

MetrópoliMid

LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA

¡SUSCRÍBETE!

Mérida: ¿ciudad para las personas o para los automóviles?

Año 08, N.º 87
Septiembre 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 87, septiembre 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, 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.

MetrópolisMid
LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA

Maestría en Diseño Estratégico

M.E. Regina Carrillo Espinosa
Coordinadora de Posgrados | Escuela de Diseño
posgrados.diseño@modelo.edu.mx
(999) 930-19-00 Ext: 2404



Licenciatura en Diseño e Innovación

LAM. Heber Luna
Coordinador de Licenciatura | Escuela de Diseño
hluna@modelo.edu.mx
(999) 930-19-00 Ext: 2404



MetrópolisMid

LA PLATAFORMA URBANA DE MÉRIDA

¡VISITA NUESTRA
PÁGINA WEB!



Escanéame para
más información



¡Síguenos en nuestras redes!

@MetrópolisMid



Índice

02

Editorial | Mérida: ¿ciudad para las personas o para los automóviles?

04

La Ciudad Sobre la Mesa | Mérida: ¿una ciudad para las personas o para los automóviles?

12

Los tres edificios que definen la Oslo del Siglo XXI | El primero: La Ópera (2008)

14

Doce años, una misma calle

18

¿Qué es un parque neuroinclusivo?

22

A ras de suelo | ¿A qué costo la costa Yucateca?

25

La Ciudad Posible | El Día Sin Coche no es un asunto de coches

28

MIDigital: transformación tecnológica para servir mejor a la gente

32

CIUDAD MODELO | Cultura de paz: transformar las relaciones para transformar la sociedad

36

Desde la movilidad humana | ¿Qué sentimos cuando nos movemos?

38

Café Ciudad | Política pública: juego de mesa o juego de tronos y Agroecologías comunitarias en resistencia



Año 08

N.º 87

Septiembre 2026

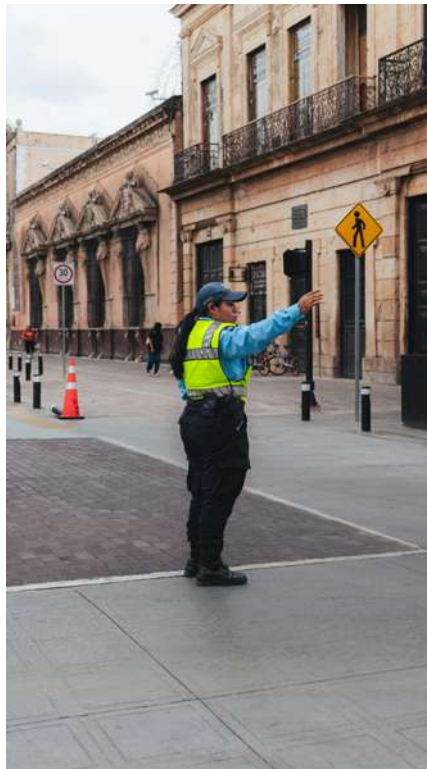


Editorial

MÉRIDA: ¿ciudad para las personas o para los automóviles?

En el marco del **Día Mundial Sin Automóvil**, vale la pena hacernos algunas preguntas sobre la ciudad que estamos construyendo: ¿para quién la estamos diseñando?, ¿quién tiene derecho a la calle?, ¿cómo afectan a la movilidad aspectos como el clima, las ciclovías de Paseo de Montejo o el Segundo Anillo Metropolitano?, ¿se puede tener una ciudad de 15 minutos?

MetrópoliMid vuelve a poner estos temas **sobre la mesa** en una nueva conversación de *La Ciudad sobre la Mesa*. En esta ocasión invitamos a dos voces con perspectivas distintas sobre la movilidad y el desarrollo urbano de Mérida: **Fernando Alcocer**, presidente del Colegio de Arquitectos de la Zona Metropolitana de Mérida, y **Everardo Flores**, presidente de Cicloturixes.



La primera pregunta parece sencilla: ¿Mérida está diseñada para los automóviles? Sin embargo, desde el inicio encontramos diferentes visiones. Mientras Everardo considera que la ciudad ha sido construida privilegiando al automóvil, Fernando plantea que el problema es que hemos distribuido mal el espacio entre los distintos modos de transporte.

Hablamos de la posibilidad de construir una ciudad de 15 minutos, de la mezcla de usos de suelo y de cómo acercar vivienda, comercio, servicios y equipamientos puede reducir nuestra dependencia del automóvil. Hablamos también del clima de Mérida, de las ciclovías de Paseo de Montejo, del segundo anillo metropolitano y de lo que significa construir infraestructura para todos.

“Pero escuchar solamente no es suficiente, debe llevarnos a algo más: a construir una visión integral de ciudad y un plan real para hacerla posible. Necesitamos saber hacia dónde queremos ir y tomar decisiones coherentes con esa visión. Contrastar las ideas, ponerlas sobre la mesa y construir ciudades para la gente”.

Incluso cuando ambos coinciden en la necesidad de mejorar la movilidad, sus propuestas y prioridades no siempre son las mismas. Para uno, el futuro pasa por banquetas, cruces peatonales, ciclovías conectadas y un transporte más accesible, mientras que para el otro, la prioridad está en recuperar y ampliar el espacio público, particularmente los parques, y dejar de limitar tanto la mezcla de usos de suelo.

Al final, la discusión importante es qué ciudad queremos construir y qué decisiones necesitamos tomar para hacerla posible. Para eso, **es necesario escuchar a quienes estudian la ciudad, a quienes la diseñan, a quienes la habitan y también a quienes tienen visiones distintas sobre cómo transformarla.** Lo hemos dicho con anterioridad: los problemas urbanos son demasiado complejos para resolverse desde una sola perspectiva.

Pero escuchar solamente no es suficiente, debe llevarnos a algo más: **a construir una visión integral de ciudad y un plan real para hacerla posible.** Una ciudad no puede crecer únicamente a partir de decisiones aisladas, proyectos desconectados o intereses particulares. **Necesitamos saber hacia dónde queremos ir y tomar decisiones coherentes con esa visión. Contrastar las ideas, ponerlas sobre la mesa y construir ciudades para la gente.**



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

Mérida, ¿una ciudad para las personas o para los automóviles?

Entrevista a **Everardo Flores** y **Fernando Alcocer**



¿Mérida está diseñada para los autos?

Everardo: Sí. A partir de la segunda mitad del siglo XX, la mayoría de las ciudades del mundo se diseñaron para el automóvil. Es un hecho histórico: la industrialización y la producción en masa de vehículos exigían que las ciudades se convirtieran en espacios pensados para el auto. Hoy, en 2026, tenemos evidencia de que seguir ese modelo no es lo más adecuado. No se trata de excluir a los autos, sino de de-

jar de diseñar la ciudad exclusivamente para ellos y pensar también en la movilidad sostenible. En términos prácticos, en una ciudad diseñada para los autos resulta mucho más fácil llegar de un punto a otro en vehículo que caminando, en bicicleta o en transporte público. Hemos hecho ejercicios sociales donde personas recorren la misma ruta en distintos modos de transporte y en varias ocasiones ha ganado el coche. Eso es resultado de una ciudad diseñada para el automóvil.

Fernando: No coincido del todo. La ciudad está hecha, desde su origen, con vialidades y lotes, y esos espacios siempre se pensaron para que la gente se moviera o accediera a algo. Lo que sí ha pasado es que hemos cedido el espacio peatonal al vehículo, pero no es que la ciudad esté diseñada así. Las vialidades también son el medio por el que llegan los bienes y los servicios a la gente, por eso las ciudades las necesitan. Lo que hay que hacer es darle espacio a cada modo de transporte.

¿A quién le pertenece la calle?

Everardo: Parafraseando un dicho clásico: por el bien de todos, primero el peatón. Hoy en día quien usa auto tarda cada vez más en llegar a su destino. Incluso por el bien de los propios automovilistas, hay que voltear a ver otros modos de transporte.

Fernando: En una democracia como la nuestra, todos somos iguales. Quitamos la palabra peatón y hablemos de personas. La ciudad se debe diseñar para las personas, siempre. Desafortunadamente está el concepto de "jerarquía de movilidad", y la jerarquía es propia de una monarquía: el rey y los de abajo. Cómo nos movemos es una decisión individual y no podemos satanizar que alguien se mueva de una manera u otra. La ciudad tiene que ser para todas las personas.

¿La ciudad de los 15 minutos es una utopía?

Everardo: La ciudad de los 15 minutos caminando o en bicicleta puede sonar utópica para algunos, pero yo estoy convencido de que sí se puede, aunque no para toda la ciudad, sino por nodos: zona norte, zona sur, zona centro, zona poniente, cada uno pensado para resolverse en 15 minutos. Las dinámicas están cambiando: hace poco los automovilistas llegaban a cualquier lado en 15 minutos, mientras que ahora pueden tardar más de una hora.



Fernando: Es totalmente factible. El problema es que tenemos que cambiar la visión urbana de hace 50 años y combatir la idea de la zonificación extrema: esta es una zona habitacional, aquí no puede haber comercios, aquí no puede haber escuelas. Si rompéramos esa visión de zonas exclusivamente habitacionales, que en muchos casos hasta suena clasista, avanzaríamos. El uso de suelo siempre es compatible; puedo tener una escuela, un comercio, unas

oficinas, todo junto; eso se puede hacer. Hay que dejar de decirle a la gente "aquí no puede haber esto" y decir, al contrario, "aquí debe haberlo", para que la ciudad de los 15 minutos sea una realidad. El comercio es totalmente compatible con la vivienda y basta ver otras ciudades del mundo: vivienda arriba, comercio abajo.

¿El clima de Mérida es una barrera real para la movilidad ciclista?

Everardo: Cuando se dice que el calor impide que las personas usen la bicicleta, creo que se está sobredimensionado. Sin duda es un factor, pero hay estudios y encuestas que muestran que la principal razón por la que la gente no usa la bici como medio de transporte no es el clima; es la inseguridad. Basta ver que hay ciclistas en la calle sin importar el calor: yo mismo uso manga larga y trato de cubrirme, pero sé que, te muevas como te muevas, en algún momento vas a sudar. Ni el aire acondicionado del coche te salva de eso porque, tarde o temprano, te tienes que bajar.

Fernando: Sí afecta, sin duda. Quien decide usar la bicicleta te va a decir que no, pero la realidad es que sí. Vas a sudar y eso desgasta incluso al caminar; el calor sofoca. El clima afecta, aunque no es la única razón por la que el porcentaje de gente que se mueve en bici o caminando sigue siendo prácticamente el mismo en los últimos años. El calor lo podemos mitigar si construimos ciudades como deben de ser, con suficiente arborización en las vías y espacios de descanso y refrescamiento.



¡Da clic para ver el video completo!

¿Mérida como una ciudad ciclista?

Everardo: Mérida tiene todos los elementos para ser el paraíso ciclista de México, una especie de Portland o de Copenhague mexicana, y creo que debería de serlo. Sé que puede sonar exagerado, pero lo digo con seguridad: tenemos un clima favorable y, a diferencia de otras ciudades, no hay cañadas ni montañas, es terreno plano, y eso favorece muchísimo la movilidad activa. Esto no significa que Mérida debe ser una ciudad sin autos. El Día Mundial sin Auto no busca que los autos desaparezcan, sino generar conciencia sobre las externalidades negativas que producen.

Fernando: Por supuesto que Mérida puede ser una ciudad ciclista, si aumentamos la densidad y permitimos la mezcla de usos de suelo. De esta forma, aunque existan avenidas grandes, la dependencia del vehículo se reduce solo a lo que está fuera de tus 15 minutos. Hay que considerar varios temas de manera integral: la seguridad para que la gente camine o se mueva en bicicleta; las necesidades de los adultos mayores, para quienes cargar una bolsa de ropa de ocho o diez kilos varias cuerdas no es sencillo; los niños, con transporte escolar que reduzca la cantidad de autos en circulación; el diseño de las aceras y vialidades, pensadas para el peatón —están peleando entre sí son para coches o para bicicletas, pero nadie piensa en quien camina—. **Cuando lo que necesitamos está cerca, no sacamos el vehículo; cuando está lejos, nos movemos en él.** La dependencia del automóvil viene de cómo hemos zonificado la ciudad, causando que necesitemos del vehículo para



todo. En Manhattan, por el contrario, solo el 5% de la gente tiene vehículo, porque todo tiene transporte y todo está cerca; es una ciudad con una densi-

dad muy alta, pero está bien planeada: tiene transporte, movilidad, calles con banquetas amplias y áreas verdes de recreo. Eso es lo que nos hace falta.



Las ciclovías en Paseo de Montejo: ¿efectivas o intrusivas?

Everardo: Es la joya de la corona. Es una ciclovía bien hecha, con oportunidad de mejora, pero es la muestra de que cualquier vialidad de la ciudad puede tener ciclovía. Había cierta resistencia, mucha gente decía que las ciclovías estaban bien, pero que debían ir en otras zonas: en el sur o en las comisarías; sin embargo, se construyó en la avenida más importante e icónica de la ciudad. Es un logro del activismo ciclista, pero todavía un logro incipiente: mientras no haya ciclovías conectadas entre sí, va a seguir siendo una joyita aislada en medio de la ciudad.

Fernando: Son necesarias, pero creo que se enfocó en una sola visión y esa es la parte que critico. Los ciclistas tienen derecho como ciudadanos, pero también los propietarios de la zona.

Hace muchos años los gobiernos estatal y municipal convirtieron esa zona en el corazón turístico de Mérida: llegaron los hoteles y la inversión. Pensar hoy que hay que quitarlos porque “yo tengo derecho a moverme” es contradictorio: todos los que circulan ahí, incluidos quienes llegan en auto o autobús turístico, tienen exactamente el mismo derecho. El transporte público, de hecho, es mucho más democrático porque mueve a más gente en un solo vehículo, y prácticamente no se pensó en él. En cuanto al diseño de las ciclovías, uno de los principios básicos del diseño urbano es la visibilidad: todos los modos deben ser visibles entre sí, pero muchas de las islas peatonales están llenas de plantas y perjudican la visibilidad. Otro grave error es mezclar el carril de autobús y ciclovía; son modos incompatibles y nunca deberían combinarse.



¡Da clic para ver el video completo!



¿El anillo periférico y las nuevas vialidades resuelven el tema de la movilidad o solo mueven el problema de lugar?

Everardo: Un segundo anillo periférico no es lo más adecuado para la ciudad, repetiríamos los mismos errores del primero. Hay estudios comprobados en muchas ciudades que demuestran que construir más vialidades solo promueve un mayor uso del automóvil; el espacio que liberas en un año se vuelve a llenar de coches. De hecho, creo que el periférico actual ya debería tener semáforos; sé que suena contradictorio, porque mucha gente luchó para que esa vialidad no los tuviera, pero hoy es una vía interurbana que funciona como autopista en medio de la ciudad. Mérida ya lo rebasó, los puentes y pasos a desnivel no son suficientes ni son incluyentes para el peatón.

Fernando: Cuando se construye un periférico, la ciudad se extiende inmediatamente hasta él y volvemos a cometer el mismo error de hace 50 años: más gasolina, más kilómetros, más complicaciones. El periférico actual se diseñó sin resolver bien los cruces, y sigue sin resolverlos. No tenemos vialidades que te lleven de un extremo a otro de manera continua; la estructura de movilidad sigue siendo la de hace 80 años, cuando éramos 200 mil habitantes, y esa es la razón por la que preferimos usar el periférico en lugar de movernos dentro de las vialidades de la ciudad. Hay que intervenir en el diseño vial para que sea posible moverse de poniente a oriente y de norte a sur de manera fluida. Esto se conecta con lo anterior: si permitimos que los usos de suelo se den con reglas claras, disminuye la necesidad de moverse tanto. Ahí está el problema que no hemos atacado: seguimos haciendo periféricos, los usos se van para allá, nos tenemos que mover y volvemos a saturar todo.



¡Da clic para ver el video completo!

Si tuvieras presupuesto ilimitado, ¿en qué invertirías primero?

Everardo: Sin duda invertiría en banquetas, en pasos peatonales, en la peatonalización de buena parte del centro histórico y en ciclovías conectadas entre sí. Todo esto en beneficio no solo de peatones y ciclistas, sino de los propios automovilistas: una ciudad más amable con las personas termina beneficiando también a quien usa coche. Un porcentaje importante de quienes se mueven en auto no lo hacen porque quieran, sino porque no tienen otra opción: moverse desde Las Américas, Ciudad Cauce o Los Héroes hacia el centro en bici es casi imposible, en camión es igual de complicado y caminando ni se diga. Una ciudad construida para la movilidad activa, con buen transporte público y espacios caminables, beneficia incluso a quien usa coche.

Fernando: Invertiría en espacio público, en parques. La ciudad la vive la gente, y la gente necesita espacios públicos porque se cansa de convivir todo el día encerrada en una casa. Un espacio público donde haya niños, donde convivan todas las personas, es fundamental. El Programa de Desarrollo Urbano reconoce un déficit de 240 hectáreas de parques y lo grave es que no hay una sola acción concreta para recuperarlas. Necesitamos parques, áreas verdes, áreas de recreo y áreas deportivas, hoy tenemos muy pocos. El Paseo Verde, en medio de colonias populares, tuvo mucho éxito al principio —ese proyecto nació de una gestión del Colegio de Arquitectos—, y llegué a verlo de noche completamente lleno de gente, aunque hoy está un poco olvidado.

La movilidad urbana en Mérida en una palabra

Everardo: Calidad de vida. No se puede hablar de calidad de vida cuando alguien hace dos horas en transporte público para llegar a su trabajo. Sé que hay otros elementos —mejor empleo, alimentación, servicios de salud y educación—, pero a nosotros nos toca el tema de cómo mejorar la vida a través de la movilidad.

Fernando: Complicada.

Everardo: Le diría a la gente que experimenten la ciudad, que diversifiquen la manera en que se mueven. Dicen que la mejor forma de conocer una ciudad es caminando, pero yo agregaría que en bicicleta es todavía mejor.

Fernando: Tenemos que trabajar en una nueva visión de ciudad, pero sin dejar de ser partícipes en construirla. La ciudad es un derecho de todos y debemos de tener una visión clara donde convivan el turismo, la vivienda y el recreo.



¡Da clic para ver el video completo!



“Le diría a la gente que experimenten la ciudad, que diversifiquen la manera en que se mueven. Dicen que la mejor forma de conocer una ciudad es caminando, pero yo agregaría que en bicicleta es todavía mejor”.

“Tenemos que trabajar en una nueva visión de ciudad, pero sin dejar de ser partícipes en construirla. La ciudad es un derecho de todos y debemos de tener una visión clara donde convivan el turismo, la vivienda y el recreo”.



Los tres edificios que definen la Oslo del Siglo XXI

El primero: La Ópera (2008)



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

Imagen 1

Continúo compartiendo mi experiencia de este verano 2026 en la bellísima ciudad de Oslo, en Noruega. Me referiré a tres edificios que forman parte del revolucionario proyecto urbanístico que se dio en Fjordbyen, el frente marino de la ciudad de Oslo, en específico en el Barrio de Bjorvika. Es un proyecto de renovación urbana que se comenzó a fraguar desde 1980, iniciándose hasta el año 2000. Los tres edificios a los que haré referencia en las siguientes publicaciones son: La Ópera (2008), la Biblioteca Deichman (2020), y el museo Munch (2021).

La característica que tienen estas edificaciones es que cumplen con los estándares del programa medioam-

biental noruego llamado FutureBuilt. Su requisito principal es que obliga a reducir a la mitad las emisiones de efecto invernadero, al uso de materiales eco-amigables y a sistemas pasivos de climatización.

La Ópera (2008)

El primero de los edificios en ser construido, fue la Ópera (edificio del que hablaremos en esta edición), proyecto desarrollado por el estudio noruego de arquitectura SNOHETTA. Tiene la característica de contar con una cubierta inclinada de mármol y granito blanco, que permite a los visitantes caminar sobre el techo del edificio y contemplar

unas bellísimas vistas del fiordo y la ciudad (ver imágenes 1 y 2). El mármol utilizado fue seleccionado por su alta densidad reflectante para mitigar el efecto de isla de calor.



Imagen 2

Previo a la construcción de La Ópera, se realizó una limpieza ambiental del suelo marino, lo que le devolvió a la zona su biodiversidad. Incluso actualmente, podemos encontrar zonas públicas para practicar la natación.

Al interior, en su vestíbulo bellísimo, destaca la pared ondulada construida con madera de roble europeo. Este brinda una acústica y efecto visual muy interesante, además de ser un material renovable y con capacidad de almacenar CO2 (ver imagen 3).

La temporada de ópera es de agosto a junio. Así es, estuve por esos lugares en el único mes que no hay. Sin embargo, tuve la oportunidad de ver un *performance* muy interesante. ¿El tema presentado? Era más que obvio que tenía que ser sobre fútbol, pues estábamos en pleno mundial (ver imagen 4).

Al hablar del edificio de la Ópera de Oslo, se hace necesario comentar sobre la acústica del salón principal. El despacho SNOHETTA trabajó de la mano con la firma ARUP Acoustics, a quienes lo “único” que les pidieron garantizar fue lo siguiente: que los 1,370 espectadores reciban cada nota musical con absoluta claridad. Lo consiguieron habiendo tenido ya varios reconocimientos por ese motivo. Además, debemos sumarle que, por la forma curva, permite que el público esté más cerca del escenario.

Otro punto interesante con respecto a la acústica es que la parte posterior de los balcones tiene forma convexa, por lo que el sonido se dispersa uniformemente, evita que se concentre en un solo punto y, lo más importante, que se genere eco. Fue toda una experiencia poder estar ahí en un *performance*, así

que no puedo imaginarme lo que debe de ser estar en una ópera.

Regresando al exterior, el fiordo que puede apreciarse desde esta zona de Oslo cuenta con una hermosa escultura flotante llamada *She lies*, pudiéndose traducir como “Ella miente” o “Ella yace”. Fue diseñada por la reconocida artista italiana Monica Bonvicini e inaugurada en mayo del 2010 (ver imagen 5).

La obra representa un iceberg flotante y es muy interesante permanecer sentada un buen rato frente a ella para apreciar los efectos diferentes que se producen. La escultura está construida en acero inoxidable y paneles de vidrio con partes espejeadas. No está fija en una sola posición pues fue diseñada para girar lentamente sobre su propio eje. Su impulso es con los vientos y las mareas. Confieso que me pegué a un guía para escuchar la explicación y dijo algo que me cautivó: “Les invito a reflexionar sobre la relación entre la cultura, el cambio climático y la naturaleza: ¿ella duerme o ella yace?”.

Nos leemos en la próxima edición de la revista digital *MetrópoliMid*, en la que compartiré mi experiencia en el edificio de la Biblioteca Dichman y mi prolongada visita al Museo Munch.

Fotografías propias de la autora.

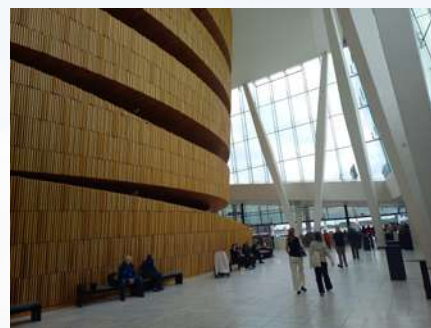


Imagen 3



Imagen 4



Imagen 5



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

DOCE AÑOS, UNA MISMA CALLE

CONGRESO PEATONAL, 2026

En más de una década de continuidad, el Congreso Peatonal se ha convertido en un encuentro itinerante que articula activismo, ciudadanía, academia e instituciones públicas y privadas, poniendo el derecho a caminar y la transformación de las ciudades al centro del diálogo. Impulsado desde 2014 por la Liga Peatonal, este espacio recorre distintas ciudades en México, con objetivos, herramientas, enfoques y redes que han surgido o se han fortalecido durante su historia, trascendiendo el formato habitual de un congreso para convertirse en un encuentro para dialogar, caminar, asistir a talleres, realizar intervenciones urbanas y defender los derechos del peatón.

Un congreso para quienes caminan

Caminar es y ha sido la base de prácticamente todos los desplazamientos urbanos y, al mismo tiempo, una experiencia profundamente desigual, puesto que no todas las personas pueden recorrer calles con banquetas amplias y continuas, cruces seguros, sombra, accesibilidad o condiciones de autonomía y seguridad.

Facebook: [@cpeatonalmx](https://www.facebook.com/cpeatonalmx)
Instagram: [@ligapeatonal](https://www.instagram.com/ligapeatonal)





De esa necesidad surgió la Liga Peatonal, una red nacional conformada por ciudadanos, activistas, especialistas y organizaciones que comenzó a articularse a finales del 2013 con una pregunta fundamental: ¿cómo construir una agenda común para defender el derecho de las personas a caminar? La respuesta fue encontrarse. En mayo de 2014, Pachuca, Hidalgo recibió el primer Congreso Peatonal y, con él, comenzó una historia que, doce años después, continúa recorriendo el país.

Desde su origen, el Congreso Peatonal se ha planteado como un espacio de encuentro, fortalecimiento y aprendizaje, pero también como una plataforma para involucrar a la ciudadanía, funcionarios, especialistas y académicos en

la discusión sobre movilidad, derecho a la ciudad y accesibilidad. Las evidencias de once ediciones permiten observar una característica esencial: las calles deben responder prioritariamente a las necesidades de las personas.

Un país recorrido paso a paso

La ruta del Congreso Peatonal es también un mapa de la diversidad urbana y cada edición ha dejado una identidad propia. Pachuca inauguró el camino con la primera convocatoria realizada por el colectivo “Todos Somos Peatón”, Cholula planteó la construcción de “Ciudades humanas, paso a paso”, el barrio de La Merced en la Ciudad de México celebraba la “Revolución

peatonal”, Monterrey puso énfasis en la “Ciudadanía Trabajando”, Oaxaca habló de “Construyendo ciudades para las personas” y Morelia y Culiacán “EnCaminaron la Ciudad”. Después de la pandemia, en 2022, Pachuca volvió a ser sede para seguir “Construyendo ciudades caminables”, Ensenada se presentó como “Aquí caminamos, aquí nos movemos”, Querétaro como “Creando caminos” y, finalmente, San Luis Potosí fue “Nómadas urbanos creando comunidades”. Estos lemas permitieron la evolución de una conversación que ha pasado del reconocimiento del peatón como sujeto político a la construcción de capacidades, propuestas y acciones concretas.



Del encuentro a la continuidad

El impacto del Congreso Peatonal no se mide únicamente por el número de asistentes; su mayor aportación está en lo que ocurre después: las relaciones entre colectivos, metodologías y proyectos que viajan de una ciudad a otra, personas que regresan a sus territorios con nuevas herramientas y agendas. Uno de los primeros hitos fue la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón, concebida como un manifiesto fundacional de la Liga y como una herramienta para establecer y visibilizar los principios de seguridad, accesibilidad, equidad y espacio público de quienes caminamos día a día nuestras ciudades.

El congreso también ha impulsado la creación de vías recreativas como la de Calle Guerrero en Pachuca Hidalgo o

“Caminar es y ha sido la base de prácticamente todos los desplazamientos urbanos y, al mismo tiempo, una experiencia profundamente desigual”.

la Recta a Cholula en Puebla. A esta agenda se han sumado iniciativas como los Cebratones, la sustitución de Puentes Antipeatonales y la presentación de distintas publicaciones para llevar los derechos peatonales a todo el país. Por ejemplo, el año pasado Liga Peatonal y ONU-Hábitat presentaron *Abran paso*, una guía práctica para la implementación de los derechos peatonales en ciudades mexicanas.

El Congreso Peatonal importa: la lógica ha sido fortalecer; conectar experiencias y propiciar el diálogo entre sociedad civil, especialistas, gobiernos locales y federales; profesionalizar a las colectivas; visibilizar a las personas en situación de vulnerabilidad; intervenir el espacio público y dialogar con quienes todavía no forman parte de la conversación sobre movilidad.

En Guadalajara vamos “Okupando la Calle”

Del 15 al 18 de octubre de 2026, Guadalajara será sede del 12° Congreso peatonal bajo el lema que es, al mismo tiempo, una invitación y una postura: “Okupando la Calle”. La elección de esta ciudad no es casual; en una metrópoli marcada por el crecimiento del parque vehicular, la siniestralidad vial, la contaminación y profundas desigualdades en el acceso al espacio público, hablar de movilidad activa implica también discutir quién tiene derecho a ocupar la ciudad y bajo qué condiciones. Esta edición buscará cuestionar las prioridades de la agenda pública y visibilizar la falta de acciones suficientes frente a la crisis de movilidad sostenible. La apuesta es reunir una audiencia amplia y variada para compartir expe-

riencias y construir herramientas que, convertidas en acción, puedan regresar el territorio a las personas.

“Okupando la calle” propone mirar más allá de la infraestructura. Pregunta qué ocurre cuando infancias, personas adultas mayores, personas con discapacidad, peatones y ciclistas encuentran una ciudad diseñada para los automóviles antes que para la vida cotidiana;

y qué podemos hacer colectivamente para cambiarla. Después de doce años, el Congreso Peonato llega a Guadalajara con una certeza construida: caminar nunca ha sido un acto menor, es una forma de habitar, encontrarse, protestar, conocer y reclamar aquello que es común. Quizá por eso, hoy más que nunca, el siguiente paso no consiste únicamente en hablar de la calle; consiste en ocuparla.



Daniela Sánchez Estrada

Gestora cultural con más de 15 años de experiencia como productora y consultora de proyectos sociales, artísticos y culturales. Es coordinadora de comunicación de Liga Peonato y productora de la 12° edición del Congreso Peonato.

Correo: daniela.sanchez@ligapeatonal.org



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



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.

¿Qué es un parque neuroinclusivo?

(y en qué se diferencia de uno “accesible”)



La accesibilidad universal como un concepto utópico

Muchos de nosotros, cuando pensamos en un parque que “cumple con accesibilidad universal”, visualizamos lo mismo: rampas, banquetas anchas y/o andadores sin obstáculos. Incluso la normatividad vigente —incluyendo normas técnicas como la NMX-R-050 y el marco establecido por la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad— ha desarrollado con mayor precisión criterios relacionados con la dimensión física de los espacios: pendientes de las rampas, anchos de paso o alturas de los mobiliarios, entre otras. Sin embargo, esto es solo una parte de la accesibilidad vista en su integralidad.

El término “accesibilidad universal” tiene un significado mucho más amplio. Está muy relacionado con el concepto de barrera, catalogado como “todo obstáculo que dificulte o impida el acceso de las personas a algún ámbito de la vida social”. Aunque tradicionalmente lo asociamos con obstáculos físicos, en realidad también existen barreras cognitivas y sensoriales. Estos aspectos, aunque forman parte del concepto contemporáneo de accesibilidad, no cuentan todavía con el mismo nivel de desarrollo técnico que aquellos relacionados con la accesibilidad física.

Esto significa que la accesibilidad universal actual no está mal planteada, simplemente está incompleta en su aplicación espacial. Por ello, un parque puede cumplir con los criterios físicos establecidos por la normatividad vigente y, aun así, seguir presentando barreras cognitivas o sensoriales que

dificultan la experiencia, orientación, comprensión o uso del espacio para muchos niños y adultos.

Barreras que no se ven

Parte de la dificultad para identificar estas barreras se debe a que no son tan fácilmente visibles como los obstáculos físicos. Por ejemplo, el autismo no siempre se nota a simple vista, pero puede influir significativamente en la manera en que una persona percibe y experimenta su entorno. Lo mismo pasa para los usuarios con TDAH, la dispraxia o el trastorno de procesamiento sensorial que, como hemos mencionado en artículos anteriores, son condiciones que no siempre presentan una manifestación física visible y que difícilmente entran en el radar de quien diseña un espacio público.



Hacia espacios verdaderamente universales: los parques neuroinclusivos

Un parque neuroinclusivo es aquel que incorpora de forma deliberada en su diseño las distintas formas en que las personas pueden percibir, procesar y responder a los estímulos del entorno, buscando reducir barreras cognitivas y sensoriales que pueden dificultar su experiencia y uso del espacio. El concepto de “neurodiversidad” parte de lo desarrollado por la socióloga Judy Singer a finales de la década de 1990. Su estudio entiende condiciones como el autismo o el TDAH como variaciones naturales de la cognición humana y no como desviaciones que haya que corregir. En términos de diseño, se traduce en tres componentes esenciales:

1. Regulación sensorial: manejo de la intensidad de la luz, el sonido y la textura.
2. Previsibilidad: rutas y señalización que permitan anticipar lo que sigue en el espacio.
3. Autonomía: posibilidad de orientarse y decidir sin depender de instrucciones verbales.

Estos aspectos ya forman parte del concepto contemporáneo de accesibilidad, pero todavía no cuentan con el mismo nivel de desarrollo técnico, parametrización y evaluación que los criterios físicos tradicionalmente utilizados para determinar si un espacio es accesible. Esa diferencia entre lo que el marco normativo reconoce —una accesibilidad entendida de manera amplia— y lo que actualmente podemos medir y especificar con mayor precisión en el diseño físico de los espacios públicos representa una oportunidad: **convertir principios de inclusión cognitiva y sensorial en criterios concretos de**



“Un parque neuroinclusivo es aquel que incorpora de forma deliberada en su diseño las distintas formas en que las personas pueden percibir, procesar y responder a los estímulos del entorno, buscando reducir barreras cognitivas y sensoriales que pueden dificultar su experiencia y uso del espacio”.

diseño. Nombrar el problema es un primer paso. Lo siguiente es saber, con mayor precisión, qué construir.

Dos piezas necesarias

Es muy importante aclarar que la accesibilidad motriz y la neuroinclusión no compiten entre sí; ninguna sustituye a la otra. Son dos piezas con un mismo objetivo: garantizar que cualquier persona pueda acceder y usar plenamente un parque. La accesibilidad motriz permite que el cuerpo pueda llegar al espacio; la neuroinclusión busca que ese espacio pueda ser comprendido, recorrido y vivido. Ninguna de las dos, por sí sola, completa su objetivo. Por ello, una accesibilidad verdaderamente

integral debe considerar tanto las necesidades motrices como las cognitivas y sensoriales.

En otras palabras, un parque accesible busca eliminar barreras que impidan el acceso y uso del espacio, mientras que un parque neuroinclusivo amplía esa mirada para considerar también cómo distintas personas perciben, procesan y experimentan ese espacio.

En ORTMED y *MetrópoliMid* buscamos contribuir a que las distintas formas de habitar y experimentar la ciudad puedan incorporarse plenamente al diseño de nuestros espacios públicos. Una ciudad verdaderamente universal no se construye a pesar de su diversidad, sino **a partir de ella.**

“En ORTMED y *MetrópolisMid* buscamos contribuir a que las distintas formas de habitar y experimentar la ciudad puedan incorporarse plenamente al diseño de nuestros espacios públicos”.



Fuentes consultadas:

De Asís, R. (2007) *Sobre la accesibilidad universal*. Instituto de Derechos Humanos Bartolomé de las Casas, Universidad Carlos III de Madrid. https://www.uc3m.es/instituto-gregorio-peces-barba/media/instituto-gregorio-peces-barba/doc/archivo/doc_rafael-de-asis-intervencion/rafael_asis_mesa4.pdf

Playgrounds etc (s.f) *Beyond Ramps – How Inclusive Playgrounds Support Autism, Mental Disabilities and Neurodiversity*. <https://playgroundsetc.com/blogs/news/beyond-ramps-how-inclusive-playgrounds-support-autism-mental-disabilities-and-neurodiversity-1>

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2024). *Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad*. Última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación.

Secretaría de Economía. (2006). NMX-R-050-SCFI-2006. *Accesibilidad de las personas con discapacidad a espacios construidos de servicio al público – Especificaciones de seguridad*.



Por:
Equipo ORTMED y
Equipo *MetrópolisMid*



COLUMNA

A ras de suelo



¿A qué costo la costa Yucateca?

No fue otro meteorito en Chicxulub;
fueron décadas de decisiones sobre una
costa que se queda sin dunas ni arena.

Cada vez que visito la costa yucateca experimento un doble proceso de admiración. Por un lado, me llena el corazón, pero por otro me lo apachurra. Me deleitan los tonos de azul de Sisal, me inspiran los flamings de Celestún, me tranquiliza el mar de Telchac y me agasajan los sazones de la comida de Progreso. Pero cada vez más, lo confieso, se activa mi visión de “ordenadora territorial”, y paso de la dulzura del paisaje natural, a la pesadez del cambio devastador en el entorno ocasionado por el avance de los desarrollos inmobiliarios. Mi visión técnica mira retiros que no se respetan, alturas que no cuadran, capacidad de carga que nadie calculó y servicios y equipamientos públicos que llegaron tarde, o de plano nunca llegaron.

En las siguientes líneas no quiero únicamente sumarme a la muy válida lamentación y alarma colectiva por la pérdida de las dunas de Chuburná. Espero ofrecer referencias que sustenten esta demanda ciudadana. De los 13 municipios costeros de Yucatán, ninguno cuenta con un Programa de Ordenamiento Ecológico Local (POEL) propio y, hasta donde documentan los registros públicos del IMDUT, sólo uno (Progreso) cuenta ya con un Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial (PMDUOT) vigente.





“El Cinvestav estima que, para 2035, la línea costera podría retroceder entre 20 y 50 metros más en las zonas más vulnerables, con pérdidas económicas asociadas de entre 800 millones y mil millones de pesos anuales”.

Ambos programas deberían, en teoría, orientar el crecimiento urbano y territorial a escala local. Su ausencia no es un tecnicismo administrativo: refleja en qué medida hay, o no, voluntad para respetar la norma y, más aún, pone en evidencia quién termina decidiendo y qué intereses prevalecen. ¿Cuál es el costo de la costa? ¿Quién se beneficia? ¿Quién lo paga? ¿Quién padece las consecuencias?

Según el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI, los 13 municipios de la costa yucateca tienen una sola ciudad que ronda los 50 mil habitantes (Progreso), cuatro localidades más en un rango de 3 mil a 10 mil habitantes, y el resto de sus asentamientos, la inmensa mayoría, no llega a los 3 mil. Es decir: prácticamente toda la franja costera sigue teniendo asentamientos pequeños. De los cinco asentamientos que sí cruzan el umbral, cuatro están concentrados en un mismo corredor: el aledaño a Progreso. La excepción es Celestún, y no es casualidad: tiene una reserva de biósfera y un flujo turístico constante.

Ese dato cambia la forma en que vemos el problema. La costa yucateca no es una franja amenazada por el crecimiento natural de su propia gente, es un litoral con pocos residentes permanentes y con mucha presión llegando de afuera. Los

que se benefician son quienes traen la inversión turística, o el mercado inmobiliario meridano que se desplaza hacia el mar. Los asentamientos que superaron los 3 mil habitantes no crecieron por dinámica pesquera; lo hicieron por la expansión urbana de Mérida-Progreso.

Mientras eso ocurre arriba, en las construcciones y en la arena hay otra historia: la playa se está yendo. La flora y la fauna termina sucumbiendo ante el cemento y la exigencia de que “la playa bonita tiene sólo arena”. **Entre 1980 y 2019, la península perdió en promedio 19 metros de litoral**, un proceso documentado por investigadores locales. En las zonas más críticas, la pérdida acumulada llega hasta los 100 metros. **En Chicxulub Puerto, la franja de arena al oriente del muelle pasó de 14 metros en 2006 a sólo 4 en 2023**, según el investigador del Cinvestav, Jorge Euán.

En Telchac Puerto, las imágenes satelitales muestran, en algunos puntos tierra adentro, retrocesos de hasta 100 metros. **En Sisal**, de acuerdo con el biólogo Juan Carlos Aguirre Fierro, del colectivo Salvemos las Dunas, **se calcula un retroceso de entre 7 y 15 metros en la última década, equivalente a la mitad de la playa que existía hace 10 años.**

Ese retroceso no es una fatalidad geológica. El nuevo “meteorito” que arrasa Chicxulub, y que ahora extingue su flora, su fauna y los ecosistemas que les albergaban, es una acción premeditada. Cuando se elimina la duna o el manglar para levantar un condominio, se elimina también la única barrera que amortiguaba el oleaje, antes de que llegara a la cimentación. Cuando se construye un muelle, una marina o un puerto de abrigo sin estudiar cómo se mueve la arena, se interrumpe el flujo natural de sedimentos que alimenta las playas río abajo de la corriente.

Al respecto, especialistas de la UNAM y la UADY han señalado que la ampliación del muelle de Progreso, desde finales de los años ochenta, es una de las causas documentadas de la erosión que hoy golpea la costa norte del estado. El resultado es una franja cada vez más expuesta. Desde 2007, el propio Cinvestav documentó que el 27% de toda la costa yucateca tiene viviendas construidas a menos de 10 metros del mar. Podrá verse bonito, resultar cómodo para dar unos paseos y estar en la playa con arena “limpia”. Lo que no se piensa es que, entre menos barrera natural exista y ésta sea remplazada por más concreto pegado a la arena, más rápido avanzará el mar.

Las proyecciones no ayudan a bajar la ansiedad (al menos la mía): el Cinvestav estima que, para 2035, la línea costera podría retroceder entre 20 y 50 metros más en las zonas más vulnerables, con pérdidas económicas asociadas de entre 800 millones y mil millones de pesos anuales.

Sin embargo, ni los datos, ni los indicadores, ni siquiera lo que ya es visible a simple vista, parecen alarmar lo suficiente y convencer a los involucrados de que este modelo no es viable ni conveniente. Las personas en puestos de gobierno piensan en su periodo, los desarrolladores piensan en su cartera, los turistas piensan en descansar y pasarla bien y los compradores piensan en su retorno de inversión. Ninguno realmente piensa en los efectos que hay detrás de todo esto.

Como en todo lo que toca al territorio, no estamos ante un solo problema, sino ante un sistema de causa y efecto que se retroalimenta. Tenemos la gradual subida del nivel del mar por el derretimiento de los glaciares y polos, pero también está el avance del mar por el desarrollo costero descontrolado. La erosión (esa que vemos avanzar playa tras playa) es más el síntoma visible que la causa raíz. La arena que se pierde es la factura que llega años después de decisiones de planeación, o de ausencia de ellas, tomadas mucho antes: dónde

se permite construir, cuánto manglar se sacrifica, cuánta agua se extrae, cuánta energía hace falta o a dónde van los desechos. Preguntas que casi nunca son el punto de partida para decidir dónde construir, qué construir y, sobre todo, respetar los sitios donde no se debería hacerlo.

Es como remodelar la casa de la familia sin que nadie sepa cuántos cuartos va a tener, si el terreno aguanta el peso, si alcanza el presupuesto o, peor, si esos cuartos hacían falta. La diferencia es que aquí, la casa es de todos. **Quien firma el contrato de remodelación casi nunca es quien después tiene que vivir con las goteras.**

La próxima vez que alguien me pregunte si vale la pena comprar un terreno “al lado de la playa, con todas las amenidades”, como ya me ha pasado más de una vez, no podría responder considerando sólo el precio por metro cuadrado o qué tan cerca está de la playa. Sisal, Celestún, Telchac y Progreso siguen ahí, tan lindas y azules como siempre. La pregunta que me hago cada vez que regreso de la costa no es si seguirán siendo bonitas, sino cuánto deberemos pagar por nuestra idea de lo “bonito”, y quiénes, al final, van a tener que absorber (¿o padecer?) la cuenta.

“El nuevo 'meteorito' que arrasa Chicxulub, y que ahora extingue su flora, su fauna y los ecosistemas que les albergaban, es una acción premeditada. Cuando se elimina la duna o el manglar para levantar un condominio, se elimina también la única barrera que amortiguaba el oleaje”.

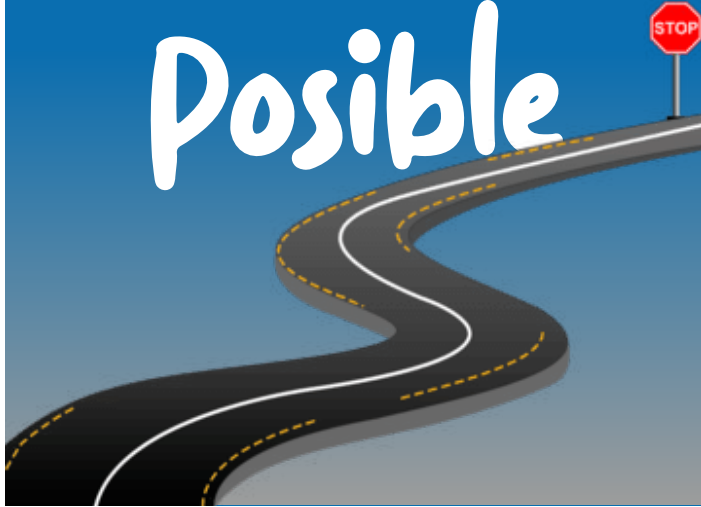


PhD. Claudia Mondragón

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.

COLUMNA

La Ciudad Posible



El Día Sin Coche no es un asunto de coches

Nunca en mi vida había vivido en una ciudad tan silenciosa. Escribo estas líneas desde La Haya, en los Países Bajos, y aquí me di cuenta de que las ciudades son ruidosas, en buena medida, por los coches. Sería fácil escribir sobre la cultura ciclista. Sin embargo, vivir aquí me hizo entender que la lección neerlandesa no es abandonar el automóvil. Tienen coches y los usan, pero no tienen la prioridad. En una misma ciudad conviven peatones, bicicletas, tranvías y automóviles, incluso convergiendo todos en la misma calle. Lo que cambia son las reglas y las prioridades. El automóvil está presente, pero no necesariamente es la opción más rápida.

Aquí también llueve, y mucho. Sin embargo, caminar o pedalear sigue siendo posible porque la infraestructura reduce las molestias: banquetas continuas, cruces seguros, drenaje eficaz y recorridos claros. En Mérida el obstáculo es otro: el sol. Más que copiar el modelo neerlandés, podemos preguntarnos qué hace incómodo cada trayecto en nuestra ciudad y cómo podemos reducir esas molestias.

Sembrar sombra

Para convencer a alguien de bajarse de la comodidad de su coche, no podemos pedirle que lo haga por solidaridad; te-

nemos que ofrecerle algo a cambio: hacerla fácil y atractiva, con banquetas continuas, accesibles y sombreadas. Una de las principales incomodidades de Mérida es el calor. Un proyecto neerlandés liderado por TU Delft estudió el efecto de enfriamiento de 69 especies de árboles y encontró que, cuando la radiación térmica bajo el sol directo supera los 50 °C, bajo las copas de ciertos árboles puede ser hasta 30 °C menor. [1]

El estudio desarrolló, además, una clasificación para identificar qué características de los árboles contribuyen más al enfriamiento. París ya lleva esta lógica a la práctica, transformando calles y patios escolares en “islas de frescura” con árboles, vegetación, fuentes y espacios peatonales, y utiliza criterios de enfriamiento y adaptación climática para seleccionar las especies. [2] México tiene especies de copa amplia que podrían formar túneles verdes. Estudiemos cuáles ofrecen mayor capacidad de enfriamiento y qué condiciones necesitan para formar corredores continuos de sombra.

El viaje completo

El trayecto completo debe funcionar: caminar hasta la parada, esperar, subir, hacer un transbordo y completar la última

milla. De poco sirve un autobús con aire acondicionado si el pasajero espera veinte minutos bajo el sol. En Países Bajos, la regularidad del transporte es una decisión de diseño vial. Tranvías y autobuses pueden tener prioridad en los cruces mediante semáforos inteligentes que detectan su llegada y ajustan los ciclos. [3] Así, el transporte público puede ser más rápido y predecible.

Mérida ya ha dado pasos importantes en materia de transporte público. El sistema Va y Ven ha elevado el estándar de confort y accesibilidad del transporte público, con unidades de piso bajo, aire acondicionado y pago electrónico, mientras que el IE-Tram representa un primer paso hacia la electrificación de la red. [4,5] El siguiente reto es extender esta mejora a la frecuencia, cobertura, conexiones y prioridad vial. De acuerdo con datos del IMDUT, publicados por *Disidente* en agosto de 2025, el 37% de los viajes al trabajo se realizan en transporte público, frente a 33% en automóvil particular. [6] Es decir, estamos mejorando un sistema que ya utiliza una parte enorme de la población.

Sin embargo, el trayecto no termina cuando bajamos del autobús. La última milla requiere soluciones específicas ya que no todos los viajes requieren el mismo tipo de vehículo. En Liubliana, Eslovenia, pequeños vehículos eléctricos llamados *Kavalir* permiten atender recorridos dentro del centro, especialmente para personas con movilidad reducida. [7]

Recuperar la calle

Peatonalizar tampoco significa simplemente cerrar una calle. La experiencia de Madero, en Ciudad de México, muestra que recuperar espacio para peatones implica resolver comercio, mercancías, accesos y gestión del espacio público.

En 2007, Liubliana comenzó a recuperar gradualmente su centro, acompañando la restricción del automóvil con alternativas para residentes, mercancías y personas con movilidad reducida. Desde entonces, la superficie peatonalizada ha aumentado un 620% y hoy alcanza 10 hectáreas. Una de las intervenciones más interesantes fue *Slovenska cesta*, una antigua arteria que comenzó a transformarse en 2013. El tramo de 400 metros fue rediseñado para dar prioridad al peatón, la bicicleta y el transporte público. Las banquetas se ampliaron, los espacios de estacionamiento se transformaron en áreas verdes y terrazas y se mejoró la infraestructura del transporte público. [8]



Slovenska Cesta now. Photo by STA



El resultado no fue simplemente una calle sin coches, sino una calle con otros usos: caminar, pedalear, tomar el transporte público, sentarse bajo los árboles o disfrutar de las terrazas. La transformación también tuvo efectos ambientales: solo en *Slovenska cesta*, las emisiones de carbono negro disminuyeron 70% y el ruido alrededor de 6 dB. [8] Y Liubliana no es la única ciudad europea en aplicar estos cambios. En Oslo, la eliminación de más de 700 espacios de estacionamiento y la transformación de calles en espacios para peatones, bicicletas y transporte público aumentó en 10% el número de peatones en el centro. [9]

La libertad de elegir

En Mérida, los empleos y servicios educativos y médicos se concentran en determinadas zonas, mientras que muchas colonias, comisarías y municipios periféricos tienen una cobertura de transporte limitada. Esto obliga a algunas personas a recorrer grandes distancias o incluso a pagar transporte particular para acceder a servicios básicos. [6,10] Llevar infraestructura peatonal, ciclista y de transporte público de calidad a cada barrio significa acercar también las oportunidades.

El Día Mundial Sin Coche puede ser más que una fecha simbólica: puede ser una oportunidad para mostrar que otra ciudad es posible. Podemos empezar por dar prioridad al transporte público y las bicicletas, ampliar banquetas, convertir temporalmente un carril en terraza, instalar sombra para simular un túnel verde, colocar mobiliario urbano o reprogramar semáforos. París lleva esta idea más allá de un solo día: *Paris Respire* cierra al tráfico vehicular en varias calles de algunas zonas de la ciudad durante los domingos y los días festivos, o el primer domingo de cada mes en el caso de la Avenida Campos Elíseos. [2] El Día Sin Coche no debería ser un día para demostrar que podemos vivir sin automóvil, sino para demostrar que, con la infraestructura adecuada, podemos elegir no usarlo.

“Para convencer a alguien de bajarse de la comodidad de su coche, no podemos pedirle que lo haga por solidaridad; tenemos que ofrecerle algo a cambio: hacerla fácil y atractiva, con banquetas continuas, accesibles y sombreadas”.

Referencias:

- [1] TU Delft. (2025). TU Delft demonstrates: Trees really do work as natural city air conditioning. TU Delft, Faculty of Industrial Design Engineering. <https://www.tudelft.nl/en/2025/ide/july/tu-delft-demonstrates-trees-really-do-work-as-natural-city-air-conditioning>
- [2] Bloomberg. (2026). This Paris Tour Reveals How Hidalgo Made City Greener, More Car-Free. Bloomberg CityLab. <https://www.bloomberg.com/graphics/2026-paris-transformed-hidalgo/>
- Fotografía: Cyril Marcilhacy. (20 de marzo de 2026). Fotografía de Rue de Rivoli. Bloomberg. <https://www.bloomberg.com/graphics/2026-paris-transformed-hidalgo/>
- [3] SICE. (s.f.). Traffic Signal Priority: A Strategic Driver for Public Transport and Urban Mobility. SICE. <https://www.sice.com/en/insights/traffic-signal-priority-a-strategic-driver-for-public-transport-and-urban-mobility/>
- [4] Yucatán Today. (s.f.). Guía de transporte Va y Ven en Mérida. Yucatán Today. <https://yucantoday.com/blog/guia-transporte-va-y-ven-merida>
- [5] Agencia de Transporte de Yucatán. (s.f.). IE-TRAM. Gobierno del Estado de Yucatán. <https://transporteyucatan.org.mx/ietram>
- [6] Disidente.mx. (25 de agosto de 2025). Transporte público en Mérida: un modelo ineficiente y desigual. Disidente.mx. <https://disidentemx.com/2025/08/25/movilidad-merida-desigualdad/>
- [7] CityChangers. (s.f.). Ljubljana Pedestrianisation and the Kavalir Model. Estrategias de última milla y zonas de bajas emisiones. CityChangers. <https://citychangers.org/ljubljana-pedestrianisation/>
- [8] European Commission. (s.f.). Pedestrianisation of Ljubljana city centre. EU Urban Mobility Observatory. https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/pedestrianisation-ljubljana-city-centre_en
- Fotografía: Eurocities. (6 de enero de 2022). The new life of Ljubljana's main street. <https://eurocities.eu/stories/the-new-life-of-ljubljanas-main-street/>
- Fotografía: RdA Suisse. (11 de junio de 2023). Ljubljana - Slovenska Cesta 8. Wikimedia Commons. Licencia Creative Commons Attribution 2.0. [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ljubljana_-_Slovenska_Cesta_8_\(53446416795\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ljubljana_-_Slovenska_Cesta_8_(53446416795).jpg)
- [9] Peters, A. (24 de enero de 2019). What happened when Oslo decided to make its downtown basically car-free? Fast Company. <https://www.fastcompany.com/90294948/what-happened-when-oslo-decided-to-make-its-downtown-basically-car-free>
- [10] Duarte Calleja, D. (29 de mayo de 2026). La desigualdad también está en el territorio. la diaria. <https://ladiaria.com.uy/opinion/articulo/2026/5/la-desigualdad-tambien-esta-en-el-territorio/>



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



MIDigital:

transformación tecnológica para servir mejor a la gente

El lanzamiento del Expediente Digital representa un paso estratégico en la transformación de los servicios públicos del Ayuntamiento de Mérida y forma parte de la estrategia integral MIDigital, la cual busca construir un gobierno más cercano, ágil, transparente e innovador. El proyecto parte de una premisa: en una ciudad que evoluciona constantemente, la relación entre ciudadanía y gobierno también debe transformarse. A partir de la identificación de necesidades expresadas por ciudadanos, sectores em-

presariales, colegios y especialistas, se diseñó un ecosistema digital orientado a simplificar trámites y reducir cargas administrativas. El Expediente Digital permite gestionar solicitudes en línea, concentrar documentación, consultar avances y dar seguimiento a los procesos desde un mismo espacio. Su implementación contribuye a generar mayor certeza, eficiencia y accesibilidad, colocando la tecnología al servicio de las personas y sentando las bases para una nueva experiencia de interacción con el Ayuntamiento.



Una ciudad que avanza

La transformación digital del gobierno consiste en utilizar la tecnología para mejorar la manera en que las instituciones públicas atienden las necesidades de las personas. En Mérida, esta transformación responde a una realidad concreta: una ciudad de más de un millón de habitantes que todos los días se desarrolla, emprende, construye, invierte, genera oportunidades y atrae talento. Una ciudad que avanza exige un gobierno capaz de evolucionar.

Mérida vive un gran momento: es el año del orden, con justicia social y

participación ciudadana. En este contexto, modernizar el Ayuntamiento no significa únicamente incorporar nuevas herramientas tecnológicas, sino simplificar, innovar y mejorar la experiencia de las personas cuando se relacionan con su gobierno.

La ciudadanía está acostumbrada a resolver cada vez más aspectos de su vida de manera digital. Por ello, la relación con el Ayuntamiento también debe evolucionar: los servicios públicos deben ser más accesibles, ágiles y transparentes.



Escuchar para transformar

La estrategia MIDigital nace de una premisa fundamental: las mejores decisiones se construyen escuchando. Antes de su implementación, se consideraron experiencias y necesidades de emprendedores, empresarios, profesionistas, desarrolladores, cámaras empresariales, funcionarios y otros actores que interactúan con el Ayuntamiento.

Detrás de cada trámite existe una historia. Puede ser un emprendedor que busca abrir un negocio, una familia que quiere construir un patrimonio, una persona que necesita regularizar su comercio o una inversión esperando a comenzar. Un trámite representa tiempo y recursos, los cuales no se aprovechan para avanzar en los proyectos de vida.

De estas experiencias surgió una inquietud común: las personas quieren dedicar más tiempo a sus proyectos y menos tiempo a los trámites. La res-

puesta, entonces, no podía limitarse a digitalizar formatos o trasladar procesos físicos a una pantalla. Era necesario transformar la experiencia completa. MIDigital representa ese cambio: una estrategia de transformación digital que integra información, procesos y herramientas para facilitar la relación entre ciudadanía y gobierno, con soluciones diseñadas a partir de necesidades reales.

El Expediente Digital

Dentro de este ecosistema, el Expediente Digital constituye una herramienta fundamental para hacer realidad una nueva forma de gestionar trámites municipales. Su objetivo es simplificar la realización y seguimiento de solicitudes, permitiendo que las personas puedan gestionar cada vez más trámites por completo en línea, desde un mismo espacio y sin depender de traslados innecesarios a las oficinas municipales.

El Expediente Digital permite concentrar en un entorno digital la información relacionada con las gestiones de cada persona. Desde ahí, los usuarios pueden iniciar solicitudes, presentar documentación y consultar el avance de sus trámites. Para el Ayuntamiento, contar con información estructurada y trazable permite dar seguimiento a las solicitudes de manera más ordenada, fortalecer la coordinación institucional y reducir procesos que tradicionalmente dependían de documentos físicos.

Un ecosistema digital para facilitar la vida

MIDigital no es una plataforma aislada. Es un ecosistema que integra diferentes herramientas con un mismo propósito: facilitar la vida de las personas, ahorrar tiempo, brindar certeza y fortalecer la confianza en el gobierno.



“MIDigital representa ese cambio: una estrategia de transformación digital que integra información, procesos y herramientas para facilitar la relación entre ciudadanía y gobierno, con soluciones diseñadas a partir de necesidades reales”.

El Ayuntamiento de Mérida cuenta con alrededor de 388 trámites y servicios, 284 regulaciones, 118 tipos de visitas domiciliarias y 443 inspectoras e inspectores que diariamente tienen contacto con la ciudadanía. Esta operación requiere coordinación y herramientas acordes con la escala de la ciudad.

Como parte de esta transformación, se habilitan 76 nuevos trámites totalmente en línea, avanzando hacia un modelo en el que la ciudadanía tenga un solo punto de acceso para consultar información oficial, iniciar solicitudes y dar seguimiento a sus gestiones.

En este ecosistema, el Portal Ciudadano concentra información oficial sobre trámites, servicios, regulaciones e inspecciones; el Expediente Digital facilita la gestión y el seguimiento de las solicitudes; y Visor Urbano proporciona información para planear, construir, invertir y desarrollar proyectos con mayor certeza. Son tres herramientas distintas, pero con un mismo propósito: poner la tecnología al servicio de las personas.

Tecnología para generar confianza

La transformación digital también tiene implicación en la transparencia y la prevención de la corrupción. La tecnología permite establecer procesos más ordenados, automatizar determinadas asignaciones y disminuir espacios de discrecionalidad.

A través del Portal Ciudadano, por ejemplo, las personas podrán verificar las visitas domiciliarias realizadas por el Ayuntamiento y confirmar la identi-

dad de las y los inspectores autorizados mediante información oficial. Esto brinda mayor certeza a familias, comercios y personas que reciben una visita municipal.

Digitalizar no solo significa hacer más rápido un trámite, también significa generar condiciones para que los procesos sean más transparentes, verificables y confiables. El Expediente Digital forma parte de esta visión: ofrecer mayor trazabilidad sobre las gestiones, facilitar el acceso a la información y establecer canales institucionales claros para la interacción entre ciudadanía y gobierno.

El inicio de un cambio más profundo

El lanzamiento del Expediente Digital es un paso más en una transformación que busca acompañar el crecimiento de Mérida. Su verdadero valor está en la posibilidad de cambiar la forma en que las personas viven su relación con el Ayuntamiento.

La transformación digital es un proceso continuo que requiere incorporar nuevos trámites, mejorar las plataformas, escuchar a quienes las utilizan y adaptar los servicios a las necesidades de una ciudad en constante cambio. MIDigital representa, por ello, un punto de partida para alcanzar un gobierno que aprovecha la innovación para servir mejor y coloca a las personas en el centro de las decisiones.

Una ciudad como Mérida merece un gobierno que evolucione con ella: que innove para servir mejor, que simplifique para ahorrar tiempo y que utilice la tecnología para generar mayor transparencia, certeza y confianza. Esa es la lógica que da origen a MIDigital y al Expediente Digital: construir un Ayuntamiento que funcione a la velocidad de una ciudad que avanza todos los días y que haga más sencilla la vida de quienes la habitan, la emprenden, la construyen y la hacen crecer.



M.G.T.I. Teresa Lissette Estrada, Ortega

Directora de Innovación y Gobierno Inteligente.
Ayuntamiento de Mérida.

Correo: lissette.estrada@merida.gob.mx

Cultura de paz:

transformar las relaciones para transformar la sociedad

Este artículo reflexiona sobre la esperanza como fundamento ético y práctico para la construcción de un orden mundial NoViolento y una cultura de paz. Parte de la premisa de que la esperanza trasciende el deseo de un futuro mejor cuando se convierte en decisiones, prácticas y acciones colectivas orientadas a transformar la realidad. A partir de una revisión conceptual de la noviolencia, se recuperan las aportaciones de Gandhi mediante los principios de *ahimsa* y *satyagraha*, así como la perspectiva contemporánea de la noviolencia como un proyecto humanista, político y social basado en la dignidad, la verdad, el diálogo y la emancipación del sufrimiento humano. El texto plantea que la Comunicación NoViolenta constituye una herramienta

accesible para iniciar este proceso de transformación, al promover habilidades como la escucha activa, la empatía, el respeto, la inclusión y la construcción de acuerdos. Asimismo, analiza cómo las relaciones de poder, la culpabilización, la vergüenza y diversas respuestas emocionales y culturales alimentan patrones de comunicación violenta en los ámbitos familiar, educativo y laboral. Finalmente, sostiene que toda comunicación implica una responsabilidad ética respecto al bienestar y desarrollo de las personas, y propone que la construcción de comunidades más justas y pacíficas comienza por transformar la manera en que nos relacionamos y nos comunicamos cotidianamente.

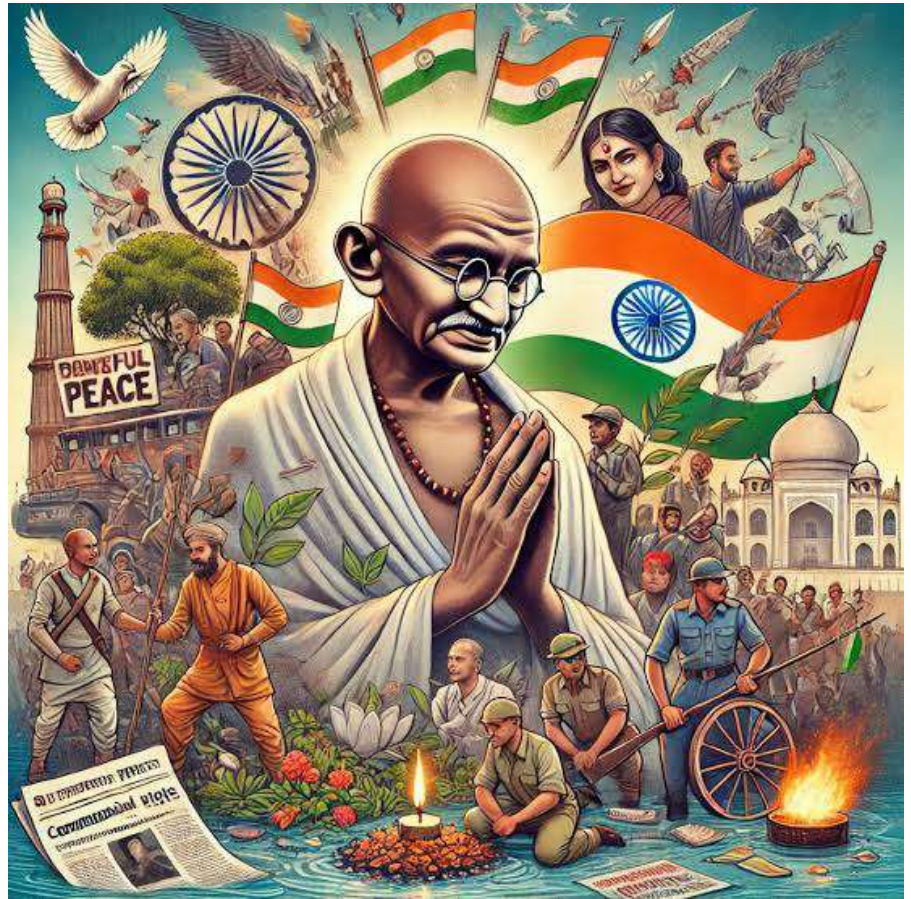


Primera parte

Alguna vez se han preguntado ¿cómo se puede estabilizar el orden mundial sin violencias? ¿La humanidad dejará de destruir su hábitat y a sus conciudadanos? ¿Cómo hemos llegado a este ecosistema de comunicación tóxica que atenta contra la integridad, la paz y el desarrollo pleno de las personas?

Muchos mantenemos la esperanza en un orden global NoViolento a través del trabajo arduo y cotidiano, donde se suman formadores, activistas, dirigentes, estrategas, analistas, investigadores, voluntarios, constructores y profesionales. La esperanza como aspiración y también como acción. Es decir, la esperanza adquiere una dimensión transformadora cuando deja de ser solamente un deseo y se convierte en decisiones, prácticas y acciones concretas: ¿qué puedo hacer para acercarme a ese futuro que quiero para mí y para otros?, ¿con quién puedo construirlo?, ¿por dónde empiezo hoy?

La esperanza como disposición ética y política para imaginar futuros posibles no es una espera pasiva, sino una invitación para actuar individual y colectivamente en el presente, reconociéndonos como agentes de cambio, capaces de transformar nuestro entorno.



“Alguna vez se han preguntado ¿cómo se puede estabilizar el orden mundial sin violencias? ¿La humanidad dejará de destruir su hábitat y a sus conciudadanos? ¿Cómo hemos llegado a este ecosistema de comunicación tóxica que atenta contra la integridad, la paz y el desarrollo pleno de las personas?”.

Un buen comienzo de acción es la Comunicación NoViolenta

El término “no-violencia” (con un guión) se utiliza en la literatura de estudios de paz para referirse al vocablo hindú *ahimsa*, usado por Gandhi a inicios de su liderazgo político. Esta palabra se asocia a la actitud compasiva ante otras personas que conlleva el abstenerse de infringir daño, dolor físico o emocional. Para Gandhi, este vocablo también significaba la reivindicación de la dignidad humana a través de una serie de acciones entre las que se encuentra la resistencia pacífica. Se asocia también a otra palabra que acuñó Gandhi: *satyagraha*, usada para referirse a su oposición a la no-cooperación, la resistencia y la franca desobediencia política ante los ataques a la dignidad humana y a la destrucción de la memoria y la verdad.

Estudiosos más contemporáneos consideran que la NoViolencia no solo es una renuncia a la violencia, sino un programa ético, político, económico, social, humanista y abierto, que conduce hacia la emancipación en miras a reducir el sufrimiento humano. Se identifican como valores fundamentales de esta NoViolencia el rechazo a matar, la búsqueda de la verdad, el diálogo y la escucha activa y los modos de pensamiento alternativos y creativos. Entonces, la NoViolencia es, entre otras cosas, una ruta de introspección personal que implica avanzar en el conocimiento, la conciencia y el control de sí mismo.

La Comunicación NoViolenta considera diversos valores y habilidades muy apreciados en la construcción de una cultura de paz, como son la escucha



activa, la empatía, el respeto, el diálogo, la responsabilidad, la comprensión, los acuerdos, la inclusión, como grandes pilares. Generalmente las

personas que carecen de habilidades comunicativas expresan comportamientos más agresivos y abusivos al externar sus puntos de vista. También

es importante, en la vida diaria, reconocer a los instigadores de la comunicación violenta que generan la mayoría de los conflictos, como son la frustración, el resentimiento, el odio, los celos, el reproche, la tristeza, el dolor, el estrés o el miedo. También pueden ser cuestiones relativas al manejo de la identidad, la sensación de injusticia, la sensación de incompetencia o algunas otras predisposiciones y respuestas automáticas aprendidas.

Cuando las personas se sitúan en un lugar de poder, sin las habilidades de la Comunicación NoViolenta, o bien se sitúan en la posición de virtuoso, experimentado u omnisapiente, todas las demás personas quedan en el lado de sometimiento, enjuiciamiento, objeto de escarnio, sujeto de enmienda.

Otro ejemplo son las prácticas culturales occidentales donde es común “culpar” al menos empoderado y también hacer sentir avergonzados a los “vencidos”. Es así cómo se perpetúa la comunicación violenta en los entornos familiares, escolares y laborales, hasta que hay una evaluación personal, colectiva y muy profunda de los efectos que tiene en la vida de las personas. Es necesario reconocer con responsabilidad las huellas de la violencia que hemos dejado en el trayecto de nuestras vidas. Toda comunicación implica un compromiso y una responsabilidad: ¿cómo contribuye lo que comunico de forma verbal y no verbal al bienestar de las personas, a su seguridad, a su autoestima, a su crecimiento o a generar comunidad?

La comunicación se construye en el marco de la relación entre las personas. A su vez, toda relación puede



configurarse desde la igualdad o desde la desigualdad, dependiendo de cómo se ejerce y se distribuye el poder entre quienes se comunican. Por ello, aquello que decimos y la manera en que lo interpretamos no dependen únicamente de las palabras, sino también del significado que atribuimos a la relación con la otra persona. Comunicamos desde el lugar que ocupamos en esa relación y, al mismo tiempo, nuestra comunicación contribuye a reproducirla o transformarla. Si considera-

mos al otro como igual, ya sea amigo o enemigo; o como diferente, superior o inferior, el sentido que pueden tomar las mismas palabras puede ser muy diverso, y la carga afectiva que conlleva también.

¿Es posible construir comunidad a partir de la Comunicación NoViolenta? En la segunda parte de este artículo les comentaré sobre una metodología que es muy sencilla de aplicar en la vida cotidiana.



Mtra. Marcela Montero Mendoza

Coordinadora ESMODELO, Universidad Modelo
Asesora de la CNDH en temas de cultura de paz.

Correo: monteromendozamarcela@gmail.com

COLUMNA

Desde la movilidad humana



¿Qué sentimos cuando nos movemos?

Esta entrega decidí hacerla colaborativa. Estuve preguntando a mis amistades, familiares y conocidos durante varios meses qué sentían cuando se movilizaban por la ciudad. Tenía curiosidad por conocer esos sentires colectivos de los que hemos venido hablando en esta columna.

Obtuve respuestas de personas muy variadas, con mucha influencia de género primero, y por necesidades de movilidad diferentes también. Las mujeres, por ejemplo, tienden a sentirse inseguras en sus desplazamientos independiente de su medio de transporte, mientras que los hombres no. Las personas con necesidades diferentes, como por ejemplo quienes necesitan sillas de ruedas o prótesis, o aquellas que transportan infancias, refieren directamente que hay dificultades por la calidad de las calles o banquetas.

Las ciudades desde donde llegaron las colaboraciones fueron Bogotá, Pereira, Manizales y Cali en Colombia y Ciudad de México, Morelia, Mérida y Querétaro en México. No es sorpresa que los viajes realizados por mujeres se caractericen por el miedo y las sensaciones de inseguridad.

“Siento miedo e inseguridad cuando voy en el Transmilenio y, en los tramos que camino, la seguridad depende de la hora y el sector, pero en Transmilenio siento constante miedo y ni hablar del SITP. No me gusta para nada”. Bogotá, Colombia

“Definitivamente me gustaría moverme mucho más en bici”. Ciudad de México

“Me siento expansiva cuando salgo a caminar, me encanta arreglarme para salir a caminar y sentirme expansiva”. Ciudad de México

“Yo no ando en bici pero siento que se arriesgan mucho en las calles de CDMX, no hay empatía por los ciclistas en muchas ocasiones”. Ciudad de México

“Se logra una conexión localizada genial, haces tu mapa mental en 3D”. Pereira, Colombia

“Aquí donde vivo, tengo la posibilidad de moverme a mi trabajo caminando, en bici o en carro; a veces depende

del clima y del tiempo libre para elegir entre las opciones. Mi modo favorito de moverme es con alguna de mis bicis. Afortunadamente hay algunos senderos y calles secundarias que me permiten llegar sin problema y mínimo riesgo. Lamentablemente, se observa que no hay intenciones por parte de las personas encargadas de las obras públicas de generar vías de traslado que no sean el automóvil. En Morelia se están realizando muchas obras nuevas, pasos a desnivel, puentes para librar el paso del tren, distribuidores viales y, lamentablemente, en ninguna se contemplan medios para otro transporte que no sean los autos, inclusive en algunos están prohibidas hasta las motos. En particular, ahora me toca dar más vueltas si me quiero mover en la bici, porque además me hacen meterme a calles que tienen mucho más tráfico, y ya sabes que, si sales tarde, el tráfico está más agresivo”. Morelia, México

“Me siento fuerte cuando voy en el carro porque puedo subir cómodamente las lomas de la ciudad”. Manizales, Colombia.

De este ejercicio colaborativo concluyo algo que es perceptible: la movilidad no es la misma para todas las personas. No he incluido todas las respuestas en esta columna, como me hubiera gustado, pero es una muestra variada. La movilidad y el diseño urbano suponen un reto para los gobiernos, los profesionales que diseñamos ciudades y la ciudadanía en general: poder transformar estos sentires.

Mientras recolectaba y leía cada respuesta, me encontré buscando similitudes entre ciudades, pero encontré algo más profundo: las emociones cambian según quién eres, dónde vives y cómo habitas el cuerpo. El miedo, la libertad y el entusiasmo no describen solo un trayecto; describen el lugar que cada persona ocupa en una ciudad. Reconocer que las necesidades y sentires de cada persona son una cuestión colectiva y pública cuando nos movilizamos por las calles de nuestras ciudades se convierte entonces en una necesidad intrínseca para cohabitar como personas que sentimos.

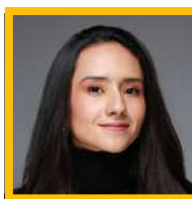
A veces se nos olvida que lo que sucede de la puerta de nuestra casa hacia afuera es colectivo: lo que yo haga afecta a otras personas y así sucesivamente. En la actualidad ser individual y solo velar por nuestros propios intereses hace que olvidemos que incluso hacer sentir segura a una persona en su entorno no es solo una labor de ingerencia política, sino

que también, y aún más importante, es una labor que nos compete a cada uno de nosotros en la vida cotidiana.

Escuchando todas estas voces entendí que las ciudades también tienen memoria emocional; cada quien dibuja un mapa distinto con su cuerpo. Algunas vivencias se basan en esquivar el miedo, otras persiguen libertad y otras calculan cada banqueta, escalón u obstáculo antes de salir. Puede ser entonces que uno de los mayores retos sea construir y transformar ciudades donde ninguna persona tenga que renunciar a su tranquilidad para llegar a su destino. La ciudad se vive en colectivo, pero siempre se recuerda en el cuerpo.

El mayor hallazgo de este ejercicio no fue confirmar que cada uno sentimos diferente; fue comprobar que cuando preguntamos cómo se siente habitar una ciudad, las personas siempre tienen una historia que contar. Gracias a todos ustedes por prestarme sus recorridos, sus miedos, sus mapas mentales y sus deseos. Esta columna también les pertenece.

“Puede ser entonces que uno de los mayores retos sea construir y transformar ciudades donde ninguna persona tenga que renunciar a su tranquilidad para llegar a su destino. La ciudad se vive en colectivo, pero siempre se recuerda en el cuerpo”.



Laura Viviana Rojas Reyes

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

© @bicistema

© @lau.rojas_r

CAFÉ CIUDAD

Conversatorio

El Café Ciudad, conversatorio organizado por el Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo, es un espacio para reflexionar sobre la ciudad como bien común. El último miércoles de cada mes invitamos a colectivos, expertos y ciudadanía en general a dialogar sobre temas urbanos.



Política pública: juego de mesa o juego de trono

El Dr. Felipe Alonzo Solís, del CEPHCIS UNAM, presentó la ponencia “Incidir en las políticas públicas: Actores, poder y estrategias para transformar la ciudad”.

Una política pública comprende decisiones, acciones u omisiones orientadas a resolver problemas públicos. Su ciclo no lineal incluye una definición del problema, su entrada en la agenda pública, la formulación de alternativas, su adopción, su implementación y finalmente su evaluación.

Actores, recursos y roles

Las políticas se configuran en una arena de poder donde interactúan actores individuales, colectivos, públicos y privados (gobierno, sociedad, academia, empresas y medios). La capacidad de incidencia de éstos radica en sus **recursos**, y a mayor poder, mayor peso en las decisiones.

Ante el incremento de situaciones de despojo en la Península, los participantes preguntaron de qué forma se puede incidir en las políticas para aumentar la justicia territorial, proteger los ecosistemas y redistribuir la riqueza. Se puede lograr de manera efectiva con una acción colectiva, empleando los recursos organizativos o relacionales. Un ejemplo de esto es la victoria de

la **comisaría de Santa María Chi contra una mega granja porcícola**, caso expuesto por el comisario Wilbert Nahuat.

Impactos socioambientales de las granjas porcícolas

La megagranja porcícola San Gerardo (aparcera de Kekén), asentada a unos metros de viviendas y escuelas, inició en 2023 la quema de excretas y el vertimiento de aguas negras al monte, generando plagas, enfermedades, merma en cosechas y la filtración de contaminantes al acuífero.

Ante la falta de respuesta institucional, los habitantes instalaron un campamento pacífico frente a la megagranja e interpusieron 27 juicios de amparo.



Finalmente, en 2025, lograron la clausura definitiva por la PROFEPA.

A pesar de ello, la empresa criminalizó a Wilbert por presunta privación de la libertad y despojo de inmueble, convirtiéndose en un caso de criminalización por defensa del territorio. Aún no hay reparación del daño y la producción de ganado porcino se terminó trasladando a otras granjas.

Finalmente, concluimos el conversatorio con el **Círculo de Escucha**, coordinado por Lucía De Luna, donde se dio lectura a un fragmento literario de su autoría, disponible en Substack: https://cronopiomiope.substack.com/p/bienvenida-a-la-rebelion?utm_source=share&utm_medium=android&r=4mt66g



Rodrigo Emiliano Casanova Castro

Coordinador de Sistemas de Información Geográfica del Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo.

Agroecologías comunitarias en resistencia

Son cada vez más las organizaciones comunitarias que proponen alternativas innovadoras al modelo económico extractivista y que luchan por preservar la biodiversidad, la historia y la riqueza del paisaje.

Un frente para transformar nuestra relación con la tierra es el sistema alimentario, como lo están haciendo en el **Mercado Agroecológico U Yich In Meyaj (UYIM)**, que se realiza en el CICY. Como ponentes, participaron el Dr. Jorge Urdapilleta y el Dr. Mauricio López del CICY, Jorge Martínez de A toda masa y Amir Santos de Muul Meyaj.

Soberanía alimentaria y mercados agroecológicos

El sistema alimentario actual depende de insumos lejanos, prioriza el lucro individual y desconecta a los productores de los consumidores. Esto genera inflación, degradación ambiental, pérdida de saberes y problemas de salud.

En ese contexto surge el Mercado Agroecológico, iniciativa vinculada al CICY que beneficia directamente a unas 100 familias de los municipios del Sur y Oriente del estado, mediante comercio justo y certificación comunitaria. Los colectivos A toda masa y Muul Meyaj compartieron sus procesos de revalorización de ingredientes locales.

Las alternativas alimentarias están estrechamente ligadas a la defensa del territorio en Yucatán. Dependemos de los supermercados, que traen consigo una demanda inmensa de recursos. A esto se suma la pérdida de la memoria colectiva, la depredación de los últimos espacios verdes al interior de la ciudad y el despojo de los bienes comunes. Tal es el caso de la Zona Arqueológica de Dzoyilá, presentado por la arquitecta Alejandra Echeverría y la abogada Fátima Gamboa.

Dzoyilá, de su privatización a su destrucción

Esta zona, ubicada frente al estadio Kukulcán, posee un alto valor biocultural. Sin embargo, tiene también una larga historia de abandono y paulatina privatización, y actualmente enfrenta la construcción de una gran tienda Chedraui, sin consulta vecinal ni adaptación al paisaje.

Los vecinos han promovido amparos como personas mayas urbanas. Además, han ofrecido recorridos de observación de la biodiversidad, en los cuales encontraron más de 33 especies amenazadas. Por lo anterior, exigen que el espacio se mantenga como un bien común y se habilite para uso vecinal.

En un contexto similar, vecinos del Fraccionamiento Las Américas Vecinos expusieron el desmonte ilegal de un terreno público con vestigios arqueológicos, adyacente a un predio privado donde se proyecta un nuevo desarrollo inmobiliario. La sesión concluyó con una inspiradora declamación del poeta **Marco Cervera**, dedicada al agua, la tierra y a las semillas nativas.



Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo: lum@modelo.edu.mx

Dr. Felipe Solís:
asolis@correo.uady.mx

Comisaría Santa María Chi:
comisaria.santa.maria.chi@gmail.com

Mercado Agroecológico UYIM:
contacto@cicy.mx

Vecinxs de Dzoyilá:
iniciativa.dzoyila@gmail.com



20 años TRANSFORMANDO VIDAS

Diseñando, fabricando e instalando espacios sensoriales y soluciones terapéuticas para la rehabilitación, la inclusión y el aprendizaje.

¡Hecho en Yucatán para la infancia del mundo!



TOi Robot, la herramienta terapéutica y de aprendizaje más inclusiva e innovadora del mundo para:

- **Rehabilitación**
 - **Neurodivergencias**
 - **Aprendizaje**
- www.toirobot.com

ORTMED, 20 años de experiencia nos respalda



+450

UBRs restauradas, reequipadas o nuevas



+8

Centros de Autismo intervenidos entre 2025-2026



+200

TOi Robots
En México y el mundo



Escanea para conocer más en
ortmedmexico.com

Contacto: 9992707746



Escanea para conocer más en
toirobot.com

Contacto: 9992707746

MetrópoliMid

¡Síguenos en nuestras
redes sociales!



@MetropoliMid



**UNIVERSIDAD
MODELO**

Academia e Innovación



Salud y Tecnología



ASOCIACIÓN
NACIONAL DE
PARQUES Y
RECREACIÓN
DE MÉXICO

Espacio Público



LABMETRO

Desarrollo Metropolitano