

MetrópolisMid

LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA

PARADA



Va-y-Ven

Sistema Metropolitano de
Movilidad Amable y Sostenible

¡SUSCRÍBETE!

¿Qué es lo que pasó
—y está pasando—
con el Va y Ven?



Año 08, N.º 80
Febrero 2026.

metropolimid.com.mx

• **CONSEJO DIRECTIVO** •

Leticia Torres Mesías Estrada
David Montañez Rufino

• **CONSEJO CONSULTIVO** •

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

• **EDITORIAL** •

David Montañez Rufino
Director general

Jorge Alberto López Tec
Diseño gráfico y editorial

Karen Daniela May Puerto
Gestión editorial y contenidos

Monserrat 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

MetrópolisMid., Año 8. N.º 80, febrero 2026, es una publicación periódica electrónica, mensual, publicada y editada por Consultoría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Espacio Público, S.C.P, con domicilio en la ciudad de Mérida, Yucatán. www.metropolismid.com.mx, direccion@metropolismid.com.mx 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.

Maestría en Diseño Estratégico

M.E. Regina Carrillo Espinosa
Coordinadora de Posgrados | Escuela de Diseño
posgrados.disenho@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



MetrópolisMid

LA PLATAFORMA URBANA DE MÉRIDA

¡VISITA NUESTRA PÁGINA WEB!



Escanéame para
más información



¡Síguenos en nuestras redes!

@MetrópolisMid



ÍNDICE



Año 8
N.º 80
Febrero 2026

MetrópoliMid
LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA



- 02** Editorial | **¿Qué está pasando con el Va y Ven en Yucatán?**
- 04** **¿Qué es lo que pasó —y está pasando— con el Va y Ven?**
- 09** **¡Vámonos de parque!**
- 10** **Ciudad en movimiento** | Sistema Va y Ven: un reto de Estado
- 12** **Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Mérida 2050: Un nueva visión de ciudad | Parte 2**
- 16** **Desde la movilidad humana** | La movilidad también se aprende
- 18** **CIUDAD MODELO** | **Del Like a las competencias digitales de las pymes**
- 22** **La ciudad que necesitamos... y queremos** | El XXI es el Siglo de las migraciones
- 24** **El juego en la rehabilitación pediátrica**
- 28** **Movilidad del Cuidado** | Áreas 30 km/h, lecciones aprendidas

¿Qué está pasando con el Va y Ven en Yucatán?



En todo el mundo, el transporte público pierde usuarios —cerca del 1% anual— frente a otros modos de viaje como el automóvil o la motocicleta. Esta situación se hace más grave si la calidad del transporte público es mala, pues los usuarios, ante la mínima oportunidad, abandonan este medio de movilidad.

Esta situación incrementa la importancia de hacer más competitivo, cómodo y eficiente el sistema de transporte público de Mérida, y nos hace reflexionar nuevamente sobre qué está pasando con el Va y Ven en Yucatán.

MetrópoliMid entrevista al autor del estudio – diagnóstico del Sistema Va y Ven

Para conocer más a fondo, y de primera mano, qué está pasando con el Sistema de Transporte en Yucatán, *MetrópoliMid* entrevistó al **Doctor en Ciencias Oscar Sánchez**, especialista en el diseño de sistemas integrados de transporte y encargado de la elaboración del *Estudio Diagnóstico del Servicio de Transporte Público de Mérida y su Zona Metropolitana*.

Resumimos los principales ejes de su análisis, pero les invitamos a leer el artículo completo en esta misma edición de *MetrópoliMid*.

Estudio Diagnóstico del Servicio de Transporte Público de Mérida y su Zona Metropolitana | Principales ejes

EL MODELO DE REGULACIÓN

NO ES EL ADECUADO.

Se denomina modelo delegado: la autoridad concede a un tercero para que preste el servicio, con un sistema de pago por kilómetro fijo, acordando 270 kilómetros diarios. A pesar de que las rutas recorran un promedio 210 kilómetros en el sistema tradicional, **para el modelo de remuneración se estableció el pago garantizado de 270 kilómetros. Esto afectó la rentabilidad del sistema.**

DESEQUILIBRIO FINANCIERO

De acuerdo con el estudio diagnóstico, **actualmente ninguna ruta opera con equilibrio financiero.** Es decir, ninguna cubre el costo por kilómetro a través de la tarifa.

DEL DISEÑO RADIAL AL DE RUTAS EN MALLA

Es necesario reestructurar las rutas de tal manera que estas vayan llenas en la mayor parte de la distancia y el tiempo. Una opción es pasar a un diseño de rutas en malla y no tan radial (de la periferia al centro), como es hasta ahora.

¿QUÉ SE PUEDE HACER?

Generar un nuevo título de concesión, con un modelo en donde se pague por kilómetro recorrido, no por un número de kilómetros fijo.



Fuente: Artículo ¿Qué está pasando con el Va y Ven en Yucatán? Entrevista al Doctor en Ciencias Oscar Sánchez.

LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO, ¿DEBEN DE SER AUTOSOSTENIBLES?

No. Un subsidio del 20% o 30% de su costo total, incluyendo el financiamiento, podría ser razonable. **El transporte público en Yucatán tiene un subsidio del 50%, cifra bastante elevada a nivel nacional, que sólo entidades como la Ciudad de México se pueden permitir.**

El rediseño de las rutas y los kilómetros mínimos garantizados

En estos dos aspectos coinciden con el doctor Oscar Sánchez diversos especialistas. El D.H. Eduardo Monsreal, Consejero de *MetrópoliMid* y directivo del Observatorio de Movilidad de Mérida, asegura en su columna de esta misma edición que: "Aunque el servicio es más cómodo, seguro e inclusivo, al no incidir en el rediseño de rutas, no se reducen los tiempos de traslado ni se mejoran las coberturas, restándole competitividad frente a la motocicleta, el automóvil o el servicio de transporte por plataformas tecnológicas".

Respecto al sistema de pago por kilómetros garantizados, profundiza: "al basarse en estimaciones alejadas a la operación real, este mecanismo ha

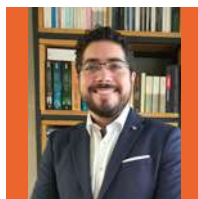
generado sobrecostos significativos al pagar kilómetros no recorridos, dañando la sostenibilidad financiera del sistema en el mediano y largo plazo".

Consolidar el Va y Ven con la comunidad

No cabe duda de que el Sistema Va y Ven ha representado aciertos y errores para la movilidad en Yucatán. Sin embargo, como menciona el propio

Eduardo, "el reto no es retroceder, sino corregir, ampliar y consolidar el sistema..." y agregaría: reforzar el sistema con mecanismos de gobernanza, de la mano de la sociedad civil organizada y los especialistas y escuchando las necesidades y experiencias de los usuarios.

La ciudad que queremos exige decisiones de movilidad sostenible, basadas en datos, con gobernanza y participación ciudadana.



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

¿Qué es lo que pasó —y está pasando— con el Va y Ven?



Entrevista al Doctor en Ciencias Oscar Sánchez, especialista en el diseño de sistemas integrados de transporte y encargado de la elaboración del “Estudio Diagnóstico del Servicio de Transporte Público de Mérida y su Zona Metropolitana”

En abril del 2025 una declaración desató incertidumbre en la ciudadanía y marcó la pauta en las decisiones relacionadas con el transporte público en Yucatán: el Sistema Metropolitano de Movilidad Amable y Sostenible Va y Ven es financieramente insostenible.

Esta enunciación se acompañó del comunicado de la realización de un diagnóstico de la movilidad en Yucatán. Oscar Sánchez, especialista responsable de la elaboración de dicho estudio, comparte para *MetrópoliMid* los principales hallazgos de la movilidad y el sistema Va y Ven. Este artículo es una síntesis de dicha entrevista:

Más capacidad, menos personas: tenemos menos usuarios de los que se tenían antes de la pandemia

El síntoma más superficial y el primer indicador de alarma en el funcionamiento del sistema es la baja afluencia de pasajeros en las unidades. Desde la pandemia, el número de usuarios del transporte público se redujo hasta llegar a valores mínimos del 25-30% del promedio diario. Si bien ha habido un período de recuperación de cerca de 2 años, este terminó en 2023 y no se ha logrado regresar a las cantidades que se tenía anteriores a este suceso.





De hecho, previamente ya se registraba una tendencia en la reducción de desplazamientos en transporte público, con la disminución de usuarios del 1% anual en los diferentes sistemas del mundo, incluyendo por supuesto México. Esto también ocurre en Mérida, donde el uso de otros medios de transporte, como el automóvil y la motocicleta, van ganando terreno. Esto se nota especialmente desde la pandemia, en la que se propagó la idea de que usar el transporte público propiciaba el contagio.

En ese sentido, la tendencia observada ahora es más usuarios cautivos (ciudadanos que lo utiliza de manera recurrente porque no tienen otro modo alternativo) y menos usuarios con movilidad no obligada (ir de compras, trámites, visitas). Así, en Mérida, el 80% de los usuarios que usan el transporte público son considerados cautivos, al identificar que sus motivos de movilidad son ir a la escuela o al trabajo.

Dada la calidad del servicio de transporte público, la gente, en cuanto puede, migra de ahí. El tema de las motos, por ejemplo, es un gran de-

safío. Antes se decía "si no me alcanza para un auto, uso transporte público", ahora se dice "si no alcanza para un auto, sí para una moto". Para las personas resulta una alternativa competitiva tener una moto, —incluso aunque haya riesgos—, a causa de las tarifas y los costos actuales del transporte público.

Con respecto al Va y Ven, aunque el 75% de los usuarios que utilizan el servicio lo aprueban, también es significativo el 44% de las personas que opinan que se requiere mejorar la atención y el servicio. Sí, hay un cambio de vehículos, pero la red de rutas se mantiene y opera prácticamente como siempre.

Falta de competitividad del transporte público frente a otras alternativas

La falta de competitividad del sistema de transporte público, frente a otras alternativas de movilidad, recae en las bases de su diseño y planeación. En estas, la ampliación de las rutas, así como la selección de autobuses, son los elementos que han jugado en contra en la ocupación del servicio.

Realmente no hubo una reestructuración a fondo de las rutas. Sólo se extendió el servicio hacia las periferias bajo el argumento de que se necesitaba hacerlo; pero ampliarlo sin una racionalidad entre la capacidad de los vehículos y el número de usuarios, es hacer un sistema menos eficiente a causa del tamaño de las unidades. Por su capacidad actual, los autobuses nuevos son eficientes en vialidades que tienen un alto volumen de pasajeros, pero no en zonas de la periferia donde se tiene baja densidad y pocos usuarios. Por eso, en algunos sectores de la ciudad vemos unidades vacías y rutas que no era necesario extender con este tipo de vehículos.

Si ya se había optado por elegir un autobús de mayor capacidad a la existente, se tenía que pensar también en reestructurar las rutas para que, precisamente, los autobuses nuevos tuvieran mayor ocupación. No se hizo así, por lo que, si ya teníamos un problema de ocupación antes, ahora es más grave.

No hay ningún incentivo para la autoridad ni para el concesionario de optimizar el servicio

Parte del cóctel que genera el problema de eficiencia, es el Modelo de Regulación que se utiliza, que se denomina delegado: la autoridad concesiona a un tercero para que preste el servicio. Dentro de esta modalidad, se encuentra la forma de remuneración que se convirtió en un sistema de pago por kilómetro fijo, acordando 270 kilómetros diarios.

A pesar de que las rutas recorrían en el sistema tradicional un promedio 210 kilómetros, para el modelo de remuneración se estableció el pago garantizado de 270 kilómetros. Esto afectó la rentabilidad del sistema. En primer lugar, debido a que no se necesita recorrer esas distancias con las rutas actuales. En segundo lugar, al establecer un kilometraje a recorrer fijo, se impide que en la operación se optimice la distancia recorrida dia-

riamente en función del volumen de pasajeros, que es muy distinto entre rutas. Es decir, se limita la flexibilización y adaptación de la oferta según el volumen de usuarios y las variaciones en la movilidad a lo largo del día.

Unas rutas tienen que dar más vueltas, aunque no lo necesiten, para completar sus kilómetros. El concesionario no optimiza porque de cualquier modo tiene que hacer 270 kilómetros por unidad y la autoridad no lo hace porque de todas maneras tiene que pagar esos kilómetros. **No hay manera de resolver esa situación con ese modelo de regulación, no hay ningún incentivo para la autoridad ni para el concesionario de optimizar el servicio.**

Desbalance financiero: ¿se podía armar un sistema rentable?

Entre el déficit de usuarios, los kilómetros desaprovechados, las rutas

extendidas sin demanda y los autobuses con baja afluencia, la sostenibilidad financiera del sistema se encuentra en riesgo.

Antes de implementar el sistema, se tenía un programa de renovación de flota, en donde se avanzaría un 10% cada año. Como son 10 años de vida útil de los autobuses tradicionales, si se compran todos hoy, dentro de 10 años vas a tener que hacer lo mismo. Pero, si repartes el total en 10% cada año, cada año vas a pagar esa proporción. **Actualmente se tiene una fuerte presión financiera para pagar alrededor de 700 autobuses que se adquirieron, que en su conjunto suman alrededor de 4 mil millones de pesos, agregando el costo financiero de los intereses a 7 años que, en la época que se contrataron —recién saliendo la pandemia—, estaban altísimos, del 14%.**





El sistema de transporte tiene que ser subsidiado, pero de manera razonable

¿Los sistemas de transporte tienen que ser obligatoriamente autosostenibles? No, no tienen que serlo. Tienen que ser subsidiados, porque si el automóvil que genera tantas externalidades negativas es subsidiado, por qué el transporte público no. Lo que sí es que se debe tener un límite. Un subsidio del 20% o 30% de su costo total, incluyendo el financiamiento, podría ser razonable. El transporte público en Yucatán tiene un subsidio del 50%, cifra bastante elevada a nivel nacional, que sólo entidades como la Ciudad de México —que tiene otros ingresos y capacidad de inversión— podrían permitirse.

De acuerdo con el estudio diagnóstico, actualmente ninguna ruta opera con equilibrio financiero, es decir, ninguna cubre el costo por kilómetro a través de la tarifa. Ni siquiera el circuito periférico, que es una ruta de alta demanda y que lleva alrededor de 25 mil pasajeros diarios, es capaz de cubrir sus costos totales.

La tarifa, en teoría, debería pagar el costo de operación, pues no hay dinero del presupuesto estatal o federal que alcance para sostenerlo, si esto se logra, ya estamos del otro lado. Además, otros recursos externos que tengan que ver con la tarificación del automóvil se pueden transferir al transporte público.

Cómo recuperar y mejorar el sistema de transporte

Para subsanar las deficiencias del Va y Ven, es necesario modificar el Modelo de Regulación, que se relaciona con el título de concesión y la ley de movilidad.

¿Qué se puede hacer? Se puede generar un nuevo título de concesión, con un modelo en donde se pague por kilómetro recorrido, no por un número de kilómetros fijo, y separar los costos de inversión, debido a que, para el modelo de remuneración actual, se incluyó en el pago fijo, sin diferenciar, el costo de inversión, los costos fijos y los costos variables. Los costos fijos se calculan para un determinado número de kilómetros y, por su parte, los costos de inversión se deben excluir porque solamente se realiza una vez cada 10 o 15 años, cuando se vaya a renovar el parque

vehicular. Separarlos otorga flexibilidad de utilizar varios mecanismos para financiar la flota, la renovación, así como el costo de la operación y de inversión.

Asimismo, una estrategia que se ha implementado para revertir la deficiencia es la racionalización del servicio. Al no poder modificar los kilómetros garantizados en las concesiones otorgadas, se ha optado por quitar unidades y no autorizar que algunas circulen. Se quedaron 400 o 500 unidades y las demás se dejaron encerradas. La idea es racionalizar y poner el número de unidades según se requiera en cada ruta y en cada periodo. En el turno de la mañana se tiene que meter toda la flota, incluso la reserva, y después quitarla y volverla a meter más tarde. Y eso es nada más la primera parte para contener el desbalance financiero.

Se quedaron 400 o 500 unidades y las demás se dejaron encerradas. La idea es racionalizar y poner el número de unidades según se requiera en cada ruta y en cada periodo.



Del diseño radial, al de rutas en malla

Otro aspecto estratégico a considerar se relaciona directamente con la configuración de las rutas. Aunque ya no se puede cambiar los autobuses, en el corto plazo, se puede reestructurar las rutas de tal manera que estos vayan llenos en la mayor parte de la distancia y el tiempo. Una opción es pasar a un diseño de rutas en malla y no tan radial (de la periferia al centro), como es hasta ahora.

La ciudad ha cambiado a hacia un modelo policéntrico, con varios nodos de atracción, la periferia también ha crecido y hoy los patrones de movilidad son distintos. **No todas las rutas tienen que ir al centro**, hay que

redistribuir las de una mejor manera para que la gente también empiece a cambiar este hábito. Hacer puntos alternos en donde convergen las rutas, para una mejor distribución de los viajes, y no obligatoriamente ir al centro para poder continuarlo.

Aún hay muchas cosas por hacer. Se han avanzado en algunas, pero existen

todavía muchas áreas de oportunidad. Me parece que el tema central está en el asunto de la regulación, si no se ajusta, no se puede alinear a lo que debe ser un sistema de transporte sostenible.

Y eso puede ser relativamente rápido, pero sólo con voluntad política.



D.C. Oscar Sánchez

Consultor especializado en el diseño de sistemas integrados de transporte y encargado de la elaboración del "Estudio Diagnóstico del Servicio de Transporte Público de Mérida y su Zona Metropolitana".

¡Vámonos de Parque

Parque
Dolores Otero



1 Acuaparque



Centro Cultural del Sur



3 El Renacimiento



¡Da clic para conocer más sobre los parques!



COLUMNA

Ciudad en movimiento



Sistema Va y Ven: un reto de Estado

El Sistema Metropolitano de Movilidad Amable y Sostenible Va y Ven enfrenta actualmente una emergencia financiera, resultado de una combinación de fallas estructurales y problemas coyunturales acumulados desde su planeación e implementación, en la pasada administración estatal, a las que se suman factores externos al propio sistema.

Entre los problemas estructurales destaca el marco regulatorio del transporte. En la Ley de la Agencia de Transporte de Yucatán (ATY) se incorporó la figura de los "Kilómetros Mínimos Garantizados", mediante la cual la ATY se compromete a pagar a las concesionarias una cantidad mínima de kilómetros recorridos como incentivo para renovar flotillas e integrarse al sistema.¹ Sin embargo, al basarse en estimaciones alejadas a la operación real, este mecanismo ha generado sobrecostos significativos al pagar kilómetros no recorridos, dañando la sostenibilidad financiera del sistema en el mediano y largo plazo.

Asimismo, la modernización del parque vehicular no fue acompañada de una reingeniería integral de rutas. Persisten esquemas radiales, a pesar de que desde hace más de 15 años se ha señalado la necesidad de transitar hacia una red jerarquizada con líneas troncales, rutas alimentadoras, circuitos y arcos viales. Aunque el servicio es más

cómodo, seguro e inclusivo, al no incidir en el rediseño de rutas, no se reducen los tiempos de traslado ni se mejoran las coberturas, restándole competitividad frente a la motocicleta, el automóvil o el servicio de transporte por plataformas tecnológicas.

A ello se suma la disminución sostenida del reparto modal del transporte público, tendencia asociada al crecimiento urbano disperso, de baja densidad y escasa conectividad, que incrementa distancias y dependencia del vehículo privado. Esta situación se agravó a partir de 2020 con la pandemia por COVID-19, cuando las restricciones de movilidad y el temor al contagio alejaron a una parte importante de los usuarios del transporte colectivo.²

En el plano coyuntural, resultan especialmente graves las fallas recurrentes en la plataforma de gestión de flota y en el sistema de recaudo, que han impedido un monitoreo eficiente del servicio y, en algunos casos, el cobro del pasaje, profundizando el déficit financiero. También es limitada la estrategia de intermodalidad, al privilegiarse la construcción de costosos CETRAM sobre intervenciones viales puntuales en intersecciones donde ya ocurren transbordos.

Si bien el sistema Va y Ven requiere una reestructuración profunda para sanear sus finanzas, muchas de estas medidas son de mediano plazo, mientras que los compromisos financieros son inmediatos. En este contexto, el aumento del Impuesto sobre la Nómina al 3.75%,³ aunque imperfecto, resulta una medida coyuntural más socialmente responsable que incrementar la tarifa del transporte público, y se inscribe en un enfoque de justicia redistributiva.

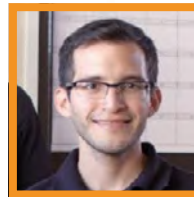
Debe reconocerse que todo sistema de transporte público de calidad opera con subsidios. Por ello, además de ajustes internos, será indispensable fortalecer el Fondo Estatal de Movilidad y evaluar instrumentos fiscales como la tenencia vehicular, el cobro de estacionamiento y los peajes urbanos, por citar algunos ejemplos. Con sus aciertos y errores, el Sistema Va y Ven representa un avance significativo: el reto no es retroceder, sino corregir, ampliar y consolidar el sistema.

“Con sus aciertos y errores, el Sistema Va y Ven representa un avance significativo: el reto no es retroceder, sino corregir, ampliar y consolidar el sistema”.

¹ Poder Ejecutivo del Estado de Yucatán. (2023, 28 de diciembre). *Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán*. https://www.yucatan.gob.mx/docs/diario_oficial/diarios/2023/2023-12-28_9.pdf

² Hernández, J. J., Martínez, A. M., Gil, J., Ramírez, A., Escalante, D., & Ruiz, E. (2022). *Impactos económicos de la pandemia de COVID-19 en el transporte público urbano en ciudades mexicanas*. World Resources Institute. <https://doi.org/10.46830/wriwp.20.00070>

³ Poder Ejecutivo del Estado de Yucatán. (2025, 26 de noviembre). *Gobierno del Renacimiento Maya reafirma apertura al diálogo*. Gobierno del Estado de Yucatán. https://www.yucatan.gob.mx/saladeprensa/ver_notas.php?id=10069



Eduardo Monsreal

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

✉ contacto@movilidadmerida.org

📘 [@movilidadmerida](https://www.facebook.com/movilidadmerida)

📺 [@movilidadmerida](https://www.instagram.com/movilidadmerida)

**Nuevo
CHUKRET™**

*Recubrimiento de alta
decoración*

Acabado tipo
CHUKUM
y **CEMENTO PULIDO**
en un solo producto.

Comex®
Vive tus sueños



Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Mérida 2050:

Un nueva visión de ciudad (parte 2)

Sistema de Movilidad

El Sistema de Conectividad y Movilidad del Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Mérida 2050 establece la estructura vial integral que organiza y jerarquiza la red de transporte del municipio. Su propósito es garantizar una movilidad inclusiva, eficiente y sostenible, alineada con los patrones actuales y futuros de desplazamiento de personas y bienes.

El sistema integra carreteras, avenidas y calles bajo una jerarquía funcional que permite articular el territorio urbano y rural, conectando cabecezas, policentros y monocentros dentro de una visión metropolitana coherente. Su estructura se compone de dos niveles de zonificación:

- Zonificación Primaria: identifica las vialidades estructurantes y los corredores principales que sostienen la movilidad intermunicipal y regional. Estas vías garantizan la conectividad entre zonas habitacionales, productivas, de servicios y áreas ambientales, actuando como ejes de integración territorial.

- Zonificación Secundaria: clasifica y jerarquiza la red vial existente y proyectada, respondiendo a las necesidades de funcionalidad y cobertura local. Esta red organiza el territorio en áreas de intervención específicas y habilita proyectos estratégicos de movilidad compatibles con los diferentes usos de suelo y escalas de urbanización.



La propuesta adopta la clasificación vial del PMOTDUM, que distingue entre vialidades primarias, secundarias y terciarias, con categorías que van desde las vías regionales (federal, estatal y municipal), hasta las calles locales y peatonales. Esta jerarquía se fundamenta en los criterios de conectividad, servicio e integración estratégica, y se alinea con la NOM-004-SEDATU-2023, garantizando estándares nacionales en el diseño urbano.

La clasificación de las vialidades prioriza la movilidad centrada en las personas. Ya no sólo se enfoca en la gestión de usos de suelo; la metodología de la clasificación incluye criterios de movilidad sustentable que favorecen al desplazamiento seguro de todos los usuarios de la vía. Para ello, se establece la creación de nuevas vialidades, que toman en consideración la conectividad tanto al interior como al exterior del territorio municipal. Se crea también una Red Vial dentro de la Zonificación Secundaria, que permite tomar decisiones puntuales sobre las compatibilidades en acciones urbanísticas para las distintas secciones del Municipio.

En conjunto, el Sistema de Conectividad y Movilidad configura una red multinivel y multimodal que:

- Fortalece la integración urbano-rural.
- Mejora la eficiencia en el transporte y la logística.
- Promueve la movilidad activa y accesible.
- Sustenta el ordenamiento funcional y sostenible del territorio.

Con esta estructura, el PMOTDUM 2050 impulsa una Mérida conectada, equitativa y resiliente, donde la movilidad se convierte en un instrumento clave para la cohesión territorial y la calidad de vida.



La clasificación de las vialidades prioriza la movilidad centrada en las personas. Ya no sólo se enfoca en la gestión de usos de suelo

Sistema Ambiental

El Sistema Ambiental del Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Mérida 2050 constituye el marco estructural que integra los elementos naturales, sociales y construidos del territorio, orientando su interacción como un sistema articulado y dinámico. Su objetivo es contener la urbanización y sus impactos, restaurar la funcionalidad de los ecosistemas urbanos, fortalecer la resiliencia climática y mejorar el bienestar humano mediante una planificación ambiental integral.

La propuesta organiza el territorio por escalas de planeación: regional, municipal y barrial, en las que cada nivel cumple una función ambiental complementaria dentro de una misma estructura de gobernanza ambiental. Esta jerarquía asegura que la conservación ecológica, la conectividad verde y la gestión hídrica operen de forma coordinada.



Estas estrategias se rigen por políticas urbanas diferenciadas de conservación, consolidación y adaptación, que guían la transformación del territorio según su nivel de fragilidad o potencial ambiental. En conjunto, el Sistema Ambiental del PMOTDUM 2050 propone una visión de territorio resiliente, conectado y funcional, donde la infraestructura verde se convierte en el eje de la planeación urbana, garantizando equilibrio entre desarrollo, ecología y calidad de vida.

Eje de análisis

Avance del PMOTDUM 2050 frente al PMDU 2040.

Escala de planeación

Transición de la zonificación general a una estructura doble (Primaria–Secundaria) con instrumentos diferenciados.

Modelo de ciudad

Adopta la visión “ordenada, funcional y justa”, integrando equidad y derecho a la ciudad.

Gestión territorial

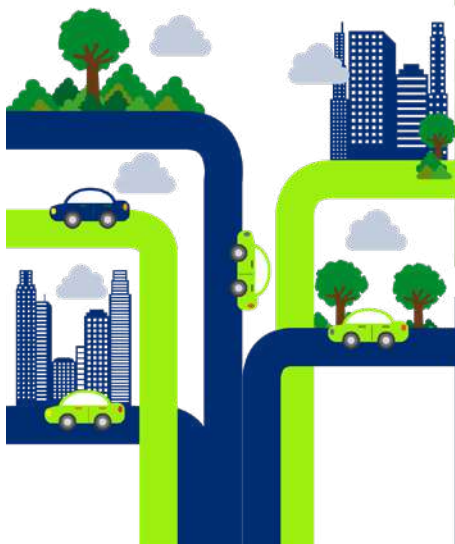
Establece Secciones de Orden Urbano (SOU) y Zonas Urbanas de Intervención (ZUI) como unidades operativas de planeación.

Control urbano

Incorpora criterios técnicos de ordenamiento territorial, límites urbanos y mecanismos de gestión del suelo.

Gobernanza

Amplía el rol institucional mediante instrumentos financieros, observatorios y evaluación continua.



Gobernanza territorial, instrumentos financieros y evaluación continua

Se incluye una cartera de proyectos estratégicos que responden a las distintas problemáticas identificadas en el Programa. El PMOTDUM 2050 convierte la planeación en una gestión urbana activa, con un nivel instrumental que organiza ocho familias de instrumentos: jurídicos, fiscales, ambientales, de movilidad, tecnológicos y de participación.

Se incorpora indicadores, metas y mecanismos de evaluación a través del Consejo Consultivo Municipal de Desarrollo Urbano y Vivienda y el Observatorio Urbano de Mérida, consolidando una estructura institucional de seguimiento y transparencia. Esta combinación de innovación técnica y control territorial permite pasar de la planificación normativa del PMDU 2040 a una planeación estratégica, evaluable y de gobernanza compartida, en la que el territorio se gestiona como un sistema vivo con responsabilidades distribuidas.



El Sistema Ambiental se articula con los niveles de zonificación del programa, identificando **una red de nodos y conexiones ambientales que actúan como soporte ecológico del territorio.** Entre sus componentes destacan:



Instituto Municipal de Planeación de Mérida (IMPLAN)
Ayuntamiento de Mérida

COLUMNA

Desde la movilidad humana



La movilidad también se aprende

En esta tercera entrega, después de cuestionarnos qué sentimos al caminar y pedalear en nuestras ciudades y de explorar por qué a los gobiernos latinoamericanos les cuesta priorizar la movilidad activa, quisiera reflexionar sobre lo siguiente: la ciudad no se transforma sólo desde los escritorios o desde las leyes, sino también desde las prácticas y las vivencias cotidianas.

Durante el cambio de año 2025-2026, mientras diseñaba proyectos de movilidad activa, recorría la Ciudad y el Estado de México en bicicleta, caminando o en transporte público, y también mientras me movía entre países, confirmé algo que muchas veces evitamos decir o aceptar: la infraestructura es clave, pero no suficiente. Podemos construir ciclovías-carriles bici, banquetas amplias, cruces seguros y sistemas de transporte público de calidad, pero si no cambiamos la manera en que entendemos y habitamos el espacio público, la transformación se queda corta.

En Bogotá (ciudad que hoy atraviesa cambios estructurales profundos con la construcción del metro) escuché una frase que resume bien sus desafíos: "Bogotá está a tres horas de Bogotá". Una ciudad fragmentada por tiempos, distancias y desigualdades que se sienten a diario en el cuerpo.

La movilidad también se aprende

Aprendemos a conducir (bicicleta, motocicleta, carro, entre otros), pero pocas veces aprendemos realmente a convivir. Aprendemos reglas y sistemas, pero no necesariamente empatía. En muchas de nuestras ciudades, el conflicto vial no surge sólo de las condiciones y del diseño de la infraestructura, sino de cómo nos relacionamos entre nosotros en esos ires y venires.

La calle se ha convertido en un espacio de competencia y conflicto, no de convivencia. La prisa y la idea de "ganar" el espacio generan tensiones que normalizamos: el claxon, el pito o la bocina como lenguaje cotidiano; los gritos y las groserías como forma de imponerse; la velocidad como poder y el cuerpo vulnerable como obstáculo.

Y eso también es cultural. Tan cultural como la forma en que nombramos la ciudad que habitamos: la banqueta, el andén, la acera, la vereda o la escharpa (como se dice en Yucatán). Distintas palabras para un mismo espacio que debería cumplir una función básica: permitirnos caminar con seguridad y dignidad. Cuando ese espacio desaparece o se vuelve hostil, el lenguaje cambia, pero el problema sigue siendo el mismo.

También es cultural y profundamente estructural elegir nuestro medio de transporte según las condiciones de la ciudad. Si un trayecto no está conectado para caminar o pedalear, si una intersección pone en riesgo la vida porque sólo fue diseñada para vehículos motorizados, la elección deja de ser libre. Así se consolidan décadas de un modelo urbano que hoy muchas ciudades del mundo están intentando revertir, reconociendo una transición urgente hacia una movilidad centrada en la vida.

Pero la cultura no es estática. Se construye y se transforma

He visto cambios reales cuando una calle se rediseña con enfoque humano y la comunidad se involucra. Cuando las infancias aprenden a cruzar con seguridad, una persona mayor camina con confianza o un conductor entiende que reducir la velocidad o ampliar banquetas no es perder, sino compartir. Esas acciones, aparentemente normales, tienen un impacto importante.

Asumir la movilidad activa y sostenible como un derecho implica reconocer responsabilidades compartidas. De los gobiernos, sí, pero también de quienes habitamos la ciudad todos los días. La transformación no ocurre sólo cuando se inaugura una obra, sino cuando cambiamos hábitos: ceder el paso, respetar un cruce, bajar la velocidad, compartir el espacio y reconocer al otro como un legítimo otro en la convivencia, como nos enseñó Humberto Maturana.

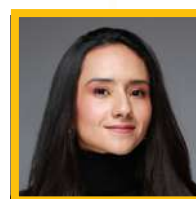
Tal vez no veremos el cambio completo en nuestra generación. Tal vez aún faltan décadas para que nuestras ciudades sean verdaderamente seguras y equitativas. Pero cada acción cotidiana suma. Cada decisión consciente deja huella.

Porque al final, la movilidad activa no sólo redefine cómo nos movemos, sino cómo elegimos convivir. Y esa elección empieza en la calle, pero se construye dentro de cada uno y una de nosotras.

La forma en la que nos movemos dice mucho de la ciudad que somos.



“Asumir la movilidad activa y sostenible como un derecho implica reconocer responsabilidades compartidas. De los gobiernos, sí, pero también de quienes habitamos la ciudad todos los días. La transformación no ocurre sólo cuando se inaugura una obra, sino cuando cambiamos hábitos: ceder el paso, respetar un cruce, bajar la velocidad, compartir el espacio y reconocer al otro como un legítimo otro en la convivencia”.



Laura Viviana Rojas Reyes

Arquitecta por la Universidad Piloto de Colombia y Maestra en Ciencias de la Ciudad por la Universidad Politécnica de Madrid, con especialización en movilidad y ciclismo urbano. Es fundadora y directora de Bicistema Arquitectura y Urbanismo, firma dedicada al diseño y ejecución de proyectos sostenibles que promueven la movilidad activa y la mejora del espacio público en América Latina.

📍 @bicistema
 📍 @lau.rojas_r

CIUDAD MODELO

Del *Like* a las competencias digitales de las pymes

A partir de la vertiginosa transformación provocada por el avance de las tecnologías digitales, las empresas se enfrentan a la disyuntiva de evolucionar sus procesos para no desaparecer.

Específicamente, de acuerdo con Rodríguez et al., (2011) "las nuevas generaciones de emprendedores o directivos de las pymes comienzan a entender la gran necesidad de capacitarse y capacitar a su personal, cambiando formas de hacer negocios,

para ser más versátiles y rápidos en su reacción" (p. 10).

Estas nuevas generaciones de emprendedores o directivos enfrentan retos como la resistencia al cambio o la desinformación respecto a las ventajas que representa la digitalización de sus empresas. Aunado a ello, el impacto de esta falta de digitalización no sólo les afecta en el ámbito local, sino que limita sus perspectivas de exposición en el mercado global.

CIUDAD MODELO

Diseñar una estrategia digital integral, parece constituir una alternativa que, a corto plazo, aborde las barreras existentes, bajo un esquema que empiece por la sensibilización organizacional con la asunción del cambio tecnológico como una constante. Aprovechar las ventajas, como el crecimiento significativo del acceso y consumo de internet en la población, podría ser un elemento clave en la transformación que pudieran plantearse para estas empresas, considerando la insoslayable relación entre tecnología y economía.

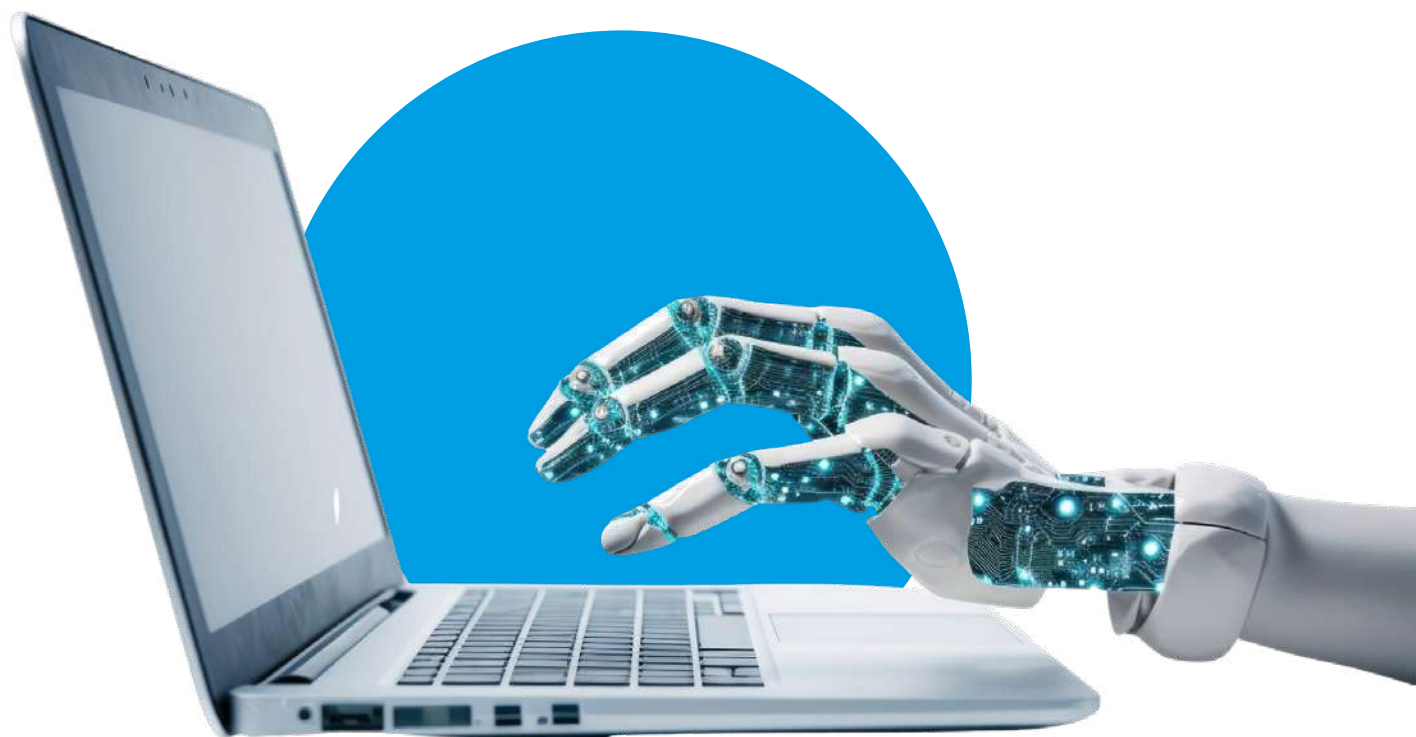
La redefinición de la estructura y funcionamiento de las pymes, a partir de su digitalización, está marcando una

revolución en los mercados globales. El uso de la tecnología en las empresas ha contribuido históricamente a su crecimiento, impulsando la innovación y su capacidad de adaptarse en los entornos cambiantes.

La ausencia de una adopción digital representa un desafío por atender para las pymes que intentan adaptarse a las demandas del mercado. Sin embargo, existe evidencia de que muchas iniciativas de transformación digital no se consolidan por los propios procesos organizacionales de las empresas y la carencia de visión a futuro. De hecho, "cerca de un 70% de las iniciativas de transformación digital fracasan debido

a que las organizaciones no cambiaron su mentalidad y procesos, o no construyeron culturas que fomentaran el cambio". (Morgan, 2019, como se citó en Del Do *et al.*, 2023. p. 202).

La adopción digital va mucho más allá de la aparición de la empresa en redes sociales. La implementación de una estrategia efectiva que promueva la adopción de estas tecnologías implica impulsar la transformación digital de las pymes, debido a que a través de ella es posible incrementar la eficiencia operativa, reducir costos, abrir nuevos mercados y, en general, mejorar la experiencia del cliente.

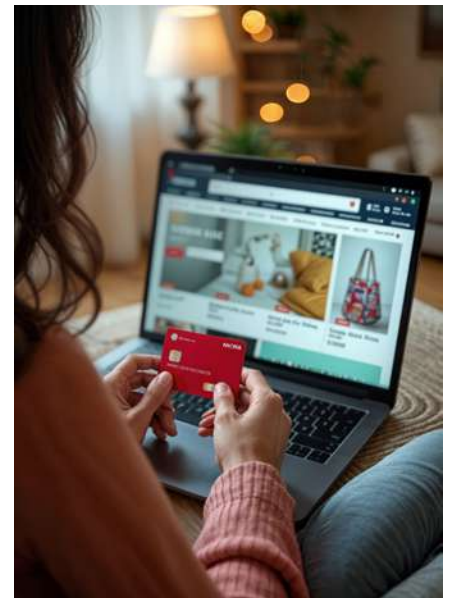


CIUDAD MODELO



Morakanyane *et al.* (2017) citados por Del Do *et al.*, (2023), señalan que la transformación digital es “un proceso evolutivo que aprovecha las capacidades digitales y tecnologías para permitir que los modelos de negocio, los procesos operativos y las experiencias del cliente creen valor” (p. 212). Por tanto, es necesario generar un diagnóstico del negocio, en el que se analicen sus procesos actuales, sus herramientas digitales y su nivel de conocimientos y habilidades del personal. A partir de ello, definir las metas, los procesos y las tecnologías necesarias para su logro. Todo lo anterior, sustentado en un esquema de capacitación que inicie con la sensibilización del personal y su habilitación en los procesos digitales clave.

Una estrategia digital bien planificada no es un lujo, sino una condición de supervivencia y competitividad para las pymes. A partir de una adopción tecnológica por etapas, la transformación digital deja de ser un proyecto abstracto y se convierte en un proceso de mejora continua que hace más sólida a la empresa y la capacita para afrontar con éxito los retos por venir.





“La adopción digital va mucho más allá de la aparición de la empresa en redes sociales. La implementación de una estrategia efectiva que promueva la adopción de estas tecnologías implica impulsar la transformación digital de las pymes, debido a que a través de ella es posible incrementar la eficiencia operativa, reducir costos, abrir nuevos mercados y, en general, mejorar la experiencia del cliente”.

Fuentes:

Del Do, A., Villagra, A. & Pandolfi, D. (2023). *Desafíos de la Transformación Digital en las pymes*. Dialnet. <https://doi.org/10.22305/ict-unpa.v15.n1.941>

Rodríguez, L., Jimenez, O. & Flores, A. (2011). *La Capacitación como Herramienta de Competitividad en la Pyme Exportadora Yucateca*. Facultad de Contaduría y Administración, UADY. México. <https://gc.scalahed.com/recursos/files/r161r/w25444w/T1202.pdf>

_Ximena Esponda Herrera
_Mía Jocelyn Ivar Martínez
_Karol Guadalupe Moguel Vega
_Sofía Aidé Sosa Trujeque



Dr. Luis Alberto García Domínguez

Profesor investigador de la Escuela de negocios y del Centro de Investigaciones Silvio Zavala de la Universidad Modelo. Licenciado en Derecho, con Maestría y doctorado en Desarrollo Organizacional Regional. Cuenta con un máster en Neuropsicología clínica y una especialización en Docencia.

Alumnos de la Escuela de Negocios

COLUMNA

La ciudad que necesitamos... y queremos



La migración forzada por razones económicas, de violencia o ambientales se ha convertido en uno de los fenómenos que están marcando al mundo y, especialmente, a las ciudades. México representa uno de los casos más dramáticos y dinámicos.

La gran mayoría de quienes se ven forzados a emigrar de sus lugares de origen, tienen como destino las ciudades. Estos migrantes deben ser vistos no como una desafortunada carga para las ciudades, sino como un potencial significativo con beneficios. El desarrollo de una ciudad proviene de sus residentes y, entre estos, en muchos casos destacan los migrantes; sus conexiones a través de actividades económicas, sus lazos familiares, su educación y su cultura, se suman a los habitantes originarios de las ciudades que, al convivir con migrantes, reaccionan de maneras muy diversas.

Algunas positivas, porque se les reconoce como un nuevo sector de las sociedades urbanas, que influyen en las culturas locales con lenguaje, comida y, en general, con formas de vida diferentes. Otras negativas, cuando se observa la exacerbación política que la migración provoca en algunos sectores de la población y en algunos gobiernos, desde nacionales hasta locales, en particular por las llamadas derecha y ultraderecha políticas que, de manera creciente, encuentran en la migración argumentos para culparla de sus errores y limitaciones, como se observa

El XXI es el Siglo de las migraciones

en los Estados Unidos contra migrantes mexicanos y de Centro, Sudamérica y el Caribe, principalmente.

Frente a estos rechazos, en su mayor parte irracionales, han surgido en muchos países "ciudades santuario" (*Sanctuary Cities*) como reacción a legislaciones y políticas anti-inmigrantes. En estas, se recibe solidariamente y apoya a migrantes y refugiados en general. El fenómeno ha crecido aceleradamente. La magnitud de la población que nació en otro país y que radica en ciudades atractivas para los migrantes ha alcanzado proporciones que alimentan las reacciones de rechazo y también las de apoyo.

Las fronteras norte y sur de México viven este fenómeno. Se debe destacar que predomina el apoyo por encima del rechazo, evidenciando la cultura de integración social que contrasta con la de discriminación y violencia contra migrantes, por el hecho de serlo, como se ha agudizado de manera extrema en Estados Unidos.

Migrar ha sido una característica intrínseca de los seres humanos. Gracias a la migración, los países de Europa desarrollaron sus culturas y crecieron económicamente. Lo mismo ha ocurrido con países de habla inglesa, especialmente en Estados Unidos, Canadá, Australia y Nueva Zelanda.



La gravedad de los conflictos a nivel global, agudizados por la pobreza, la desigualdad y el cambio climático, está acelerando las migraciones forzadas. Las personas que llegan a México lo perciben cada vez más como país de destino que de paso hacia el Norte. Este cambio es resultado de los dos procesos mencionados: el rechazo y la violencia antiinmigrante en Estados Unidos y la cultura de tolerancia e integración que caracteriza a México.



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

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

CONGRESO PARQUES

TIJUANA 2026

Este es el momento de planear tu participación

El evento anual más grande de la ANPR México. Ideal para ayuntamientos, despachos, profesionales, estudiantes y organizaciones civiles, dedicadas a los espacios públicos y parques urbanos.



CONFERENCIAS



TALLERES



MASTER CLASSES



EXPO ESPACIO PÚBLICO



VÁLIDO HASTA EL 15 DE MARZO DE 2026

**Consulta términos y condiciones.*

www.congresoparques.com

ORGANIZADO POR:



PROYECTO APOYADO CON RECURSOS DEL FIDEM:



El juego en la rehabilitación pediátrica

El juego en la infancia: aprender explorar y construir

El juego es una actividad humana universal y, en la infancia, constituye un medio privilegiado para aprender, explorar el entorno y construir relaciones significativas. Desde una perspectiva de atención o intervención en salud, el juego constituye un contexto terapéutico que promueve la adquisición de habilidades motoras, cognitivas y socioemocionales en situaciones funcionales, significativas y motivadoras para los niños. La Academia Americana de Pediatría subraya que el juego “construye el cerebro y el cuerpo”, favorece la plasticidad cerebral, contribuye al manejo del estrés y potencia funciones ejecutivas y lenguaje; por ello, recomienda “prescribir” el juego especialmente en los primeros años de vida.

Para comprender su valor terapéutico, es importante considerar que el juego emerge en consonancia con el desarrollo cognitivo, aportando oportunidades progresivas para explorar, imaginar, negociar y resolver problemas. Por otro lado, también se considera el juego como “fuente guía del desarrollo” en la edad preescolar, donde la motivación intrínseca y la imaginación sostienen la autorregulación, el pensamiento simbólico, la interacción social y el aprendizaje en la zona de desarrollo próximo.



Los beneficios del juego como parte de una estrategia terapéutica

La evidencia disponible en fisioterapia y terapia ocupacional pediátrica indica que las intervenciones basadas en actividades y ocupaciones (incluido el juego), mejoran la participación y el desempeño funcional, sobre todo cuando se practica en contextos naturales, con metas colaborativas y retroalimentación adecuada. En hospitales, por ejemplo, las intervenciones lúdicas muestran efectos positivos sobre el dolor, la ansiedad y el afrontamiento durante procedimientos, la educación del paciente y la recuperación. En contextos lúdicos, los niños exploran soluciones, ajustan estrategias y generalizan lo aprendido a situaciones nuevas, habilitando la participación funcional (correr tras una pelota, saltar en un circuito imaginario, manipular objetos en retos de “misión”).

Algunos ejemplos con evidencia científica de los beneficios del juego como parte de una estrategia terapéutica efectiva en rehabilitación, los tenemos en casos de pacientes con parálisis cerebral y/o hemiparesia, personas con autismo y con problemas en el procesamiento e integración sensorial, pacientes en fase intrahospitalaria o niños con dificultades en el desarrollo motor, entre otros muchos casos más.

Así mismo, diversas revisiones de estudios clínicos señalan que [las intervenciones basadas en juego mejoran la participación funcional en actividades de la vida diaria, promueven habilidades motoras y sensoriales en niños con discapacidades del desarrollo y contribuyen al bienestar emocional y social en entornos clínicos y comunitarios.](#)

Potencializar el juego de la mano de la tecnología

Bajo la premisa de que el juego es una fuente de salud para las personas —aportando bienestar y calidad de vida—, su adición a la atención terapéutica, en conjunto con la tecnología, ha demostrado un aumento del 65% de la participación y adherencia del usuario a la intervención. Éste es un aumento significativo en la motivación y participación infantil que ha contribuido a realizar intervenciones más significativas y con un manejo de recompensas más adaptado, transformando rutinas terapéuticas en actividades lúdicas atractivas y reduciendo tiempos de recuperación o de intervención. La tecnología es una herramienta que brinda esta oportunidad de juego y participación en actividades significativas, que conectan con los intereses de la persona y que están organizadas con una meta y propósito específico, ligadas al contexto, biografía e historia de vida.



La atención terapéutica y el juego ya están unidas gracias a la tecnología de TOi Robot

El objetivo final de la rehabilitación en pediatría sigue siendo el desarrollo integral del niño a través del movimiento y el juego. Para fisioterapeutas, terapeutas ocupacionales, de lenguaje, psicomotricistas, maestros y equipos interdisciplinarios, el reto no es "usar" el juego, sino diseñar entornos, experiencias y objetivos que permitan que el juego suceda, motive y transforme. Esto actualmente es posible cuando se incluyen dispositivos como TOi Robot en la sesión terapéutica.

TOi Robot es una alternativa terapéutica que, haciendo uso de la tecnología y el juego, permite intervenir en el neurodesarrollo, atención, memoria, aprendizaje, lenguaje, psicomotricidad, procesamiento e integración sensorial y desempeño funcional, entre otros. Cuenta con 12 modalidades de juego graduadas y guiadas por el terapeuta o maestro, que promueven la participación activa del usuario (niños y adolescentes), y que pueden ajustarse a su condición y funcionalidad.

TOi Robot representa un ejemplo de cómo la tecnología, diseñada y utilizada de forma consciente y planificada, puede ser una poderosa herramienta en la intervención terapéutica, creando entornos motivadores, personalizados y que permitan hacer medible el progreso del niño. Constituye un agente terapéutico multisistémico que favorece el desarrollo motor, fortalece integración sensorial, favorece vínculos tempranos, potencia habilidades cognitivas y emocionales y promueve participación significativa. En psicomotricidad integra cuerpo, emoción y pensamiento; en integración sensorial proporciona experiencias ricas y graduadas; en estimulación temprana fomenta el aprendizaje vital de los primeros años.

TOi Robot: habilitando el juego en centros de rehabilitación

El marco de la Clasificación Internacional del Funcionamiento (CIF) resalta que el juego es tanto una actividad como un contexto de participación, donde los factores ambientales influyen decisivamente en la ejecución y el aprendizaje. Actualmente, TOi Robot se encuentra disponible en diversas unidades de rehabilitación, en centros de atención múltiple a nivel nacional e internacional y en centros de rehabilitación infantil CRIT Teletón, convirtiéndose en un factor ambiental favorecedor para el desarrollo del niño y del juego como una ocupación esencial.

Para la rehabilitación o intervención en pediatría, integrar el juego con intencionalidad clínica, planificando tareas, midiendo lo que importa (actividad/participación) y cuidando la experiencia lúdica, no sólo mejora resultados, sino que también dignifica la infancia al reconocer el derecho de los niños a jugar sin discriminación alguna. Desde esta perspectiva, TOi Robot es la herramienta y el aliado para garantizarlo.



Actualmente, TOi Robot se encuentra disponible en diversas unidades de rehabilitación, en centros de atención múltiple a nivel nacional e internacional y en centros de rehabilitación infantil CRIT Teletón, convirtiéndose en un factor ambiental favorecedor para el desarrollo del niño y del juego como una ocupación esencial.



Nayeli Alejandra Hijuelos García

Lic. En Rehabilitación, UADY. Maestra en Educación Especial, CESS. Maestra en Terapia Ocupacional, ITO. Docente en la Lic. En Rehabilitación, Facultad de Medicina, UADY.
Asesora profesional para ORTMED.

**correo: ahijuelos@correo.uady.mx
a_hijuelos@hotmail.com**

TOi ROBOT

Tecnología para:
Neurodivergencias
rehabilitación y
aprendizaje.



La herramienta portátil
y multifuncional que
potencia **el neurodesarrollo**
y aprendizaje
infantil.



En todo
México...



... y el mundo.

¡Conócenos!



www.toirobot.com

COLUMNA

Movilidad del Cuidado

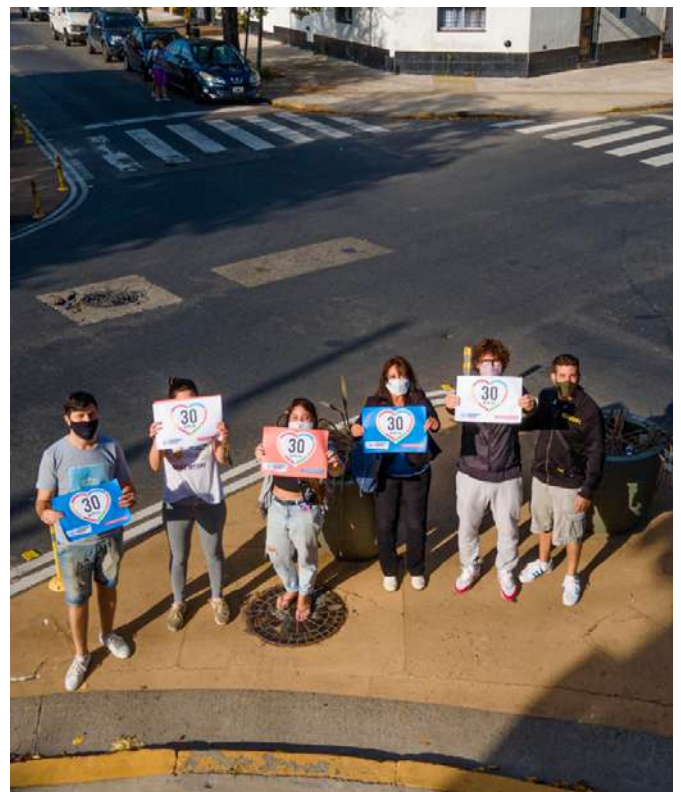


Áreas 30 km/h, lecciones aprendidas

¿Por qué una política pública destinada a promover la movilidad segura y sostenible para “calmar el tráfico” y salvar vidas, fue primero resistida y luego rechazada por los vecinos del barrio a quienes se pretendía beneficiar? Analizar el contexto de desarrollo de la primera zona 30 de la Capital de Argentina, explica, comprende y valora lo que pasó, y también alecciona.

El 28 de julio de 2017, mientras las autoridades mantenían reuniones informativas con los vecinos de Villa Real —barrio de la Comuna 10— para iniciar la obra de zonificación del área 30, el conductor de un transporte de carga que circulaba a muy alta velocidad atropelló a una educadora que iba en bicicleta y, sin siquiera detenerse, continuó su marcha. La velocidad de impacto quedó registrada en las cámaras de seguridad que tenían los vecinos. La maestra de primaria, Susana Emma Magnin, murió en el acto. Tenía 56 años.

Paradójicamente, el incidente no concitó las adhesiones esperables a favor de la zona 30 y un grupo no menor de personas se plantó judicialmente contra el proyecto. El conflicto dividió a la comunidad y, hasta que pudo superarse, afectó la credibilidad del gobierno porteño. Repasemos los hechos.



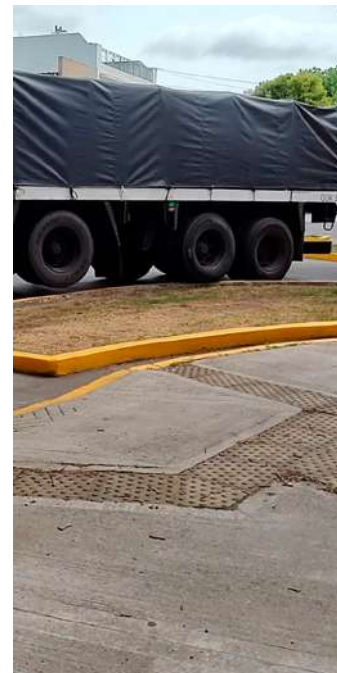


“¿Por qué una política pública destinada a promover la movilidad segura y sostenible para “calmar el tráfico” y salvar vidas, fue primero resistida y luego rechazada por los vecinos del barrio a quienes se pretendía beneficiar?”.

Las autoridades habían elegido Villa Real por motivos inapelables: una elevada tasa de incidentes de tránsito —89 entre 2010 y 2016— asociados a las altas velocidades de circulación que aumentaban el riesgo vial en una zona de alta densidad de escuelas, con una población importante de infantes y personas mayores. Los opositores al proyecto hicieron otras lecturas. Algunos centraron sus objeciones en la quita de espacio de estacionamiento para sus autos, mientras que otros sostuvieron que las calzadas intervenidas con “chicanas reductoras” provocarían un colapso del tránsito en esas calles, y otro grupo de residentes cuestionó el impacto ambiental. El gobierno contestó los amparos, la Justicia habilitó la ejecución de toda la obra.

Los 14 mil vecinos, habitantes de las 47 manzanas intervenidas, convivieron con los trabajos de infraestructura. En la zona calma que abarca 188 cuadras, bajó la velocidad máxima de 40 km/h a 30 km/h. La transformación incluyó cruces peatonales elevados, chicanas reductoras de velocidad y canteros para achicar el ancho de la calzada, ampliación de las ciclovías y la creación de nuevos espacios verdes. El 18 de enero de 2019 se inauguró oficialmente la zona 30 de Villa Real.

En 2020, un grupo de vecinos nos contactó para que los ayudáramos a elevar, ante las autoridades, reclamos de seguridad sobre cruces peligrosos en otros barrios de la Comuna 10. En pandemia, *in situ*, debatimos con ellos los resultados de la experiencia arriba comentada. Ahora aceptan que 30 km/h es la única velocidad aceptable en las calles de los barrios. El punto está ganado. Pero la obra dejó a la vista el problema principal de Villa Real: la imposible convivencia de viviendas familiares con depósitos y empresas de transporte de carga. ¿Será posible un nuevo ordenamiento de usos del suelo?



Emma Cibotti

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

- 📷 @emacibotti
- 📘 @emacibotti
- ✉ @emacibotti
- 🌐 Emma Cibotti

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