

# MetrópolisMid

LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA

¡SUSCRÍBETE!

Todos somos peatones:  
***Día Mundial del Peatón***

Año 07, N.º 74  
Agosto 2025.

[metropolimid.com.mx](http://metropolimid.com.mx)

## • CONSEJO DIRECTIVO •

Leticia Torres Mesías Estrada  
David Montañez Rufino

## • CONSEJO CONSULTIVO •

Jorge Bolio Osés  
Ricardo Combaluzier Medina  
José Gerardo García-Gill  
Ricardo López Santillán  
Raúl Monforte González  
Eduardo Monsreal Toraya  
Susana Pérez Medina  
Luis Sauma Castro  
Liz Zumárraga

## • EDITORIAL •

David Montañez Rufino  
Director general

Jorge Alberto López Tec  
Diseño gráfico y editorial

Karen Daniela May Puerto  
Gestión editorial y contenidos

Montserrat Beatriz Cáceres Gamboa  
Comunicación y redes

Emiliano Uribe Aguilar  
Corrección de estilo

Ana Luisa Montalvo Balam  
Auxiliar de diseño gráfico

Ximena Elizabeth Canché Canul  
Auxiliar de gestión de contenido

MetrópoliMid., Año 7. N.º 74, agosto 2025, 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.metroplimid.com.mx](http://www.metroplimid.com.mx), [direccion@metroplimid.com.mx](mailto:direccion@metroplimid.com.mx) ISSN versión digital en trámite. El contenido y las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación o de MetrópoliMid. Se autoriza cualquier reproducción parcial o total de los contenidos o imágenes de la publicación, siempre y cuando sea sin fines de lucro, citando invariablemente la fuente sin alteración del contenido y dando los créditos autorales. El propósito de esta publicación es contribuir a un adecuado desarrollo urbano y sostenible.

## Maestría en Diseño Estratégico

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



**ASESORÍA JURÍDICA  
GRATUITA  
RELACIONADA AL  
SECTOR INMOBILIARIO**



**OFRECEMOS MÁS DE  
10 CERTIFICACIONES  
AVALADAS POR LA SEP Y  
ESTÁNDARES DE COMPETENCIA**

**SI ERES ASESOR  
INMOBILIARIO...**

**AFÍLIATE AL SESISY**



# ÍNDICE



Año 7  
N.º 74  
Agosto 2025

**MetrópoliMid**  
LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA



- 02** Editorial | **Ciudades caminables: calles como espacio público del peatón**
- 04** **Violeta: transmutación para un mejor futuro**
- 06** **Camino a la escuela | La importancia de la infancia andante**
- 10** **La ciudad que necesitamos... y queremos:** "El calor extremo en las ciudades: ¡nos estamos quemando!"
- 12** **Caminando Mérida**
- 16** **Detrás del M<sup>2</sup>:** ¿La seguridad de ayer, garantiza la rentabilidad del mañana?
- 18** **¡Vámonos de parque!**
- 19** **El verdadero valor de ayudar: ORTMED, la empresa mexicana que está transformando la rehabilitación de la niñez**
- 24** **CIUDAD MODELO | El quehacer de los museos en el boom turístico**
- 28** **El motociclista invisible:** La calle está llena de motociclistas, pero nadie los ve
- 30** **Vivienda y Ciudad:** ¿Vivienda del futuro?
- 32** **Mapa: Costo aproximado de la vivienda**

## Ciudades caminables:

### calles como espacio público del peatón

Caminar la ciudad es la forma más auténtica de habitarla: Mérida necesita más calles hechas para las personas.

Todos somos peatones. Vivir una ciudad y conectarse con ella requiere caminarla. Los colores, aromas, texturas y sonidos del entorno urbano sólo se pueden apreciar realmente cuando se va a pie; cuando verdaderamente vivimos la ciudad y no sólo la atravesamos. El turismo se hace caminando, precisamente porque no se puede conocer una ciudad sin recorrerla.

En agosto se conmemora el Día Internacional del Peatón y *MetrópoliMid* no podía dejar pasar la oportunidad de reflexionar sobre la importancia que tiene, para nuestra ciudad y nuestra calidad de vida, el hacer de Mérida una ciudad que se puede caminar.

#### La gente y el entorno, más allá del automóvil

Como siempre aclaramos, no se trata de satanizar al automóvil, sino de reequilibrar a nivel urbano, la prioridad hacia las personas que en algún momento del día —al bajar del auto, del transporte público, de la bici, o al caminar distancias cortas—, somos peatones. Esto es una realidad que ha sido comprendida por cada vez más ciudades en el mundo, en las cuales

se prioriza efectivamente al peatón por encima del automóvil y donde grandes autopistas son transformadas en espacios públicos peatonales, convirtiéndose en corredores para la gente en lugar de para los vehículos.

En el mundo tenemos ejemplos muy conocidos, como la demolición de la autopista elevada de *Cheonggyecheon* en [Seúl](#), para restaurar un arroyo peatonal y verde. O más recientemente en [Noruega](#), donde entre el año 2020 y 2024 eliminaron 700 plazas de estacionamiento en el centro de la capital para crear zonas peatonales. En la Ciudad de [México](#), se implementó, el año pasado, la iniciativa de *Camina tu Zócalo. Peatonalización de la Plaza de la Constitución*, que se suma a esfuerzos de años anteriores, como la *Calle Madero* (2010) y la *Avenida 16 de septiembre* (2014).



En Mérida, el propio IMPLAN reconoce los beneficios de la [caminabilidad](#) desde la perspectiva urbana, y nos precisa que “aproximadamente el 10% de los viajes diarios se realizan caminando” (PIMUS, 2024). De igual forma, en esta misma edición nos habla de proyectos puntuales a favor del peatón realizados en la ciudad, como es el caso de *ANDA Mérida*, el *Corredor Turístico Gastronómico Calle 47* y el proyecto *Corredores Verdes*.

**La inseguridad y el deteriorado entorno urbano que hacen difícil caminar**

Pero no todo son grandes obras transformadoras. En la mayoría de los casos, el verdadero reto está en combatir la inseguridad vial y en generar las condiciones de habitabilidad necesarias para que nuestras ciudades se puedan caminar. El miedo a ser atropellado, la dificultad de no contar con banquetas libres de obstáculos y bien iluminadas, la falta de protección ante el clima —ya sea calor intenso o inundaciones por la lluvia—, y una imagen urbana deteriorada y poco atractiva son las principales causas de que optemos por no caminar.

Bicistema, en esta misma edición, lo aborda de manera muy clara, y nos deja una frase contundente: “Cuando nuestras niñas y niños vuelvan a salir a jugar a la calle sin mayor preocupación, habremos logrado algo verdaderamente transformador”. Este es un reto que nos involucra a todos. Desde la sociedad civil hasta el gobierno, construyamos ciudades para la gente. Hagamos de las calles verdaderos espacios públicos, pensados para quienes las caminan.

¿Qué tan caminable es tu ciudad, tu colonia, tu calle?



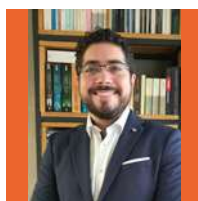
**"El verdadero reto está en combatir la inseguridad vial y en generar las condiciones de habitabilidad necesarias para que nuestras ciudades se puedan caminar. El miedo a ser atropellado, la dificultad de no contar con banquetas libres de obstáculos y bien iluminadas, la falta de protección ante el clima —ya sea calor intenso o inundaciones por la lluvia—, y una imagen urbana deteriorada y poco atractiva son las principales causas de que optemos por no caminar".**

## LA VOZ DE LOS EXPERTOS:

### Nueva sección de columnistas

Con mucho entusiasmo **estrenamos una nueva sección en la revista *MetrópoliMid***, con columnas de **expertos en ocho áreas distintas de desarrollo urbano y sostenible**. En esta edición, iniciamos con las primeras cuatro:

<p><b>Alfonso Iracheta Cenecorta</b>                  La ciudad que necesitamos... y queremos                  (Planeación y Desarrollo Urbano Nacional). </p>	<p><b>Gabriela Chavarría Román</b>                  Detrás del M<sup>2</sup>                  (Coyuntura inmobiliaria). </p>
<p><b>Ricardo Combaluzier Medina</b>                  Vivienda y su entorno                  (Vivienda y normatividad). </p>	<p><b>K. Daniela Xiqui F.</b>                  El motociclista invisible                  (Movilidad urbana). </p>



**David Montañez Rufino**  
 Maestro en Diseño, Gestión y Dirección de Proyectos.  
 Fundador y director general de la plataforma urbana M50.  
**correo: [direccion@metropolimid.com.mx](mailto:direccion@metropolimid.com.mx)**

# Violeta: transmutación para un mejor futuro

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

a **María José Roche Cano**

Todo lo que inicia tiene que terminar y en esta edición concluimos la serie de entrevistas a mi querida amiga María José Roche Cano, relativas a la importancia del color y los efectos que estos tienen en nosotros. En esta última ocasión, abordaremos el color violeta.

## **El violeta, el color del constante movimiento**

El violeta, también denominado morado, se compone de dos colores primarios: el rojo y el azul. En el ámbito de lo energético, se relaciona con el

sentido de cambiar, con la naturaleza del constante movimiento. Este color ayuda a la transmutación, al hecho de que, con las acciones adecuadas, generemos un mejor futuro. Transmutar se refiere a mudar, a convertir algo en otra cosa.

Todo en la vida es un juego, la parte lúdica del ser humano es muy importante para avanzar y trascender. Quien no comprende la dinámica del juego vital tiende a estancarse y a dificultar los cambios con la fuerza que llegan.

Las dinámicas de cambio dependen de las necesidades, que pueden ser bien o mal entendidas. Cambiar es, en muchos casos, sinónimo de florecer, y hacerlo en beneficio del grupo humano nos sitúa como parte de un "nosotros" y no como individuos aislados. Los cambios sociales nos transforman, aun cuando no podemos captar la intensidad de los beneficios obtenidos.

**Pasarla mal, pasarlas moradas**

El Diccionario de la Lengua Española nos dice que "pasarlas moradas" es sinónimo de pasarla mal, estar en alguna dificultad. Pero con el violeta podremos ver más positivamente. Si cometemos errores, serán más dinámicos los cambios y podremos ser más comprensivos con ellos si está presente la energía violeta.

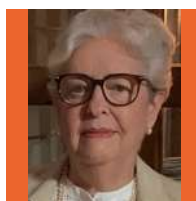
Uniendo confianza (azul) y emociones bien conducidas (rojo), saldremos de las situaciones de angustia que nos producen pesar. Tendremos menos apegos si la combinación de nuestra confianza y emotividad está completa.



**Aligerar los cambios necesarios**

El violeta ayuda a aligerar los caminos, especialmente de los cambios necesarios. Superar las dificultades que trae el cambio más intrincado con emotividad sana y orden; perdonar errores de otros seres y establecer un nuevo orden, esa es la combinación de rojo y azul. Cuando sabemos soltar con claridad no sólo nos beneficia a nosotros mismos, sino a toda la humanidad. Nunca debemos de tener miedo a lo que ya caducó. Es importante saber salir de lo que ya no funciona con toda su potencialidad, y saber que el futuro es promisorio si la inteligencia emotiva está sana.

Somos como las olas del mar... vamos y regresamos para vivir más plenamente.

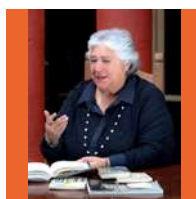


**María José Roche Cano**

Antropóloga por la UADY. Colaboradora de Estamos Aquí, en el área de Bienestar Espiritual.

**web:** [estamosaqui.mx](http://estamosaqui.mx)

**blog:** [majocreativa.blogspot.com](http://majocreativa.blogspot.com)



**Leticia Torres Mesías Estrada**

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

**correo:** [ltorresmesias@gmail.com](mailto:ltorresmesias@gmail.com)

# CAMINO A LA ESCUELA

## La importancia de la infancia andante



### Caminar en nuestras comunidades y ciudades

Hay una premisa que debería ser fácil de interiorizar: **TODOS SOMOS PEATONES**. Quienes se bajan de su automóvil al llegar a la oficina, se regresan en transporte público a casa, se trasladan en bicicleta, salen al mercado, llevan a sus hijas e hijos a la escuela, las personas mayores o con alguna discapacidad, e incluso los niños y niñas en sus entornos urbanos; absolutamente todas las personas, en algún momento del día, somos peatones.

Al caminar cumplimos un rol esencial en la movilidad urbana. No sólo contribuimos directamente a mitigar el cambio climático al optar por una forma de desplazamiento más sostenible, sino que también obtenemos beneficios personales y colectivos: mejora nuestra salud, se fortalece la cohesión social y disminuyen los gastos individuales, entre muchas otras ventajas.

Sin embargo, es precisamente cuando asumimos el papel de caminantes, donde más expuestos estamos en el espacio público. Nos encontramos "sin coraza" en entornos diseñados para priorizar la velocidad de vehículos que pesan más de dos toneladas. El uso de estos automotores se impone no sólo sobre las movilidades activas como caminar o andar en bicicleta, sino incluso por encima de las normas básicas de convivencia y protección de la vida.

## Leyes, normas y reglas que priorizan al peatón

Esto no lo decimos nosotras, Laura y Noemí, por capricho. Nos respaldan la teoría, la experiencia y los esfuerzos de muchas comunidades emergentes que impulsan acciones reales en favor de la movilidad activa en sus territorios.

Solo hace falta mirar con atención. A nivel mundial, la Agenda 2030 y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular el Objetivo 11 sobre Ciudades y Comunidades Sostenibles, nos invita a repensar el diseño urbano para hacerlo más seguro, asequible, accesible y sostenible.<sup>1</sup> Se trata de construir un futuro más resiliente, donde la movilidad considere y priorice especialmente a las personas más vulnerables.

A nivel nacional, nuestra Constitución reconoce en su Artículo 11 el libre tránsito como un derecho humano.<sup>2</sup> Y más recientemente, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial Mexicana<sup>3</sup> ha colocado nuevamente al peatón como eje central en la toma de decisiones sobre el diseño vial, reconociéndolo como la base del "triángulo invertido" de la movilidad.

Además, el 5 de marzo del 2021 fue actualizado el Reglamento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán, también para poner al peatón como prioridad.<sup>4</sup> **En teoría, nuestras leyes ya protegen y favorecen la movilidad peatonal.** El desafío está en que esto ocurra también, de manera sistemática, en la práctica cotidiana en nuestras calles. Sabremos que vamos por buen camino cuando el número de muertes por hechos viales disminuya hasta llegar a cero, y cuando las personas más vulnerables puedan desplazarse de forma libre y segura. Hablamos de niñas, niños, personas con discapacidad

y personas mayores, que deberían poder transitar con autonomía y confianza en el espacio público. **Cuando nuestras niñas y niños vuelvan a salir a jugar a la calle sin mayor preocupación, habremos logrado algo verdaderamente transformador.**

### ¿Qué ocurrió en Mocochoá, Yucatán?

En Mocochoá, Yucatán, las niñas y niños salen a jugar al espacio público, caminan a la escuela, y aunque muchos lo hacen acompañados de sus madres, padres o abuelos, otros lo hacen solos. ¿Cómo mantener y

proteger esta práctica como un valor comunitario, ante el crecimiento desordenado de localidades vecinas que pueden llegar a estresar a esta comunidad?

Una respuesta ha sido la alianza de voluntades. Bloomberg Philanthropies, el Gobierno Municipal de Mocochoá, su ciudadanía y Bicistema Arquitectura y Urbanismo colaboraron para intervenir el espacio público, particularmente las calles, con acciones artísticas y reglamentarias que promueven la movilidad activa.



**Imagen 1.** Niñas y niños peatones autónomos saliendo de la escuela Boxitos. Creación propia Bicistema Arquitectura y Urbanismo.



**Imagen 2.** Niña con mamá en bicicleta saliendo de la escuela Boxitos. Creación propia Bicistema Arquitectura y Urbanismo.



**Imagen 3.** Jornada participativa en escuelas. Escuela Guillermo Prieto. Creación propia Bicistema Arquitectura y Urbanismo.



**Imagen 4.** Jornada de trabajo en campo con habitantes de la comunidad de Toó. Creación propia Bicistema Arquitectura y Urbanismo.

El proyecto *Camino a la Escuela, Asphalt Art Mocochoá* busca generar espacios más cómodos, seguros y bellos para las niñas y los niños en su trayecto a la escuela. Esta intervención no es un esfuerzo aislado. Desde 2022, la policía municipal de Mocochoá ha trabajado en un programa de educación vial en las escuelas, promoviendo la prevención y el cuidado. Así, cuando llegó el momento de definir acciones prioritarias, no hubo duda en apostar por intervenir los accesos escolares.

Porque “aunque sólo sea pintura”, el trazo en el asfalto puede tener un gran impacto. Regula el uso del espacio público, da herramientas a la autoridad para hacer cumplir las normas y, sobre todo, convoca a la comunidad a comprometerse con una movilidad más segura y humana, recordando que lo que se hace para las infancias resuena en todas las personas.

### Lecciones aprendidas

No hay comunidades pequeñas o grandes cuando se trata de seguridad vial y protección a quienes caminan. De hecho, las comunidades con menos población suelen ser las más resilientes. Sólo necesitan apoyo para mantener y fortalecer sus prácticas positivas.

Una niña o niño que camina o va en bicicleta a la escuela, que conoce las normas de convivencia vial y tiene un entorno seguro, se convierte en agente de cambio. Habla del tema con sus padres, abuelos, amigos y vecinos. Ese diálogo genera conciencia y hábitos que transforman a la comunidad.

Esto favorece la creación de políticas públicas y reglamentos enfocados en el cuidado y disfrute de los espacios comunes. Dicho sea de paso, esto es algo que ya ocurrió en Mocochoá, al aprobar ante su H. Cabildo, las señá-



**Imagen 5.** Programa seguridad vial, Policía Municipal de Mocochoá a niños y familias de la escuela Boxitos. Creación propia Bicistema Arquitectura y Urbanismo.



**Imagen 6.** Jornada de trabajo en campo con habitantes de la comunidad de Mocochoá. Creación propia Bicistema Arquitectura y Urbanismo.



**Imagen 7.** Arte y señalética implementada en el punto de intervención Jardín Aquiles Serdán y Guillermo Prieto, Mocochoá. Creación propia Bicistema Arquitectura y Urbanismo.



**Imagen 8.** Arte y señalética implementada en el punto de intervención Primaria Niño Artillero y Jardín de niños, Tekat. Creación propia Bicistema Arquitectura y Urbanismo.

léticas en piso de “ZONA ESCOLAR” y “Máx. 10 km/h”, dejando un prece-

dente de compromiso comunitario hacia la vida.

Las leyes, normas y reglamentos cambian y se adaptan en función de lo que ocurre en la vida real, no sólo en el papel. Por eso, transformar nuestras ciudades y comunidades requiere tanto de políticas públicas como del compromiso cotidiano de quienes las habitan. En este caso, se genera un ciclo virtuoso que impulsa la movilidad activa.

Las acciones antes mencionadas se realizaron en tres comunidades: Mocochoá, Toó y Tekat, interviniendo seis puntos específicos, cubriendo las diez escuelas del Municipio y favoreciendo principalmente a más de 500 niñas y niños, teniendo un impacto secundario en toda la comunidad de 3,071 habitantes.

Agradecemos a toda la comunidad de Mocochoá y a cada uno de los involucrados en el proyecto por su decisión, compromiso y acción hacia el cuidado, así como su valoración y respeto de las infancias en el espacio público. Que su entusiasmo en acción siga vivo siempre.

**Instagram:** [@bicistema](#) [@lau\\_rojas\\_r](#) [@noemimlobo](#)

**Facebook:** [@bicistema](#)

**Página:** [bicistema.com](#)

<sup>1</sup>Objetivos de Desarrollo Sostenible, revisado el 25 de julio de 2025 en la <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

<sup>2</sup>Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, revisada el 25 de julio de 2025, desde la <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

<sup>3</sup>Ley General de Movilidad y Seguridad Vial Mexicana, revisada el 25 de julio de 2025, desde la <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

<sup>4</sup>Diario Oficial, revisado el 25 de julio de 2025 desde la [https://www.yucatan.gob.mx/gobierno/diario\\_oficial.php?f=2021-3-5](https://www.yucatan.gob.mx/gobierno/diario_oficial.php?f=2021-3-5)



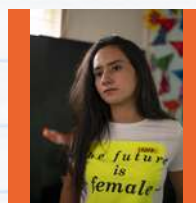
**Imagen 9.** Desfile de la Revolución Mexicana, Mocochoá. Creación propia Bicistema Arquitectura y Urbanismo.



**Imagen 10.** Arte y señalética implementada en el punto de intervención Primaria 5 de mayo, Toó. Creación propia Bicistema Arquitectura y Urbanismo.



**Imagen 11.** Reconocimiento de niñas y niños del espacio intervenido, escuela Boxitos. Creación propia Bicistema Arquitectura y Urbanismo.



**Laura Viviana Rojas Reyes**

Fundadora y CEO de Bicistema Arquitectura y Urbanismo. Maestra en Ciencias de la Ciudad, parte de Women In Motion y de la Bienal de Urbanismo Arquitectura.



**Noemí Marcela Loría Bite**

Coordinadora de Bicistema Arquitectura y Urbanismo. Maestra en Arquitectura, Diseño y Construcción Sustentable y docente y especialista en movilidad y manejo integral del agua.

COLUMNA

# La ciudad que necesitamos... y queremos



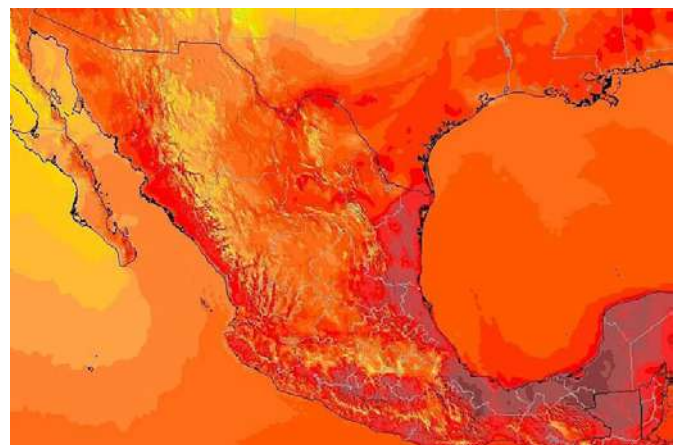
El incremento de las temperaturas a valores extremos en las ciudades mexicanas se ha convertido en una causa relevante de morbilidad y mortalidad —se le ha llamado al calor extremo “asesino invisible”— sin que existan estudios, mediciones y, sobre todo, estrategias concertadas de prevención, adaptación y mitigación en nuestras urbes.

Cada ciudad tiene su propia huella de temperatura debido a sus características geográfico-ambientales, socio-económicas, y principalmente, gracias a su modelo urbanístico, generando, entre otras cosas, la paradoja de la densidad. Desde tiempo atrás, ONU-H, los gobiernos, así como los planificadores, han impulsado modelos de ciudades densas y con usos mixtos, sin valorar que la densidad urbana, siendo positiva para las infraestructuras y los transporte, no lo es siempre para la ecología y la salud. Ciudades compactas con bajo porcentaje de espacio verde urbano son las más impactadas por las olas y las islas de calor.<sup>1</sup> De hecho, tienden a generar nuevas islas de calor y a agudizar las existentes.

Se entiende por isla de calor los lugares con muchas construcciones, que son más calientes que su entorno menos urbanizado. Se origina por las densidades, las actividades económicas y sociales, la movilidad, los materiales y los colores de los pavimentos, edificios y azoteas, que absorben calor en lugar de reflejarlo. Conforme se reducen los espacios públicos abiertos y arbolados, este fenómeno se agudiza.

## “El calor extremo en las ciudades: ¡nos estamos quemando!”

Estudios realizados por el Centro EURE, como parte de “Calor Extremo México” en cinco metrópolis del norte del país, evidencian lo anterior y nos obligan a reconocer que, más allá de la paradoja arriba mencionada, son las acciones urbanísticas las principales responsables de este fenómeno. Es decir, además del incremento de las temperaturas por el cambio climático, nuestras acciones cotidianas lo exacerban.



Más grave aún, se planifican, aprueban y realizan los mal llamados “desarrollos” (habitacionales, de servicios, industriales, etcétera), bajo la responsabilidad de expertos “urbanistas” y otros profesionales, sin considerar los impactos ambientales y sin tomar en cuenta que el calor extremo, junto con sus islas de calor urbanas, están enfermando, y en muchos casos, matando personas, agrediendo la biodiversidad, reduciendo la productividad y afectando gravemente las infraestructuras de nuestras ciudades.

Esto tiene que cambiar. Debemos entender que sólo se deben urbanizar lugares que sean aptos y esto incluye tener en cuenta, primeramente, las consideraciones ambientales. Debemos capacitarnos en los gobiernos, las empresas y en las organizaciones que más influyen e impactan el crecimiento y la función de las ciudades; debemos medir así como evaluar sistemáticamente los logros o los retrocesos para, cuando menos, detener el crecimiento de las temperaturas extremas en nuestras urbes.

Sin duda Mérida es una de las metrópolis que, con mayor rigor, requiere de estudios, acuerdos y acciones concretas para reducir las temperaturas extremas que, poco a poco, van afectando a más población. La deforestación de la selva, la urbanización con bajo control y el incremento de automóviles son muestras claras de esta necesidad de actuar.

<sup>1</sup>Russo, A. Cirella, G. (2018). Modern Compact Cities: How Much Greenery Do We Need? International Journal of Environmental Research and Public Health, 15, 2180; doi:10.3390/ijerph15102180.



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

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



**MÉXICO**

**Comex**  
 Vive tus sueños

PRODUCTO OFICIAL

**LA MEJOR SELECCIÓN ESTÁ DE PROMOCIÓN**

HASTA **20%** Y HASTA **12**

**DE DESCUENTO MESES SIN INTERESES**

Promoción válida en tiendas Comex® participantes\*. Vigencia del 1 de julio al 31 de agosto de 2025. Promoción válida únicamente en la compra de productos y capacidades participantes: Vinimex® TOTAL, Vinimex® Clásica, Comex 100® TOTAL, Pro 1000 Plus®, Acqua 100® TOTAL, Vinimex® 3 en 1. Productos sujetos a disponibilidad. No aplica con otras promociones. Promoción válida en cualquier forma de pago aceptada en tienda. Consulta tiendas Comex® participantes. Términos y Condiciones vigentes de la promoción, así como términos aplicables para Meses Sin Intereses, en [comex.com.mx/promociones](http://comex.com.mx/promociones)





Tarjetas de Crédito y Débito



Entrega a domicilio



[comex.com.mx](http://comex.com.mx)

# Caminando Mérida



Cada 17 de agosto se conmemora el Día Internacional del Peatón, instaurado por la Organización Mundial de la Salud para recordar el primer incidente vial documentado entre un auto y un peatón, pero, sobre todo, para hacernos conscientes de que caminar es un derecho, no un privilegio. En las ciudades contemporáneas, garantizar la seguridad, accesibilidad y confort de quienes caminan es esencial para construir espacios urbanos más justos, sostenibles e inclusivos.

## ¿Por qué caminar?

Caminar es mucho más que una forma de moverse: es una práctica con beneficios para las personas, el entorno urbano y el planeta. Destacan la mejora de la salud física y mental, la reducción de emisiones contaminantes, el fortalecimiento del tejido social y la dinamización de economías locales, especialmente donde el comercio de proximidad es vital.

Desde la perspectiva urbana, fomentar la caminabilidad reduce la congestión vial, recupera el espacio público y mejora la habitabilidad. También crea entornos más activos, seguros y diversos, lo que impacta positivamente en la calidad de vida. No obstante, los desafíos persisten. En muchas ciudades, incluyendo Mérida, el entorno urbano presenta barreras estructurales que dificultan o desalientan la caminata, afectando especialmente a quienes más necesitan entornos accesibles y reproduciendo desigualdades territoriales y sociales.



## Realidades urbanas y reparto modal

A nivel global, cada vez más ciudades adoptan modelos de desarrollo que priorizan a las personas sobre los automóviles. Las tendencias apuntan hacia urbes compactas, accesibles y caminables, con redistribución más equitativa del espacio público y transición hacia modos de transporte sustentables. Sin embargo, en muchas ciudades mexicanas persiste la desigualdad en la dotación y calidad de la infraestructura para distintos modos de movilidad. Quienes caminan enfrentan barreras físicas, inseguridad vial y baja calidad del entorno urbano.

En Mérida y su zona metropolitana, aproximadamente el 10% de los viajes diarios se realizan caminando (PIMUS, 2024). Además, la mayoría de los trayectos incluyen tramos a pie

o requieren accesibilidad peatonal al inicio y al final. Esto posiciona a la caminata y la accesibilidad como una necesidad prioritaria y no como un complemento, especialmente para los grupos con mayores niveles de vulnerabilidad.

### Una visión estratégica: el PIMUS Mérida 2040

Para enfrentar los retos de movilidad en el municipio, Mérida cuenta con el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), elaborado en 2019 y actualizado en 2024 mediante un proceso que destacó por su amplia participación ciudadana. Con visión al año 2040, este plan establece un modelo de ciudad centrado en las personas y aborda todos los modos de transporte desde una perspectiva integral y sustentable.

El PIMUS reconoce que caminar no es sólo una forma de desplazarse, sino de habitar y apropiarse del espacio público. Por ello, conceptos como accesibilidad, inclusión, proximidad y seguridad guían sus estrategias para hacer de Mérida una ciudad más caminable y equitativa.

Durante su actualización, el plan se evaluó con criterios clave como eficiencia y accesibilidad, especialmente en lo que respecta a los modos no motorizados. Como resultado se consolidó una cartera de proyectos urbanos estratégicos, entre los cuales destaca el Programa de Mejoramiento de Infraestructura Peatonal. Este programa no se limita a intervenir banquetas, sino que busca crear condiciones urbanas que inviten a caminar: entornos seguros, continuos, accesibles, confortables y activos.

## Proyectos para una ciudad más caminable

Diversas iniciativas recientes reflejan el interés por una ciudad más accesible, resiliente y con mayor calidad del espacio público. En 2022 se implementó ANDA Mérida, una intervención de urbanismo táctico cofinanciada por la GIZ y realizada en colaboración con el colectivo Tomate. El proyecto intervino los barrios de San Sebastián y La Ermita, integrando arte público, apropiación vecinal del espacio, caminabilidad y seguridad vial.

También, el Corredor Turístico Gastronómico Calle 47 ha representado una apuesta por la reactivación económica y social del centro histórico, a través de un proceso de gestión del espacio público con participación ciudadana, que incluye la mejora del itinerario peatonal, su infraestructura y condiciones de accesibilidad.

Por otro lado, el proyecto Corredores Verdes, recientemente anunciado, propone conectar áreas verdes y urbanas para fortalecer la infraestructura verde, mitigar los efectos del cambio climático y promover una red ecológica urbana.

Actualmente el IMPLAN, en colaboración con la GIZ, impulsa una nueva iniciativa que integra la movilidad peatonal con soluciones basadas en la naturaleza, mediante estrategias orientadas a la conectividad, la accesibilidad y la movilidad activa, así como a la biodiversidad, el espacio público y la gestión del agua.

### Normas, políticas y cooperación

El impulso a la caminabilidad no puede desvincularse del marco legal. Mérida ha comenzado a armonizar sus instrumentos de planeación con la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y



Desarrollo Urbano (2021), la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Yucatán (2023), la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022), la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán (2023), así como con diversas normas técnicas federales relativas al diseño de calles y sus componentes.

Estas acciones reflejan una alineación cada vez más clara entre lo técnico, lo normativo y lo político en favor de una movilidad más humana. Para que estas transformaciones se materialicen, es clave contar con una gobernanza sólida, coordinación interinstitucional y una visión compartida con los distintos niveles de gobierno, sociedad civil, academia y espacios de cooperación internacional.

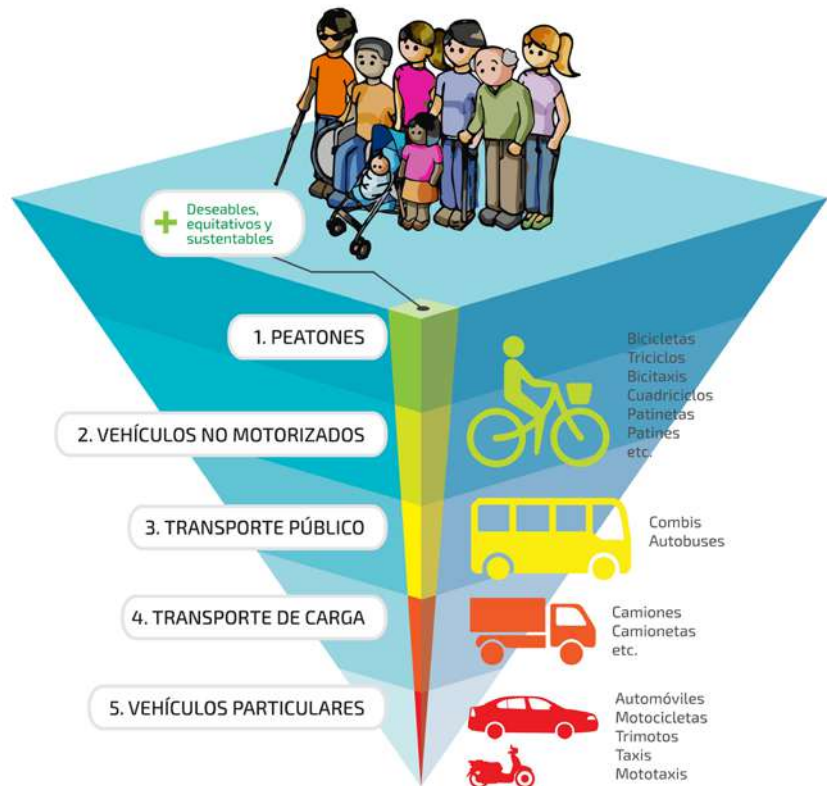


## Hacia una ciudad que camina

Mérida avanza hacia un futuro más caminable. A través de programas, planes estratégicos y proyectos actualizados, se busca que caminar sea una actividad cotidiana, segura y confortable para todas las personas. Pero aún queda camino por recorrer. Lograr una ciudad que camina requiere mantener el compromiso, invertir en infraestructura de calidad, y, sobre todo, seguir poniendo a las personas en el centro de la planificación urbana.

En esta ruta, Mérida elabora su nuevo Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, con visión hacia 2050, que busca consolidar una ciudad ordenada, funcional y justa. En movilidad urbana, este instrumento integrará políticas, estrategias y criterios para la conectividad, integración estratégica, cobertura territorial, sostenibilidad ambiental y eficiencia, alineando el modelo de ciudad con el marco normativo vigente. Con ello se busca garantizar una movilidad más equitativa y activa, que favorezca también la caminabilidad y el acceso universal al espacio urbano, reconociendo la movilidad como eje estructurante del territorio y garantizando el derecho a la ciudad desde una perspectiva inclusiva y de largo plazo.

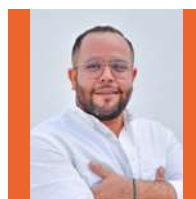
**Porque caminar no es sólo moverse, es habitar, descubrir, convivir. Es vivir la ciudad en cada paso.**



### Arq. Ana Patricia Ríos Muñoz

Arquitecta por la Universidad Marista de Mérida. Directora del Instituto Municipal de Planeación de Mérida.

**correo: ana.rios@merida.gob.mx**



### Arq. Juan Antonio Espadas Sauri

Arquitecto por la Universidad Autónoma de Yucatán. Coordinador de Movilidad Urbana del Instituto Municipal de Planeación de Mérida.

**correo: juan.espadas@merida.gob.mx**

COLUMNA

# Detrás del M2



## ¿La seguridad de ayer, garantiza la rentabilidad del mañana?

Si bien Mérida continúa siendo reconocida como una de las mejores ciudades para vivir en México, no se puede ocultar, al menos para quienes la habitamos, que desde hace cinco años existe cada vez más una disyuntiva entre la percepción de seguridad y tejido social que se vivía hace años, y la sensación actual.

Los tiempos del vehículo abierto con el motor encendido para bajar a la tiendita o dejar al hijo en la escuela han quedado en la historia. Cada vez causa más melancolía no poder disfrutar de caminar o salir a correr en nuestra colonia a altas horas de la noche o muy temprano por la mañana. Ya no vemos a las familias tomar el fresco en los pórticos de las casas, ni dejar las rejas abiertas como parte de una forma de vida. Nos sentíamos en una ciudad protegida y vigilada 24/7. La confianza en nuestra policía era franca, formaban parte del vecindario. Sin embargo, con el tiempo, todas estas tradiciones y sensaciones, entre muchas otras, se han ido perdiendo.

Se dice que la percepción de seguridad de la población es el principal motor que impulsa la toma de decisiones para elegir la ciudad en la que deseamos vivir y construir patrimonio. Mérida sigue generando confianza, prueba de ello es el crecimiento observado en los últimos años. Hemos

sido testigos de la transformación acelerada de la “Mérida blanca” a la ciudad cosmopolita en la que habitamos en pleno 2025, resultado de su posicionamiento nacional e internacionalmente como “la ciudad más segura de México”, distinción que nos engrandeció como habitantes al ser reconocidos con ese privilegio.





"Quienes observamos la reconfiguración de la ciudad sabemos que no va por el rumbo correcto. El desarrollo inmobiliario le apuesta a una gentrificación orientada a atraer a personas con mayor poder adquisitivo y redensificar espacios sin un fundamento sólido de planeación urbana, que no armoniza con la infraestructura existente y perpetúa el desarrollo no sostenible".

Sin embargo, toda transformación que no se realiza bajo ideas claras y evade una planeación urbana adecuada, traerá consecuencias irreversibles que impactarán en la calidad de vida de sus habitantes. Hay factores que no se pueden ignorar: limitaciones de infraestructura, servicios básicos de los que carecen muchas zonas con un desarrollo de alta residencia, y espacios públicos y movilidad del suelo deficientes.

No hay que perder de vista que, además de la seguridad, una de las claves fundamentales para garantizar la deseabilidad de una ciudad será siempre su rentabilidad. Como ciudadanos no sólo necesitamos sentirnos seguros, sino que también requerimos saber que estamos en una ciudad que hace crecer nuestra economía, en donde el entorno aporta beneficios tangibles. El valor adquisitivo debe reflejar el nivel de calidad de vida que disfrutamos.

Quienes observamos la reconfiguración de la ciudad sabemos que no va por el rumbo correcto. El desarrollo inmobiliario le apuesta a una gentrificación orientada a atraer a personas con mayor poder adquisitivo y redensificar espacios sin un fundamento sólido de planeación urbana, que no armoniza con la infraestructura existente y perpetúa el desarrollo no sostenible. Este fenómeno complejo requiere más que pura reflexión: necesita conciencia social y un enfoque multidisciplinario.

Es primordial promover políticas públicas claras para proteger el suelo y redireccionar hacia un desarrollo urbano sostenible y equitativo, que respete nuestro hábitat, nuestra identidad cultural y, sobre todo, que sea justo con sus habitantes locales. Es urgente dejar de apostar por una ciudad nómada que incrementa la desigualdad social, encarece la vivienda y los alquileres, impacta la movilidad humana y erosiona nuestra identidad y tradiciones.



#### **Gabriela Chavarría Román**

CEO de Nahil Consultoría Inmobiliaria con 30 años de trayectoria, especialista en inversión patrimonial, desarrollo sustentable, liderazgo estratégico en consultoría de proyectos inmobiliarios y modelos de negocios.

[f Gabriela Chavarría](#)

[f /AsesoresInmobiliariosNahil](#)

[@nahilconsultoriainmobiliaria](#)

# Vámonos de Parque



## Parque La Cuarta



### Módulos

- Áreas arboladas
- Áreas de descanso
- Áreas deportivas
- Áreas de gimnasio
- Áreas infantiles
- Áreas de recreación

### Accesibilidad



### Mantenimiento

Excelente

## Parque Paseo verde



### Módulos

- Áreas arboladas
- Áreas de descanso
- Áreas deportivas
- Áreas de gimnasio
- Áreas infantiles
- Áreas de recreación

### Accesibilidad



### Mantenimiento

Excelente

## Parque Municipal de Deportes Extremos



### Módulos

- Áreas de descanso
- Áreas de recreación

### Accesibilidad



### Mantenimiento

Excelente

## Parque Francisco I. Madero



### Módulos

- Áreas deportivas
- Áreas de recreación
- Áreas infantiles

### Accesibilidad



### Mantenimiento

Malo

¡Da click para conocer más sobre los parques!

# El verdadero valor de ayudar: ORTMED, la empresa mexicana que está transformando la rehabilitación de la niñez



*"Cuando era niño, mi mamá trabajaba supervisando la entrega de alimentos y despensas de programas sociales del gobierno. Como no tenía con quién dejarme, me llevaba con ella a las comunidades más apartadas de algunos municipios de Quintana Roo.*

*Al llegar, veía cómo esos niños tenían una vida muy distinta a la mía. Mientras yo tenía qué comer, amigos con quién jugar y el amor de mi madre, ellos estaban todo el tiempo enfermos, llorando o incluso siendo maltratados.*

*Tiempo después, en otra experiencia que tuve en Estados Unidos, conviví con personas y niños que tenían discapacidad. Eran hijos de empresarios con muchos recursos y pude ver su desesperación al comprender que el dinero no era el problema, **simplemente no existía solución**. No podían ayudar a sus propios hijos a pesar de tener todo el dinero del mundo.*

Darwin Emilio  
Ortiz Medina

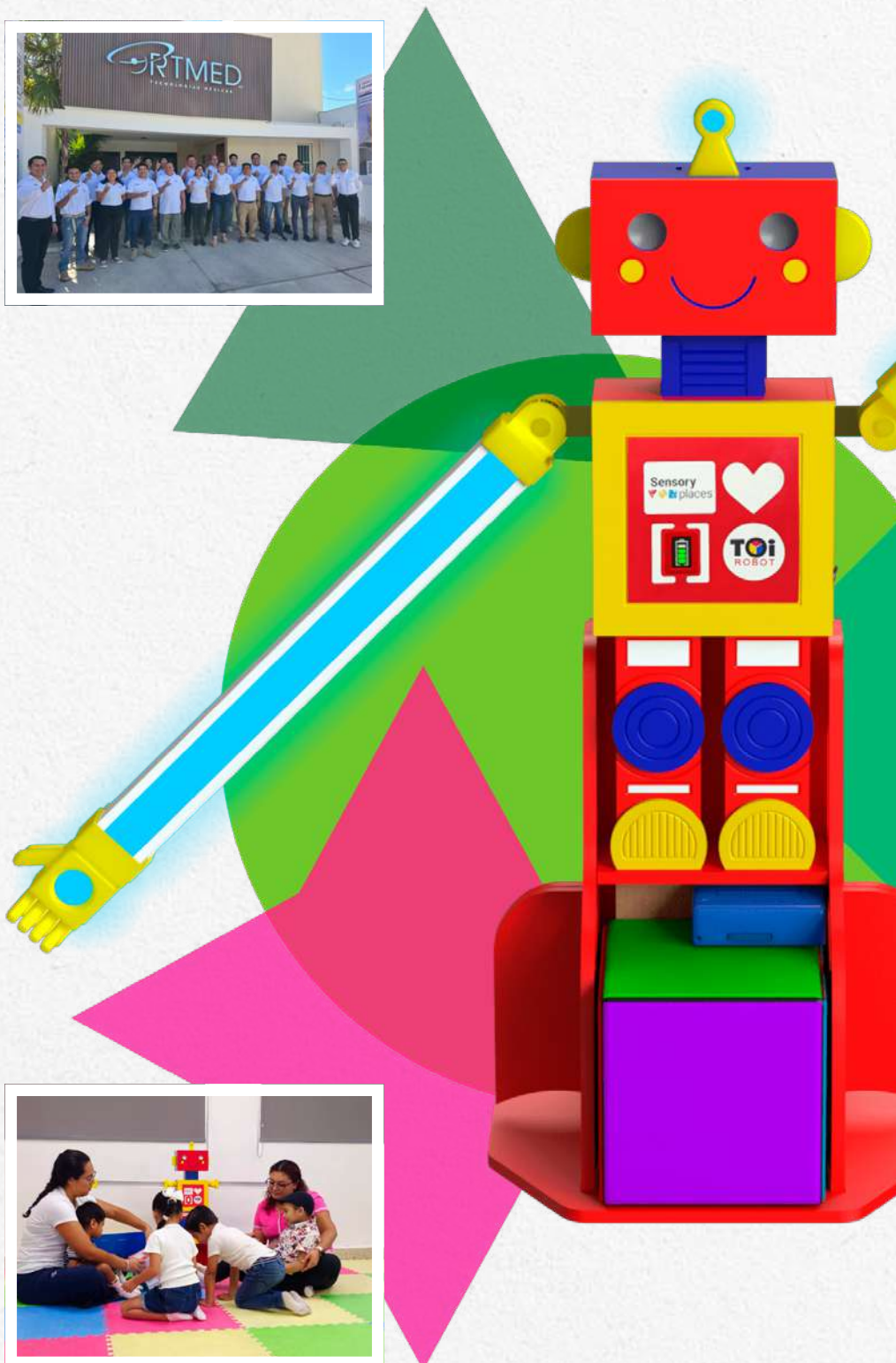
*Esas experiencias me quedaron muy marcadas y me empujaron a preguntarme: ¿qué podemos hacer?"*

Desde muy temprana edad, estas vivencias impulsaron a Darwin —junto a su hermano Omar, ingeniero biomédico— a crear ORTMED. Hoy, tras 19 años de trabajo, es la empresa líder en México y Latinoamérica en soluciones tecnológicas para la rehabilitación y el neurodesarrollo infantil, así como la reintegración sensorial del adulto mayor, con una visión innovadora que los hace únicos.

### Más que productos: descubriendo el valor de ayudar

Fundada en 2006 como empresa distribuidora de equipos para rehabilitación física y medicina deportiva, ORTMED es, sin duda, un ejemplo de evolución y compromiso para lograr un cambio significativo en la vida de las personas. A lo largo del tiempo, su experiencia la ha llevado a involucrarse directamente con las comunidades más apartadas de México. Esta cercanía ha permitido a la empresa comprender las condiciones que afectan especialmente a las infancias en situación de vulnerabilidad, lo que ha transformado su rumbo y reforzado su propósito de transformar vidas desde la empatía y la acción.

“Al inicio, como empresa distribuidora de equipos, tuvimos la oportunidad de visitar comunidades en Chiapas, Veracruz, Oaxaca, Guerrero, Estado de México, Quintana Roo y Yucatán. Recuerdo que, en aquel momento en 2017, al visitar comunidades en extrema pobreza pude presenciar los problemas de violencia, delincuencia y condiciones negativas para las infancias. Comunidades que siguen pasando lo que yo vi cuando era un niño”.





“Estas experiencias también me dieron la oportunidad de conocer la realidad y lo que se vive en México en el tema de la rehabilitación y terapia física: no hay el recurso para construir grandes centros o para llevarlos a cada una de esas comunidades; no existen programas para trasladar a los niños a estos lugares de rehabilitación; no se puede comprar el equipamiento para una sala de estimulación multisensorial —que es uno de los espacios terapéuticos más apropiados para atender los problemas del neurodesarrollo en la primera infancia—; y existe una escasez de personal capacitado que decida acudir a estas comunidades a causa de la inseguridad”.

“Estas experiencias también me dieron la oportunidad de conocer la realidad y lo que se vive en México en el tema de la rehabilitación y terapia física: no hay el recurso para construir grandes centros o para llevarlos a cada una de esas comunidades; no existen programas para trasladar a los niños a estos lugares de rehabilitación; no se puede comprar el equipamiento para una sala de estimulación multisensorial —que es uno de los espacios terapéuticos más apropiados para atender los problemas del neurodesarrollo en la primera infancia—; y existe una escasez de personal capacitado que decida acudir a estas comunidades a causa de la inseguridad”.

Como en muchos lugares de nuestro país, acceder a equipamientos y oportunidades que mejoren la calidad de vida de las personas es un reto que persiste. Ante este panorama de limitantes y adversidades, es justamente la innovación y el compromiso por ayudar la alternativa que permite formular soluciones que tengan un impacto y trascendencia en otros.

“Al ver esta situación, ya de adulto, y tener la posibilidad de incidir, me llevó a formar un equipo de expertos, así como tener la oportunidad de di-

rigirlos para focalizarnos a encontrar una solución a esta problemática que se vive en muchas partes de México. Estamos generando soluciones innovadoras a través de la tecnología, pero entendiendo que debe de ser utilizada de una forma empática, que nos ayude a conectar a las personas, no a separarlas, y que favorezca el neurodesarrollo del ser humano, especialmente de las infancias”.

ORTMED brinda soluciones a bajo costo para atender a los niños con problemas de neurodesarrollo, desde las grandes ciudades hasta las comunidades más remotas de México. Ejemplo de esta misión por ayudar es **TOi Robot®**, la **única herramienta multifuncional y portátil en el mundo** que aporta beneficios documentados en terapia física, terapia ocupacional, terapia cognitiva, terapia de lenguaje, integración sensorial y aprendizaje, y la cual fue diseñada y fabricada en su totalidad por ORTMED. Algunos de los prototipos fueron instalados en Centros de Rehabilitación pertenecientes al estado de Yucatán, donde se pudo observar el verdadero comportamiento de estas herramientas tecnológicas al momento de ser utilizadas, tanto por el paciente como por los profesionales que hacen uso de ellas, perfeccionando y fortaleciendo sus beneficios para la niñez.

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





### Sumar para mejorar: una comunidad unida bajo un mismo propósito

Actualmente los productos e innovaciones de ORTMED están presentes en cinco países del mundo, ofreciendo soluciones para el neurodesarrollo como las Salas de Estimulación Múltiple Sensorial, los Centros de Rehabilitación Física, los Parques Médicos Urbanos y el cada vez más conocido en México y a nivel internacional: el TOi Robot®. Complementario a este alcance, lo que hace grande a la empresa —gracias a la visión de sus fundadores—, es la búsqueda del alto impacto social que forma parte del código genético de cada una de sus acciones, innovaciones y proyectos.

Bajo esta visión, el trabajo colaborativo ha sido la base para convertirse en un agente activo para el cambio social. Internamente, ORTMED cuenta con un equipo de 25 profesionales

comprometidos con el desarrollo de la humanidad, especialmente las infancias y los adultos mayores, integrando perfiles en ingenierías en biomédica, electrónica y mecatrónica, además de diseño industrial, diseño gráfico y mercadotecnia. Todos ellos de Yucatán.

“Hemos preparado a más de 50 jóvenes yucatecos que han pasado por nuestra empresa, provenientes de diversas universidades, y nos da mucha satisfacción contribuir a fortalecer perfiles que combinan innovación, conocimiento y —con el sello de que nos caracteriza— conciencia por el desarrollo humano”.

De igual forma, la empresa yucateca ha invitado a especialistas de diversas disciplinas a colaborar y sumarse al reto de desarrollar soluciones para los profesionales que atienden a las infancias. “Ese salto hacia la profe-

sionalización lo hicimos de la mano de varios especialistas y de instituciones públicas, educativas y privadas. **Cuando ellos vieron nuestro propósito como empresa, nunca dudaron en ayudarnos** y avalar los proyectos que hemos desarrollado”.

“Hoy somos un ejemplo de empresa mexicana traspasando fronteras hacia el mundo, gracias a esa comunidad de personas y tomadores de decisiones que pudieron hacer equipo con nosotros, porque creyeron en lo que estábamos haciendo. Esa es la clave de nuestro éxito, un éxito que se puede medir con la satisfacción y el beneficio que tienen los usuarios finales, que son las infancias y los adultos mayores que están en una condición de discapacidad, y que alcanzan mejores condiciones de vida gracias a nuestras capacitaciones y a las innovaciones que producimos en Yucatán”.

**A las mentes jóvenes: apúéstense al desarrollo tecnológico para mejorar al ser humano**

En palabras del propio Darwin, “aunque a veces se nos va la fe por circunstancias adversas, vale la pena reforzar la esperanza. La esperanza nos permite seguir buscando las opciones para salir adelante. No hay que rendirnos, no hay que dejar de luchar. Y eso es lo que queremos hacer aquí en ORTMED, no rendirnos, fortalecer la esperanza y contagiar a otros empresarios y mentes jóvenes para que le apuesten al desarrollo tecnológico para mejorar al ser humano”.

“El éxito de nuestros proyectos no se originó en el ánimo de enriquecerse, sino en el deseo profundo de encontrar una solución para mejorar las condiciones de la infancia”.



**“El éxito de nuestros proyectos no se originó en el ánimo de enriquecerse, sino en el deseo profundo de encontrar una solución para mejorar las condiciones de la infancia”.**



**David Montañez Rufino**  
 Maestro en Diseño, Gestión y Dirección de Proyectos.  
 Fundador y director general de la plataforma urbana M50.  
**correo: [direccion@metropolimid.com.mx](mailto:direccion@metropolimid.com.mx)**

CIUDAD MODELO

# El quehacer de los museos en el boom turístico

El Louvre, en París; el Museo Nacional de Antropología (MNA), en la Ciudad de México; e incluso el Palacio Cantón, de la capital yucateca, son todos espacios que, durante la última década, se han convertido en referentes culturales icónicos debido al aumento en el número de turistas que los visitan.

Desde el boom de las redes sociales, estos recintos han ganado una popularidad nunca antes vista a través de una interminable cantidad de fotos en *Insta* y videos en *TikTok*, que han permitido acercar sus acervos a todo el orbe y los han vuelto una prioridad para los trotamundos.



Sin embargo, aunque podría parecer que el balance de la turistificación es netamente positivo para el sector museístico, no todos los integrantes de este segmento están de acuerdo con sus supuestos beneficios, pues hay quienes aseguran que, lejos de ayudar, lo que la popularidad realmente hace es alejar a los recintos de sus objetivos reales. El reciente cierre del Louvre, precisamente por una huelga derivada del exceso de visitantes, parece apoyar dicha idea. Los trabajadores del lugar señalaron que dejaban sus puestos porque “si ya no podían proteger al exagerado número de personas que acudían al espacio, mucho menos a las pinturas”.



Para el director del Palacio Cantón, Bernardo Sarvide Primo, la turistificación cultural, así como la problemática que resulta de la relación entre los viajeros y los museos, son temas complejos porque “las lógicas de ambos sectores son diferentes, pero se tocan, y lo que debería haber es un mejor diálogo entre ambos”.

En una entrevista realizada desde dicho museo anclado en la capital yucateca, el también arquitecto asegura que, para él, la discusión debería girar en torno a la labor de los museos y los motivos por los que dichos espacios fueron creados, porque “aunque estos se hayan convertido en atractivos turísticos por excelencia, existen razones específicas por las que los recintos culturales fueron concebidos, y éstas no deberían cambiar por los intereses de los viajeros”.





## Conocimiento, al alcance de todos

Sarvide utiliza una curiosa analogía para explicar la función de los museos en la actualidad: “si estos espacios fueran un libro, serían uno de fotos; puedes comprar un ejemplar de estos y sólo mirar sus imágenes. También puedes analizar cada una de éstas a detalle, leyendo los textos que las acompañan para entenderlas mejor; puedes mirarlo una vez y guardarlo, o puedes regresar a él cada vez que te den ganas de ver tu foto favorita. Lo mismo sucede con los museos, cada quien puede tener la experiencia del

espacio que prefiera, pero la idea es que siempre se vayan con algo nuevo después de visitarlos”.

El director del museo capitalino, asegura que es importante tener lo anterior en cuenta porque, en sus palabras, “el objetivo primordial de los museos es y siempre será el conocimiento”. Espacios como el Palacio Cantón funcionan como guardianes del saber científico, pero también como sus traductores, pues permiten acercar a las personas, a través de un lenguaje “amable y ameno”, la información que resguardan en sus colecciones y bodegas.

“Nadie acude a un museo para volverse un experto en la temática expuesta; y en realidad tampoco ese es el objetivo que tenemos en mente a la hora de montar nuestras exhibiciones. La idea de cualquier recinto es que los visitantes disfruten del saber a través de su recorrido, pues un museo te permite interactuar directamente con la historia, el arte o la ciencia a través de elementos físicos y tangibles: puedes ver una vasija de miles de años o una partitura histórica y maravillarte con su contexto, sin la necesidad de un *expertise* previo en la materia para poder disfrutarlos”, comparte el arquitecto.

## Convivencia, no competencia

El director del Palacio Cantón subraya que, lejos de generar una problemática intersectorial irreconciliable, el hecho de que los museos tengan un objetivo primordialmente científico puede servir como un punto de partida para ligar los intereses de los ámbitos en pugna —turístico y cultural—, a través de una correcta promoción del patrimonio exhibido en los distintos espacios que pueda generar conjuntamente visitas más conscientes y respetuosas, así como ganancias económicas para todos los sectores.

“Creo que la respuesta a la turistificación está en generar un mejor diálogo con los viajeros para que la promoción a los centros culturales no se quede en un ámbito superficial, y que el objetivo académico de estos pueda trascender de mejor manera entre los visitantes. A través de una mejor y más cercana relación, podemos construir procesos que puedan transformar el conocimiento museístico en un nuevo atractivo turístico”, señala.

Sarvide menciona que un claro ejemplo de esta propuesta es el mismo Palacio Cantón, pues “muchos visitantes acuden al recinto porque, al caminar sobre Paseo de Montejo, ven el edificio y se interesan por él, así que ingresan buscando más información. Nosotros tratamos de que ese interés turístico superficial se convierta en un conocimiento de nuestro acervo, al generar exhibiciones que los hagan quedarse más tiempo y conocer un poco más del patrimonio arqueológico local”.



### Hugo I. Castillo Herrera

Licenciado en Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales por la Universidad Modelo. Periodista, docente e investigador independiente. Sus líneas de trabajo son los conflictos globales, las ideologías político-sociales de los grupos armados y la relación entre la cultura y el Estado.

COLUMNA

# El motociclista invisible



## La calle está llena de motociclistas, pero nadie los ve

En las calles de Yucatán, los motociclistas están en todas partes: en los semáforos, en los repartos, en las orillas del tráfico. Pero, aunque su presencia es evidente, su reconocimiento institucional, vial y humano es casi nulo. Son los invisibles de la movilidad.

Ser invisibilizado no significa no existir, sino no ser considerado en la toma de decisiones. Las políticas públicas, la infraestructura urbana y hasta el lenguaje vial suelen priorizar a los automovilistas y dejar a los motociclistas como un elemento incómodo, ruidoso y riesgoso, pero necesario.

La motocicleta no es un lujo ni una afición. Es, para muchas personas, su único medio de transporte. En 2024, en Yucatán hay casi 288 mil motocicletas registradas. Muchas de ellas son utilizadas por trabajadores, madres, repartidores y jóvenes estudiantes. Sin embargo, siguen siendo vistos como los "imprudentes", los "rápidos", los que "se meten".





La motocicleta no es un lujo ni una afición. Es, para muchas personas, su único medio de transporte. En 2024, en Yucatán hay casi 288 mil motocicletas registradas. Muchas de ellas son utilizadas por trabajadores, madres, repartidores y jóvenes estudiantes. Sin embargo, siguen siendo vistos como los “imprudentes”, los “rápidos”, los que “se meten”.

Esta percepción se traduce en exclusión: no hay infraestructura pensada para ellos, ni campañas de respeto, ni políticas que reconozcan su vulnerabilidad. Los carriles no los contemplan. Los reglamentos rara vez los protegen. En muchos casos, las autoridades sólo los notan cuando ya están en el suelo, tras un accidente.

En 2024, al menos 163 motociclistas fallecieron en siniestros viales en Yucatán. La falta de respeto al espacio del motociclista, el exceso de velocidad de todos los vehículos, o la impunidad con que se conducen muchos automovilistas, forman parte de los factores por los cuales estos accidentes ocurren.

Programas como “Chambea Seguro”, que entrega cascos certificados a trabajadores en moto, son un primer paso. Pero no basta con entregar equipo de protección si el resto del entorno sigue siendo hostil. Dotar de cascos sin modificar la conducta del entorno, sin mejorar las vías o sin educar a los automovilistas, es como entregar paraguas a personas en medio de una tormenta eléctrica.

La verdadera movilidad no debe medir su éxito por cuántos autos circulan, sino por cuántas personas se mueven seguras. Y eso sólo será posible cuando dejemos de ignorar al motociclista. Reconocer su existencia es el primer paso para proteger su vida.



**K. Daniela Xiqui F.**

Docente, activista, rescatista y especialista en movilidad urbana, con más de 5 años de experiencia en temas de transporte. Maestra en Movilidad urbana, transporte y territorio.

✉ [arxiqui@outlook.es](mailto:arxiqui@outlook.es)

📌 Daniela Xiqui

COLUMNA

# Vivienda y Ciudad



## ¿Vivienda del futuro?

(texto original corregido por ChatGPT)

En días recientes, en el chat del Colegio Yucateco de Arquitectos, se compartió un video sobre una supuesta "Tiny House de Tesla" ofrecida a un precio extraordinariamente bajo. Si bien esta noticia resultó ser falsa, el entusiasmo que generó revela algo más profundo: el gran interés que existe por soluciones innovadoras, accesibles y sustentables en el ámbito de la vivienda. Y lo cierto es que, aunque Tesla no esté en ese negocio, ya hay empresas que están revolucionando la forma en la que se diseña y se construye el hogar del futuro.

Una de las más comentadas es Boxabl, una *startup* estadounidense que ha desarrollado una vivienda plegable llamada Casita, la cual es entregada por un camión, como si fuera un mueble plegable. Con apenas 34 m<sup>2</sup>, este modelo incluye cocina, baño completo, espacio para dormir y trabajar. Elon Musk incluso vivió en una por algún tiempo en su base de operaciones en Texas, lo que desató aún más la atención mediática. Aunque su precio no es de \$8,000 USD, como se ha dicho en internet —el costo real ronda los \$50,000 USD—, sí representa un salto importante en rapidez constructiva, eficiencia energética y flexibilidad habitacional.



Otra empresa que vale la pena mencionar es ICON, que construye viviendas con impresión 3D usando concreto especial. Estas casas pueden fabricarse en cuestión de días y han sido utilizadas tanto en desarrollos residenciales en Austin como en proyectos sociales en Latinoamérica. En paralelo, empresas como *Mighty Buildings*, en California, están explorando materiales compuestos, automatización y módulos habitacionales que pueden ensamblarse con precisión en fábrica y trasladarse directamente al sitio.

### ¿Qué tienen en común todas estas iniciativas?

Primero, buscan reducir drásticamente los costos y los tiempos de construcción. Segundo, proponen viviendas con un enfoque altamente sustentable, integrando sistemas de generación solar, recolección de agua y eficiencia térmica pasiva. Y tercero, enfrentan el mismo obstáculo principal: regulaciones urbanas con poco sustento técnico y que buscaban sólo la recaudación, pensadas para el siglo XX, no para el XXI.

En México, donde los costos del suelo, la infraestructura y la gestión de trámites burocráticos encarecen significativamente la vivienda social, estos modelos abren una ventana para repensar no sólo el producto arquitectónico, sino el sistema mismo que lo hace posible. Si un modelo como Boxabl puede entregarse listo para habitar, ¿por qué seguimos obligando al usuario a conectar servicios públicos deficientes, costosos y que muchas veces ni siquiera existen?

Hagamos un ejercicio simple con la vivienda económica que promueve actualmente el gobierno federal: si este inmueble de 60 m<sup>2</sup> cuesta alrededor de \$600,000 pesos, y de esa cantidad la mitad corresponde al terreno, trámites e infraestructura, ¿qué pasaría si se pudiera destinar todo el presupuesto a la edificación en sí? ¿Y si esa edificación fuera autónoma, portátil y energéticamente eficiente?

Tal vez no es tiempo de encargarle una casa a Elon Musk, pero sí de mirar de cerca a quienes —con tecnología, diseño y propósito— están construyendo desde ya las viviendas del futuro. La verdadera revolución quizás no vendrá de Tesla, sino de una nueva mentalidad abierta a la experimentación, a lo compacto, a lo modular. Por mi parte, empiezo a dar los primeros pasos experimentando con la herramienta del ChatGPT, ¿por qué no?

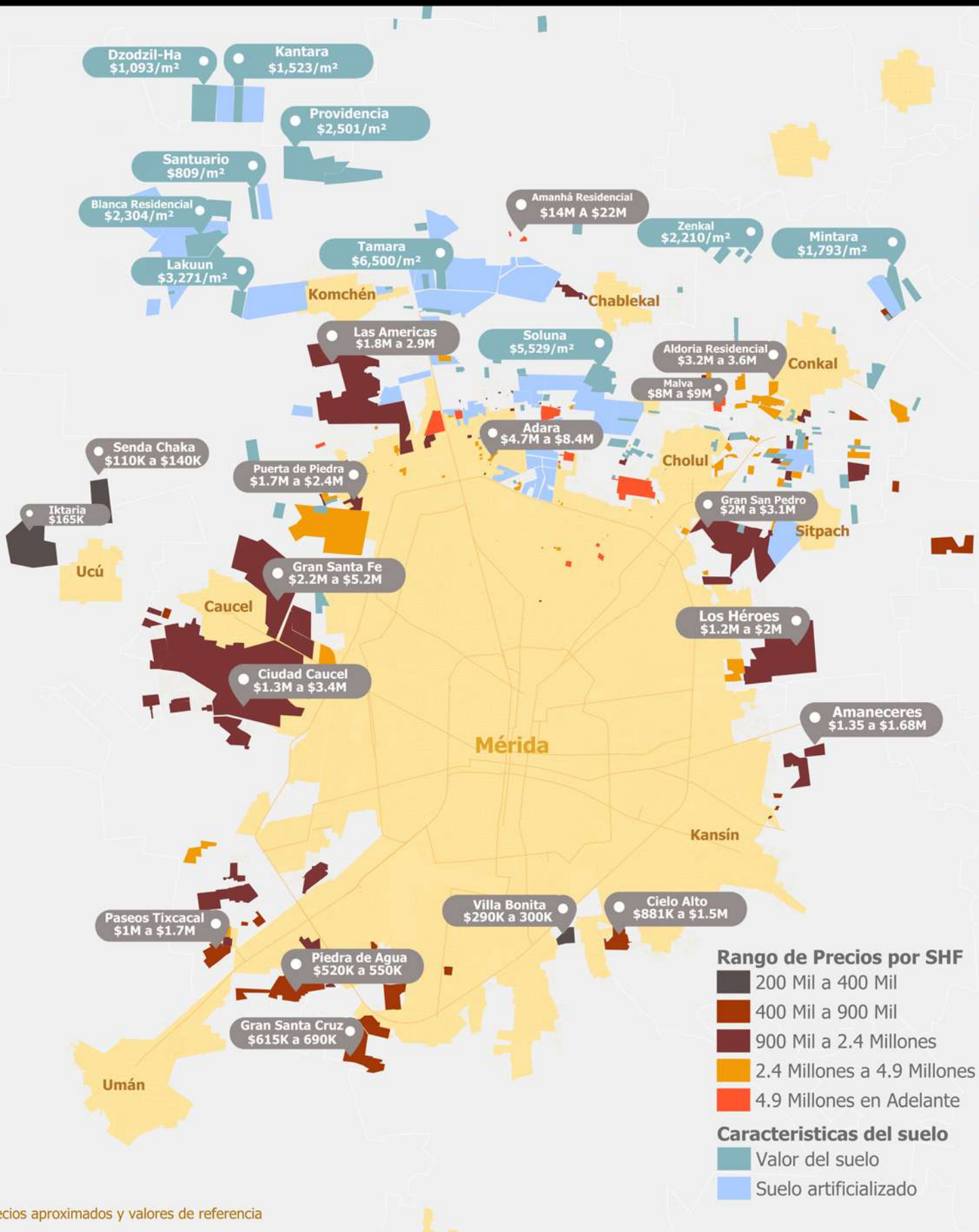


"Una de las más comentadas es Boxabl, una *startup* estadounidense que ha desarrollado una vivienda plegable llamada Casita, la cual es entregada por un camión, como si fuera un mueble plegable. Con apenas 34 m<sup>2</sup>, este modelo incluye cocina, baño completo, espacio para dormir y trabajar".

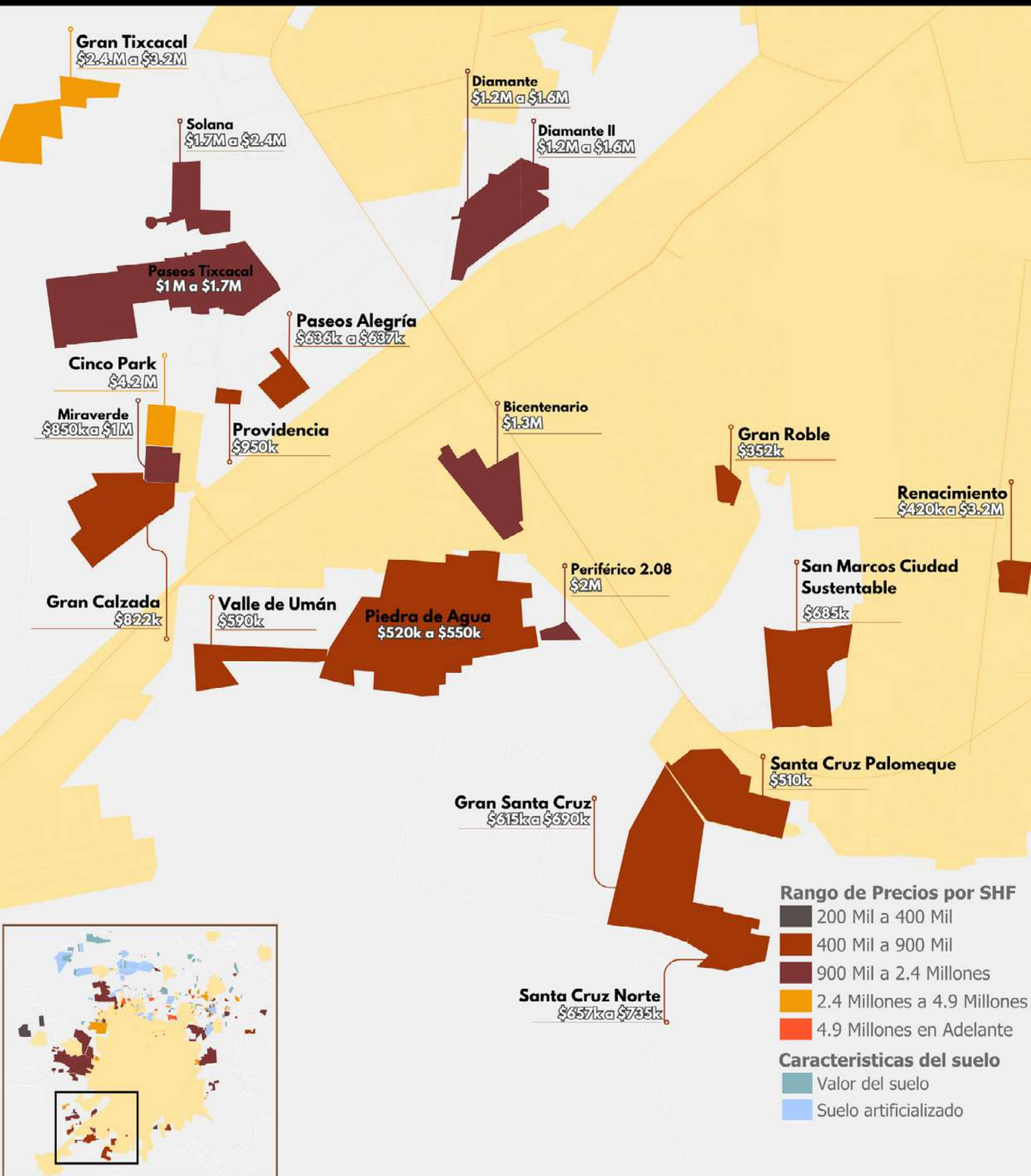


**Ricardo Combaluzier Medina**  
Arquitecto y Maestro en Gestión del Espacio Público. Vicepresidente de la CANADEVI, ha sido presidente del Colegio Yucateco de Arquitectos. Socio de [construcacasa.com](http://construcacasa.com) y de [Adagio Arquitectos](http://Adagio Arquitectos).

# Costo aproximado de la vivienda y el suelo en la ZMM



# Costo aproximado de la vivienda y el suelo en la ZMM



# 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



Desarrollo Metropolitano

VIVE LA EXPERIENCIA

**PRONUS**

Ciudades Inteligentes