



SOLUCIONES URBANAS



Una herencia sustentable.

Marco Antonio Murillo.



Tren Maya: Luces y sombras de un proyecto prometedor.

Alejandra Valerio.



Nuestros retos para movernos.

Noé Ortiz.



Yucatán y las paradojas: Líder en desarrollo económico y en suicidios.

José Ignacio Montero.



SOLUCIONES URBANAS

Recomienda:



La Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México a través de su División de Educación Continua y Actualización Docente en colaboración con CoRe y Fundación Kaluz invitan al:

DIPLOMADO

INTERVENCIONES URBANAS INTEGRALES: RETOS Y OPORTUNIDADES

RESPONSABLES ACADÉMICOS:
ENRIQUE SOTO, ZARA SNAPP, ALBERTO MARTÍNEZ

PLÁTICA INFORMATIVA 12 DE ABRIL DE 2019
17:00 HRS.// ENTRADA LIBRE

DURACIÓN: DEL 3 DE MAYO AL
13 DE SEPTIEMBRE DE 2019

SESIONES:
VIERNES DE 17:00 A 21:00 HORAS
SÁBADOS DE 10:00 A 14:00 HORAS

INFORMES E INSCRIPCIONES

División de Educación Continua y Actualización Docente, Anexo de Arquitectura 1er nivel, junto a Torre II de Humanidades Ciudad Universitaria. CDMX. • Teléfonos 5622.07.11 y 5622.07.03 • <http://arquitectura.unam.mx> • econtinua.fa@unam.mx • decad.fa@unam.mx

¡PARTICIPA CON NOSOTROS!

ESCRIBE TU PROPIO ARTÍCULO.

¿Te interesan los temas territoriales y urbanísticos?

¿Estás preocupado por el medioambiente?

¿Consideras que en tu ciudad hay cuestiones por mejorar?

Si además de esto te ves capacitado para redactar un artículo, mándanos el tuyo.

Los mejores serán publicados en nuestra revista.

¿TE INTERESA LA FOTOGRAFÍA?

¿Te gusta capturar las mejores perspectivas o panorámicas de tu ciudad y las escenas urbanas cotidianas? ¡Entonces colabora con nosotros!

En Soluciones Urbanas estamos deseando ver fotos de los distintos rincones de México. Queremos ser la revista preferida de nuestros lectores y qué mejor manera que haceros partícipes :)

Si consideras que tienes buena mano para la fotografía y vives en cualquier pueblo o ciudad de México, envíanos tus mejores obras especificando tu nombre, apellidos y lugar de las fotos, a solucionesurbanasmexico@gmail.com.

Las mejores aparecerán en la portada de los próximos números, así como en el interior de la revista y en cualquier publicación en nuestras redes sociales. ¡Estamos seguros de que nos encantarán vuestras fotos!



Contacto

solucionesurbanasmexico@gmail.com

FUNDADORES DE SOLUCIONES URBANAS

DIRECCIÓN Y REDACCIÓN

Marco Antonio Murillo

<https://www.linkedin.com/in/marco-antonio-murillo-betancur-2048a37/>

DIRECCIÓN Y REDACCIÓN

José Ignacio Montero

<https://www.linkedin.com/in/jose-ignacio-montero-vieira/>

ÉDICIÓN Y DISEÑO

Luis Bayarri Muñiz

<https://www.linkedin.com/in/luis-bayarri-muniz/>

COLABORADORES DE SOLUCIONES URBANAS

REDACCIÓN

Alejandra Valerio

Noé Ortiz

FOTOGRAFÍA

Gerardo Andrés Garrido Valerio

Fabiola Contreras Díaz

Manuel Clemente Xochicale

INFORMACIÓN EDITORIAL

LUGAR DE EDICIÓN

Madrid, España

FECHA DE EDICIÓN

15/05/19



<https://www.facebook.com/SolucionesUrbanasMexico/>



<https://www.instagram.com/solucionesurbanasmx/>





Una herencia sustentable.

Marco Antonio Murillo



En estos meses recientes me inserté como consultor independiente en un proyecto de **construcción de vivienda** que resultó sumamente ilustrativo porque muestra otra forma de ser **sustentables**. Se trata de la subdivisión de un lote de vivienda unifamiliar, originalmente de unos 20x40 metros, en dos lotes de 10x40 metros, cada uno para ser equipado con viviendas dúplex con diseño asimétrico.

Y es que convertir un lote de **vivienda unifamiliar** en un desarrollo de 4 viviendas asimétricas es sustentable no solo porque la casa original tenía ya casi 60 años de haberse edificado y requería muchas renovaciones para mejorar su eficiencia. El gran valor de esta transformación es que los dueños de la propiedad están haciendo posible que 4 generaciones de una misma familia (abuelos, padres, hijos, y nietos) disfrute cada una de una vivienda, habitando ahora un micro-desarrollo mejor equipado para el ahorro.

Dicho de otra forma, la familia decidió que en vez de vivir todos juntos en la vieja casa, mejor dividían el terreno en dos y construían un dúplex en cada lote, dejando a abuelos y padres la tenencia o propiedad de cada subdivisión, y a los hijos el derecho a habitar una vivienda cerca de sus mayores. Así, cada generación mayor habita una de las viviendas del dúplex, habilitando la otra para un miembro más joven del clan. Vaya plan, ¿no?

¿Qué consecuencias trae esta operación arquitectónica y urbanística para el grupo familiar y el **medio ambiente**?

La primera es que los miembros conocen ya el **vecindario**, su origen e historia, las vías de comunicación, servicios de salud, de transporte público y de emergencias. Por ello, siempre les será más sencillo cultivar hábitos de sustentabilidad pues no necesitan aprender a vivir y usar los servicios de un lugar nuevo, quizás distante de lo conocido. Al seguir siendo parte de la misma comunidad, su participación frente a las autoridades o en actividades sociales será técnicamente más efectiva pues saben del lugar, sus vicios, potencial y necesidades. Diríamos que si la familia “que reza unida, permanece unida”, la familia que “**edifica unida, prospera unida**” pues tiene más impacto ante el resto de la comunidad. Además, dentro de su micro-desarrollo, cada miembro gozará ahora de mayor autonomía, ganando ventajas en cuanto a equipamiento, seguridad y plusvalía.

Para explicar esto pensemos en la situación opuesta, suponiendo que el lote original se vendió a un tercero, y por ello, cada generación se fue donde pudo, usando la porción de la venta del bien para edificar de cero en un **terreno baldío suburbano**, o comprando una vivienda preexistente.

«Si la familia “que reza unida, permanece unida”, la familia que “edifica unida, prospera unida” pues tiene más impacto ante el resto de la comunidad.»





Fuente : Delta

En este panorama, donde la familia se dispersa en la **mancha urbana**, habría menor eficiencia desde el punto de vista energético pues los miembros deben desplazarse una distancia considerable cada vez que decidan reunirse. Tampoco se podría compartir la inversión en servicios de agua potable, alcantarillado y energía eléctrica lo cual será ciertamente más difícil de sostener para los adultos mayores, pues ya no contribuyen al desarrollo de recursos básicos y más bien requieren de servicios adicionales de soporte.

Con el **núcleo familiar disperso**, las comunidades deberán realizar sus actividades cotidianas o de trabajo sin la posibilidad de usar los lazos familiares para compartir tareas, herramientas, o preparar los viajes usando el vehículo en grupo. Hay pues razones suficientes para decir que una comunidad que permite a sus familias habitar viviendas muy vecinas crea ahorros, mayor participación, más bienestar individual, suele consumir menos recursos, crea seguridad, tiene mejores oportunidades para la salud y la crianza de los niños, y sobre todo reduce la **huella de carbono**.

«Si “vivienda sustentable” es aquella que está equipada para alcanzar eficiencia en uso y manejo de energía, luz, agua, suelo, hábitat y residuos, una comunidad es más sustentable cuando se logra que la distribución de los servicios, la vivienda y los miembros del núcleo familiar hagan equipo y se apoyen unos a otros.»

En otro sentido, el bienestar de los adultos mayores suele dejarse a profesionales que les atienden en hogares dedicados a la vejez, lo cual puede ser incómodo y oneroso. Por ello, es importantísimo crear o transformar un hábitat residencial y urbano cuidando que no se les abandone. Si “vivienda sustentable” es aquella que está equipada para alcanzar eficiencia en uso y manejo de energía, luz, agua, suelo, hábitat y residuos, una comunidad es más sustentable cuando se logra que la distribución de los servicios, la vivienda y los miembros del núcleo familiar hagan equipo para ser felices apoyándose unos a otros en el **desarrollo urbano**.



Fuente : Delta



@MonteroconMdeMadrid



+34 630 718 642



DIPLOMADO EN

URBANISMO

MENCIÓN EN:

DISEÑO Y PLANEAMIENTO DE CIUDADES

100% VIRTUAL



UNSCH
VIRTUAL



Tren Maya: Luces y sombras de un proyecto prometedor.

Alejandra Valerio.

Una de las propuestas más conocidas del nuevo presidente de México, **Andrés Manuel López Obrador**, es la construcción del famoso **Tren Maya**, cuyo itinerario hasta el momento sería: Palenque, Tenosique, Escárcega, Calakmul, Ciudad de Campeche, Mérida, Izamal, Chichen Itzá, Valladolid, Cancún, Puerto Morelos, Playa del Carmen, Tulum, Felipe Carrillo Puerto y Bacalar.

Según fuentes gubernamentales, el objetivo de la construcción de esta infraestructura es potenciar la economía del sur del país y mejorar la calidad de vida de las personas que viven en la región. A ello hay que agregar que la propuesta del presidente López Obrador no solo está enfocada a la población local, sino también al turista, tratando de potenciar el **turismo regional**.

Ahora bien, a simple vista esta propuesta parece maravillosa y podríamos pensar que realmente es lo que al sur de la República Mexicana le hace falta para incrementar su nivel de desarrollo y disminuir las **desigualdades** existentes respecto de las regiones más punteras del país, como por ejemplo son **Monterrey, Guadalajara** o la **Ciudad de México**. Pero si analizamos más a fondo cada uno de los objetivos que se plantean y la forma de llevar a cabo dicha infraestructura, surge la pregunta: ¿Podrá beneficiar a los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo? ¿Y podrá evitar en la medida de lo posible impactos negativos sobre el medio natural y cultural?

«El objetivo de la construcción del tren Maya es potenciar la economía del sur del país y mejorar la calidad de vida de las personas que viven en la región.»

Según lo que se conoce del proyecto hasta el momento, allá donde se pueda reutilizarán las antiguas vías que en la actualidad, las cuales, o bien siguen en funcionamiento para transporte de mercancías o bien están en situación de abandono.

En cuanto al trazado elegido, cabe reflexionar hasta que punto el **Tren Maya** beneficiará a los locales. Ellos mismos sostienen que “el tren no tiene nada de maya”, dado que por el trazado propuesto, parece apostar más por conectar las zonas **turísticas y arqueológicas** entre sí. En este sentido cabe destacar que las ciudades y pueblos donde parará el Tren Maya cuentan ya con buenos niveles de **conectividad**. Por ello la cuestión esencial es que fuera del trazado quedan cabeceras municipales importantes, hablando desde la perspectiva de una óptima **vertebración del territorio**, como por ejemplo pueden ser Progreso, Tizimín, Oxxutzcab, Chetumal, Felipe Carrillo Puerto o Ciudad del Carmen. Es por ello por lo que surge la pregunta ¿El trazado planteado responde más a **criterios turísticos** que a conectividad y articulación territorial se refiere?

Por otro lado, ¿cuáles son los pros y contras de este proyecto en lo que respecta al patrimonio cultural y natural?

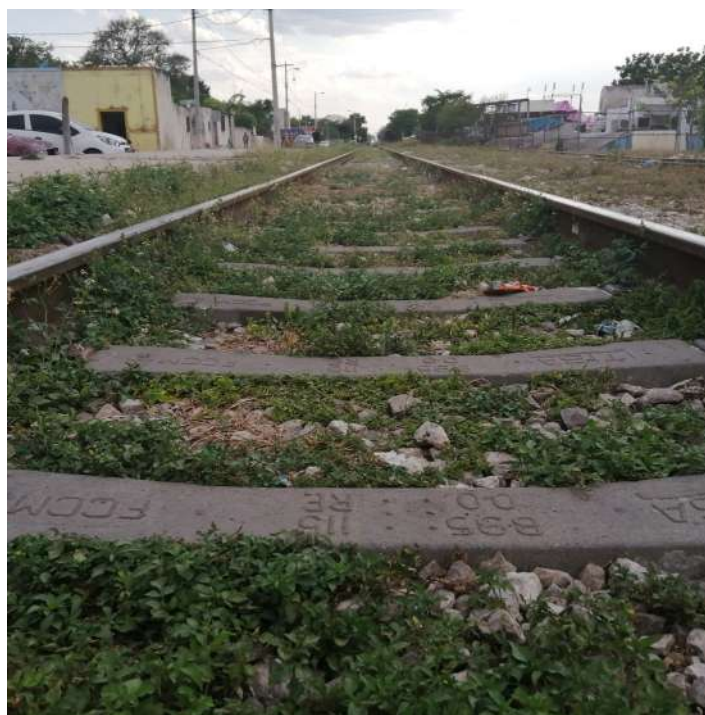


En este artículo nos centraremos en los posibles **impactos culturales** que la construcción del Tren Maya puede tener en los territorios involucrados. En un próximo artículo haremos lo propio con los **impactos medioambientales**.

Llegados a este punto cabe resaltar que México carece de transporte ferroviario de pasajeros, dado que el último tren de pasajeros en México dejó de funcionar sobre 1997. Esto quiere decir que muchas personas jóvenes apenas recuerdan o ni siquiera han vivido la experiencia de utilizar este tipo de transporte. Paralelamente al proceso de abandono y desinversión en el transporte ferroviario de pasajeros, fueron surgiendo monopolios de **empresas de autobús**, las cuales terminaron repartiéndose el territorio.

Volviendo al proyecto del Tren Maya, durante la campaña de gobierno del actual presidente de México, se había prometido llevar a cabo consultas ciudadanas para cualquier proyecto que se planteara. En esta ocasión muchos indígenas se han quejado, en primer lugar por no haber sido consultados ni tomados en cuenta y en segundo lugar, porque habiéndose manifestado en contra de dicho proyecto, éste sigue adelante. Consideran que no se van a ver beneficiados por el Tren Maya, al contrario, temen que las tierras donde han habitado desde muchos años atrás, donde habitaron sus antepasados y donde habitarán sus hijos o nietos se convierta en zonas como la **Riviera Maya**; lugares acondicionados para la llegada del **turismo masivo**, con grandes cadenas hoteleras, restaurantes, entre otros.

Después de darse a conocer los planes de construir la **infraestructura ferroviaria** que supone el Tren Maya, se invitó a empresas tanto nacionales como extranjeras a invertir en el proyecto. Actualmente ya se cuenta con empresas que quieren colaborar, entre las que se encuentran la portuguesa **Mota-Engil**, quien ha construido autopistas como la de Perote-Xalapa, ayudo a edificar un tramo del Metro de Guadalajara e intervino en la conservación de la autopista de Tuxpan-Tampico. Además hay que subrayar que el embajador de China en México, Qiu Xiaogui, ha confirmado que hay empresas chinas en México que están en disposición de apoyar la construcción ferroviaria. Otro interesado en contribuir en dicho proyecto es **Carlos Adams**, el director de las franquicias de **Hoteles City Express**, quien además de aportar económicamente a la construcción del Tren Maya también pretende construir hoteles en ciertos puntos del itinerario ferroviario.



Fuente : Gerardo Andrés Garrido Valerio



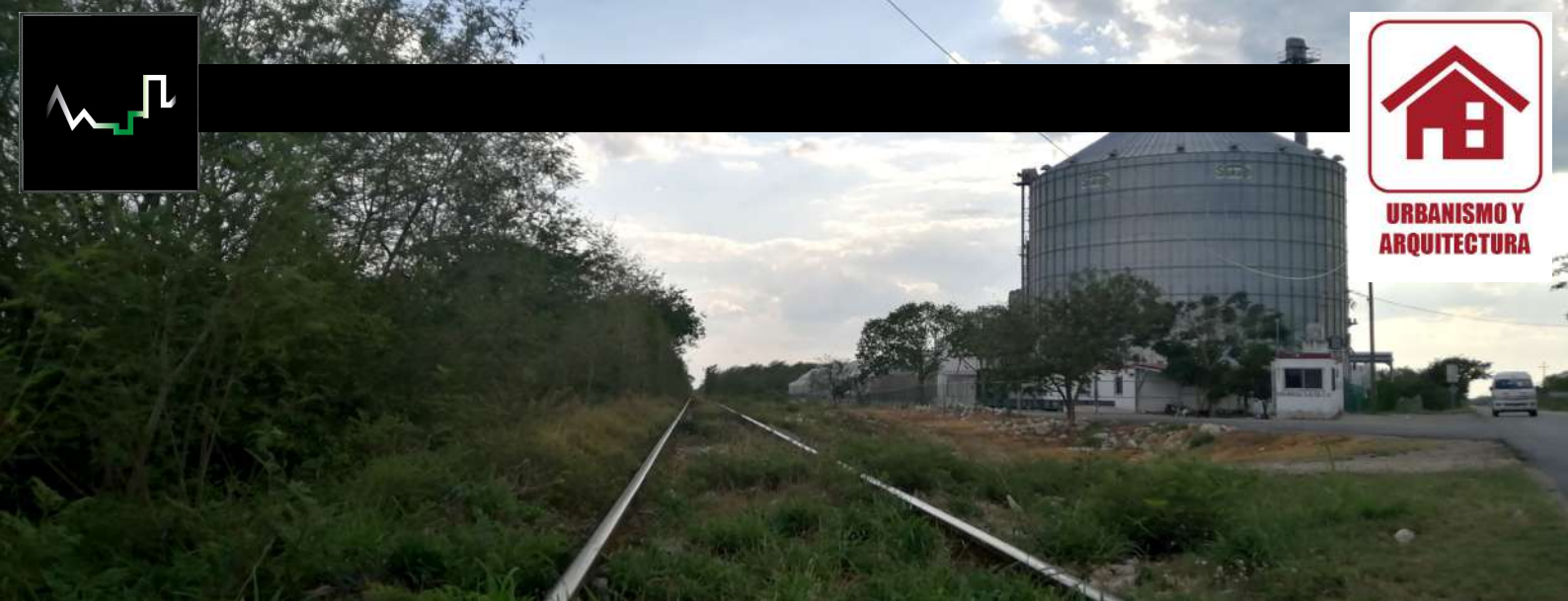
Precisamente es la participación de empresas, como la última que hemos mencionado, las que hacen que las poblaciones locales desconfíen del Tren Maya y piensen que las grandes franquicias serán las que saquen provecho, apoderándose del sur del País, poniendo muchas dificultades a miles de microempresas que tendrían que luchar aún más para poder beneficiarse de este proyecto.

Pero el trazado del Tren Maya no pretende conectar únicamente destinos vacacionales de sol y playa, sino que también pretende incluir las principales **zonas arqueológicas** del sur del país. En este sentido cabe destacar que el hecho de atraer más visitantes a estos lugares puede ser contraproducente, especialmente si atendemos a la situación de masificación que viven algunas de ellas, como **Chichen Itzá**.

El turismo siempre es una actividad positiva, aunque obviamente en su justa medida. Como anécdota me gustaría mencionar que cuando esta zona arqueológica era visitada por muchas menos personas que en la actualidad, se podía subir a la gran pirámide de **Kukulcán**, algo que recuerdan con gran emoción. A ello cabe añadir la presencia de vendedores de artesanías, los cuales han ido multiplicando su presencia en el exterior e interior de Chichen Itzá, donde antiguamente se podía caminar con tranquilidad disfrutando del ambiente y la naturaleza que los antiguos mayas nos dejaron. Actualmente esto ya es imposible, dado que se ha prohibido desde el 2006 poder subir a los sitios más importantes de la zona debido al incremento de los visitantes, todo con el fin de **conservar las estructuras** y evitar que se vayan deteriorando.



Fuente : Gerardo Andrés Garrido Valerio



Fuente : Gerardo Andrés Garrido Valerio

Como ya es sabido la **sobreexplotación turística y comercial** de las zonas arqueológicas nos podría dejar sin patrimonio de cara al futuro. Entonces sabiendo esto, ¿por qué seguir explotando más y más sin poner ningún límite? En este sentido hay que recordar que uno de los objetivos del Tren Maya es que el número de visitantes a zonas arqueológicas se incremente. El año pasado Calakmul registró 37 mil visitantes, Tulum casi 2 millones de visitas, Chichén Itzá más de 2 millones y medio y Palenque 654 mil visitantes.

Como se puede apreciar el Tren Maya es ante todo un proyecto controvertido y con dos caras, una buena y otra mala. La buena es que podrá beneficiar a las poblaciones de la región del sur, siempre y cuando sus ciudadanos formen parte y se involucren durante y después del proyecto. Ejemplo de ello sería el de todos aquellos **investigadores** que se encarguen de hacer las prospecciones de los lugares donde levantará la línea de tren, los **obreros** que llevarán a cabo los trabajos, las comunidades quienes después que finalice tal proyecto podrán involucrarse mediante la venta de productos, hacer función de guías locales, **agricultores** que podrán comercializar mas sus productos sin la necesidad de buscarse la vida fuera de sus comunidades y apartados de sus familias.

«De llevarse a cabo la construcción del Tren Maya, hay que manejar con cuidado todo lo relativo al patrimonio, tanto cultural como natural, a fin de no sobreexplotarlo y generar más problemas. »

Potenciar el sur es, no solo algo positivo, sino algo necesario. Como ya se ha visto a lo largo del presente análisis, el Tren Maya es un proyecto controvertido, al cual se le pueden extraer aspectos positivos y negativos. De llevarse a cabo hay que manejar con cuidado todo lo relativo al **patrimonio**, tanto cultural como natural, a fin de no sobreexplotarlo y generar más problemas. Una solución podría ser limitar el número de visitantes a las zonas arqueológicas o establecer un sistema de citas previas. Por otro lado, en lo que respecta al trazado del proyecto, sería conveniente reformularlo con el objetivo de incluir más poblaciones de relevancia territorial como las mencionadas anteriormente y de esta forma, articular mejor el sur del país. Para finalizar cabe subrayar que las **pequeñas y medianas empresas** de los territorios por donde se pretende que cruce el Tren Maya deben jugar un papel esencial, sobre todo en lo que a creación de empleo y riqueza se refiere. Generando más recursos y estando mejor conectados, el sur podría mejorar sus **servicios básicos** y otorgar una mejor calidad de vida a sus gentes.



Fuente : Gerardo Andrés Garrido Valerio



XXXVII ENCUENTRO NACIONAL DE ESTUDIANTES DE GEOGRAFÍA

• DEL 23-28 DE SEPTIEMBRE DEL 2019

SEDE: UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE
GUERRERO, TAXCO EL VIEJO.





Nuestros retos para movernos.

Noé Ortiz



¿En qué pensamos cada vez que salimos de casa? Cada que tenemos que ir al trabajo, a la escuela o a recoger a los niños. ¿Acaso pensamos cuantas opciones tenemos para llegar a nuestro destino? Seguro existe más de una opción para desplazarnos, en función de lo que más nos convenga y mejor se acomode a nuestras **necesidades de movilidad**.

Todos los días los habitantes de la zona metropolitana del **Valle de México** a la **Ciudad de México**, —zona metropolitana que está conformada principalmente por "municipios dormitorio" que como se entiende son sus habitantes los que tienen que salir a realizar la mayoría de sus actividades productivas a la ciudad central y regresar a su origen a descansar— realizan recorridos de entre 2 a 3 horas aproximadamente, perdiendo en este trayecto tiempo, dinero y **calidad de vida**.

La mayoría de los que vivimos en la periferia de la **CDMX** dependemos de un sistema de transporte público que no cumple con los estándares mínimos de calidad. Los altos costos, la escasez de servicio, la pérdida de tiempo y la falta de seguridad hacen que sea sumamente deficiente en comparación al servicio que se presta en el centro de la ciudad.

Sin embargo, también sufren los que cuentan con un medio de transporte particular, ya que tampoco se salvan del mal sistema de movilidad de la región. Con el tránsito de la zona metropolitana a la **CDMX**, tanto para el automovilista como para los usuarios del transporte público es un reto que reduce día a día la calidad de vida.

«La mayoría de los que vivimos en la periferia de la CDMX dependemos de un sistema de transporte público que no cumple con los estándares mínimos de calidad.»

Ambos tenemos que lidiar con períodos de estrés y frustración por situaciones como las de los autobuses conocidos como "**chimecos**". Se trata de vehículos que se desplazan invadiendo carriles e incrementando la inseguridad vial sin parecer importarles nada más. Al mismo tiempo, ha de criticarse que dichos "chimecos" no llevan a los 40 pasajeros que marca su capacidad, sino que llevan a bordo a todos aquellos que puedan caber y que obviamente también quieran llegar a su destino.



Fuente : Fabiola Contreras Díaz



TRANSPORTE Y
MOVILIDAD



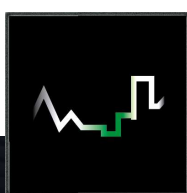
Fuente : Manuel Clemente Xochicale

¿Y la movilidad activa? Una de las principales razones que tenemos para no usar la bicicleta es porque tenemos miedo que nos despojen de nuestras pertenencias por el alto índice de inseguridad que impera y porque no contamos con la infraestructura adecuada que nos brinde esa protección para desplazarnos de manera segura por las calles de nuestra ciudad.

«Una de las principales razones que tenemos para no usar la bicicleta es porque tenemos miedo que nos despojen de nuestras pertenencias por el alto índice de inseguridad que impera.»

Todas estas situaciones nos muestran la problemática que presentamos en temas de movilidad. Es evidente que debemos poner mayor atención a las necesidades que tenemos como usuarios de todos y cada uno de los espacios asignados a nuestro derecho a la movilidad.

Trabajando en conjunto ciudadanía y gobierno podemos hacer muchos cambios, generando acciones que nos benefician a todos, como realizar viajes colectivos en autos particulares y de esta manera reducir nuestra huella de carbono.



Fuente : Fabiola Contreras Díaz



Yucatán y las paradojas: Líder en desarrollo económico y en suicidios.

Jose Ignacio Montero

México es para muchos extranjeros sinónimo de **corrupción**, inseguridad, crimen organizado, pobreza o desigualdad. Si bien es cierto que estos problemas existen, no es menos cierto que México también rebosa abundante historia, una gastronomía única, gente muy cálida y hospitalaria y una biodiversidad envidiable. Profundizando en la cuestión de cómo se ve a México desde el exterior, hay que resaltar que muchas personas consideran que las problemáticas mencionadas afectan por igual a todo el territorio, lo cual es una apreciación equivocada.

En este sentido vale la pena subrayar a estados como **Yucatán**, el cual se caracteriza precisamente por un buen **desarrollo económico** y por tener buenos índices de **seguridad pública**, llegando a ser elegido por personas del resto de la República mexicana y de otros países como hogar para ellos y sus familias, para trabajar o estudiar. Si atendemos a las estadísticas de 2017, el estado de Yucatán cuenta con medio centenar de **casos de homicidio**, muy lejos de estados como Guanajuato, con más de 2 mil fallecimientos violentos.

Hasta este punto parece que Yucatán proyecta la imagen de ser un buen lugar para vivir y que apenas cuenta con problemas de relevancia, pero no es así. Puede parecer sorprendente pero Yucatán no solo es líder a nivel nacional en materias como economía y seguridad pública, sino que también lo es en **suicidios**. Las zonas más afectadas por este fenómeno son la parte sur y poniente de la capital del estado, Mérida, así como Valladolid, Kanasín, Umán, Progreso y Tekax.

«¿Qué factores llevan a un territorio que es líder en desarrollo económico y seguridad pública a ser también líder en suicidios?»

En 2016 **Yucatán** era el segundo estado de la República con mayor tasa de suicidios, con cerca de 10 puntos, solo por detrás de **Chihuahua** con 11 .4. Pero si incluimos al resto de estados de la Península de Yucatán, nos encontramos que en esta región del país se concentra un porcentaje muy preocupante del total de suicidios. En este artículo pondremos nuestra atención únicamente en el estado de Yucatán.

El primer interrogante que surge es el referente a cuáles son los factores que llevan a un territorio que es líder en cuestiones tan positivas como el desarrollo económico y la seguridad pública a ser también líder en suicidios. La respuesta no es sencilla, dado que existen factores de diversa tipología que conducen a la existencia de este problema.

En primer lugar hay que destacar que parte del problema tiene un **componente cultural**. Yucatán es un estado con profundas **raíces mayas**, y en su cultura existe una diosa llamada **Ixtab**, la diosa del suicidio o “la de la cuerda”, esposa del dios de la muerte, **Chemar**. En esta cultura el suicidio es una forma honorable de morir y la diosa Ixtab era la encargada de llevar a los suicidas al paraíso. Esta cuestión es más relevante de lo que parece ya que, en otras civilizaciones de relevancia mundial, no existe como tal un dios/a relacionado tan estrechamente con el suicidio.



SOCIEDAD

«El 87% de los casos de suicidio son varones, la mayoría de ellos con edades comprendidas entre los 24 y 40 años y la práctica totalidad de ellos había advertido previamente de sus intenciones antes de llevarlas a cabo.»

Por otra parte hay que destacar que como las disputas familiares, cuestiones de salud, problemas económicos y casos de depresión, son los responsables de agudizar aún más este problema. Los datos disponibles son alarmantes: **87%** de los casos son **varones**, la mayoría de ellos con edades comprendidas entre los **24 y 40 años** y la práctica totalidad de ellos había advertido previamente de sus intenciones antes de llevarlas a cabo.

A todo lo mencionado hay que agregarle además la problemática que existe sobre las **drogas**, tanto legales como ilegales. En prácticamente la mitad de los fallecidos por suicidio se encontraron rastros de alcohol y de otras sustancias, lo cual indica que la decisión de quitarse la vida se dio en un momento donde se encontraban bajo los efectos de dichas sustancias.

Analizados los factores surge otro interrogante ¿Qué es lo que falla? Pues bien, en este caso la respuesta si es sencilla: **Medios psiquiátricos escasos** y excesivamente concentrados. Yucatán es un estado con una población que supera los 2 millones de habitantes, con una superficie cercana a los 40 mil kilómetros cuadrados. La clave de este tema es que solo existe una unidad de psiquiatría, la cual se ubica en la ciudad de **Mérida**.

Vista la realidad del suicidio en Yucatán queda patente que ese centro se queda muy corto frente a la magnitud del problema. Algo que viene a agravar el problema además es que no existen ningún tipo de **plan o protocolo** por el cual se pueda prevenir y actuar sobre las personas que se encuentran con problemas y que tristemente apuestan por la opción del suicidio.

A ello se une una denuncia que gran parte de la población hace, y es que se vende que Yucatán cuenta con un buen desarrollo económico, el cual no se traduce en una mejora de la **calidad de vida** de la población. Muchas personas siguen estando afectadas por elevados índices de pobreza, además de desigualdad.

En conclusión, cabe subrayar que el fenómeno del suicidio en Yucatán se relaciona en gran medida con la escasez de medios y excesiva polarización de estos, además de una mala situación de muchos de sus habitantes. Por ello es urgente y necesario que tanto las autoridades estatales como federales comiencen a tomar en serio la **salud mental** como parte del **bienestar ciudadano** y por ende, inviertan en que los yucatecos tengan una mejor asistencia psiquiátrica, en caso de que la necesiten, además de elaborar y llevar a cabo planes de prevención, como por ejemplo pueden ser en colegios. También se antoja necesario realizar un notable esfuerzo en políticas y acciones de índole socioeconómica que permitan corregir los desequilibrios, y reducir en la medida de lo posible la **pobreza y desigualdad**.



CONCURSO DE PATRIMONIO 2019

Convocatoria
abierta hasta el
30 de mayo

www.fnartes.gob.ar



Ministerio de Educación,
Cultura, Ciencia y Tecnología
Presidencia de la Nación



CITA FINAL “”

Fuente: Objetivo Cádiz.

La fotografía que se encuentra en la parte superior nos muestra la capacidad que tiene actualmente el ser humano para contaminar. En días pasados, el estadounidense Víctor Vescovo batió esta semana el récord de profundidad en submarino, al descender cerca de 11 mil metros en la Fosa de las Marianas. Más allá de sorprenderse por las especies de fauna y flora o por la singularidad del lugar, lo hizo por la presencia de basura. Hasta cierto punto podríamos considerar lógico y normal encontrarla en la calle de una ciudad o en una carretera, dado que son sitios frecuentados por personas. Pero imágenes como estas nos hacen reflexionar de hasta que punto un pequeño gesto, como por ejemplo es tirar una bolsa de basura al suelo, a un río o dejarla en la playa, posteriormente tiene unas consecuencias tan nefastas y alargadas en el tiempo. Sin duda toca reflexionar y comenzar a cambiar formas de actuar y comportarse.



¿Has visto los anuncios que publicamos?

**Puedes patrocinar tus productos y servicios.
Contacta con nosotros:**

(998) 887 2297
solucionesurbanasmexico@gmail.com



<https://www.facebook.com/SolucionesUrbanasMexico/>



<https://www.instagram.com/solucionesurbanasmx/>