

MetrópoliMid

LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA

¡SUSCRÍBETE!



UNIVERSIDAD
MODELO

Pág. 30

CIUDAD MODELO:

La evaluación de Programas
Educativos en diseño:
una propuesta para
la mejora continua

La Gentrificación, el Tren Maya y la Niñez

Año 06, N.º 58
Abril 2024.

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

Karen Daniela May Puerto
Gestión editorial y contenidos

MetrópolisMid., Año 6. N.º 58, abril 2024, es una publicación periódica electrónica, mensual, publicada y editada por Consultoría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Espacio Público, S.C.P, con domicilio en la ciudad de Mérida, Yucatán. www.metropolimid.com.mx, direccion@metropolimid.com.mx ISSN versión digital en trámite. El contenido y las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación o de MetrópolisMid. Se autoriza cualquier reproducción parcial o total de los contenidos o imágenes de la publicación, siempre y cuando sea sin fines de lucro, citando invariablemente la fuente sin alteración del contenido y dando los créditos autorales. El propósito de esta publicación es contribuir a un adecuado desarrollo urbano y sostenible.

www.metropolimid.com.mx



Maestría en Diseño Estratégico

M.E. Regina Carrillo Espinosa
Coordinadora de Posgrados | Escuela de Diseño
posgrados.diseño@modelo.edu.mx
(999) 930-19-00 Ext: 2404



Licenciatura en Diseño e Innovación

LAM. Heber Luna
Coordinador de Licenciatura | Escuela de Diseño
hluna@modelo.edu.mx
(999) 930-19-00 Ext: 2404



**ASESORÍA JURÍDICA
GRATUITA
RELACIONADA AL
SECTOR INMOBILIARIO**



**OFRECEMOS MÁS DE
10 CERTIFICACIONES
AVALADAS POR LA SEP Y
ESTÁNDARES DE COMPETENCIA**

**SI ERES ASESOR
INMOBILIARIO...**

AFÍLIATE AL SESISY



<https://sesisy.com.mx>

[/sesismexico](https://www.facebook.com/sesismexico)

999 458 0329

índice

02 Editorial | La Gentrificación,
el Tren Maya y la Niñez

04 **Cocreando Futuros Urbano-
Arquitectónicos**

*La entrevista con Leticia Torres
Medias*

07 **Niñez al pedal: una apuesta para que
las infancias disfruten las ciudades**

11 **Descubre Paseos de Mérida:
Vivienda, Comunidad y
Calidad de Vida**

14 **Colegio de Ingenieros
de Yucatán: un compro-
miso con el desarrollo**

18 **Mérida: Gentrificación Periurbana**

24 **El Tren Maya:
Grandes Desafíos**

30 **CIUDAD MODELO:**
La evaluación de Programas
Educativos en diseño: una
propuesta para la mejora
continua



La Gentrificación, el Tren Maya y la Niñez

Las elecciones están cada vez más cerca y muchos de los grandes problemas de Mérida son examinados nuevamente bajo un nuevo reflector. En esta edición, se presentan tres temáticas de alto impacto para Mérida y su Zona Metropolitana: el fenómeno de la gentrificación, el proyecto del Tren Maya y, no menos importante, la niñez y la ciudad.

La Gentrificación en Mérida y su zona periurbana

Hay quienes consideran la gentrificación como uno de los grandes males que crecen alarmantemente en Mérida; otros la ven como una consecuencia natural del progreso económico y el desarrollo. ¿Qué piensas tú?

Es tal el impacto de este fenómeno que su discusión se ha vuelto viral, tanto en foros académicos con especialistas como en redes sociales, donde diversos líderes sociales o ciudadanos están alarmados por las consecuencias de la gentrificación, como el aumento en los costos de los servicios, de los bienes y del suelo, así como problemas de movilidad o, incluso, choques culturales.

Para conocer más de este fenómeno, les invitamos a leer en esta edición las reflexiones de la doctora en ar-

quitectura Gladys Arana López y el maestrante Julio Novelo Gómez sobre la gentrificación en la zona norte de Mérida. Aunque las renovaciones urbanas traen muchos cambios positivos, la gentrificación —nos advierten Gladys y Julio—, va acompañada de segregación socioespacial y desplazamiento de habitantes.

El tren maya: ¿el tren de la prosperidad o de la segregación?

El investigador posdoctoral Conacyt-UAM, Elías Fonseca Chicho, inicia su artículo con datos duros contundentes: *“con una extensión de poco más de 1,500 km divididos en siete tramos que interrelacionan la península de Yucatán a través de cinco estados de la república y 271 municipios, el Tren Maya es el proyecto federal más grande en toda la historia del Sur Sureste de México”.*

En su análisis, Elías nos hace un recorrido sobre los diferentes tramos del proyecto del Tren Maya, su impacto, las construcciones e intervenciones pendientes y la falta de planeación y ordenamiento territorial que es necesario atender. Finalmente, concluye hablando sobre los últimos incidentes que han ocurrido con la operación del Tren Maya. ¿Es el tren de la prosperidad o de la segregación? —se cuestiona—.



Niñez y ciudad

¿Quieres saber qué tan segura, atractiva y habitable es una ciudad?, vela desde los ojos de los niños.

Como parte de esta “apuesta para que las infancias disfruten las ciudades”, la psicóloga Paola Becerra, colaboradora de la colectiva Reflexión y Acción Feminista, nos habla en esta edición sobre cómo formar infancias más libres y gozosas en los entornos urbanos, detallando un proyecto específico: la “bici escuela: Niñez al Pedal”.

Esta visión de ciudad —contraria a la que actualmente operamos orientada hacia el automóvil—, plantea un cambio de paradigma para diseñar, planear y construir ciudades pensadas en las personas y, en este caso, en los niños.

Los tres temas abordados —el Tren Maya, la gentrificación y la niñez en la ciudad—, tienen más en común de lo que parece, por ello cierro con una frase de la propia Paola Becerra: *“cuando hagamos ciudades accesibles para todas las personas, de modo que una infancia pueda trasladarse sola, entonces habremos construido ciudades verdaderamente accesibles: ciudades humanas”.*

Hay camino por andar.



David Montañez Rufino

Maestro en Diseño, Gestión y Dirección de Proyectos. Fundador y director general de la plataforma urbana M50.

correo: direccion@metropolimid.com.mx

"Las elecciones están cada vez más cerca y muchos de los grandes problemas de Mérida son examinados nuevamente bajo un nuevo reflector. En esta edición, se presentan tres temáticas de alto impacto para Mérida y su Zona Metropolitana: el fenómeno de la gentrificación, el proyecto del Tren Maya y, no menos importante, la niñez y la ciudad".

Cocreando Futuros Urbano-Arquitectónicos

La entrevista con Leticia Torres Meriás a Yolanda Fernández Martínez

El comportamiento actual de las ciudades

Las ciudades están experimentando cambios significativos en dos sentidos: primero, en procesos de transformación propios y orgánicos, derivados de las dinámicas socioeconómicas de sus mismos habitantes, los cuales se miden y se pueden realizar estudios prospectivos. Podemos decir que es la forma tradicional de registrar, documentar y proyectar datos para el ejercicio de la planeación urbana, con la recopilación de información como la tasa

de crecimiento poblacional, el comportamiento y potencial económico de determinados sectores —como puede ser el turístico o el de la construcción—, los requerimientos de vivienda, y equipamientos para el corto, mediano y largo plazo.

En otro sentido, tenemos aquellos eventos que se salen de la ecuación, aquello que surge de repente y que impacta de forma significativa en nuestro entorno. Como ejemplo tenemos la pandemia o los embates climatológicos que pueden tener repercusiones a largo plazo, como el

caso de Otis en Acapulco el pasado mes de octubre. Estamos hablando de cambios violentos en las dinámicas cotidianas de una ciudad, que ciertamente no están contemplados en un instrumento normativo.

El instrumento normativo se fundamenta en lo que ha sucedido y sus correspondientes proyecciones con datos y fórmulas. De esta manera, las ciudades se van ajustando entre los cambios orgánicos de la población y, al mismo tiempo, ante esos cambios violentos. Así tenemos señales de cambio y señales de alerta.



INMOBILIA
Creando comunidades



Paseo Country *Downtown*

Invierte en la primera **comunidad estudiantil**

Con acceso directo a:   

www.paseocountry.com

El gran desafío de la planeación urbana: siempre detrás de la vorágine urbana

El gran desafío de la planeación urbana es que no tiene la flexibilidad para establecer la relación directa entre los resultados estimados a partir de la aplicación del instrumento de planeación, y los impactos generados en el territorio con todas las variables que pudieron no estar consideradas en el instrumento normativo. Es decir, las ciudades crecen y se adaptan a los impactos, que algunas veces pueden ser globales, a un ritmo muy lejano a lo que un instrumento normativo puede atender. Por lo tanto, el instrumento normativo siempre está muy por detrás de la vorágine urbana.

Es importante el pensamiento disruptivo para explorar escenarios futuros y hacernos preguntas sobre el "¿Qué pasaría si...?" Y establecer

relaciones entre variables que por lo general no tienen relación. Por ejemplo: *¿Qué pasaría si los jóvenes nacidos a principios de este siglo y que trabajan en Mérida no pueden adquirir una vivienda dentro del municipio?* A partir de esta pregunta se pueden establecer varias líneas de trabajo para explorar diversos escenarios y, sobre todo, para contrastarlos con el presente de nuestra ciudad y la efectividad de los instrumentos normativos.

Los adultos mayores y el entorno urbano

El problema no solo es que seremos más personas de la tercera edad, sino que se estima que dos terceras partes de la población vivirán en entornos urbanos, entonces tendremos una mayor cantidad de población vulnerable en ciudades altamente pobladas. Pero no tenemos que esperar al 2050, ahora mismo haga-

mos la reflexión de si una persona de 65 años, o de mayor edad, se puede desplazar libremente por la ciudad, caminando o en transporte público para acudir a su trabajo, atender a una cita médica o salir con sus nietos de paseo al parque.

Habría, por tanto, que realizar un ejercicio consciente y responsable sobre cuáles son las partes de la ciudad y los destinos que cuentan con calles completas y seguras para las personas mayores, a modo de garantizar desde ahora su accesibilidad universal.

Estamos hablando de principios universales, de que la ciudad no sea un obstáculo, sino que nos garantice el ejercicio pleno de nuestros derechos humanos y el desarrollo personal. Para ello la accesibilidad y la movilidad universal son fundamentales.



"El gran desafío de la planeación urbana es que no tiene la flexibilidad para establecer la relación directa entre los resultados estimados a partir de la aplicación del instrumento de planeación, y los impactos generados en el territorio con todas las variables que pudieron no estar consideradas en el instrumento normativo".

Co-Creando futuros urbanos arquitectónicos

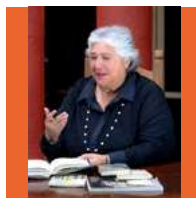
Co-creando futuros urbano-arquitectónicos es un workshop diseñado para cumplir tres objetivos:

1. Incorporar la alfabetización de futuros en el ejercicio profesional relacionado con lo urbano y lo arquitectónico. Esto representa desarrollar un pensamiento flexible y conectado con las señales globales de cambio y de alerta. Así como entender que el mundo cambia muy rápido y, por tanto, debemos de abrazar estratégicamente la incertidumbre.
2. Desarrollar una postura crítica e interpretativa de eventos pasados en diferentes capas de la realidad, para poder reconocer las áreas de oportunidad de nuestro presente urbano o arquitectónico. Es decir, las cosas no suceden de repente, se van gestando y debemos, por tanto, tener ese ojo atento a los cambios de nuestra ciu-

dad y de las necesidades de la población, para tener posicionamientos preventivos y evitar instrumentos normativos y/o soluciones reactivas.

3. Desarrollar un pensamiento disruptivo sobre futuros posibles de nuestro interés urbano o arquitectónico y, con base a ello, co-crear alternativas respondiendo a la pregunta “¿Qué deberíamos de empezar hacer hoy...?”

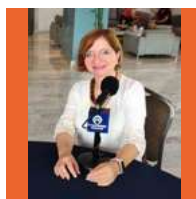
Los participantes aprenderán a usar una metodología que pueden trasladar del ámbito urbano-arquitectónico a sus equipos de trabajo, es decir, este taller lo he diseñado para que la alfabetización de futuros tenga por principio abordar problemáticas o desafíos con una visión crítica del pasado, para desarrollar colaborativamente estrategias inspiradas en la visualización y narrativa de escenarios futuros.



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



Doctora en Arquitectura, Yolanda Fernández Martínez

Arquitecta y Maestra en Arquitectura por la Facultad de Arquitectura de la UADY. Doctora en Arquitectura por la Universidad de Guanajuato. Secretaria Técnica del Observatorio Urbano de Mérida, profesora investigadora y coordinadora de la Licenciatura en Diseño del Hábitat FAUADY. Directora de Habitar y Más. Comentarista semanal de Radio Fórmula Yucatán. Cuenta con la certificación avanzada de Visualización de Escenarios Futuros con la Metodología de LEGO® SERIOUS PLAY® y pertenece a la Red Latinoamericana de Futuros.

Niñez al pedal:

una apuesta para que las infancias disfruten las ciudades

Hay una frase dentro del urbanismo feminista que nos guía, como estrella en el monte: “cuando hagamos ciudades accesibles para todas las personas, de modo que una infancia pueda trasladarse sola, entonces habremos construido ciudades verdaderamente accesibles: ciudades humanas”.

Actualmente, nuestras realidades en la ciudad de Mérida son lejanas a esta apuesta; la mayoría de la población se traslada en transporte público, de acuerdo con cifras del Observatorio de Movilidad de Mérida, sin embargo, la ciudad que habitamos está pensada para satisfacer las necesidades de los automotores privados, aunque estos representen una minoría en las ciudades.

Construir ciudades pensadas en el automóvil deriva en vialidades de alta velocidad, y con infraestructura que violenta a las personas que eligen otros modos de transporte, como la bicicleta o la peatonalidad. Factores como las glorietas amplias que hacen que cruzar sea tedioso y peligroso, avenidas sin infraestructura de apaciguamiento vehicular como pasos peatonales elevados, zonas de 30 km/h como parques, centros educativos y hospitales sin señalamiento ni regulación de esos límites

de velocidad, no solo por factores externos, como pudiera ser la secretaria de seguridad pública, sino los propios procesos vecinales de regulación que pudieran construirse, en

tre otras características de la ciudad, no hacen difícil entender por qué no querríamos que una infancia se trasladara sin acompañamiento de una persona adulta de su confianza.



¿Qué pasa con las infancias y su crianza en Mérida?

Las familias enfocadas al cuidado de las infancias y juventudes suelen tener estilos de crianza que priorizan el esparcimiento en casa o zonas habitacionales cerradas, motivados por las violencias que se viven en las ciudades —viales, patriarcales, entre otros peligros que pueden habitar en las calles—, que vulneran sobre todo a aquellas personas que están aprendiendo a relacionarse y desarrollarse: las infancias.

¿Qué implicaciones pueden tener estas limitantes en el desarrollo de las infancias?, actualmente no se han estudiado estas dinámicas sociales en la ciudad de Mérida y los procesos que pudiera detonar en las infancias y juventudes, sin embargo, es común ver que estas son quienes mayormente tienen conductas de

riesgo en los espacios públicos, como cruzar vialidades sin analizar todo el contexto, o usar la bicicleta como un medio de recreación y no con las responsabilidades que esta conlleva cuando se usa como medio de transporte.

Complementario a esta reflexión, podemos ver que las infancias que cuentan con un estilo de crianza hipervigilante y autoritario —basado en la sanción y la represión— tienen mayores posibilidades de convertirse en personas adultas impulsivas, con poca autodeterminación y con pocas habilidades sociales, de acuerdo a estudios de crianza realizados en el estado de Yucatán (Mirta Margarita Flores Galaz-Elías Alfonso Góngora Coronado-María de Lourdes Cortés Ayala, 2005). Este texto no busca juzgar a las familias que toman decisiones en torno a sus crianzas, ni a las infancias que

van formándose como ciudadanos en sus entornos urbanos, sino mirar que el contexto urbano actual limita las posibilidades para la construcción de autonomías en las etapas tempranas del desarrollo.

¿Qué podemos hacer para formar infancias más libres y gozosas en los entornos urbanos?

Acercarles conocimiento y herramientas para que, en la medida de sus posibilidades, intereses y contextos, puedan tomar sus propias decisiones en torno a cómo se desarrollan en el ambiente. Es por ello que, desde *Reflexión y Acción Feminista*, facilitamos la “bici escuela: Niñez al Pedal”, en la cual los participantes aprenden sobre la bicicleta y formas seguras para utilizarla como medio de transporte.

“CUANDO HAGAMOS CIUDADES ACCESIBLES PARA TODAS LAS PERSONAS, DE MODO QUE UNA INFANCIA PUEDA TRASLABARSE SOLA, ENTONCES HABREMOS CONSTRUÍDO CIUDADES VERDADERAMENTE ACCESIBLES: CIUDADES HUMANAS”.



Bici escuela: Niñez al Pedal, se conforma de cuatro módulos:

1. Anatomía de la bicicleta: los participantes adquieren conocimientos sobre la bicicleta y sus componentes; se hace una relación con el cuerpo de la bicicleta y el de uno mismo y las formas en cómo nos cuidamos, desde un enfoque integral, no solamente físico.

2. Seguridad: aprenden sobre los riesgos que hay en las calles, cómo protegerse y a quiénes se puede acudir en caso de sentirse en peligro. Se hace un análisis de los entornos que habitan y aprenden a cómo trazar rutas que les mantengan seguras y seguros. Se les enseña que el uso del casco, la cadena y las luces más allá de mirarlas como una obligación, es algo que les puede generar seguridad.

3. Mecánica básica: aprenden sobre el mantenimiento básico que le pueden dar a sus bicicletas, cómo pueden reparar los desperfectos de la bici y la importancia de reparar lo que es nuestro y cómo cuidarlo; de la mano de conocimientos prácticos, aprenden que desarmar y echar a perder no es una mala práctica si somos responsables con nuestras acciones, que podemos equivocarnos (tolerancia a la frustración), aunque hayamos hecho todo para prevenirlo y está bien, podemos volver a empezar. Este módulo es una invitación a experimentar, perder el miedo y a aprender a trabajar con orden y limpieza.

4. Normativa en el estado de Yucatán: a través del juego aprendemos sobre derechos y obligaciones de las personas que compartimos las calles, así como de la pirámide de

movilidad, esa herramienta de uso mundial que permite reflexionar que quienes requieren mayor cuidado en las vialidades y mayores atenciones son las personas que están en mayor riesgo en las vialidades, y no los automotores.

Desde Reflexión y Acción Feminista, facilitamos la “Bici escuela: Niñez al Pedal”, en la cual los participantes aprenden sobre la Bicicleta y formas seguras para utilizarla como medio de transporte.

Bici Escuela: NIÑEZ AL PEDAL

se conforma de cuatro módulos:



1. Anatomía de la Bicicleta

Los participantes adquieren conocimientos sobre la bicicleta y sus componentes; se hace una relación con el cuerpo de la bicicleta y el de uno mismo y las formas en cómo nos cuidamos, desde un enfoque integral, no solamente físico.



2. Seguridad

Aprenden sobre los riesgos que hay en las calles, cómo protegerse y a quiénes se puede acudir en caso de sentirse en peligro. Aprenden a cómo trazar rutas que les mantengan seguras y seguros. Se les enseña que el uso del casco, la cadena y las luces es algo que les puede generar seguridad.



3. Mecánica Básica

Aprenden sobre el mantenimiento básico que le pueden dar a sus bicicletas, cómo pueden reparar los desperfectos de la bici y la importancia de reparar lo que es nuestro y cómo cuidarlo; aprenden que desarmar y echar a perder no es una mala práctica si somos responsables con nuestras acciones.



4. Normativa en el Estado de Yucatán

A través del juego aprendemos sobre derechos y obligaciones de las personas que compartimos las calles, así como de la pirámide de movilidad, esa herramienta de uso mundial que permite reflexionar que quienes requieren mayor cuidado en las vialidades.

Un camino hacia la independencia y el cuidado colectivo

La última edición de este taller se realizó en la colonia Vergel en el sur de la ciudad, en el marco del proyecto "Entornos Amables", en el mes de diciembre de 2023. Posterior al taller, que duró 4 semanas, las infancias y sus cuidadoras —madres de familia y docentes que se sumaron al taller— sintieron la confianza de habitar y defender su lugar en el entorno y las calles. Se construyó un sentido de comunidad dirigido al cuidado de las personas con quienes comparten la vía, pero sobre todo, la posibilidad de generarse autonomía; como Jennifer, quien para el final de la bici escuela había decidido dejar atrás las rueditas de apoyo que hasta ahora le ayudaban a mantener el equilibrio en la bicicleta.

Para el mes de enero de 2024, en una visita de seguimiento a la comunidad, las docentes nos compartieron que algunas de las personas participantes del taller habían adoptado la bicicleta como su medio de transporte para trasladarse de la escuela a su casa, además de convertirlo en un medio recreativo cotidiano.

Las facilitadoras de este taller, así como el de las 11 ediciones pasadas a lo largo de estos 10 años de articulación colectiva, nos sentimos muy felices y honradas de poder ser parte del camino de las participantes

de esta bici escuela, en cualquiera de sus modalidades. Nos llena de alegría verlos alcanzar sus metas y contagiarles la posibilidad de escoger la bicicleta como medio de transporte. Queremos ser cada vez más ciclistas, más seguras y más comprometidas con el cuidado colectivo para todas las personas que habitan nuestros entornos.

La apuesta desde *Reflexión y Acción Feminista* es poder reconstruir entornos en donde las mujeres, juventudes, infancias y personas de la disidencia sexo genérica, podamos habitar entornos más amables, ciudades gozosas, y construimos nuestras autonomías corporales, colectivas y territoriales para desarrollarnos plenamente.

Confiamos en el tejido social y los procesos colectivos, y esto, por supuesto, incluye a las infancias.

Nos vemos en las calles.

"Las infancias que cuentan con un estilo de crianza hipervigilante y autoritario —Basado en la sanción y la represión— tienen mayores posibilidades de convertirse en personas adultas impulsivas, con poca autodeterminación y con pocas habilidades sociales".



Paola Becerra

Ciclista urbana, activista feminista y psicóloga. Colaboradora de la colectiva Reflexión y Acción Feminista. @dinosauriaenbici

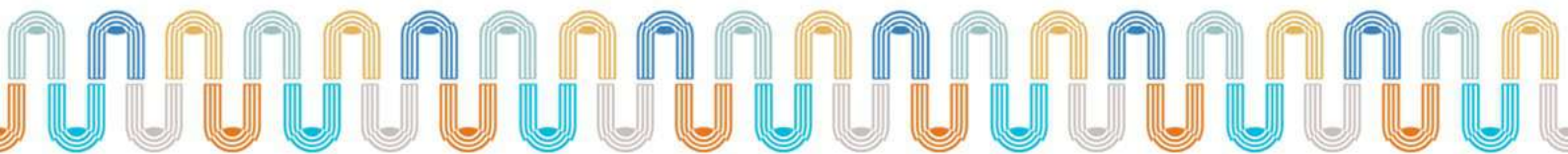
correo: paolabecerra@rafeminista.net

UR BAN TURA

📍 [urbantura.mx](https://www.urbantura.mx) 📞 (999)4 766 259

ELABORAMOS TRAMITOLOGÍA PARA TUS PROYECTOS

Actuamos como mediadores en los procesos, estableciendo puentes entre nuestros clientes y los requisitos de sus proyectos.



Proyectos de Casa Habitación · Desarrollos Inmobiliarios · Proyectos Comerciales

Descubre *Paseos de Mérida*: Vivienda, Comunidad y Calidad de Vida

El fraccionamiento más reciente de Grupo SADASI, *Paseos de Mérida*, ubicado al poniente de la ciudad, ofrece a sus habitantes diversos satisfactores urbanos que contribuyen a generar un entorno habitable, óptimo y a mejorar la calidad de vida.

Infraestructura, equipamiento y servicios urbanos

Paseos de Mérida proporciona conectividad, no solo dentro del fraccionamiento, sino también hacia el periférico. Sus amplias calles, ave-

nidas y glorietas conforman una red vial que permite el flujo vehicular sin ningún tipo de problemas, algo que se ha vuelto una constante en los desarrollos impulsados por Grupo SADASI.



En cuanto a movilidad peatonal, las aceras son espaciosas, con rampas en cada esquina, jardineras y áreas verdes, así como una cómoda separación del mobiliario, como las luminarias, que no representen un obstáculo para los peatones.

Paseos de Mérida cuenta con servicios urbanos como alumbrado público, instalaciones eléctricas subterráneas, plantas de tratamiento de aguas residuales, sistemas de captación autónoma para suministrar agua potable a los residentes, y servicio de recolección de basura.

¡También cuenta con un parque principal!, con áreas verdes, cancha de usos múltiples, juegos infantiles y mesas para descansar, comer o platicar.

Gracias a su dinamismo, *Paseos de Mérida* ha crecido y generado actividades económicas, como tiendas, farmacia y diversos comercios locales que brindan bienes y servicios en un ambiente de tranquilidad. Además, se encuentra cerca de Paseo Verde y otros sitios de interés, de fácil acceso gracias a su cercanía con el Periférico.



"*Paseos de Mérida* no solo destaca por su infraestructura, equipamiento y servicios, sino especialmente por sus habitantes y su comunidad. En 2022, de las 1,200 viviendas que ya habían sido vendidas, el 90% estaban habitadas, lo que indica que un gran número de familias han formado su hogar en este fraccionamiento de Grupo SADASI, dándole diversidad, actividad y vida urbana".





La comunidad que conecta contigo

Paseos de Mérida no solo destaca por su infraestructura, equipamiento y servicios, sino especialmente por sus habitantes y su comunidad. En 2022, de las 1,200 viviendas que ya habían sido vendidas, el 90% estaban habitadas, lo que indica que un gran número de familias han formado su hogar en este fraccionamiento de Grupo SADASI, dándole diversidad, actividad y vida urbana.

Los jóvenes se reúnen a practicar deportes como fútbol y básquetbol en la cancha, y los padres de familia llevan a sus hijos a los juegos infantiles. Estas pequeñas formas de ocupar el espacio público generan grandes impactos en la consolidación del tejido social y la formación de redes vecinales.

Asimismo, los habitantes de *Paseos de Mérida* se encuentran comprometidos con su entorno, ya que han participado en programas de reforestación como la "Cruzada Forestal", organizada por el ayuntamiento de Mérida y fomentada por Grupo SADASI en el año 2022, donde se plantaron 558 árboles.

Si quieres saber más sobre este desarrollo, su oferta residencial o comercial, puedes acceder a este [enlace](#).

¡Hay un hogar esperando por ti!



Karen Daniela May Puerto

Colaboradora de *Metrópoli*Mid.

correo: editorial@metropolimid.com.mx

"Los habitantes de *Paseos de Mérida* se encuentran comprometidos con su entorno, ya que han participado en programas de reforestación como la "Cruzada Forestal", organizada por el ayuntamiento de Mérida y fomentada por Grupo SADASI en el año 2022, donde se plantaron 558 árboles".

Colegio de Ingenieros de Yucatán: un compromiso con el desarrollo

Aunque se trata de puestos honorarios, basta ver la pasión y entusiasmo de cada uno de los integrantes del Consejo Directivo del Colegio de Ingenieros para ver su gran compromiso con el desarrollo, no solo de la profesión y del gremio, sino con la calidad de la infraestructura en Yucatán y, por lo tanto, con la calidad de vida de quienes habitamos las ciudades yucatecas.

En palabras del ingeniero Carlos Estrella, presidente del Colegio, "nos motiva mucho aportar el conocimiento y la experiencia como ingenieros civiles, por eso participamos en más de 30 consejos públicos. Lo que consideramos los asociados del Colegio es que las autoridades de gobierno pueden apoyarse en las propuestas que emiten los expertos y especialistas. De tal manera que los proyectos públicos puedan ser diseñados con una base fundamentada y objetiva, tanto en el aspecto técnico como normativo. El fin es prever las mejores alternativas para solucionar los problemas y necesidades que se pretenden solucionar. Entonces es una buena oportunidad para que nos tomen seriamente en cuenta".



Una nueva visión para el Colegio de Ingenieros Civiles de Yucatán

El Colegio es un organismo con gran fortaleza institucional, que constantemente está actualizando sus estatutos y adaptándose al sector. Tiene órganos de gobernanza muy sólidos, como lo son el Consejo Directivo, el Consejo Consultivo —formado por todos los expresidentes—, y la Junta de Honor.

“Actualmente, hay 160 socios activos del Colegio de Ingenieros, pero hemos identificado que ha envejecido la edad promedio de los asociados, y por ello estamos buscando incorporar nuevas generaciones de ingenieros civiles”.
Carlos Estrella Escalante, presidente del Colegio de Ingenieros Civiles de Yucatán.

Existen muchos beneficios de formar parte del Colegio —nos explica su presidente, el ingeniero Carlos Estrella Escalante—; de entrada, tienes acceso inmediato a un grupo de expertos que te pueden orientar sobre la profesión, las problemáticas de diversos tipos de obra, o de las normas del sector. También, es una oficina de relaciones públicas.

“Varios ingenieros nos han comentado que sus trabajos más importantes comenzaron con alguna actividad o con alguna relación generada por el Colegio. Es una red fuerte de profesionistas, de camaradería que en muchos casos se vuelve amistad”.
Carlos Estrella.

También —agrega—, realizamos numerosos talleres de capacitación, cursos y certificaciones. La formación integral de los ingenieros civiles es uno de los objetivos centrales del Colegio. *“En el Colegio somos líderes en la forma de impartir este tipo de*

cursos, en busca siempre de la calidad para que realmente aprendan quienes participan en estos”.

En materia de responsabilidad social —nos explica el ingeniero Eduardo Rodríguez—, el Colegio de Ingenieros Civiles realiza numerosas propuestas a los funcionarios públicos y tomadores de decisiones, siendo un órgano de consulta técnica especializada para los tres niveles de gobierno.

“Este es un valor importante del Colegio, pues de aquí han salido Secretarios de Obras Públicas, Directores de Obras Públicas y representantes de gobierno federal”.
Eduardo Rodríguez Abreu, Tesorero del Colegio de Ingenieros Civiles de Yucatán.

Fortalecimiento del capital humano y capacitación constante

Para complementar la multidisciplinariedad que requieren las obras civiles —nos explica la ingeniera María

Milagrosa— hemos buscado especialistas de otro tipo de ingenierías, e incluso de otras formaciones profesionales. *“Estamos trabajando una formación normalizada, buscando cumplir los objetivos de los cursos que impartimos en el Colegio, con evaluaciones constantes, de acuerdo con la normatividad, y donde los asistentes vengan realmente a aprender”.*

Los cursos han sido aprobados por el ayuntamiento, por lo que los asistentes obtienen acreditaciones al concluirlos. Se han realizado cursos sobre carreteras, materiales, concretos, sobre eficiencia energética, construcciones sustentables, etc.

“Lo que buscamos es que los ingenieros tengan un complemento sobre lo que se aplica en la práctica. Para ello hemos trabajado con profesionales buscando temas afines a las necesidades actuales de la ingeniería civil.”
María Milagrosa Pérez Sánchez, Vocal Técnica del Colegio de Ingenieros Civiles de Yucatán.



“Varios ingenieros nos han comentado que sus trabajos más importantes comenzaron con alguna actividad o con alguna relación generada por el Colegio. Es una red fuerte de profesionistas, de camaradería que en muchos casos se vuelve amistad”.

Carlos Estrella.

Junta de Honor del Colegio de Ingenieros Civiles de Yucatán

La Junta de Honor es un órgano de vigilancia, que asegura el cumplimiento de los estatutos aprobados por la Asamblea, y también del Código de Ética del Colegio, que es revisado y actualizado constantemente por la propia Junta.

“La principal función de la Junta de Honor es cuidar la ética profesional de los ingenieros civiles ante la sociedad, dentro del ámbito en el que se desarrollan; ya sea como profesionistas, constructores o como investigadores. También cuida el decoro del Colegio como organización”.

Enrique Molina Caballero, presidente de la Junta de Honor del Colegio de Ingenieros Civiles de Yucatán.

En caso de que algún ingeniero haya caído en una falta de probidad o de honradez —nos explica Enrique Molina—, es precisamente la Junta de Honor quien tiene que intervenir junto con el Consejo Directivo, para encontrar la mejor manera de solventar esta situación.

Asimismo, en las elecciones para nuevos Consejos Directivos, la Junta de Honor encabeza el Colegio Electoral, con la responsabilidad de organizarlas y vigilar su adecuada realización.

Finalmente —concluye—, la Junta de Honor se asegura del correcto comportamiento del Colegio ante la sociedad. En caso de que se emita alguna opinión no consensuada de un miembro, o que no fuera acorde a la ideología y los estatutos del Colegio, la Junta tiene la facultad de hacer el señalamiento al presidente o a cualquier de sus miembros.



Enrique Molina Caballero

Ingeniero Civil por la Facultad de Ingeniería de la UADY, comenzó a trabajar en la ingeniería desde muy joven, mientras estaba todavía en la facultad, lo que le permitió desarrollar su aprendizaje teórico en la escuela, al tiempo que adquiría experiencia con el trabajo de campo. Con 41 años de experiencia como ingeniero civil, fundador de su propia empresa, se ha especializado en edificaciones comerciales, residenciales, industriales y gasolineras.

Afiliado al Colegio de Ingenieros Civiles de Yucatán desde 1991, ha pertenecido a diversos Consejos Directivos y fue presidente de este órgano colegiado en el período 2014-2015. Actualmente es presidente de la Junta de Honor para el período de la actual administración, 2024-2025.



Eduardo Rodríguez Abreu

Egresado de la Facultad de Ingeniería de la UADY, desde los inicios de su carrera comenzó a trabajar como servidor público en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Con múltiples especializaciones en el sector, una de las áreas que más lo apasionaron fue la de la conservación de carreteras, área en la que trabajó por más de 20 años en varios estados de la República, como Yucatán, Campeche, Quintana Roo, Guerrero y Colima.

Con miles de kilómetros de caminos, carreteras y puentes en su trayectoria, Eduardo Rodríguez es el actual Tesorero del Colegio de Ingenieros Civiles de Yucatán.



María Milagrosa Pérez Sánchez

Ingeniera civil por la Facultad de Ingeniería de la UADY, también tiene el título de ingeniería en Francia, donde estudió una doble titulación, así como la maestría y el doctorado. Es profesora investigadora en la Facultad de Ingeniería de la UADY, donde imparte clases a las 4 ingenierías: civil, mecatrónica, energía renovables y física.

María Milagrosa es Vocal Técnica del Colegio de Ingenieros, y liderea los diversos programas de capacitación del Colegio.



Integración gremial y pertenencia a la Federación Mexicana de Colegios de Ingenieros Civiles

Dentro de las actividades que tiene el Colegio –nos explica Enrique Molina– también hay actividades que nos unen como gremio, como amigos y compañeros. Eventos que ya son una tradición, como el Torneo de Pesca a finales de julio, y la posada en diciembre. También tenemos celebraciones importantes, como el aniversario del Colegio o el día del Ingeniero, que son eventos que nos ayudan a compartir experiencias de manera más espontánea.

También –agrega–, pertenecemos a la Federación Mexicana de Colegios de Ingenieros Civiles, A. C. (FEMCIC), en la cual ha habido dos presidentes nacionales que han sido

Yucatecos. Esta es la unión de todos los Colegios de Ingenieros Civiles del país, con encuentros regionales y nacionales.

“Estamos hablando de alrededor de 20 mil ingenieros a nivel nacional que formamos parte de la Federación, con esto se enriquece todavía más a los asociados del Colegio de Ingenieros Civiles de Yucatán, con conocimiento, con relaciones, con experiencias”. Eduardo Rodríguez Abreu, Tesorero del Colegio de Ingenieros Civiles de Yucatán.

“Estamos hablando de alrededor de 20 mil ingenieros a nivel nacional que formamos parte de la Federación, con esto se enriquece todavía más a los asociados del Colegio de Ingenieros Civiles de Yucatán, con conocimiento, con relaciones, con experiencias”.

Eduardo Rodríguez Abreu, Tesorero del Colegio de Ingenieros Civiles de Yucatán.



David Montañez Rufino
 Maestro en Diseño, Gestión y Dirección de Proyectos.
 Fundador y director general de la plataforma urbana M50.
correo: direccion@metropolimid.com.mx

Mérida: *Gentrificación Periurbana*

Mérida es una ciudad que se ha consolidado como polo de servicios, con una alta valoración de calidad de vida y con niveles de seguridad muy por arriba de la media mexicana. Aunado a estos factores, en las últimas dos décadas esta ciudad ha

enfrentado diversos desafíos derivados de la globalización, así como de los modelos políticos, económicos y sociales del neoliberalismo, teniendo como expresión primigenia la expansión territorial a pasos agigantados.



Como cualquier otra ciudad central dentro de una zona metropolitana de servicios y turismo, Mérida responde a las demandas y desafíos que le impone la aglomeración urbana; lo que ha posibilitado el desarrollo de la inversión privada dentro del municipio, mismo que ha impulsado el crecimiento del tejido urbano hacia la periferia de la ciudad consolidada y su integración con diversas comisarías de la ciudad.

Esta expansión se manifiesta dentro del área de aglomeración urbana, principalmente en la zona norte de la ciudad, con áreas como la denominada "triángulo dorado¹" y con fraccionamientos como el de Las Américas, Los Héroes, la comisaría de Dzityá, por mencionar algunos. Este crecimiento urbano se ha fortalecido por la proliferación de equipamiento privado que busca satisfacer la demanda comercial, de salud y educación, mientras que la inversión pública se ha destinado al mejoramiento de infraestructura principalmente vial, en un intento por atender el incalculable aumento del aforo vehicular de los últimos años.

Mérida y la Gentrificación

Para poder entender los cambios que ha presentado la ciudad en relación con su crecimiento, es necesario entender la gentrificación. La gentrificación es un fenómeno que puede observarse en la urbe, y que se manifiesta a través de la intervención de zonas existentes, las cuales tienen un proceso de renovación a través de una inversión de capital privado, dirigido a un sector socioeconómico alto, y que presenta como una de sus principales características la segregación socio espacial, lo que origina desplazamientos de los habitantes originarios de la zona e impacta en el costo, uso, servicios (demanda-costo) del suelo.

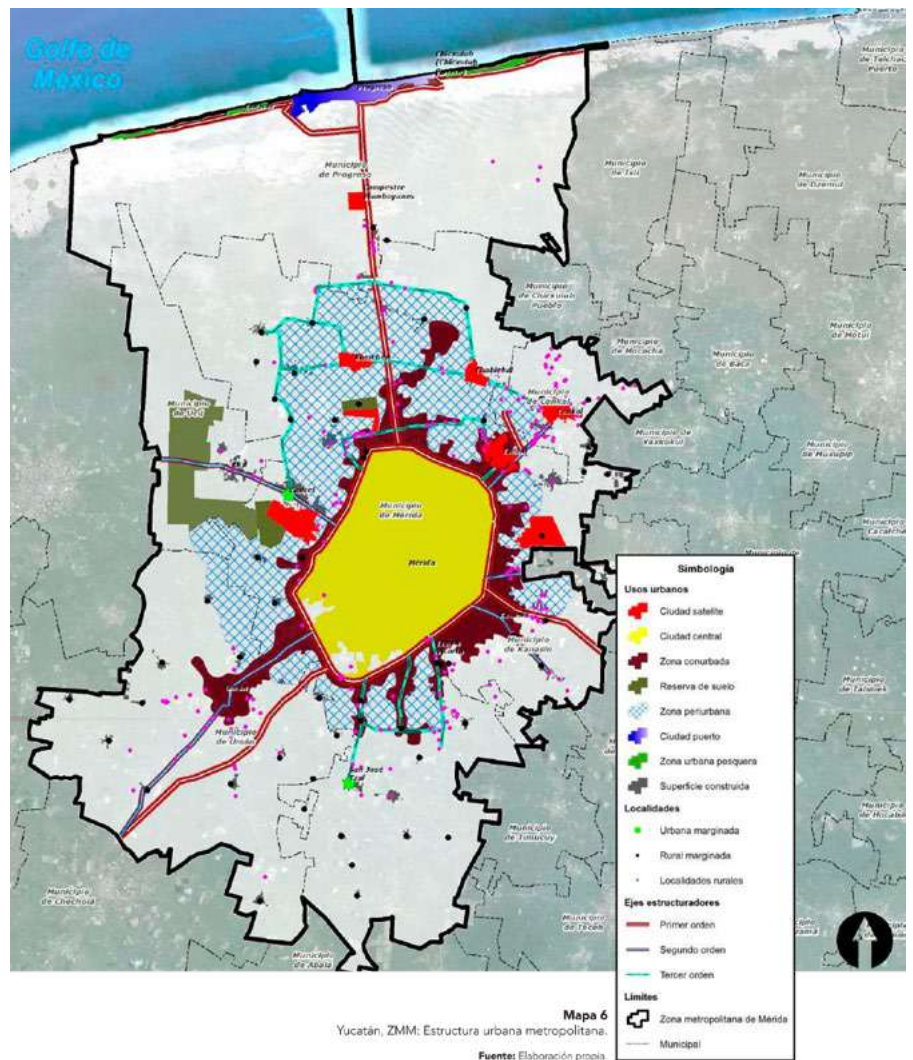


Imagen 01. Iracheta et.al. (2012). Estructura Urbana Metropolitana de la ciudad de Mérida. MÉRIDA METROPOLITANA Propuesta integral de desarrollo

"Si bien las renovaciones urbanas —ya fueran de intervención, transformación, rehabilitación o renovación—, se realizan con el propósito de generar un cambio positivo en el tejido urbano arquitectónico, también pueden generar efectos negativos, sobre todo en los ámbitos sociales, culturales, políticos y económicos de la zona intervenida".

En el caso de Mérida y sus comisarías, esta gentrificación se ha generado primordialmente por desarrollos inmobiliarios residenciales que han surgido en un tiempo muy corto y, si bien su inicio puede considerarse como “esporádico”, en la actualidad el crecimiento es exponencial. Estos asentamientos actualmente se consolidan en las comisarías de la ciudad, en el que han detectado un área de oportunidad de inversión, al tiempo que se han realizado renovaciones urbanas en el uso de suelo, infraestructura, equipamiento, vivienda, espacios públicos entre otros. Pero ¿estas renovaciones urbanas pueden afectar las zonas periurbanas de la ciudad?, y si esto es así, ¿aportan cambios positivos a la estructura socioespacial de los espacios públicos? ¿Cómo impactan en el uso del suelo *a priori* o *a posteriori*?

Impacto de las renovaciones urbanas en la periferia de la ciudad

Si bien las renovaciones urbanas —ya fueran de intervención, transformación, rehabilitación o renovación—, se realizan con el propósito de generar un cambio positivo en el tejido urbano arquitectónico, también pueden generar efectos negativos, sobre todo en los ámbitos sociales, culturales, políticos y económicos de la zona intervenida.

Así, las renovaciones a través de las inversiones, públicas o privadas, generan un impacto gentrificador. En el caso particular de las comisarías, las propuestas realizadas se enfocan a niveles socioeconómicos altos, lo que, aunado a la mala planeación urbana, ha propiciado la segregación, haciendo que la habitabilidad no sea asequible, pues se vuelve “exclusiva”.

Periurbana



Una de las principales tendencias de los desarrolladores inmobiliarios es **adquirir suelo en las zonas más alejadas de la mancha urbana**, principalmente por ser de “bajo costo”, lo que ha traído como consecuencia en los últimos años la proliferación de lotes de inversión. En este sentido, la localización de estos lotes contribuye a tener un modelo distante, disperso y desconectado del resto de la ciudad.

Los desarrollos inmobiliarios localizados en las periferias de las comisarías generan una presión en el urbana constante para las cuales no están preparadas **generando pérdida de suelo, gentrificación, disminución en la calidad de los servicios, aumento de problemas viales y pérdida de la mancha vegetal.**

Imagen 02. Ayuntamiento de Mérida 2021-2024. IMPLAN-Panorama de la Vivienda en Mérida

Gentrificación en los asentamientos periurbanos de Mérida

La gentrificación en los asentamientos periurbanos de Mérida se puede manifestar de diferentes formas. Se identifican las siguientes manifestaciones de la gentrificación:

-En su integración física, o falta de, a partir de elementos discriminatorios, en el que la "seguridad" dentro de una ciudad "segura" justifica la privatización y a su vez genera otra perspectiva de costumbres y cultura entre los nuevos habitantes con respecto a los existentes.

-La segregación urbana o socioespacial, en donde los usos de áreas públicas están marcados por horarios y temporalidades entre sectores socioeconómicos, la creación de equipamientos urbanos, como hospitales, los cuales son particulares y de poco alcance para las personas que habitan en la zona.

-La incongruencia del desarrollo de áreas laborales y la falta de infraestructura de movilidad para acceder a dichas áreas.

"Estas renovaciones urbanas han generado diversos impactos: han incrementado la especulación de la tierra, generado problemas de movilidad en las principales arterias de conexión con la ciudad, originado desplazamiento de las personas originarias de la zona, incrementan el valor de los servicios básicos, impactan en el aumento de las rentas, generan segregación socioespacial en el espacio público e influyen en las costumbres o tradiciones de las zonas".

SMARTCITY
EXPO LATAM CONGRESS

9 al 11 de julio 2024
Mérida, Yucatán, México
Centro de Convenciones Siglo XXI

**iTransforma ciudades,
transforma vidas!**

**Únete al Smart City Expo
LATAM Congress.**

Regístrate ahora y sé parte del movimiento hacia un futuro urbano más inteligente y sostenible.

Reflexiones iniciales

No siempre las renovaciones generan cambios positivos, ya que ocasionan carencias y detonan un deterioro en la infraestructura urbana en donde se ven problemas de movilidad, carencia de espacio público (vialidades, banquetas, áreas de recreación) debido principalmente a su expansión dentro del territorio de la ciudad, generando un gran desafío para el municipio.

Estas renovaciones urbanas han generado diversos impactos: han incrementado la especulación de la tierra, generado problemas de movilidad en las principales arterias de conexión con la ciudad, originado desplazamiento de las personas originarias de la zona, incrementan el valor de los servicios básicos, impactan en el aumento de las rentas, generan segregación socioespacial en el espacio público e influyen en las costumbres o tradiciones de las zonas, por mencionar solo algunos.

La gentrificación que se está viviendo actualmente en las comisarías y otros entornos periurbanos a Mérida, debe de ser empleada críticamente como una visión de futuro y como herramienta para la comprensión del devenir de la ciudad y de su posible transformación. Si lo que se desea es vivir en justicia y equidad, se debe de tomar esta experiencia como herramienta para el desarrollo integral de los entornos, evitando así la segregación, la exclusividad y el desplazamiento.

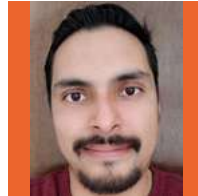


Imagen 03. Por Esto. Darío Rubén. <https://www.poresto.net/yucatan/2023/11/27/ultimatum-vecinos-del-norte-de-merida-recurriran-la-justicia-para-frenar-obras-en-la-zona-prime-410490.html>

Las renovaciones urbanas en las comisarías representan un gran potencial para el desarrollo económico de la zona y de la ciudad, sin embargo, dichas intervenciones impactan también en el uso de suelo. Es necesario generar una visión hacia el “mañana” deseado y hacerlo posible, planeando los asentamientos humanos con miras al desarrollo sostenible y a la procuración de la justicia espacial, mediante la participación de los involucrados —sobre todo la comunidad original—, y no privilegiar intereses privados, para garantizar el buen del desarrollo y poder superar las carencias urbanas que estos asentamientos originan.

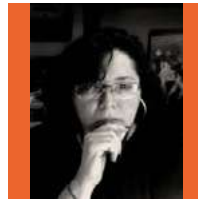
¹Se denomina “triángulo dorado” a las comisarías que se encuentran principalmente al norte de la ciudad de Mérida, siendo estas Temozón Norte, Santa Gertrudis Copó, Cholul, Conkal, Chablekal y Tixcuytún. N. de los A.

“La gentrificación que se está viviendo actualmente en las comisarías y otros entornos periurbanos a Mérida, debe de ser empleada críticamente como una visión de futuro y como herramienta para la comprensión del devenir de la ciudad y de su posible transformación”.



Julio Ernesto Novelo Gómez

Arquitecto por la UADY, con especialidad en Docencia por la Facultad de Educación de la UADY. Actualmente Maestrante de Arquitectura de la UADY.



Gladys Arana López

Doctora en Arquitectura. Profesora investigadora en la Facultad de Arquitectura de la UADY. Coordinadora de la Maestría en Diseño Urbano de la Facultad de Arquitectura de la misma Universidad. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores (I).

Uniendo Parques Urbanos y Espacios Públicos en América Latina

Fortalecemos nuestra industria a través de nuestra membresía, en la que ofrecemos eventos, certificaciones y capacitación continua.

Tu membresía anual te da los siguientes beneficios:

- ✓ Acceso a la Biblioteca Digital en Conexión ANPR
- ✓ Acceso al Directorio de Miembros
- ✓ Precio especial a eventos de capacitación:
Encuentro Parques - Congreso Parques - Academia Parques



¿Pertenece a un parque u organización?
Solicita más información para conocer la membresía institucional.

conexion@anpr.org.mx

El Tren Maya: Grandes Desafíos

Con una extensión de poco más de 1,500 km divididos en siete tramos que interrelacionan la península de Yucatán a través de cinco estados de la república y 271 municipios, el Tren Maya es el proyecto federal más grande en toda la historia del Sur Sureste de México.

Uno de los grandes desafíos será la elaboración de instrumentos de ordenación territorial en los munici-

pios impactados, complejizándose en aquellos que han tenido una incipiente implementación de planificación urbana en sus territorios. Ante tal escenario, las representaciones sociales del territorio se presentan como una herramienta que, conjuntando imaginarios urbanos y percepciones ciudadanas, podría colaborar con la planificación urbana participativa frente al Tren Maya.

"Es irrefutable que el turismo ha traído beneficios socioeconómicos a México, pero también ha segregado los lugares donde se ha situado. Esta ecuación se incrementará en los estados peninsulares conforme se consolide el Tren Maya".



Los 745 km de tren y la falta de ordenamientos urbanos

El 15 de diciembre de 2023 se inauguraron los tramos 2, 3 y 4, con 14 estaciones en un trazo de 473 km entre Campeche y Cancún. Dos semanas después se integró el tramo 1, con 8 estaciones en 226 km, de Palenque a Campeche. El 29 de febrero de 2024 se incorporaron 46 km de 2 estaciones entre Cancún y playa del Carmen (correspondientes al tramo 5 norte). Actualmente hay 24 estaciones en aproximadamente 745 km, quedando pendientes los tramos 5 sur, 6 y 7. Cabe resaltar que, exceptuando Tulum y Tulum aeropuerto, las 8 estaciones restantes se encuentran en la zona más dispersa y/o distante del turismo masivo, entre Felipe Carrillo Puerto y Centenario.

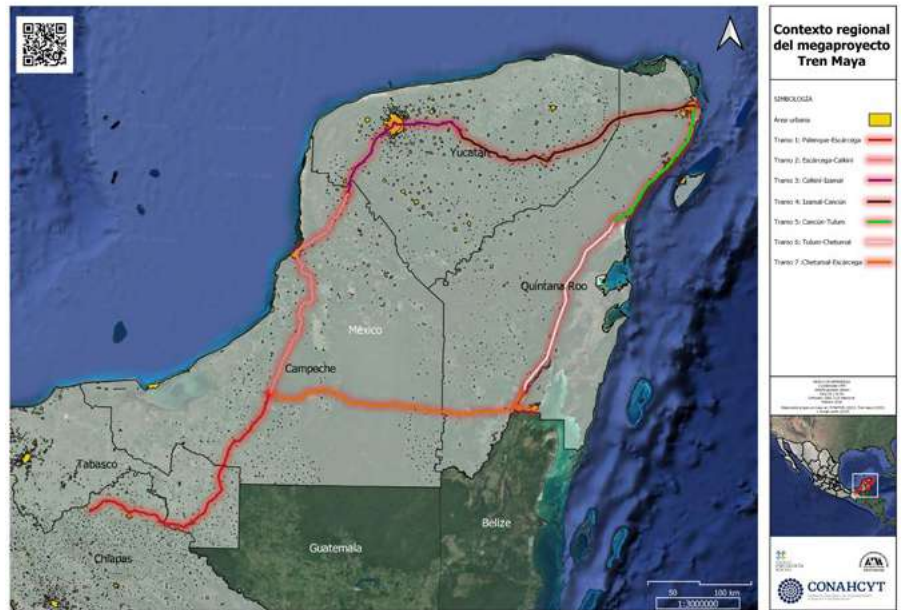
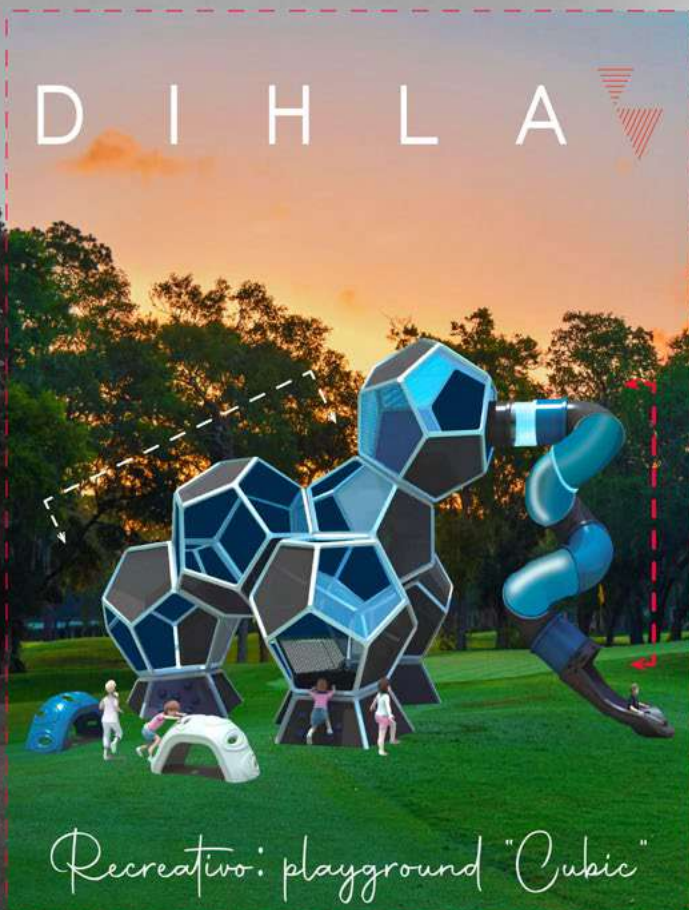


Figura 1. Contexto regional del Tren Maya



Más de **15 años** de experiencia

Diseño y fabricación de equipamiento urbano:

- ▶ Mobiliario Urbano
- ▶ Recreativo
- ▶ Iluminación
- ▶ Movilidad
- ▶ Smart

[▶ Consulta el catálogo completo](#)

Instagram: dihlamx

Correo: ventas@dihla.com.mx

Facebook: DIHLA Mx

Teléfono: +52 (222) 960 7152

Resulta inquietante que, a la fecha, los territorios turísticos que podría potencializar el Tren Maya se encuentren endebles. De los cinco estados involucrados en el trazo, solo Yucatán (2016) y Campeche (2022) tienen programa estatal de ordenamiento. De los 271 municipios que integran estos estados, sólo 27 tienen Programa de Desarrollo Urbano Municipal y la mayoría se encuentran en elaboración primaria. Dada la magnitud del vacío, es indispensable incentivar instrumentos de ordenación territorial con planificación urbana participativa. La potencial creación de dichos instrumentos peninsulares deja sobre la mesa tres planes estatales y 244 programas municipales, con relación directa hacia los 41 ayuntamientos directamente impactados por la cimentación del terraplén.

¿Tren de la prosperidad o de la segregación?

Cancún ha logrado colocarse como el destino de sol y playa más visitado en toda Latinoamérica, siendo innegable la prosperidad que genera, pero también la desigualdad social y la segregación espacial que ha ocasionado. Emergió como una ciudad planificada por el Estado en 1970 (parte de una política pública), y terminó siendo, en menos de 30 años, uno de los ejemplos más claros de la segregación socioespacial que el turismo genera (Castillo y Villar, 2011).

La justificación del megaproyecto federal indica que el Tren Maya será el medio que redirigirá la derrama del turismo, principalmente de la Riviera Maya, hacia zonas lejanas y desatendidas. El trazo incluye un entramado de localidades con potencial arqueológico y/o ecoturístico que busca incrementar el poder adquisitivo de la población originaria. No obstante, según Almanza y Guerrero (2014), el historial de la implementa-



Figura 2. Puente en construcción y paso inferior vehicular en la estación Bacalar (Eliás Fonseca, 2024).

ción de proyectos turísticos en México ha significado despojo territorial hacia las poblaciones originarias a manos de los desarrolladores.

Ciudadanos ante la segregación

Los ordenamientos territoriales son el único instrumento legal que puede preceder la replicación de territorios fragmentados, toda vez que se integre a la ciudadanía en el proceso de elaboración, pues la abstracción de imaginarios urbanos, creencias locales, sentido común y vida cotidiana pueden abrir un horizonte en el ordenamiento peninsular, testificando el lugar geográfico vivido. Es necesario incentivar la planificación urbana participativa.

Representaciones sociales del territorio

Las representaciones socioespaciales¹ son una herramienta de análisis que estudia la relación que los sujetos generan con espacios urbanos en

diferentes escalas, desde espacios muy privados como la casa, hasta territorios de ciudades, países o el mundo en sí. Pueden encontrarse en lugares o equipamientos urbanos que perviven en la memoria social, en las consecuencias socio territoriales causadas por políticas públicas, en los factores de riesgo y en las amenazas causadas por fenómenos naturales, así como en las recurrentes dinámicas sociales detonadas por la movilidad urbana y la contaminación ambiental (De Alba, 2020).

La riqueza de este campo representacional puede colaborar con la planificación urbana participativa a partir del procesamiento metodológico de imaginarios, sentido común y creencias populares recolectadas por cuestionarios, entrevistas y mapas cognitivos. Esta metodología aplicada al espacio permitirá involucrar a los residentes en la ordenación territorial, y obtener el desarrollo comunitario requerido ante los impactos del tren.

La planificación urbana participativa: pieza fundamental

Independientemente de la controversia y el debate generado, el Tren Maya representa una coyuntura en la planificación territorial a nivel nacional. Es irrefutable que el turismo ha traído beneficios socioeconómicos a México, pero también ha segregado los lugares donde se ha situado. Esta ecuación se incrementará en los estados peninsulares conforme se consolide el Tren Maya. Por ello, es imperativo mitigar la segregación socioespacial derivada, de lo contrario se perjudicará a la población originaria.

La planificación urbana participativa debe ser pieza fundamental en la urbanización que detonará el Tren Maya. Si las autoridades locales la omiten o desatienden, impulsarán la fragmentación territorial en la península ahondando la marginación de las comunidades. Más allá de las teorías urbanas ortodoxas, son los ciudadanos quienes reconocen y simbolizan su ciudad, interactuando con sentido común la cotidianidad de la vida urbana. En este sentido, las representaciones sociales del territorio contribuirían con la atención de las problemáticas socioespaciales en beneficio del desarrollo comunitario requerido ante los impactos del Tren Maya.

Laboratorio urbano en el tramo 6 del Tren Maya

El tramo 6 se integra por los municipios de Tulum, Felipe Carrillo Puerto, Bacalar y Chetumal. Entre ellos resalta Bacalar por su reciente creación en 2011 al emanciparse de Chetumal, la inexistencia de instrumentos de ordenación posteriores, y la posición geográfica frente a una laguna que representa la mayor

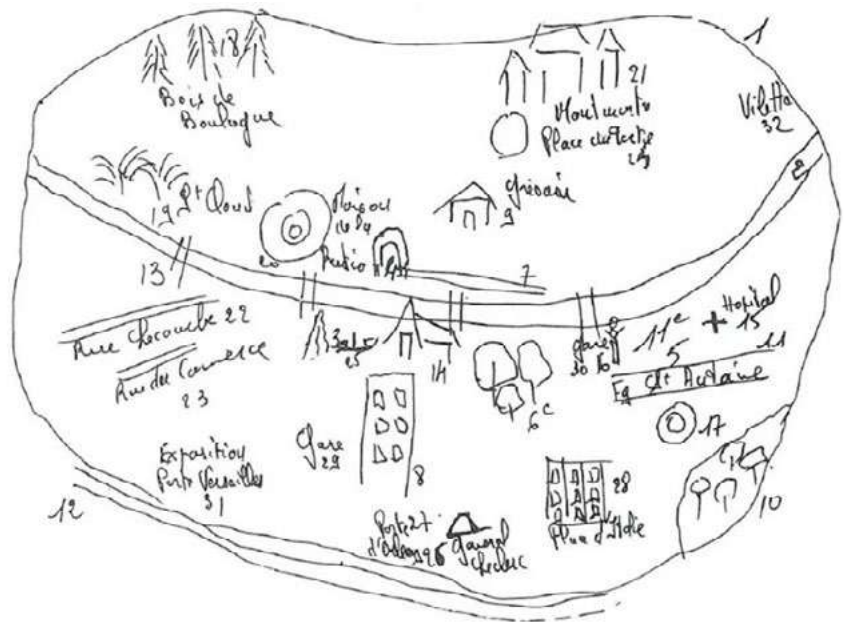


Figura 3. Mapa mental recolectado en estudio de Milgram y Jodelet (1977): Psychological maps of Paris.

"La planificación urbana participativa debe ser pieza fundamental en la urbanización que detonará el Tren Maya. Si las autoridades locales la omiten o desatienden, impulsarán la fragmentación territorial en la península ahondando la marginación de las comunidades".

atracción turística del sur de Quintana Roo. Estos hechos colocan a Bacalar como el laboratorio urbano ideal para pilotar la propuesta de representaciones sociales del territorio en colaboración con la planificación urbana participativa.

El esquema de investigación parte de una perspectiva transdisciplinaria apegada al corpus teórico de la geografía de la percepción y la psicología social, en tanto que ambas pueden retroalimentarse para formar el núcleo conceptual de análisis. Lo anterior se logra empleando un método mixto que parte de lo macro a lo micro, enfocando la estructura urbana correlacionada con los imaginarios de residentes y, descifrar así, el com-

plejo rompecabezas que caracteriza a las representaciones sociales del territorio.

Se espera que el modelo de análisis propuesto trascienda en instrumentos de ordenación futuros y no únicamente sea funcional para la coyuntura del megaproyecto peninsular. Recientemente, se firmó un acuerdo con la agencia de cooperación alemana GIZ para recibir asesoría mediante el proyecto BIOCITIS de desarrollo sustentable en regiones urbanas costeras. Lo anterior potencializa la creación de una guía metodológica para la incidencia de residentes en instrumentos de ordenación y contribuir a la planificación urbana participativa.

El Tren Maya en la actualidad

Causa desasosiego que a poco más de 30 días de haber sido inaugurado, se dieran a conocer múltiples notas específicas sobre diferentes incidentes que dejan en entredicho el funcionamiento del tren. Algunas matizadas con tintes políticos y otras bastantes serias, que tienen que ver con la seguridad de los usuarios. Ante esto último, el martes 2 de abril el general Luis Cresencio Sandoval (secretario de la defensa nacional), mencionó que el descarrilamiento de un vagón el 25 de marzo se debió a una falla manual en el aparato de cambio de vía de la estación Tixkokob.

Sin duda este incidente dará pie al seguimiento en otro artículo para evaluar el nivel de riesgo y las repercusiones sociales. Ya que si el tren se llegara a descarrilar con pasajeros podría resultar con pérdidas humanas, y si se descarrilara con carga, podría desencadenar un desastre que amenazaría el futuro de los destinos turísticos peninsulares.

Aún falta ver en funcionamiento dos de los segmentos más frágiles de todo el trazo del megaproyecto: el tramo 5 Sur, entre Chemuyil y Tulum, donde se encuentra Sac Actun, el sistema de cavernas subacuáticas más extenso del planeta; y el tramo 6, donde se encuentra el cuerpo de agua dulce más extenso y frágil de la península de Yucatán: la laguna de los siete colores en Bacalar.

¹Creadas por Serge Moscovici en 1961, las representaciones sociales son hoy en día, la teoría más reconocida y afinada de la psicología social. En 1977, Stanley Milgram y Denise Jodelet incorporaron la variable territorial elaborando un estudio sobre mapas mentales en París. Dicho estudio sentó las bases de las representaciones sociales del territorio, también conocidas como representaciones socioespaciales. De Alba (2020) menciona que, son una herramienta de análisis que estudia la relación que los sujetos generan con espacios urbanos en diferentes escalas.



Figura 4. Vista aérea de laguna Bacalar (Elias Fonseca, 2023).

Referencias:

Almaza, H. y Guerrero, R. (2014). Paradojas del turismo: entre la transformación y despojo. Los casos Mogotavo y Wetosachi, Chihuahua, México. *Revista de Análisis Turístico*, 18(2), 45-56.

Castillo Pavón, O. y Villar Calvo, AJ (2011). La conformación del espacio urbano de Cancún: una aproximación al estudio de la segregación socioespacial. *Quivera. Revista de Estudios Territoriales*, 13 (1), 83-101.

De Alba, M. (2020). Estudios de Representaciones Socio-territoriales en México. Capítulo del libro *Estudios de Psicología Social en México*, coordinado por Elizabeth García, Martha de Alba, Jorge Mendoza y Octavio Nateras, Ciudad de México, Ediciones del Lirio.

Milgram, S. y Jodelet, D. (1977). "Psychological maps of Paris", en Proshansky, I., Ittelson, Rivlin (eds.) *Environmental psychology: people and their physical settings*, Nueva York, Holt Rinehart and Winston.

"Aún falta ver en funcionamiento dos de los segmentos más frágiles de todo el trazo del megaproyecto: el tramo 5 Sur, entre Chemuyil y Tulum, donde se encuentra Sac Actun, el sistema de cavernas subacuáticas más extenso del planeta; y el tramo 6, donde se encuentra el cuerpo de agua dulce más extenso y frágil de la península de Yucatán: la laguna de los siete colores en Bacalar".



Elías Fonseca Chicho

Investigador posdoctoral Conahcyt-UAM
www.linkedin.com/in/eliasfonsecamx

MetrópolisMid

LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA

En cuatro años MetrópolisMid se ha posicionado como la **Revista Urbana de Mérida**, con más de 600 artículos publicados, cerca de 400 visitas diarias a la página web y la consolidación de un público interesado en temas urbanos, de desarrollo inmobiliario, medio ambiente, energías renovables, espacio público, uso de tecnologías (SMARTCITY) y movilidad, y de los productos y servicios derivados de ellos.

¡ANÚNCIATE CON NOSOTROS!



Queremos invitarte a sumarte a través de una sección de artículos especializados, o a través de pautas publicitarias relacionadas con los temas de nuestra revista. Puedes conocer y valorar nuestros contenidos a través de metropolimid.com.mx, o de nuestras redes sociales, @metropolimid.



Contacto:

publicidad@metropolimid.com.mx

La evaluación de Programas Educativos en diseño: una propuesta para la mejora continua

Los Programas Educativos (PE) requieren de evaluaciones constantes para un proceso formativo de calidad. En el área de diseño, se enmarca que la preparación y las habilidades desarrolladas por los diseñadores es intrínseca a la calidad de los diseños (Chen, 2021), es por ello por lo que, asegurar una formación constituida, proyectada hacia el futuro y enfocada en la competencia, se convierte en un factor crucial para la calidad del entorno que se diseña.

La educación en diseño se enfoca en las habilidades visuales, estéticas y funcionales; descuidando, en ocasiones, las competencias cimentadas en la constitución de procesos creativos, metodológicos, verbales, comunicativos y reflexivos (Norman y Meyer, 2022),

mismo que representa desafíos en el proceso lectivo e inserción laboral del egresado.

En la actualidad, el mundo se enfrenta a nuevos retos, y los diseñadores desempeñan un papel cada vez más relevante, no solo en la creación, sino también en la gestión, procesos, la toma de decisiones, así como en el ámbito empresarial y de impacto social, económico, ambiental y político (Norman y Meyer, 2022). De ahí radica la necesidad de la implementación de mecanismos internos para la reflexión, recuperación de información, desarrollo de prácticas y mejora progresiva de las acciones referentes a la metodología que componen las Licenciaturas en el área de diseño.

CIUDAD MODELO

El papel de la evaluación educativa en los Programas Educativos de Diseño

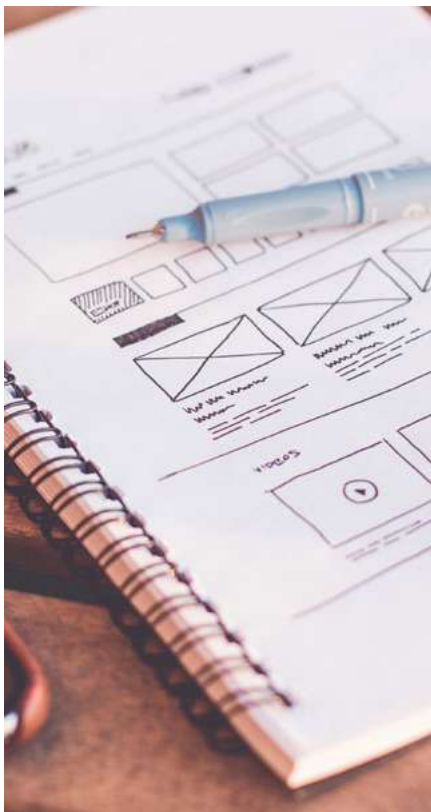
El proceso de evaluación es una de las acciones inherentes e imprescindibles para cualquier campo interesado en identificar las fortalezas y áreas de oportunidad de su funcionamiento. Se reconoce que evaluar es, ante todo, un sistema de búsqueda de las bondades y problemas de un objeto, de su mérito y limitaciones; en otras palabras, de su calidad (Stake, 1999); lo que permite una mejora continua de las estrategias y la pauta fundamentada para la toma de decisiones coherentes en beneficio de los integrantes.

La evaluación en la educación en diseño es un tema de vital importancia que merece ser revisado y replanteado en el contexto actual. En un campo tan dinámico y creativo como el diseño, es fundamental adoptar enfoques de evaluación que reflejen la complejidad y la diversidad de las habilidades y competencias que los estudiantes adquieren durante su formación.

Es necesario implementar iniciativas de investigación, tanto básica como aplicada, para enriquecer los proyectos educativos en función de la gestión académica de los programas; dando legitimidad al campo de estudios y a obtener una comprensión clara de los objetivos de cada plan de estudios

(Rivera, 2018). Lo que permita ampliar el espectro de evaluación para abarcar realidades como la capacidad de resolución de problemas, la innovación, el pensamiento crítico y la colaboración interdisciplinaria.

La evaluación educativa también debe fomentar la diversidad de enfoques y perspectivas. No se trata simplemente de conformarse a un estándar predefinido, sino de cultivar la capacidad de pensar de manera crítica y desarrollar soluciones innovadoras. Los criterios de evaluación deben ser flexibles y adaptarse a la naturaleza cambiante del campo del diseño, reconociendo y valorando la singularidad de cada institución, sus bases epistémicas y filosóficas.



CIUDAD MODELO

Una propuesta para la evaluación

Comprendiendo el panorama y la importancia de la evaluación educativa para la mejora, es necesario implementar criterios claros y transparentes que guíen el proceso de evaluación, al tiempo que se reconoce y valora la diversidad de expresiones creativas. Se plantea una propuesta, cuyo fin radica

en determinar de manera holística el desarrollo y funcionamiento del proceso de enseñanza del proceso diseño.

Se fundamenta el proceso evaluativo en una epistemología social con un enfoque en la Investigación Acción Participativa, misma que permite la evaluación del entorno desde diferentes perspectivas, propiciando la reflexión y dando solución en la acción

(Oliveira, 2015); lo que dará apertura a la observación de diferentes áreas, permitiendo comprender el proceso de diseño desde todas sus aristas.

Dicha propuesta se alinea al modelo CIPP, propuesto por Stufflebeam y Shinkifield (1987), tal como puede observarse en la Figura 1.



Figura 1. Modelo CIPP

CIUDAD MODELO

Se proponen, de tal manera, que cada una de las fases contempladas sean inherentes a la evaluación. Visualizándola bajo el concepto de utilidad, requiriendo la participación de todos los involucrados, en la que los hallazgos permitan generar análisis y reflexiones que sean parteaguas de la reformulación o adecuación continua de las acciones diseñadas e implementadas (ver Figura 2).

Se trata de generar fases donde la evaluación sea un ente continuo que se complemente por diagnósticos, mismos que darán la pauta para la toma de decisiones, lo que llevará al diseño de las estrategias de acción, para posteriormente implementarlas y repetir el proceso.

Adoptando el enfoque holístico y centrado en los agentes educativos, fomentando la creatividad, la innovación y la relevancia práctica, se asegura que los futuros diseñadores estén preparados para enfrentar los desafíos y oportunidades de un mundo en constante cambio.

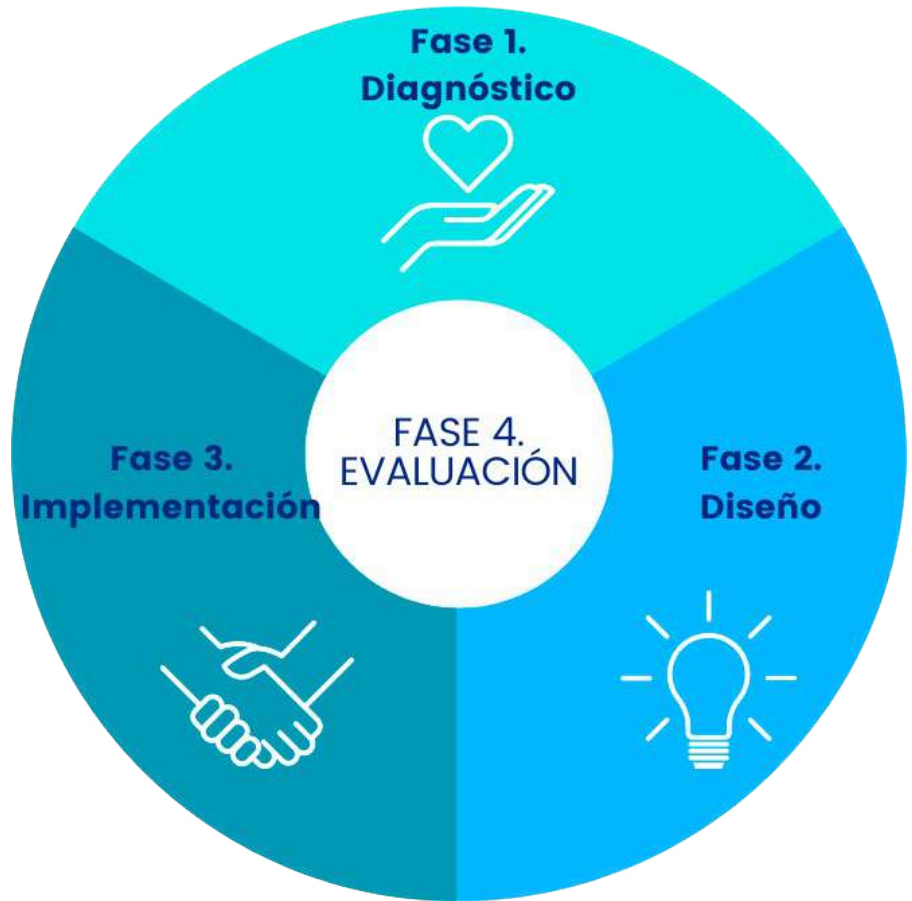


Figura 2. Fases de la investigación evaluativa

Referencias

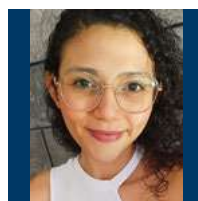
Chen, M. (2021). La estética sostenible en el diseño de Dieter Rams y Ross Lovegrove. *Arte, Individuo y Sociedad* 33(4), 1177-1194. <https://dx.doi.org/10.5209/aris.71311>

Norman, D. & Meyer, M. (2020). Changing Design Education for the 21st Century. *She Ji: The Journal of Design, Economics, and Innovation*, Volume 6, Issue 1, pp. 13-49. Recuperado de: <https://doi.org/10.1016/j.sheji.2019.12.00>

Oliveira, G. (2015). Investigación Acción Participativa: una alternativa para la epistemología social en Latinoamérica. *Revista de Investigación* 39(86)271-290.

Rivera, L. (2018). La evaluación de la educación del diseño en México: un enfoque desde la didáctica. México: Consejo Mexicano para la Acreditación de Programas de Diseño A.C. (COMAPROD).

Stake, R. (1999). Representation of Quality in Evaluation. Ponencia presentada en el Congreso Anual de la American Educational Research Association, April 1997, Montreal: Canadá Stufflebeam, D.L. y Shinkfield, A.J., (1987). Evaluación sistemática. Guía teórica y práctica. Barcelona: Paidós-MEC



Maestra Valeria Estrella Bote

Licenciada en Educación y Maestra en Investigación Educativa por la Facultad de Educación de la Universidad Autónoma de Yucatán. Docente de la Escuela de Diseño de la Universidad Modelo. ORCID: 0000-0002-7201-3674

¡Síguenos en
nuestras redes
sociales!

@MetropoliMid



**UNIVERSIDAD
MODELO**



**Colegio de Ingenieros
Civiles de Yucatán A.C.**

VIVE LA EXPERIENCIA

PRONUS



**RED
ZM**

**ASOCIACIÓN
NACIONAL DE
PARQUES Y
RECREACIÓN
DE MÉXICO**