

MetrópoliMid

LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA

¡SUSCRÍBETE!

Día mundial sin automóviles: el gran desafío de la movilidad urbana

Año 07, N° 76
Octubre 2025.

metropolimid.com.mx

• CONSEJO DIRECTIVO •

Leticia Torres Mesías Estrada
David Montañez Rufino

• CONSEJO CONSULTIVO •

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

• EDITORIAL •

David Montañez Rufino
Director general

Jorge Alberto López Tec
Diseño gráfico y editorial

Karen Daniela May Puerto
Gestión editorial y contenidos

Monserrat Beatriz Cáceres Gamboa
Comunicación y redes

Emiliano Uribe Aguilar
Corrección de estilo

Ana Luisa Montalvo Balam
Auxiliar de diseño gráfico

Ximena Elizabeth Canché Canul
Auxiliar de gestión de contenido

MetrópoliMid., Año 7. N.º 76, octubre 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, 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
(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



**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



<https://sesisy.com.mx>

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

999 458 0329

ÍNDICE



Año 7
N.º 76
Octubre 2025

MetrópoliMid
LA REVISTA URBANA DE MÉRIDA



- 02** Editorial | **Día mundial sin automóviles: el gran desafío de la movilidad urbana**
- 04** **Primer foro de movilidad urbana en Mérida**
2.1 La ciudad que soñamos: primer gran foro de movilidad urbana en Mérida (04)
2.2 Taller "Múevete seguro" (06)
2.3 Movilidad en las ciudades del futuro: retos, estrategias y perspectivas (08)
2.4 Movilidad activa, estrategia para recuperar ciudades (10)
2.5 Mérida en la encrucijada: hacia una ciudad ciclable y centrada en las personas (12)
- 16** **Mi experiencia en Dubai**
- 18** **Desde la movilidad humana** | Caminar y pedalear en las ciudades
- 20** **Crear las oportunidades que permitan la justicia social para todos los meridianos**
- 24** **La ciudad que necesitamos... y queremos** | Terrenos vacíos urbanos: desperdicio y especulación
- 26** **ORTMED: Innovación en rehabilitación física, neurodesarrollo y terapias sensoriales para mejorar la calidad de vida**
- 30** **Detrás del M²** | Mérida: entre la calidad de vida y los retos de su expansión
- 32** **CIUDAD MODELO | Espacios Seguros Modelo**
- 36** **Ruta urbana** | Supervivencia urbana: no somos peatones de hule

Día mundial sin automóviles: el gran desafío de la movilidad urbana



Cada 22 de septiembre, las ciudades del mundo se hacen la misma pregunta: ¿cómo sería una ciudad sin automóviles? En México, la respuesta revela una realidad incómoda: nuestra profunda dependencia del vehículo particular ha moldeado la forma y el crecimiento de nuestras metrópolis.

En palabras de Carlos J. Orozco, del Centro para el Futuro de las Ciudades del Tecnológico de Monterrey: “las ciudades mexicanas enfrentan tres grandes desafíos: la expansión urbana descontrolada, la inseguridad

vial y la desigualdad en el acceso al transporte”. Estos factores deterioran directamente nuestra calidad de vida al limitar una actividad básica y cotidiana: la movilidad.

La expansión descontrolada genera dependencia al automóvil. La inseguridad vial desalienta el uso de medios alternativos de desplazamiento por la ciudad. Un inadecuado sistema de transporte público se traduce en mayores tiempos y costos de traslado. En resumen, los tres grandes retos de las ciudades mexicanas tienen que ver con la movilidad.

Día mundial sin automóviles

Bajo este contexto, desde el año 1990 se estableció el 22 de septiembre como el Día Mundial sin Automóvil. Ésta es una iniciativa a nivel mundial que busca hacer conciencia sobre el impacto ambiental, social y urbano del uso excesivo de vehículos motorizados, promoviendo alternativas sostenibles, como caminar, usar la bicicleta o el transporte público.



La ciudad que soñamos: foro de movilidad en Mérida

Alineado a los objetivos del Día Mundial sin Automóvil, Mérida se sumó a la reflexión con la realización del Primer Foro de Movilidad Urbana: *Las Ciudades que Soñamos*, organizado del 22 al 25 de septiembre por el Centro de Investigación y de Estudios Avanzados (Cinvestav) Unidad Mérida, el Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo (LUM), el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial (IMDUT) del gobierno del estado de Yucatán y la oficina en México de la Agencia Alemana de Cooperación Internacional (GIZ).

El Foro contó con la participación de numerosas organizaciones académicas, la sociedad civil y los tres niveles de gobierno. Contempló diversos formatos, como la realización de conferencias, talleres, rodadas y mesas redondas, entre otros. En el taller *Muévete Seguro*, por ejemplo, se identificó que "la salida al periférico del entronque con la carretera federal de Mérida a Conkal es considerada como una de las zonas más peligrosas para los ciclistas y automovilistas por las elevadas cifras de accidentes que ocurren; [y que existe una] concentración de puntos rojos en las calles del centro histórico u otros barrios populares".

"La expansión descontrolada genera dependencia al automóvil. La inseguridad vial desalienta el uso de medios alternativos de desplazamiento por la ciudad. Un inadecuado sistema de transporte público se traduce en mayores tiempos y costos de traslado. En resumen, los tres grandes retos de las ciudades mexicanas tienen que ver con la movilidad".

En una de las mesas redondas con las organizaciones civiles, **MetrópoliMid** destacó la importancia de socializar las problemáticas en torno a la movilidad, involucrando cada vez a más actores y a la población en general. También recalcó la importancia de mejorar las condiciones, confort y seguridad del transporte público, como columna vertebral de

la movilidad urbana y pieza central para hacer ciudades inclusivas, accesibles y habitables.

Les invitamos a conocer más a detalle las reflexiones y conclusiones del Foro en esta edición, recordando en todo momento lo que debe ser el fin último de los planes y las políticas públicas: hacer ciudades para la gente.



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

Las ciudades que soñamos:

primer gran foro de movilidad
urbana en Mérida



El Día Mundial sin Automóvil es una iniciativa que tiene sus antecedentes en Europa y fue proclamado desde 1999, a poco más de un siglo de la invención de este medio de transporte. Desde entonces, cada 22 de septiembre se visibiliza la problemática del uso masivo de automotores individuales, principalmente en las ciudades, y se promueve el uso de transporte público, la bicicleta y el desplazamiento a pie. La iniciativa hace ver las ventajas medioambien-

tales y de salud humana que conlleva la movilidad multimodal que combina los desplazamientos no motorizados con el transporte colectivo. Por tanto, es prioritario incidir de mejor manera en la toma de decisiones y en la creación de políticas públicas de movilidad urbana más eficientes y eficaces.

Este fue el propósito del Foro Las ciudades que soñamos, realizado del 22 al 25 de septiembre de 2025 en Yucatán, en cuatro sedes distintas y con

la colaboración de la Unidad Mérida del Centro de Investigación y de Estudios Avanzados (Cinvestav), el Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo (LUM), el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial (IMDUT) del gobierno del estado de Yucatán y la oficina en México de Agencia Alemana de Cooperación Internacional (GIZ). Durante cada día del Foro se organizaron distintas actividades que se describen brevemente a continuación:

**Lunes 22,
Cinvestav – Unidad Mérida**

La jornada fue inaugurada con la presencia de autoridades académicas y gubernamentales, seguida por la conferencia magistral a cargo de Carlos Orozco, profesor investigador del Centro para el Futuro de las Ciudades en el Tecnológico de Monterrey, quien habló de los retos de fomentar una movilidad en el futuro. Posteriormente se impartió una conferencia sobre la situación actual del sistema de transporte público en la Zona Metropolitana de Mérida y los esfuerzos que se están haciendo para su mejora, donde participaron el profesor investigador Oscar Sánchez, de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, y Jacinto Sosa, quien está al frente de la Agencia de Transporte de Yucatán (ATY). Acto seguido, los titulares del IMDUT y la Universidad Modelo, Irak Green y Carlos Sauri, respectivamente, firmaron el Convenio del Programa Entornos Escolares Seguros, en el que se han seleccionado varios polígonos de Mérida que incluyen cúmulos de instituciones académicas, donde se harán diagnósticos e intervenciones para promover la seguridad vial de sus alumnos. En este sentido, la prueba piloto se ha iniciado con un polígono escolar que incluye a instituciones como el Cinvestav – Unidad Mérida y el Instituto Tecnológico de Mérida, incluyendo escuelas de educación básica y media, tanto públicas como privadas, que firmaron una carta de intención para participar en el Programa. La jornada continuó con dos mesas redondas, una con autoridades estatales y municipales y otra con representantes de organizaciones de la sociedad civil, donde se discutieron las problemáticas y desafíos de la movilidad en Mérida. Finalmente tuvo lugar el Taller Muévete Seguro, donde se visibilizó la seguridad vial en la ciudad.



**Martes 23,
Universidad Modelo – Mérida**

Comenzó con una rodada, dirigida por la organización Cicloturixes con el apoyo del IMDUT, del Cinvestav hacia la Universidad Modelo, donde se tuvo una conferencia y un taller sobre movilidad activa a cargo de Juan Carlos Rojo, profesor investigador de la Universidad Autónoma de Sinaloa. También participó Rodrigo Casanova, del LUM, con la presentación de un avance del diagnóstico sobre la infraestructura ciclista en la ciudad.

**Miércoles 24,
Instituto Yucateco de Emprendedores (IYEM)**

Se inició con el Taller Protocolo Cero, impartido por Paco de Anda del gobierno del estado de Guanajuato, donde se presentó una estrategia encaminada a reconocer el derecho a la movilidad segura y las estrategias para evitar que se repitan accidentes viales. Continuó con la presentación de Roberto Us, de la Secretaría de

Desarrollo Sustentable (SDS) del gobierno del estado de Yucatán, sobre la acción climática en Yucatán, incluida la correspondiente a la movilidad, siendo el transporte la principal emisora de gases y compuestos de efecto invernadero. Finalmente, Andrés Rojo de GIZ y Luis Olvera de la ATY, hablaron sobre la importancia de promover el uso del transporte público.

**Jueves 25,
Universidad Modelo – Valladolid**

En esta última jornada, participaron nuevamente Juan Carlos Rojo y Luis Olvera, pero también se presentaron Silvana Forti, del LUM; Juan Manuel Berdeja, del Instituto para la Gestión Eficiente de las Ciudades, y la organización Bikers Zací, con el fin de visibilizar los retos de movilidad en la ciudad de Valladolid, que en los últimos años ha crecido de manera importante como centro urbano y turístico.

**Por: Rodrigo Patiño,
Cinvestav – Unidad Mérida.**



Taller

“Muévete seguro”

“La salida al periférico del entronque con la carretera federal de Mérida a Conkal fue considerada como una de las zonas más peligrosas para los ciclistas y automovilistas por las elevadas cifras de accidentes que ocurren”.

La tarde del 22 de septiembre, en el marco de la Jornada por el Día Mundial sin Automóvil 2025, se llevó a cabo el taller “Muévete seguro” en las instalaciones del Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional (Cinvestav), Unidad Mérida. El taller tuvo como objetivo recopilar, visualizar e integrar experiencias relacionadas con

la movilidad urbana en la ciudad de Mérida, percibidas como inseguras por los usuarios, así como estrategias de solución y propuestas. Estuvo a cargo de la Dra. Ana Nadal y el Dr. Rodrigo Patiño, investigadores del Departamento de Ecología Humana del Cinvestav.

El taller estuvo abierto al público en general y abordó los aspectos más relevantes de los ejes de movilidad motorizada y no motorizada presentes en Mérida: peatonal, bicicleta, transporte público y automóvil. Participaron alumnos de posgrado del Cinvestav, así como representantes de la organización civil y del Ayuntamiento.



Mediante el empleo de diversas metodologías de análisis de problemáticas socio-urbanas, los asistentes del taller compartieron algunas de las experiencias de movilidad en las que se han sentido inseguros o en peligro. Destacaron experiencias relatadas por peatones, principalmente mujeres, que se sintieron inseguros mientras regresaban a casa después de una jornada laboral o escolar al transitar por calles con baja iluminación o calles solitarias al esperar el transporte público. Igualmente se mencionó la recurrente sensación de vulnerabilidad como transeúntes al usar un paso peatonal sin semáforo.

Empleando un mapeo participativo, los asistentes del taller señalaron en un mapa de Mérida las principales áreas o zonas de la ciudad en las cuales ellos o sus familiares y amigos se han sentido inseguros. **La salida al periférico del entronque con la carretera federal de Mérida a**

Conkal fue considerada como una de las zonas más peligrosas para los ciclistas y automovilistas por las elevadas cifras de accidentes que ocurren. Así mismo, se observó una importante concentración de puntos rojos en las calles del centro histórico u otros barrios populares, estos relacionados con accidentes peatonales por el deterioro de las aceras o “escarpas”, por sus dimensiones reducidas y por la diversidad de obstáculos que impiden el paso, obligando al peatón a tener que caminar sobre la vialidad o carretera.

A modo de cierre, se elaboró un muro de inspiración, en el cual se compartieron recomendaciones desde el punto de vista de los peatones, ciclistas y automovilistas que participaron en el taller, como insumos para fortalecer la seguridad y garantizar la movilidad segura en la ciudad. Entre otras, algunas de las propuestas fueron:

- No cruzar repentinamente los pasos peatonales.
- Usar casco y equipo de seguridad al moverse en bicicleta por la ciudad.
- No hacer uso de celulares mientras se conduce un automóvil.
- Cruzar los pasos peatonales caminando y no montado en la bicicleta.

Finalmente, se señalaron aspectos sujetos a la mejora en torno a la movilidad en la ciudad, como la urgente necesidad de verificar la duración o tiempos brindados por los semáforos peatonales, ya que en muchos casos son insuficientes para cruzar la calle, o también el fortalecimiento en la educación vial por parte de todos los usuarios, independientemente de la modalidad de transporte que empleen para su desplazamiento.

Por: Ana L. Nadal Fuentes, Cinvestav – Unidad Mérida.

Movilidad en las ciudades del futuro: retos, estrategias y perspectivas



Movilidad Urbana

Más del 80% de la población mexicana vive en ciudades. Esta concentración plantea un desafío monumental: construir entornos que permitan a millones de personas desarrollarse en condiciones de equidad, seguridad y prosperidad. En este escenario, la movilidad ocupa un lugar central. No es sólo un servicio, sino un derecho fundamental, pues determina el acceso al empleo, la educación, la salud y la vida comunitaria.

Un modelo urbano en crisis

Las ciudades mexicanas enfrentan tres grandes desafíos que frenan su desarrollo: la expansión urbana descontrolada, la inseguridad vial y la desigualdad en el acceso al transporte. En conjunto, estas dinámicas han

configurado urbes dispersas, caras e ineficientes, donde cada traslado implica un alto costo económico, social y ambiental.

La expansión hacia la periferia ha separado vivienda, empleo y servicios, generando trayectos cada vez más largos. Este modelo no sólo deteriora ecosistemas y eleva los costos de infraestructura, también debilita la competitividad del transporte público frente al automóvil privado. **El resultado es un círculo vicioso: más distancia implica más autos, más autos demandan más vialidades y más vialidades incentivan más expansión.**

A esta dinámica se suma la deuda histórica en materia de seguridad vial. En México mueren diariamente más de 40 personas en hechos de tránsito, en su mayoría peatones, ci-

clistas y motociclistas. Además de la tragedia humana, los siniestros viales representan un impacto económico enorme, con costos que alcanzan los 200 mil millones de pesos anuales.

La desigualdad profundiza aún más esta crisis. En la movilidad de las mujeres se observa con claridad: realizan más viajes encadenados, caminan y usan con mayor frecuencia el transporte público, pero enfrentan una constante percepción de inseguridad. Siete de cada diez mujeres declaran sentirse inseguras al usar transporte público, lo que restringe su acceso a la ciudad y sus oportunidades. Los sistemas viales, diseñados sin perspectiva de género, siguen ignorando la movilidad del cuidado y los horarios distintos a las horas pico.

La solución al falso problema

El tráfico suele colocarse como el gran enemigo de la ciudad. Sin embargo, es sólo un síntoma de un modelo disperso y de políticas que han favorecido la compra de automóviles. Pretender resolverlo con obras monumentales viales es un error: consumen grandes recursos y terminan acelerando la expansión urbana.

Hacia la movilidad del futuro

Superar esta situación requiere un cambio de paradigma. No se trata de mover más autos, sino de garantizar accesibilidad para las personas. Para ello, cinco claves resultan esenciales:

- Proximidad: avanzar hacia la “ciudad de 15 minutos”, reduciendo distancias entre vivienda, empleo y servicios.
- Diseño inclusivo: integrar perspectiva de género y atender a grupos vulnerables.
- Integración sistémica: articular modos de transporte en cadenas de viaje eficientes.
- Digitalización y datos: aprovechar *Big Data* y tecnologías para planear y gestionar movilidad compartida.
- Descarbonización: promover el transporte eléctrico y reducir emisiones contaminantes.

Un futuro habitable

El verdadero objetivo no es desahogar vialidades, sino construir ciudades habitables, seguras y equitativas. Calles completas, con banquetas amplias, cruces seguros y transporte público confiable, son condiciones mínimas para la vida urbana. La movilidad del futuro no será únicamente



"Calles completas, con banquetas amplias, cruces seguros y transporte público confiable, son condiciones mínimas para la vida urbana. La movilidad del futuro no será únicamente una cuestión de innovación tecnológica, dependerá sobre todo de rediseñar nuestros entornos para que sean próximos, inclusivos, compartidos y libres de violencia".

una cuestión de innovación tecnológica, dependerá sobre todo de rediseñar nuestros entornos para que sean próximos, inclusivos, compartidos y libres de violencia. Las decisiones que tomemos hoy marcarán la diferencia entre ciudades fragmentadas y excluyentes, o espacios humanos y

prósperos. Apostar por la movilidad es, en última instancia, apostar por la calidad de vida de todas las personas.

Por: Carlos J. Orozco y Orozco, Centro para el Futuro de las Ciudades, Tecnológico de Monterrey

Movilidad activa,

estrategia para recuperar ciudades



Por décadas, el diseño de las ciudades arrinconó a la movilidad activa (caminar y bicicleta) en espacios mínimos y decadentes mientras que, paralelamente, se construía y ampliaba cada vez más el espacio destinado a los automóviles. El resultado es lo que hoy vivimos y padecemos en todo el país: ciudades ruidosas, contaminadas, deforestadas, peligrosas —sobre todo para quienes no se mueven en automóvil—, inaccesibles e, incluso, social y económicamente injustas.

La segunda mitad del siglo XX apostó por ciudades extensas, con modernos edificios y en donde toda la comunidad se pudiera desplazar de forma cómoda y rápida de un lugar a otro sin pérdidas de tiempo. Ese imaginario fracasó, y la realidad nos

rebasó para terminar admitiendo que esa utopía urbana sería imposible.

Hoy tenemos claro que caminar y moverse en bicicleta son dos actividades que no debieron descuidarse en las ciudades y que tendrían de promoverse cada día más como las principales y más valiosas formas de trasladarse.

El automóvil llegó a las ciudades a principios del siglo XX. Fue tal su éxito mediático que minimizó cualquier otra forma de moverse en la ciudad. Hoy, la principal barrera para desplazarse caminando en la ciudad es la decadente infraestructura que se destina a esta modalidad. Esta decadencia se debe, en gran parte, a los privilegios de los que goza el auto-

móvil. Las aceras suelen ser angostas, ya que siempre se le concede a la calle la mayor cantidad de carriles para la circulación de automóviles. Además de ser estrechas, las aceras carecen de continuidad a costa de la construcción de rampas para acceso de automóviles a los predios. Y, por si fuera poco, cada vez es más peligroso cruzar calles caminando, ya que la empatía de los automovilistas hacia los peatones no existe. La situación se agrava si consideramos que mucha de la gente que requiere caminar por la ciudad, tiene condiciones especiales como problemas psicomotrices —muchas veces invisibles— o de vista, por mencionar algunos.

El caso de la bicicleta es similar. La calle, que es por donde siempre habían circulado los ciclistas, hoy les resulta peligrosa debido a las altas velocidades a las que circulan los automovilistas y la poca empatía hacia quienes van en bicicleta. Ésta es un medio de transporte muy eficiente para distancias cortas y medias en las ciudades. Esta eficiencia se está viendo mermada por la falta de reconocimiento hacia este medio de transporte que, por décadas, ha existido en las ciudades.

El escenario que hoy vivimos en el espacio público de las ciudades a nadie nos conviene. Sea cual sea nuestro medio de transporte, hay dificultades. Movernos en automóvil cada vez es más costoso, se pierde tiempo y paciencia en cada viaje. Optar por el transporte público —cuando no hay un buen sistema— implica perder tiempo e incluso dinero. Moverse en bicicleta llega a ser peligroso si tomamos en cuenta la cantidad de automovilistas que, por su desesperación, cada día cometen imprudencias que han costado vidas humanas, y finalmente, caminar, que debería ser atractivo para todos, hoy en día se interpreta como un castigo al que nos debemos resignar cuando no tenemos otra opción.

La infraestructura que debe progresar en las ciudades es la que se destina a la movilidad activa. La normatividad —que ya existe a su favor— debe aplicarse en todo momento para que, con ello, la movilidad activa recupere su merecido estatus sobre la movilidad motorizada. Invertir recursos económicos en movilidad activa es invertir en salud, ya que promueve la actividad física; es invertir en medio ambiente, puesto que se reducen las emisiones de dióxido de carbono; es economizar en infraestructura y combustibles; y, finalmente,

"Invertir recursos económicos en movilidad activa es invertir en salud, ya que promueve la actividad física; es invertir en medio ambiente, puesto que se reducen las emisiones de dióxido de carbono; es economizar en infraestructura y combustibles; y, finalmente, es invertir en una sociedad justa, feliz y democrática".



es invertir en una sociedad justa, feliz y democrática.

Cuando se invierte en infraestructura para los automóviles, inevitablemente se incide en el deterioro de las condiciones para la movilidad en bicicleta, caminando e incluso en el transporte público; por consecuencia, se restringe el crecimiento de estas últimas modalidades. Y viceversa, cuando se invierte en la infraestructura para la movilidad en bicicleta, para caminar y en el transporte público, inevitablemente son limitados los privilegios de quienes se desplazan en automóvil. Esta es la estrategia para reordenar el espacio público, ya que muchos automovilistas terminan mutando a las modalidades activas.

Si se quiere resolver la movilidad urbana de la ciudad de Mérida a fondo, para que impere la equidad y la justicia, deberán enfocarse grandes esfuerzos para impulsar la movilidad activa. Es momento de cambiar la estrategia. La única solución para resolver el tráfico motorizado es reducirlo en cantidad, es decir, no seguir estimulando el uso del automóvil, sino todo lo contrario, empezar a limitarlo de una vez. Las ciudades con futuro prominente serán aquellas que logren multiplicar la movilidad activa y que logren disminuir la enfermiza dependencia que hemos generado del uso del automóvil.

**Por: Juan Carlos Rojo Carrascal,
Universidad Autónoma de Sinaloa.**

Mérida en la encrucijada:

hacia una ciudad ciclable y centrada en las personas

Nos encontramos en un punto de inflexión para Mérida. La motorización de la movilidad se ha convertido en una problemática que requiere atención urgente, con un incremento insostenible de la congestión vehicular que afecta la calidad de vida de todos los habitantes. El tiempo perdido en el tráfico no sólo genera pérdidas económicas, sino que reduce las oportunidades de interacción social, descanso y cuidado. Además, contribuye significativamente al cambio climático, ya que el sector transporte es la principal fuente de emisiones de gases de efecto invernadero en Yucatán, según el último inventario oficial (SDS, 2023).

No existen dudas acerca del origen de esta crisis: instrumentos de ordenamiento obsoletos, una anarquía en la definición de usos de suelo, el crecimiento exponencial de la mancha urbana basado en ciudades dormitorio y la destinación desproporcionada del gasto público a infraestructura para el automóvil han moldeado la ciudad que tenemos hoy.



Del tráfico a la accesibilidad: un cambio de paradigma

Es imperativo transitar de este modelo de ciudad expandida y dependiente del coche hacia uno centrado en la **accesibilidad**. El objetivo es que las personas puedan alcanzar oportunidades, satisfacer sus necesidades y desarrollarse con facilidad. Si construimos una ciudad con mayor acceso, la necesidad de transportarse largas distancias se reduciría, aumentando la eficiencia de la urbe. La clave para lograrlo reside en potenciar las alternativas de transporte sostenible, en concreto la **movilidad activa**, que incluye los desplazamientos a pie y en bicicleta.

La bicicleta tiene un potencial enorme para transformar la movilidad en Mérida. Contrario a la creencia popular, su uso no es exclusivamente recreativo. Yucatán es un estado ciclista: el 39.4% de los hogares posee una bicicleta (INEGI, 2020), y la mayoría de los viajes en este medio se realizan por motivos obligatorios, especialmente para trabajar (Censo ciclista, Estrategia Misión Cero, 2023).

El concepto de ciclabilidad y el diagnóstico de la red actual

Para que más personas se motiven a usar la bicicleta, es necesario incrementar la **ciclabilidad**: la capacidad de usar la bici de manera accesible, segura, cómoda y agradable. Esto depende de la calidad de la infraestructura, la extensión de la red, la seguridad de las intersecciones y la densidad de los biciestacionamientos.

Sin embargo, el diagnóstico realizado por el Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo (LUM) revela que Mérida no cuenta con una red ciclista



(Mapa 1).

"Para que más personas se motiven a usar la bicicleta, es necesario incrementar la ciclabilidad: la capacidad de usar la bici de manera accesible, segura, cómoda y agradable. Esto depende de la calidad de la infraestructura, la extensión de la red, la seguridad de las intersecciones y la densidad de los biciestacionamientos".

propiamente dicha, sino con **tramos aislados de ciclovías** que suman 217.4 km (Mapa 1). Estas ciclovías se caracterizan por su fragmentación: inician y desaparecen abruptamente, se encuentran en mal estado y rara vez se conectan entre sí. Si esta situación se aplicara a la infraestructura

para automóviles, sería el equivalente a tener sólo unas pocas calles pavimentadas a kilómetros de distancia y que no lleven a ninguna parte, una realidad que ningún conductor aceptaría, pero que los ciclistas deben soportar.

Además, la ciudad está plagada de **barreras urbanas** que rompen la continuidad. La más restrictiva es el anillo Periférico, con sus altas velocidades y diseño similar al de una autopista. Otras barreras, como el aeropuerto y la X Región Militar, se concentran en el sur de la ciudad, limitando aún más la conectividad (Mapa 2).

Oportunidades y soluciones para una red integral

A pesar de las limitantes, existen oportunidades claras para fortalecer la red. Un potencial enorme reside en las **líneas de tensión eléctrica de 115 V** que rodean la ciudad. Por ejemplo, la línea que cruza la periferia oriente entre la Facultad de Ingeniería de la Universidad Autónoma de Yucatán y la Universidad Modelo podría convertirse en un **camino de bajas emisiones**, destinado al tránsito no motorizado y complementado con transporte público eléctrico (Mapa 3). Esto crearía un equivalente a las supercarreteras ciclistas de Copenhague o Londres.

Otras estrategias incluyen:

1. Pacificación del tráfico: Intervenir en calles secundarias y terciarias con medidas para calmar el tránsito, creando zonas de convivencia donde se priorice a peatones y ciclistas, recuperando así el espacio público, especialmente para la infancia.

2. Rediseño de intersecciones: Mejorar los cruces más conflictivos para reducir la siniestralidad.

3. Repensar las ciclovías: Entender que las ciclovías confinadas no son siempre la mejor solución. Son necesarias en vías con alto volumen y velocidad de coches, pero en el resto de la ciudad pueden

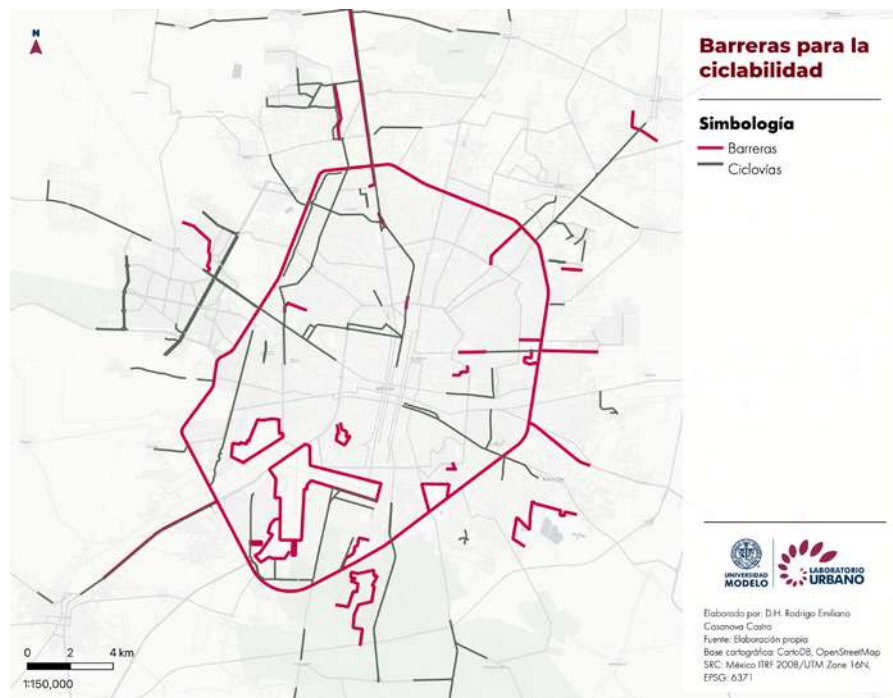
ser segregantes. La red ideal debe ser un entramado de múltiples vías conectadas que permitan diversidad de itinerarios.

Conclusión: el momento para la acción

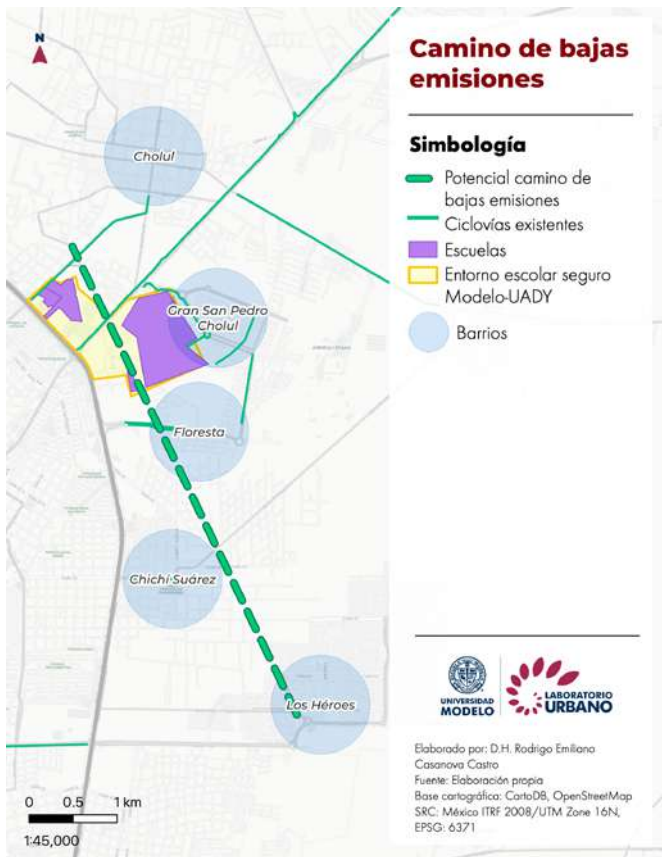
Las ciudades famosas por su cultura ciclista, como Ámsterdam o París, no siempre lo fueron. Su transformación fue impulsada por una lucha social ante una crisis de siniestralidad vial. Yucatán ya enfrenta su propia crisis de seguridad vial, por lo que es el momento de impulsar un cambio en

las políticas públicas. El camino está claro: se necesita una visión metropolitana a largo plazo y una estrategia intergubernamental y multisectorial (como señala ITDP, 2011) para convertir a Mérida en una ciudad de proximidad, donde todas las calles sean seguras y accesibles para quienes eligen la movilidad activa. El futuro de Mérida depende de nuestra capacidad para priorizar a las personas sobre los automóviles.

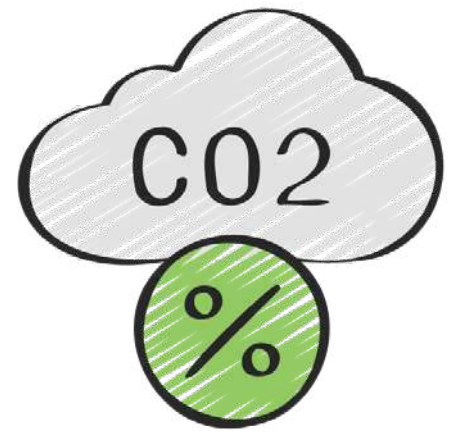
Por: Rodrigo Emiliano Casanova Castro, Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo.



(Mapa 2).



(Mapa 3).



Referencias

SDS. (2023). *Inventario de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero del Estado de Yucatán 2010-2023*. Recuperado el 30 de septiembre de 2025 de https://sds.yucatan.gob.mx/documentos/IEEGYCEL_del_Estado_de_Yucatan_2010_2023.pdf

INEGI. (2020). *Censo de población y vivienda*.

Moo-Mendoza F. I., Monsreal-Toraya, E., Becerra-García A, P., Ortega-Gutiérrez A. y Andrade-Ochoa S. (2023). *Conteo ciclista Mérida 2023. Estrategia Misión Cero*, 1-46

ITDP. (2011). *Manual Ciclociudades. Tomo III. Red de Movilidad en Bicicleta*.

REGALÓN REGALITRO

LA MEJOR SELECCIÓN

LA HACES TÚ

CELEBRACIÓN 081-07

ADemás 12 y 18 MSI

Comex
Vive tus sueños
PRODUCTO OFICIAL

Ó HASTA 20% DE DESCUENTO

Promoción válida en tiendas Comex® participantes*. Vigencia del 20 de octubre al 31 de diciembre de 2025. Promoción válida únicamente en la compra de productos de las líneas vinílicas y esmaltes, en capacidades de 1.4 y 18 litros, en blanco y colores. Elige entre producto adicional gratis o descuento directo. 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, productos participantes, así como términos aplicables para Meses Sin Intereses, en comex.com.mx/promociones.

Mi experiencia en Dubai

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

El pasado mes de julio tuve la oportunidad de estar en Turquía, Grecia y los Emiratos Árabes. En este artículo me concentraré en los Emiratos y, en específico, en la ciudad de Dubai. Esta ciudad fue un destino muy esperado para mí, pues estuve intentando ir desde el año 2020, hasta lograrlo cinco años después.

Dubai es una ciudad que disfruté desde los ojos de una turista emocionada y también con la mirada de una arquitecta apasionada. Es una urbe cuyo apogeo económico y posteriormente turístico inició en el año de 1960. En 1971, los emiratíes se unieron para formar una sola federación: los Emiratos Árabes Unidos, integrado por Abu Dabi, Dubai, Sharjah,

Ajman, Umm Al-Quwain, Ras Al-Khaimah y Fujairah, siendo Abu Dabi la capital. La ciudad de Dubai, junto con su zona metropolitana, cuenta con 3,914,000 habitantes, según el dato del primer trimestre de 2025 del Centro de Estadísticas de Dubai.

De los 483 récords Guinness que ostentan los Emiratos Árabes Unidos, más de la mitad están en Dubai. Uno de estos récords es el del edificio más alto del mundo: el Burj Khalifa, que tiene 163 pisos y una altura de 828 metros. En el piso 148 se encuentra el Observatorio, una terraza exterior acristalada desde donde se pueden ver edificios de 80 y 100 pisos como si estuvieran "a tus pies" (Imagen 1).

Al Observatorio se llega a través de un elevador que va a ese nivel de manera directa y sin escalas, a un promedio de piso por segundo. Al acceder al elevador te hacen la pregunta: "¿dejó el vértigo en casa?". Fue realmente toda una experiencia. El diseño del edificio es de SOM (Skidmore, Owings y Merrill), despacho con sede en Chicago. El arquitecto Adrian Smith lideró el equipo de diseño, quienes crearon un bello edificio inspirado en la arquitectura islámica y la flor del *Hymenocallis* (Imagen 2).

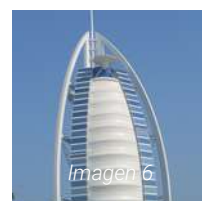
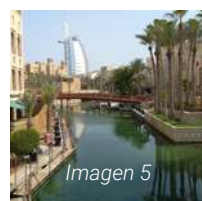
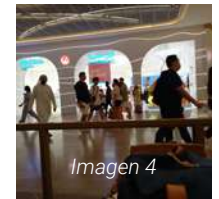
Tuve la oportunidad de visitar un segundo récord Guinness: el Dubai Mall, el centro comercial más grande del mundo. Su tamaño es equivalente a 200 campos de fútbol. Ahí se encuentran más de 1,200 tiendas, el Acuario de Dubai, una pista de hielo, la Fuente de Dubai, el Hotel Lake y el Hotel Dubai Mall. Desde este centro comercial se puede acceder de manera directa al Burj Khalifa.

El Dubai Mall tiene un bello diseño responsabilidad de DP Architects (Imagen 3). El proyecto es tan grande que ha sido considerado como "una construcción de gran escala con la complejidad de un centro urbano". Para describir la dimensión de este centro comercial, DP Architects puso como prioridad en su diseño que los espacios de circulación y los comerciales debían ser claros y legibles, ya que en su interior se encontrarían más de 23 kilómetros de senderos. Este centro comercial cuenta con espacios de descanso y de relajación en puntos clave (Imagen 4).

La escala del proyecto, a decir del despacho responsable, requirió de una planificación urbana, un *microubanismo* considerando distintos distritos. Tiene más de cien millones de visitas al año, es increíble su movimiento.

En esta ciudad es posible encontrar el único hotel con siete estrellas en el mundo. Si bien no es una clasificación oficial, fue autoproclamada, ya que superaban las características de un hotel de seis estrellas. Me refiero al hotel Burj Al Arab (Imagen 5). Éste fue construido sobre una isla artificial ubicada a 280 metros de la costa de Dubai, por lo que, para acceder, se tiene que cruzar a través de un puente privado; también cuenta con helipuerto y marina, lo que permite llegar al hotel por tierra, aire o mar.

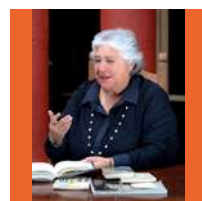
Lo más característico es que tiene un diseño en forma de vela. En la imagen 6 vemos lo más cerca que estuve del Burj Al Arab (Imagen 6). No cuenta con "habitaciones", solamente podemos encontrar junior suites, suites y suites presidenciales que ofrecen inclusive servicio de mayordomo. La junior suite más pequeña es de 169 metros cuadrados, siendo de 1,500 a 1,900 dólares el precio por noche, dependiendo de la temporada. El lujo es tal que 1,790 metros cuadrados de las paredes interiores y columnas del hotel están recubiertas por oro de 24 quilates. El vestíbulo interior es el más alto del mundo, con 180 metros, flanqueado por columnas doradas.



El proyecto conceptual fue responsabilidad del despacho WS Atkins, liderado por el arquitecto Tom Wright. El diseño de los interiores fue responsabilidad directa de la reconocida diseñadora londinense Khuan Chew, quien, a decir de ella misma, dentro de sus intervenciones ha creado interiores atrevidos y audaces, así como espacios minimalistas y sobrios.

Continuaré con un segundo episodio dedicado a la ciudad de Dubai, en donde compartiré mi visita al archipiélago de islas artificiales conocido como La Palma, la experiencia en el Museo del Mañana y otros puntos visitados.

"De los 483 récords Guinness que ostentan los Emiratos Árabes Unidos, más de la mitad están en Dubai. Uno de estos récords es el del edificio más alto del mundo: el Burj Khalifa, que tiene 163 pisos y una altura de 828 metros".



Leticia Torres Mesías Estrada

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

correo: ltorresmesias@gmail.com

COLUMNA

Desde la movilidad humana



Caminar y pedalear en las ciudades

Saludando a todas las personas que leen esta columna, quisiera primero agradecer por detenerse a leer este primer ejercicio de escritura como columnista que hago gracias a la amable invitación de mis colegas de *MetropoliMid* y a todo su equipo. Y también, a ustedes que comienzan a leerme, gracias por su tiempo.

Mi nombre es Laura Rojas Reyes, colombiana radicada en México, la mayor de tres hermanas y ahora también estrenándome como tía. Soy arquitecta urbanista de profesión y ciclista urbana de corazón. Hoy, quiero iniciar esta columna y las venideras desde mi perspectiva personal, como mujer y como profesional en un tema que nos compete a todas las personas que habitamos ciudades y que utilizamos diferentes medios de transporte: el espacio público y la movilidad activa.

Recientemente pasé unos meses en Francia conociendo a mi sobrina y acompañando a mi hermana en su alumbramiento. Como es habitual en mi vida, utilicé la bicicleta para transportarme a diario en Estrasburgo, ciudad ubicada en la región de Alsacia, al oeste del río Rin, la frontera natural con Alemania.

Toda la ciudad, sus alrededores y sus pueblos satélites, se encuentran conectados a través de una extensa red ciclista que promueve el uso seguro de la bicicleta. Pedalear allí me dio la sensación de estar en Ámsterdam:

ciclovías continuas, cultura vial ciudadana y un sistema de transporte público compuesto por trenes, tranvías y autobuses que se integra de manera orgánica con la bicicleta, incluso permitiendo cruzar a Alemania pedaleando sin riesgo.

Gran parte de la población se mueve en transporte público, otra en automóvil, pero lo que llamó mi atención fue la cantidad de personas que eligen la bicicleta. Personas mayores, mujeres y hombres con niños y niñas de todas las edades en diferentes tipos de bicicletas (con sillitas, con cargo, con adaptaciones especiales) y hasta con sus mascotas; estudiantes por doquier yendo a clases y trabajadores del cotidiano usando la bici. No es casualidad, Estrasburgo es la ciudad ciclista número uno de Francia gracias a su infraestructura, cultura y educación vial que han priorizado la movilidad activa.

Cada vez que visito Europa me sucede el mismo choque cultural. Al cruzar una calle, mi primer reflejo es detenerme y esperar a que pasen los autos a toda velocidad, aunque haya semáforo o cebrera peatonal. Para mi grata sorpresa, allí descubrí otra forma de caminar y pedalear, donde la prioridad es la vida de quienes transitan. Lo experimenté por primera vez en Madrid, durante mi maestría en 2015, cuando la ciudad comenzaba a integrar su sistema de bicicletas públicas a uno de los transportes públicos más avanzados del mundo.

El contraste con América Latina es inevitable. De vuelta en Ciudad de México, al pedalear siento de nuevo la alerta constante. No es sólo cuestión de infraestructura, se trata de comportamientos, emociones y modos de habitar la calle. En Bogotá aprendí a pedalear con el corazón acelerado entre buses, taxis y carros, entendiendo desde muy joven la importancia de trabajar por el ciclismo urbano como un medio de transporte tan importante como cualquier otro.

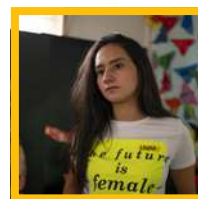
¿Por qué a los gobiernos latinoamericanos les cuesta tanto priorizar la movilidad activa? Los discursos abundan, planes de movilidad sostenible, viajes de funcionarios a ciudades europeas, foros internacionales con expertos europeos en la materia. Sin embargo, las calles muestran otra cosa: banquetas o andenes en mal estado, ciclovías inconexas, cruces e intersecciones altamente peligrosas y un tránsito dominado por el automóvil.

La contradicción es profunda, y aunque existan algunos casos de éxito en Latinoamérica, en la mayoría de nuestras ciudades, mientras en el papel se habla de cultura vial, derecho a la ciudad y transporte inclusivo, en la práctica persisten dinámicas de violencia cotidiana: conductores acelerados y enojados, ciclistas enfrentados y gritando a taxistas, autobuses que compiten por el espacio, peatones que corren para salvar la vida en cada esquina y, además, regañados por el enojo de quienes conducen los automotores. La calle, que debería ser el espacio más democrático, se convierte en un campo de batalla y no de disfrute.

Esa violencia tácita de la movilidad no es sólo un problema técnico, sino un reflejo cultural. Hablar de movilidad activa (aquella que se impulsa a tracción humana) es hablar de salud, de convivencia, de calidad del aire y de vida. Es hablar de cómo nos relacionamos entre nosotros y con el espacio público.

En esta primera entrega sólo quiero dejar planteada la pregunta. En las siguientes columnas me propongo reflexionar sobre cómo nos sentimos al movernos en nuestras ciudades, qué emociones despierta caminar y pedalear en entornos urbanos hostiles y qué aprendizajes podemos extraer de nuestros desafíos cotidianos. Porque al final, hablar de movilidad activa es hablar de la posibilidad de vivir en ciudades más humanas.

"En la mayoría de nuestras ciudades, mientras en el papel se habla de cultura vial, derecho a la ciudad y transporte inclusivo, en la práctica persisten dinámicas de violencia cotidiana: conductores acelerados y enojados, ciclistas enfrentados y gritando a taxistas, autobuses que compiten por el espacio, peatones que corren para salvar la vida en cada esquina y, además, regañados por el enojo de quienes conducen los automotores. La calle, que debería ser el espacio más democrático, se convierte en un campo de batalla y no de disfrute".



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](#)

Círculo de prosperidad para generar bienestar económico

Tenemos programas que impulsan la economía a mediano plazo, como **Micromer y Macromer**, la **Bolsa de Trabajo**, los cursos de capacitación laboral, el **Sistema de Apertura Rápida de Empresas (SARE)** y los **Centros de Capacitación para el Trabajo Industrial (CECATI)**. Todas estas acciones en conjunto nos dan un resultado muy positivo, formando un círculo de la prosperidad que acompaña a los meridianos hasta concretar su emprendimiento y generar bienestar económico.

Los pequeños negocios representan el 80% de los empleos del país, y por eso estamos comprometidos a generar las condiciones para que salgan adelante. La meta de esta administración es superar los 102 créditos otorgados en la pasada, y estamos cerca de batirlo en tan sólo año y medio.

Según el INEGI, en el primer año de esta administración se generaron en Mérida 6 mil 500 nuevos empleos, y más de mil de ellos fueron a través de nuestra Bolsa de Trabajo y las 42 Ferias de Empleo que hemos realizado hasta el momento. Desde un taller de refacciones, una tienda de piñatas o un salón de belleza, estos programas de capacitación y acompañamiento, sumados a los créditos, les cambian la vida a las personas.

74 créditos otorgados a emprendedores, más de 7 millones de pesos

En cuanto a créditos, tenemos el programa Micromer —que ampliamos a créditos de hasta 150 mil pesos—, y que evolucionamos para adaptarse a las necesidades actuales de los meridianos, modificando sus reglas

de operación para hacerlo más accesible a toda la población, cuando antes estaba reservado sólo para cierto rango de edad. Hoy, tenemos gente que está emprendiendo incluso a sus 60 años.

Para un nicho más grande tenemos Macromer —hasta 350 mil pesos de crédito—, para atender otro tipo de necesidades. Éste ya se puede solicitar directamente para ampliar o consolidar empresas. Un indicador importante es que, en lo que va de la administración, hemos otorgado 74 créditos, equivalentes a más de 7 millones de pesos; y que todos aquellos que han recibido un crédito lo han pagado en tiempo. Eso habla del espíritu comprometido de los emprendedores en Mérida.

Crecer en empleos al ritmo que está creciendo la ciudad: el gran reto de Mérida

Uno de los retos más grandes que enfrentamos como ciudad es el crecimiento tan acelerado que hemos tenido en los últimos años. No sólo tenemos que garantizar servicios y recursos para todo este incremento de población, sino que también hay que generar las condiciones para que tengan empleo, haya bienestar económico y, por lo tanto, bienestar social.

Una instrucción que tenemos muy clara es la de simplificar todos los procesos administrativos del gobierno municipal para que sea más fácil realizar inversiones en Mérida. Con este esfuerzo, la naturaleza productiva de Mérida también se ha ido diversificando, al pasar de ser una ciudad completamente comercial a una urbe consolidada en materia de servicios —como salud, educación, administrativos y contables—, y que



está empezando a generar industria, que es la que más volumen de empleos genera.

Visión metropolitana: indispensable para los siguientes años

Hay muchas empresas que están buscando venir a instalarse en Yucatán, pero cerca de Mérida. Por ello es muy importante tener visión regional y establecer sinergia con los alcaldes de los municipios de la zona metropolitana. La gente de los municipios en torno a Mérida viene a la ciudad, ya sea por esparcimiento, por trabajo o de compras... y utilizan nuestras calles y nuestros servicios, por lo que tenemos que encontrar la forma de atenderlos.

Por ello, la administración municipal está trabajando en un Plan de Desarrollo con una visión a largo plazo y con perspectiva metropolitana, pero conservando lo que Mérida representa: una ciudad que tiene barrios muy antiguos, con dinámicas, cultura y tradiciones propias. Hay que crecer de manera responsable, sostenible y generando las condiciones de empleo para los meridianos, quienes para nosotros son todas aquellas personas que viven en Mérida, independientemente de su lugar de origen.

De igual forma, otro de los grandes retos que estamos atendiendo es el poder llegar con más fuerza a las distintas comisarías, a productores de campo, y generar un círculo virtuoso entre proveedores y consumidores, protegiendo el corazón de las comisarías. Por ello consolidamos proyectos como el de la **Feria Tunich XXIV "Hecho a Mano"**, que este 2025 se realizó en la comisaría de Dzityá, reuniendo a 124 artesanos de madera, piedra y textil, entre otros, y contando con 35 mil visitantes que dejaron una derrama económica de más de 5.8 millones de pesos.



Emprendimiento y herramientas digitales: clave para el futuro de las empresas

Estamos trabajando para consolidar el emprendimiento digital, que consideramos el presente y el futuro de los negocios. Nos referimos a cualquiera de los procesos, como el diseño industrial, la logística, la creación de contenido, el marketing, la comercialización, la programación, el uso

de inteligencia artificial y, en general, todo tipo de herramientas digitales que puedan ayudar a las pequeñas y medianas empresas a desarrollarse. El que no se digitalice no podrá ser competitivo en los siguientes años, y por eso uno de nuestros objetivos más importantes para el 2026 es transformar el Centro Municipal de Emprendedores en una Incubadora de Negocios Digitales.



Apoyarnos entre todos: clave para el desarrollo de Mérida

Tenemos una gran relación con las cámaras empresariales, con quienes realizamos acciones en conjunto, pero también trabajamos muy de la mano con las organizaciones civiles. Dos de nuestros programas en este sentido han dado muy buenos resultados: el de reinserción laboral “Nuevo Comienzo”, y el de inclusión laboral.

“Nuevo Comienzo” es para todas aquellas personas que tuvieron algún tipo de problema legal —como alcoholismo o drogadicción que los llevaron a algún delito, y que hoy se están atiendo con organizaciones como Cottolengo A.C., Drogadictos Anónimos A.C., Camino que va de regreso A.C., Instituto de las Mujeres y Arca de Noe—. Nosotros los capacitamos para que, una vez terminado su programa con estas organizaciones, puedan encontrar empleo en oficios como plomería, electricidad y habilidades blandas.

El programa de inclusión laboral, por otro lado, está dedicado a aquellas personas que tienen alguna discapacidad. Rogelio, el campeón del maratón de Mérida en silla de ruedas, está capacitando sobre el adecuado uso de la silla de ruedas a las personas que lo necesitan. Él, junto con otras 25 personas, salen a recorrer la ciudad y aprenden a moverse solos. Lo que buscamos es impulsar una Mérida incluyente, donde las empresas no contraten a una persona con discapacidad sólo porque la ley se lo diga, sino porque se reconozca que tienen la capacidad de estar en ese puesto de trabajo.

Con todas estas acciones estamos convencidos de que hoy, más que nunca, necesitamos apoyarnos entre todos; trabajar en equipo los gobiernos, con los ciudadanos y con la sociedad civil. Impulsar el producto y el mercado local, fortaleciendo la economía yucateca para que esté sólida y siga siendo competitiva ante el resto del país y del mundo. Con trabajos estables y empresas bien establecidas, habrá prosperidad y bienestar económico y social para todas las familias.



Lic. Mauricio Díaz Montalvo
 Director de Prosperidad y Bienestar Económico de Mérida

La ciudad que necesitamos... y queremos



Buena parte de las ciudades y metrópolis mexicanas enfrentan un serio problema por la existencia de grandes superficies de terrenos vacíos al interior del casco urbano, los cuales, en la mayoría de los casos, alcanzan varios miles de hectáreas. Se ha llegado a excesos porque se ha puesto en grave riesgo la posibilidad de alcanzar un modelo territorial urbano equitativo, eficiente, productivo y ambientalmente sustentable, y porque el propio mercado inmobiliario está creando las condiciones para avanzar hacia su propia crisis.

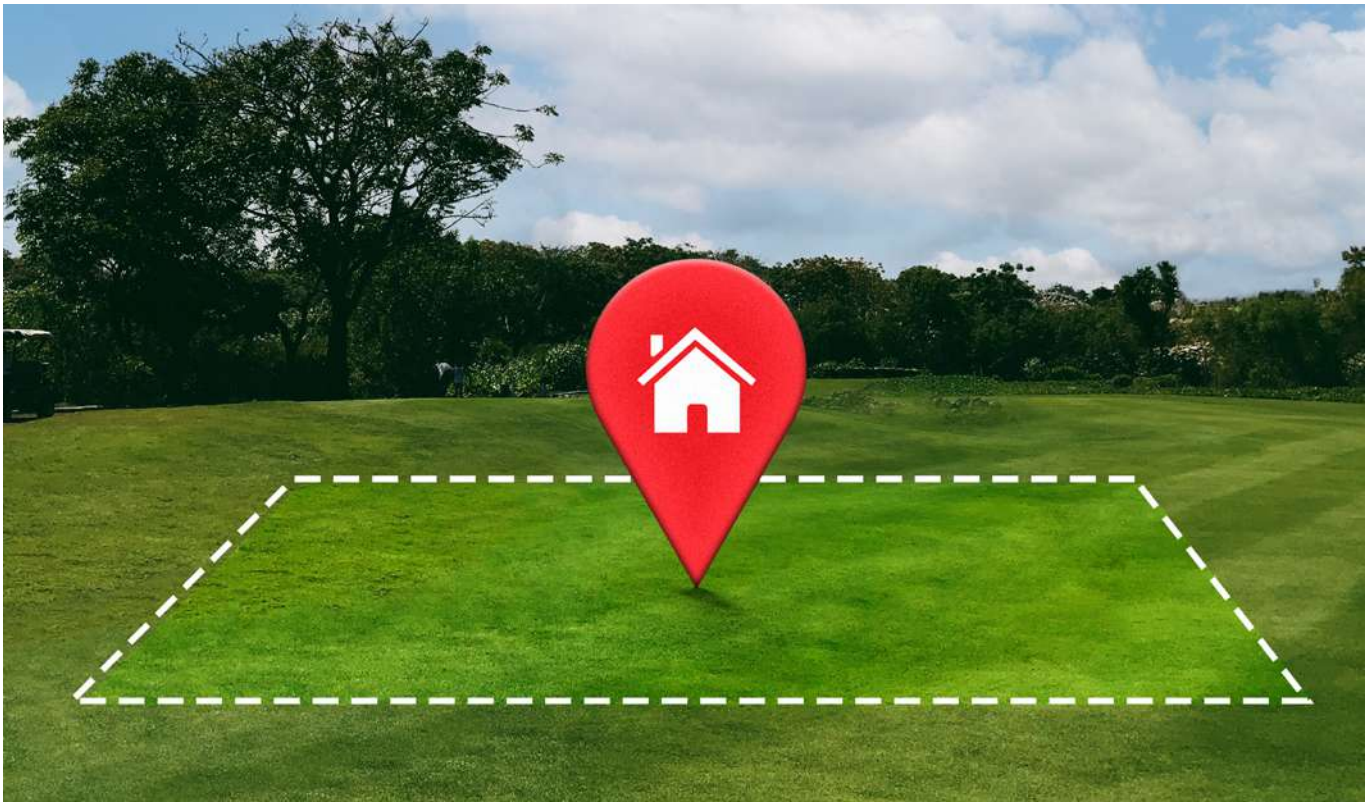
En la mayor parte de las ciudades y metrópolis, los terrenos vacíos, aunque cuentan con infraestructura en su entorno, no se ocupan porque predomina la especulación inmobiliaria y el gobierno no aplica la legislación ni los planes para que se ocupen. Además, en lugar de optar por estos predios, los desarrolladores e inversionistas compran suelo barato en las periferias y los municipios les aprueban nuevos desarrollos.

El resultado es que la especulación inmobiliaria se ha convertido en el factor central para determinar los precios del suelo y provoca que las ciudades se expandan sin control, generando tres consecuencias: 1) Los más pobres no pueden pagar un lote habitacional dentro de la ciudad y son "expulsados", por la vía del precio, a lugares sin servicios y con riesgos. 2) Se destruye la biodiversidad

Terrenos vacíos urbanos: desperdicio y especulación

y se afectan los servicios ambientales. 3) Se incrementan desproporcionadamente los viajes y recorridos, el consumo de energía, el desgaste de las infraestructuras y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).





En estas ciudades y metrópolis dispersas, injustas, desordenadas e insostenibles, el mercado inmobiliario se ha caracterizado por suponer que el crecimiento y el negocio no tienen límites. Las evidencias son claras: la superficie acumulada de nuevos desarrollos —aprobados o en proceso de aprobación— en varias metrópolis analizadas, entre las que destaca Mérida, superan por varios miles de hectáreas las necesidades de nuevo suelo para la urbanización presentes y estimadas para las próximas décadas, de acuerdo con las proyecciones de población y las perspectivas de crecimiento económico.

Lo anterior demuestra dos fenómenos. El primero, que los gobiernos están (casi) totalmente ausentes de su responsabilidad de orientar el crecimiento y poner orden en las ciudades y metrópolis y, por ello, muchas ya están condenadas a no tener una estructura urbana habitable y sostenible, especialmente en sus periferias mayoritarias, pobres y carentes. El segundo es que no hay diálogo entre las empresas inmobiliarias, sino competencia. Se suman por decenas y hasta cientos los proyectos de nuevos desarrollos en las periferias; cada empresa “limpia” su terreno, fracturando el ecosistema y destruyendo la biodiversidad y, en muchos casos, estos desarrollos no prosperan simplemente por falta de demanda.

La razón es que la suma de la superficie de los predios vacíos y los nuevos desarrollos dispersos evidencian que hay mucho más suelo que el requerido, para hoy y para largo plazo y, no obstante estas evidencias, no existe una revisión seria y mucho menos acciones contundentes que reorienten el modelo dominante. Lo que resulta claro es que estas acciones siguen pavimentando el camino a la crisis urbana-metropolitana y de los mercados inmobiliarios. Basta con ver los mapas y los datos de crecimiento de la zona metropolitana de Mérida para constatar esto.



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

✉ axic@cmq.edu.mx

✉ axicorta@gmail.com

ORTMED:

Innovación en rehabilitación física, neurodesarrollo y terapias sensoriales para mejorar la calidad de vida

En un país donde miles de personas viven con alguna discapacidad, lesión o condición que limita su desarrollo pleno, la necesidad de contar con servicios y herramientas de salud especializados se vuelve cada vez más urgente. La rehabilitación física y las terapias de estimulación no son sólo procesos médicos: representan la posibilidad de recuperar la independencia, la confianza y la calidad de vida. Sin embargo, el acceso a estos servicios sigue siendo desigual, dejando a muchas familias en la búsqueda constante de soluciones eficaces y confiables.



En este escenario, la innovación y el compromiso social se convierten en factores determinantes. Empresas que asumen la salud como una misión, y no sólo como un servicio, logran transformar realidades al brindar oportunidades de atención digna y accesible. Es por ello que ORTMED se ha posicionado como un aliado indispensable para pacientes, familias y profesionales de la salud, al entender que mejorar la vida de las personas requiere visión, ética y tecnología.

Más que productos: nuestro compromiso de ORTMED con la calidad de vida

Con casi 20 años de experiencia, ORTMED, la empresa líder en rehabilitación física, neurodesarrollo y estimulación múltiple sensorial, se ha expandido por todo México, llevando calidad de vida a diversas comunidades. A través de sus productos y soluciones tecnológicas, en conjunto con sus valores de ética, responsabilidad, calidad y honestidad, ha impac-

tado y transformado la vida de miles de pacientes, familias y profesionales de la salud.

La visión es clara: ante la deficiencia en el acceso a la salud y la rehabilitación, la forma de crear un mundo más equitativo, inclusivo y justo es mediante la creación de herramientas e innovaciones que permitan mejorar la calidad de vida. Para esto ORTMED ha diseñado, desarrollado y fabricado herramientas que mejoran y fomentan el neurodesarrollo humano a través de proyectos significativos:

SALAS DE ESTIMULACIÓN MÚLTIPLE SENSORIAL.

Espacios enfocados en terapias para personas con discapacidad auditiva, trastorno del espectro autista, adultos mayores y otros perfiles que se benefician de la estimulación multisensorial.



SALAS DE INTEGRACIÓN SENSORIAL:

Diseñadas de acuerdo con las características específicas de los usuarios (edad, tipo de discapacidad o condición), con el fin de favorecer la regulación sensorial y la participación activa en su entorno.



TOI ROBOT® Y SENSY MAGIC SYSTEM:

TOI Robot® es el único dispositivo en el mundo capaz de generar un entrenamiento psicomotriz, estimulación auditiva, visual, táctil, del equilibrio, de la propiocepción y del olfato, además de contar con modalidades de aprendizaje y lenguaje. El Sensy Magic System es un sistema terapéutico innovador y completo para salas de estimulación sensorial.



CENTROS Y UNIDADES DE REHABILITACIÓN:

Asesoría especializada en proyectos nuevos y de remodelación de centros de atención destinados a la rehabilitación física, medicina del deporte, neurodesarrollo infantil y reintegración sensorial del adulto mayor.



PARQUES MÉDICOS URBANOS

Primer proyecto en el continente americano que integra equipos de ejercicio con certificación de grado médico. Es un proyecto único que genera comunidad e integra desde infantes hasta adultos mayores.



Las primeras colaboraciones exitosas

Como empresa orgullosamente yucateca, ORTMED empezó a transformar la calidad de vida a nivel local. Partiendo en sus primeros años, en Mérida y Yucatán, desde el 2006 hasta el 2012.

Colaboró con la **Universidad Autónoma de Yucatán (UADY)** en el equipamiento, el servicio técnico de mantenimiento preventivo y correctivo de los departamentos de rehabilitación física, medicina del deporte, nutrición y laboratorio. Fortaleciendo y brindando herramientas para la formación de futuros especialistas, quienes se preparaban para cuidar de la salud de nuestra comunidad.

También colaboró con el **Instituto del Deporte del Estado de Yucatán**, brindando el servicio técnico preventivo y correctivo para el departamento de medicina del deporte y rehabilitación física en la unidad Kukulcán, así como su equipamiento.

Junto con el **Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF) Yucatán**, brindó asesoría especializada en distribución arquitectónica y optimización de espacios terapéuticos, equipamiento y diseño en las instalaciones del CREE de Mérida y 55 unidades básicas de rehabilitación en el interior del estado.

De Mérida a todo México

El salto fuera de Yucatán se da entre los años 2012 a 2018, llegando a los Estados de Tabasco, Campeche, Querétaro, Sinaloa y Nayarit. En sinergia con autoridades gubernamentales y dependencias, ORTMED realizó alrededor de 15 proyectos donde destacaron la creación, renovación y mantenimiento de áreas de terapia física, integración sensorial, estimu-

lación múltiple sensorial, de lenguaje y de expresión para infancias, adolescencias, adultos, personas con autismo, con discapacidad visual y auditiva, así como con necesidades de rehabilitación y educación especial.

En esta etapa del recorrido de ORTMED surge un proyecto de vanguardia para los espacios públicos: los Parques Médicos Urbanos. Con tres intervenciones: el Parque de los abuelos, en Tabasco; el Parque de la Tercera Edad, en Campeche; y el Paseo Verde, en Yucatán, en donde se equipó e instaló en los espacios públicos una nueva alternativa gratuita para la mejora de la calidad de vida del adulto mayor.

Incluso la transformación de Paseo Verde, en Mérida, permitió el desarrollo del programa "Rehabilitate en tu Parque", que consistió en la activación del espacio público mediante la oferta de terapias gratuitas brindadas por profesionales de la rehabilitación, así como pasantes de las carreras afines a la rehabilitación, terapia física y gerontología que fueron capacitados y entrenados por especialistas experimentados de ORTMED. Gracias a esta unión de esfuerzos se logró generar una comunidad que aprende, enseña, convive, disfruta y atiende su salud en un espacio público.

Con casi 20 años de experiencia, ORTMED, la empresa líder en rehabilitación física, neurodesarrollo y estimulación múltiple sensorial, se ha expandido por todo México, llevando calidad de vida a diversas comunidades.



Una nueva apuesta a la innovación en la terapia

“El valor de ayudar”, frase que ha impulsado a ORTMED en toda su trayectoria, ha llevado a la innovación y constante actualización de las soluciones que brinda para mejorar la calidad de vida. Es por este motivo que, desde 2018 hasta la actualidad, ha desarrollado la herramienta que está revolucionando las formas de brindar terapia infantil: **TOi Robot**.

TOi Robot ya está disponible en todo el estado de Yucatán, y su impacto se ha ido expandiendo a nivel nacional, e incluso internacional, en países como Brasil, España y Emiratos Árabes Unidos. (Va el mapa de ubicación de Toi)

Conoce más de sus beneficios en el artículo anterior: [TOi Robot: la herramienta terapéutica que ayuda a la niñez a combatir los problemas de integración sensorial | MetrópoliMid](#)

Tecnología y cuidado: herramientas que marcan la diferencia

En ORTMED cada proyecto, cada sala de estimulación, cada dispositivo desarrollado tiene un mismo propósito: mejorar la calidad de vida de las personas y acercar la salud a quienes más lo necesitan. Gracias a la combinación de innovación, ética y compromiso social, miles de pacientes y familias han podido experimentar un verdadero cambio en su bienestar. Conoce más sobre sus proyectos y descubre más sobre ORTMED y sus soluciones tecnológicas en: [Tecnología para el Autismo - OrtMed Tecnologías Médicas](#).



Karen Daniela May Puerto

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

correo: editorial@metropolimid.com.mx

COLUMNA

Detrás del M²



Mérida: entre la calidad de vida y los retos de su expansión

¿En qué momento la ciudad de Mérida dio este giro de 180 grados? Pasó de ser aquella urbe con el encanto de provincia —donde la vida transcurría entre plazas, parques arbolados y relaciones comunitarias sólidas— a convertirse en una ciudad moderna, dinámica y en constante crecimiento, que poco a poco va perdiendo su paisajismo natural y la calidad humana que la distinguía.

Durante la última década, Mérida se ha posicionado como una de las ciudades más atractivas para vivir en México. La narrativa que la acompaña la presenta como un destino seguro, culturalmente rico y con un estilo de vida único. Esta visión ha atraído inversión inmobiliaria, familias de otros estados en busca de tranquilidad y capital extranjero deseoso de establecer un nuevo hogar.

Sin embargo, detrás de ese relato optimista emergen los retos de una ciudad que se expande a un ritmo acelerado. La infraestructura comienza a quedar rebasada: la movilidad se complica, los servicios se saturan y los desarrollos habitacionales se multiplican más rápido de lo que permite la planeación urbana.



El norte ha sido promovido como símbolo de modernidad y dinamismo, pero el cuestionamiento es inevitable: ¿realmente es “la mejor zona” o es sólo el reflejo de un modelo concentrado que desequilibra el desarrollo urbano?



El encarecimiento del suelo es uno de los fenómenos más claros. Zonas como el norte de Mérida concentran el mayor desarrollo inmobiliario, sin que necesariamente se genere mayor plusvalía. Tomando en cuenta que uno de los factores más relevantes para el aumento de ésta es el desarrollo urbano de calidad, el cual se integra a la infraestructura y el diseño armónico de una ciudad, lo anterior demuestra que el alza de precios en las viviendas responde más a la especulación que a la construcción de entornos sustentables.

A este escenario se suma un desafío crítico: el **crecimiento del parque vehicular**. La expansión hacia desarrollos de mediana y alta residencia ha consolidado el automóvil como necesidad cotidiana, pero la ciudad carece de vialidades y conectividad adecuadas para responder a esta demanda. A pesar de los cambios que hoy se han alcanzado en la reestructuración del transporte público, éste aún no cubre las necesidades básicas de las zonas de mayor nivel residencial que hoy se desarrollan. La ausencia de un transporte público eficiente y de una estrategia integral de movilidad amenazan con erosionar la promesa de calidad de vida que durante años se promovió como el sello de Mérida.

El norte ha sido promovido como símbolo de modernidad y dinamismo, pero el cuestionamiento es inevitable: ¿realmente es “la mejor zona” o es sólo el reflejo de un modelo

concentrado que desequilibra el desarrollo urbano? Mientras tanto, otras áreas con historia, identidad y potencial permanecen relegadas.

Hoy, el verdadero reto de Mérida no es detener su crecimiento, sino darle rumbo. Conservar lo que la hizo única exige equilibrar inversión con planeación sustentable, fomentar la movilidad inteligente y recuperar el valor humano de la ciudad. Sólo así se podrá sostener la esencia que alguna vez la definió: una ciudad de calidad de vida y no únicamente de plusvalía.



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](#)

CIUDAD MODELO

Espacios Seguros Modelo

Infraestructuras para la paz en comunidades educativas

Un centro educativo se define como un “proyecto educativo de mejora integral de padres, profesores, alumnos y personal técnico y de servicios, situado en un contexto concreto” (Isaacs, 2004).

Partiendo de la idea de que el fin general de la educación es el crecimiento personal del educando y su desarrollo como persona, abriéndose al mismo tiempo a la realidad en que vive y comprometiéndose solidariamente con ella mediante el recto uso de su libertad (González-Simancas y Carbajo, 2005), reforzar el sentido de comunidad en el ámbito educativo es uno de los pilares fundamentales para construir sociedades más justas, equitativas y sostenibles.

CIUDAD MODELO



En la Universidad Modelo se iniciaron, desde 2014, una serie de acciones encaminadas a la búsqueda de la cultura de la paz, basándose en cinco saberes propuestos por la UNESCO, los cuales son fundamentales para que los individuos despierten sus competencias pacífico-críticas y desarrollen una conciencia universal. Estos son: saber (conocimiento), saber ser (actitud), saber hacer (habilidad), saber vivir juntos (colaborar en soluciones) y saber trascender. En este sentido, la educación para la paz comprende una educación en y para los derechos humanos, la participación democrática, el respeto a la diferencia y la no discriminación, el respeto al medio ambiente y la promoción del desarrollo sostenible.

Según el programa de desarrollo de las Naciones Unidas, una infraestructu-

ra de paz es una red interdependiente de sistemas, instituciones, recursos, valores y habilidades sostenida por el gobierno, la sociedad civil y las comunidades. Esta red promueve el diálogo y la consulta, previene los conflictos y facilita la mediación pacífica cuando la violencia ocurre en una sociedad.

En 2022, la Universidad Modelo creó el programa Espacios Seguros Modelo (ESMODELO), que tiene como objetivo establecer mecanismos, herramientas y rutas para atender de forma eficiente e integral a la comunidad universitaria, fortaleciendo su bienestar social, académico y emocional, con énfasis en la prevención y atención de las violencias.

ESMODELO está integrado por docentes, estudiantes y personas voluntarias. El programa trabaja conformando co-

mités especializados en atención a situaciones de violencia, estableciendo redes y grupos de apoyo, brindando acompañamiento psicológico y ofreciendo talleres, capacitaciones y materiales informativos a través de distintos medios. Estas acciones se enfocan especialmente en mujeres, personas foráneas y aquellas que se perciban en situación de vulnerabilidad por género o por discapacidad, proporcionándoles acompañamiento y apoyo para facilitar su adaptación e integración al entorno universitario.

Como primera acción, se elaboró el "Protocolo para la Prevención, Atención, Seguimiento, Sanción y Reparación del Daño por Violencias con Enfoque de Género en la Universidad Modelo, Campus Mérida". Este documento fue publicado en noviembre de 2022 y actualizado en marzo de 2024.

CIUDAD MODELO

Actualmente ESMODELO cuenta con cuatro programas:

a) Espacios libres de violencia. Fomenta la prevención y atención por violencias con perspectiva de género, así como prácticas restaurativas y de responsabilidad social. Está dirigido a toda la comunidad estudiantil y personal del campus.

b) Esforáneos. Favorece la adaptación amigable al entorno de personas provenientes de diversas regiones, mediante encuentros y actividades socio-recreativas. El comité está conformado por representantes de ESMODELO y estudiantes foráneos de cada escuela.

c) Voluntad Modelo. El voluntariado institucional fomenta el sentido de pertenencia, la responsabilidad cívica, las habilidades y los valores que tengan un impacto positivo en la vida de quienes participan y en la sociedad. El comité está conformado por representantes de ESMODELO y estudiantes foráneos de cada escuela.

d) Comunidades. Este programa fomenta los valores de inclusión, diversidad y los derechos humanos a través de mecanismos que invitan al diálogo y la reflexión colectiva. El comité está conformado por representantes de ESMODELO y estudiantes foráneos de cada escuela.

a) Espacios libres de violencia. Fomenta la prevención y atención por violencias con perspectiva de género, así como prácticas restaurativas y de responsabilidad social. Está dirigido a toda la comunidad estudiantil y personal del campus.



b) Esforáneos. Favorece la adaptación amigable al entorno de personas provenientes de diversas regiones, mediante encuentros y actividades socio-recreativas. El comité está conformado por representantes de ESMODELO y estudiantes foráneos de cada escuela.



c) Voluntad Modelo. El voluntariado institucional fomenta el sentido de pertenencia, la responsabilidad cívica, las habilidades y los valores que tengan un impacto positivo en la vida de quienes participan y en la sociedad. El comité está conformado por representantes de ESMODELO y estudiantes foráneos de cada escuela.



d) Comunidades. Este programa fomenta los valores de inclusión, diversidad y los derechos humanos a través de mecanismos que invitan al diálogo y la reflexión colectiva. El comité está conformado por representantes de ESMODELO y estudiantes foráneos de cada escuela.



En 2022, la **Universidad Modelo** creó el programa **Espacios Seguros Modelo (ESMODELO)**, que tiene como objetivo establecer mecanismos, herramientas y rutas para atender de forma eficiente e integral a la comunidad universitaria, fortaleciendo su bienestar social, académico y emocional, con énfasis en la prevención y atención de las violencias.

CIUDAD MODELO



En conclusión, iniciativas como el programa ESMODELO representan una respuesta integral y comprometida ante los desafíos sociales, emocionales y estructurales que enfrentan las comunidades universitarias. Su implementación en la Universidad Modelo evidencia cómo una visión educativa humanista, con enfoque de género, inclusión y cultura de paz, contribuye no sólo al bienestar individual, sino también a la consolidación de un tejido social más justo y resiliente.

Más allá de la formación técnica, son motores de transformación humana. Forman profesionistas íntegros, críticos y comprometidos con su entorno, capaces de actuar con ética, empatía y responsabilidad social. No sólo preparan para el ejercicio profesional, sino para una vida con propósito, donde el conocimiento se convierte en herramienta de cambio y el compromiso con la justicia, la inclusión y la paz se vuelve parte esencial del ser.

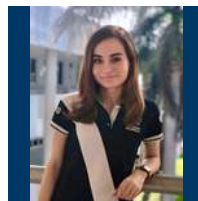
Fuentes:

Auris, D., Martínez, E., Arritola, S., Cantillana, L. y Rivera, J. (2025). Educación y Objetivos de Desarrollo Sostenible. AURISEDUCA.

González-Simancas, J. L. y Carbajo, F. (2005). Tres principios de la acción educativa. Eunsa.

Isaacs, D. (2004). Ocho cuestiones esenciales en la dirección de centros educativos. Eunsa

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2012). Infraestructuras para la paz: Enfoques para la prevención de conflictos violentos. Recuperado de <https://www.undp.org>

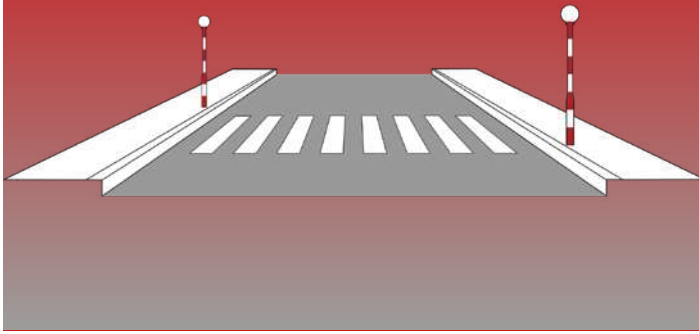


Helena Cámara Canto

Arquitecta por la Universidad Modelo. Maestra en Intervención del Patrimonio Edificado y especialista en Diseño de Iluminación Arquitectónica. Coordinadora de la Licenciatura en Arquitectura en la Universidad Modelo Campus Mérida y socia/coordinadora de proyectos en el taller Esquiliano Arqs.

COLUMNA

Ruta urbana



¿Cuántas veces hemos cruzado una vialidad aun cuando vemos automóviles acercarse a gran velocidad? Esto sucede todos los días en la mayoría de los cruces. ¿La causa? Calles sin pasos peatonales, cruces ignorados por los conductores, automovilistas con prisa o con la idea de ir en alguna clase de competencia. Todo ello reduce las posibilidades de cruzar de forma segura y multiplican el riesgo de convertir al peatón en parte de la estadística mortal.

La falta de educación vial encabeza la lista de carencias de muchos automovilistas. Ver a un grupo de personas esperando cruzar es una imagen cotidiana. Cuando un conductor se detiene para ceder el paso, lo correcto hasta parece extraño. El peatón duda, desconfía: no está acostumbrado a que le reconozcan ese derecho.

El tiempo de espera de un peatón para cruzar la calle puede variar de entre uno y diez minutos. ¿Qué hacer entonces? Cruzar corriendo suele ser la primera opción. Caminar hasta un cruce mal señalizado, la segunda. Invertir más tiempo para poder cruzar es la opción menos deseada, aunque la más utilizada por personas con movilidad reducida, quienes cargan objetos, pasean mascotas o acompañan a niños.

De estas conductas surgen también los llamados "peatones de hule": aquellos que cruzan sin mirar, fuera de las

Supervivencia urbana: no somos peatones de hule

áreas destinadas y confiados en que nada pasará, como si fueran elásticos frente al riesgo.

¿Quién tiene la culpa de todo este desorden? Todos. Al final, es la suma de decisiones equivocadas de los distintos actores de la movilidad: los automovilistas, que deberían frenar para ceder el paso a los peatones. Aunque esto implique unos minutos más de su tiempo. Las autoridades, quienes deben de analizar las "líneas de deseo" de los peatones y ubicar ahí los pasos peatonales con la señalización adecuada. Y los propios peatones, que deben esperar el momento seguro y cruzar con precaución.

En un escenario ideal, cada actor cumpliría su papel y el tránsito sería más humano y seguro. Pero en el mundo real, ¿qué podemos hacer? Primero, respetar los pasos peatonales, aunque estén apenas pintados en el piso. Segundo, que los peatones se ubiquen en esos espacios para hacerse visibles. Y, finalmente, que las autoridades hagan cumplir la norma y promuevan con seriedad el respeto a los pasos peatonales. Porque no se trata de elasticidad ni de azar: se trata de respetar la vida de los demás.



Daniela Xiqui

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

📌 Daniela Xiqui

Vámonos de Parque



Parque

Unidad Deportiva de La Esperanza



Módulos



Áreas deportivas

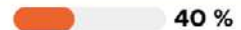


Áreas de recreación



Áreas infantiles

Accesibilidad



Mantenimiento

Malo

Parque

Unidad Deportiva Pacabtun



Módulos



Áreas deportivas



Áreas de descanso

Accesibilidad



Mantenimiento

Malo

Parque

Parques de Cortes Sarmiento



Módulos



Áreas arboladas



Áreas de descanso



Áreas deportivas



Áreas de gimnasio



Áreas infantiles



Áreas de recreación

Accesibilidad

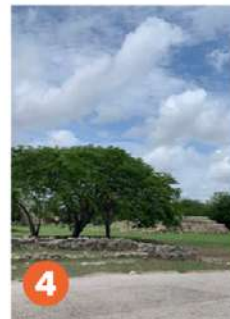


Mantenimiento

Excelente

Parque

Fraccionamiento del parque



Módulos



Áreas deportivas



Áreas de recreación



Áreas infantiles

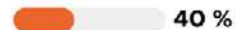


Áreas arboladas



Áreas de gimnasio

Accesibilidad



Mantenimiento

Regular

¡Da click para conocer más sobre los parques!

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