poblacion-en-mexico-son-personas-con-dis-capacidad/>

Pyszczyk, Oscar (2007) "La Percepción Espacial de la Inseguridad Urbana. Percepción del Riesgo y construcción Social del Miedo, en la Ciudad de Resistencia. República Argentina." CONICET Argentina.

Pérez Julián y Gardey. Ana. (2009). Actualizado: 2012. Definicion.de: Definición de accesibilidad (<https://definicion.de/accesibilidad/>)

Strang, María (2011) "Las personas con discapacidad en América Latina", CEPAL, Santiago de Chile.



Por Mtro. Enrique Martínez Arredondo Palma
Arquitecto, Maestro en Intervención Sustentable del Patrimonio Edificado, Fundador de ATK despacho de diseño.



NUEVA CONCIENCIA YUCATÁN

MAYO 2021:

Días Mundiales (ONU)

15 DE MAYO:

Día Internacional de las Familias

"Son las familias quienes se llevan la peor parte de la **crisis**"



OBJETIVO:

CREAR CONCIENCIA SOBRE EL PAPEL FUNDAMENTAL DE LAS FAMILIAS en la educación de los hijos desde la primera infancia, y las oportunidades de aprendizaje permanente que existen para los niños y las niñas y los jóvenes

20 DE MAYO:

Día Mundial de las Abejas

"Las abejas están, cada vez más, **amenazadas** por los efectos de la **actividad humana**"



MÁS DE 170 mil ESPECIES	LA ABEJA REINA VIVE DE 1 a 4 AÑOS	PRODUCIR 1 Kilo DE MIEL
de plantas son polinizadas por las abejas	mientras que las obreras de 6 a 8 semanas en verano y de a4 a 6 meses en invierno	conlleva a las abejas a visitar 4 millones de flores

Fuente: www.un.org/es/sections/observances/international-days/

22 DE MAYO:

Día Internacional de la Diversidad Biológica

"La pérdida de la biodiversidad es una **pérdida para la humanidad**"

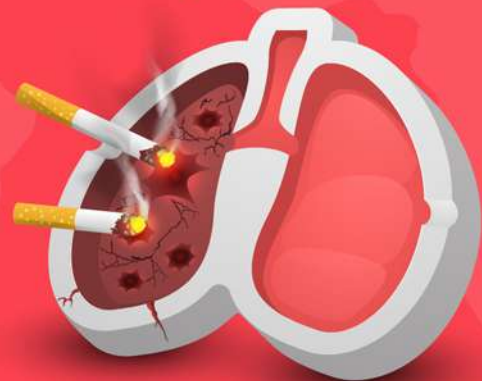


3/4 DEL MEDIO	1'000,000 DE ESPECIES	66% DEL MEDIO
ambiente terrestre ha sido alterado por la actividad humana	de animales y plantas están en peligro de extinción	ambiente marino ha sido alterado por la actividad humana

31 DE MAYO:

Día Mundial sin Tabaco

"Debemos actuar con decisión para proteger nuestro planeta tanto del coronavirus como de la amenaza existencial de las **perturbaciones climáticas**"



17 millones DE FUMADORES	114 MUERTES	7 CIGARROS
existen en promedio en México	al día por enfermedades relacionadas al consumo de tabaco	consume un fumador en promedio

¡Síguenos en nuestras redes sociales! @MetropoliMid

