

1^{er} FORO MARISTA VOCES DE CIUDAD



MEMORIA GRÁFICA

UNIVERSIDAD MARISTA & METRÓPOLIMID

Ejes temáticos diseñados con la visión de más de 7 años de MetrópoliMid y sus aliados



ÍNDICE

1.

Conferencia magistral

2.

Taller con estudiantes

3.

Foro: "Voces de Ciudad"

4.

Anexos



CONFERENCIA MAGISTRAL

Ante 40 estudiantes de Arquitectura de la Universidad Marista, el arquitecto **Ricardo Combaluzier Medina**, consejero de MetrópolisMid, impartió la Conferencia Magistral, en la cual abarcó cuatro ejes temáticos centrales para el desarrollo de Mérida y su Zona Metropolitana:



Planeación Urbana y Crecimiento

Existe un grave contraste entre la ciudad compacta que queremos y la ciudad expansiva que tenemos, con efectos como la dispersión, la segregación del uso de suelo, la baja densidad y la deficiente infraestructura. Las ciudades crecen con poco control gubernamental, prevalecen las construcciones irregulares –o hasta ilegales–, la movilidad deficiente, la degradación ambiental y la inseguridad.

“Los objetivos planteados en las políticas urbanas no se consiguen en la realidad, y los programas no incluyen estrategias de inversión pública a corto, mediano y largo plazo que atraigan también inversión privada. Se convierten en un instrumento teórico que no impacta en el desarrollo de la ciudad”.

Usos de Suelo y Vivienda

Los usos de suelo determinan qué actividad está permitida dentro de un predio y la forma en la que se distribuyen los diferentes elementos urbanos –tales como la vivienda, oficinas, equipamientos y servicios–. Es una de las atribuciones más importantes de un Programa de Desarrollo Urbano. En cuanto a la vivienda, su producción puede ser pública (créditos de gobierno), privada (mercado inmobiliario) o social (sin fines de lucro).

“Cerca del 50% de la población no tiene capacidad de pago para adquirir una vivienda, y más del 65% de los afiliados al INFONAVIT requieren un subsidio para una casa de \$420 mil pesos (2018)”.



Movilidad y Transporte Público

La expansión desordenada de la mancha urbana incrementa las distancias entre las viviendas y el centro urbano, generando una excesiva dependencia del automóvil, la ausencia de espacios adecuados para caminar o pedalear y la precariedad en la red de transporte público, cuyo servicio en zonas alejadas es poco rentable, ineficiente, incómodo e intermitente.

“El 47% de los desplazamientos de la zona metropolitana se realizan en transporte público (PIMUS, 2015). 26% lo utilizan para ir a la escuela, y 37% para ir al trabajo”.



Espacio Público y Tejido Social

El espacio público es el corazón de las ciudades que habitamos, y uno de sus atributos es la democracia. No es sólo recreación, deporte, diversión o contemplación, también fortalecen el tejido social y conectan la dimensión física y la social, como articuladores urbanos y como espacios de encuentro, cohesión, identidad e intercambio cultural.

“Al interior del anillo periférico de Mérida se ubican 628 espacios públicos que ocupan 509 hectáreas; mientras que al exterior se localizan 211 que suman 174 hectáreas. En el primer caso, 3.14% del área urbanizada corresponde a espacios públicos; en el segundo sólo 1.38%”.





TALLER CON ESTUDIANTES

A través de diversas metodologías de análisis de problemáticas urbanas, los estudiantes de **Arquitectura** se dividieron en equipos y abordaron **8 temáticas puntuales** que, desde su perspectiva como jóvenes y como futuros profesionistas, consideraban de mayor impacto y trascendencia en la vida urbana actual. Las temáticas resultantes fueron:



1 Falta de espacio público de calidad.

2 Dispersión de servicios urbanos.

3 Crecimiento horizontal en desarrollos.

4 Escasez de elementos básicos en los espacios públicos.

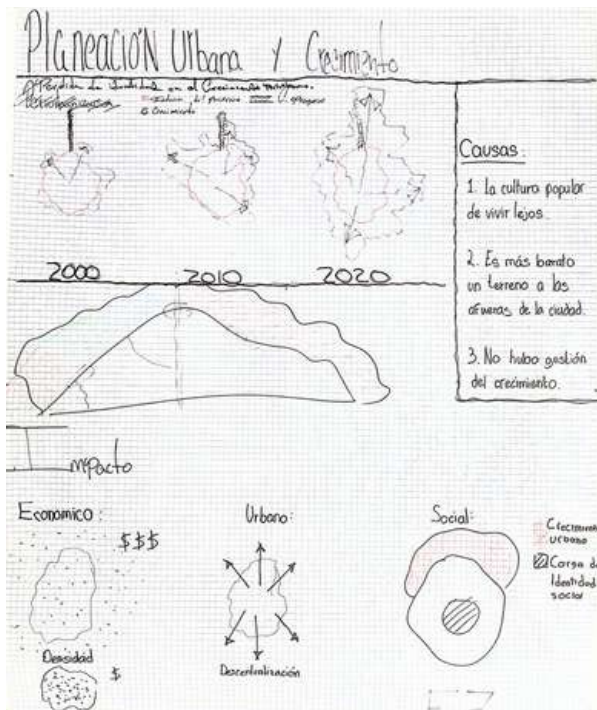
5 Falta de espacio público de calidad.

6 Falta de densidad poblacional.

7 Periurbanización.

8 Mala planeación en las rutas de transporte público.

Para cada una de dichas temáticas, los alumnos desarrollaron **Fichas Técnicas** con criterios como la contextualización del problema, su relevancia, la descripción de alcances, la identificación de casos concretos donde se presenta dicha problemática en la ciudad, el análisis de las principales causas, la identificación de los impactos que genera a nivel urbano, económico y social, los principales planteamientos e inquietudes –que se traducirían después en las preguntas guía para los panelistas del foro–, y el análisis de posibles acciones tendientes a solucionar la problemática. Posterior al trabajo de análisis, **los alumnos integraron láminas ejecutivas donde sintetizaron toda esta información**, para presentarla al resto de los equipos.



Finalmente, a través de una matriz de evaluación, los alumnos, en votación individual determinaron el grado de incidencia de cada una de las ocho temáticas, estableciendo como mínimo, medio o significativo el impacto para cada uno de los siguientes criterios:

- ¿Cómo impacta en la calidad de vida y el bienestar de la población?
- ¿Qué tanto perjudica a personas mayores, con discapacidad, en situación de pobreza u otros grupos con menor capacidad de respuesta?
- ¿Qué tan presente está el problema en la opinión pública, medios de comunicación y exigencias ciudadanas?

- ¿Qué tanto acentúa las desigualdades entre diferentes zonas de la ciudad?
- ¿En qué medida este problema puede generar o agravar otros problemas urbanos si no se atiende?
- Si no se interviene, ¿qué tan alto sería el costo social, económico y ambiental en el mediano o largo plazo?
- ¿Existen condiciones políticas, técnicas y normativas para atender este problema de manera efectiva?
- Abordar el problema ¿genera oportunidades para implementar soluciones innovadoras y replicables?
- Si se atiende el problema, ¿qué tanto podría mejorar la funcionalidad, habitabilidad, e imagen de la ciudad?

El resultado de dicha votación determinó las temáticas transversales de **"Densidad y Movilidad"** como las de mayor prioridad para los alumnos y, por lo tanto, como la **temática del Primer Foro Marista: Voces de Ciudad**.







Ficha técnica 1



Carencia de espacios públicos de calidad y falta de mantenimiento

Hacen falta espacios públicos que brinden calidad de vida a las personas que los utilizan y que la infraestructura existente se encuentra en abandono por parte de las autoridades competentes.



Ejemplo: Parque Hundido del Poniente



Ejemplo: Parque de San Cristóbal



Ejemplo: Áreas cercanas al Aeropuerto

Causa 1

La insuficiencia de inversión pública.



Causa 2

Falta de planificación urbana.

Causa 3

Falta de cuidado/ atención de las personas con el entorno urbano en el que habitamos.



Acciones por la ciudad

1. Apoyo a la comunidad para identificar espacios en deterioro o zonas potenciales para albergar espacio público.
2. Promoción del valor y la importancia de estos espacios.
3. Realizar estudios de densidad para identificar donde hace falta espacio público.
4. Aumentar el compromiso y la voluntad política, así como la inversión pública.

¿Por qué las personas rechazan usar el espacio público?
 ¿Por qué la falta de inversión pública?
 ¿Es necesario que exista espacio público para generar comunidad que construya un tejido social fuerte?

Impactos

Urbanos: Impactan negativamente al tejido social, generando rechazo al espacio público en el que se habita.

Económicos: La carencia de estos espacios públicos o su existencia sin mantenimiento ocasiona desigualdades económicas puesto quienes podrían hacer uso de ellos tienen que buscar opciones privadas (costosas) como alternativa.

Sociales: La falta de inversión pública en el espacio que más gente utiliza genera desigualdad social, puesto que únicamente en donde la iniciativa privada y unos cuantos habitan, existe inversión.

Ficha técnica 2



Dispersión de servicios básicos

Los servicios básicos se ven dispersos en diferentes zonas de la ciudad dificultando el acceso de personas en situación vulnerable que muchas veces no cuenta con los medios para llegar de manera eficaz.



Colonias colindantes a la Av. 95 (Aviación)



Frac. Las Américas



Oriente de la ciudad

Causa 1

Influencias económicas en zonas norte, dejando de lado las zonas sur y colindantes.



Causa 2

Mayor interés de construcción en zonas norte (inversión)

Causa 3

Mayor habitabilidad en las zonas superiores al centro.



Acciones por la ciudad

1. Fomentar el tejido social. Que se generen en las comunidades
2. Dar y/o generar empleos en comunidades segregadas.

Necesidad de espacios que generen empleo para impulsar el crecimiento en la zona sur.

Impactos

Urbanos: Transporte (Movilidad). Infraestructuras deficientes.

Económicos: Bajas posibilidades de empleo en zonas necesitadas.

Sociales: Segregación. Inseguridad

Ficha técnica 3



Usos de suelo y vivienda

Crecimiento horizontal en desarrollos. Se alargan los terrenos para extender desarrollos.

Crecimiento horizontal

Al crecer de manera horizontal, provocamos que las distancias se alarguen por lo que se vuelve un conflicto en la movilidad, por lo que no se aprovecha el uso de suelo de manera correcta.



Fraacc. Las Américas



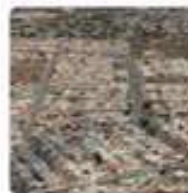
Fraacc. Cd. Caucel



Fraacc. Los Héroes

Causa 1

Más oferta que demanda: Una de las problemáticas más comunes de Mérida es la construcción en masa sin previo estudio.



Causa 2

Prioridad al vehículo.

Causa 3

Segregación urbana.



Acciones por la ciudad

1. Importancia al peatón.
2. Darle prioridad a la vegetación.
3. Más alumbrado, pasos peatonales, etc.
4. Organización urbana, al alcance de todos.

¿Cómo aprovechar los espacios?
¿Se está diseñando de manera correcta?

Impactos



Urbanos: Falta de áreas verdes, concentración de más tráfico, genera un cambio de temperatura.



Económicos: Calidad en vivienda, calidad en materiales, mal uso de los recursos, vivienda más costosa.



Sociales: genera inseguridad, que no haya un vínculo de comunidad y que las personas no quieran usar el espacio.

Ficha técnica 4



Espacio Público y Tejido Social

Se piensa que en la ciudad de Mérida los espacios públicos, como lo son los parques, están muy dispersos o muy chicos para distintos usuarios, incluyendo un mal diseño de los mismos, haciendo que las áreas verdes no sean de utilidad para las personas con discapacidades, afectando el uso de los mismos.

Escasez de elementos básicos en los espacios públicos

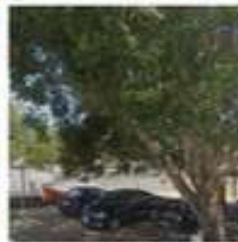
La problemática consiste en la accesibilidad y la deficiencia de espacios públicos deteriorados, carencia de áreas verdes, ya que en los espacios existentes son nulos o también no es algo para todos debido a las distancias.



Mercado San Benito



Parque San Juan



Parque de La Esperanza

Causa 1

- Vendedores en zona de peatones.
- No hay buena iluminación.
- No existen rampas en las cuales las personas con discapacidad pasen.



Causa 2

- Falta de accesibilidad para personas con discapacidad.
- Falta de apoyo gobierno.
- Deterioro del parque.

Causa 3

- Mal uso del espacio.
- Deterioro.
- Falta de iluminación- inseguridad.



Acciones por la ciudad

1. Que el gobierno se involucre más.
2. Compromiso como sociedad.
3. Creación de espacios para la accesibilidad de todos.
4. Mayor seguridad para la conservación del espacio y de la comunidad.

¿Por qué hay o se plantean estrategias para resolver, pero nunca se implementan?

Impactos



Urbanos: Pérdida de identidad y sentido de pertenencia.



Económicos: Afectación a comercio local. Pérdida de turismo.



Sociales: A causa de las problemáticas las personas dejan de frecuentar los espacios. Disminución de convivencia por la inseguridad.

Ficha técnica 5

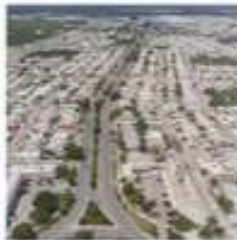


Crecimiento desordenado de la mancha urbana

El crecimiento de la mancha urbana hacia las afueras de la ciudad generando una desconexión por el área que se necesita abarcar.



Anillo Periférico



Fracc. Las Américas



Fracc. Ciudad Caucel

Causa 1

Problemas de congestión vehicular por la dependencia del automóvil, ya que no está diseñado para tanta movilidad vehicular.



Causa 2

Transporte informal y desordenado (combis y mototaxis).

Causa 3

Durante las horas pico, los 3 accesos son insuficientes, esto generado por la expansión habitacional sin una planificación vial.



Acciones por la ciudad

1. Ampliar banquetas.
2. Construir ciclovía segura.
3. Desarrollos de usos mixtos.
4. Reducir la dependencia del automóvil.

¿Cómo solucionarlo en una ciudad que ya está muy establecida?

Impactos

Urbanos: Expansión desordenada, más tráfico, pérdida de áreas verdes.

Económicos: Mayores costos en servicios públicos, transporte y mantenimiento vial.

Sociales: Segregación espacial, desigualdad acceso y servicios.

Ficha técnica 6



Falta de densidad

La ciudad se está expandiendo dejando espacios olvidados que no están siendo aprovechados, por lo que las zonas urbanizadas están quedando muy separadas entre sí, haciendo que la gente tenga que recorrer mayores distancias para llegar de un lugar a otro.



Causa 1

El precio elevado de los terrenos dentro de la ciudad.



Causa 2

La creencia de que al estar más gente en una zona genera más tráfico, pero al contrario, ya que recorren menor distancia en automóvil.

Causa 3

Poder construir sin tanta gente alrededor.



Acciones por la ciudad

1. Implementar infraestructura a las zonas ya urbanizadas.
2. Revitalización de edificios y espacios vacantes.
3. Usos mixtos en calles y vialidades.
4. Convertir las calles en espacios realmente públicos.

¿Cómo se puede proveer servicios públicos eficientes en áreas de baja densidad?
¿Es viable mantener la calidad de vida en una ciudad con baja densidad?

Impactos

Urbanos: Hay muchos terrenos vacíos, sin aprovechar.

Económicos: Se eleva el precio o se vuelve complicado acceder a los servicios debido a la distancia.

Sociales: Al estar separados, las zonas no cuentan con espacios públicos, no hay seguridad en esos espacios, ya que quedan muy retirados.

Ficha técnica 7



Periurbanización

Esto comenzó como una integración de diversas comisarias a la urbe de Mérida, hoy en día esto se ha salido de control y la ciudad de Mérida deja de estar poco a poco donde nació, y comienza a ser la carretera Progreso, Temozón, Caucel, Dzityá, etc.



Temozón Norte



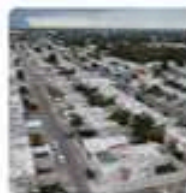
Chouh



Dzityá

Causa 1

La cultura popular de vivir lejos.



Causa 2

Factor económico:

Causa 3

No hubo gestión de este crecimiento.



Acciones por la ciudad

1. Recuperar el Centro.
2. Regular la expansión.
3. Apoyos públicos para el tratamiento de la urbe.
4. Priorizar la inversión a la preservación y optimización de la ciudad.

La falta de densidad por el crecimiento de la ciudad ¿es un tema cultural en los yucatecos? ¿Como se pudiese tratar eso?

Impactos



Urbanos: La descentralización de la ciudad de Mérida.



Económicos: Es más cara una ciudad menos densa.



Sociales: La desconexión de los servicios básicos. Pérdida de identidad.

Ficha técnica 8

Movilidad y transporte público

- Son esenciales para el funcionamiento de una ciudad y la calidad de vida de las personas, proporcionan el acceso a servicios, oportunidades.
- Son parte fundamental de la vida diaria, genera una atención a los ciudadanos.
- Las vialidades son espacios públicos y la ciudad se debe diseñar con base a ese principio y no darle prioridad al vehículo.

Falta de planeación en las rutas, baja densidad habitacional

Al ser una ciudad dispersa, Mérida tiene una baja densidad habitacional causada por la falta de planeación urbana, por lo que afecta el desempeño del transporte público y privado generando inseguridad en el peatón que transita la vía pública.



Ruta Centro Histórico.



Calle 60, Centro.



Paso peatonal Harbor.

Causa 1

Zona poblada, sin embargo, las calles no están diseñadas para transporte público de gran tamaño, lo que afecta el tráfico a los peatones.



Causa 2

El diseño de la vía pública es insuficiente, no cuenta con pasos peatonales suficientes, banquetas estrechas, etc.

Causa 3

Se retiró el paso peatonal elevado que se encuentra justo en la salida para la carretera Mérida- Progreso.



Acciones por la ciudad

1. Que de los impuestos se mejoren y creen banquetas y cruces.
2. Propuesta o diseño de una ciudad más vertical.
3. Establecimiento de parámetros y reglamentos de construcción para una ciudad vertical.
4. Rediseño de rutas de transporte para hacerlas más eficientes.

¿Por qué se sigue permitiendo la expansión?

¿Cómo lograr que la ciudad sea más densa?

Impactos



Urbanos: Deficiencia en infraestructura, planeación y diseño de la ciudad.



Económicas: Sale más caro al final si no mucha gente lo ocupa.



Sociales: Pérdida de espacio público, inseguridad, accidentes.

1er
FORO
MARISTA:
VOCES
DE CIUDAD



1^{ER} FORO MARISTA
VOCES DE
CIUDAD

02 • SEP • 2025

Auditorio "Pablo Hernández",
Universidad Marista de Mérida.

18:00 Hrs

Temática:

Densidad Urbana
y Movilidad

Con la presencia de 3 distinguidos panelistas:

Dra. Claudia Mondragón Rivera
ONU-Hábitat México

Arq. Ana Patricia Ríos Muñoz
Directora General del IMPLAN Mérida

Ing. Irak Greene Marrufo
Director General del IMDUT Yucatán

Invitan:



MetrópolisMid

FORO: VOCES DE CIUDAD



El Primer Foro Marista: Voces de la Ciudad, nace como un espacio para abrir el diálogo sobre los retos y oportunidades que enfrentamos día con día en nuestras ciudades, entendiendo que una ciudad se construye desde las decisiones de especialistas, instituciones y, sobre todo, de su ciudadanía. De esta forma, fortalecemos el compromiso en la formación de ciudadanos participativos con sentido crítico y responsabilidad social.

– Arquitecta Josefina Rivas Acevedo,
directora de la Escuela de Arquitectura y Diseño de la Universidad Marista de Mérida.

Visión mundial, regional y local

Voces de Ciudad contó con la participación de tres panelistas directamente relacionados con el diseño, planeación y toma de decisiones sobre el acontecer de nuestras ciudades, desde sus tres escalas.



Visión Mundial: ONU HÁBITAT

Dra. Claudia Mondragón Rivera,
representante de ONU Hábitat
Yucatán.

Doctora en Arquitectura y Medio Ambiente, máster en Ordenamiento y Gestión del Territorio, con posgrado en Políticas Públicas Urbanas. Cuenta con más de 16 años de experiencia en proyectos relacionados con el ordenamiento y la gestión territorial, la planificación urbana y la gestión de riesgos en México, Cuba, Centroamérica y República Dominicana. Ha trabajado en proyectos de cooperación internacional y ha sido consultora para organismos como GIZ, BID, FAO, PNUD y la Unión Europea. Actualmente, se desempeña como experta internacional en urbanismo para el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat).



Visión Regional: IMDUT

Ing. Irak Greene Marrufo,
director general del Instituto de
Movilidad y Desarrollo Urbano
Territorial del Gobierno del
Estado Yucatán (IMDUT)

Ingeniero industrial con especialidad en Desarrollo Empresarial por el Tecnológico de Mérida. Cuenta con una Maestría en Alta Dirección y Negocios Internacionales y un Doctorado en Análisis Estratégicos y Desarrollo Sustentable, ambos por la Universidad Anáhuac Mayab. Con más de 13 años de experiencia en el servicio público estatal, ha sido director del Gran Museo del Mundo Maya de Mérida, director de Promoción Turística y director de Vinculación y Fomento Empresarial Turístico en la Secretaría de Fomento Turístico. Actualmente, es director general del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial del Gobierno del Estado Yucatán.



Visión Ciudad: IMPLAN

Arq. Ana Patricia Ríos Muñoz,
directora general del Instituto
Municipal de Planeación (IMPLAN)

Arquitecta por la Universidad Marista (2003-2008), ha sido subdirectora de nuevos desarrollos, contribuyendo a procesos de regulación del crecimiento urbano, y posteriormente se incorporó a la Dirección del Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN). Desde el IMPLAN, impulsa la visión de una ciudad próspera, habitable, sostenible, competitiva, resiliente e inclusiva, liderando proyectos emblemáticos como la elaboración del Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Mérida, Visión 2050, los Corredores Verdes y la Red de Movilidad e Infraestructura Vial.



Densidad y movilidad urbana: dos grandes retos para nuestra ciudad

En cuanto a densidad urbana, las ponencias de los panelistas giraron en torno a las siguientes inquietudes de los alumnos: ¿cómo está Mérida en cuanto a densidad poblacional?, ¿las ciudades verticales son realmente una solución para aprovechar mejor el suelo y hacer más eficiente la provisión de servicios públicos?, ¿cómo podemos ordenar el crecimiento para evitar la dispersión y los costos que genera en servicios públicos y privados?

Mientras que, en materia de movilidad, los planteamientos fueron: ¿cómo lograr que nuestras calles prioricen a las personas por encima de los automóviles?, ¿qué estrategias pueden ayudarnos a reducir tiempos y costos de traslado?, ¿cómo se puede fortalecer la densidad urbana para mejorar la movilidad y, con ello, la calidad de vida en Mérida?

No sorprende que las dos problemáticas priorizadas como urgentes por los alumnos hayan sido la densidad urbana y la movilidad, pues se trata de condiciones que definen de manera directa la forma en la que habitamos y vivimos el territorio y, por lo tanto, el grado de calidad de vida que tendremos en nuestras ciudades. La densidad urbana y la movilidad son dos temas centrales para comprender hacia dónde se dirige el crecimiento de nuestras ciudades y cómo podemos transformarlas en espacios más habitables y sostenibles.



–Maestro David Montañez Rufino, director general de MetrópolisMid.



Espacio de reflexión y diálogo

A través de sus intervenciones y del diálogo con el público, conformado no sólo por alumnos de la Universidad Marista, sino también por presidentes de cámaras empresariales, colegios de profesionistas, investigadores, académicos y organismos de la sociedad civil, el auditorio se convirtió en un espacio de reflexión, análisis y propuestas para hacer frente a los retos de nuestras ciudades.

Dentro de las principales reflexiones, el público abordó cuestionamientos tales como los objetivos que actualmente tiene el Programa Municipal de Desarrollo urbano, la forma en la que se ordenan los usos de suelo, así como las normativas que permiten o no la densificación y la aplicación de una visión diferente de

ciudad. Asimismo, se cuestionó en cómo se ha incluido a la población y fomentado la participación ciudadana para decidir el tipo de ciudad que se desea vivir y se necesita. Por otro lado, hubo intervenciones que abordaban la situación actual de Mérida y México, en comparación con experiencias internacionales, respecto a la densificación y la capacidad de carga de los diferentes territorios como condicionante para el crecimiento urbano.

En materia de movilidad y planificación, se ahondó sobre la relación que existe entre estos elementos para mejorar la calidad de vida de la población y cómo las políticas actuales contribuyen a diseñar y transformar la ciudad. Por otra parte, también se abordaron los planes que tiene la urbe para reducir el uso del automóvil y fomentar el uso del transporte público.





Grandes retos, grandes compromisos por la ciudad

La forma en la que crecen y se ordenan las ciudades afecta de manera directa nuestra calidad de vida. Por ello, en su planeación y desarrollo debemos formar parte todos: gobierno, desde luego, pero también sociedad civil organizada, empresas y academia.

Esto motivó a la Universidad Marista de Mérida y a MetrópolisMid a llevar a cabo el Primer Foro Marista: Voces de Ciudad, un espacio no solo de reflexión profunda, sino también de escucha a las inquietudes de los jóvenes, habitantes de la ciudad actual y futuros tomadores de decisiones. El hacerlos tomar conciencia de una manera más crítica sobre lo que sucede en la ciudad, es un primer paso para involucrarlos en la cruzada por transformar nuestras ciudades hacia el hogar colectivo, humano y habitable que todos queremos.

Convicción y siguientes pasos

La Universidad Marista, en la búsqueda por fomentar el diálogo y trascender la enseñanza de las aulas, reitera su compromiso de continuar fomentando espacios para escuchar, reflexionar y compartir ideas y esfuerzos para el desarrollo sostenible de nuestras ciudades, desde la mirada de los especialistas, pero también desde la perspectiva joven e innovadora de los estudiantes.

MetrópolisMid, de igual forma, reafirma su objetivo central de generar sinergias y alianzas para enfrentar los desafíos urbanos, que son complejos, sistémicos y multidimensionales. Atenderlos exige participación real y constante, donde academia y sociedad trabajen de la mano, no sólo en la planeación, sino también en la toma de decisiones, en la implementación de políticas públicas y en la retroalimentación continua de los procesos económicos, normativos y sociales. Sólo a través de una gobernanza auténtica podremos aspirar a ciudades sostenibles, resilientes y humanas.

Las ideas, propuestas, y la información analizada y compartida en este Primer Foro Marista: Voces de Ciudad, servirán de base para generar e impulsar otras acciones, estudios y futuros espacios, donde se hablará de manera más específica sobre las problemáticas y retos planteados. Especialmente, servirán para multiplicar los resultados y acciones que permitan construir, entre todos, la ciudad que soñamos y merecemos.

Es el momento del ordenamiento territorial de Yucatán, y es el momento de que todos hagamos conciencia en qué estado y en qué ciudad queremos vivir y lo hablo tanto desde la parte pública, desde el sector privado, desde la misma sociedad civil, de poder trabajar en conjunto para poder tener una calidad de vida. Más allá de cualquier número, más allá de cualquier coeficiente, lo importante es la calidad de vida de las personas.



-Ing. Irak Greene Marrufo,
director general del IMDUT.

Las ciudades no se diseñan en un escritorio, las ciudades se diseñan con participación. Como lo que se mencionaba, que no se quede en un bonito libro con buenas intenciones. Que todos participemos y entre todos nos pongamos la responsabilidad de ser una mejor ciudad, sobre todo en este foro con arquitectos, diseñadores y ciudadanos que estamos interesados en este tema. Que entre todos nos pongamos las pilas y podamos tener una mejor ciudad.



-Arq. Ana Patricia Ríos Muñoz,
directora general del IMPLAN.

Seamos prácticos; tenemos instrumentos, tenemos normas, apliquémoslas, cada quien desde nuestras trincheras. Seamos organizaciones y organismos prácticos a la hora de tratar de aterrizar nuestras recomendaciones y de generar instrumentos, esto con la finalidad de que sean aplicables. Seamos ciudadanos prácticos, utilicemos el transporte público, vivamos el barrio [...]. En esa practicidad, en la medida en la que en el día a día podamos ir encontrando esquemas para construir una mejor ciudad, desde la trinchera que nos toque, podremos hacer instrumentos más aplicables, ciudades más vivibles y ciudades en donde realmente podamos considerar una calidad de vida desde un punto de vista integral. No pensando en densidad por sí sola, no pensando en movilidad por sí sola o en corredores verdes por sí solos, sino desde una integralidad, pero de esta practicidad del día a día, incluyendo instrumentos normativos, de planeación que realmente sean implementables



-Dra. Claudia Mondragón Rivera,
representante de ONU Hábitat Yucatán.

ANEXOS: CONFERENCIA MAGISTRAL

TALLER MARISTA



Presentación conferencia magistral



¿QUÉ ES LA PLANEACIÓN URBANA?

“Hacer planeación significa pensar antes de actuar. Nos da la posibilidad de mirar el futuro a nivel país, estado, región o municipio.”

La planeación urbana permite comprender los **problemas y retos actuales**, imaginar **futuros deseables** y **diseñar acciones** concretas para lograrlos. Es un proceso que aborda el crecimiento sobre el territorio de manera dinámica e interdisciplinaria.

- Físicos y ambientales:** Incluye clima, suelos, vegetación.
- Sociales:** Organización, integración, población, nivel de desarrollo.
- Económicos:** Oferta, demanda, recursos, tecnología, planeación, infraestructura, etc.

¿CÓMO SE PLANIFICA?

Existen varios tipos y metodologías de planeación y en su aplicación no son excluyentes unas de otras:

- Planificación del uso del suelo
- Revitalización urbana
- Planificación ambiental
- Plan estratégico
- Plan maestro
- Desarrollo económico
- Planificación de la infraestructura

¿CÓMO SE PLANIFICA LA CIUDAD DE MÉRIDA?

“La Ley de Asentamientos Humanos del Estado de Yucatán (artículo 221) declara: “El programa municipal de desarrollo urbano es el conjunto de estudios, políticas, normas técnicas y disposiciones **encaminados a planificar, ordenar y regular los asentamientos humanos**, la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población en el territorio de un municipio, **en congruencia con el programa nacional, los programas regionales y el programa estatal de desarrollo urbano**”.

TEORÍA vs REALIDAD

TEORÍA: Ciudad compacta

REALIDAD: Ciudad expansiva

Lo que queremos:

- Densidad
- Conectividad
- Uso mixto
- Áreas verdes
- Equipamiento
- Infraestructura
- Servicios
- Espacios públicos de calidad

Lo que hacemos:

¿A quién le corresponde?

LA REALIDAD: CRECIMIENTO DESORDENADO

Si contamos con instrumentos jurídicos y con autoridades responsables en los distintos niveles de gobierno para instrumentar la planeación del territorio y el desarrollo urbano, ¿por qué se vive un crecimiento desordenado?

- La ciudad crece sin un poco central gubernamental.
- Problemas y contradicciones: Irregularidad (legalidad).
- Existe movilidad deficiente.
- Se provoca de forma irremediable la degradación ambiental.
- La ciudad se dispersa, insegura, segregada y sin calidad.
- Crece en suelo no apto para la urbanización por distintos tipos de riesgo.

DESVENTAJAS DE UNA CIUDAD NO DISPERSA, DISTANTE Y FRECUENTEMENTE...

DISPERSIÓN, SEGREGACIÓN DE USO DE SUELO, BAJA DENSIDAD, DEFICIENTE INFRAESTRUCTURA...

LOS OBJETIVOS PLANTeadOS NO SE CONSIGUEN EN LA REALIDAD!

- Se han limitado a cubrir únicamente el tema de gestión de uso de suelo en niveles de zonificación secundaria.
- La falta de gestión de uso de suelo del PADUM se vuelve así el único instrumento aplicable.
- El PADUM no incluye programas de inversión pública a corto, mediano y largo plazo para atraer o la inversión privada. Se convierte en un instrumento técnico que no impacta en el desarrollo de la ciudad.
- La mixtura de usos controlando los impactos ha demostrado que mejora el desarrollo económico, social y ambiental aportando grandes beneficios para los ciudadanos.

EL SUELO COMO ACTIVO ECONÓMICO: LOS LOTES DE INVERSIÓN

Las lotes de inversión presentan una flexibilidad de hacer negocios con una tasa de rendimiento elevada. **«Campeo barato y en venta antes cuando viene»**

- Se aprovecha el suelo más barato posible el terreno y el agua.
- Región de especulación, teniendo un impacto en la dinámica de cambio de uso del suelo y crecimiento urbano.
- En la ciudad de Mérida se da el fenómeno en la zona norte considerado nuevo, moderno y de moda.
- Mucho gente ha sido atraída con este tipo de inversiones que buscan de los servicios básicos y están tan desahucios y deprecios que no es posible que sean autónomas y sostenibles.

EL PROBLEMA DE LOS LOTES DE INVERSIÓN

- Problemas graves de ordenamiento territorial.
- Problemas de certeza jurídica.
- Riesgos en materia de seguridad pública.
- Problemas en la valoración de la tierra.
- Riesgos ambientales.
- La naturaleza legal de estas tierras.

Lotes de inversión

Los lotes de inversión son terrenos que se venden y se compran en el mercado de suelo antes de haber sido desarrollados y con un precio muy bajo.

Estos lotes de inversión son terrenos que se venden y se compran en el mercado de suelo antes de haber sido desarrollados y con un precio muy bajo.

Área temática 2 USOS DE SUELO Y VIVIENDA

¿QUÉ SON LOS USOS DE SUELO?

Refiere a la **distribución de los diferentes elementos urbanos** –tales como la vivienda, oficinas, fábricas, equipamientos y servicios de educación, salud, recreación y abasto– donde se realizan las diversas actividades urbanas. **Dan estructura y organización a los espacios urbanos y son determinantes en la intensidad de los flujos de personas y mercancías.** El uso del suelo es lo que determina qué tipo de actividad está permitida **dentro de un predio**, y es uno de las atribuciones más importantes de un Programa de Desarrollo Urbano.

VIVIENDA FORMAS DE PRODUCCIÓN:

Producción con capacidad de pago	10%	Producción pública: Promoción directa de proyectos por parte de algún organismo público mediante la concesión de créditos o subsidios a sus beneficiarios o desarrolladores.
Producción no derechohabiente con capacidad de pago	10-20%	Producción privada: Con fines lucrativos, comerciales, constructivos y desarrollados; se venden en el mercado o desarrollados, reducidos, sujetos de crédito, eventualmente apoyados por subsidios estatales.
Producción derechohabiente	30%	Producción social: Sin fines de lucro, por iniciativa y bajo el control de auto-productores, individuos u organizados y de empresas, posibles, viviendas para desarrolladores de bajos ingresos que son desarrollados y gestionados directamente.
Producción no derechohabiente sin capacidad de pago	40-50%	

Tipo de producción de vivienda: acceso a crédito y capacidad de pago

VIVIENDA ECONÓMICA INVERSIÓN EN VIVIENDA (YUCATÁN 2013-2017)

Producción pública de vivienda: **412 Millones de pesos** (Gobierno Federal Estatal y Municipal)

Producción privada de vivienda: **25 Mil Millones de pesos** (INFCNAVIT, FONVISTE, SFAM, I)

65% de los afiliados a FONAVIT requieren un subsidio para una casa de \$420,000.00 (CDS)

En 2018 se concluyó el programa de subsidios por lo que se dejó de atender a ese nicho y esas familias, se suman a las de las economías informales sin acceso a la vivienda.

Producción	2013	2014	2015	2016	2017
Producción pública	100,000,000	150,000,000	120,000,000	130,000,000	140,000,000
Producción privada	200,000,000	250,000,000	220,000,000	230,000,000	240,000,000
Total	300,000,000	350,000,000	340,000,000	360,000,000	380,000,000

Área temática 3 TRANSPORTE PÚBLICO

LA EXPANSIÓN DE LA CIUDAD Y SU RELACIÓN CON LA MOVILIDAD

La forma en que las ciudades se desarrollan y organizan sus redes e infraestructuras, es la forma en que la ciudadanía se mueve en el territorio. La forma expansiva horizontal produce problemas en la movilidad.

La construcción de grandes desarrollos inmobiliarios, hoteles y la zona urbana la venta de lotes de inversión y la urbanización regular en los espacios restantes, expande la mancha urbana e incrementa las distancias entre las viviendas y el centro urbano.

- **Uno excesivo del automóvil como un mal necesario.**
- **Aumento de espacios reservados para conducir y pelearse.**
- **Preconización de la red de transporte público.**

EL REZAGO EN TRANSPORTE PÚBLICO

Aunque el 47% de los desplazamientos de la zona metropolitana se realizan en transporte público (IMVUS, 2015), la ZMM presenta rezago en comparación con otras metrópolis a nivel nacional.

- El crecimiento de la ciudad ejerce presión sobre este sistema. Los autos camión **compiten entre sí para captar pasajeros en colonias con densidades muy bajas.**
- Acceder a las zonas más alejadas es poco rentable por lo que el servicio prestado llega a ser ineficiente, intermitente y poco puntual.
- En Mérida el transporte público es uno de los principales modos de desplazamiento, dato que IMVUT (2015)

38% de la población lo utiliza para ir a la escuela. 27% de la población lo utiliza para desplazarse al trabajo.

INDICADORES DE CALIDAD Y DESEMPEÑO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

- Atención de la demanda
- Intervalo de operación
- Frecuencia de servicio
- Infraestructura
- Confiabilidad
- Integración
- Seguridad
- Sustentabilidad
- Atributos del vehículo
- Tarifa
- Conductores capacitados

Área temática 4 ESPACIO PÚBLICO

LA DISTRIBUCIÓN Y ACCESO A ESPACIOS DE ENCUENTRO: EL ESPACIO PÚBLICO EN MÉRIDA

El municipio de Mérida cuenta con una superficie de **87,422 hectáreas**. Su área urbanizada es de **28,805 hectáreas** distribuida en 48 centros de población. Se han cuantificado **973 espacios públicos** que suman 683 hectáreas de ocupación.

Suman 683 hectáreas de ocupación, representado el 2.37% del área urbanizada y equivalen a 6.86 m²/habitante.

Al interior del anillo periférico de Mérida se ubican 628 espacios públicos que ocupan 308 hectáreas, mientras que al exterior se localizan 210 espacios públicos que suman 138 hectáreas.

En el primer caso, 3.1% del área urbanizada corresponde a espacios públicos, en el segundo, solo 1.8%.

MÁS QUE ESPACIOS FÍSICOS, CONEXIONES

El espacio público corresponde a aquel territorio de un asentamiento humano donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente, ya sean espacios abiertos como plazas, calles y parques; o cerrados, como bibliotecas públicas y centros comunitarios. Podemos decir que es todo aquello que no es privado, esto es, todo lo que existe posterior al límite de la propiedad privada.

Si consideramos la multiplicidad de funciones que otorga, vemos que no se trata sólo de una cuestión de cantidad o distribución, sino también de su calidad.

- Preservan el encuentro social.
- Se desarrollan diferentes usos y actividades.
- Regulan las temperaturas y crean el paisaje urbano.
- Articulan la estructura urbana.
- Vinculan usos de suelo circundantes.
- Propician actividades económicas.
- Fomentan la identidad y apropiación de los habitantes.

TEJIDO SOCIAL

El espacio público es el corazón de las ciudades y de los territorios que habitamos, y uno de sus pilares es la democracia. Es un espacio democrático por naturaleza, eso significa que nos debemos de tratar a todos por igual.

El espacio público escucha la funcionalidad y el uso que tradicionalmente le damos. No es sólo recreación, deporte, diversión o contemplación, también empleo, es protesta, política y acción colectiva, es lugar de encuentro, lugar cultural, lugar de expresiones artísticas.

TEJIDO SOCIAL

Conectan en sus dimensiones, la física como estructuras urbanas de la ciudad y la social, como espacios de encuentro, de identidad, intercambio cultural y cohesión social.

Son esenciales para garantizar la salud y el bienestar físico, mental y emocional de las personas, sin embargo, con frecuencia estos espacios no son accesibles, hostiles, ni acogedores para todos las personas.

El espacio público en la periferia
Disponibilidad para visitar y utilizar

211	628
174	509
1.38%	3.14%

Espacio público en el área urbanizada

28,805	839
683 ha	2.37%

MetrópolisMid

Revista

¡ÚNETE A LA CONVERSACIÓN!

QR code and social media icons (Facebook, Instagram, Twitter, LinkedIn, YouTube, SoundCloud).

@MetropolisMid
<https://metropolismid.com.mx/>

Lista de participantes

Taller MetrópolisMid: martes 12 de agosto, 2025

Estudiantes
Arjona Álvarez, Mariana
Aguiñaga Gómez, Audrie A.
Aranzolo Solórzano, Karla
Barrera Carrillo, Omar A.
Bauerle Capetillo, Rolf A.
Caballero Rivera, David
Canepa Cano, Dana V.
Canul Ortiz, Sofia P.
Carballo Rodríguez, Ian A.
Castilla Ballote, Javier
Castillo González, Efraín
Corany Loza, Adam
Cosgaya Medina, Valentina
Esquivel Menéndez, Esteban
Guzmán Aizpuru, Sebastián

Islas Güemez, Edmundo O.
Jiménez Carrillo, Irán R.
Ku Mis, Sarai G.
Lara Gamboa, Juan Josué
López García, Abril
Mariscal Hernández, Carlos G.
Navarro Díaz, Damaris J.
Ortega Aguilar, Alessandra
Palma Sánchez, Ximena S.
Pech Martín, Edward I.
Pineda Saadi, Mariano
Rosas Fonz, Alejandra
Rueda Hernández, Sandra F.
Sánchez Galindo, Orlando
Vargas Trujillo, Abraham

Docentes Maristas asistentes:

M. Arq. Margarita Ángeles González, Arq. Marco Aarón Carrillo Díaz, Mtro. Pedro Omar Lara Ávila, Arq. Dra. Ileana Beatriz Lara Navarrete y Dr. Arq. Vicente Zárate Flores.

Láminas ejecutivas

Crecimiento DESMEDIDO de LA MANCHA URBANA

Problemáticas

- Expansión desordenada = Urbano
- Pérdida de áreas verdes
- Mayor costo en servicios de transporte = Económico
- Mantenimiento vial costoso
- Inseguridad vial = Social
- Desigualdad de acceso a servicios

CASOS ↓

- 1 Periferico
- 2 Las Américas
- 3 Ciudad Cauca

Soluciones

- Ampliar banquetas
- Construir ciclovías seguras
- Desarrollos de usos mixtos
- Reducir dependencia de auto móvil

CASO 1

Congestión vehicular por dependencia del auto móvil.
No diseñada para tanto movilidad vehicular

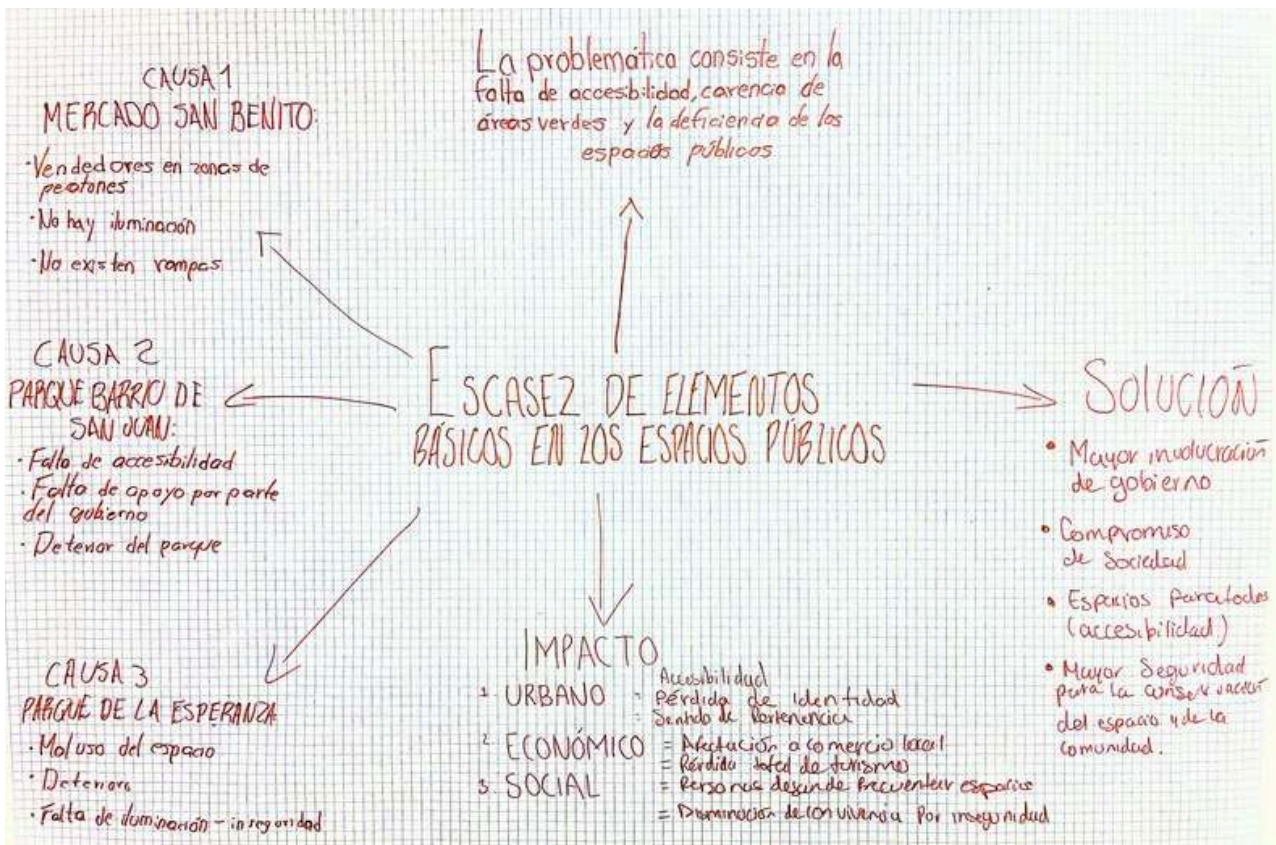
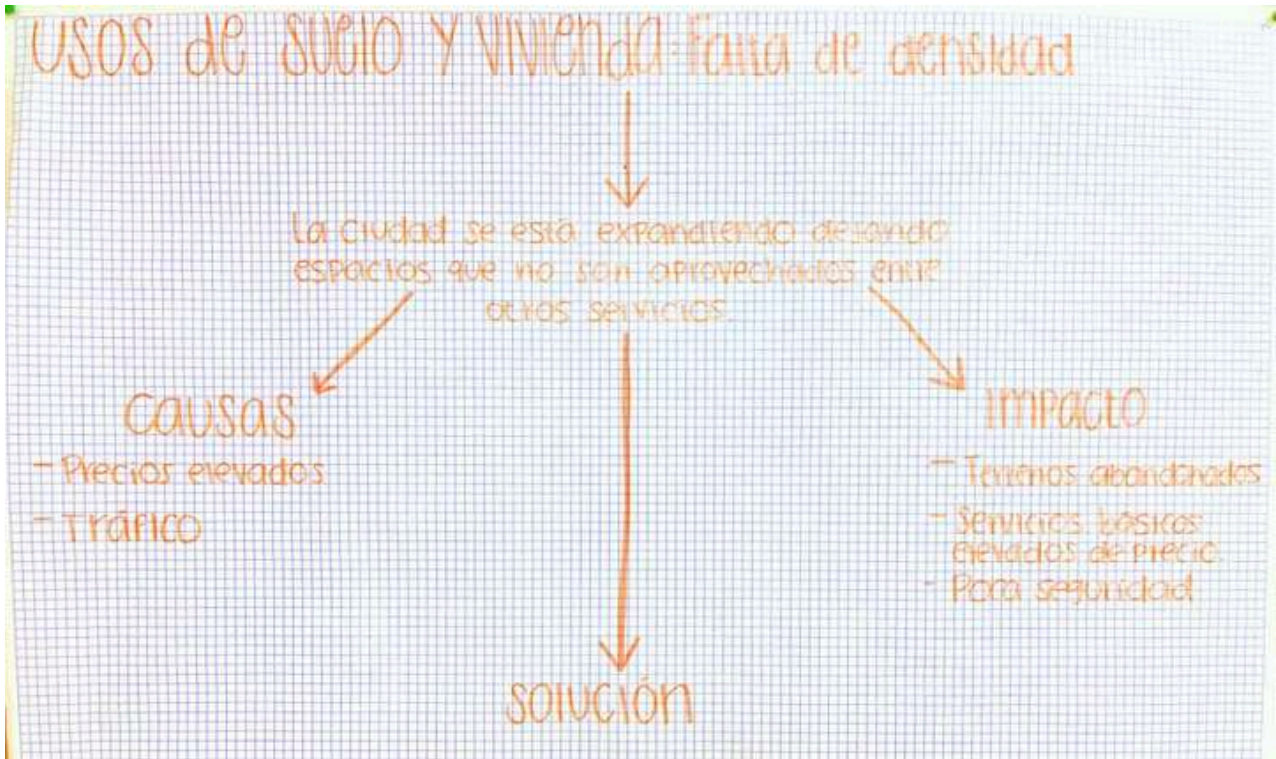
CASO 2

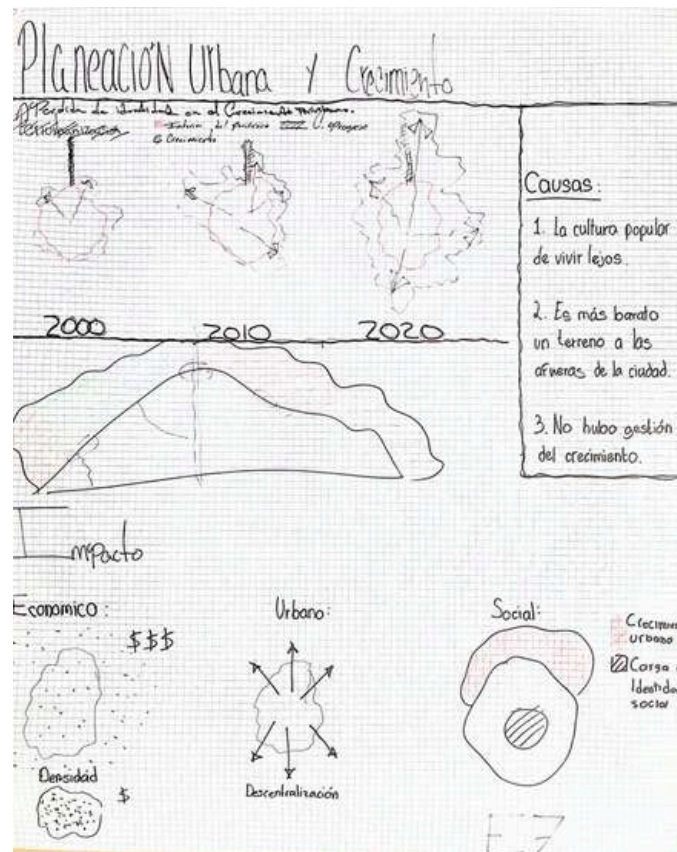
Transporte informal y desordenado como camiones públicos, "mototaxis", combis, etc.

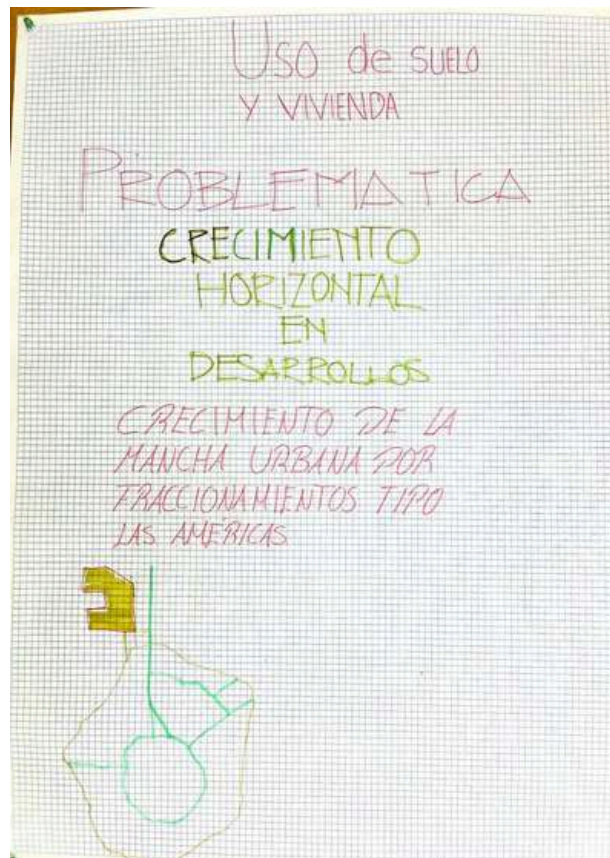
CASO 3

Los 3 accesos son insuficientes en las horas pico.
Sin una planificación vial









MetrópolisMid

LA PLATAFORMA URBANA DE MÉRIDA

MetrópolisMid es una plataforma especializada que impulsa la planeación y el desarrollo sostenible de nuestras ciudades, a través de la generación de contenido, análisis, acciones y sinergias.

Sensibilizamos al público sobre los principales retos y oportunidades a nivel de movilidad, desarrollo urbano, ambiental y sostenible, y transmitimos en un lenguaje accesible las acciones, proyectos, productos y políticas públicas necesarias para atender los retos o detonar las oportunidades.



Zona urbana:
Planeación
Desarrollo urbano
Espacio público



Movilidad:
Transporte público
Peatones
Ciclistas



Ciudad sostenible:
Medio ambiente
Ciudades inteligentes
Recursos naturales



Generación de material inédito altamente replicable

Revista digital
Edición mensual

Artículos de análisis
Material gráfico y frases de impacto

Datos duros
Tablas, indicadores y estadísticas

Cartografía
Mapas

Infografías
Accesibles a todo público

¡Nuestros contenidos!



Página web



Revista digital



Estudios y análisis



Contenido multimedia

¡Conócenos!



@MetropolisMid



Contacto:

direccion@metropolimid.com.mx





UNIVERSIDAD MARISTA DE MÉRIDA

*Formando ciudadanos
para transformar la ciudad.*



En la **Universidad Marista de Mérida**, creemos que la educación es clave para construir una sociedad más justa, solidaria y responsable. Por este motivo, realizaremos el **1er Foro Marista: Voces de la Ciudad**, en alianza con **Metrópoli Mid**, fortaleciendo nuestro compromiso en la formación de ciudadanos participativos, con sentido crítico y responsabilidad social.

Desde nuestra **Escuela de Arquitectura y Diseño**, impulsamos espacios de diálogo que vinculan a nuestros estudiantes con problemáticas y escenarios reales, promoviendo la gestión de proyectos arquitectónicos y urbanos, en congruencia con el desarrollo sostenible y la búsqueda del bien común.