

MetrópolisMid

LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA

¡SUSCRÍBETE!

La ciudad que queremos

Diseño Participativo
de Espacios Públicos



Año 07, N° 77
Noviembre 2025

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

Montserrat Beatriz Cáceres Gamboa
Comunicación y redes

Emiliano Uribe Aguilar
Corrección de estilo

Ana Luisa Montalvo Balam
Auxiliar de diseño gráfico

Ximena Elizabeth Canché Canul
Auxiliar de gestión de contenido

MetrópoliMid., Año 7. N.º 77, noviembre 2025, 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.metroplimid.com.mx, direccion@metroplimid.com.mx ISSN versión digital en trámite. El contenido y las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación o de MetrópoliMid. Se autoriza cualquier reproducción parcial o total de los contenidos o imágenes de la publicación, siempre y cuando sea sin fines de lucro, citando invariablemente la fuente sin alteración del contenido y dando los créditos autorales. El propósito de esta publicación es contribuir a un adecuado desarrollo urbano y sostenible.

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



Año 7
N.º 77
Noviembre 2025

MetrópoliMid
LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA



- 02** Editorial | **Avanzar y retroceder: la condena de una ciudad sin rumbo**
- 04** **Diseño Participativo de Espacios Públicos**
- 08** **Mi experiencia en Dubai** | Segunda parte
- 10** **Ciudad en movimiento** | Sistema Va y Ven: ¿un modelo bajo amenaza?
- 12** **(Re)Pensar la ciudad** | De la Teoría a la banqueta: las barreras que impiden la ciudad caminable
- 15** **Movilidad en la ciudad de Mérida**
- 18** **Los espacios públicos... ¿están en riesgo?!**
- 22** **CIUDAD MODELO | Más allá de los planos: neurodivergencia y bienestar del creador**
- 26** **Problemas de conducta y coordinación en niños: una alerta del trastorno sensorial**
- 30** **Vivienda y Ciudad** | De la Vivienda Económica a la Vivienda del Bienestar (2000-2024)
- 33** **¡Vámonos de parque!**

Avanzar y retroceder: la condena de una ciudad sin rumbo



Yucatán no sufre por la falta de proyectos, sino por la falta de continuidad y de una narrativa compartida sobre el futuro de nuestras ciudades.

Problemas visibles: la movilidad como síntoma

En los últimos meses, dos temas urbanos se han vuelto controversiales y muy comentados en Yucatán: el sistema de transporte público Va y Ven, y la infraestructura ciclista y peatonal del Paseo de Montejo.

De ambos proyectos se ha hablado ampliamente, y en *MetrópoliMid* los hemos analizado con detalle. Pero hoy no quiero detenerme en los aspectos técnicos ni en su rentabilidad o sostenibilidad. Prefiero dar unos pasos atrás y observar algo más profundo y alarmante: los síntomas de una ciudad que no sabe hacia dónde va.

Hace unos años se intervinieron las avenidas principales con ciclovías, isletas peatonales, señalética y mobiliario urbano destinado a fomentar la movilidad activa. Al mismo tiempo, el nuevo Sistema Va y Ven prometía modernizar el transporte con unidades más limpias, pagos digitales y una apuesta por la electromovilidad. Ambos proyectos representaron inversiones millonarias y fueron presentados como pasos decisivos hacia un modelo urbano más sostenible.

Hoy, sin embargo, ambos proyectos tienen otra cosa en común: están siendo amenazados con desaparecer. Lo que se celebró por muchos como símbolo de avance, ahora se discute como error. Se habla de desmantelar, modificar o revertir. Más allá del debate técnico, esto es una señal de algo más profundo: Mérida —y Yucatán— parecen no saber qué rumbo tomar.

Causas de fondo: la desconexión entre sociedad y territorio

Más allá de las pérdidas económicas, el verdadero problema es la ruptura entre la visión del territorio y la sociedad que lo habita. Los sistemas urbanos no funcionan a partir de decisiones aisladas, requieren continuidad, coherencia y voluntad política sostenida.

La movilidad es un ejemplo muy claro de esto: el transporte público no puede modernizarse por partes; las ciclovías no pueden ser esfuerzos desconectados. Ambos requieren planearse e implementarse como redes que vinculen barrios, centros laborales y espacios públicos. Sin embargo, nuestras políticas urbanas van y regresan de una postura a otra, proyectos que se realizan para desmantelarse después... y el resultado es una ciudad construida a pedazos.

No es que el modelo de ciudad que elegimos esté mal, es que ni siquiera hemos sabido elegir uno

Lo más grave no es haber elegido mal, sino no haber elegido nada. Reitero, no hablamos de si es mejor una ciudad centrada en el auto, en el peatón o en el ciclista, o si es preferible que sea compacta u horizontal... hablamos, más bien, de que no estamos planeando ni desarrollando ningún modelo de ciudad. En otras palabras: no es que el modelo de ciudad que elegimos esté mal, es que ni siquiera hemos sabido elegir uno.



Presumimos edificios cada vez más altos y mixtos, pero al mismo tiempo seguimos extendiendo la mancha urbana, reduciendo densidad y conectividad. Invertimos en ciclovías un año y al siguiente las quitamos. No sabemos si apostar al espacio público o a los autos, si transformar el centro histórico o preservarlo, si expandirnos o proteger nuestras comisarías.

No hay una narrativa común sobre el futuro urbano: ni en las políticas públicas ni en la conversación ciudadana. Y cuando una sociedad no comparte una visión de ciudad, cualquier decisión se convierte en campo de batalla, como hemos visto en foros, encuentros y redes sociales.

Por ello, parte del problema también está en nosotros, los ciudadanos: exigimos modernidad, pero rechazamos los cambios. Nos indignan las obras mientras ocurren, las olvidamos cuando se inauguran, y tampoco nos ponemos de acuerdo del tipo de ciudades que queremos.

La verdadera ciudad no se construye con cemento, sino con visión y consenso

No se trata de decidir si Mérida debe ser una ciudad para el automóvil o para la bicicleta, compacta o dispersa, moderna o patrimonial. Se trata, ante todo, de definir qué tipo de ciudad queremos construir juntos y sostener esa visión más allá de las coyunturas políticas. En este contexto, las iniciativas de Diseño Participativo y Presupuesto Participativo del Ayuntamiento de Mérida son ejemplos positivos de mecanismos de participación ciudadana en la construcción de ciudad, y deberían de expandirse a otros aspectos de la administración pública y a otras escalas.

La verdadera ciudad no se construye con cemento, sino con visión y consenso. Mientras no tengamos claro el Yucatán que queremos, cualquier obra —por ambiciosa que sea— seguirá siendo sólo un fragmento que oscile con el tiempo.



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

Diseño Participativo de Espacios Públicos



El Programa de Diseño Participativo de Espacios Públicos es una iniciativa municipal que tiene el objetivo de involucrar a las comunidades en el proceso de diseño y transformación de sus espacios públicos. Se basa en dos premisas: a) las comunidades son expertas en vivir la ciudad, entender sus problemas y formular soluciones; y b) los profesionistas son expertos en interpretar esas ideas y convertirlas en espacios y ambientes de calidad.

Esta iniciativa se enmarca en el Reglamento de Participación Ciudadana del Ayuntamiento de Mérida como un Mecanismo de Participación Ciudadana (MPCI), que establece un marco normativo de política pública orientado a fortalecer la gobernanza participativa.

Evolución de la iniciativa

Diseño participativo es una iniciativa evolutiva que se gesta en el Instituto

Municipal de Planeación de Mérida. Surge en el 2018 como proyecto piloto y en el periodo 2019-2020 se consolida como programa. En 2023 se incluye en el Reglamento de Participación Ciudadana del Municipio de Mérida y en 2025 se alinea a Presupuesto Participativo "Diseña tu Ciudad".

En esencia, es un proceso de democratización para la toma de decisiones sobre el diseño de los espacios

públicos. Su naturaleza moldeable y flexible le permite adaptarse al origen de múltiples recursos. En ese sentido, en el 2025, se alineó al MCPI denominado "Presupuesto Participativo", mediante el que se decide, de manera participativa, el destino de un porcentaje de los recursos del ejercicio fiscal anterior, siendo los parques y áreas deportivas los espacios públicos beneficiados en esta edición.

Si bien Diseño Participativo cuenta con reconocimiento propio, en conjunto, Presupuesto Participativo y Diseño Participativo, han logrado fortalecerse para ser una política pública de participación ciudadana con enfoque en los espacios públicos, vinculando su planeación y diseño, a través de un elemento transversal y unificador: la participación ciudadana.

Principios y proceso

El marco teórico que fundamenta dicha iniciativa se basa en la relación de tres conceptos: espacio público, comunidad y participación ciudadana.

Existe una relación bidireccional entre el espacio público y la comunidad que lo usa; es decir, la comunidad modifica el espacio público de acuerdo a sus intereses y necesidades, y el espacio público influye en los comportamientos sociales y en la calidad de vida de la comunidad (en términos de seguridad, confort, salud, entre otros). Es así que intervenir en el espacio público es actuar de manera indirecta sobre su contexto social.

Por otro lado, existe una relación de corresponsabilidad entre gobierno y comunidad. El gobierno asume la responsabilidad de velar por los intereses públicos: escucha, actúa y da respuestas consensuadas sobre el espacio público. Las comunidades, al participar, ejercen su ciudadanía. Es así que el diseño participativo se convierte en un proceso intermedio que permite generar soluciones espaciales a través de procesos de co-creación entre actores comunitarios y técnicos, asegurando que la calidad del diseño responda a las dinámicas, necesidades y aspiraciones locales de la comunidad.

Para alcanzar esto se han definido principios rectores que orientan la metodología: transparencia, inclusión, democracia, flexibilidad y creatividad colectiva. Estos principios son transversales en las cinco etapas del proceso: diagnóstico, conceptualización, proyección, revisión y desarrollo.

En cada fase secuencial se implementan herramientas específicas, tales como la construcción de una visión compartida y el mapeo colectivo en el diagnóstico; la prefiguración de un programa de intervención, con zonificación, priorización y conclusiones colectivas en la conceptualización; así como la generación de minutas de acuerdos que respaldan el proceso en la revisión. La integración de estas herramientas cualitativas y cuantitativas garantizan la materialización efectiva de los principios rectores, propiciando un entorno accesible que fomenta la participación equitativa, asegura la transparencia en la toma de decisiones y facilita la expresión de opiniones por parte de todos los miembros de la comunidad.

ETAPAS DEL PROCESO DE DISEÑO

Una vez seleccionados los espacios a intervenir, el Programa de Diseño Participativo de Espacios Públicos se realiza en cinco etapas



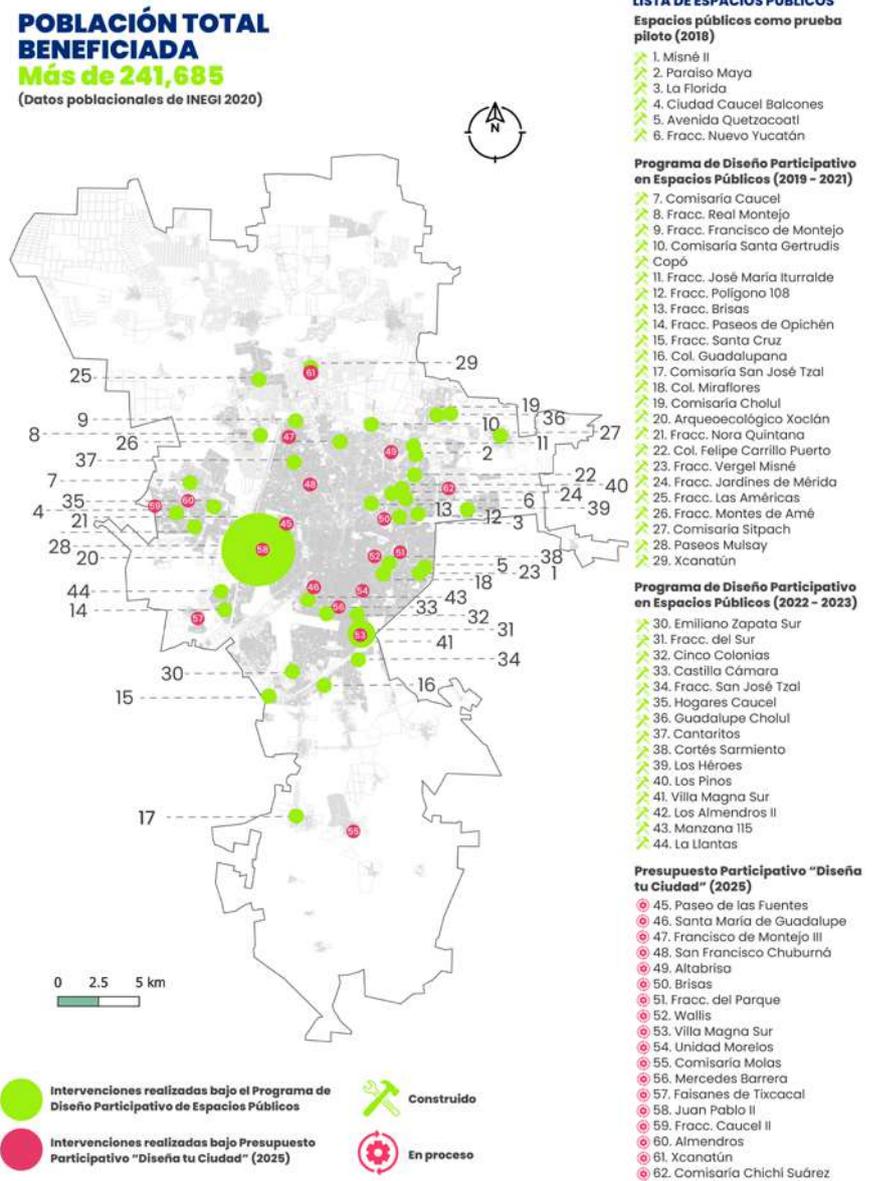
Resultados

Ha sido intención de la administración municipal que las intervenciones en los espacios públicos se distribuyan equitativamente en el territorio municipal, tanto en colonias y fraccionamientos como en comisarías. A la fecha se han intervenido 62 espacios públicos con esta metodología, con la participación de más de 4,000 personas.

Cabe destacar la participación mayoritaria de las mujeres (68% de la participación por sexo). En términos de grupos etarios, existe una mayor participación de personas adultas (48%) y adultas mayores (27%), y una menor participación de juventudes (15%) e infancias (10%).

Retos y oportunidades

Han existido diversos retos y oportunidades en la puesta en marcha, entre los que destacan: 1) la forma de llegar a acuerdos a través de metodologías lúdicas de diseño, que propician que la diversidad de voces, tanto individuales como colectivas, tengan el mismo valor; 2) la necesidad de incluir a los diversos grupos etarios en los procesos; 3) las necesidades urbanas y sociales tienden a ser mayores que la suficiencia presupuestal, propiciando estrategias creativas e innovadoras para dar soluciones eficientes; 4) la continuidad de políticas públicas de alto valor social y su capacidad de adaptación ante riesgos de diversa índole (como el COVID-19 y la adaptación a procesos de participación virtuales o mixtos).



“A la fecha se han intervenido 62 espacios públicos con esta metodología, con la participación de más de 4,000 personas”.

“Diseño Participativo de Espacios Públicos del Ayuntamiento de Mérida ha obtenido reconocimientos nacionales e internacionales, entre los que destacan: en 2023, por la Asociación Nacional de Parques y Recreación México (ANPR) y por el Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (INAFED), como una de las mejores prácticas municipales; en 2024, se incluyó en el catálogo de buenas prácticas urbanas 'Implementado la Nueva Agenda Urbana: Casos Prácticos en América Latina y el Caribe', elaborado por ONU-Hábitat España”.

Conclusiones

El Programa de Diseño Participativo de Espacios Públicos demuestra que la construcción de la ciudad es más sólida y sostenible cuando se hace desde la voz colectiva, desde un ejercicio bilateral ciudadanía-ayuntamiento. La intención más alta es la contribución al fortalecimiento de políticas públicas en materia de participación ciudadana en la toma de decisiones sobre el diseño de los espacios públicos. Estos mecanismos no sólo transforman los espacios, sino que fortalecen el tejido social, impulsan la corresponsabilidad y abren camino hacia ambientes más justos, queridos y propios.



Reconocimientos

Diseño Participativo de Espacios Públicos del Ayuntamiento de Mérida ha obtenido reconocimientos nacionales e internacionales, entre los que destacan: en 2023, por la Asociación Nacional de Parques y Recreación México (ANPR) y por el Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (INAFED), como una de las mejores prácticas municipales; en 2024, se incluyó en el catálogo de buenas prácticas urbanas “Implementado la Nueva Agenda Urbana: Casos Prácticos en América Latina y el Caribe”, elaborado por ONU-Hábitat España.



Arq. Eric Fajardo Colli

Coordinador de Espacios Públicos y Diseño Participativo en el Instituto Municipal de Planeación de Mérida. Docente en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Yucatán.



p.DH. Marión Margarita Canché Navarrete

Colaboradora en la Coordinación de Espacios Públicos y Diseño Participativo del Instituto Municipal de Planeación de Mérida.

Mi experiencia en Dubai

Segunda parte

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

Continúo compartiendo mi experiencia en la ciudad de Dubai, en los Emiratos Árabes.

Palm Jumeirah

De las visitas obligadas en Dubai, una de ellas es ir al puerto de Jumeirah, donde se encuentra Palm Jumeirah, el archipiélago de islas artificiales en el Golfo Pérsico. Lleva ese nombre porque, aparte de estar en el ya mencionado puerto Jumeirah, tiene forma de palma, la cual sólo es percibida por vista aérea.

El diseño y desarrollo de Palm Jumeirah resulta muy interesante, ya que la idea original surgió directamente del jeque Mohammed Bin Rashid Al Maktoum basado en lo siguiente:

crear un destino turístico y residencial único en el mundo. El diseño y desarrollo fue hecho por una empresa de Dubai, Nakheel Properties, apoyándose en el plan maestro desarrollado por el estudio de arquitectura estadounidense Helman Hurley Charvat Peacock. El complejo está formado por un "tronco", 16 "ramas" y la media luna que cumple función de rompeolas. (Imagen 1).

En las 16 ramas están las residencias, las cuales tienen todas vista y salida directa a su propia playa privada. Las residencias fueron vendidas en tiempo récord, aunque algunas son rentadas actualmente a un promedio de 122,500.00 euros al año, lo que es un aproximado de 10,800.00 euros al mes.

Imagen 1. Palm Jumeirah Fuente: página oficial de Dubai

En la media luna de Palm Jumeirah se ubican usos mixtos, en donde podemos encontrar 27 hoteles, siendo el principal el Hotel Atlantis The Palm, con unas vistas bellísimas hacia mar abierto. El diseño estuvo a cargo de WATG (Wimberly, Allison, Tong and Goo), firma internacional especializada en hoteles de lujo.

Museo del Mañana

Otra de las visitas obligadas es conocer el Museo del Mañana. Cuenta con un diseño arquitectónico con impresionante forma toroidal, proyecto del arquitecto Shaun Killa, de Killa Design. Para desarrollar el proyecto se recurrió al uso de algoritmos y es considerado como una de las estructuras más complejas del mundo.

El tema del desarrollo sustentable está presente en su diseño, ya que es bajo en carbono, incorpora arquitectura solar pasiva y recuperación de energía y agua, y se está considerando el uso de energías renovables.

Tiene siete plantas, en las cuales encontramos salas con exposiciones, un auditorio, tiendas y estacionamiento. El edificio mide 78 metros de altura y su fachada es de acero y vidrio. En ésta tiene inscrita una cita del actual gobernante de Dubai, el jeque Mohammed Bin Rashid Al Maktoum, que dice: "El futuro pertenece a quienes pueden imaginarlo, diseñarlo y ejecutarlo". (Imagen 3).

En su interior, podemos encontrar que todas las exposiciones están enfocadas en explorar el futuro. Realizar un recorrido por este museo es toda una experiencia, pues aborda los temas del futuro de la sociedad a través de la ciencia y la tecnología, incluyendo temas como la salud, el bienestar, la espiritualidad (tema toral en la cultura árabe), el cambio

climático, la ecología, el futuro de los viajes y la vida espacial.

El museo del mañana no puede ser recorrido y completado en una sola visita. Son muchas las salas y todas están diseñadas como un plató de cine interactivo para ofrecer experiencias inmersivas. Confieso que la que más me impresionó es la sala donde está expuesto el ADN de todos los animales que ya no existirán en el 2050, y que sólo se podrán conocer por imágenes.

Una aportación interesante del Museo del Mañana es que funciona como una incubadora de ideas, atrayendo a inventores, diseñadores e investigadores para desarrollar soluciones futuristas. Es un museo vivo, pues todos los días celebra charlas, talleres y eventos especiales que son impartidos por expertos.

Este museo está en la zona financiera, donde se ubicaba el hotel en el que me hospedé, por lo que lo tenía a sólo 200 metros. En la misma Imagen 3, podemos ver la escultura de acero de una mano donde, en lugar de indicar con los dedos índice y

medio la seña que representa "amor y paz", esta mano está utilizando también el dedo pulgar, lo que forma las letras a W, V, L, traducidas como "Triunfo, Victoria y Amor" por sus siglas en inglés (*Win, Victory and Love*). Esta idea fue también una idea original del jeque Mohammed Bin Rashid Al Maktoum.

La última noche que estuve en Dubai antes de partir para Abu Dhabi, hicimos un paseo nocturno por el Canal Dubai Creek, desde donde pude apreciar la rueda de la fortuna más grande del mundo. Ésta tiene una altura de 250 metros y puede contener hasta 1,750 personas al mismo tiempo. Las vistas en este recorrido nocturno son bellísimas. (Imagen 4).

Dubai da para muchos más artículos. Sin embargo, aquí concluyo con algo dulce, mientras disfruto en el Café Majilis del Dubai Mall un helado de azafrán preparado con leche de camella. Por alguna razón que no logré averiguar, estos helados de leche de camella sólo los hacen en tres sabores: azafrán, dátil y fresa. ¿Gustan? (Imagen 5).



Imagen 2



Imagen 3

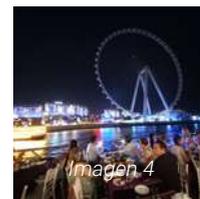


Imagen 4



Imagen 5

Imágenes propias.



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

COLUMNA

Ciudad en movimiento



Sistema Va y Ven: ¿un modelo bajo amenaza?

En una comparecencia del 30 de abril de 2025, ante el Congreso del Estado, el nuevo titular de la Agencia de Transporte de Yucatán denunció que el Sistema Va y Ven era financieramente insostenible al proyectar un déficit de casi 1,860 millones de pesos para el año 2025.¹

De la relación de gastos que reveló en dicha comparecencia, hubo conceptos que eran evidentemente onerosos como el contrato de arrendamiento de los terrenos del CETRAM Norte, pero también se citaron otros conceptos que difícilmente podrían catalogarse como gastos superfluos o prescindibles. Se criticó el modelo de pago por kilómetro recorrido como si no fuera susceptible de ajustar el pago de kilómetros mínimos garantizados por unidad. Se cuestionaron, también, las dimensiones y características de las unidades introducidas, llegando en algún momento a decir que sólo eran "unidades bonitas". Además, se hicieron comparaciones con los presupuestos de otros programas gubernamentales, una narrativa usualmente empleada para demeritar o desacreditar algo.

Cabe recordar que, con sus virtudes y defectos, el Sistema Va y Ven ha sido una política de gobierno altamente aceptada por la población, a tal punto de apropiarse de ésta, por lo que un anuncio de dicha naturaleza y, por el tono en el que se manejó el discurso, daba la impresión de que el Sistema no era rescatable. Al no ofrecer en ese momento algún plan de trabajo concreto para resolver los

problemas mencionados, sólo despertó entre el público la sospecha de que el gobierno actual desaparecería el Sistema Va y Ven, lo que se volvió objeto de repudio entre la población.

La bomba mediática y política había estallado, y esta vez no había sido detonada por la prensa, la sociedad civil organizada o por políticos de oposición, sino por el mismo gobierno. Lo que parecía ser una oportunidad para exhibir las irregularidades o ineficiencias de una de las obras insignia del gobierno estatal anterior, terminó convirtiéndose en una suerte de lesión autoinfligida para el gobierno en turno. Al desarrollar una narrativa centrada en la crisis más que en las soluciones, a tal punto de llegar a calificar el sistema como una "herencia maldita", el discurso pudo percibirse como una estrategia de deslinde de responsabilidades en lugar de uno que se centrara en soluciones técnicas.



Era más que evidente que seguir con esa narrativa se había convertido en un lastre para la actual administración estatal, por lo que era fundamental un cambio de tónica, centrado hacia generar y divulgar datos técnicos y financieros para elevar el debate público y promover análisis de mayor rigor que puedan conducirnos hacia acuerdos razonables entre las partes involucradas y, con ello, plantear soluciones a corto, mediano y largo plazo para un servicio tan crucial para una metrópoli como lo es el transporte público de pasajeros.

En la siguiente edición haremos un recuento de esos grandes desafíos que enfrenta el Sistema Va y Ven y el dilema que enfrenta la actual administración de la Agencia de Transporte de Yucatán.

“El nuevo titular de la Agencia de Transporte de Yucatán denunció que el Sistema Va y Ven era financieramente insostenible al proyectar un déficit de casi 1,860 millones de pesos para el año 2025”.¹



¹ Canal Legislativo Yucatán. (2025, 30 abril). 30/04/2025 Sesión ordinaria [Video]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=z0ZP07_0U5s



Eduardo Monsreal
Analista en Desarrollo Urbano y Movilidad.
Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida (OMSM).

- ✉ contacto@movilidadmerida.org
- f [@movilidadmerida](#)
- ✂ [@movilidadmerida](#)

LA MEJOR SELECCIÓN

LA HACES TÚ

REGALÓN REGALITRO



Jared Borgetti
Leyenda Selección Nacional de México



Celebración
081-07



Comex
Vive tus sueños
PRODUCTO OFICIAL

Ó HASTA 20% DE DESCUENTO



Luís Hernández "El Matador"
Leyenda Selección Nacional de México

ADEMÁS 12 y 18 MSI

Promoción válida en tiendas Comex® participantes*. Vigencia del 20 de octubre al 31 de diciembre de 2025. Promoción válida únicamente en la compra de productos de las líneas vinílicas y esmaltes, en capacidades de 1.4 y 19 litros, en blanco y colores. Elige entre producto adicional gratis o descuento directo. Productos sujetos a disponibilidad. No aplica con otras promociones. Promoción válida en cualquier forma de pago aceptada en tienda. Consulta tiendas Comex® participantes. Términos y condiciones vigentes de la promoción, productos participantes, así como términos aplicables para Meses Sin Intereses, en comex.com.mx/promociones.

 Tarjetas de Crédito y Débito

 Entrega a domicilio

 comex.com.mx

COLUMNA

(Re)Pensar la ciudad

De la Teoría a la banqueta: las barreras que impiden la ciudad caminable

En la columna anterior, analizamos la desconexión entre la planificación urbana y la movilidad, y propusimos principios sólidos para su reintegración. En esta ocasión, es crucial profundizar en el "cómo", explorando las dimensiones prácticas, sociales y políticas de ese cambio de paradigma. Partimos¹ para ello del concepto de "materialidad de la desigualdad", enfocándonos en un elemento clave: **la banqueta**.

La banqueta es el eslabón que conecta el ideal de las "ciudades cuidadoras" con la realidad cotidiana. Su diseño, a escala micro, es una vitrina que revela si una ciudad es verdaderamente habitable o no.

La geopolítica de la banqueta: la microguerra por el espacio público y el destierro del peatón

Más que una simple infraestructura, la banqueta puede entenderse, desde las ciencias sociales, como un microcosmos de poder y conflicto. Lejos de ser un territorio neutral, es un escenario donde se libra una "guerra silenciosa" por el dominio del espacio público. En esta pugna, el peatón, quien en el papel ocupa la cima en la pirámide de la movilidad, resulta sistemáticamente desplazado, acorralado por una alianza involuntaria entre el interés privado y la infraestructura pública.



La geopolítica de la banqueta se define por la interacción de tres fuerzas principales:

· **El Estado (en sus tres niveles) y sus aliados corporativos:** este actor instala lo que podríamos llamar “infraestructura necesaria pero mal planificada”: postes de luz, cajas de transformación, semáforos y mobiliario urbano. Si bien son servicios esenciales, su ubicación suele responder a criterios de eficiencia técnica o económica, no peatonal. En el peor de los casos, la banqueta ni siquiera existe. Así, ya sea por obstáculos o por su ausencia, el peatón enfrenta una cadena de movilidad fragmentada.

· **El propietario privado:** el ciudadano, ya sea para privilegiar su automóvil o marcar territorio, despliega sus propias tácticas de ocupación:

- **Rampas domésticas:** este acto, que prioriza el acceso del coche a la propiedad privada, secciona literalmente la banqueta, obligando al peatón a bajar y subir, y quebrando la continuidad de la superficie.

- **Ocupación “verde” u “ornamental”:** la colocación de árboles, grandes macetas o jardineras en medio del recorrido actúa como una barrera física y psicológica. Es una forma de privatizar y “adornar” el espacio público, pero a costa de reducir el espacio de tránsito seguro.

· **El peatón (el sujeto sin territorio):** en esta ecuación, el peatón es la parte más vulnerable y, paradójicamente, la menos considerada. Su territorio se vuelve residual: el espacio que sobra después de que los demás actores han tomado su parte.

Cabe subrayar aquí la importancia de los pasos peatonales en Yucatán, tradicionalmente uno de los pocos elementos respetados por los conductores. Sin embargo, en los últimos meses somos testigos² de cómo se levantan algunos de estos cruces, privilegiando la fluidez vehicular³ por encima de la seguridad peatonal. De esta manera, la banqueta y los elementos de seguridad para el peatón dejan de ser un derecho y se convierten en un campo de batalla.

El destierro del peatón y la pirámide invertida

El resultado de este conflicto es una inversión total de la pirámide de la movilidad:

· **Fragmentación del territorio peatonal:** la banqueta deja de ser una red continua y segura, transformándose en un recorrido de obstáculos.

· **Inseguridad y exclusión:** caminar se vuelve estresante y peligroso. El peatón se ve forzado a bajar al arroyo vehicular, exponiéndose al riesgo de ser atropellado. Esto excluye socialmente a quienes dependen exclusivamente de caminar y consolida la brecha de inequidades en la movilidad urbana.

· **El mensaje simbólico:** el diseño del espacio envía un mensaje claro: el transporte motorizado y la infraestructura utilitaria tienen prioridad sobre la dignidad y seguridad de las personas.

Conclusión: hacia una diplomacia de la banqueta

La geopolítica de la banqueta evidencia que este conflicto no se resolverá con normativas que no se cumplen, sino con un cambio de paradigma y una voluntad de compromiso con la defensa de la dignidad y seguridad de las personas. Se necesita una “diplomacia urbana” que:

1. Reafirme la soberanía peatonal: las aceras deben ser diseñadas y defendidas como espacio exclusivo para el peatón. Cualquier intrusión debe ser la excepción, no la regla, supeditada siempre a un análisis de impacto.

2. Fomente la corresponsabilidad: los ciudadanos deben entender que la banqueta es un bien común, no una extensión de su propiedad.

3. Exija una planificación integral: el Estado, en sus tres niveles, debe coordinar a todas sus dependencias y aliados corporativos para que la instalación de infraestructura no sacrifique la calidad del espacio peatonal. Por otro lado, a nivel instrumental, **proponemos la creación de un Plan de Acción para la Caminabilidad** orientado a que las personas caminen parte o la totalidad de su viaje, mejoren la experiencia de caminar en Mérida y su zona metropolitana y se reduzca la dependencia del automóvil.



“Proponemos la creación de un Plan de Acción para la Caminabilidad orientado a que las personas caminen parte o la totalidad de su viaje, mejoren la experiencia de caminar en Mérida y su zona metropolitana y se reduzca la dependencia del automóvil”.

Recuperar la banqueta es un acto de justicia urbana y un pilar en la construcción de ciudadanía. Al reclamar este espacio para quienes caminan, ejercemos nuestro derecho a una ciudad inclusiva y fortalecemos el tejido social. Invertir en la banqueta es devolverle a la ciudad su escala humana y no se debe de perder de vista que, mientras la banqueta siga siendo un campo de batalla, la ciudad nunca será realmente para las personas, sino que seguirá siendo el síntoma de una sociedad que no ha consolidado su derecho al espacio público.

¹ Para construir estos argumentos nos basamos en los estudios de infraestructura peatonal realizados para los PIMUS de Valladolid (2022), Umán (2023) y Progreso (2024) y para el proyecto en proceso de Entornos Escolares Seguros de Mérida y Zona Metropolitana.

² <https://ciudadanosaldia.com.mx/quitan-pasos-peatonales-la-altura-de-kanasin-en-periferico-de-merida/>
<https://www.yucatan.com.mx/merida/2025/10/07/planton-de-padres-de-familia-bloquea-la-calle-50-en-merida-exigen-paso-peatonal-en-una-escuela.html>

³ https://lineasemergentes.mx/retiraran-jardineras-de-paseo-de-montejo-para-mejorar-la-circulacion/?fbclid=IwY2xjawNn2ttleHRuA2FlbOlxM-QABHogebg_nJ2EDhLvQ1qWYSULfnwDEVrdYIL4WUU6eG80k7XSD-8ws5BiiczW3w_aem_oYsBryv4IB_ypMmAAVO_vw

Bibliografía

Capron, Guenola; Monnet, J.; Perez Lopez, R. (coord.) 2022, Banquetas: el Orden Híbrido de las Aceras en la Ciudad de México y su Área Metropolitana, UAM

Dayan Lou, 2025, « Trottoirs ! Une approche économique, historique et flâneuse, Isabelle Baraud-Serfaty », *Urbanités*, Lu, juin 2025, [en ligne](#).

Monnet J., 2019, « #12 / Marcher en ville : technique, technologie et infrastructure (s)low tech ? », *Urbanités*, #12 / La ville (s)low tech, octobre 2019, [en ligne](#).

Sydow, Elisabeth y Silva, Paola, 2023, Em busca de uma calçada para caminhar: a privatização dos espaços públicos, *Revista Espacios* Vol. 43 (07) <https://www.revistaespacios.com/a23v44n07/a23v44n07p04.pdf>



Dra. Silvana Forti Sosa
Directora del Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo.

✉ lum@modelo.edu.mx

📷 [@lumunimodelo](#)

📘 [/LumUnimodelo](#)



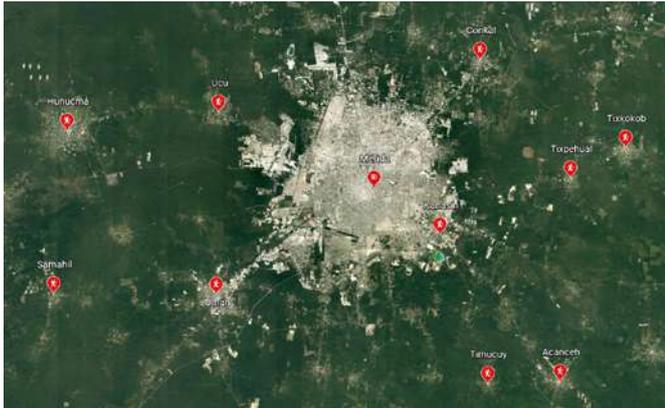
Movilidad en la ciudad de Mérida

Para empezar, definimos la movilidad como la problemática social y técnica que se da cuando una persona se desplaza de un lugar a otro, es decir los trayectos que la gente hace para acudir al trabajo, a la escuela, para ir de compras o de paseo, así como los de regreso a su vivienda. Es una problemática que abarca aspectos como las condiciones que los individuos tienen para moverse, ya sea en transporte privado o en transporte público, o bien, como camina a lugares cercanos a su vivienda. La movilidad abarca a todos los individuos: las personas con carriolas, los niños, las mujeres y los hombres, los adultos jóvenes y los de la tercera edad. Hay diferentes tipos de movilidad en las ciudades del mundo, y cada una tiene sus particularidades que las hacen únicas; algunas cuentan con trenes para el transporte intraurbano, otras están formadas por zonas cercanas a sus viviendas y todo se hace caminando.

La ciudad de Mérida ha tenido un crecimiento muy acelerado en los últimos años registrando una expansión física y demográfica. Al igual que otras ciudades, la nuestra se expandió sobre pequeños asentamientos hasta formar la zona metropolitana. Actualmente abarca localidades como Candelaria y Temozón, o cabeceras municipales como Umán, Kanasín y Conkal. Se han construido infinidad de fraccionamientos en todo el perímetro de la ciudad. En tan sólo 16 años, duplicó su tamaño (de 18,920 que tenía

en 2002, llegó a 42,410 hectáreas en 2018). El crecimiento de Mérida, de manera horizontal, es básicamente de vivienda, las cuales tienen infraestructuras para vehículos motorizados y para peatones, es decir vivienda con calles vehiculares y banquetas. La gente que vive en las zonas de actual crecimiento, y las que residen en zonas que crecieron hace más de dos décadas, tienen que dirigirse a donde se encuentran los comercios y servicios. De esta manera la mayor parte de la gente tiene que recorrer varios kilómetros para llegar a donde va a trabajar, a estudiar o a recrearse.





“En la ciudad hay problemas de movilidad que son urgentes atender. En primer lugar, están los accidentes de tránsito (INEGI muestran que en 2018 registró 3,752). En segundo lugar, está el tiempo que una persona tarda en llegar al lugar de destino (el Gobierno de México dice que el promedio de traslado fue de 30.4 minutos y que el 8.38% tarda más de una hora en llegar a su trabajo). Por último, vemos la gran cantidad de autos que tiene la Zona Metropolitana de Mérida, que en 2023 registró un total de 838,726 (que incluye autos y motos), es decir que son 66.8 por cada 100 habitantes”.

Además, Mérida es una ciudad segregada. Los tipos de fraccionamientos se dividen por el nivel socioeconómico al que se dirigen. Aquellos destinados a gente con mayores recursos económicos se ubican en el costado norte, los de nivel medio en el oriente y poniente y los de menores recursos, en el sur. Esto hace que haya diferentes tipos de movilidad: unos se mueven en auto privado, generalmente los del norte de la ciudad, y los del sur toman el autobús, se trasladan en moto, en bicicleta o caminando.

Es necesario dejar en claro que la movilidad ha alcanzado tal relevancia en la actualidad que ha sido incorporada a la Constitución Mexicana, de manera que es un derecho constitucional. Por otro lado, en 2020 se elaboró el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) de Mérida y en 2022 se publicó la Ley Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán. Son las leyes que rigen la movilidad en Mérida.

Se distinguen cinco elementos que una ciudad debe cumplir para que la movilidad se haga de la mejor manera. El primero es la *proximidad*, que es elemental para que la gente se pueda trasladar de un lado a otro de manera fácil y rápida. Por la forma en la que ha crecido nuestra ciudad, es imposible encontrar comercios y servicios cerca de la vivienda. Casi toda la gente, para acudir al trabajo, al lugar donde estudia o donde convive con amigos, tiene que utilizar un medio de transporte.

Otro elemento es el *diseño inclusivo*, es decir que los habitantes de toda la ciudad, hombres, mujeres y grupos vulnerables sean tratados equitativamente. Con la profunda segregación que hay en Mérida, las necesidades de las personas son completamente diferentes entre una zona y otra.

El tercer elemento es la *integración sistémica*, que todos los destinos se encuentren sistemáticamente articulados y conectados eficientemente. En la ciudad tenemos una centralidad donde se encuentran las fuentes de trabajo, comercio y actividades lúdicas, el Centro Histórico de Mérida, el resto de establecimientos se encuentran en las calles y vías principales de la ciudad y para acceder a ellos se requiere un transporte motorizado.

El cuarto elemento es *digitalización y datos*, es decir que los traslados de la gente estén conectados a Internet. Tenemos el transporte público digitalizado, lo cual es positivo para los usuarios. Sin embargo, como se traslada la gente de un lugar a otro, carece de digitalización. El último elemento es la *descarbonización*, que bajen los niveles de gases de efecto invernadero. Es tal la cantidad de vehículos motorizados, que difícilmente pueden bajar y más bien, están subiendo.

Cinco elementos que una ciudad debe cumplir para que la movilidad se haga de la mejor manera:





En la ciudad hay problemas de movilidad que son urgentes atender. En primer lugar, están los accidentes de tránsito (INEGI muestran que en 2018 registró 3,752). En segundo lugar, está el tiempo que una persona tarda en llegar al lugar de destino (el Gobierno de México dice que el promedio de traslado fue de 30.4 minutos y que el 8.38% tarda más de una hora en llegar a su trabajo). Por último, vemos la gran cantidad de autos que tiene la Zona Metropolitana de Mérida, que en 2023 registró un total de 838,726 (que incluye autos y motos), es decir que son 66.8 por cada 100 habitantes.

En el próximo artículo, revisaremos los automóviles y el transporte público.



Susana Pérez Medina

Doctora en Urbanismo por la Universidad Nacional Autónoma de México. Trabaja en el Departamento de Ecología Humana de Centro de Investigación y de Estudios Avanzados, Unidad Mérida.

- [Susana Pérez Medina](#)
- [@Cedrelasusi](#)
- [Susana Pérez Medina](#)

CONVOCATORIA

SESIONES EDUCATIVAS

CONGRESO PARQUES

TIJUANA 2026

CONVOCATORIA

PÓSTER CIENTÍFICO



Comparte tu proyecto, caso de éxito o experiencia y sé parte del programa académico del Congreso.



Presenta investigaciones, ensayos o propuestas que fortalezcan el conocimiento y las buenas prácticas en parques y espacios públicos.

CIERRE DE CONVOCATORIAS:

15 DE ENERO DE 2026



Conoce toda la información en:
www.congresoparques.com



Los espacios públicos... ¿están en riesgo?!



En los últimos años, la ciudad de Mérida ha experimentado un crecimiento notable en todos los aspectos: poblacional, económico y territorial. De acuerdo con datos del INEGI, entre 2010 y 2020, la población se incrementó aproximadamente un 24.9%, llegando a los 1,316,088 habitantes.¹ Al mismo tiempo, la mancha urbana se ha duplicado, llegando a unas 15,388 hectáreas en 2019, lo que genera grandes desafíos en temas de vivienda, movilidad, servicios y, por supuesto, en los espacios públicos.²

Si bien este crecimiento puede interpretarse como una señal positiva de desarrollo, también trae consigo una pérdida silenciosa: la vitalidad y la identidad comunitaria que caracterizaban a Mérida. Ese sentido de pertenencia que solía transmitirse en los parques, las plazas tradicionales o incluso en las calles donde convivían vecinos, se disuelve cada vez más. En la búsqueda por crecer y modernizarse, los espacios públicos han quedado apartados, cuando en realidad son piezas clave para mantener la cohesión social y la calidad de vida urbana.

¿Qué entendemos por espacio público?

Antes de profundizar, es necesario entender el concepto de espacio público. En términos sencillos, son todos aquellos lugares accesibles para toda la población, donde se desarrollan interacciones sociales, recreativas, culturales o de movilidad. No se limitan a los parques o plazas; también se incluyen las banquetas, calles, jardines, mercados o cualquier espacio donde la gente pueda reunirse y apropiarse de su entorno. En ellos se construyen vínculos, se fortalece la ciudadanía y se genera una identidad colectiva.

Lo que está pasando con los espacios públicos en Mérida

En Mérida, sin embargo, la experiencia de los espacios públicos se ha visto afectada por múltiples factores, mismos que parten de un crecimiento acelerado y desordenado. La infraestructura deteriorada es uno de los problemas más notorios: bancas rotas, juegos infantiles oxidados, iluminación insuficiente y áreas verdes sin mantenimiento. A esto se suma la desigualdad territorial, pues mientras algunas zonas del municipio cuentan con espacios rehabilitados, en otras zonas (más vulnerables) cuentan con lugares de baja calidad. Esta distribución desigual limita el derecho de la población en acceder a lugares seguros y dignos para convivir y desenvolverse plenamente.

La seguridad es otro factor que ha reducido la apropiación de los espacios. El temor al tráfico vehicular, a los robos o a la violencia limita a que las personas usen libremente las calles y parques, especialmente las mujeres, adultos mayores, niños y personas con discapacidad.

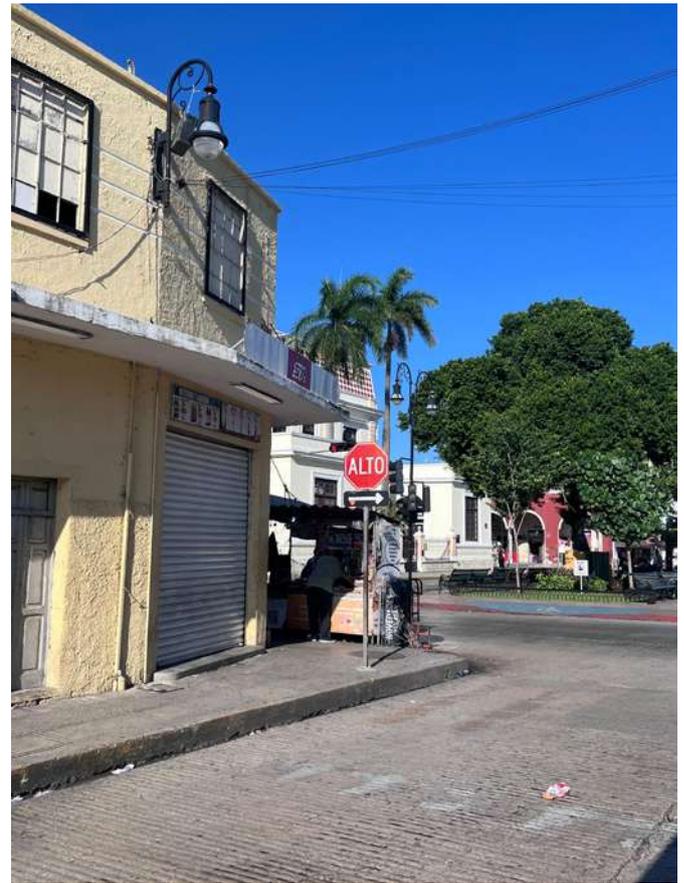
Los efectos no sólo se pueden percibir a nivel colectivo, también se observa en la vida individual. El aislamiento, la apatía y los problemas de salud mental están vinculados a nuestros entornos urbanos poco amigables, donde no se promueve el contacto con la naturaleza ni el encuentro social pleno. Antes, era común ver a los niños inventando juegos en la calle; hoy, el tráfico, la inseguridad y la falta de espacios adecuados los obligan a quedarse en casa, lo que impacta directamente en su desarrollo físico y emocional.



Pero, ¿tan grave es?

Los datos disponibles refuerzan esta preocupación. Según el IMPLAN (2022), Mérida cuenta con 979 espacios públicos en su área urbanizada, de los cuales 839 son considerados efectivos para la vida comunitaria (parques, plazas, áreas verdes). En conjunto, los espacios públicos en Mérida representan 683 hectáreas, apenas el 2.37% del suelo urbano.³

Esto equivale a 6.86 m² de espacio público por habitante, cifra por debajo de las recomendaciones internacionales, que sugieren entre 10 y 15 m² para garantizar calidad de vida a los habitantes. Aunque el municipio ha invertido en la rehabilitación de 38 parques en los últimos años con la inversión del presupuesto participativo (conocido también como Diseña tu ciudad), el déficit sigue siendo evidente.



Una Mérida más viva

Frente a este panorama, es necesario replantear el papel de los espacios públicos en la ciudad. Es fundamental no verlos como “extras” dentro de la planificación urbana, sino como derechos y bienes comunes. Un espacio público bien diseñado, accesible y seguro puede propiciar la cohesión social, fortalecer la identidad colectiva y mejorar inclusive la salud física y mental de la población. Su importancia es tan grande como la de cualquier infraestructura vial o de servicios.

Para potenciar estos espacios, se requieren estrategias concretas. La primera es planificar el crecimiento urbano con visión anticipada, asegurando que cada nuevo desarrollo cuente con áreas de convivencia

suficientes y adecuadas, bien distribuidas y accesibles para todas las edades. En segundo lugar, es indispensable involucrar a la comunidad en el diseño y gestión: nadie conoce mejor las necesidades de una colonia que quienes la habitan. La participación ciudadana sí o sí es clave para garantizar que los espacios respondan a los intereses reales y que exista una corresponsabilidad de cuidado e, inclusive, un fortalecimiento de la comunidad.

La seguridad y la movilidad humana deben estar al centro de la estrategia. Diseñar calles que prioricen al peatón y al ciclista, con banquetas amplias, cruces seguros, iluminación adecuada y hasta políticas que garanticen el cumplimiento de estos hallazgos. De igual forma, se necesita un mantenimiento constante que asegure

que los parques, calles y banquetas permanezcan en condiciones dignas y atractivas, evitando que caigan en el abandono.

Otro aspecto clave es incorporar criterios de sostenibilidad ambiental (como mayor vegetación, corredores verdes, captación de agua pluvial o pavimentos permeables), no sólo mejora la experiencia de uso, sino que contribuye a mitigar los efectos del calor y el cambio climático en la ciudad.

Mérida se encuentra en un momento decisivo. Su crecimiento puede ser una fortaleza si se acompaña de una visión más humana, inclusiva y sustentable, o puede convertirse en una carga si se continúa desplazando a lo que nos conecta como comunidad.



“Mérida se encuentra en un momento decisivo. Su crecimiento puede ser una fortaleza si se acompaña de una visión más humana, inclusiva y sustentable, o puede convertirse en una carga si se continúa desplazando a lo que nos conecta como comunidad”.

¹ Data México (2024). Mérida: economía, empleo, equidad, calidad de vida, educación, salud y seguridad pública. Secretaría de Economía.

² Hernández, L. (2021, 15 de julio). Mancha urbana se duplica en Mérida; llega a 15,000 hectáreas. PorEsto. <https://www.poresto.com/yucatan/2021/7/15/mancha-urbana-se-duplica-en-merida-llega-15-mil-hectareas.amp.html>

³ Aragón, A., & Can, M. (s. f.). *Situación del espacio público: “la pérdida del suelo público”*. Ayuntamiento de Mérida. https://decide.merida.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/490/SITUACION_DEL_ESPACIO_PUBLICO.pdf



Monserrat Cáceres Gamboa

Coordinadora de comunicación y redes de *MetrópoliMid*. Estudiante de décimo semestre de la licenciatura en Diseño del Hábitat.

correo: comunicacion@metropolimid.com.mx

Más allá de los planos: neurodivergencia y bienestar del creador

En los últimos años, la idea de la inclusividad ha cobrado una relevancia creciente, consolidándose como un eje fundamental en el diseño y la construcción de espacios adecuados para la neurodivergencia. Este concepto alude a la diversidad natural del funcionamiento neurológico humano, que abarca condiciones como el autismo, el TDAH, la dislexia o las altas capacidades, entre otras. Más allá de una etiqueta clínica, invita a reconocer que

no todas las mentes perciben, sienten ni crean de la misma manera. Si bien la inclusividad es un aspecto remarkable y necesario para tener en cuenta al momento de crear espacios, resulta igualmente interesante mirar hacia el otro lado del proceso creativo: cuando la propia neurodivergencia está presente en la mente de quien imagina, diseña y materializa dichos espacios (Imagen 1).

Si la arquitectura busca dar forma a la manera en que habitamos el mundo, también es cierto que esa forma nace del modo en que cada mente lo percibe. En el caso de profesionales de la arquitectura y diseñadores neurodivergentes, los procesos de observación, análisis y creación pueden adquirir matices únicos: una sensibilidad distinta hacia la luz, el espacio o la textura, una manera no lineal de resolver problemas o bien una hiperconcentración y atención a los detalles que otros podrían pasar por alto.

En muchos casos, el hiperfoco, la memoria visual o la capacidad de ver conexiones inusuales se traducen en propuestas arquitectónicas originales, capaces de integrar función, estética y emoción de maneras inesperadas. Estas diferencias, lejos de ser una limitación, pueden convertirse en fuentes de innovación y profundidad estética, capaces de replantear cómo concebimos los espacios y su relación con quienes los habitan.

Sin embargo, la práctica y la enseñanza de la arquitectura no siempre están preparadas para reconocer o acompañar estas formas distintas de procesar el pensamiento y la experiencia. En mi experiencia atendiendo alumnado y conviviendo de manera diaria con profesionistas del gremio, puedo corroborar que, en contextos en donde predominan la rigidez metodológica, la competencia constante y la presión por cumplir con estándares estéticos o técnicos, muchos de los profesionistas neurodivergentes enfrentan dificultades de adaptación, comprensión e incluso desvalorización de su proceso. Derivado del entorno como de la propia neu-



Imagen 2

rodivergencia, la sobrecarga sensorial (sobrestimulación), el perfeccionismo extremo o la dificultad para sostener rutinas prolongadas, pueden volverse obstáculos significativos en un campo que, con frecuencia, asocia el talento con la entrega incondicional y el éxito con la capacidad de resistir el cansancio, por encima del equilibrio entre la creatividad y el bienestar personal.

Muy frecuentemente, el sacrificio personal se normaliza como parte del proceso creativo, mientras que el bienestar o el descanso se perciben como un lujo secundario. Reconocer estas tensiones es esencial para avanzar hacia una cultura profesional más empática y flexible (Imagen 2).

CIUDAD MODELO



Imagen 3

La arquitectura, por su propia naturaleza, combina creatividad, técnica y responsabilidad sobre los espacios que habitamos; sin embargo, esta combinación a menudo se traduce en una constante presión sobre quienes la practican. Jornadas extensas, plazos ajustados y la expectativa de perfección (propia, del cliente, la empresa y/o persona a cargo) pueden generar un entorno donde el estrés, la ansiedad y el *burnout* se vuelven frecuentes. Reconocer estos riesgos no es un señalamiento de debilidad, sino una invitación a replantear la cultura profesional: cuidar la salud mental del arquitecto es tan esencial como diseñar espacios que cuiden de quienes los habitan.

No sólo se coloca la salud del arquitecto sobre una pendiente, sino que, además, la mente y el cuerpo son las herramientas principales de estos profesionistas, y si se colocan en juego (uno peligroso, a decir verdad), pueden resultar lesionadas de tal manera que se “secan” y se agotan, dejan de crear (frustración creativa), no pueden continuar resolviendo y, a su vez, dejan de ser sensibles a las necesidades ajenas, cuyas soluciones muchas veces se alojan en los detalles más sutiles. Vale recalcar que lo mental es frecuentemente somatizado, en palabras más coloquiales (y que disfruto incluir en mi discurso): “el cuerpo grita lo que la boca calla” (tarde o temprano, te lo aseguro).

Enfatizar la importancia (y enorme necesidad) de romper tanto con los estereotipos como con los estigmas, y repensar la cultura profesional, es esencial para proteger la salud mental en la arquitectura. Valorar distintos estilos de trabajo y procesos creativos, incluyendo aquellos derivados de la neurodivergencia, permite reconocer que la productividad y la creatividad no dependen del sacrificio extremo. Incorporar pausas conscientes, límites saludables, espacios de acompañamiento y el reconocimiento de la diversidad cognitiva no sólo protege el bienestar del profesionista, sino que también potencia la creatividad y la innovación en la arquitectura misma (Imagen 3).

“La arquitectura no sólo transforma los espacios que habitamos, sino que también refleja la mente de quienes los diseñan. Reconocer la diversidad cognitiva dentro del gremio, incluyendo la presencia de neurodivergencia, nos permite valorar procesos creativos distintos y enriquecer los proyectos con perspectivas únicas”.

Para una práctica sostenible, es importante fomentar una cultura laboral en donde la colaboración esté por encima del individualismo competitivo y se promuevan entornos laborales en donde el bienestar del arquitecto (y del equipo) sea tan relevante como la calidad de los espacios que diseña. La arquitectura no sólo transforma los espacios que habitamos, sino que también refleja la mente de quienes los diseñan. Reconocer la diversidad cognitiva dentro del gremio, incluyendo la presencia de neurodivergencia, nos permite valorar procesos creativos distintos y enriquecer los proyectos con perspectivas únicas.



Para finalizar, les exhorto a considerar que la salud mental del creador es parte vital de crear espacios que realmente cuiden de quienes los habitan. Una arquitectura inclusiva y consciente no se limita a los usuarios, sino que también abraza a quienes la imaginan y la construyen.



Ligia Nicté-Há Contreras Escalante

Licenciada en Psicología y Maestra en Psicoterapia Individual y Grupal ambas realizadas en la Universidad Modelo. Se desempeña como psicoterapeuta particular. Brinda los servicios de orientación psicológica educativa y docencia en las Escuelas de Arquitectura y de Salud de la Universidad Modelo.

Problemas de conducta y coordinación en niños: una alerta del trastorno sensorial

Entrevista a Erika Enríquez, doctora con especialidad en rehabilitación pediátrica, certificada en estimulación temprana y en AIDES en integración sensorial.

Señales de alarma en los niños que no se deben ignorar

Muchas infancias constantemente tienen que cambiarse de escuela por problemas de conducta. Son niñas y niños que han llegado a golpear a sus compañeros, que se autoagreden, que siempre están en movimiento o, por el contrario, demasiado cansados y quietos. A nivel emocional, se encuentran siempre enojados, ansiosos o deprimidos. No pueden llegar a tener una actividad física como bailar o practicar un deporte, porque no tienen coordinación o no saben cómo hacerlo.

Estas actitudes, más que simples hechos aislados, pueden ser señales de alarma de que presentan problemas en la integración sensorial. La doctora Erika Enríquez, especialista en rehabilitación pediátrica con certificación en estimulación temprana y en AIDES en integración sensorial, nos comparte cómo detectar estos focos rojos y las alternativas de rehabilitación.



¿Cómo saber si es necesario acudir a un médico especialista?

Los trastornos en la integración sensorial se pueden presentar desde recién nacidos hasta adultos mayores. Para los neonatos, se manifiestan con problemas para conciliar el sueño, cuando no logran una siesta completa de 20 a 30 minutos, presentan desagrado ante estímulos como luces y ruidos, y rechazan el seno materno, el biberón o comer.



Recientemente atendí a una bebé de un año. La mamá me comenta que la niña no permite que la acuesten en la carriola, no concilia el sueño, no tolera estar sin los brazos de su madre y no acepta la mamila. Desde la presencia de estos comportamientos, la niña ya está dando alertas de que presenta alteraciones en el sistema vestibular (relacionado con el equilibrio y movimiento), interoceptivo (que permite percibir todo lo que sucede dentro de nuestro cuerpo como el hambre, la sed, entre otros) y está desorganizada sensorialmente en la parte táctil. Es decir, presenta un trastorno sensorial – menciona la doctora Erika Enríquez.

Para los infantes, se observa con conductas como llorar en exceso, hiperactividad, falta de atención, caídas frecuentes, choques recurrentes con objetos, dificultad para lanzar objetos, y rechazo a ciertos alimentos –como frutas y verduras– al iniciar la alimentación complementaria. También es importante mencionar que ser demasiado tranquilos, no hacer ruido o parecer ausentes, tampoco es normal.

Los niños no quieren hacer actividades nuevas o practicar deportes. Muchos padres me comentan “lo quiero llevar a taekwondo o a natación, pero le da miedo”, y la razón es porque el infante no tiene la destreza motora para hacerlo. Puede correr, brincar, pero si se trata de hacer algo nuevo, le cuesta trabajo porque no tiene una coordinación motora; a esto se le denomina alteración en las *praxias*.

Incluso en los adultos y personas mayores se pueden presentar trastornos en la integración sensorial, en aspectos como la sensación de vértigo y mareo al subir un edificio, la falta de coordinación o caídas por pérdida de equilibrio.



Doctora Erika Enríquez

Médica con especialidad en rehabilitación pediátrica. Certificada en estimulación temprana, en **AIDES** en integración sensorial y en **VitalStim** para el trabajo con niños con trastornos de deglución. Cuenta con diversos diplomados relacionados con temas de autismo, Trastorno por Déficit de Atención con Hiperactividad (TDAH) y trastornos de la deglución.

¿Qué tratamientos existen para atender el trastorno sensorial?

La falta de atención a estas señales de alarma en la integración sensorial afecta en las habilidades sociales, a nivel emocional y en el desarrollo de actividades físicas. Identificarlas es el primer paso para el tratamiento, para esto es importante acudir a especialistas en el área para tener una valoración médica y confirmar la existencia de un trastorno sensorial.

Para los niños diagnosticados con trastorno sensorial, las **salas de estimulación múltiple sensorial** y las **salas de integración sensorial** son una herramienta de intervención terapéutica que ayuda a las infancias y a sus familias en el tratamiento del

sistema sensorial alterado. ORTMED, la empresa líder en rehabilitación para la integración sensorial, diseña y equipa estos espacios para mejorar la calidad de vida.

La sala de estimulación múltiple sensorial se enfoca en trabajar los cinco principales sentidos, es decir, la parte visual, auditiva, táctil, gustativa y del olfato. Es un cuarto donde se tienen muchos estímulos en el mismo momento y se puede regular la intensidad de cada uno de estos. Es un estímulo sensorial completo y principalmente se utiliza para niños de cero a tres años de edad.

Por otro lado, la sala de integración sensorial es un cuarto más

organizado que tiene herramientas que ayudan a trabajar otro tipo de sentidos. A los cinco principales sentidos, se le suman: el vestibular, el propioceptivo y el interoceptivo. Estos cuartos tienen lugares para escalar, columpios, mecedoras, texturas y se cuentan con otro tipo de herramientas. Está orientado a infancias de mayor edad, que ya cuentan con ciertas destrezas y actividad motora y que lo que necesitan es ayuda para la autorregulación.

Las salas de integración sensorial incluso se pueden emplear para la rehabilitación del adulto mayor, que tiende a desarrollar problemas de equilibrio y movimiento.



Salas de estimulación múltiple sensorial

Salas de integración sensorial

Casos de éxito, la colaboración de ORTMED para mejorar la calidad de vida

En el **CRIT Yucatán**, en Mérida, después de la pandemia hubo un incremento en la demanda de rehabilitación para niños con autismo y TDAH, por lo que fue necesario desarrollar una sala de integración sensorial. **ORTMED**, con su vasta experiencia, realizó un proyecto único que respondía a las necesidades del centro de rehabilitación, creado con materiales y mobiliario de grado médico para garantizar la higiene y seguridad de las infancias.

ORTMED desarrolla el proyecto y nos presenta una propuesta de sala de integración sensorial. Ellos participan también, nos donan equipos y nos hacen sugerencias para mejorar el espacio. La verdad ayudó a las familias y a los niños con autismo para tener acceso a la intervención terapéutica. La parte vestibular, la parte propioceptiva y táctil se estimula en esta sala, y ya se hace una intervención terapéutica enfocada en la parte sensorial alterada. Con esto, los niños con autismo logran caminar e independencia motora.

Consolidándose como un aliado estratégico en la atención y tratamiento de los trastornos sensoriales, ORTMED impulsa la creación de estos espacios terapéuticos diseñados en evidencia médica y tecnología especializada. Su compromiso con la rehabilitación integral permite que más niñas, niños y adultos encuentren en la estimulación sensorial una vía para mejorar su desarrollo, su bienestar emocional y su calidad de vida.



Karen Daniela May Puerto
 Jefa de Gestión de Contenidos y Comunidad en MetrópoliMid. Estudiante de décimo semestre de la licenciatura en Diseño del Hábitat.
correo: editorial@metropolimid.com.mx

COLUMNA

Vivienda y Ciudad



A inicios del siglo XXI, México enfrentaba un rezago habitacional estimado en más de cuatro millones de casas. La política pública de vivienda había transitado durante décadas por etapas de subsidio asistencial y producción directa del Estado. Con el cambio de siglo y la llegada del gobierno de Vicente Fox Quesada (2000-2006), la vivienda se reconoció no sólo como un derecho social, sino también como un motor económico y un instrumento de inclusión financiera. En 2001 se creó la Comisión Nacional de Fomento a la Vivienda (CONAFOVI), que coordinó los esfuerzos institucionales y diseñó el Programa de Subsidios Federales para la Vivienda Económica. Esta política representó un giro: la vivienda dejó de ser entendida como una dádiva pública para convertirse en un producto financiero respaldado por crédito, ahorro y subsidio.

1. El sexenio de Vicente Fox (2000–2006): del asistencialismo al mercado social

La CONAFOVI introdujo el principio de integrar subsidio + ahorro + crédito. El subsidio federal se transformó en un "gatillo" que permitía a familias de bajos ingresos acceder a crédito hipotecario y dinamizar la inversión privada.

El objetivo era atender a los hogares que ganaban entre uno y dos salarios mínimos, impulsar la vivienda económica y reducir los costos indirectos de urbanización, titulación y servicios, quedando lo segundo más en discurso político que en realidad. Posteriormente, y por presiones

De la Vivienda Económica a la Vivienda del Bienestar (2000–2024)

de grandes desarrolladoras, se aumentó el beneficio a trabajadores que ganaban hasta 4 salarios mínimos, lo cual afectó a los de menores ingresos que, sin la ayuda, no podían acceder a las viviendas más económicas, teniendo que dividir la bolsa de subsidios con los que sí tenían capacidad crediticia.

En 2006, con la promulgación de la Ley de Vivienda, se crea la Comisión Nacional de Vivienda (CONAVI), heredera institucional de la CONAFOVI. Durante este periodo se alcanzaron metas históricas de construcción y financiamiento. La inversión acumulada fue de alrededor de 730 mil millones de pesos, y se produjeron cerca de 3 millones de viviendas con subsidio, dentro de un total aproximado de 3.8 millones de viviendas nuevas. El cambio fue claro: el Estado dejó de ser el constructor y se convirtió en el promotor, mientras que el sector privado asumió el papel protagónico en la producción de vivienda económica.

2. Felipe Calderón (2006–2012): auge del crédito y expansión hipotecaria

El sexenio de Felipe Calderón consolidó el modelo financiero. La CONAVI, ya con marco legal propio, amplió la cobertura de subsidios y la Sociedad Hipotecaria Federal (SHF) fortaleció la intermediación con la banca comercial. El enfoque continuó privilegiando la producción masiva de vivienda económica, especialmente a través de desarrolladores privados.

Sin embargo, el modelo empezó a mostrar limitaciones: muchas viviendas de éste y el anterior periodo fueron construidas en la periferia de las ciudades, sin infraestructura ni transporte adecuado. Para corregir esto, aplicaron medidas como los instrumentos de evaluación de cercanía al equipamiento y los servicios urbanos, al igual que programas especiales como el denominado Desarrollo Urbano Integral Sustentable (DUIS). Este último pretendía una inversión privada para proyectos "integrales y sustentables" con altas exigencias de diseño y planeación por parte de los desarrolladores, ofreciendo una "canasta de incentivos" para integrar la edificación de vivienda, infraestructura, equipamiento y servicios con recursos públicos. El ofrecimiento nunca se asumió por las dependencias federales correspondientes y, mucho menos, por los estados y municipios, por lo que nunca pasó de la promesa a la realidad. Esto ocasionó una sobreinversión privada y la afectación de la viabilidad de los proyectos, salvo algunas excepciones en donde el modelo no dependía tanto de la vivienda económica.

Se estima que, durante este periodo, se construyeron 3.6 millones de viviendas con subsidio y un total de 4.5 millones de viviendas nuevas. El sector vivienda llegó a representar el 6% del PIB nacional y generó cientos de miles de empleos.

3. Enrique Peña Nieto (2012–2018): diversificación y corrección de rumbo

Al inicio de su administración, el gobierno de Peña Nieto reconoció las deficiencias del modelo anterior. Se reorientó la política hacia la sustentabilidad, la localización adecuada y la vivienda intraurbana. Se crea la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), que nació para integrar en una sola institución la gestión del territorio rural y urbano, y formular y aplicar la Política Nacional de Vivienda (a través de CONAVI), fortaleciendo la política de vivienda, suelo y desarrollo urbano bajo una visión nacional de planeación y equidad territorial.

El Programa Nacional de Vivienda 2014–2018 buscó diversificar las soluciones habitacionales: vivienda nueva, mejoramiento, autoproducción y movilidad habitacional. Aun así, los subsidios siguieron siendo el eje de acceso a la vivienda social. Hacia el final del periodo se redujo el volumen de subsidios debido a restricciones presupuestales y ajustes macroeconómicos. En total, se construyeron aproximadamente 2.7 millones de viviendas con subsidio y 3.2 millones de viviendas nuevas.

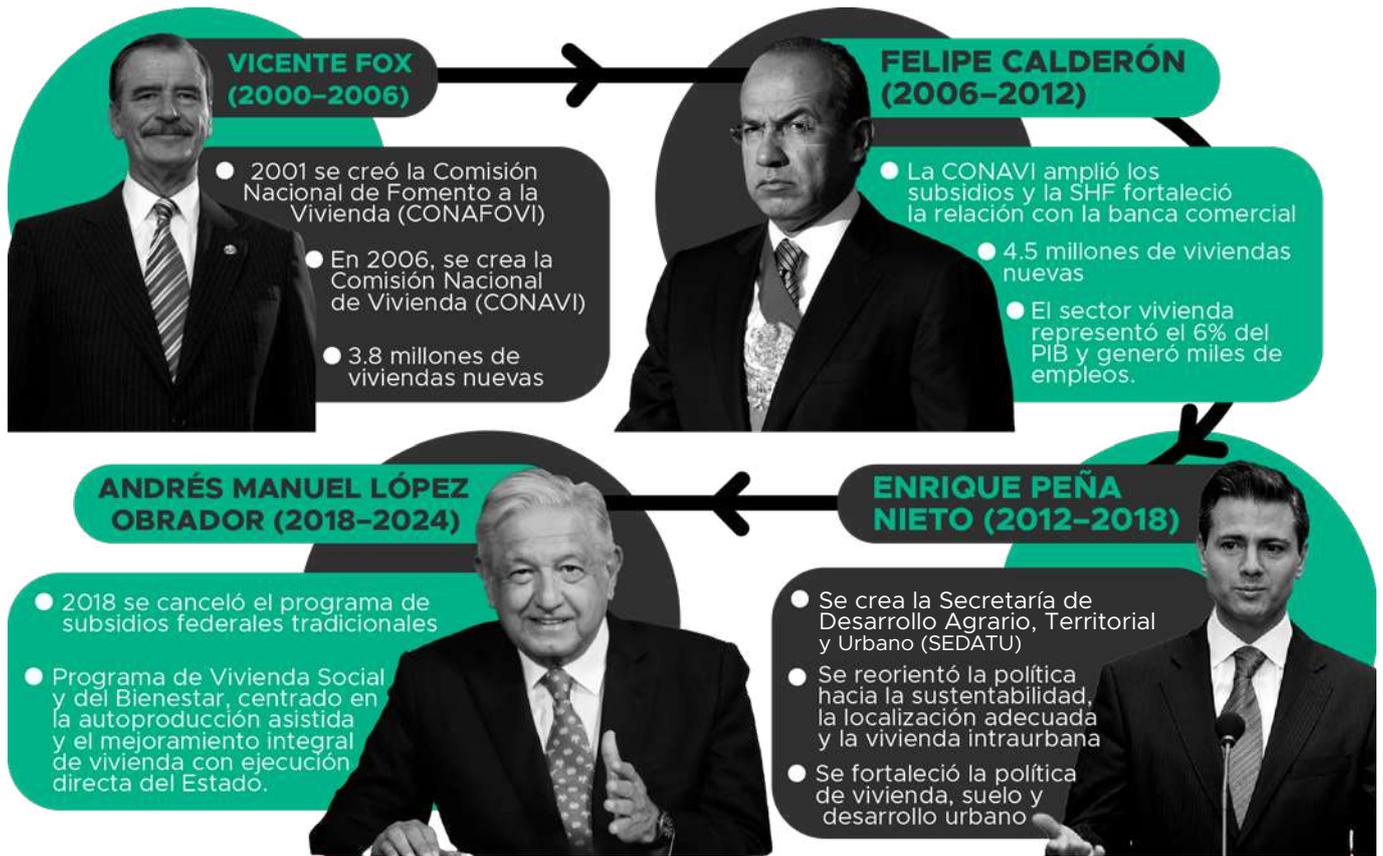


4. Andrés Manuel López Obrador (2018–2024): cancelación del subsidio y la implementación de la Vivienda del Bienestar

Con la llegada del nuevo gobierno, en 2018 se canceló el programa de subsidios federales tradicionales. El argumento oficial fue un poco lo de cada nueva administración: evitar desarrollos periféricos, vivienda abandonada y especulación, redirigir los recursos hacia poblaciones vulnerables, y el mejoramiento y la autoconstrucción, pero ahora con un enfoque predominantemente político e ideológico.

La CONAVI, ahora bajo la SEDATU, enfocó su acción en el Programa de Vivienda Social y del Bienestar, centrado en la autoproducción asistida y el mejoramiento integral de vivienda con ejecución directa del Estado. El INFO-NAVIT, por su parte, rediseñó sus productos financieros, ofreciendo créditos más flexibles, tasas preferenciales y esquemas de recuperación de vivienda abandonada.

Esta política representó un regreso a políticas pasadas. El Estado es el gestor directo de los apoyos sociales y la vivienda nuevamente es entendida como una dádiva pública. El resultado: una drástica reducción en la producción de vivienda nueva de interés social. Entre 2018 y 2024 se construyeron alrededor de 735 mil viviendas con apoyo federal, dentro de un total de 1 millón de viviendas nuevas.



5. Conclusiones

En menos de dos décadas, la política de vivienda en México pasó de un modelo de expansión del mercado con subsidios + ahorro + inversión privada, a uno de intervención social focalizada. El periodo 2000-2018 marcó una etapa de modernización financiera: la vivienda se integró al sistema crediticio, la inversión privada floreció y el volumen de producción alcanzó cifras históricas. Sin embargo, se generaron problemas de localización, calidad y abandono que obligaban a hacer correcciones.

La cancelación de los subsidios en 2018 buscó recuperar la dimensión social de la vivienda, pero redujo significativamente la producción y la participación privada, reduciendo su impacto en detrimento de las familias de menores ingresos. Hoy, la Vivienda del Bienestar representa un esfuerzo por conciliar justicia social con sustentabilidad urbana, aunque enfrenta el reto de escalar su impacto sin los mecanismos financieros del pasado.

México parece debatirse entre dos paradigmas: el mercado como motor de acceso, y el Estado como garante del derecho a la vivienda. El futuro dependerá de encontrar un punto de equilibrio entre ambos.

Referencias

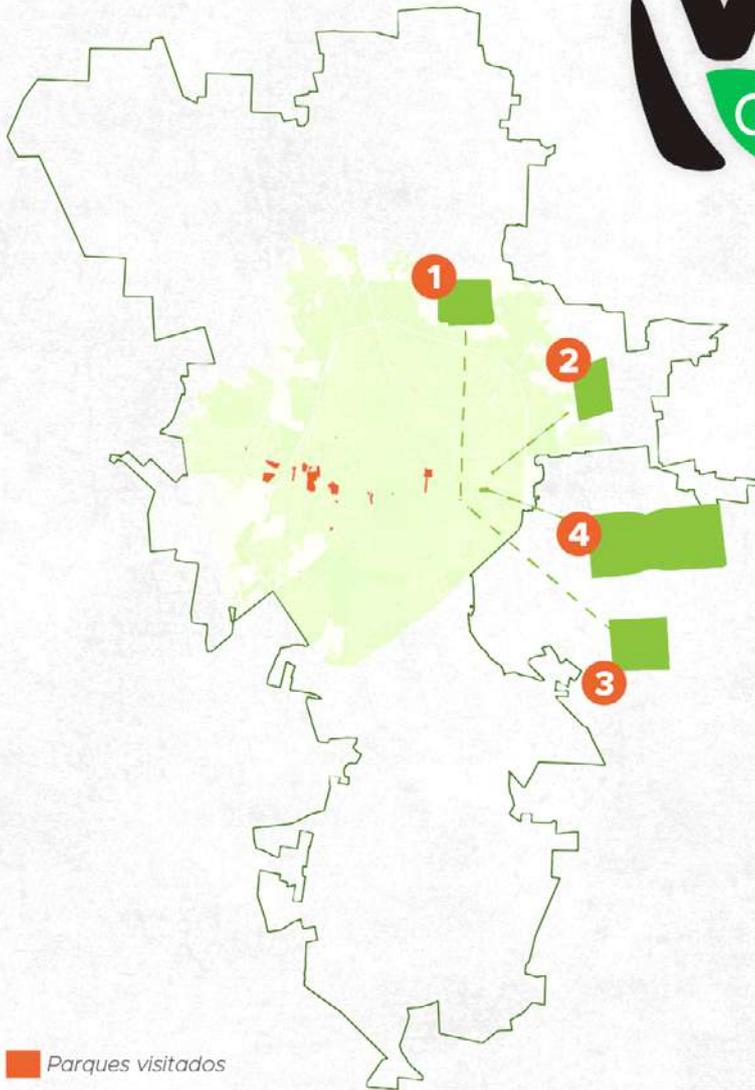
- CONAVI. Programa Sectorial de Vivienda 2001-2006.
- PUEC-UNAM. La política nacional de vivienda en México (2000-2013).
- Sociedad Hipotecaria Federal (SHF). Informes anuales 2006-2018.
- CONAVI. Programa Nacional de Vivienda 2014-2018.
- UN-Habitat. Housing Finance Mechanisms in Mexico.
- CANADEVI. Informes sectoriales 2019-2023.
- INEGI. Censos de Vivienda 2000-2020.



Ricardo Combaluzier Medina

Arquitecto y Maestro en Gestión del Espacio Público. Vicepresidente de la CANADEVI, ha sido presidente del Colegio Yucateco de Arquitectos. Socio de construcasa.com y de Adagio Arquitectos.

Vámonos de Parque



Parque

Unidad Deportiva de La Esperanza



Módulos



Áreas deportivas



Áreas de recreación



Áreas infantiles

Accesibilidad

40 %

Mantenimiento

Malo

Parque

Unidad Deportiva Pacabtun



Módulos



Áreas deportivas



Áreas de descanso

Accesibilidad

20 %

Mantenimiento

Malo

Parque

Parques de Cortes Sarmiento



Módulos



Áreas arboladas



Áreas de descanso



Áreas deportivas



Áreas de gimnasio



Áreas infantiles



Áreas de recreación

Accesibilidad

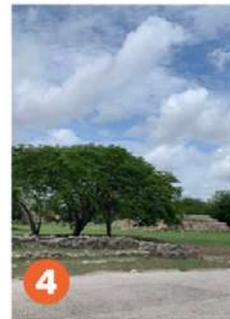
80 %

Mantenimiento

Excelente

Parque

Fraccionamiento del parque



Módulos



Áreas deportivas



Áreas de recreación



Áreas infantiles



Áreas arboladas



Áreas de gimnasio

Accesibilidad

40 %

Mantenimiento

Regular

¡Da click para conocer más sobre los parques!

MetrópolisMid

¡Síguenos en nuestras
redes sociales!



@MetropolisMid



UNIVERSIDAD
MODELO

Academia e Innovación



Salud y Tecnología



ASOCIACIÓN
NACIONAL DE
PARQUES Y
RECREACIÓN
DE MÉXICO

Espacio Público



Desarrollo Metropolitano