

MetrópolisMid

LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA

¡SUSCRÍBETE!

Ciudades a la Altura de las Infancias



Año 08, N.º 82
Abril 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 82, abril 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 82
Abril 2026

MetrópoliMid
LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA



- 02** Editorial | **Diseñamos ciudades para mover autos, no para sostener la vida**
- 04** **Cuidar es habitar**
- 08** **Las políticas públicas que moldean el Centro Histórico de Mérida**
- 10** **La ciudad que necesitamos... y queremos** | ¿Por qué abandonamos el espacio público en nuestras ciudades?
- 12** **Las neurodiversidades y el reto de una ciudad inclusiva**
- 16** **(Re)Pensar la ciudad** | Urbanismo, cuidados y el rostro oculto de la movilidad
- 20** **CIUDAD MODELO | Responsabilidad social empresarial: más que una moda, una inversión**
- 24** **Economía de la ciudad** | ¿Quién captura el valor del crecimiento?
- 26** **Mérida: Una Ciudad que te Cuida**
- 30** **¿Cómo, Dónde y Para Quién?**
- 35** **Movilidad del Cuidado** | El riesgo vial: una omisión sistémica

Diseñamos ciudades para mover autos, **no para sostener la vida**

Cuando era niño, salíamos en bicicleta a los parques cercanos, a jugar en la calle, a patear el balón usando cualquier cosa de portería. Hoy esto es imposible en gran parte de la ciudad. Recuerdo haber visto hace poco un letrero absurdo a media banqueta que decía: “Cuidado, niños jugando”, y me lamenté al pensar que era una sátira de lo que puede llegar a ser el entorno urbano, especialmente para la infancia.

Tampoco quiero engañarme. No es que en mi infancia se diseñaran mejores ciudades, es simplemente que no había el volumen de autos e inseguridad que hay ahora —entre 2015 y 2023, el parque vehicular en la zona metropolitana pasó de 545,166 a 838,726 vehículos, un crecimiento de casi el 54%¹. El letrero de “niños jugando” estaba en medio de una banqueta donde no se puede caminar, a la vuelta de una curva que ha sido testigo de múltiples incidentes viales, sin paso peatonal ni nada que proteja al peatón y mucho menos a un niño. Lo preocupante es que este tipo de decisiones no son excepcionales, son estructurales.

¿Para quién se diseñan las ciudades?

Lo irracional que muchas veces parece la arquitectura urbana nos hace preguntarnos: ¿para quién se diseñan las ciudades? Considero que hay dos respuestas, dependiendo de la escala, y ambas son muy tristes.

A gran escala —hablando de la ciudad como sistema, como entorno articulador de la vida urbana—, muchas veces no se diseñan para nadie. Son resultado de la inercia de una estructura que ha rebasado al individuo, enredándose en un entramado de normas, leyes y reglamentos, muchas veces contradictorios entre sí, o que responden a intereses que nada tienen que ver con las personas.

Si no tienes el destino claro, no importa qué camino tomes. Si no sabemos qué ciudad queremos, siempre estaremos condenados a esfuerzos aislados, pero en direcciones distintas que no conectan entre sí. Los parques no se integran a la ciudad, porque quien diseñó el parque, quien lo construyó y quien lo opera, tienen visiones distintas entre sí, y distintas a quien se encarga de la movilidad, a quien se encarga del transporte, a quien se encarga de las banquetas o de los usos de suelo, entre otros.

Las ciudades y las infancias

Iniciando mi vida profesional, cuando empecé a entrar en contacto con temas de planeación urbana, consideraba exagerados los argumentos de que la ciudad se diseñaba pensando en un perfil específico, ignorando los demás. Con el tiempo vi que esto es muy cierto.

Lo cual me lleva a la segunda respuesta. Si bien a gran escala sigo

pensando que hay más ausencia de visión que visión sesgada, a escala específica es notorio que la ciudad está diseñada para un adulto productivo... y para nadie más. Los parques, las calles, las banquetas, el equipamiento, el mobiliario y las velocidades están pensados para un adulto autónomo, no para los niños, las personas de la tercera edad o aquellos que tienen la responsabilidad de cuidar a alguien más, demostrando que el espacio urbano también condiciona el cuidado. En México, una persona puede dedicar hasta 21 horas semanales al cuidado no remunerado.²

El crecimiento acelerado del parque vehicular, la baja caminabilidad y la carga de cuidados no son fenómenos aislados. No son los únicos factores, pero sí son determinantes. Juntos configuran una ciudad que, estructuralmente, dificulta cuidar. En ese contexto, los obstáculos en las banquetas, los cruces peligrosos, la falta de sombra e iluminación y la velocidad de lo motorizado terminan por definir la forma en que un niño, un adulto mayor o una persona que cuida vive la ciudad.

La ciudad desde la perspectiva de los niños

En Mérida, solo el 9%³ de los viajes se realizan completamente a pie. En una ciudad así, el peatón no es prioridad, es la excepción. Y cuando el peatón es la excepción, la infancia queda fuera del diseño urbano. Si queremos hacer realmente ciudades para la gente, que se puedan caminar, recorrer y vivir, tenemos que darle atributos pensados en los niños.

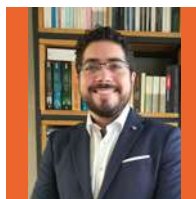
En teoría, tenemos ciudades seguras, cómodas y atractivas. Sin embargo, basta mirar el entorno urbano actual para notar que muchas de nuestras ciudades se han vuelto grises, monótonas y agresivas para quienes las

habitan. Han perdido fachadas activas, divertidas, diferentes, mixtas, que permeen el espacio público y el privado de una manera segura, integrando colores, vegetación, personas, árboles, luces y sombras.

Ciudades para todos

Hoy diseñamos ciudades para mover autos, no para sostener la vida. La ciudad no está diseñada para la vida cotidiana ni el cuidado, sino para la movilidad motorizada de un adulto productivo. En *MetrópoliMid* hemos publicado en anteriores ocasiones sobre ciudades de cuidado, ciudades pensadas para la gente, no sólo para el adulto funcional en su vida productiva, sino para cualquier individuo, en todas las etapas de su vida y en todas sus necesidades. No siempre estamos trabajando, a veces cuidamos, a veces nos cuidan. Este mes de abril puede ser una buena excusa: veamos, planeemos, diseñemos y hagamos ciudades pensando en los niños, escuchando a estos y a quienes los cuidan, y tendremos ciudades más amigables, más humanas y llenas de vida.

Porque una ciudad donde un niño no puede jugar afuera no es una ciudad moderna. Es una ciudad que fracasó en su función más básica. Y lo más grave es que estamos empezando a normalizarlo.



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

“Hoy diseñamos ciudades para mover autos, no para sostener la vida. La ciudad no está diseñada para la vida cotidiana ni el cuidado, sino para la movilidad motorizada de un adulto productivo”.



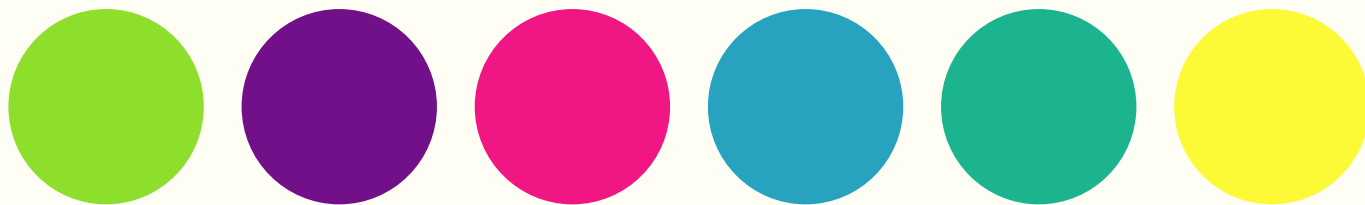
¹ <https://www.yucatan.com.mx/merida/2025/08/11/explosivo-crecimiento-automata-53-8-el-numero-de-autos-y-motos-en-yucatan.html>

² <https://www.scielo.sa.cr/scielo.php>

³ <https://www.merida.gob.mx/implan/content/documents/movilidad-urbana/PlanMaestroMUS.pdf>

cuidar es habitar

Hacia ciudades a la altura de las infancias



Resumen

Este artículo explora la relación entre diseño urbano, primera infancia y cuidados a partir de la experiencia de infancia de la autora en Medellín, Colombia. Se analiza cómo las ciudades latinoamericanas han sido planificadas desde lógicas androcéntricas que invisibilizan las necesidades de niñas y niños, y se presenta la metodología de Espacios Públicos desde la Primera Infancia (EPPi), desarrollada por ONU-Habitat como una herramienta para transformar esta realidad. El texto argumenta que diseñar ciudades que prioricen la primera infancia y los cuidados es un indicador de habitabilidad urbana y una apuesta por la sostenibilidad intergeneracional.

Un corredor entre el 401 y el 402

Crecí en Medellín cuando la ciudad apenas comenzaba a crecer en vertical. Mi familia vivía en el apartamento 402 de un edificio pequeño, sin elevador y sin espacios comunes. No había salón social, ni zona de juegos, ni patio compartido. Mi lugar de juego era el corredor que conectaba nuestro departamento con el 401, donde vivía la única otra niña del edificio. Ese pasillo angosto, de baldosas frías y luz de neón, era nuestro mundo. Ahí inventábamos historias, ciudades y negociábamos las reglas de juegos en un lenguaje que era sólo nuestro.

Lo paradójico era el afuera. El barrio Laureles, donde se encontraba el edificio, fue diseñado siguiendo los principios de la ciudad jardín, con amplias zonas verdes, bulevares con árboles que recuerdo monumentales, un urbanismo que en los planos prometía calidad de vida. Pero era la Medellín de los años noventa. Las calles y los parques que en el papel eran de todos, en la práctica eran territorios vedados. Mi mamá no me dejaba salir. Ninguna mamá dejaba salir a sus hijos.

Ambos escenarios daban cuenta de dos tipos de barreras que atraviesan la experiencia de las infancias en la ciudad. Las materiales, que se manifiestan en edificios sin áreas comunes, en semáforos cuyo tiempo no alcanza para que una niña cruce la calle caminando, en parques con mobiliario diseñado para cuerpos adultos, en conjuntos habitacionales donde el espacio de juego fue sacrificado por el del estacionamiento. Y las simbólicas, que se levantan cuando el miedo convierte una calle arbolada en territorio prohibido, cuando la violencia enseña que el afuera no pertenece a las infancias, cuando cuidar se vuelve sinónimo de encerrar.

Años después, cuando estudié arquitectura y comencé a investigar cómo las mujeres producen espacio habitable en los barrios populares de mi ciudad, entendí algo que esa niña del corredor intuía. Los espacios no son neutros. Quién los diseña, para quién se diseñan y quién los habita son preguntas profundamente políticas. Y las primeras infancias, con demasiada frecuencia, están ausentes de esas preguntas.





Ciudades que no fueron pensadas para la infancia

Las ciudades latinoamericanas han sido planificadas desde una perspectiva androcéntrica. El sujeto implícito del urbanismo ha sido un adulto productivo, sin responsabilidades de cuidado y con movilidad autónoma. Las calles se diseñan para automóviles, los parques se conciben como ornamento y no como infraestructura de cuidado. Las niñas y los niños aparecen como usuarios secundarios, como sujetos que alguien más debe trasladar, vigilar o contener.

El urbanismo feminista ha insistido en recuperar la escala del cuerpo como escala central del diseño. Pen-

sar la ciudad a 95 centímetros del suelo —la estatura promedio de un niño de tres años— cambia radicalmente las decisiones que se toman al diseñar una calle, un parque o una vivienda. A esa altura, una banqueta discontinua es un obstáculo infranqueable, una avenida sin cruce seguro es un límite y un parque sin sombra ni agua es un lugar al que no se puede volver. El entorno influye directamente en el desarrollo infantil, pero el derecho de las infancias a habitar la ciudad rara vez se traduce en criterios concretos de diseño urbano.

Y hay algo más. Detrás de cada niña o niño en el espacio público hay, casi siempre, una mujer que cuida. En México, según datos de la ENASIC

2022, el 86.9% de los cuidadores principales en el hogar son mujeres, a pesar de que el 78% de los hogares tienen personas susceptibles de recibir cuidados. Esto representa una desigualdad estructural que condiciona las trayectorias de vida de las mujeres. La Corte Interamericana de Derechos Humanos ha señalado en su Opinión Consultiva 31 que el cuidado es un derecho humano, una necesidad básica e ineludible de la cual depende la existencia de la vida humana y el funcionamiento de la vida en sociedad. Diseñar ciudades sin considerar a quienes cuidan y a quienes son cuidados es, en el fondo, reproducir esas desigualdades.

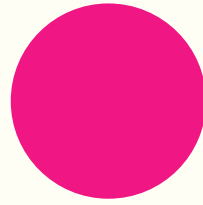
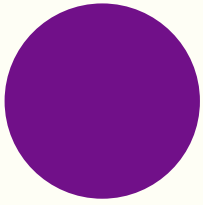


Espacios públicos desde la primera infancia

Frente a esta realidad, desde ONU-Habitat y con el apoyo de FEMSA hemos desarrollado la metodología de Espacios Públicos desde la Primera Infancia (EPPI). Su premisa es sencilla y transformadora. Si un espacio público funciona para una niña de tres años y para la persona que la cuida, será mejor para la mayoría de las personas.

La metodología se estructura en cinco fases —preparación, diagnóstico, diseño, implementación y monitoreo y evaluación— con trece bloques y veintiuna herramientas. No es un manual prescriptivo, sino un proceso adaptable que articula tres enfoques transversales —primera infancia, cuidado y espacio público— cruzados con perspectivas de género, derechos y enfoque intergeneracional.

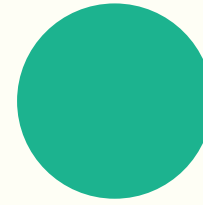
Lo que distingue a EPPI es su insistencia en poner al centro a dos sujetos habitualmente marginados del urbanismo, las primeras infancias y las personas cuidadoras. UNICEF ha sostenido que la presencia de niños y niñas jugando y desplazándose de forma autónoma es un indicador de seguridad, inclusión y habitabilidad urbana. EPPI traduce esa premisa en herramientas concretas para que gobiernos locales y comunidades puedan intervenir sus territorios. Cuando un parque tiene sombra, bancas, baños accesibles y zonas de juego seguras, cuidar se vuelve menos agotador, menos solitario y más digno. Este año, Morelia y Querétaro serán los primeros laboratorios para su implementación.



Ciudades que cuidan

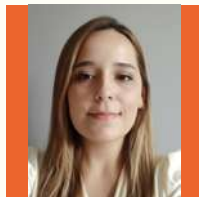
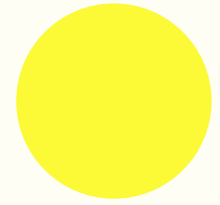
Vuelvo al corredor que me vio crecer entre el 401 y el 402. Ese espacio de tránsito que dos niñas convirtieron en su territorio. Pienso en cuántas niñas en América Latina siguen jugando en corredores, en estacionamientos, en las banquetas de sus barrios, porque el espacio público no fue pensado para ellas. Pienso en sus madres, sus abuelas, sus cuidadores, negociando cada día con una ciudad que no las considera.

Una ciudad que cuida a su primera infancia es una ciudad que ha decidido preguntarse para quién se diseña. Una que reconoce que la vida en sociedad no se sostiene sin cuidados y que lee sus espacios urbanos como infraestructura para realizar ese trabajo en colectivo. Pero también es



una ciudad que les permite a las niñas y los niños explorar, descubrir el mundo, reconocer su entorno y tejer sus primeros vínculos con lo común. Una ciudad que promueve su autonomía, que confía en su capacidad de moverse, de preguntar, de apropiarse.

Cada vez que he trabajado con niñas y niños, escuchándoles como actores que también producen el espacio, he aprendido algo nuevo. Ellas y ellos ven lo que nosotros dejamos de ver. Inventan usos que ningún planificador imaginó. Convierten un corredor en una ciudad entera. Creo profundamente en la capacidad de las infancias de producir otros mundos posibles. Y creo que las ciudades que les hagan lugar serán, inevitablemente, ciudades más justas, más vivas y más humanas.



Daniela Núñez Ruiz

Arquitecta, investigadora y Coordinadora de Gestión del Conocimiento en ONU-Habitat para México, Cuba y Centroamérica. Actualmente radica en México, donde coordina el área de Gestión del Conocimiento en ONU-Habitat México, Cuba y Centroamérica. Formada como arquitecta (UNAL, 2014), cuenta con una maestría en Estudios Regionales (Instituto Mora, 2022) y una especialización en Políticas de Cuidado (FLACSO, 2024). Su investigación, enmarcada en el urbanismo feminista, la ecología política y las cartografías críticas, ha sido reconocida con diversos premios internacionales por instituciones en Colombia, México, Estados Unidos y España. En 2025 se publicó su libro *Género y Habitat Popular: contracartografías de la Ladera nororiental de Medellín, Colombia*.

LinkedIn: [Daniela Núñez Ruiz](#)

Instagram: [@danielanzrz](#)

Instagram ONU-Habitat: [@onuhabitatmx](#)

Las políticas públicas que moldean el Centro Histórico de Mérida

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

a José Jorge Lara Jiménez

En esta ocasión, platicaremos con el Dr. José Jorge Lara Jiménez, en referencia a su artículo “Políticas públicas en la conformación urbana del Centro Histórico de Mérida (CHM), Yucatán”, junto con el doctor Manuel Arturo Román Kalisch y publicado como parte del libro recopilatorio *La investigación en las ciencias del hábitat* por parte del Doctorado Interinstitucional en Ciencias del Hábitat de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí.

Las políticas públicas han dejado en segundo plano la vida cotidiana

El CHM goza de gran reconocimiento tanto de sus habitantes como del gobierno y, desde luego, de los visitantes. Sin embargo, no siempre fue así. Durante gran parte del siglo XX, las cualidades históricas, arquitectónicas y urbanas de la zona eran valoradas por un sector pequeño de la población. Esa falta de reconocimiento, principalmente por el gobier-

no local, propició directa e indirectamente la transformación, la pérdida y el deterioro de una gran cantidad de inmuebles.

Afortunadamente, por el interés y gestión de especialistas en historia y patrimonio, en 1982 aconteció algo sumamente importante para la recuperación de la zona: mediante una Declaratoria Federal, se le reconoce como Zona de Monumentos Históricos (ZMH). El contar con esta declaratoria contribuyó a que se desarrollara y aplicara un marco normativo específico para regular con mayor precisión las intervenciones en la zona. A partir de lo generado en ese año, si revisamos dicho marco normativo, las políticas públicas y programas gubernamentales aplicados, observaremos que el interés central ha sido preservar: las cualidades simbólicas, porque se reconoce su valor histórico; las morfológicas, porque se reconoce su valor arquitectónico; y las culturales, porque se reconoce el valor social.



Es importante destacar que todo ello ha resultado necesario y valioso para la recuperación y conservación arquitectónica y urbana de la zona. Sin embargo, y es un aspecto que abordo en el trabajo publicado, las intervenciones han sido pensadas predominantemente para incentivar y satisfacer a turistas y visitantes, y poco para los habitantes.

La normativa existe, el problema es cómo se aplica

Al contar con una Declaratoria Federal, se amplía el marco normativo aplicable a la zona. Tenemos así, entre la normativa federal y municipal, más de 10 documentos que nos guían sobre lo que se puede o no se puede hacer. Considero que, aplicando la normativa vigente, podríamos tener un centro histórico más social y habitable. Aquí debemos poner atención, ya que el cumplimiento parcial de la normativa por parte de los diferentes actores (gobierno, propietarios, usuarios y visitantes) genera una dicotomía en la zona: por un lado, atractiva y visitable, y por otro, caótica y selectiva.

También falta regular y vigilar los cambios de uso de suelo en el Centro Histórico; bares, restaurantes, *boutiques*, cantinas y servicios de hospedaje se han apropiado del Primer Cuadro y se están extendiendo hacia los barrios históricos, desplazando el uso habitacional y el pequeño comercio de barrio. Asimismo, resultaría pertinente contar con un programa municipal de información y vigilancia de no privatización del espacio público, para que los propietarios y arrendatarios no invadan las banquetas y las calles para su uso particular. Esto ya está señalado en el Reglamento de Zonas de Patrimonio Cultural Municipal, pero parece letra muerta en muchas calles y áreas del centro.

Algo que resultaría indispensable para la zona y que debería ser imprescindible es que diseñadores y constructores conozcan, apliquen y respeten la normativa del caso de intervención que realicen. Es fundamental que los profesionales se especialicen para este tipo de intervenciones o se asesoren, es un llamado a su formación ética y profesional.

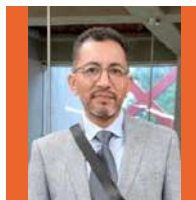
Gentrificación y turistificación: fenómenos que segregan y sectorizan

Aunque los dos conceptos han cobrado notoriedad en años recientes, son fenómenos que han venido creciendo paulatinamente en zonas históricas desde hace aproximadamente 60 años en algunas ciudades de Europa y Estados Unidos. Lo que

ha resultado en esos lugares gentrificados y turistificados ya lo encontramos en diversos centros históricos de México, y el de Mérida no es la excepción.

Señalando aspectos positivos que me parecen relevantes, están la reactivación de inmuebles y zonas deterioradas o subutilizadas, la reocupación social del espacio público y la generación de empleos y derrama económica. Como aspectos negativos importantes, se encuentran la generación de especulación inmobiliaria, el encarecimiento de rentas y servicios, la pérdida del comercio de proximidad (comercio de barrio), la del uso habitacional, la pérdida de población original y, con todo ello, se genera lamentablemente una evidente segregación y sectorización social.

“Falta regular y vigilar los cambios de uso de suelo en el Centro Histórico; bares, restaurantes, *boutiques*, cantinas y servicios de hospedaje se han apropiado del Primer Cuadro y se están extendiendo hacia los barrios históricos, desplazando el uso habitacional y el pequeño comercio de barrio”.



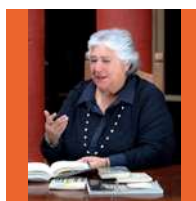
José Jorge Lara Jiménez

Doctor en Ciencias del Hábitat por la Universidad Autónoma de San Luis Potosí. Miembro fundador de la Asociación Yucateca de Especialistas en Restauración y Conservación del Patrimonio Edificado A.C. “AYERAC”. Miembro de la Red Temática de Centros Históricos de Ciudades Mexicanas, UNAM. Docente e investigador en la Escuela de Arquitectura de la Universidad Modelo. Docente en la Escuela de Arquitectura y Diseño de la Universidad Marista de Mérida.

E-mail: jjljarq@gmail.com

X: [@jjorge_Lara](#)

Facebook: [jjorge.laraj](#)



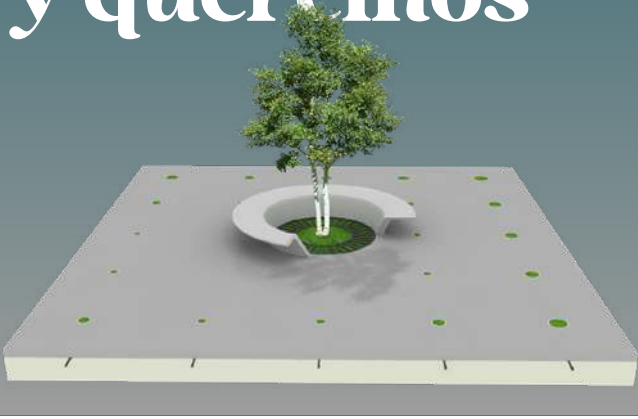
Leticia Torres Mesías Estrada

Arquitecta por la UADY. Maestra en Administración Pública por la UVM. Docente en la Universidad Modelo y Cofundadora de Habitar y más.

correo: ltorresmesias@gmail.com

COLUMNA

La ciudad que necesitamos... y queremos



¿Por qué abandonamos el espacio público en nuestras ciudades?

El espacio público es la esencia de la ciudad. Es el lugar donde se construyen las relaciones sociales y, en buena medida, la ciudadanía. Hagamos una distinción inicial: todo lugar en la ciudad de acceso abierto a la población en general es público, pero hay los de apropiación pública —como calles, parques y plazas— y los de apropiación privada —como centros comerciales, parques temáticos y otros—, cuyo acceso, siendo aparentemente libre, en la práctica está limitado al pago, al consumo o a formas de discriminación, como el precio, el grupo o la clase social para quienes fueron creados, entre otras causas.

Pasamos más de la mitad del tiempo de cada día en espacios públicos —calles, transportes públicos, escuelas, oficinas, fábricas, comercios, espacios deportivos, lugares de entretenimiento, etcétera—. Sin embargo, buena parte de estos lugares de uso generalizado y abierto carecen de las condiciones adecuadas para que sean utilizados, aprovechados o disfrutados por las personas. Las calles, las plazas o los parques, bajo la responsabilidad formal de los gobiernos y bajo la nuestra como ciudadanos, cada día están más deteriorados. Por ello, el placer de caminar por una calle arbolada y segura, de llevar a los niños al parque para que jueguen y hagan amigos en los juegos infantiles, de ir a la plaza, al portal o al boulevard sólo para

ver gente y socializar, o ir a la cancha a jugar fut o basket, poco a poco se está perdiendo en nuestras ciudades.

Lo grave es que ahora, y de manera creciente, gran parte de la población urbana utiliza el coche para casi todo. Vemos cómo se saturan los centros comerciales, predominando en ellos quienes van a ver los aparadores. El resultado es una distorsión del concepto mismo de espacio público, porque deja de ser el lugar para la convivencia —activa y pasiva— con amplia libertad, para pasar a incentivar el consumo de quienes pueden pagarlo.

Se ha llegado a extremos. Uno es el poco cuidado de calles, parques y jardines por parte de las autoridades locales en los barrios y colonias, en los asentamientos periféricos de las ciudades y en los conjuntos habitacionales. Otro es la pérdida de sentido de lo público por parte de los profesionales y las empresas que financian, construyen y comercian con terrenos y con todo tipo de desarrollos y edificios. El enfoque es maximizar el espacio “vendible” por encima de los espacios públicos y, cuando se habilitan parques, plazas o bulevares, entre otros espacios, su localización, cobertura y accesibilidad no son las más adecuadas y las previsiones para su mantenimiento son prácticamente inexistentes.



“No se ha entendido que crear y mejorar los espacios públicos son estrategias probadas, por una parte, para avanzar hacia la reducción de las desigualdades, la inseguridad y la pobreza y, por la otra, para elevar las plusvalías de los predios y de los edificios. Por ello, debo insistir: el espacio público es la esencia de la ciudad”.

No se ha entendido que crear y mejorar los espacios públicos son estrategias probadas, por una parte, para avanzar hacia la reducción de las desigualdades, la inseguridad y la pobreza y, por la otra, para elevar las plusvalías de los predios y de los edificios. Por ello, debo insistir: el espacio público es la esencia de la ciudad.



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

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

Nuevo **CHUKRET™**

*Recubrimiento de alta
 decoración*

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

Comex®
 Vive tus sueños



Las neurodiversidades y el reto de una ciudad inclusiva

¿Quién puede realmente habitar la ciudad?

Regresar agotados, estresados, saturados e incómodos se ha convertido en algo común para las personas que habitamos las ciudades, donde los estímulos se atraviesan e impactan en nuestra experiencia con los entornos urbanos. Nos esforzamos por tolerar el ruido, los anuncios, el

exceso de información, los olores poco agradables, el caminar apretados en la banqueta o el estar hombro con hombro en el transporte público.

Para muchos, esta rutina no es más que el resultado de vivir en la ciudad, pero para otro sector de la población

es un determinante en su acceso y disfrute. De acuerdo con el portal *Synaptia Neurodiversity*, mientras “algunos cerebros filtran estímulos con facilidad, otros procesan absolutamente todo”¹.



Mi ciudad, tuya o de nadie. ¿Para quién fue diseñada?

Lo cierto es que las normas de diseño urbano tradicionales han omitido experiencias y formas de habitar fuera del enfoque funcional y de productividad para enfocarlo a un "usuario estándar" o "promedio". Esto enfatiza las condiciones desiguales en la accesibilidad y disfrute de la ciudad, no sólo para discapacidades físicas, sino también, y de forma menos discutida, para las neurodiversidades.

El cerebro procesa todo el caos urbano que percibe. Para las personas neurotípicas, recibir esa información a través de los sentidos, procesarla y discernirla para seleccionar a qué estímulos debe prestar atención y cuáles ignorar, es un mecanismo automático. Sin embargo, para las personas neurodiversas, los estímulos pueden ser percibidos como demasiado intensos o rápidos, es decir, ser hipersensibles a estos; o pueden necesitar más tiempo y esfuerzo para filtrarlos, llamado ser hiposensibles².

Para ambos casos, los elementos del entorno urbano pueden llevar a una sobrecarga sensorial. Las personas hipersensibles pueden percibir las luces de un espectacular o un espacio público demasiado brillantes, sentirse angustiadas ante los fuertes ruidos del tránsito vehicular o los claxon, o sentirse abrumadas por el tacto inesperado en un espacio hacinado, como el transporte público. Por su parte, los hiposensibles, al enfrentarse a espacios monótonos, poco legibles y con bajas referencias sensoriales claras como texturas, sonidos e hitos, no se activa suficientemente su percepción y atención, lo que genera dificultad para detectar riesgos, orientarse o reconocer el entorno urbano.



Las normas de diseño urbano tradicionales han omitido experiencias y formas de habitar fuera del enfoque funcional y de productividad para enfocarlo a un "usuario estándar" o "promedio".

Diseñando espacios para la neurodiversidad: Salas multisensoriales

La integración de los sentidos en la planificación de la ciudad aún es un tema poco abordado. A pesar de esto, a escalas más pequeñas se encuentran referentes y aportaciones que contribuyen al diseño de espacios pensados para estimular los sentidos y fomentar experiencias que promuevan una conexión más enriquecedora con el entorno.

Las salas multisensoriales desarrolladas por ORTMED, empresa líder en el desarrollo de tecnología para el autismo y diferentes condiciones del neurodesarrollo, son ejemplo de espacios diseñados para ser física y cognitivamente accesibles. En estas salas se dispone de diversos estímulos para los diferentes sentidos, los cuales pueden ser regulados y con-

trolables. Esta adaptabilidad permite realizar una intervención terapéutica y educativa en el ámbito sensorial, cognitivo, motor, social y emocional, desde muy diversos enfoques y con múltiples objetivos.

Otro punto importante de estos espacios es que están orientados para ser inclusivos. Todos pueden beneficiarse de las experiencias que las salas de estimulación multisensorial ofrecen, en especial las personas que tienen alguna neurodivergencia, discapacidad intelectual, parálisis cerebral, dificultades de aprendizaje, trastornos neuromusculares, artritis reumatoide y muchas otras condiciones clínicas. De la misma manera, estas salas son aliados importantes durante la infancia temprana, ya que incentivan un desarrollo integral y pleno. Para las personas mayores ofrece herramientas de estímulo cognitivo y motoras.



¿Qué pasa si este concepto se traslada a las ciudades y espacios públicos?

¿Qué pasaría si en los espacios públicos o en las calles se pudieran integrar los elementos y conceptos que ofrecen las salas multisensoriales de ORTMED? Por ejemplo, que un parque sea distintivo por olores agradables como frutas o flores, que las texturas en los edificios o pavimentos ayuden a la orientación y a reducir la sensación de desconexión con el entorno o que los espacios públicos tengan luces cálidas y regulables.

Salir del estándar, del proceso establecido y lo tradicional en la forma que hacemos y construimos la ciudad es el primer paso. Integrar no sólo la accesibilidad universal, sino también las neurodiversidades, supone un desafío y requiere la creatividad desde diversos frentes para pensar e imaginar nuevos entornos y espacios. Innovaciones desde diferentes áreas y especialidades, como es el caso de ORTMED, desde la tecnológica y la rehabilitación terapéutica, suponen un avance en la inclusión de todas las personas que habitamos un mismo espacio.

¿Qué pasaría si en los espacios públicos o en las calles se pudieran integrar los elementos y conceptos que ofrecen las salas multisensoriales de ORTMED?



¹ [Ciudades diseñadas para todos: cómo el urbanismo puede mejorar la vida de niños y adultos con sensibilidades sensoriales | XtraordinarY](#)

² [Sobrecarga sensorial: Entendiendo la neurodivergencia con nuestra prueba y guía de afrontamiento - NeurodivergentTest.org](#)



Karen Daniela May Puerto

Jefa de Gestión de Contenidos y Comunidad en *MetrópoliMid*. Estudiante de décimo semestre de la licenciatura en Diseño del Hábitat.

correo: editorial@metropolimid.com.mx

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

(Re)Pensar la ciudad



Urbanismo, cuidados y el rostro oculto de la movilidad

En columnas anteriores, hemos recorrido la ciudad al ras del suelo. Primero, analizamos la geopolítica de la banqueta, ese campo de batalla donde el peatón es desplazado por obstáculos públicos y privatizaciones domésticas. Después, exploramos las promesas y fracturas de la red ciclista, preguntándonos si realmente conecta a quienes más lo necesitan. Ha llegado el momento de preguntarnos algo más incómodo: ¿para quién está diseñada realmente Mérida?

Para responder, debemos incorporar una perspectiva que durante décadas ha sido invisible en los planos, las normativas y las políticas públicas: la perspectiva de género. Sin embargo, hablar de género sin hablar de interseccionalidad sería quedarnos a medio camino. No es lo mismo ser una mujer urbana, blanca y de clase media que camina por un barrio consolidado con banquetas parcialmente aceptables, que ser una mujer indígena, pobre y rural que habita en la periferia, donde la banqueta es un lujo inexistente y el transporte público, una quimera. Tampoco es igual la experiencia de una mujer joven y sin hijos que la de una madre soltera que carga con una criatura en brazos mientras hace cola en una parada sin sombra. El urbanismo con lente de género debe, necesariamente, afinar el enfoque para reconocer que las opresiones y las exclusiones se acumulan: la clase, la etnia, la edad, la procedencia y la condición social (ser migrante, ser despla-

zada) atraviesan el cuerpo de las mujeres y determinan cómo, cuándo y por dónde pueden moverse. Ignorar estas diferencias es reproducir, desde un discurso aparentemente progresista, las mismas exclusiones que decimos combatir.

La ficción del “usuario universal”

El urbanismo tradicional ha operado bajo una ficción: la del “ciudadano universal” que se desplaza en horarios predecibles, en línea recta, de su casa a su trabajo y viceversa. Es la ciudad pensada para el “hombre productivo”: aquel que realiza trayectos pendulares, mayoritariamente en transporte motorizado o en modos concebidos para la eficiencia laboral.

Sin embargo, la realidad de la mayoría de las personas, y de manera desproporcionada de las mujeres, es otra. Es la ciudad de los “trayectos en cadena”: salir de casa, llevar a lxs niñxs a la escuela, pasar al mercado, acompañar a una persona mayor al centro de salud, ir al trabajo, regresar por lxs niñxs, hacer una gestión bancaria y, finalmente, volver a casa. No es un viaje de ida y vuelta, es un ir y venir constante, una coreografía urbana marcada por lo que los estudios de género denominan “movilidad de cuidados”.



La banqueta vista desde los cuidados

Recordemos nuestra segunda columna. Allí definimos la banqueta como un microcosmos de conflicto entre el Estado, el propietario privado y el peatón. Ahora, apliquemos el lente de género a ese mismo escenario. Una banqueta no es un problema únicamente por una rampa mal construida o un poste mal colocado. Es una barrera de exclusión cuando:

- Una madre con una carreola se encuentra con una maceta gigante colocada por un vecino para “adornar” y proteger su cajón de estacionamiento. La “ocupación ornamental” que denunciarnos se convierte en un muro infranqueable para la movilidad del cuidado.
- Una niña que camina sola a la escuela enfrenta banquetas rotas o inexistentes, obligándola a bajar a la calle, en una ciudad donde el automóvil es el rey. Su autonomía se ve truncada desde la infancia.
- Una mujer mayor, con movilidad reducida, no puede sortear una rampa doméstica demasiado pronunciada, quedando confinada a su hogar mientras la ciudad, afuera, le dice que no fue pensada para ella.

Y si añadimos la variable interseccional, el panorama se agrava: una mujer indígena que vive en la periferia no sólo enfrenta la ausencia de banqueta, sino también la discriminación en el espacio público, la lejanía de los servicios y la nula representación en los diseños urbanos que se deciden en escritorios lejanos. Su experiencia de la ciudad es la del cansancio extremo y la invisibilidad.



La red ciclista y los trayectos invisibles

Algo similar ocurre con la infraestructura ciclista que analizamos previamente, en donde se observa que esta se concentra en el centro y norte de Mérida, y se desvanece o se deteriora brutalmente en los corredores de conexión metropolitana. El diagnóstico realizado también expone una brecha profunda en la experiencia de pedalear. Para las mujeres, la principal barrera no es sólo el tráfico, sino la falta de seguridad pública: el 4.2% de ellas (frente al 0.7% de los hombres) señala el miedo a la violencia y el acoso sexual como un freno determinante.

Observando la infraestructura ciclista, podríamos preguntar a los que la planearon: ¿dónde están las rutas que conectan escuelas con mercados?, ¿los centros de salud con estancias infantiles? o ¿las farmacias con parques? La mujer que utiliza la bicicleta como extensión de su labor de cuidados —con alforjas para la compra, con sillas para niñxs, con paradas múltiples— rara vez encuentra una infraestructura que le facilite la vida. Encuentra, en cambio, carriles que terminan abruptamente, estacionamientos inseguros para bicicletas con carga y un diseño que ignora la complejidad de sus trayectos.

Para una mujer trabajadora de bajos recursos, la bicicleta no es una elección ecológica o deportiva: es la única opción posible ante un transporte público deficiente y costoso. Y, sin embargo, su presencia en la calle es vista como una anomalía, no como una prioridad.

La ciudad de los cuidados: un nuevo paradigma

Frente a esta realidad, emerge el concepto de “ciudad de los cuidados”. No es una ciudad “para mujeres” exclusivamente, sino una ciudad que reconoce que todas las personas, en algún momento de nuestra vida, necesitamos ser cuidadas o cuidamos de alguien más. La ciudad de los cuidados:

1. Prioriza la proximidad: Diseña barrios donde los servicios básicos (escuelas, centros de salud, mercados) estén a distancias caminables, reduciendo la necesidad de largos desplazamientos motorizados. Esto es especialmente crucial para las mujeres de la periferia, que hoy invierten horas en trayectos.

2. Garantiza la seguridad y el confort peatonal: Banquetas anchas, continuas, bien iluminadas y libres de obstáculos no son un lujo, son infraestructura de cuidado. Una banqueta accesible es una banqueta que permite la autonomía de niñxs, personas mayores y personas con discapacidad, independientemente de su barrio o condición.

3. Conecta los puntos del cuidado: La red de movilidad (peatonal, ciclista y de transporte público) debe estar pensada para enlazar los destinos del trabajo reproductivo, no sólo los del productivo, llegando también a las colonias populares y rurales.

4. Incorpora el mobiliario urbano adecuado: Bancas para descansar, baños públicos accesibles, sombra en las paradas, áreas de juego vigiladas desde los comercios. Pequeños detalles que marcan una gran diferencia en la experiencia cotidiana de quienes cuidan, especialmente en contextos de precariedad.

Conclusión: Hacia una ciudadanía que cuida sin excluir

Recuperar la banqueta y resignificar la red ciclista no son fines en sí mismos, son medios para un objetivo mayor: **construir una ciudadanía que cuida**. Una ciudadanía consciente de que el espacio público es el escenario donde se reproduce la vida, no sólo la economía.

Incorporar la perspectiva de género e interseccional en el urbanismo no es una concesión, es una exigencia de justicia espacial. Es dejar de diseñar para un usuario abstracto y empezar a diseñar para las personas concretas que habitan, recorren y sostienen la ciudad con sus cuerpos

y sus tiempos: las mujeres de clase media, pero también —y sobre todo— las mujeres indígenas, las migrantes, las pobres, las rurales, las que nunca aparecen en las encuestas de movilidad, pero son las que más usan la ciudad a pie.

Porque al final del día, la ciudad de quien viene de regreso —con las bolsas del mandado, con la mano del niñx sujeta, con la lentitud de quien ya ha caminado demasiado— es la ciudad que verdaderamente nos acoge a todos. Mientras sigamos diseñando ciudades para el tránsito y no para el encuentro, para la productividad y no para los cuidados, para el centro¹ y no para la periferia, seguiremos construyendo urbes que excluyen a quienes, silenciosamente, las hacen posibles.

Queda, entonces, una pregunta incómoda que debemos formular a quienes hoy planean el futuro de nuestra ciudad: ¿El Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (PMOTDU) 2050 —en proceso de actualización por el IMPLAN— está realmente mirando la ciudad desde la perspectiva de género? Y más allá del discurso, ¿incorpora un enfoque interseccional que reconozca que no es lo mismo ser mujer urbana y de clase media que ser mujer indígena, pobre y rural?, ¿aparecen sus recorridos en los mapas?, ¿sus necesidades en los diagnósticos?, ¿sus voces en las consultas indígenas, como señala el Convenio 169 de la OIT?²

Hasta que podamos responder afirmativamente a estas preguntas, cualquier discurso sobre “ciudades para todos” seguirá siendo, lamentablemente, una ficción.



“El urbanismo tradicional ha operado bajo una ficción: la del ‘ciudadano universal’ que se desplaza en horarios predecibles, en línea recta, de su casa a su trabajo y viceversa... Sin embargo, la realidad de la mayoría de las personas, y de manera desproporcionada de las mujeres, es otra. Es la ciudad de los ‘trayectos en cadena’: salir de casa, llevar a lxs niñxs a la escuela, pasar al mercado, acompañar a una persona mayor al centro de salud, ir al trabajo, regresar por lxs niñxs, hacer una gestión bancaria y, finalmente, volver a casa”.

¹ Actualmente, está la intención de remodelar el Paseo Montejo, el cual ya ha recibido bastante de la inversión pública y presenta el mayor aforo de ciclistas, descuidando las zonas donde se requiere mayor intervención para mejorar banquetas, calles y ciclovías, como el sur, la zona conurbada y el poniente.

² Convenio 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales <https://share.google/zYZoJ1QJ1g8iQ3CZc>

https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@americas/@ro-lima/documents/publication/wcms_445528.pdf



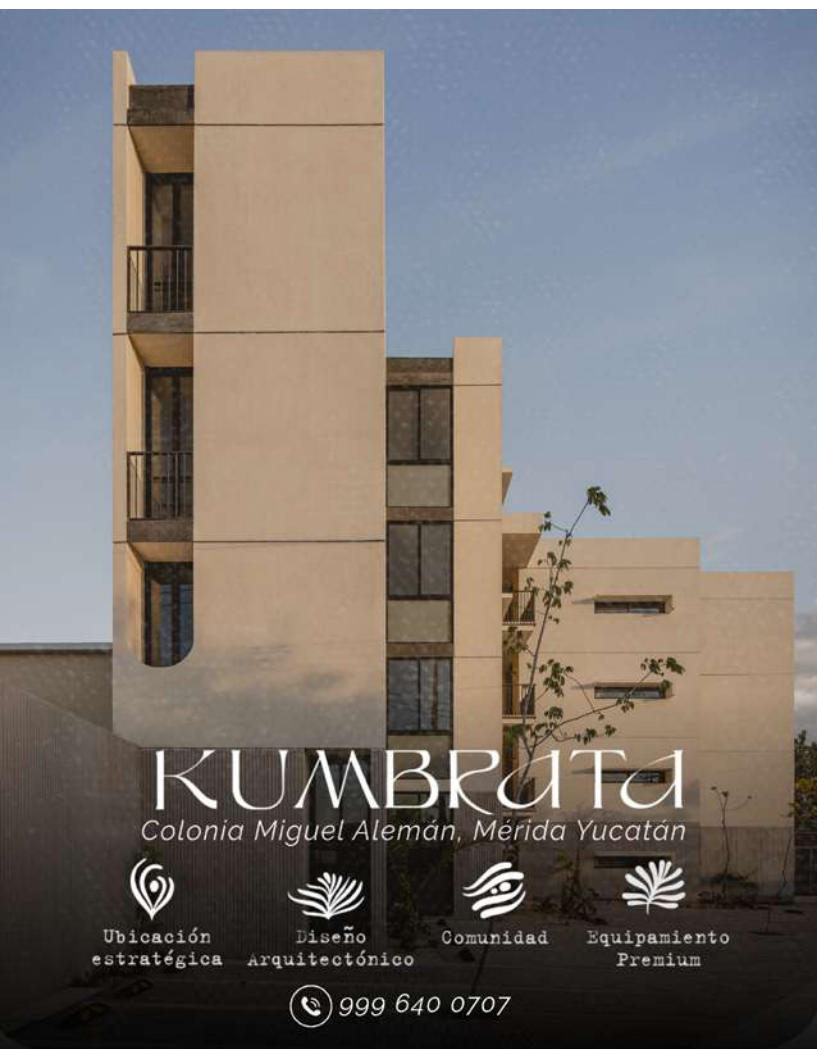
Dra. Silvana Forti Sosa

Directora del Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo.

 lum@modelo.edu.mx

 [@lumunimodelo](https://twitter.com/lumunimodelo)

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



DECIDE CON INFORMACIÓN, INVERTIR CON RESPALDO Y ESTRATEGIA MARCA LA DIFERENCIA.

En **Kumbrata**, cada operación está respaldada por un proceso claro: análisis, acompañamiento y validación en cada etapa.

Un desarrollo con entrega inmediata, proyectado para generar plusvalía, pero sobre todo, estructurado para ofrecer certeza jurídica y procesos confiables.

Con el respaldo de Nahil, cada cliente no solo invierte, planea su patrimonio y asegura su inversión.

Porque más allá de adquirir un departamento, se trata de tomar decisiones con información, claridad y seguridad.

Kumbrata. Inversión con respaldo real, visita hoy mismo.

Responsabilidad social empresarial: más que una moda, una inversión

En el competitivo y exigente entorno empresarial contemporáneo, las Micro, Pequeñas y Medianas Empresas (MiPyMES) enfrentan el desafío de destacar y construir una reputación sólida. Ante ello, una estrategia que ha demostrado ser efectiva para lograrlo es la adopción de la Responsabilidad Social Empresarial (RSE).

¿Qué es la RSE?

De acuerdo con la Secretaría de Economía (2016), la RSE "se define como la contribución activa y voluntaria al mejoramiento social, económico y ambiental por parte de las empresas, con el objetivo de mejorar su situación competitiva, valorativa y su valor añadido" (párr. 1).

La RSE implica un compromiso por parte de las empresas para contribuir activamente al mejoramiento social, económico y ambiental. Va más allá de cumplir con las obligaciones legales; se trata de integrar prácticas éticas, transparentes y sostenibles en la gestión del negocio.

De acuerdo con Encinas *et al.* (2016), "la RSE es un proceso que incluye la actuación individual para alcanzar objetivos sociales comunes, por lo que requiere que todos los grupos de interés se involucren, orientados por una gestión estratégica coherente y con parámetros claros" (p. 3).

Beneficios tangibles para las MiPyMES

Contrario a la creencia de que la RSE está dirigida únicamente a las grandes corporaciones, las MiPyMES también pueden obtener ventajas significativas al implementarla, entre ellas se destacan las siguientes:

- **Fortalecimiento de la imagen institucional:** Los consumidores suelen valorar más a las empresas que se preocupan por el bienestar de la sociedad y el planeta. La RSE ayuda a construir una imagen favorable y a generar confianza entre los clientes.
- **Posicionamiento estratégico frente a la competencia:** En un mercado altamente competitivo, la RSE permite a las MiPyMES diferenciarse de la competencia. Ofrecer productos o servicios bajo políticas de impacto social o ambiental puede ser un factor decisivo para los consumidores.



- **Atracción y retención de talento:** Los empleados, especialmente las nuevas generaciones, buscan trabajar en empresas con propósito. La RSE facilita el reclutamiento de personal calificado y contribuye a crear un ambiente de trabajo positivo y motivador.
- **Generación de nuevas posibilidades:** La RSE puede abrir puertas a nuevos mercados, financiamiento e incluso alianzas estratégicas. Cada vez más inversionistas y socios comerciales consideran los criterios de RSE al tomar decisiones.

- **Reducción de riesgos:** Adoptar prácticas responsables puede ayudar a las MiPyMES a prevenir problemas legales, mejorar la eficiencia operativa y gestionar mejor los riesgos.



La RSE como inversión a largo plazo

Es importante entender que la RSE no debiera ser vista como un gasto, sino como una estrategia que a largo plazo le permita a las empresas consolidarse bajo parámetros que faciliten su posicionamiento, no sólo como una unidad económica exitosa, sino como promotoras del bienestar de la sociedad.

Las MiPyMES que decidan invertir en la RSE deben operar bajo un sólido compromiso ético, promoviendo la calidad de vida, tanto dentro como fuera de la organización. Asimismo, deben adoptar prácticas orientadas al cuidado y preservación del medio ambiente, manteniendo una estrecha vinculación con la comunidad en la que desarrollan sus actividades y ofrecen sus servicios. En términos generales, integrar en su gestión acciones orientadas al bienestar social, al cuidado ambiental y a la ética organizacional.

Por otra parte, como menciona Palacio (2020, p. 84), “la RSE se adapta a los incesantes cambios del entorno, de tal forma que cada día es un poco más fácil para las empresas acceder a la implementación de la misma”. Esto representa una oportunidad para que las MiPyMES adopten prácticas responsables, no como una moda, sino como una inversión que fortalezca su posición en el contexto empresarial.

Por tanto, la RSE no sólo constituye un instrumento para mejorar la imagen de la empresa, sino también una vía para fortalecer su competitividad y sostenibilidad, al incorporar políticas de responsabilidad ética, social y ambiental dentro de su estructura organizativa.

“La RSE implica un compromiso por parte de las empresas para contribuir activamente al mejoramiento social, económico y ambiental. Va más allá de cumplir con las obligaciones legales; se trata de integrar prácticas éticas, transparentes y sostenibles en la gestión del negocio”.





“La RSE no sólo constituye un instrumento para mejorar la imagen de la empresa, sino también una vía para fortalecer su competitividad y sostenibilidad, al incorporar políticas de responsabilidad ética, social y ambiental dentro de su estructura organizativa”.

Fuentes:

Encinas, L., Zolano, M., Durán, M. (2016). Responsabilidad Social Empresarial (RSE) en las PyMEs. Trascender, Contabilidad y Gestión. Núm. 3. Septiembre/Diciembre.

Palacio, A. (2020). Responsabilidad social empresarial: evolución e importancia dentro de las organizaciones. Revista Colombiana de Contabilidad Vol. 8 N.º 15 - Enero - Junio 2020 ISSN: 2339-3645 E-ISSN: 2619-6263. Pp. 75-85

Secretaría de Economía. (2016). Responsabilidad Social Empresarial. <https://www.gob.mx/se/articulos/responsabilidad-social-empresarial-32705>

Regina Araico Corona
Montserrat Bravo Sosa
Christopher Aarón Díaz Ceballos
Ariana Guadalupe Solís Pech



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

Economía de la ciudad



¿Quién captura el valor del crecimiento?

Mérida crece. La expansión de la zona metropolitana es visible en nuevos desarrollos habitacionales, infraestructura vial y una mayor integración con municipios conurbados. De acuerdo con análisis de crecimiento urbano basados en imágenes satelitales, la superficie urbanizada prácticamente se duplicó entre el año 2000 y el 2020, pasando de poco más de 21 mil hectáreas a más de 42 mil. En dos décadas, la ciudad amplió de manera sustancial su huella física.

Toda ciudad que crece genera valor económico. Más población implica mayor demanda de suelo; más infraestructura pública —calles, parques, transporte y servicios— incrementa la accesibilidad; y más actividad económica eleva el atractivo de determinadas zonas. En economía urbana, este fenómeno se conoce como renta del suelo o plusvalía urbana: el aumento del valor del terreno derivado no sólo del esfuerzo individual del propietario, sino del entorno colectivo que lo rodea.

Cuando el municipio invierte en una avenida o mejora los servicios en una zona específica, el precio del suelo circundante tiende a aumentar. Ese incremento es, en buena medida, resultado de una inversión pública financiada por todos. Sin embargo, la ganancia se capitaliza de forma privada en el valor del inmueble.

Los datos confirman esta dinámica. Según el Índice de Precios de la Vivienda de la Sociedad Hipotecaria Federal (SHF), el valor de la vivienda en Yucatán aumentó cerca del 98% entre 2017 y el tercer trimestre del 2025. Se trata de un crecimiento sostenido que refleja una valorización significativa del mercado inmobiliario en el estado.

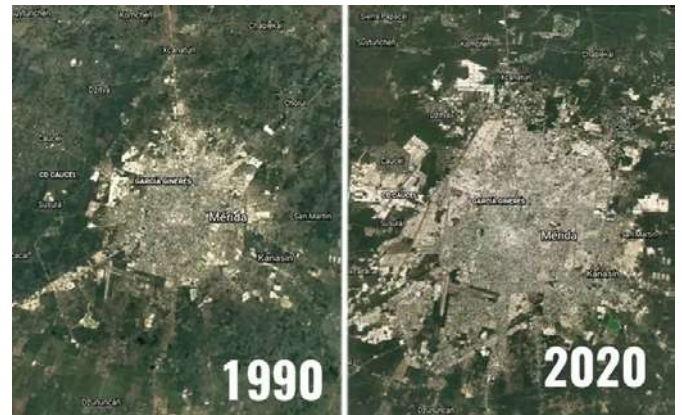
El contraste aparece cuando se observa el ingreso laboral. Datos oficiales muestran que el salario promedio mensual en Yucatán ronda los 7,390 pesos en los últimos registros disponibles. Aunque los ingresos han mostrado cierta recuperación reciente, su ritmo de crecimiento es menor al observado en los precios de la vivienda. El crecimiento urbano, por tanto, no sólo expande la ciudad, también altera la forma en que se distribuye el valor que la propia ciudad genera. Si el precio del suelo aumenta a mayor velocidad que los ingresos, el acceso a determinadas zonas, servicios o tipos de vivienda deja de depender únicamente del esfuerzo individual y comienza a estar mediado por la capacidad de capturar esa valorización.

En economía pública, este fenómeno plantea una pregunta clásica: ¿debe el valor creado colectivamente permanecer íntegramente en manos privadas o puede una parte reinvertirse en el propio tejido urbano? Diversas ciudades han desarrollado instrumentos para recuperar fracciones

de esa plusvalía y destinarlas a infraestructura social o vivienda accesible.

Mérida enfrenta hoy ese debate de manera implícita. No se trata de frenar el crecimiento, sino de comprender su lógica económica. Porque en toda ciudad dinámica, el punto central no es sólo cuánto se expande, sino cómo se organiza la distribución del valor que produce.

“Según el Índice de Precios de la Vivienda de la Sociedad Hipotecaria Federal (SHF), el valor de la vivienda en Yucatán aumentó cerca del 98% entre 2017 y el tercer trimestre del 2025... El contraste aparece cuando se observa el ingreso laboral. Datos oficiales muestran que el salario promedio mensual en Yucatán ronda los 7,390 pesos en los últimos registros disponibles... su ritmo de crecimiento es menor al observado en los precios de la vivienda”.



Felipe Alonzo Solís

Doctor en Economía. Profesor en la UADY e investigador en desarrollo territorial y políticas públicas. Presidente del Colegio de Maestros en Administración y Políticas Públicas del Sureste.

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



PREVENTA
¡YA DISPONIBLE!
TIEMPO LIMITADO

VÁLIDO HASTA EL 15 DE MARZO DE 2026

*Consulta términos y condiciones.

www.congresoparques.com

ORGANIZADO POR:



PROYECTO APOYADO CON RECURSOS DEL FIDEM:



Mérida:

Una Ciudad que te Cuida

Resumen

La seguridad urbana es el conjunto de condiciones sociales, físicas y comunitarias que permiten a las personas vivir en paz, con confianza y bienestar. En las ciudades en crecimiento como Mérida, este concepto cobra especial relevancia, pues el aumento poblacional implica mayores retos en la prevención del delito, la cohesión social y la calidad de los servicios públicos. En este contexto, la estrategia “**Mérida te cuida**” integra acciones de alumbrado público, desarrollo comunitario y atención a la salud mental como pilares fundamentales para fortalecer la seguridad desde un enfoque preventivo e integral. Este es el trabajo impulsado desde el primer día por la administración de la alcaldesa **Cecilia Patrón**.



Crecimiento y retos urbanos

En la última década, Mérida ha experimentado un crecimiento poblacional del 22%, el doble del crecimiento nacional del 11%, que representa un aumento de 195 mil 567 personas con respecto al 2015, de acuerdo con datos del INEGI y CONAPO. Este incremento ha traído consigo **nuevas dinámicas que demandan una planeación más estratégica y eficiente, en un contexto nacional en el que los ayuntamientos enfrentan presiones presupuestales** que limitan la capacidad de mantener y ampliar servicios públicos de calidad a largo plazo. Con más de un millón de habitantes, Mérida enfrenta el desafío de mantener sus altos estándares de seguridad y calidad de vida.



A pesar de su acelerado crecimiento, **Mérida se mantiene como un referente nacional e internacional en materia de seguridad, con niveles de incidencia delictiva hasta 4 veces menores que el promedio nacional.** De acuerdo con el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, la ciudad registra 52.3 delitos por cada 100 mil habitantes, frente a los 227.2 a nivel nacional durante febrero del 2026. Este desempeño ha posicionado a Mérida como la segunda ciudad más segura de Norteamérica, según CeoWorld Magazine 2025.

A diferencia de otras ciudades con dinámicas económicas similares, donde el crecimiento ha venido acompañado de incrementos en la violencia, **Mérida ha logrado mantener un equilibrio entre desarrollo y seguridad.** Lejos de ser resultado del azar, estos logros responden a una estrategia sostenida basada en la prevención social del delito.

El enfoque de prevención municipal, impulsado por la alcaldesa Cecilia

Patrón Laviada, reconoce que la seguridad no depende únicamente de la vigilancia o la reacción ante delitos, sino de la construcción de entornos seguros, comunidades cohesionadas y oportunidades de desarrollo para todos los sectores de la población.

Prevención social: la base de la seguridad

La estrategia "Mérida te cuida" parte de un principio fundamental: **hacer comunidad es garantizar la paz.** Este enfoque integral se estructura en diversos ejes que buscan atender las causas profundas de la inseguridad. Un componente importante es el **trabajo coordinado con el Estado y la Federación.** En este esfuerzo conjunto, el Ayuntamiento aporta desde la prevención del delito y la vigilancia en el primer cuadro de la ciudad.

Uno de los componentes clave es el fortalecimiento del tejido social mediante acciones que promuevan la convivencia, la inclusión y el sentido de pertenencia. Cuando las personas

se sienten parte de su comunidad, **participan activamente en su cuidado, lo que reduce los factores de riesgo asociados a la violencia y la delincuencia.**

En este sentido, **destaca la implementación de D.A.R.E en Mérida, una estrategia internacional educativa de prevención que fue adoptada hace 17 años** por la Policía Municipal de Mérida. Ésta ha contribuido a formar a niñas, niños y adolescentes en habilidades para resistir la presión social relacionada con el consumo de drogas, el abuso de alcohol y la violencia. A través de este programa, se han beneficiado 56 mil 442 estudiantes de 321 escuelas, promoviendo conductas responsables y estilos de vida saludables.

Esta visión prioriza la **prevención como una inversión.** En lugar de centrarse en la reacción, se apuesta por generar condiciones que disminuyan las oportunidades delictivas y fortalezcan la resiliencia social.



“Con estas luminarias se genera un **ahorro de 4 millones de pesos al mes**, y cada lámpara representa hasta **un 45% de ahorro energético**, haciendo más eficiente el uso de los recursos públicos”.

Un nuevo brillo para la ciudad

El alumbrado público es una de las herramientas más efectivas para mejorar la seguridad urbana. Diversos estudios han demostrado que existe una relación directa entre la calidad de la iluminación y la disminución de delitos. **Una calle bien iluminada reduce las oportunidades delictivas y también mejora la percepción de seguridad entre la ciudadanía.**

Bajo el liderazgo de la alcaldesa, la modernización del alumbrado público en Mérida ha sido una prioridad. La sustitución de luminarias de vapor de sodio por tecnología LED repre-

senta un avance significativo tanto en eficiencia energética como en seguridad. Estas nuevas luminarias generan mayor claridad, lo que permite una mejor visibilidad en calles, parques y espacios públicos.

Actualmente, el municipio cuenta con **más de 46 mil luminarias LED instaladas en colonias y comisarías**, lo que representa un avance de cerca del 40% en la cobertura total. Este esfuerzo no sólo mejora las condiciones de seguridad, sino que también contribuye al ahorro energético, generando beneficios económicos sostenibles. Este cambio también fortalece las finanzas públicas, al reducir

el gasto en energía y liberar recursos para más obras y servicios. Con estas luminarias se genera un **ahorro de 4 millones de pesos al mes**, y cada lámpara representa hasta **un 45% de ahorro energético**, haciendo más eficiente el uso de los recursos públicos.

El impacto de esta estrategia es tangible: **espacios más iluminados son espacios más seguros**, más transitados y más apropiados por la comunidad. En este sentido, la iluminación no sólo transforma la infraestructura urbana, sino también la dinámica social de la ciudad.

Desarrollo humano y salud mental

La seguridad también se construye desde el bienestar emocional y psicológico de la población. Por ello, el eje de desarrollo humano y habilidades ciudadanas es fundamental dentro de la estrategia integral. **La atención a la salud mental se ha convertido en una prioridad, reconociendo su influencia directa en la prevención de conductas de riesgo.**

Por ello, **Mérida cuenta con Atención psicológica gratuita en los 4 puntos cardinales** a través de los Centros Municipales de Apoyo a la Salud Mental: AlmaNova. Asimismo, se han implementado programas como la Ruta de la Salud Mental y los primeros auxilios psicológicos que acercan estos servicios a las comunidades, especialmente en escuelas y zonas vulnerables. La atención temprana en niñas, niños y jóvenes es clave para prevenir adicciones y conductas que pueden derivar en situaciones de violencia.

La estrategia municipal también contempla acciones específicas para atender a grupos en situación de vulnerabilidad, como se muestra con la reciente apertura del **Primer Refugio para Mujeres en Situación de Calle y con Problemas de Adicciones en Mérida**, mismo que se logró mediante la coordinación con la sociedad civil.

Todo este esfuerzo responde a una visión clara de ciudad impulsada por la alcaldesa Cecilia Patrón Lavada, quien ha puesto al centro el orden, la prevención y el bienestar de las familias meridanas. Bajo su liderazgo, se consolida una estrategia que entiende que el crecimiento debe ir acompañado de comunidad, y que una ciudad segura se construye todos los días, con acciones concretas y cercanas a la gente.



“Mérida se mantiene como un referente nacional e internacional en materia de seguridad, con niveles de incidencia delictiva hasta 4 veces menores que el promedio nacional”.

Imágenes: Ayuntamiento de Mérida 2024-2027



Dr. Jorge Luis Avilés Lizama

Secretario técnico de planeación, seguimiento y evaluación del Ayuntamiento de Mérida.

Economista con doctorado en políticas públicas y amplia experiencia en planeación estratégica, evaluación y desarrollo institucional en el sector público.

LinkedIn: [Jorge Luis Avilés Lizama](#)

¿Cómo, Dónde y Para Quién?

Repensar la vivienda en Mérida ante
una nueva política habitacional¹

El regreso del Estado a la vivienda

En 2024, con el cambio de administración federal, la política habitacional en México entró en una nueva fase: el Estado vuelve a colocarse en el centro de la producción de vivienda. A través de la reforma a la Ley del INFONAVIT —que transforma al instituto de un organismo predominantemente financiero a un actor con capacidad directa para construir y arrendar vivienda— y del lanzamiento del Programa de Vivienda para el Bienestar, cuyo objetivo es la producción de más de un millón de unidades antes del fin de este sexenio, el gobierno federal plantea un giro significativo en la manera de atender el problema de la vivienda.

Si bien este cambio puede leerse como uno hacia una política habitacional orientada al bienestar social, también plantea una serie de preguntas fundamentales: **¿cómo, dónde y para quién se construirá esta nueva vivienda?**

El legado del modelo habitacional periférico

Estas preguntas no surgen en el vacío, son consecuencia directa de la herencia del modelo de producción habitacional que ha marcado la expansión de las ciudades mexicanas desde finales del siglo XX: vivienda periférica, estandarizada y producida en serie. Bajo este esquema, la noción de “asequibilidad” se resolvió principalmente a través del desplazamiento de la vivienda hacia suelo barato, generalmente en la periferia urbana, dando lugar a macrodesarrollos y tipologías repetibles.

¹ Este artículo se basa en los resultados de la investigación desarrollada en la tesis de maestría del autor, titulada “How, Where and For Whom? Rethinking Housing in Mérida under Mexico’s New Reform”, realizada en el Politécnico de Milán dentro del programa de Planeación Urbana y Diseño de Políticas Públicas.



“La vivienda producida en serie ha sido presentada como una solución asequible para amplios sectores de la población. Sin embargo, esta aparente asequibilidad resulta en muchos casos ilusoria”.

El resultado de este modelo es ampliamente conocido y particularmente visible en ciudades como Mérida, donde proliferan fraccionamientos periféricos desconectados y una expansión urbana fragmentada y descontrolada. Si bien esta forma de producción habitacional logró proveer vivienda a gran escala, lo hizo a costa de la calidad espacial, la integración urbana y la capacidad de la vivienda para hacer ciudad. En este sentido, la vivienda no responde únicamente a un déficit cuantitativo; también organiza y reconfigura el territorio. Por ello, el giro de la política habitacional abre una ventana de oportunidad relevante, pero al mismo tiempo plantea dudas sobre sus am-

biciones cuantitativas y el riesgo de reproducir, bajo nuevas condiciones, los errores del pasado.

Reconocer y comprender las limitaciones estructurales del modelo habitacional previo es una condición necesaria para poder corregirlas hacia el futuro. Desde esta premisa, el artículo analiza la producción de vivienda de las últimas décadas a través de cuatro lentes —económico, sociocultural, espacial y ambiental—, con el objetivo de identificar las desigualdades que ha generado y extraer aprendizajes que permitan cuestionar el paradigma vigente e imaginar alternativas más justas.

Asequibilidad ilusoria: los límites económicos del modelo

La vivienda producida en serie ha sido presentada como una solución asequible para amplios sectores de la población. Sin embargo, esta aparente asequibilidad resulta en muchos casos ilusoria. El bajo costo inicial de la vivienda suele ir acompañado de una serie de gastos indirectos que no son considerados en el cálculo formal. La localización periférica de numerosos fraccionamientos implica mayores tiempos y costos de transporte cotidiano hacia los centros de empleo, educación y servicios, lo que incrementa de manera significativa el gasto mensual de los hogares.



A ello se suma el carácter estandarizado de las viviendas, que rara vez responde a las necesidades cambiantes de las familias ni a las condiciones climáticas locales. En la práctica, esto conduce a procesos tempranos de modificación, ampliación o adecuación de las viviendas, generando costos adicionales que recaen directamente sobre los ocupantes.

Estas dinámicas se insertan, además, en un contexto de oferta insuficiente de vivienda en los segmentos de menor precio, precisamente aquellos con mayor demanda. Según datos del SNIIV (2024), en Mérida, 64% de los derechohabientes del INFONAVIT se concentra en los segmentos de ingreso más bajos, mientras que menos del 1% de la producción formal nueva se dirige a los segmentos de menor precio.

A este desajuste estructural se suma una creciente brecha entre los ingresos promedio de los hogares y el acelerado incremento de los precios de la vivienda, lo que limita aún más las posibilidades de acceso, incluso para quienes cuentan con financiamiento formal. En conjunto, estos

factores cuestionan la supuesta eficiencia económica del modelo y evidencian sus límites como estrategia de acceso real a la vivienda.

Erosión cultural y tensiones comunitarias

La localización de fraccionamientos de vivienda producida en serie en la periferia urbana, frecuentemente adyacentes a comisarías y comunidades rurales, ha tenido efectos profundos sobre el tejido sociocultural preexistente. La introducción de tipologías estandarizadas rompe con las arquitecturas vernáculas y con las lógicas del habitar maya, erosionando formas tradicionales de relación con el territorio, el clima y la vida comunitaria.

Esta ruptura tipológica y cultural produce tensiones socioculturales y una rápida sobresaturación de la infraestructura y los servicios locales, originalmente dimensionados para asentamientos de menor escala. Como consecuencia, se incrementan los costos de vida —desde servicios básicos hasta suelo y renta—, detonando procesos de gentrificación

que desplazan progresivamente a las poblaciones originarias, debilitando las dinámicas comunitarias y profundizando la desigualdad.

Segregación espacial y exclusión urbana

La lejanía de estos fraccionamientos respecto a los centros urbanos consolidados, donde se concentran el empleo y los servicios, refuerza patrones de segregación espacial. Este aislamiento territorial se ve profundizado por su carácter exclusivamente residencial que da lugar a “ciudades dormitorio” con una oferta limitada de equipamiento, comercio y oportunidades laborales. Según la carta síntesis del PMDU (2018), en grandes fraccionamientos como Los Héroes o Las Américas, más del 95% del suelo planificado se destina exclusivamente a vivienda. Como resultado, sus habitantes dependen de largos desplazamientos cotidianos para llegar a sus lugares de trabajo, estudio o esparcimiento, lo cual fomenta una fuerte dependencia de la movilidad privada y acentúa la desconexión con el resto de la ciudad.

“La lejanía de estos fraccionamientos respecto a los centros urbanos consolidados, donde se concentran el empleo y los servicios, refuerza patrones de segregación espacial”.



Por otro lado, los fraccionamientos de vivienda en serie se caracterizan por una oferta tipológica homogénea, dominada por la repetición de la vivienda unifamiliar estándar, con variaciones mínimas entre modelos y desarrollos. Esta falta de diversidad limita la capacidad de albergar distintos tipos de hogares, trayectorias de vida y segmentos socioeconómicos, lo cual reduce la inclusión social. Por ende, el modelo no solo segrega por su localización, sino también por su forma urbana y arquitectónica, configurándose como un esquema intrínsecamente excluyente.

Vulnerabilidad climática y riesgo ambiental

La producción de vivienda en serie ha implicado la deforestación de

grandes extensiones de selva para la construcción de desarrollos habitacionales. El análisis de cobertura vegetal en los últimos 30 años muestra una pérdida de vegetación concentrada en la periferia y alineada con los principales clústeres de fraccionamientos. Esto se traduce en una pérdida significativa de áreas permeables que incrementa la temperatura del suelo y contribuye a la intensificación del efecto de isla de calor urbana. Como consecuencia, las viviendas se vuelven altamente dependientes de la ventilación artificial, generando un círculo vicioso en el que el aumento del consumo energético y de las emisiones de calor agrava las condiciones térmicas del entorno, impactando directamente en la salud, el confort climático y la carga energética de los habitantes.

Además, la pérdida de permeabilidad del suelo reduce la capacidad natural de absorción e infiltración del agua. En un contexto como el de Mérida, expuesto a huracanes y tormentas tropicales, esta condición incrementa la vulnerabilidad de estos desarrollos a inundaciones. Un caso ilustrativo es el del fraccionamiento Las Américas, donde durante las lluvias de 2020 se registraron inundaciones severas con niveles de agua que alcanzaron el interior de numerosas viviendas, evidenciando cómo el modelo habitacional no sólo ignora las dinámicas climáticas locales, sino que amplifica los riesgos ambientales a los que quedan expuestas sus poblaciones.

Replantear el modelo: hacia una vivienda más justa.

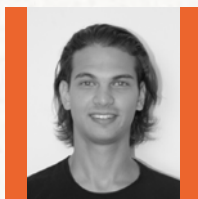
Más allá de su capacidad para producir vivienda a gran escala, es evidente que el modelo habitacional periférico ha generado efectos estructurales que exceden el ámbito cuantitativo y provocan costos de vida crecientes, fragmentación urbana, pérdida de referentes socioculturales y una alta vulnerabilidad climática. Frente a este escenario, y ante la reciente reforma en la política habitacional, resulta necesario replantear el modelo de producción de vivienda hacia uno más justo socialmente, vinculado a las formas de vida locales, mejor integrado a la ciudad y que se adapte a las condiciones climáticas del entorno, garantizando condiciones de vida dignas y asequibles a lo largo del ciclo de vida de la vivienda.

Para ello, se requiere adoptar un enfoque holístico en la política habitacional que responda de manera articulada a las preguntas fundamentales sobre **cómo**, **dónde** y **para quién** se produce la vivienda, apostando por construir **con** las comunidades y los actores involucrados, reconociendo el valor de los saberes locales. Construir **dentro** de las áreas urbanas consolidadas, priorizando la ciudad existente frente a la expansión periférica. Y construir **para** la adaptabilidad, entendiendo la vivienda como una estructura capaz de responder a las condiciones ambientales del entorno y a las transformaciones de los hogares a lo largo del tiempo.

Bajo esta perspectiva, el éxito de la política de vivienda no será cuántas viviendas se inauguren, sino cuántos hogares pueden vivir cerca de oportunidades, con identidad cultural y con confort climático, sin endeudarse en costos ocultos ni empujar la expansión urbana.



“Bajo esta perspectiva, el éxito de la política de vivienda no será cuántas viviendas se inauguren, sino cuántos hogares pueden vivir cerca de oportunidades, con identidad cultural y con confort climático, sin endeudarse en costos ocultos ni empujar la expansión urbana”.



Marcel Vázquez Canto

Arquitecto y maestro en Planeación Urbana y Diseño de Políticas Públicas por el Politécnico de Milán

COLUMNA

Movilidad del Cuidado



El riesgo vial: una omisión sistémica

¿Por qué es posible seguir naturalizando la muerte en las vías de tránsito, cuando son cifras de guerra global? En el mundo, 1,190,000 pierden sus vidas cada año, en choques, atropellos, vuelcos o colisiones.

Cuando el automóvil se inventó en 1886, regía una ley que ponía la responsabilidad en la persona que conducía el vehículo más pesado o más peligroso, o sea, los carruajes y los jinetes a caballo. Pero esa convivencia que se dio en las calles llenas de autos, peatones, ciclistas y jinetes comenzó a terminarse en la segunda década del siglo pasado.

Sin embargo, todavía en la década de 1950, en los barrios de Buenos Aires dominaba la idea del juego infantil en la calle a la hora de la siesta, un espacio compartido y comunitario. La convicción de los vecinos era firme porque "qué imbécil puede conducir a velocidad donde pueden estar jugando los chicos". Hoy, callejear sigue siendo un hábito arraigado, pero ahora caminamos por la vereda, por la banqueta. ¿Por qué el flujo motorizado logró imponerse sobre la movilidad humana hasta convertir el riesgo vehicular en un riesgo permitido? ¿Permitido para quién y desde cuándo?



“¿Por qué es posible seguir naturalizando la muerte en las vías de tránsito, cuando son cifras de guerra global? En el mundo, **1,190,000 pierden sus vidas cada año, en choques, atropellos, vuelcos o colisiones**”.

La respuesta llegó de la mano de la industria automotriz norteamericana, que en la década de 1930 reencuadró a su favor el derecho a transitar. El conductor o el fabricante dejaron de ser señalados como causantes de riesgo vial y la responsabilidad se desplazó hacia los peatones, atolondrados, culpables de cruzar mal. En Buenos Aires, el Consejo Deliberante propuso multarlos, pero nunca se cumplió. Ciertamente hubo resistencia social, pero esta visión rondaba el poder y se impuso completamente hacia 1960. A la Argentina llegó, en 1967, con la Ley 17.418 de seguro automotor obligatorio, que protegía al conductor y al vehículo, no a las víctimas.

El riesgo permitido distorsionó el sentido del seguro a favor de la movilidad motora porque cubría la conducción negligente, una licencia moral implícita con un mensaje que desvinculaba al conductor de las consecuencias directas de su conducta. Algo inconcebible en el siglo de la movilidad a tracción sangre. La responsabilidad dejó de ser la del vehículo más peligroso. Había que invisibilizar el aumento de la velocidad motora. La industria necesitaba vender vehículos cada vez más potentes y el seguro requería mayor riesgo. La publicidad hizo el resto.

El lenguaje cotidiano lo revela. La velocidad es sinónimo de éxito en cualquier registro elegido: “ascenso meteórico”, “carrera fulminante” o “avance acelerado”. La lentitud está asociada al fracaso, nunca es admirada: “va a paso de tortuga”, “no despega”, “sigue estancando”.

Ese extrañamiento de responsabilidades permite hoy que las automotrices y las aseguradoras funcionen ajenas al impacto que la violencia vial genera sobre el sistema de salud pública argentino y abstraídas del daño social producido. Sabemos que el riesgo vial no es una fatalidad. Es el resultado de un sistema de incentivos en el que las aseguradoras encontraron, durante décadas, más negocio en administrar el daño que en prevenirlo. Decirlo no imputa, señala el punto de partida para provocar un cambio.



Ema 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

🌐 Ema Cibotti

¡Vámonos de Parque

Parque
**Vergel III
CTM**



1 Acuaparque



**Centro
Cultural del
Sur**



3 El
Renacimiento



¡Da clic para conocer más sobre los parques!



MetrópolisMid

¡Síguenos en nuestras
redes sociales!



@MetropolisMid



**UNIVERSIDAD
MODELO**

Academia e Innovación



Salud y Tecnología



ASOCIACIÓN
NACIONAL DE
PARQUES Y
RECREACIÓN
DE MÉXICO

Espacio Público



Desarrollo Metropolitano