

# MetrópoliMid

LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA

¡SUSCRÍBETE!

## La Ciudad sobre la mesa



Año 08, N.º 85  
Julio 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

**Montserrat Beatriz Cáceres Gamboa**  
Gestión editorial y contenidos

**Emiliano Uribe Aguilar**  
Corrección de estilo

**Ximena Elizabeth Canché Canul**  
Auxiliar de gestión de contenido

MetrópolisMid., Año 8. N.º 85, julio 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.metropolimid.com.mx](http://www.metropolimid.com.mx), [direccion@metropolimid.com.mx](mailto:direccion@metropolimid.com.mx)

El contenido y las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación o de MetrópoliMid. Se autoriza cualquier reproducción parcial o total de los contenidos o imágenes de la publicación, siempre y cuando sea sin fines de lucro, citando invariablemente la fuente sin alteración del contenido y dando los créditos autorales. El propósito de esta publicación es contribuir a un adecuado desarrollo urbano y sostenible.

## Maestría en Diseño Estratégico

M.E. Regina Carrillo Espinosa  
Coordinadora de Posgrados | Escuela de Diseño  
[posgrados.disenho@modelo.edu.mx](mailto: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](mailto: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

02

**Editorial | Las ciudades también se construyen conversando**

04

**La Ciudad sobre la mesa | Mitos y Retos Urbanos de la Zona Metropolitana**

10

**CURIOSO: creando experiencias memorables a través del diseño**

12

**Neurodivergencias en las infancias**

16

**Ciudad en movimiento | Hacia un Anillo Periférico más permeable y seguro**

18

**Mérida: planear una metrópoli donde el agua encuentra su camino**

22

**Economía de la ciudad | Más allá de la gentrificación: Mérida en la ruta del capitalismo financiero**

24

**La Ciudad Posible | El reto de envejecer en la ciudad: experiencias para Mérida**

28

**CIUDAD MODELO | La ciudad como escenario de visibilización: reflexiones sobre la marcha del orgullo en Mérida**

32

**A ras de suelo | Crónica de una ciudad que dejó de absorber el agua**



Año 08  
N.º 85  
Julio 2026



# Editorial

## Las ciudades también se construyen **conversando**

En *MetrópoliMid* solemos decir que las ciudades son sistemas complejos. Lo repetimos con frecuencia porque estamos convencidos de que muchos de los problemas urbanos no pueden entenderse desde una sola disciplina, una sola experiencia o una sola forma de pensar. Sin embargo, pocas veces nos detenemos a reflexionar sobre otra idea igual de importante: las ciudades también se construyen conversando.

Durante años hemos buscado generar un espacio donde especialistas, académicos, funcionarios, organizaciones civiles y ciudadanos compartan conocimiento para comprender mejor la ciudad que habitamos. Más de mil artículos publicados nos han permitido abordar temas como la movilidad, la vivienda, el medio ambiente, el espacio público, el desarrollo económico y la gobernanza desde perspectivas muy diversas. Hoy queremos sumar algo más: el valor intrínseco del diálogo.



Una buena conversación entre personas que conocen el tema permite descubrir coincidencias donde parecían existir diferencias y, al mismo tiempo, entender que dos especialistas pueden discrepar sobre el camino sin dejar de compartir el mismo objetivo: construir mejores ciudades.

### **La Ciudad sobre la mesa: una nueva sección para escuchar distintas voces**

Con esa intención nace esta nueva serie de contenido en *MetrópoliMid*, un espacio para reunir distintas voces alrededor de los temas que definirán el futuro de nuestras ciudades. Queremos sentar en una misma mesa a personas con amplia experiencia en distintos ámbitos para conversar sobre los principales desafíos urbanos de nuestra zona metropolitana. No buscamos determinar quién tiene la razón, sino entender por qué existen distintas posturas, cuáles



son sus fundamentos y qué podemos aprender de ellas.

Iniciamos esta colección con dos referentes del urbanismo en Yucatán: Jorge Bolio y Eduardo Monsreal. Dos consejeros de *MetrópoliMid* pertenecientes a generaciones distintas, pero con un conocimiento profundo de la realidad urbana, las oportunidades y retos que enfrentan nuestras ciudades.

A través de preguntas directas abordamos algunos de los temas que hoy generan mayor discusión pública: el crecimiento de Mérida, la movilidad, la vivienda, el espacio público, la expansión urbana, el agua, la densidad y los retos que enfrentará nuestra ciudad en los próximos años.

Más allá de las coincidencias o diferencias entre ambos, la conversación deja una enseñanza valiosa: los problemas urbanos rara vez admiten respuestas simples. Una misma realidad puede analizarse desde enfoques distintos y, precisamente por ello, resulta indispensable contrastar ideas antes de tomar decisiones que marcarán el futuro de nuestras ciudades.

### Detenernos a escuchar de verdad

Vivimos en una época donde abundan las opiniones rápidas y escasean los espacios para escuchar argumentos completos. En redes sociales solemos reducir discusiones complejas a consignas, descalificaciones o respuestas inmediatas.



**“Una misma realidad puede analizarse desde enfoques distintos y, precisamente por ello, resulta indispensable contrastar ideas antes de tomar decisiones que marcarán el futuro de nuestras ciudades”.**

Sin embargo, las ciudades exigen algo diferente: detenernos a escuchar de verdad. Por eso queremos acercar conversaciones que aporten contexto, datos, experiencia y distintos puntos de vista para enriquecer el debate público. Contenido de alto valor para tomadores de decisiones, sí, pero también para quienes habitamos la ciudad todos los días, porque una ciudadanía mejor

informada participa de manera más activa en la construcción de su ciudad.

Esperamos que estas entrevistas no sólo generen nuevas preguntas, sino también nuevas conversaciones. Porque, como dijimos al inicio, las ciudades también se construyen conversando... y todavía hay mucho que conversar sobre Mérida.



#### David Montañez Rufino

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

Correo: [direccion@metropolimid.com.mx](mailto:direccion@metropolimid.com.mx)

# Mitos y retos urbanos de la Zona Metropolitana

Entrevista a **Jorge Bolio** y **Eduardo Monsreal**



Mérida crece a un ritmo que supera las conversaciones que se están teniendo en torno a hacia dónde se dirige ni a costa de qué, o de quiénes. Para poner sobre la mesa esos temas, platicamos con Jorge Bolio y Eduardo Monsreal, dos especialistas en desarrollo urbano que piensan la ciudad desde distintos ángulos.

## Bloque 1 – Mérida y su realidad actual

**Si hoy tuvieras el poder absoluto durante un año sobre Mérida, ¿qué harías el primer lunes?**

**Jorge Bolio:** Atendería problemas de infraestructura que están muy rezagados, como el sistema de agua potable. La calidad del agua se está deteriorando, y cada vez más es más costosa la potabilización y la cloración.

También pondría orden en el mercado inmobiliario. Se sigue traficando con

terrenos basura y se sigue engañando a mucha gente. Ya no sólo se venden lotes basura, se venden ciudades basura. Desarrollos en la periferia metropolitana que no tienen ninguna regulación, no han introducido servicios y siguen expandiéndose continuamente bajo el mismo patrón, sin redes de infraestructura básica.

**Eduardo Monsreal:** En primera instancia, llevar a cabo un diagnóstico a partir de la compilación de estudios previos. Posteriormente, hacer un monitoreo de, por ejemplo, temas como la tenencia de la propiedad o también de la regulación de los usos de suelo.

**¿Cuál ha sido el peor error urbanístico que ha cometido la Zona Metropolitana en los últimos 30 años?**

**Jorge Bolio:** Retrasar durante más de dos décadas la solución del problema del transporte colectivo. El sis-

tema funcionó hasta fines de los años setenta, en los ochenta ya se demandaba un replanteamiento radical que nunca se dio. Desde la Fundación Plan Estratégico de Mérida insistimos en la necesidad de romper con ese injusto esquema del transporte concentrado en el centro que obligaba a los usuarios a pagar una doble tarifa para trasladarse mediante transbordos, además de la ineficiencia en general del servicio, el mal estado de las unidades, el rezagadísimo sistema de cobranza y la injusticia con respecto a la relación laboral de los choferes.

Muchos defectos que se podían corregir con voluntad política, sabiendo que la constitución y las leyes locales le otorgan todas las facultades al gobierno del estado y en parte al municipio para corregir eso de una buena vez. Sin embargo, esa solución no apareció.

El Sistema Va y Ven —independientemente del sistema de pago por kilómetro— creo que ha contribuido a alargar las rutas, a aumentar las frecuencias, a mejorar el confort en las unidades y hasta la eficiencia misma en las empresas.

**Eduardo Monsreal:** La escasa atención al tema de la conectividad o de la permeabilidad urbana. Se le ha prestado mucha atención a la red vial primaria, pero se ha descuidado la red vial secundaria, que es también fundamental no sólo para el tránsito motorizado, sino también para el tránsito no motorizado o la movilidad activa, como la movilidad peatonal y ciclista, que ha estado muy rezagada. Se presta mucha atención a conectar localidades, pero no se presta atención a cómo conectar diferentes colonias y fraccionamientos o incluso cómo garantizar la conectividad dentro de una misma colonia o fraccionamiento. Además, últimamente se le ha dado mucha atención al tema de los desarrollos cerrados, que comprometen aún más la permeabilidad urbana.

Esto contribuye a cruces conflictivos en el periférico. El tema no es sólo garantizar diferentes opciones de movilidad, sino la posibilidad de tener diferentes itinerarios de viaje. Todo se reduce y todo converge en una sola calle, una sola entrada y una salida. Y eso también multiplica las distancias de recorrido y hace inviables los desplazamientos peatonales y ciclistas.

**¿Qué obra en Yucatán nunca debió construirse?**

**Jorge Bolio:** Definitivamente no es posible escapar a esta respuesta: el Tren Maya. Ese dispendio de tantos

miles de millones de pesos, ese acopio de tierra, esa destrucción ambiental desastrosa que se llevó a cabo con los desmontes, sobre todo con la construcción del tramo Cancún-Tulum. Hay una megalomanía detrás de estas decisiones que no puede negarse y las consecuencias no tardaron en aparecer. No es justo seguir subsidiando un sistema que drena tantos recursos públicos que bien pueden ser utilizados en otras cosas.

**¿Qué obra en Yucatán debió hacerse y no se hizo?**

**Jorge Bolio:** Seguir mejorando la función del periférico como articulador metropolitano. Desde 2001 y 2002, cuando se modernizó notablemente añadiendo 19 distribuidores y sobre todo con la ampliación en un buen número de carriles. En ese momento, se debió seguir trabajando en la conexión entre el periférico y las carreteras de acceso desde diversos puntos de la zona metropolitana. Lo hemos visto de 5 a 6 años para la fecha, el periférico colapsó y precisamente en esos puntos de acceso es donde se generaron mayores problemas.

**Eduardo Monsreal:** El nuevo distribuidor vial de la Mérida-Progreso. Se tuvo la oportunidad de corregir ese trazado tipo trébol y se repitió el error; anulando la posibilidad de garantizar cruces seguros para todos los usuarios de la vía y no sólo para los automóviles.

Ahora bien, sobre algunas grandes ideas que no se han podido concretar, es justamente el arco vial 230. Es viable y es necesario. Hoy por hoy se requiere la conectividad entre diferentes subcentros urbanos. Cada gran suburbio, cada gran desarrollo inmobiliario



**¡Da clic para ver el video completo!**

que hay, como Caucel o las Américas, eventualmente se van a terminar convirtiendo en subcentros urbanos. Y eso también va a traer consigo no sólo la movilidad barrio o periferia-Centro, sino también la movilidad complementaria.



## Bloque 2 – Derribar mitos

### ¿Cuál es la mentira más repetida sobre el crecimiento de Mérida?

**Jorge Bolio:** La mentira más repetida de Mérida es que demográficamente somos muchísimos, no somos tantos como lo promueve el mercado inmobiliario. Esta plusvalía que tanto cantan para Mérida nos ha llevado a severas distorsiones, como el de la carestía de la vivienda. Hay una o dos generaciones que se quedaron sin acceso a ella. La vivienda fue accesible para las generaciones anteriores porque el suelo no estaba tan encarecido, era un porcentaje minoritario en el costo total de la vivienda. Ahora el terreno ya superó con mucho el costo de la edificación y del suministro de servicios.

Esas distorsiones provienen de una especie de himno que se le está haciendo a la ciudad desde hace dos décadas, tratando de atraer capitales con una voluntad absurda de querer inflarla a toda costa. Incluso los indicadores de inflación general ponen a Mérida como una de las ciudades más caras, cuando es una de las ciudades con los niveles más precarios en salario y condiciones laborales.

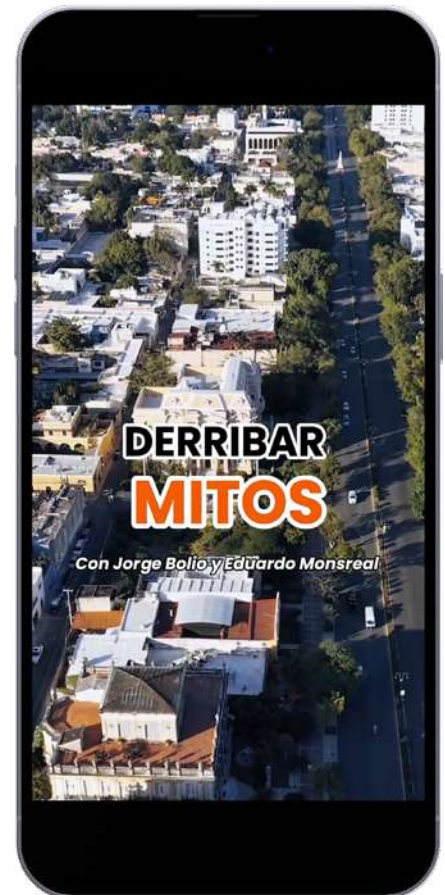
**Eduardo Monsreal:** La mentira más repetida es el crecimiento poblacional. Otra de las mentiras asociadas es el tema de la migración, de que somos demasiados, de que no podemos absorber a gente foránea, de que van a generar congestión y saturación. Y el hecho de que también asocian la llegada de personas foráneas a malos hábitos de conducción cuando vemos que ese tipo de situaciones se dan también por parte de la población local. Lo preocupante no es la llegada de más gente,

sino las altas tasas de tenencia y uso del transporte motorizado; ese es el principal problema. Los picos de crecimiento del parque vehicular son superiores a los riesgos de crecimiento poblacional.

### ¿Qué decisión urbana parece buena, pero en realidad empeora la ciudad?

**Jorge Bolio:** La infraestructura ciclista en las principales vialidades de la ciudad. Quiero aclarar que yo fui, en términos deportivos, muy ciclista, fui uno de los promotores más comprometidos con el establecimiento de la biciruta desde el Plan Estratégico. Eso creo que fue una buena decisión, pero el querer convertir a Mérida en Ámsterdam por decreto, no me gusta la idea. Se atentó contra la movilidad en Mérida con una serie de obras que estrangulaban vías muy importantes en aras de un tráfico vehicular no motorizado que no se dio. Hay que considerar que cantidad (tenencia) no equivale a uso. Estoy de acuerdo en que el automóvil es el peor invitado que tenemos en la casa, pero las condiciones de la ciudad, tanto su extensión como el clima mismo, no favorecen una política de apoyo incondicional a las ciclovialidades.

**Eduardo Monsreal:** Las restricciones de densidad, los niveles, y las alturas. Ese tipo de acciones pueden ser a corto plazo benéficas para ciertas zonas de la ciudad, pero a largo plazo terminan siendo contraproducentes porque se encarece la vivienda. Se encarece el suelo, especialmente el suelo ubicado en zonas céntricas, porque sólo está restringido a cierto número de unidades de vivienda. Y el hecho de que, al encarecerse el precio y reducirse las posibilidades de construir, se reducen también la diversidad de modelos o tipologías de vivienda.



**¡Da clic para ver el video completo!**



## Bloque 3 – Elige una más

Jorge Bolio

Eduardo Monsreal

### ÁRBOLES O CARRILES

Definitivamente más árboles. Mérida sigue siendo una ciudad verde, el problema está en los nuevos desarrollos que saturan el espacio, con espacios para parques y jardines muy pequeños. Por ello no se ha generado el necesario equilibrio entre el crecimiento poblacional y la dosificación de área verde.

Más árboles. Cumplen un valor paisajístico, cumplen servicios ecosistémicos, como el tema de la purificación del aire. También contribuyen al confort temático.

### DENSIFICAR O EXPANDIR

Es una falsa disyuntiva. Densificar es una apuesta a descomponer la armonía urbana en muchas zonas. La gente, cuando adquiere su propiedad, lo hace con una visión a futuro: crecer junto a su familia, envejecer, etc. Y de pronto se ve rodeado con tres inmensos edificios, se desata la motorización y la energía eléctrica y la presión del agua colapsan. Entonces, ¿a quién benefician los proyectos de densificación?

Densificar, creo que eso es muy importante porque con ese tipo de escenarios podemos apostar, por ejemplo, por desarrollos orientados al transporte, ciudades más densas hacen más factible los servicios de transporte colectivo y hacen también factible la movilidad activa.

### AUTOMÓVIL O TRANSPORTE PÚBLICO

Definitivamente el transporte público. ¿Cuántos desearíamos que el transporte funcione lo más eficiente posible de manera que uno deje sus automóviles en casa para irse a estudiar o a trabajar?

Transporte público. Porque el servicio de transporte público es mucho más eficiente en términos de consumo energético y sobre todo de consumo del escaso espacio vial.

### CENTRO HISTÓRICO O PERIFERIA

Centro histórico. En el tema de la gentrificación, pues habría que ver, pero sin ella el centro histórico estaría en la ruina. Pero es importante considerar que los cambios sociales y espaciales también se tienen que regularse, los reglamentos se deben aplicar por igual al gran inversionista que viene supuestamente a modernizar un barrio tradicional, no solamente al vecino que quiere cambiar su fachada o hacer algo.

El Centro histórico. Creo que tenemos que apostar por centros vibrantes, dinámicos y que sean accesibles para todo tipo de usuarios, no solamente para las personas que se desplazan en automóvil.

### CICLOVÍA O UN CARRIL MÁS

Un carril más, que me perdonen. La circulación con bicicletas puede funcionar en el centro histórico o en algunas zonas, como por ejemplo la alemán, y se debe seguir fomentando el uso recreativo y familiar de la bicicleta, como lo hace la bicicleta. Pero el esperar que estudiantes, trabajadores, oficinistas o amas de casa utilicen la bicicleta masivamente, no es viable.

Ciclovía. El motivo por el que se eligen las ciclovías respecto a los carriles, es que permiten, la convivencia por otro tipo de usuarios y se reduce la gravedad de los siniestros viales.

## Bloque 4 – Predicciones

**¿Qué decisión actual vamos a lamentar más dentro de 20 años?**

**Jorge Bolio:** Quedarnos sin suelo urbano. La oferta del suelo está acaparada, monopolizada y sumamente encarecida. Eso está enriqueciendo enormemente a algunos, y eso va a ser una hipoteca que vamos a pagar todos en las próximas generaciones.

**¿Qué colonia será irreconocible en diez años?**

**Jorge Bolio:** Colonias que se desarrollaron como fraccionamientos en los años 70 y 80 sufrirán modificaciones en su fisonomía y estructura urbana de manera muy veloz. Porque cuando una avenida durante décadas funcionó como enlace vial habitacional y de pronto en un siguiente plan aparece como corredor urbano, detrás de esa figura aparecen las licencias para lavaderos de carros, plazas comerciales con restaurantes o con permiso para la venta de alcoholes, música viva, y una serie de establecimientos que son muy atractivos para el flujo vehicular, pero no tienen estacionamientos.

**Eduardo Monsreal:** Los barrios del centro histórico, por ejemplo, así como las inmediaciones de la plancha, que tendrán una transformación radical en los usos de suelo. Otras son las colonias del norte de la ciudad y de las comisarías, que ya están pasando por una transformación significativa. Podría citar Santa Gertrudis Copó, San Antonio Hool, Temozón Norte, que son altamente susceptibles a que se reemplace gran parte de las construcciones y también de la población que la recibe.

**¿Cuál será el siguiente gran problema de Mérida que todavía nadie está viendo?**

**Jorge Bolio:** El agua. Hace ya muchos años especialistas de la facultad de ingeniería de del CINESTAV han estado hablando de la intrusión salina. Mientras más agua saquemos del subsuelo y más acercamos los desarrollos a la franja litoral, más propiciamos la entrada del agua de mar a nuestros mantos freáticos.

**Eduardo Monsreal:** El servicio de agua potable. No sólo llega con muy baja presión, sino también con una baja calidad. Estamos viendo cómo hay algunos sectores de la ciudad y sus comisarías donde se interrumpe el servicio. También hay una amenaza latente: la llegada de centros de bases de datos que puedan consumir no sólo grandes cantidades de electricidad, sino también de agua.



**¡Da clic para ver los video completos!**



## Bloque 5 – Impacto de problemas urbanos



**Chispa:** Es un problema que hace ruido, pero no define el futuro de la ciudad. Se puede resolver relativamente fácil o su impacto es limitado.



**Explosión:** Es un problema serio que ya afecta la calidad de vida y requiere atención, pero todavía estamos a tiempo de corregirlo.



**Riesgo nuclear:** Es uno de los problemas más graves de la ciudad. Si no se atiende pronto, tendrá consecuencias muy difíciles o muy costosas de revertir.

### PROBLEMA

### Jorge Bolio

### E. Monsreal

Banquetas

Expansión urbana

Inundaciones

Árboles

Calor urbano

Vivienda

Tráfico

Agua

Apagones

Transporte público



**ENCUENTRO  
PARQUES**

*San Pedro  
2026*

21 - 23 Octubre - 2026

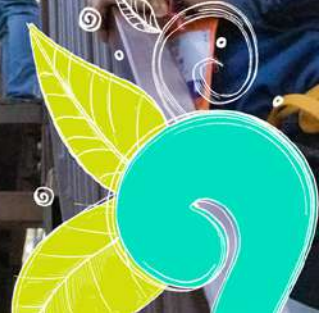
**EVENTO DE  
CAPACITACIÓN**

*Especializado para:*

- Líderes de Parques Urbanos y Espacios Públicos
- Personal Directivo y Gerentes
- Personal Técnico
- Personal Administrativo



[anpr.org.mx](http://anpr.org.mx)







# CURIOSO:

creando experiencias memorables a través del diseño

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

## a la arquitecta Mariana Estrada Castillo

Platicamos nuevamente con la arquitecta Mariana Estrada Castillo, con quien ya tuvimos una charla publicada en el número 56. En estos poco más de dos años, Mariana Estrada ha obtenido muchos reconocimientos y premios con el despacho de arquitectura e interiorismo CURIOSO, del cual es *Design Leader* en el estudio de Mérida. CURIOSO también cuenta con oficinas en Chicago.

### Dos años de grandes proyectos y reconocimientos

Los últimos dos años han sido particularmente emocionantes para nosotros. Inauguramos dos hoteles *bouti-*

*que* galardonados (Populus Seattle y Fidelity Hotel), dos hoteles *lifestyle*, las oficinas centrales de diseño global de Whirlpool y dos proyectos de desarrollo de residencias estudiantiles. Actualmente estamos trabajando en seis proyectos de hoteles/*resorts* en Latinoamérica y seis proyectos de hotelería en Estados Unidos. Hemos seguido creciendo como equipo, incorporando nuevo talento, participando en proyectos cada vez más retadores y trabajando en destinos extraordinarios que nos han permitido ampliar nuestra visión y experiencia.

Como cada año, hemos participado en importantes eventos de la industria de la hospitalidad y el diseño, como

BDNY (Boutique Design New York), HD Expo en Las Vegas, entre otros. Sin embargo, en esta ocasión estos eventos tuvieron un significado especial, pues en Nueva York recibimos dos reconocimientos por el Hotel Fidelity, ubicado en Cleveland, Ohio: el premio Lobby Upscale por el diseño de su lobby y el premio Guestroom Upscale por el diseño de la habitación tipo. Además, este hotel obtuvo una Michelin Key, distinción considerada el equivalente hotelero de las reconocidas estrellas Michelin otorgadas a los restaurantes. En 2025, también se recibió el premio Ahead Americas por el diseño de su Club Room, el espacio que integra bar, *lounge* y restaurante.



El Hotel Fidelity representó un desafío interesante para nuestro equipo, ya que implicó la renovación de un edificio histórico de la década de 1920 en el centro de Cleveland. La intervención requirió responder a estrictos criterios de conservación y reglamentación, equilibrando el respeto por la historia del inmueble con las necesidades de la hospitalidad contemporánea. Ver que este proyecto ha sido reconocido internacionalmente es motivo de gran satisfacción, pero aún más gratificante ha sido la respuesta positiva de los huéspedes que hoy disfrutan de esos espacios.

Otro momento especialmente significativo para CURIOSO ocurrió este año durante HD Expo, en Las Vegas, donde fuimos reconocidos como Design Firm of the Year. Recibir este premio nos llena de orgullo, pero también refuerza nuestro compromiso de seguir creando experiencias memorables a través del diseño.

### **En CURIOSO creemos que el buen diseño pone a las personas primero**

Esta filosofía ha guiado nuestro trabajo a lo largo de los años y continúa siendo la base de cada proyecto que emprendemos. Diseñamos pensando en nuestro equipo, que es nuestro proyecto más importante; en nuestros clientes, que depositan en nosotros su confianza y, muchas veces, sus sueños; y en todos los colaboradores que hacen posible cada desarrollo, desde ingenieros y especialistas hasta operadores y representantes de marca.

Nuestro enfoque combina una visión poética y pragmática. Poética, porque buscamos que cada proyecto tenga alma, que refleje auténticamente el

contexto, la cultura y la historia del lugar donde se desarrolla. Y pragmática, porque entendemos que el diseño también debe responder a necesidades funcionales, operativas y comerciales que garanticen su éxito a largo plazo.

CURIOSO es una firma en constante evolución. Somos un equipo colaborativo que busca trabajar como una sola entidad en armonía, aprendiendo continuamente unos de otros y celebrando cada meta alcanzada. Ser reconocidos junto a firmas y profesionales de enor-

me talento creativo es un privilegio que asumimos con gratitud. Estos logros son el resultado de la confianza de nuestros clientes, del compromiso de nuestro equipo y de las valiosas colaboraciones que hemos construido a lo largo del camino. Por ello, estos reconocimientos los vemos como una oportunidad para seguir creciendo, aprendiendo y creando espacios que generen conexiones significativas y dejen una huella positiva en quienes los habitan.



#### **Mariana Estrada Castillo**

Arquitecta por la UADY y Maestra en Docencia por el Instituto Universitario Patria, con 22 años de experiencia en diseño arquitectónico e interiorismo. Ha colaborado en proyectos nacionales e internacionales bajo la dirección de arquitectos como Jean Michel Gathy, Daniel Pierce y Francisco Hanhausen y para operadoras hoteleras como Aman Resorts, GHM, Jumeirah, Cheval Blanc, Atelier de Hoteles, Marriot, Six Senses, Kimpton, entre otros. Su experiencia abarca países de Europa, Asia y América, siendo ganadores de premios como los Gold Key, Hospitality Design Awards, Ahead Americas y Michelin Key. Actualmente se desempeña como Design Leader del Estudio de Mérida del despacho CURIOSO.



#### **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](mailto:ltorresmesias@gmail.com)



**ORTMED:** empresa mexicana especializada en el desarrollo de productos, equipamiento y soluciones con propósito médico para la neurodivergencia, la rehabilitación física y la integración sensorial para hacer un mundo más incluyente y feliz.

# Neurodivergencias en las infancias



Imaginemos a una niña en el parque. El sol de la tarde cae sobre el área de juegos, niños corriendo y gritando por todos lados y, de fondo, suena la música de un puesto cercano, mezclándose con el ruido del tráfico automovilístico. Para muchos, este escenario podría parecer algo ordinario. Sin embargo, para esta pequeña niña es una experiencia demasiado agobiante: la luz, el ruido e inclusive la textura se vuelven insoportables. ¿Qué puede hacer la niña? Busca retirarse a un espacio que considere seguro, porque no se siente cómoda ni bienvenida.

Este comportamiento tiene un nombre y se llama **neurodivergencia**. Hablar de ello es hablar de millones de niños y niñas que todos los días se enfrentan a entornos que no los consideran al ser diseñados.





### Una forma distinta de procesar el mundo

El término **neurodivergencia** describe a personas cuyo cerebro procesa la información, los estímulos y las emociones de forma distinta a lo considerado “típico”. Esto se da debido a una variación natural de la cognición humana. El concepto surge en 1998, impulsado por la activista Judy Singer, con el fin de reconocer que las condiciones como el autismo o el TDAH son parte de la diversidad humana, no enfermedades por corregir.

Bajo este término se agrupan condiciones como el Trastorno de Espectro Autista (TEA), el Trastorno por Déficit de

Atención e Hiperactividad, la dislexia, la discalculia, la dispraxia, el Trastorno del Procesamiento Sensorial (TPS), entre otros. *Se estima que aproximadamente el 20%<sup>1</sup> de la población mundial es neurodivergente, una proporción significativa de quienes habitan y usan los espacios públicos todos los días.*

### Un entorno que abruma: ¿bienvenidos o excluidos?

*Para una infancia neurodivergente, el entorno físico es una fuente constante de información que el cerebro procesa de manera distinta, y a veces de manera agotadora.*

Un niño con TEA puede presentar hipersensibilidad auditiva (del 50% al 70% de los niños con esta condición la padece<sup>2</sup>), haciendo que el ruido de un parque concurrido sea literalmente insoportable. Un niño con TPS puede sentirse abrumado por la textura del pasto, la intensidad de la luz o el olor de un espacio. Por otro lado, los que tienen hiposensibilidad buscarán activamente estímulos intensos como girar, saltar o gritar, entre otras actividades., con el fin de sentirse regulados. Esto significa que el mismo parque puede ser un lugar de disfrute para una infancia y una experiencia agotadora para otra, dependiendo de cómo su cerebro interprete lo que ve, escucha o siente.





La forma en que una infancia neurodivergente se mueve por el entorno también es distinta. La dispraxia, por ejemplo, genera torpeza psicomotriz, equilibrio precario y dificultades de coordinación: un cambio de nivel abrupto en el piso, una superficie irregular o un juego que exige precisión motora pueden convertirse en barreras reales. Por otra parte, el TDAH implica impulsividad y dificultad para sostener la atención, por lo que los espacios con demasiados distractores visuales o sin

zonas claramente delimitadas pueden dificultar la experiencia.

La señalética tampoco es neutral; para una infancia con dislexia o discalculia, un parque que depende del texto o los números para orientarse genera exclusión. El espacio público, tal como está diseñado hoy en día, asume que todos los cuerpos y todas las mentes lo recorren de la misma manera.

Más allá de lo sensorial y lo motor, está también la dimensión emocional. El autismo ha sido descrito por familias como “una discapacidad oculta”; no siempre es visible, pero está presente en cada interacción de quien lo tiene, con su entorno. Una infancia neurodivergente puede querer jugar, socializar y disfrutar del espacio (como cualquiera). Pero si ese espacio no los contempla, la experiencia puede traducirse en ansiedad, aislamiento o la sensación de no pertenecer a algo.



## Un espacio para TODAS las infancias

La buena noticia es que podemos repensar la forma en que diseñamos nuestros parques para que funcionen para todas las infancias. En ORTMED y *MetrópoliMid* unimos conocimiento clínico, evidencia científica, urbanismo, participación ciudadana y comunicación

estratégica para construir una visión integral de ciudad.

El reto no es sólo crear parques más bonitos, sino diseñar espacios públicos verdaderamente incluyentes, donde cada niño y cada persona, sin importar sus capacidades o su forma de experimentar el mundo, pueda jugar, convivir, desarrollarse y sentirse parte de la comunidad.

**"Una infancia neurodivergente puede querer jugar, socializar y disfrutar del espacio (como cualquiera). Pero si ese espacio no los contempla, la experiencia puede traducirse en ansiedad, aislamiento o la sensación de no pertenecer a algo".**

### Fuentes consultadas:

Morán, L. (2025, 1 de septiembre). *¿Todos somos neurodiversos?* Ciencia UNAM. <https://ciencia.unam.mx/leer/1612/-todos-somos-neurodiversos->

Fundación ConecTea (s.f) *Arquitectura y autismo: la accesibilidad cognitiva en los entornos*. <https://www.fundacionconectea.org/novedades/blog/arquitectura-y-autismo-la-accesibilidad-cognitiva-en-los-entornos>

Juan XXIII Chana (2023, octubre 18). *Neurodiversidad y educación: personas neurodivergentes, síntomas y tipos*. <https://juanxxiiichana.com/blog/guias/neurodiversidad-sintomas-tipos>

<sup>1</sup> <https://www.bannerhealth.com/es/healthcareblog/teach-me/what-is-neurodiversity-in-children-and-adults>

<sup>2</sup> <https://jralonso.es/2024/04/19/sensibilidad-auditiva-en-el-autismo/>



COLUMNA

## Ciudad en movimiento



# Hacia un Anillo Periférico más permeable y seguro

Cuando se habla del Anillo Periférico de Mérida, la mayoría de los habitantes lo percibe como una vialidad que está rebasada por la alta demanda vehicular, lo que suele desatar exigencias para la construcción de un Segundo Periférico. Y, si bien es cierto que es necesario planificar un nuevo anillo vial que enlace los nodos exteriores de la Zona Metropolitana de Mérida (ZMM), también es indispensable intervenir el actual Anillo Periférico para mejorar, ampliar y diversificar su infraestructura.

Aunque originalmente se proyectó como una carretera de acceso controlado, en sus inmediaciones se toleró e incluso promovió la construcción de almacenes, comercios, servicios y equipamientos de alto impacto. Esto transformó paulatinamente al Periférico de libramiento carretero a un importante corredor comercial, trayendo consigo la inevitable aparición de nuevos usuarios en la vía pública como peatones, ciclistas y pasajeros de transporte público para quienes el Periférico nunca fue diseñado. La deficiente adaptación de espacios a estas nuevas dinámicas ha convertido a esta arteria en una de las vías urbanas más mortíferas del país, registrando un alarmante promedio de 20 a 25 muertes viales cada año<sup>1</sup>.

Pese a que los instrumentos de desarrollo urbano de las décadas de los ochentas y noventas consideraron al Periférico como el límite de crecimiento de la ciudad, para la década del 2000 la mancha urbana ya había desbordado esta frontera. Fue entonces cuando comenzaron a construirse grandes desarrollos inmobiliarios como Ciudad Cautel y Las Américas, conurbándose con algunas comisarías de Mérida y las cabeceras municipales de Kanasín y Umán.

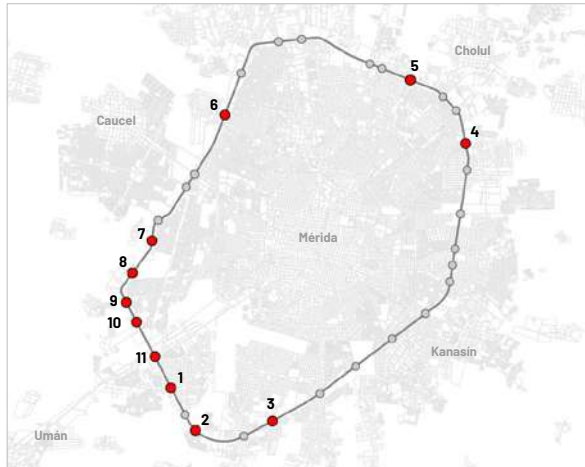




### Pasos Superiores Vehiculares (PSV) en Anillo Periférico

- PSV Existentes
- PSV Propuestos

1. El Roble
2. San Marcos
3. 60 Sur
4. Pinos del Norte
5. Tixcuytún
6. Chenkú
7. Susulá
8. Fiscalía
9. Tixcacal
10. Paseos de Mérida
11. Umán (Reconstrucción)



<sup>1</sup> Salazar, J. (2026, 21 de mayo). La vía 'de la muerte': el Periférico de Mérida es escenario de graves accidentes. Novedades Yucatán. <https://sipse.com/novedades-yucatan/la-via-de-la-muerte-el-periferico-de-merida-es-escenario-de-graves-accidentes-509477.html>

<sup>2</sup> Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2021). Censo de Población y Vivienda 2020. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>

<sup>3</sup> Obtenido a partir de reconocimiento de imágenes satelitales de Google Earth (2026).

**“El Periférico de Mérida dispone actualmente de 22 Pasos Superiores Vehiculares (PSV), lo que equivale a un paso a desnivel por cada 2.3 kilómetros; una proporción sumamente baja. Esta disparidad lo convierte en una suerte de muralla con pocas compuertas, por lo que es de esperarse que estas salidas se vean colapsadas”.**

De este modo, para el año 2020 residían unas 734,713 personas al interior del Anillo Periférico, mientras que 482,553 habitaban en el área urbana exterior<sup>2</sup>, lo que representaba el 39.6% de la población conurbada de Mérida. Dado que la mayoría de los desarrollos suburbanos no han alcanzado ni la mitad de las viviendas proyectadas en sus planes maestros, es muy probable que en menos de una década la población que resida fuera del Anillo Periférico supere a la que reside al interior de ésta, cambiando los patrones de desplazamiento cotidiano a nivel metropolitano.

A lo largo de sus 50 kilómetros, el Periférico de Mérida dispone actualmente de 22 Pasos Superiores Vehiculares (PSV), lo que equivale a un paso a desnivel por cada 2.3 kilómetros; una proporción sumamente baja si se compara con vías homólogas como el *Boulevard Périphérique* de París, que cuenta con un cruce a desnivel cada 620 metros<sup>3</sup>. Esta disparidad convierte al Periférico de Mérida en una suerte de muralla con pocas compuertas, por lo que es de esperarse que estas salidas se vean colapsadas por el incesante flujo vehicular. Actualmente se identifican por lo menos 11 puntos críticos que requieren nuevos distribuidores viales, especialmente en el tramo sur y surponiente (como los cruces de la Calle 60 Sur y la Fiscalía), con bajopuentes dotados de cruces cómodos y seguros para peatones y ciclistas.

El futuro de Mérida exige dejar atrás la visión del Periférico como una autopista de alta velocidad que divide a la comunidad, para transformarlo en una vía de alta permeabilidad urbana y máxima seguridad. Lograrlo requiere multiplicar las conexiones transversales y rediseñar integralmente las intersecciones para priorizar a los usuarios más vulnerables, rompiendo el efecto de “muralla” que hoy asfixia la movilidad entre el interior y el exterior de la urbe.

Sólo mediante el rediseño integral de sus intersecciones y una infraestructura que priorice la vida de los usuarios más vulnerables, el Anillo Periférico dejará de ser una frontera de riesgo para convertirse en el gran eje articulador, seguro e integrado que la zona metropolitana necesita.



#### Eduardo Monsreal

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

✉ [contacto@movilidadmerida.org](mailto:contacto@movilidadmerida.org)

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

📺 [@movilidadmerida](https://www.youtube.com/channel/UC...)



# Mérida:

## planear una metrópoli donde el agua encuentra su camino

### **Cuando el agua encuentra su camino**

El crecimiento urbano y los cambios en los patrones climáticos obligan a las ciudades a replantear la manera en que gestionan el agua de lluvia. Mérida enfrenta este desafío en un contexto marcado por fenómenos meteorológicos cada vez más intensos y por pronósticos que anticipan un fortalecimiento del fenómeno de El Niño durante los próximos meses. A partir de la lluvia histórica registrada en mayo de 2026, este artículo analiza la importancia

de una estrategia integral de infraestructura pluvial como herramienta de resiliencia urbana. Asimismo, expone cómo la visión impulsada por la alcaldesa Cecilia Patrón Laviada articula obras, mantenimiento, innovación, gestión del riesgo y participación ciudadana para construir una ciudad más preparada frente a las lluvias extraordinarias, reconociendo el trabajo del personal operativo municipal y la corresponsabilidad de la sociedad en el cuidado del espacio público.



Las ciudades son organismos vivos que evolucionan constantemente. Su crecimiento transforma el territorio, modifica los escurrimientos naturales y exige que la infraestructura urbana se adapte a nuevas realidades. Hoy, uno de los mayores retos para las ciudades es crecer con capacidad para responder a un clima cada vez más variable e impredecible.

Los pronósticos científicos confirman esa realidad. La Administración Nacional Oceánica y Atmosférica de los Estados Unidos (NOAA) ha confirmado el establecimiento de condiciones de El Niño y estima una probabilidad del 63 por ciento de que evolucione hacia un episodio muy fuerte entre finales de 2026 e inicios de 2027. Para la Península de Yucatán, esto no implica necesariamente más días de lluvia, sino una mayor probabilidad de precipitaciones concentradas en periodos muy cortos, con capacidad para generar encharcamientos e inundaciones urbanas.

Mérida tuvo una muestra de ese escenario el pasado mes de mayo. En tan sólo veinticuatro horas se registraron **147.9 milímetros de lluvia**, más del doble del promedio histórico de precipitación para todo el mes y el mayor acumulado observado para mayo desde que existen registros meteorológicos en la ciudad. Aquella jornada confirmó que las lluvias extraordinarias ya no pueden considerarse eventos aislados, sino un fenómeno que exige una nueva visión sobre el desarrollo urbano.

### Urbanismo resiliente: planear para un clima distinto

Durante décadas, la infraestructura pluvial de muchas ciudades respondió



**“El agua de lluvia debe tener camino. Esto significa diseñar una ciudad donde el agua pueda captarse, conducirse, almacenarse temporalmente e infiltrarse hacia el subsuelo mediante la integración de pozos pluviales, zanjas, aljibes, sistemas de drenaje, cortes de calle y nuevas soluciones de infraestructura verde, como jardines de lluvia y áreas de retención”.**

a las condiciones climáticas predominantes de su tiempo. Sin embargo, los nuevos escenarios obligan a replantear esa lógica.

El urbanismo contemporáneo entiende que el agua no debe combatirse, sino gestionarse de manera inteligente. Esto implica reconocer sus trayectorias naturales, preservar las zonas de infiltración, incorporar soluciones basadas en la naturaleza y conectar la infraestructura existente para que funcione como un sistema integral.

Bajo esa perspectiva, la alcaldesa Cecilia Patrón Laviada ha impulsado una Estrategia Integral de Infraestructura Pluvial que coloca la resiliencia urbana en el centro de la política pública mu-

nicipal. Más que un programa de obras se trata de una visión de ciudad que busca preparar a Mérida para enfrentar fenómenos hidrometeorológicos cada vez más complejos.

Su principio rector resume con claridad esta filosofía: **el agua de lluvia debe tener camino**. Esto significa diseñar una ciudad donde el agua pueda captarse, conducirse, almacenarse temporalmente e infiltrarse hacia el subsuelo mediante la integración de pozos pluviales, zanjas, aljibes, sistemas de drenaje, cortes de calle y nuevas soluciones de infraestructura verde, como jardines de lluvia y áreas de retención.

## La mejor emergencia es la que se previene

La lluvia histórica de mayo puso a prueba la capacidad operativa del Ayuntamiento de Mérida. Desde las primeras horas de la contingencia, la administración municipal activó un protocolo especial encabezado por la alcaldesa Cecilia Patrón Laviada, quien supervisó personalmente las labores de atención, instruyó la habilitación preventiva de un albergue en el sur de la ciudad y coordinó la respuesta de las distintas dependencias municipales para atender los reportes ciudadanos con oportunidad.

Sin embargo, el verdadero valor de aquella respuesta radica en que fue posible gracias al trabajo preventivo realizado durante meses. **La prevención comienza mucho antes de que inicie la temporada de lluvias. Consiste en limpiar rejillas, desazolver zanjas, mantener pozos en funcionamiento, retirar residuos, inspeccionar sistemas de conducción y fortalecer permanentemente la capacidad operativa del municipio.**

Como resultado de estas acciones, el Ayuntamiento ha atendido más de **65 mil rejillas, construido 2,386 sistemas de drenaje pluvial. Paralelamente, avanza la construcción de 120 nuevos pozos pluviales en zonas prioritarias**, así como la interconexión de infraestructura existente para mejorar el flujo y la infiltración del agua.

A ello se suma la incorporación gradual de infraestructura verde, una tendencia ampliamente utilizada en ciudades resilientes, que permite reducir escurrimientos superficiales, incrementar la infiltración y aprovechar el agua de lluvia como un recurso ambiental.

## Infraestructura que aprende del territorio

Uno de los mayores aciertos de la estrategia municipal consiste en abandonar las soluciones uniformes. Cada zona de Mérida presenta condiciones distintas de topografía, urbanización, escurrimientos y comportamiento hidráulico. Por ello, el Ayuntamiento desarrolla soluciones específicas para puntos críticos mediante Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible, interconexión de drenajes, macropozos, aljibes, jardines de lluvia y adecuaciones que permiten conducir el agua de forma más eficiente.

Esta visión representa un cambio importante en la forma de entender la infraestructura pública: ya no se trata únicamente de construir más obras, sino de lograr que todas funcionen como un sistema coordinado que aproveche tanto la infraestructura existente como los procesos naturales del territorio.

## Quienes hacen posible la ciudad

Existe una dimensión del urbanismo que pocas veces aparece en los planos: el trabajo cotidiano de las personas que mantienen viva la infraestructura.

Durante la contingencia de mayo, cientos de trabajadores de Servicios Públicos Municipales, Obras Públicas, Protección Civil y otras dependencias laboraron bajo condiciones adversas para liberar rejillas, retirar árboles caídos, desazolver sistemas pluviales, operar maquinaria especializada y mantener transitables las vialidades.

Su labor demuestra que la resiliencia urbana no depende únicamente del



concreto, el acero o la ingeniería. También depende del conocimiento técnico, la experiencia y el compromiso de quienes hacen posible que la ciudad siga funcionando incluso durante las condiciones más difíciles. Reconocer ese esfuerzo significa reconocer que el servicio público constituye una parte esencial de la infraestructura de cualquier ciudad.



## La ciudad también se construye desde la ciudadanía

Ninguna obra pública puede sustituir la participación social. Una rejilla obstruida por basura, una zanja convertida en tiradero clandestino o residuos abandonados en la vía pública pueden impedir el funcionamiento de todo un sistema diseñado para conducir el agua.

Por ello, la Estrategia Integral de Infraestructura Pluvial incorpora un componente de corresponsabilidad ciudadana basado en campañas de concientización, supervisión permanente y promoción de buenas prácticas para el cuidado del espacio público.

Mantener limpias las calles, respetar la infraestructura pluvial, reportar obstrucciones y seguir las recomendaciones de Protección Civil durante eventos meteorológicos extremos son acciones que fortalecen la seguridad colectiva. La resiliencia comienza con pequeñas decisiones cotidianas.

## Preparar hoy la Mérida del futuro

Las ciudades que mejor enfrentarán los desafíos climáticos no serán necesariamente las que construyan más infraestructura, sino aquellas que logren integrar la planeación urbana, ciencia, innovación, gestión del riesgo y participación ciudadana en una misma visión de desarrollo.

Los pronósticos asociados a El Niño recuerdan que el clima seguirá poniendo a prueba la capacidad de adaptación de nuestras ciudades. Frente a ese escenario, Mérida ha optado por anticiparse mediante una estrategia que combina

obras, mantenimiento permanente, infraestructura verde, fortalecimiento operativo y participación comunitaria.

La visión impulsada por la alcaldesa Cecilia Patrón Laviada entiende que gobernar una ciudad implica mirar más allá de la siguiente temporada de lluvias. Significa preparar hoy la infraestructura que protegerá a las próximas generaciones y construir políticas públicas capaces de adaptarse a un en-

torno climático en constante transformación.

El agua siempre encontrará un camino. La responsabilidad de quienes planean y habitan la ciudad consiste en asegurarse de que ese camino proteja a las personas, fortalezca el patrimonio común y permita que Mérida continúe siendo una ciudad segura, resiliente y preparada para el futuro.

**“La Estrategia Integral de Infraestructura Pluvial incorpora un componente de corresponsabilidad ciudadana basado en campañas de concientización, supervisión permanente y promoción de buenas prácticas para el cuidado del espacio público”.**



### Dr. Jorge Luis Ávila 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 Ávila Lizama](#)**

COLUMNA

# Economía de la ciudad



## Más allá de la gentrificación: Mérida en la ruta del capitalismo financiero

### La assetización de la vivienda y el surgimiento de un nuevo mercado inmobiliario

En Mérida se habla mucho de la gentrificación y de la turistificación. Sin embargo, ambos fenómenos son apenas la manifestación visible de un cambio más profundo: la creciente transformación de la vivienda en un activo financiero.

Desde una perspectiva económica, la vivienda siempre ha tenido una doble naturaleza. Por un lado, es un bien que satisface una necesidad básica: proporcionar un hogar. Por otro lado, constituye una forma de patrimonio y ahorro para las familias. Sin embargo, en las últimas décadas ha cobrado fuerza una tercera dimensión: la vivienda como activo financiero.

La existencia de patrimonio asociado a la vivienda no es algo nuevo. Lo novedoso es que la dimensión financiera ha adquirido una importancia creciente. La vivienda ya no es valorada únicamente por su función residencial o por representar un ahorro familiar, sino también por su capacidad para generar rentas y ganancias de capital.

Este cambio forma parte de una transformación más amplia. Desde finales del siglo XX, el capitalismo ha entrado en una etapa caracterizada por la creciente importancia de las finanzas. Una parte cada vez mayor de la acumulación de riqueza ya no proviene de la producción de bienes y servicios, sino

de la valorización de activos. A este proceso se le conoce como financiarización.

La financiarización ha penetrado en ámbitos que durante mucho tiempo estuvieron asociados principalmente a derechos y necesidades básicas. Las pensiones, la educación y la salud son algunos ejemplos. La vivienda es uno de los casos más recientes. En la búsqueda constante de nuevas oportunidades de rentabilidad, el capitalismo financiero ha ido incorporando progresivamente aspectos cada vez más amplios de la vida cotidiana a la lógica de los activos y de los mercados financieros.







**“Junto al mercado tradicional de vivienda ha surgido otro mercado. No se trata solamente de comprar y vender casas para habitarlas, sino de adquirir activos inmobiliarios capaces de generar rendimientos futuros. Quien compra una vivienda bajo esta lógica no necesariamente busca vivir en ella, busca preservar e incrementar su patrimonio”.**

Este proceso, conocido en la literatura internacional como *assetización* (*assetization*), describe la creciente transformación de bienes y servicios en activos capaces de generar rentas y ganancias de capital. En el caso de la vivienda, la *assetización* implica que las casas dejan de ser valoradas únicamente por su función como hogar y adquieren una importancia creciente como instrumentos de inversión.

En otras palabras, junto al mercado tradicional de vivienda ha surgido otro mercado. No se trata solamente de comprar y vender casas para habitarlas, sino de adquirir activos inmobiliarios capaces de generar rendimientos futuros. Quien compra una vivienda bajo esta lógica no necesariamente busca vivir en ella, busca preservar e incrementar su patrimonio.

Desde luego, las viviendas siempre se han comprado y vendido, y muchas familias las han considerado una inversión. La diferencia es que, durante mucho tiempo, la demanda estuvo dominada principalmente por quienes buscaban un lugar para vivir y estaba estrechamente vinculada a las condiciones económicas locales. Hoy, en cambio, las viviendas participan en un mercado mucho más amplio, impulsado por inversionistas, expectativas de rentabilidad y flujos de capital que trascienden las fronteras de una ciudad.

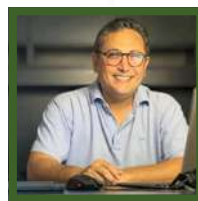
Las nuevas tecnologías y plataformas digitales han ampliado enormemente las posibilidades de este nuevo mercado. Airbnb es quizás el ejemplo más visible. Una vivienda puede funcionar ahora como un pequeño hotel y ofrecer rendimientos comparables a otras alternativas de inversión. En consecuencia, las ciudades comienzan a competir por atraer

capitales que buscan activos rentables, y las viviendas dejan de depender exclusivamente de la capacidad de compra de sus habitantes.

Por ello, el precio de las viviendas ya no refleja únicamente los ingresos y necesidades de la población local, sino también las expectativas de rentabilidad de inversionistas y mercados cada vez más integrados a escala global.

La discusión sobre la vivienda ya no puede reducirse únicamente a la gentrificación o al turismo. Ambos fenómenos son, en realidad, expresiones visibles de una transformación más profunda: la creciente incorporación de las ciudades a la lógica del capitalismo financiero.

Comprender estos procesos es fundamental, porque cuando uno de los aspectos más básicos de la vida, como la vivienda, se integra crecientemente a las dinámicas del capitalismo financiero, el desafío para las políticas públicas consiste en construir ciudades más justas, donde el derecho a la vivienda sea una posibilidad real para quienes viven y trabajan en ellas.



#### **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.

COLUMNA

# La Ciudad Posible



## El reto de envejecer en la ciudad: experiencias para Mérida

### El fin del bono demográfico

En el imaginario colectivo, México sigue siendo un país joven, pero actualmente transita hacia el envejecimiento demográfico. Se prevé que las generaciones más numerosas, nacidas en los años setenta, entren a la tercera edad a partir de 2035. Este proceso, sumado al aumento en la esperanza de vida y la reducción de nacimientos, marcará el fin del bono demográfico.

La inversión de la pirámide ya es evidente: el grupo de 65 años o más pasó de representar el 3.1% de la población en 1970, al 8.0% en 2020. Las políticas de planificación familiar y de salud del siglo pasado modificaron el curso demográfico y obligan a trasladar la atención pública, que antes se centraba en la niñez, hacia las personas mayores [1].

El impacto de esta transición afectará los esquemas de jubilación y cuidado. En el censo de 1970 existían 16 personas en edad de trabajar por cada persona de 60 años o más; en 2020 la relación bajó a 8.3 y se proyecta que sea de 6.3 para el 2030. A ello se suma la reducción del tamaño de los hogares, que debilita el modelo tradicional de cuidado familiar y traslada esta discusión al espacio público [1].







El envejecimiento suele abordarse como un tema de salud o de pensiones, pero también es un desafío urbano. Esta etapa define cómo nos movemos, accedemos a servicios, habitamos la vivienda y construimos redes de apoyo cotidianas. La pregunta ya no es únicamente cómo sostener una población más longeva, sino cómo diseñar ciudades que acompañen este proceso.

### Experiencias latinoamericanas

Este panorama no es exclusivo de México; Latinoamérica también envejece de forma acelerada. Chile, por ejemplo, ya registra transformaciones profundas: en 2022, cerca del 19% de su población superaba los 60 años, con proyecciones de hasta 32% en 2050. Ante este escenario, varios países han comenzado a desarrollar respuestas urbanas e institucionales relevantes [2].

Impulsada por la Red Mundial de Ciudades Amigables de la OMS, la región ha generado estrategias que van desde la adecuación del espacio público hasta modelos de atención comunitaria. Chile destaca por la reciente aprobación de una ley integral para personas mayores, tras más de una década de implementación. En Bogotá, las “Manzanas del Cuidado” acercan servicios públicos a escala barrial para reducir desplazamientos y fortalecer redes de apoyo. Costa Rica ha incorporado más de la mitad de sus municipios a la red, promoviendo la eliminación de barreras arquitectónicas

en calles, parques y transporte. Montevideo impulsa, desde 2017, un plan de accesibilidad enfocado en la adaptación progresiva de su infraestructura urbana [3,4,5,6,7].

Estas iniciativas muestran distintas formas de abordar un mismo reto: adaptar las ciudades a una población cada vez más longeva. Aunque los contextos varían, coinciden en la necesidad de entornos accesibles, próximos y capaces de sostener la autonomía cotidiana.

### Accesibilidad y proximidad

Uno de los referentes más sólidos proviene de los Países Bajos y su enfoque en la movilidad activa, con conceptos como el *Woonerf*, que introduce calles compartidas mediante la eliminación de desniveles entre banquetas y arroyo vehicular. Esto reduce barreras físicas y favorece la micromovilidad cotidiana.

En este contexto, las personas mayores mantienen su autonomía mediante el uso de triciclos eléctricos, bicicletas o andaderas, integrándose con seguridad a las calles compartidas y ciclovías. A ello se suma la instalación de bancas en el espacio público, colocadas por autoridades y vecinos, que funcionan como puntos de descanso y encuentro cotidiano. El modelo neerlandés muestra cómo la accesibilidad universal y cohesión barrial se construyen desde el diseño del espacio público [8].

Esta lógica de accesibilidad se complementa con la escala de proximidad, cuyo referente es la “ciudad de los 15 minutos” en París, que busca acercar servicios esenciales como clínicas, mercados, comercios y espacios públicos a distancias caminables. En la misma línea, las “Supermanzanas” de Barcelona reorganizan el tráfico pesado hacia el perímetro, liberando las calles interiores para el peatón, la estancia y la movilidad local [9,10].

Este tipo de configuración facilita la distribución de equipamientos y fortalece las redes de cuidado cercanas. Para una población envejecida, reducir distancias implica ampliar la autonomía, disminuir el aislamiento y reforzar la vida comunitaria.

### Vivienda adaptable y colectiva

El desafío arquitectónico se expresa en dos escalas. La primera consiste en adaptar el diseño de la vivienda, especialmente la de interés social, para permitir ajustes progresivos en el tiempo.

La segunda es colectiva. En países como Dinamarca y los Países Bajos destacan modelos como el *Knarrenhof*, un esquema de vivienda colaborativa (*co-housing*) que organiza las residencias privadas e independientes en torno a espacios comunes, como patios, cocinas y áreas de trabajo. A diferencia

de los modelos institucionalizados de cuidado, este sistema se basa en la autonomía y el apoyo mutuo entre vecinos, ofreciendo una alternativa intermedia entre vida independiente y asistencia formal [11].

### La escala barrial

En conjunto, estas experiencias muestran que la prioridad inmediata es avanzar hacia un urbanismo de proximidad con accesibilidad universal, donde el barrio se consolida como la escala decisiva para integrar las soluciones urbanas y sociales.

En México, la construcción de ciudades amigables ha ganado relevancia institucional. De acuerdo con la OMS, el país es el segundo en Latinoamérica con más localidades integradas a la Red Mundial de Ciudades Amigables, aunque sólo representa el 4.2% de los municipios, concentrados en Jalisco (62.7%). En el sureste, Mérida se ha incorporado mediante el plan estratégico del IMPLAN, abriendo paso al desafío de la reconfiguración física del territorio [12].

En un país donde alrededor del 80% de las personas vive en ciudades (INEGI), el envejecimiento es un fenómeno urbano que depende directamente de la calidad del entorno inmediato. En este contexto, el reto no es sólo vivir más años, sino vivirlos mejor: con autonomía y dignidad en la ciudad.





## Referencias:

- [1] Quilodrán, J. (12 de febrero de 2024). *La demografía y las familias*. Este País. Centro Tepoztlán Víctor L. Urquidí. [https://estepais.com/tendencias\\_y\\_opiniones/centro-tepoztlán/demografía-familias/](https://estepais.com/tendencias_y_opiniones/centro-tepoztlán/demografía-familias/)
- [2] Instituto Nacional de Estadísticas. (27 de septiembre de 2022). *Cerca de un tercio de la población de Chile en 2050 estaría compuesta por personas mayores*. Portal de Prensa INE. <https://www.ine.gob.cl/>
- [3] Organización Mundial de la Salud. (s.f.). *Red Mundial de Ciudades y Comunidades Amigables con las Personas Mayores* <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/about-us/>
- [4] Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. *Ley Integral de Personas Mayores – Ley N° 1224632* – publicada 1/06/2026 en el diario oficial <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1224632> y Servicio Nacional del Adulto Mayor. (s.f.). *Programa Envejecimiento Activo*. Ministerio de Desarrollo Social y Familia, SENA-MA Gobierno de Chile.
- [5] Alcaldía Mayor de Bogotá. (s.f.). *Sistema Distrital de Cuidado: Manzanas del Cuidado*. Secretaría Distrital de la Mujer. <https://globalallianceforcare.org/images/recursos/1434/30-Experiencias-Manzanas-de-cuidado-Colombia.pdf>
- [6] Red Latinoamericana de Gerontología. (20 de marzo de 2026). *Costa Rica marca un hito en ciudades amigables con personas mayores*. RLG Noticias. <https://www.gerontologia.org/costa-rica-marca-un-hito-en-ciudades-amigables-con-personas-mayores/>
- [7] Intendencia de Montevideo. (noviembre de 2017). *1er Plan de Accesibilidad de Montevideo: Promovemos una ciudad sin barreras*. Secretaría de Accesibilidad para la Inclusión. <https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/1erplandeaccesibilidaddemontevideo-web.pdf>
- [8] CROW. (2022). *Design manual for bicycle traffic*. CROW Knowledge Centre for Traffic, Transport and Infrastructure. (*manual oficial de diseño vial e infraestructura de los Países Bajos*). <https://crowplatform.com/product/design-manual-for-bicycle-traffic/>
- [9] Moreno, C. (2024). *La revolución de la proximidad: De la ciudad de los 15 minutos a la proximidad feliz*. Alianza Editorial. <https://www.alianzaeditorial.es/libro/alianza-ensayo/la-revolucion-de-la-proximidad-carlos-moreno-9788411482004/>
- [10] C40 Cities. (s.f.). *The implementation of the Superblocks programme in Barcelona*. C40 Knowledge Hub. <https://www.c40.org/case-studies/barcelona-superblocks/>
- [11] Knarrenhof. (s.f.). Landelijke Vereniging Knarrenhof: Samen in Zelfstandig. Knarrenhof Nederland. <https://knarrenhof.nl/>
- [12] Ayuntamiento de Mérida. (2024). *Plan Estratégico para una Ciudad Amigable con las Personas Mayores*. Instituto Municipal de Planeación de Mérida [IM-PLAN] & Sistema Municipal para el Desarrollo Integral de la Familia. [https://isla.merida.gob.mx/serviciosinternet/ordenamientoterritorial/paginas/personas\\_mayores.php](https://isla.merida.gob.mx/serviciosinternet/ordenamientoterritorial/paginas/personas_mayores.php)

**"El envejecimiento suele abordarse como un tema de salud o de pensiones, pero también es un desafío urbano. Esta etapa define cómo nos movemos, accedemos a servicios, habitamos la vivienda y construimos redes de apoyo cotidianas".**

Fotografías propias de la columnista.



### Arq. Carolina Aguirre Quilodrán

Especializada en patrimonio y planeación urbana. Desde Países Bajos, analiza buenas prácticas urbanas y procesos de resiliencia en distintas ciudades.

[in Carolina Aguirre Quilodrán](#)

CIUDAD MODELO

# La ciudad como escenario de visibilización:

## reflexiones sobre la marcha del orgullo en Mérida

La ciudad constituye un espacio donde convergen dinámicas sociales, culturales y políticas que se expresan a través del uso cotidiano del espacio público. Calles, plazas y avenidas no sólo cumplen funciones de movilidad o recreación, sino que también se convierten en escenarios para la manifestación de identidades, demandas sociales y formas de participación ciudadana. En este contexto, las marchas del orgullo representan una expresión colectiva mediante la cual las personas de la diversidad sexual y de género hacen visible su presencia dentro del entorno urbano.

En Mérida, la Marcha del Orgullo ha adquirido una creciente relevancia como un ejercicio de participación ciudadana que, año con año, reúne a miles de personas en uno de los corredores urbanos más representativos de la ciudad. Más allá de su carácter conmemorativo, este evento permite reflexionar sobre la manera en que el espacio público favorece el reconocimiento social, la convivencia y la construcción de una ciudad más incluyente.



UNIVERSIDAD  
MODELO





## Marco teórico

La ciudad es un sistema dinámico donde el espacio público trasciende su función física para convertirse en un escenario de interacción social, construcción de identidad y participación ciudadana. La forma en que las personas utilizan calles, plazas y avenidas influye directamente en la manera en que experimentan la ciudad y construyen relaciones con ella. En este sentido, Gehl (2010) sostiene que los espacios urbanos de calidad son aquellos que favorecen la permanencia, el encuentro y las actividades colectivas, fortaleciendo el sentido de pertenencia y la vida comunitaria.

Desde una perspectiva complementaria, Lefebvre (1996) plantea que el espacio urbano no es un elemento estático, sino una producción social construida mediante las prácticas cotidianas de quienes lo habitan. La apropiación del espacio público constituye una forma de ejercer el derecho a la ciudad, entendido como la posibilidad de participar activamente en la construcción y transformación de la vida urbana. Harvey (2012) retoma este planteamiento al señalar que dicho derecho implica que todos los grupos sociales puedan intervenir en la configuración simbólica y funcional de la ciudad, especialmente a través de acciones colectivas que fortalecen la ciudadanía.

Esta visión es consistente con los planteamientos de ONU-Hábitat (2020), que reconoce al espacio público como un componente esencial para promover ciudades inclusivas, resilientes y sostenibles. Los espacios públicos accesibles favorecen la convivencia entre distintos sectores de la población, fortalecen la cohesión social y constituyen escenarios para el ejercicio de los derechos humanos y la participación ciudadana.

En este contexto, las movilizaciones sociales pueden comprenderse como formas de apropiación temporal del espacio urbano. Butler (2015) señala que la presencia colectiva de los cuerpos en el espacio público constituye

una forma de acción social que trasciende el discurso, ya que la visibilidad compartida genera reconocimiento y reafirma la pertenencia de distintos grupos dentro de la vida pública. Bajo esta perspectiva, las marchas del orgullo pueden analizarse como prácticas urbanas que, además de expresar demandas sociales, transforman temporalmente el significado del espacio público mediante su ocupación colectiva y su capacidad para hacer visible la diversidad en la ciudad.

## La Marcha del Orgullo y la resignificación del espacio público en Mérida

La Marcha del Orgullo en Mérida se ha consolidado como una de las principales expresiones de participación ciudadana relacionadas con la diversidad sexual y de género en el estado de Yucatán. Su primera edición se realizó el 28 de junio de 2003 con un recorrido que inició en el Parque de La Mejorada y concluyó en la Plaza Grande, reuniendo a poco más de un centenar de participantes. Conforme el movimiento ganó reconocimiento social y capacidad organizativa, el recorrido se trasladó al Paseo de Montejo, uno de los corredores urbanos más representativos de la ciudad por su valor histórico, arquitectónico y simbólico.

La incorporación del Paseo de Montejo marcó una nueva etapa para la marcha, al situarla en un espacio ampliamente reconocido por la ciudadanía y utilizado como escenario de actividades cívicas, culturales y recreativas. Esta condición favoreció una mayor visibilidad del movimiento y permitió que la manifestación se integrara al



**“Su primera edición se realizó el 28 de junio de 2003 con un recorrido que inició en el Parque de La Mejorada y concluyó en la Plaza Grande”.**

paisaje cotidiano de la ciudad, propiciando el encuentro entre participantes, espectadores y diversos sectores de la sociedad.

Durante el desarrollo de la marcha, el espacio público modifica temporalmente sus dinámicas habituales de uso. La avenida deja de funcionar únicamente como un eje de movilidad y recreación para convertirse en un lugar de convivencia, expresión e intercambio social. En este escenario convergen organizaciones civiles, instituciones educativas, organismos públicos, familias y ciudadanía en general, generando un ambiente que favorece el reconocimiento de la diversidad y el ejercicio de la participación ciudadana.

Desde la perspectiva urbana, este proceso constituye una forma de apropiación temporal del espacio público, en la que un grupo social hace visible su presencia dentro de uno de los espacios más emblemáticos de Mérida. Más allá de su carácter conmemorativo, la marcha contribuye a fortalecer la percepción de la ciudad como un entorno abierto a la pluralidad, donde la convivencia entre distintos grupos sociales enriquece la vida urbana y fortalece la construcción de ciudadanía.

La Marcha del Orgullo trasciende la celebración anual para consolidarse como una práctica urbana que evidencia la capacidad del espacio público para convertirse en un escenario de inclusión, diálogo y reconocimiento social.



En Mérida, la Marcha del Orgullo ha adquirido una creciente relevancia como un ejercicio de participación ciudadana que permite reflexionar sobre la manera en que el espacio público favorece el reconocimiento social, la convivencia y la construcción de una ciudad más incluyente.



## Conclusiones

La Marcha del Orgullo en Mérida representa una expresión de participación ciudadana que demuestra el papel del espacio público como lugar de encuentro, reconocimiento y convivencia social. Su realización en uno de los corredores urbanos más importantes de la ciudad permite visibilizar la diversidad sexual dentro del paisaje cotidiano y promover una reflexión colectiva sobre la inclusión y el respeto.

Más que modificar físicamente la ciudad, este tipo de eventos transforman temporalmente la manera en que los espacios son experimentados por quienes los habitan y recorren. En consecuencia, la ciudad se consolida como un escenario donde la presencia de distintos grupos sociales contribuye a enriquecer la vida urbana y fortalecer los principios de igualdad, participación y ciudadanía.

## Referencias:

- Butler, J. (2015). *Notes toward a performative theory of assembly*. Harvard University Press.
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Island Press.
- Harvey, D. (2012). *Rebel cities: From the right to the city to the urban revolution*. Verso.
- Lefebvre, H. (1996). *Writings on cities* (E. Kofman & E. Lebas, Eds.). Blackwell Publishers. (Obra original publicada en 1968).
- Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. (2020). *World Cities Report 2020: The Value of Sustainable Urbanization*. Nairobi, Kenya: United Nations Human Settlements Programme.

“Representa una expresión de participación ciudadana que demuestra el papel del espacio público como lugar de encuentro, reconocimiento y convivencia social. Su realización en uno de los corredores urbanos más importantes de la ciudad permite visibilizar la diversidad sexual dentro del paisaje cotidiano y promover una reflexión colectiva sobre la inclusión y el respeto”.

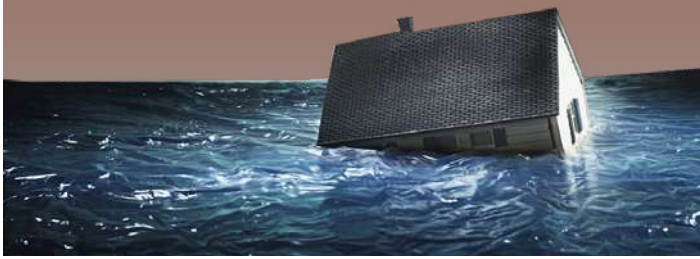


### Arq. MISPE, Enrique Martínez de Arredondo Palma

Arquitecto, Maestro en Intervención Sustentable del Patrimonio Edificado, Fundador de ATK despacho de diseño.

COLUMNA

# A ras de suelo



## Crónica de una ciudad que dejó de absorber el agua

Las inundaciones como consecuencia  
del voraz modelo de desarrollo urbano

Es una tarde de finales de mayo en Mérida y las noticias anuncian lluvias torrenciales. Mi mente no anticipa mayor riesgo para algo así en este mes; sólo puedo pensar en los 54 grados de sensación térmica que marca el termómetro a las 2:30 de la tarde. Empieza a llover y, puntual como el calor, llega el caos: encharcamientos, calles anegadas de ramas, basura y plásticos por doquier. Como me tocó estar fuera, observo conductores que, entre el agua y los encharcamientos, olvidan las lecciones más básicas de manejo.

Más allá de las quejas de ese día por algunos modelos de automóviles que mostraron no ser aptos para estas inundaciones o del afloramiento de filtraciones en los techos, yo veo en el caos el síntoma más evidente de un problema estructural: una ciudad que cada vez pierde más su capacidad de absorber agua. Estamos rodeados de manchas de concreto que se devoran las áreas verdes; se nota a simple vista y en la sensación térmica, pero conviene respaldarlo con números. En siete años, de 2016 a 2023, la cobertura forestal del municipio pasó de 41,750 a 38,816 hectáreas: un 7% de vegetación que ya no está, según el Sistema de Información de Cambios de la Cobertura Forestal en la Península de Yucatán

(SICAMFOR). Mientras los espacios de selva que rodean la ciudad, ese famoso “monte”, se reducen a ese ritmo constante, la mancha de concreto hace justo lo contrario: entre 2000 y 2020 la zona construida de la metrópoli se duplicó, de 21,103 a 42,186 hectáreas, según documenta el investigador de la UNAM, Adrián Aguilar.







Mérida crece en superficie a una tasa cercana al 2.3% anual, casi el doble de la velocidad a la que crece su población. Démonos cuenta, las inmobiliarias no están construyendo ciudad para quienes la habitan ni tampoco para quienes realmente llegan, sino guiándose por el olfato de la demanda que crece por la especulación. Más de 300 nuevos desarrollos se han identificado sólo en el corredor hacia Progreso, Conkal, Chicxulub Puerto, Motul y Sisal. La huella urbana es, cada día, más gris. ¡Ah, pero eso sí! Con mejores amenidades que facilitan vivir dentro de murallas que dan “exclusividad” (la forma más elegante de llamarle a una nula interacción social). En una siguiente entrega hablaré sobre los compradores a distancia de viviendas y lotes que tiene Mérida, porque a mí también me ha llamado algún conocido desde Monterrey o Guadalajara para preguntarme si el lote queda a 15 minutos de la playa.

Para una ciudad con este ritmo de crecimiento (1 millón de habitantes en el municipio, según el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI), y que sigue sumando decenas de miles de nuevos residentes cada año, el agua de lluvia no es un recurso: es un error en el cálculo. Un activo que hay que

hacer desaparecer porque colapsa el tráfico, inunda cocheras y retrasa entregas. Así como hicieron con los ríos y lagos en la Ciudad de México o Guadalajara, lo que pueden pensar sobre el agua es que debemos entubarla, ocultarla, resolverla o, peor aún, desaparecerla. Tratamos al agua como un inconveniente que la ciudad preferiría no ver.

**“En siete años, de 2016 a 2023, la cobertura forestal del municipio pasó de 41,750 a 38,816 hectáreas: un 7% de vegetación que ya no está... Mérida crece en superficie a una tasa cercana al 2.3% anual, casi el doble de la velocidad a la que crece su población”.**

Pero el agua, terca, no desaparece. Aunque esta columna se llama A ras de suelo, hoy toca hablar del subsuelo; ahí es donde realmente se decide parte del destino de esta ciudad y no en los mapas en los que, a veces sin tino, insistimos en trazar su rumbo. El agua se absorbe y fluye sin reconocer perímetros municipales; al hacerlo, nos recuerda que el territorio es continuo, aunque algunos desarrolladores urbanos insistan en concebirlo mediante polígonos. Todo lo que se filtra al subsuelo nutre a las “venas de la Península”. Es parte de un sistema kárstico de roca caliza, altamente permeable, interconectado por cenotes, grietas y cavernas. Cenotes que, cuando llegué a Mérida hace 8 años, identifiqué como un oasis para mitigar el calor, sin imaginar que en 2026 no confiaría en la calidad del agua que contienen varios de ellos, o que la sensación térmica iba a aumentar.

A veces, quienes nos dedicamos a estas actividades podemos caer en la inercia de focalizar la planificación, en dibujar límites en un mapa: proponer una zonificación que nadie va a respetar, pero que luce muy bien en el documento y en la discusión técnica. El mapa y el plan aguantan cualquier cosa; la calle no. Ya hay soluciones prácticas y buenos ejemplos, y no hace falta inventarlos: el propio ayuntamiento de Mérida ya tiene, desde 2009, un reglamento que obliga a los desarrollos inmobiliarios a incorporar Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible: pavimento permeable, pozos de absorción y áreas verdes diseñadas para infiltrar y no sólo para decorar.

**“El agua se absorbe y fluye sin reconocer perímetros municipales; al hacerlo, nos recuerda que el territorio es continuo, aunque algunos desarrolladores urbanos insistan en concebirlo mediante polígonos. Todo lo que se filtra al subsuelo nutre a las ‘venas de la Península’”.**





El problema, en buena parte de Latinoamérica, no es la ausencia de norma, sino la falta de exigencia en su cumplimiento y de fiscalización ciudadana sobre ella. El Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo ya demostró, con mediciones concretas, que sustituir concreto por gravilla y sembrar árboles en un estacionamiento puede bajar la temperatura hasta 10 grados (vaya alivio térmico); el Biocorredor del Parque Ecológico del Poniente, co-ejecutado con la cooperación alemana (GIZ) y empresas locales, ya retiene agua de calles enteras antes de que se convierta en inundación pluvial. No son promesas de política pública ni sueños guajiros: son soluciones prácticas, obra construida, medible y que ya funciona en esta misma ciudad, pero que se difunde, conoce y replica poco.

También hay señales de que la escala vecinal importa: este año arrancó la Cruzada Forestal, con más de 3,500 voluntarios sembrando 8,500 árboles nativos en 18 días; y el programa “Una Familia, un Árbol” ya lleva más de 50 mil ejemplares entregados a hogares meridanos. Son números que importan, pero importan más las decisiones cotidianas que los sostienen: el desarrollador que cumple el reglamento de SUDS aunque nadie se lo audite a fondo, el vecino que conserva su jardín en vez de cementarlo “para que no se ensucie”, la empresa que patrocina espacios verdes públicos en lugar de sólo amenidades privadas, la autoridad que exige factibilidad hidráulica real y no un sello de trámite más. Ninguna de estas acciones, por separado, resuelve la inundación del próximo mayo. Juntas, sostenidas en el tiempo, son justamente lo que le falta a la ciudad: continuidad y no parches.



**El problema, en buena parte de Latinoamérica, no es la ausencia de norma, sino la falta de exigencia en su cumplimiento y de fiscalización ciudadana sobre ella. El mapa y el plan aguantan cualquier cosa; la calle no.**



Nadie va a resolver por su cuenta el subsuelo de Mérida: ni el desarrollador con su pozo de absorción, ni los gobiernos locales con sus cruzadas de árboles, ni yo escribiendo estas columnas. El agua que cae en mayo no distingue colonias privadas de comisarías, ni terrenos especulativos de terrenos habitados; corre, se filtra o se estanca según lo que todos hayamos decidido hacer con el suelo. Si usted construye, exija y respete el drenaje sostenible; si es vecino, defienda el árbol antes que el concreto; si es autoridad, fiscalice lo que ya está escrito en el reglamento. La próxima tarde de lluvias torrenciales en Mérida ya tiene fecha en el calendario, aunque no sepamos cuál. Y cuando llegue, la discusión no debería ser si tu marca de vehículo logra cruzar una calle encharcada, sino cuál de estas soluciones dio mejores resultados. Lo que sí podemos decidir, desde ahora y entre todos, es si la recibimos con una ciudad que absorbe o con otra que simplemente se ahoga.



### **PhD. Claudia Mondragón**

Doctora en Arquitectura y Medio Ambiente, máster en Ordenamiento y Gestión del Territorio, con un posgrado en Políticas Públicas Urbanas. Arquitecta de profesión, cuenta con más de 18 años de experiencia profesional 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 internacionales.



# 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](http://www.toirobot.com)



# Metr̄opoliMid

¡Síguenos en nuestras  
redes sociales!



@MetropoliMid



**UNIVERSIDAD  
MODELO**

Academia e Innovación



Salud y Tecnología



ASOCIACIÓN  
NACIONAL DE  
PARQUES Y  
RECREACIÓN  
DE MÉXICO

Espacio Público



Desarrollo Metropolitano