

Vivienda social, lotes de inversión y falsos desarrollos

**Vivienda nueva y
vivienda auto-construida
como soluciones al
déficit habitacional**

**Crecimiento desordenado
y falsos desarrollos**



**CIUDAD
MODELO**

**"La Industria
Fast Fashion y su
impacto ambiental"**



• CONSEJO DIRECTIVO •

Leticia Torres Mesías
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

Angélica Rivera Gómez
Coordinadora de comunicación y redes

MetrópoliMid., Año 3. No. 25, julio 2021, 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.

www.metroplimid.com.mx

ÍNDICE



02 Los graves problemas de vivienda en Mérida

04 EN CONTEXTO:
Vivienda II Parte

06 Vivienda nueva y vivienda auto-construida como soluciones al déficit habitacional

10 CIUDAD MODELO:
La Industria Fast Fashion y su impacto ambiental

14 Crecimiento desordenado y falsos desarrollos

22 Movilidad y transporte público: más allá de las concesiones

LOS **GRAVES** PROBLEMAS DE VIVIENDA EN MÉRIDA

Por David Montañez Rufino
 Director general de la plataforma urbana M50



A pesar de las muchas ventajas que tiene nuestra ciudad en cuanto a tranquilidad y calidad de vida, existen serios problemas en materia de vivienda que se han profundizado a un nivel alarmante en los últimos años. En la edición de julio de la revista *MetrópoliMid*, especialistas que forman parte de nuestro Consejo Consultivo analizan dos de estos problemas.

Complejidad de adquirir vivienda social en México

En primer lugar, tenemos un problema generalizado a nivel nacional: la complejidad de adquirir vivienda social, y las consecuencias que derivan de la autoconstrucción y la vivienda mal planeada. En el mercado inmobiliario, la vivienda destinada a la población de escasos recursos no cuenta con los mecanismos de financiamiento, crédito o apoyos económicos suficientes y adecuados para satisfacer las necesidades de este gran porcentaje de la población.

Como menciona el arquitecto Ricardo Combaluzier en esta misma edición, *“la falta de oferta para este sector de menores ingresos se encuentra*

en un círculo vicioso. Por un lado, está la baja capacidad de crédito que le otorga el Infonavit, que es el principal motor financiero del mercado laboral. Por el otro, están los costos finales de la vivienda ofertada, que se ha encarecido por el incremento discrecional en tiempos y costos de tramitología con nuevas imposiciones regulatorias”.

La transferencia de obligaciones en materia de equipamiento urbano desde la autoridad hacia los desarrolladores, encarece los costos finales de la vivienda. Esto, sumado a la dificultad de acceder a créditos suficientes, ha provocado que la población de escasos recursos tenga que recurrir a la autoconstrucción de vivienda, utilizando muchas veces materiales precarios, sin planeación, consideraciones técnicas y muchas veces cayendo en situaciones de hacinamiento.

Cada vez es más complicado para la población de escasos recursos adquirir una vivienda, no hablemos ya de una vivienda en condiciones dignas o en un contexto urbano y de servicios adecuado.

El riesgo de los Lotes de Inversión

El segundo gran tema alarmante, se trata de una problemática compleja muy peculiar en Yucatán: la explosión de los llamados “lotes de inversión”.

En una muy interesante conferencia realizada por el urbanista Jorge Bolio Osés para **MetrópoliMid** –y transcrita en forma de artículo para esta edición de la revista–, el especialista nos detalla el contexto en torno a los lotes de inversión y el riesgo que representa, tanto para el inversionista individual que confía sus ahorros a este modelo, como para el mercado inmobiliario en general y, en especial, para la calidad de vida de la población, que se ve afectada por un crecimiento desordenado y sin control de la mancha urbana de la ciudad.

Estos lotes de inversión –sin planeación urbana, sin acceso a servicios, sin conectividad adecuada–, han proliferado debido a que se aprovechan del éxito actual de la ciudad de Mérida en el panorama nacional e internacional, y se valen de una estrategia de mercadotecnia agresiva que –en palabras del maestro Bolio– *“consiste en ofrecer oportunidades únicas de inversión y plusvalías muy rápidas, que en realidad no son tan sostenibles. Ofrecen también una serie de argumentos con la visión idílica de vivir fuera, de irse fuera de la ciudad vieja, desordenada y congestionada y pasar a la naturaleza y a la libertad del campo”*.

Estos lotes se encuentran a la mitad de la nada, no forman parte de la planeación urbana de ningún municipio, y representan un riesgo muy alto de inversión para los particulares. Sin embargo, como se mencionó, el riesgo más alarmante es para la población en general: la ruptura de la trama urbana, la pulverización de las propiedades en pequeños lotes distantes, desconectados y carentes de acceso o de servicios, hará cada vez más difícil –por no decir imposible– generar desarrollo, equipamientos, garantizar seguridad o integrar un modelo de ciudad sostenible.

Con todo lo anterior, nos permitimos una reflexión final:

A pesar de ser una ciudad privilegiada, si queremos conservar nuestra calidad de vida, Mérida debe tomar las medidas necesarias para resolver la complejidad de adquirir vivienda social, así como para regular y ordenar los llamados Lotes de Inversión.



Por David Montañez Rufino
Maestro en Administración Pública. Fundador y director general de la plataforma urbana M50.
✉ direccion@metropolimid.com.mx

• VIVIENDA II. •

Por Leticia Torres Mesías Estrada,
Docente de Arquitectura en la Universidad Modelo



En este ejemplar 25 de la Revista de Metr poliMid, continuaremos abordando el tema de "Viviendas: abandonadas, rentadas, distantes", en el que mi participación, como ya sabemos, es poner el tema en contexto.

En el artículo anterior coment  las definiciones en diccionarios y cómo la describen algunos arquitectos y algunos pensadores reconocidos. El tema de la vivienda es amplísimo, no en vano es considerada como la célula urbana básica. En este segundo artículo, abordar  la vivienda desde su origen y evolución, así como los tipos de vivienda o "apellidos" que existen para este elemento.

Cronología de la vivienda

En un interesante artículo sobre la historia de la vivienda publicado por OVACEN, nos relacionan que se cuenta con registros de la existencia de viviendas desde el año 10,000 a.C., en el que ya se utilizaba la madera, arcilla y ladrillos de adobe para casas y graneros. Para el año 3,200 a.C., los asentamientos humanos evolucionan en formas, materiales y sistemas constructivos en el que el predominio de materiales utilizados fue la piedra y el adobe. Entre el 3,100 y 3,000 a.C., la cultura egipcia le da alto valor a las tumbas y templos, mismos que alcanzan proporciones monumentales.



ArqTAU



Siempre de datos obtenidos de OVACEN, para el año 1,800 a.C., comienzan a utilizarse nuevos materiales y herramientas y las casas evolucionan en su función y distribución. La cultura olmeca (1,200 a.C.), la griega (775 a.C.) y la romana (750 a.C.) fundan la primera ciudad de Mesoamérica, se construye la Acrópolis y se funda la ciudad junto con su coliseo respectivamente. Ya en la era cristiana, la arquitectura Paleocristiana (312 d. C), arquitectura Bizantina (330 d. C), Romántico temprano (790 d. C) y Gótica (1140 d. C), donde cada una de ellas cuenta con sus características especiales tanto en forma, como función y materiales utilizados. De ahí nos seguimos al Barroco (1550 d. C), Neoclásico (1640), Industrial (1850 d. C) y, ya más cercano a nuestra época, Funcionalismo, Bauhaus, Movimiento Moderno y High Tec, para ya en este siglo XXI registrar el desarrollo BIM, la arquitectura paramétrica y adaptativa.

Como verás, querido lector, hemos hecho un viaje de pasar de cuevas a casas y que, por la tecnología actual, estamos ya en el punto que las casas se imprimen en 3D.



Para terminar el artículo, relaciono un listado de nombres o **TIPOS DE VIVIENDA**.

- **Vivienda vernácula**
- **Vivienda Pie de casa**
- **Vivienda de interés social**
- **Vivienda media**
- **Vivienda residencial**
- **Vivienda de lujo**
- **Vivienda en régimen en condominio**
- **Vivienda unifamiliar**
- **Vivienda multifamiliar vertical**
- **Vivienda multifamiliar con planta baja activa**
- **Vivienda multifamiliar horizontal**
- **Vivienda compartida (cohousing)**
- **Vivienda tipo townhouse**
- **Vivienda autosustentable**
- **Vivienda ecológica**
- **Vivienda ecoamigable**
- **Vivienda modular**
- **Vivienda paramétrica**

¿Conoces más tipos? ¿Me ayudas a completar este listado dejando un comentario?



Por Leticia Torres Mesías Estrada

Arquitecta por la UADY. Maestra en Administración Pública por la UVM. Docente en la escuela de Arquitectura de la Universidad Modelo y Productora del programa de radio Habitar y más.

✉ leticia.torresmesias@habitarymas.com



INDICO
RESIDENCIAL

DEPARTAMENTOS DE
ALTO LUJO EN MÉRIDA

ENGANCHE DESDE: \$ **250** MIL PESOS



VIAMONTEJO.COM | T. (999) 454 1101

 INMOBILIA

Vivienda nueva y vivienda auto-construida como soluciones al déficit habitacional

Por Ricardo A. Combaluzier Medina
Arquitecto

El déficit habitacional

Nos enfocamos siempre en la necesidad de vivienda y en el rezago habitacional (vivienda precaria), y se ignora el hecho de que esa necesidad o precariedad de vivienda –que llamamos déficit– resulta de la situación de pobreza y exclusión que padece gran parte de nuestra población. Es vergonzoso ver que, en nuestro país, la acción más efectiva contra la pobreza sea la migración. Las remesas que llegan y tanto festejan nuestros políticos son el resultado de la falta de oportunidades y producto del sacrificio y desintegración de muchas familias.

Aunque el déficit de vivienda representa un número de casas que hacen falta respecto a las necesidades de la población, debemos entender que solo con el hecho de construir muchas casas no se tendrán resultados sustanciales para el bienestar de las familias. Se debe atender las carencias económicas derivadas del tipo de empleo y el nivel de ingreso de las familias, para que puedan acceder, no a una solución básica de vivienda –lo que sea que eso signifique–, sino a una vivienda digna, que conlleva costos de tierra, materiales de construcción, mano de obra, urbanización, gestión regulatoria y financiamiento, entre otros.

Casi dos terceras partes del Inventario de vivienda en México ha sido auto-construido, y solo un tercio construido por desarrolladores.

Sin embargo, un alto porcentaje de la vivienda auto-construida forma parte del rezago habitacional, siguiendo los criterios de CONAVI que lo define como: “el número de viviendas que cuentan con materiales precarios en pisos, techos y muros, no cuentan con excusado o aquellas cuyos residentes habitan en hacinamiento.” Otros criterios incluyen también la situación jurídica del predio, y si cuenta con infraestructura y acceso a los servicios urbanos.

Vivienda auto-construida: una opción para los que no tienen opción

La demanda de vivienda auto-construida se encuentra principalmente en el subempleo y en el empleo informal, desarrollándose principalmente en asentamientos peri-urbanos con carencias de urbanización y sobre todo en zonas rurales, en las que se encuentra más del 60% de ellas.

Aunque la vivienda autoconstruida puede tener un costo hasta 50% mayor que la vivienda de un fraccionamiento, tiene la posibilidad de construirse según se vaya disponiendo de recursos, poco a poco, a través de varios años y muchas veces sin certeza jurídica de la tierra. Sin embargo, esto mismo hace que se considere dentro del rezago habitacional, ya que puede carecer de escrituras, solidez y calidad de la construcción, infraestructura de urbanización y acceso a los servicios públicos.

Al ser la vivienda auto-construida la única opción para muchas familias que se encuentran imposibilitadas para adquirir una casa, se debe procurar un mayor acompañamiento con la planeación adecuada del uso de suelo y la programación de recursos para la regularización jurídica, la infraestructura básica y servicios urbanos. Pero, de manera prioritaria, se deben dirigir los esfuerzos para cambiar esa realidad, no por medio del asistencialismo crónico, sino mediante la promoción del desarrollo económico y social.

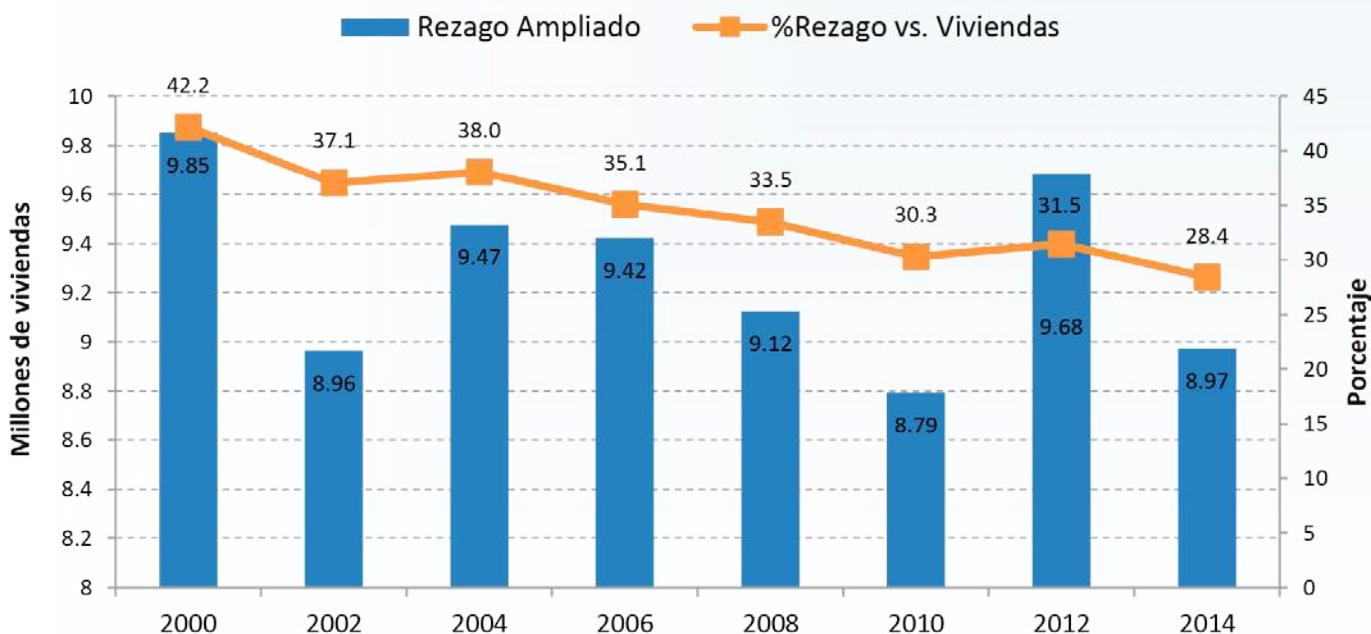
Vivienda nueva y su impacto en la disminución del déficit y el rezago habitacional

Una consideración importante para construir vivienda de bajo costo por medio de la Industria de producción de vivienda, es que se necesitan economías de escala. Por esto los desarrolladores no pueden realizar proyectos en zonas rurales y poblaciones pequeñas, debiendo concentrarlas en zonas urbanas en donde sí se puede realizar un trabajo formal

de construcción. Para las zonas rurales y poblaciones pequeñas, se requieren otro tipo de acciones que requieren la intervención directa de las instituciones gubernamentales.

Según el Documento de Rezago Habitacional en México, Sociedad Hipotecaria Nacional (SHF), la reducción del rezago habitacional se ha logrado principalmente por viviendas urbanas, personas afiliadas y de ingresos entre 4 y 10 salarios mínimos (economía formal). Lo anterior coincide con el incremento sustancial en el tren de vivienda nueva a partir de la reforma en 1998 de la Ley del INFONAVIT, que le devuelve el rumbo financiero y lo libera de funciones que no le correspondían. Los primeros resultados de 1998 al 2000 lo lleva a casi 250 mil créditos anuales, que significa un crecimiento del 140% en dos años. Cabe señalar que los datos de CONAVI indican una reducción del rezago que, para el año 2018, es de 27.5%, y para el 2020 de 24%, manteniéndose la tendencia a la baja que marca la tabla de SHF.

Gráfica 2. Rezago habitacional histórico, 2000-14.
(Millones de viviendas y porcentaje)



Fuente: Elaborado por SHF con ENIGH y MCS para distintos años, INEGI.



De acuerdo al Centro de Investigación y Documentación de la Casa (CIDOC), en los últimos 15 años se construyeron aproximadamente 7.3 millones de viviendas nuevas, lo cual significa anualmente 487 mil unidades en promedio, para beneficiar a 30 millones de familias. Aunque estos resultados han disminuido de manera importante el déficit, deja claro que los apoyos para atender a la mayor proporción de afiliados que tienen ingresos menores a 4 salarios mínimos, no han sido suficientes.

La falta de oferta para este sector de menores ingresos se encuentra en un círculo vicioso. Por un lado, está la baja capacidad de crédito que le otorga el Infonavit, que es el principal motor financiero del mercado laboral. Por el otro, están los costos finales de la vivienda ofertada, que se ha encarecido por el incremento discrecional en tiempos y costos de tramitología con nuevas imposiciones regulatorias que obligan a incluir la construcción y la operación temporal de obras de infraestructura cabecera que les corresponde a las dependencias. Estas obras de cabecera se transfieren a los desarrollos sin

considerar el impacto significativo que tienen en el costo final de la vivienda, como plantas de tratamiento, sistemas de captación de agua, circuitos troncales de electricidad, distribuidores viales, cámaras de vigilancia... y muchos etcéteras. Este es un tema interesante que valdría la pena reflexionar a mayor detalle y hacer los ajustes necesarios para poder ofrecer viviendas más asequibles, mejor ubicadas y con mejores servicios.

Entender correspondencias y responsabilidades

Mientras los gobiernos no asuman la rectoría del Estado en la planeación y control del desarrollo urbano –dirigiendo los recursos públicos hacia la Infraestructura, equipamiento y servicios a los que está obligado en lugar de traspasar sus obligaciones a los desarrolladores– el impacto económico se verá reflejado en el valor final de la vivienda, alejándose cada vez más de la capacidad de compra de la mayoría de la población.

"Mientras los gobiernos no asuman la rectoría del Estado en la planeación y control del desarrollo urbano –dirigiendo los recursos públicos hacia la Infraestructura, equipamiento y servicios a los que está obligado en lugar de traspasar sus obligaciones a los desarrolladores– el impacto económico se verá reflejado en el valor final de la vivienda, alejándose cada vez más de la capacidad de compra de la mayoría de la población".

Referencias:

Rezago Habitacional en México, febrero 2016. (Sociedad Hipotecaria Federal).

Actualización del Rezago Habitacional, marzo 2021. (Comisión Nacional de Vivienda).

El Proceso de Modernización en el Infonavit, 2001-2009. (El Colegio de México)

Research Gate Carlos Geratio. (Miami Dade College).



Por Ricardo A. Combaluzier Medina
Arquitecto.



CONSULTORÍA ESTRATÉGICA EN PLANEACIÓN Y GESTIÓN DE PROYECTOS:

Consultoría en Integración y Gestión de Proyectos

- Diseño, integración y gestión de proyectos.
- Integración de expedientes y fichas técnicas, evaluaciones socioeconómicas, análisis costo beneficio/costo eficiencia, etc.
- Identificación y gestión de fondos de diversas fuentes de financiamiento municipal, estatal y federal.
- Identificación y gestión de fondos del sector privado y social.
- Asistencia y seguimiento para la elaboración de documentos aplicables a fondos y convocatorias.

Consultoría Estratégica y Organizacional

- Planeación estratégica y diagnósticos integrales.
- Elaboración de planes estratégicos, manuales de organización, procedimientos y planes institucionales.
- Análisis, diagnóstico e implantación de modificaciones en la estructura organizacional.
- Gestión de redes y vinculación estratégica.
- Capacitación especializada en diseño, gestión e integración de proyectos.

Consultoría en Imagen Institucional

- Creación de Imagen Institucional. (Logo, identidad corporativa, etc).
- Diseño de Página Web.
- Diseño infográfico y de contenido para redes sociales.
- Diseño gráfico integral.





UNIVERSIDAD
MODELO

La Industria Fast Fashion y su impacto ambiental

C I U D A D M O D E L O

El fenómeno de la moda y la historia se encuentran directamente relacionados. La moda surge a partir del momento en que la sociedad deja de concentrarse en la tradición, mirando hacia el pasado, y le concede un lugar privilegiado a las nuevas formas y costumbres.

A partir del año 2000, la industria de la moda comenzó a crecer exponencialmente, llevando a las empresas a querer generar más productos con menos costos, abriéndole paso a la llamada “moda rápida” o “Fast Fashion”. De acuerdo con Barrios (2012) citado en Castro (2019) el Fast Fashion se define como una moda cambiante, novedosa entre las grandes empresas del mundo de la moda que se fundamenta en cambiar la ropa de las tiendas cada determinado tiempo, mayormente cada 15 días, situación que conlleva a las micro tendencias, es decir, introducir nuevos productos con mayor rapidez a un precio accesible a todo consumidor, lo que permite ampliar el mercado.

Según datos de la ONU (2019), este tipo de industria es la segunda más contaminante a nivel mundial y, a pesar de ello, la gente la sigue consumiendo. El problema

radica en que los consumidores no se cuestionan dónde o qué sucederá con sus desechos. Se tiene registros de que más del 60 % de las fibras de tela son sintéticas –derivadas de combustibles fósiles– por lo que, aunque la ropa termine en los basureros, no se descompondrá.

Además, para el proceso de elaboración de las prendas se requiere de grandes cantidades de agua en varios momentos de la cadena de producción; y se utilizan materiales de baja calidad, lo cual hace que la duración sea de tan solo unos pocos meses. Si se combina lo anterior con la accesibilidad de los precios en el mercado y la falta de información sobre el daño que genera la industria Fast Fashion, se crea un modelo de consumo sumamente contaminante.

Entonces, ¿por qué compramos productos Fast Fashion?

Derivado de la investigación realizada¹, **desde el punto de vista cualitativo**, encontramos que una de las razones por las que la industria Fast Fashion sigue vigente es debido a que las tendencias en la moda cambian constantemente, lo cual contribuye a

que los consumidores compren con más frecuencia, ya que sienten la necesidad de seguir las tendencias actuales para sentirse a la moda. Otro de los factores que también influyen en los consumidores para comprar ropa de la industria Fast Fashion es el precio accesible para el mercado, pues las personas de clase media cuentan con mayor poder adquisitivo a comparación de antes.

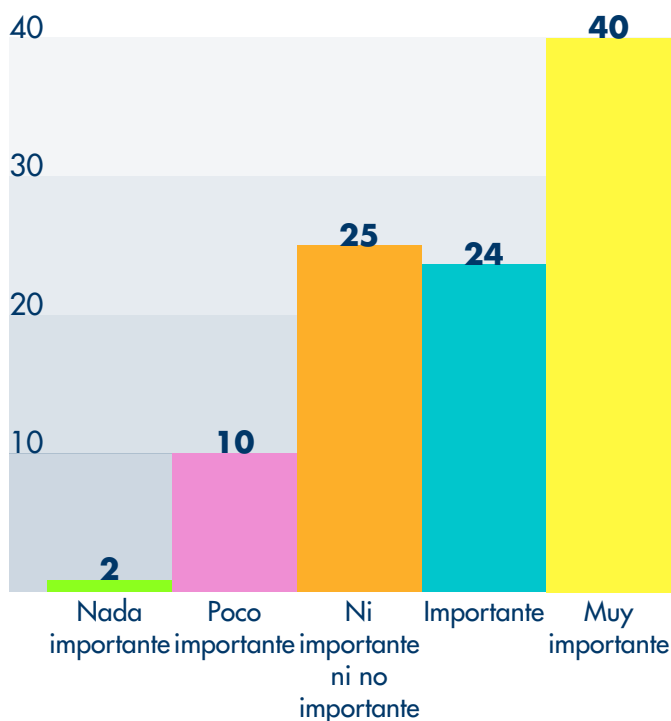
Desde el punto de vista cuantitativo,² casi las dos terceras partes de las personas dijeron haber comprado ropa tres veces en lo que va del año, y entre las prendas que más compraron fueron: camisetas, blusas y suéteres. Así mismo, las tiendas en las que más compraron ropa fueron: H&M, Bershka y Zara, gastando entre \$1,001 y \$1,500 pesos.

Para los encuestados son muy importantes las siguientes características al momento de elegir la ropa que adquieren: calidad, precio, diseño y comodidad de la prenda.

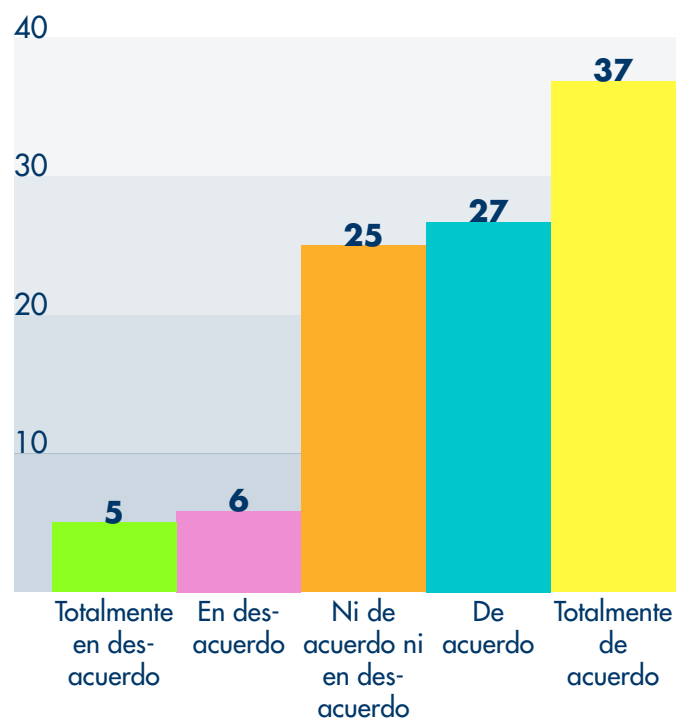
Casi la mitad de las personas, afirmaron haber escuchado hablar sobre la industria “Fast Fashion” y la tercera parte de estos definió el término como “ropa que está de moda”. De igual manera, la mayoría estuvieron de acuerdo con las siguientes afirmaciones: “la industria de la moda es contaminante”, “me interesa saber qué hace la industria de la moda para ayudar al medio ambiente”, “me importa que las marcas compartan información sobre la forma en que ayudan al medio ambiente”.

Finalmente, los niveles socioeconómicos predominantes en esta investigación fueron: alto y medio alto.

Importancia del precio al comprar en tiendas de Fast Fashion



La industria de la moda es contaminante



Por lo anterior, se planteó la siguiente hipótesis:

H_0 : El factor decisivo de compra en la ropa entre el segmento de mercado encuestado no es el precio.

H_1 : El factor decisivo de compra en la ropa entre el segmento de mercado encuestado es el precio.

Después de haber realizado la prueba de hipótesis correspondiente (tabla 1), se llegó a la siguiente conclusión: con un 95% de confianza y un 5% de margen de error, podemos decir que el factor decisivo de compra en la ropa Fast Fashion, entre el segmento de mercado encuestado, es el precio.

Binominal Test

		Category	N	Observed Prop.	Test Prop	Exact Sig. (2-tailed)
Importancia del precio al comprar en tiendas de Fast Fashion	Group 1	<= 3	89	.36	.50	.000
	Group 2	> 3	157	.64		
	Total		246	1.00		

¿Qué pasa con el Slow Fashion y los pequeños diseñadores?

La competencia de la industria Fast Fashion la tiene más difícil, por lo menos en México. Es más complicado conseguir telas de forma orgánica y sin que dañen al medio ambiente. Es necesaria traerla de otros países y, al final, se sigue contaminando. Además, existe una falta de información sobre los daños que causa al medio ambiente y a la sociedad, y la diferencia de precios hace imposible competir con la industria Fast Fashion. Es por ello que, mientras los consumidores no se informen sobre el daño que causan con sus decisiones de compra, van a seguir escogiendo esa playera de \$500 sobre la de \$1,000, porque les resulta más accesible.

El Slow Fashion tiene problemas para poder competir con el Fast Fashion debido a que no existe gran difusión para este tipo de industria y son muy pocas las personas que se dedican a hablar sobre este tipo de producción sustentable. Existen muchas marcas que intentan hacer algo para que la industria de la moda cambie, pero les resulta muy difícil darse a conocer ya que la industria de la moda rápida tiene un mercado fiel y una difusión masiva.

Conclusiones sobre la industria

Fast Fashion:

- 1 Las **repercusiones ambientales** causadas por la industria Fast Fashion son la **contaminación del agua, los gases de efecto invernadero y la contaminación del suelo.**
- 2 La contaminación por parte de la industria Fast Fashion es gracias a los **químicos** utilizados que terminan en **mares y ríos.**
- 3 Esta industria provoca efectos secundarios, como el **consumismo** y la **explotación laboral.**
- 4 Sigue vigente gracias a los **precios accesibles.**
- 5 El 64% de los consumidores **conocen el impacto ambiental** de la industria Fast Fashion, pero la **siguen consumiendo.**
- 6 Las **alternativas** son el Slow Fashion, la moda andrógina y la ropa de **segunda mano.**

¹ La investigación se realizó con enfoque mixto, se emplearon herramientas de investigación cualitativa y cuantitativa. El método de recolección de datos aplicado para el enfoque cualitativo fue a través de entrevistas, las cuales se realizaron de forma online mediante la plataforma Zoom a tres personas especialistas en la industria de la moda. Así mismo, el método de recolección de datos para el enfoque cuantitativo fue la aplicación de una encuesta a 246 personas de entre 18 a 29 años con un nivel socioeconómico de C y C+, pertenecientes a la ciudad de Mérida, Yucatán. Para el cálculo de la muestra, se usó un nivel de confianza del 95%, una probabilidad a favor de 20%, una probabilidad en contra de 80% y un 5% de margen de error. En cuanto a la recolección de datos de los encuestados, se diseñó un cuestionario en línea a través de la plataforma de Google con la aplicación de Forms, el cuestionario incluyó 22 preguntas de tres diferentes tipos: abiertas, cerradas y de Escala Likert. Por otro lado, para las entrevistas, se diseñaron guías con un promedio de 26 preguntas abiertas, que se adecuaron al perfil de los entrevistados.

² La edad promedio de los encuestados fue de 20 años, más de la mitad (56%) eran mujeres y el resto hombres (44%).

"Con un 95% de confianza y un 5% de margen de error, podemos decir que el **factor decisivo de compra** en la ropa Fast Fashion, entre el segmento de mercado encuestado, **es el precio**".



Profesora: LAE. Elsi Gabriela González Cicero, E.E.
Docente en la Escuela de Negocios en la Universidad Modelo. Licenciada en Administración de Empresas, Posgrado en Estadística, Maestría en Mercadotecnia y Medios Sociales Digitales.

✉ elsicicero@modelo.edu.mx

Referencias:

Castro, A. (29 de enero de 2019). *Fast fashion ropa desechable*. Siglo nuevo. Obtenido de: <https://www.siglonuevo.mx/nota/2046.fast-fashion>

Iglesias, j. (2015). *El papel de las marcas de moda en la construcción de la identidad personal*. Universidad Ramon Llull. https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/369847/Tesi_Jordi_Iglesias.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Petovel, P. (2019). *La estrategia del fast fashion tiene competencia: los "Netflix" de la ropa*. Merca2.0. Recuperado de: <https://www.merca20.com/estrategia-fast-fashion-competencia-netflix-de-la-ropa>

Organización de las Naciones Unidas. (14 de marzo de 2019). *La alianza de la ONU para la Moda Sostenible abordará el impacto de la "moda rápida"*. Recuperado de: <https://www.unenvironment.org/es/noticias-y-reportajes/comunicado-de-prensa/la-alianza-de-la-onu-para-la-moda-sostenible-abordara-el>



Equipo de trabajo:

Briceño González, Gabriela
Lara Pérez, Jacqueline Ivonne
Medina Góngora, Diego Enrique

CRECIMIENTO DESORDENADO Y FALSOS DESARROLLOS

Por Jorge Bolio Osés,
Especialista en temas urbanos

Este artículo fue tomado directamente de la Conferencia en vivo realizada para MetrōpoliMid, sin edición ulterior. Se puede consultar aquí.

1. Mérida Actual. Los rasgos más visibles del desarrollo urbano.

Mérida es una ciudad exitosa, desde la perspectiva de la seguridad, la tranquilidad y la convivencia. La calidad y escala de sus servicios son ampliamente reconocidos y ejercen influencia en todo el sureste de México. Sin embargo, también hay aspectos negativos.

El proceso de metropolización continúa muy fuerte, pero ya no se da de una forma continua, es decir, de manera conurbada como cuando años atrás englobamos a Chuburná y otras comisarías. Ahora la integración es más bien funcional. El espacio metropolitano funciona al unísono en torno a los mismos temas: el intercambio social es más intenso, la economía está integrada y el modelo de vida urbano ha alcanzado incluso a las comisarías más remotas en un proceso de urbanización que tiene fuertes contrastes.



La terciarización económica también continúa, Mérida se proyecta como urbe con promisoría vocación turística, desarrollo portuario, e inversiones en el sector industrial y agroindustrial.

Esta terciarización involucra de manera muy claro al mercado inmobiliario. Y aquí vienen los cambios en el Skyline, en el perfil vertical de la ciudad, donde aparecen altas torres de edificios en una ciudad que antes no rebasaba los cuatro pisos de altura. Ahora tenemos torres elevadas de oficinas premier, hoteles y condominios de lujo.

De igual forma, se ha implantado el modelo de ciudad dispersa, fuera del anillo periférico de la ciudad. El crecimiento estuvo contenido en el espacio del anillo periférico durante muchas décadas, pero a principios de este siglo se dio el gran salto hacia la desarticulación y el salpicadero de pedazos urbanizados, que son espacios generalmente desconectados, desprovistos de servicios, sin la vibrante vida urbana que se vive en la ciudad interior.

Muchos de los problemas urbanos del siglo pasado siguen presentes. Como el tema del transporte urbano, que se agudiza con la expansión desordenada de islotes urbanizados por todos lados y más aún con los procesos de metropolización dispar.

Tenemos un aparato jurídico para regular los asuntos de la ciudad que data desde 1985 y que se actualizado solamente para incorporar reformas municipales, pero haciendo muy poco para precisar mejor los términos de convivencia, la definición de densidades y usos de suelo, y temas como el valor que se le concede a la participación ciudadana y al conocimiento de los temas urbanísticos.

Mérida, con todas estas deficiencias sigue con un claro dinamismo, sin necesidad de acudir a los rankings internacionales para saber que es una ciudad que prospera. Pero existen asuntos pendientes, como el crecimiento desordenado.

2. El Crecimiento Desordenado. ¿Por qué?

¿Por qué permanece esta especie de hipoteca de décadas anteriores, que es el crecimiento desordenado?

Desde mediados del Siglo 20, los primeros planificadores de la ciudad de Mérida notaron su veloz expansión. La ciudad se expandía más allá de la lógica demográfica, esto significa densidades urbanas muy bajas, muy ineficientes en términos de gestión y economía urbana, y el ritmo de expansión ya presentaba “santos de rana”, no era una expansión continua, como lo hace un goteo de agua en una superficie.

Este fenómeno lo comparten las ciudades del país y casi todo el mundo. Tiene que ver con la adopción de modelos económicos globalizados que privilegian el suelo y dan un auge al capital inmobiliario, para implantar un modelo de ciudad dispersa. Esto es, aprovechar a toda costa el suelo más barato posible, es decir, el distante y el lejano. Por ello entre 1980 y 2010 hubo ciudades que crecieron seis veces más rápido que su población. Este estudio elaborado por la SEDESOL causó gran conmoción en el mundo urbano. En el caso de Mérida, la cifra era de cerca de cinco veces, lo cual preocupaba a todos.

En el caso de Mérida, el crecimiento es aún más desordenado pues, una vez se desploma la industria henequenera, la ciudad se queda rodeada de un suelo prácticamente inutilizable. Los viejos plantíos de henequén se abandonan y el suelo pierde su valor. También contribuye nuestra orografía plana, sin límites ni obstáculos naturales que impidan la expansión urbana, como barrancos, ríos o accidentes topográficos. Un tercer factor, el clima favorable, la orientación hacia el norte y la cercanía con la ciudad de Progreso.

Por otro lado, este crecimiento desordenado tiene mucho que ver con una ausencia reguladora por parte del aparato del Estado. Las legislaciones de los distintos órdenes de gobierno se contraponen entre sí, evitando la coordinación de acciones y facilitando una

anarquía que sólo beneficia a unos cuantos.

Los planes y programas también han contribuido mucho a esta expansión desordenada. Cuando la reserva territorial constituida en 1985 se agota en 2001, la Ley Agraria implantada por el régimen salinista en 1993 había dado sus frutos: casi toda la superficie de los núcleos ejidales que rodean a la ciudad de Mérida, había pasado a manos privadas, bajo el amparo de esta Ley que permitió embargar títulos de propiedad de los ejidatarios, cosa que antes no se podía.

Además, en 2003 se aprueba un programa director urbano que ya no señala como límite de la urbanización el anillo periférico, y por el contrario se facilita la aparición de fraccionamientos más allá del anillo, bajo la aparición de una figura muy controvertida que se denominó “núcleos autónomos y sustentables”. Con esto se generaron las primeras ciudades satélite, como Ciudad Caucel y el Fraccionamiento las Américas, que “jalnearon” el crecimiento de la ciudad hacia el exterior.

Con estas tendencias la planeación marcó ordenamientos de uso de suelo con un acento claramente expansivo, tanto en Mérida, como en los municipios metropolitanos, como Kanasín, Umán, Progreso, Conkal e incluso Ucú, con el mega proyecto inmobiliario de 53 mil viviendas denominado Ciudad Ucú, que finalmente no prosperó.

Así fueron surgiendo núcleos que fragmentaron el territorio: aparecieron granjas porcícolas, ranchos, complejos de bodegas, fincas, pero sobre todo lotificaciones.

3. La lotificación periférica.

¿Modelo innovador de negocio o promoción de un falso desarrollo?

De esta superficie antes ejidal, rápidamente privatizada, ya no queda casi nada. Los núcleos se parcelaron y los núcleos ejidales ya carecen de tierra, la cual pasó a manos privadas que generó un proceso especulativo muy violento.

Esto se compara con lo que sucedía antes de la creación del programa de las reservas territoriales y de la COUSEY en la época de Víctor Cervera, cuando a través de estas dos figuras expropió casi toda la superficie ejidal interior al anillo periférico, y de esta manera reguló un mercado espontáneo y anárquico de tierras ejidales, construyéndose en el único organizador de este mercado inmobiliario. Sin embargo, el manejo de esta reserva territorial no fue la adecuada, de manera que lo que se da actualmente es un proceso semejante al del apoderamiento de las tierras ejidales en los años 70's y 80's.

Existe una anarquía, sin una clara intervención gubernamental en el ordenamiento de estas lotificaciones campestres, que han prosperado tanto que les invito a que visiten las páginas de tomas aéreas y vean como la superficie periurbana de la zona metropolitana está salpicada de múltiples desmontes, con trazados de calles blancas.

Este es uno de los segmentos más dinámicos en el mercado inmobiliario actual, pero se trata

de un segmento que también genera riesgos para el mercado inmobiliario en su conjunto. Se aclara que no todas las lotificaciones incurren en esta distorsión, hay muchas lotificaciones que avanzan hacia procesos de urbanización y dotación de servicios, y que se consolidan en pocos años. Pero existe un lado oscuro de este mercado de lotes, que es la compraventa de terrenos antes ejidales que pasan a manos de compradores atraídos por el éxito de la ciudad y la posibilidad de un buen retiro o una buena inversión. Estos ofrecen cientos, miles de lotes por toda la periferia, a precios estratosféricos considerando el precio original de compraventa a los núcleos ejidales. Esto puede generar una aparente plusvalía, sin embargo, podríamos estar llegando a un tope. Hace 5 o 6 años el m² en las regiones distantes estaba en 70 pesos aproximadamente; actualmente lo encontramos en 250 pesos o más.

Ahora también se ofrecen “ciudades de inversión”, de más de 250 o 300 hectáreas, que no son más que un conjunto de lotes sin un programa de urbanización o desarrollo.



¿Por qué se venden tan bien estos lotes en medio de la nada, sin servicios y a veces sin fácil acceso?

Además del éxito de la ciudad y de la atracción de inversionistas por esta propia dinámica, existe otro factor muy importante: una estrategia de mercadotecnia muy agresiva, que consiste en ofrecer oportunidades únicas de inversión y plusvalías muy rápidas, que en realidad no son tan sostenibles. Ofrecen también una serie de argumentos con la visión idílica de vivir fuera, de irse fuera de la ciudad vieja, desordenada y congestionada y pasar a la naturaleza y a la libertad del campo.

La folletería muchas veces ofrece amenidades futuras –la mayoría de las veces no mencionan exactamente cuándo–, con lagos, campos de golf, casas club, servicios de Smart Cities, etc. Sin embargo, carecen de programas de desarrollo y presentan horizontes de consolidación en 10 años. Otorgan programas de crédito con intereses blandos que los hacen muy atractivos, pero sin embargo quienes adquieren estos lotes no han encontrado un siguiente comprador. Se trata de un mercado frágil, y quizá el umbral ya se esté alcanzando.

¿Cómo es que se autorizan estos lotes que van contra toda lógica urbana y productiva?

Este mercado genera muy pocos empleos, hablando de los lotes de inversión aislados y sin servicios, no de los desarrollos inmobiliarios urbanizados, que sí son un mercado muy dinámico.

El trámite pasa por algo que se llama Factibilidad Urbana Ambiental, o FUA. Esto se otorga con dos bases: 1). Si en el territorio no existe –o está obsoleto– un Programa de Desarrollo Urbano (PDU) con zonificación de uso de suelo adecuada, entonces se toma como sucedáneo el Programa de Ordenamiento Ecológico del Territorio de Yucatán, para ver que el uso de suelo sea adecuado. La escala con la que trabajan quienes autorizan las FUA's, es enorme. No es posible que un plano a escala de 1 a 100 mil,

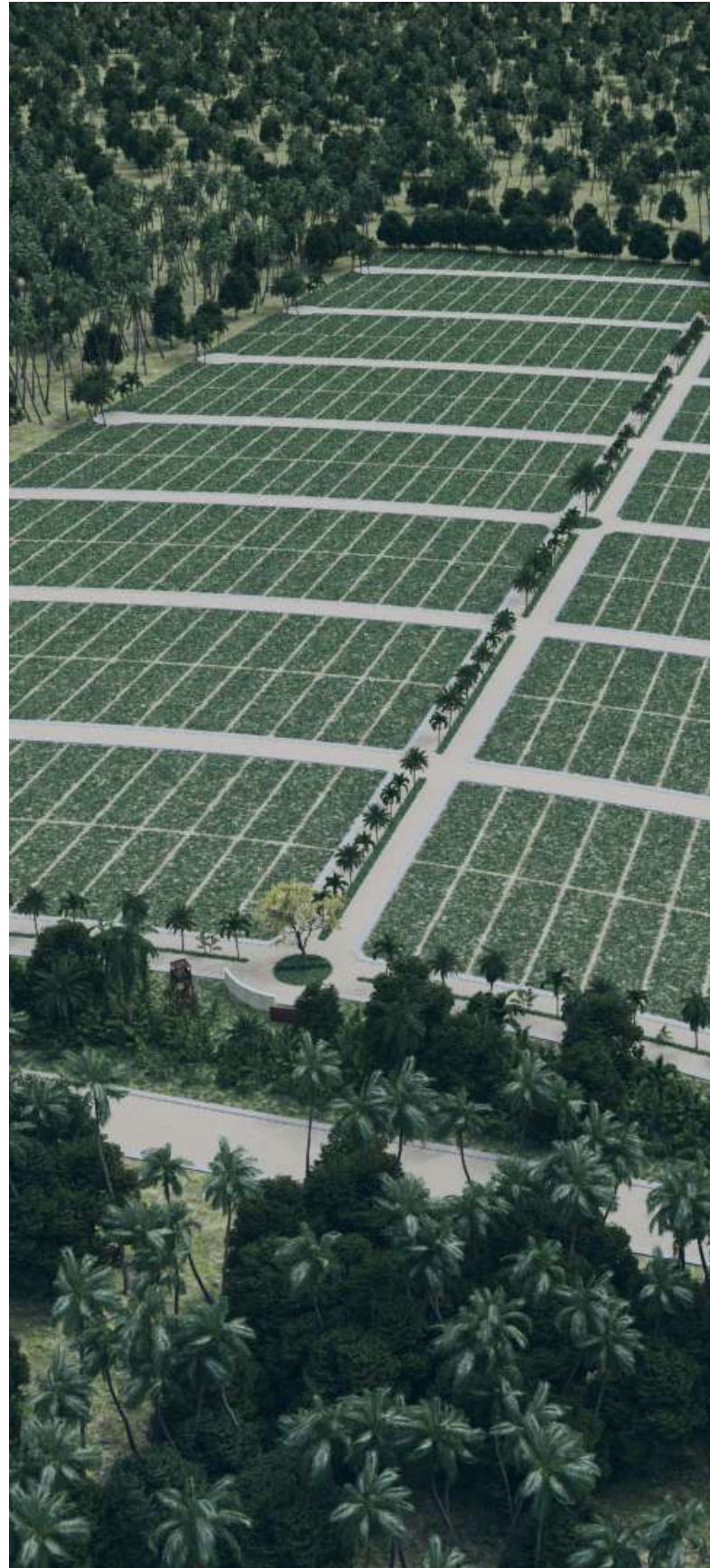




Imagen: @hcecabos.com.mx

facilite la asignación de un uso específico de suelo. Pero por ellos los municipios que no tienen PDUS o son obsoletos, como es el caso de Kanasín, Umán o Progreso, usan esta estrategia de FUA's basado en ordenamiento ecológico.

En el caso de Mérida, se usa el PDU vigente del 2017, que señala como zona de crecimiento casi la mayor parte de la superficie del Municipio, por ello la FUA es totalmente factible y se les otorga este permiso. Sin embargo, para los compradores es importante asegurarse de que además contará con el respaldo de los programas de urbanización y de los servicios. Esto es así, por que entre los aspectos que no se menciona en la folletería, está en que no cuentan con servicios como energía eléctrica, agua potable, aceras o banquetas, calles pavimentadas, y que será muy difícil que la adquieran de manera individual. Son calles blancas y postes sembrados sin cablería.

Otro tema que no mencionan, es que estos conjuntos de lotes son imposibles de municipalizar. Esto es, es difícil que el ayuntamiento correspondiente apruebe la incorporación de los conjuntos a la dotación de servicios municipales, y por ello operan bajo régimen de condominio. Esto es, una relación entre particulares sin que intervenga ninguna autoridad. Todo proviene de las cuotas de mantenimiento que se rige con una figura de Comité de Vecinos, donde las decisiones se rigen por votaciones, pero los que votan son los certificados de propiedad, no los vecinos. Esto es, si en un conjunto de 100 lotes, sólo están habitados 49, es la empresa promotora la que defina cuotas de mantenimiento, destino de los recursos, etc.

4. Tendencias y escenarios de la lotificación periurbana.

¿Es sostenible este modelo de negocio?

En un momento dado, si la autoridad interviene para regular de forma drástica la aparición y ordenamiento de estos conjuntos, esta podría ser una limitante para este mercado distorsionado.

El otro factor es el despoblamiento. Es virtualmente imposible que estos lotes lleguen a poblarse y dotarse de servicios, a menos que sea a un costo muy elevado. Esto tiene como consecuencia la correspondiente caída de la plusvalía y el innegable fracaso de muchos de estos conjuntos, que se mostrarán como un segundo club de golf que quedó en eso.

Entonces bajo este contexto, ¿qué futuro territorial y urbano le espera a la zona metropolitana? No podrá existir una autoridad que pueda imponer un esquema de desarrollo, pues hablamos de cientos o miles de pequeños propietarios de terrenos enmontados, que será difícil poner de acuerdo o comprarles sus propiedades para generar escalas que faciliten la obtención de servicios en un proyecto urbano viable.

La sustentabilidad en cuanto a precios, plazos de urbanización y restricciones legales, puede ser el umbral para el desarrollo de estos conjuntos en un escenario futuro.

5. ¿Qué hacer?

Desde la perspectiva de las políticas públicas y la responsabilidad del Gobierno.

- Urge actualizar la legislación urbana. La Ley de Asentamientos Humanos es de 1978, es demasiado anticuada. Se debe apegar a la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano federal, que ya contempla conceptos más modernos de gestión urbana, como el fenómeno de la metropolización que antes no existía, de manera que se asegure la concurrencia y coordinación de los niveles de gobierno.
- También la participación ciudadana y la gestión de polígonos especiales de actuación, y factores que le urge a ese tejido roto que es el panorama periurbano de la zona metropolitana.
- Constituir un núcleo de reserva pública de suelo, en donde pueda dotarse de equipamiento, más o menos cercano a estos conjuntos distantes para fomentar su ocupación futura.

- Adopción de instrumentos de desarrollo urbano y de aprovechamiento del suelo, como el tema fiscal, que puede servir para incentivar o desincentivar. Hay una oportunidad de aumentar la recaudación de recursos a través del predial.

- Organizar un nuevo sistema de planeación urbana. Los municipios metropolitanos no están muy interesados en actualizar sus PDUs, porque prefieren beneficiarse de esta anarquía urbana.

- Revisar de manera inmediata la figura de la FUA, restringir la expedición de ellas y acudir a la Ley de Desarrolladores Inmobiliarios y coordinarse con los ayuntamientos para evitar que sigan dándose desmontes y trazados.

Desde la perspectiva privada y académica.

- Desde el punto de vista empresarial, hay inquietud en el mercado inmobiliario formal, por la actuación de este segmento de los lotes de inversión. Las distorsiones que este mercado vaya marcando, van a marcar al mercado mobiliario meridano en general. Deberían ponerse de acuerdo las empresas inmobiliarias, empresarios e industrias de la construcción para contribuir a la regularización de este tema.

- Desde la Academia, es importante que especialistas de la academia acudan y participen en los distintos Consejos Consultivos, de manera constante. La academia debe seguir marcando un acento crítico en estos temas del desarrollo urbano, donde espero seamos cada vez más escuchados.

- Finalmente, los medios de comunicación deben hacer frente a esta publicidad engañosa, que se mueve mayormente en medios digitales.

Desde mi punto de vista, tenemos varias tareas pendientes si queremos hacer retroceder este modelo de ciudad dispersa, lograr una ciudad más continua, equitativa, mejor organizada, con movilidad menos esclavizante por la lejanía. Sin embargo, tengo la esperanza de que muchas

cosas se pueden lograr con una buena voluntad por parte, sobre todo, de las autoridades.

Busquemos que Mérida siga siendo una ciudad tranquila, una comunidad vibrante, próspera, en la que sigamos teniendo la calidad de vida que disfrutamos hasta hoy en día.



Por Jorge Bolio Osés

Sociólogo por la UNAM y Maestro en Arquitectura por la UADY. Fue Director del Instituto Nacional de Antropología e Historia de Yucatán y Director Académico del CICY.

✉ bolicho@hotmail.com



WORKSHOPS

· LEGO® SERIOUS PLAY® METHOD ·

Te ayudamos a llegar más rápido al cumplimiento de tus objetivos con una de las metodologías más poderosas y prestigiadas en el mundo



**Construimos ideas,
Conectamos gente,
Compartimos conocimiento**

Facilitadora: Dra. en Arq. Yolanda Fernández Martínez
<https://www.lspdirectory.com/user/yolanda.fernandezhabitarymas-com/>
Especialista en capacitación empresarial y desarrollo humano

✉ yolanda.fernandez@habitarymas.com



Certified Facilitator
LEGO® SERIOUS PLAY®



Movilidad y transporte público: más allá de las concesiones

Por Eduardo Monsreal Toraya,
Analista en Desarrollo Urbano



Al inicio de cada administración municipal es común escuchar a ciudadanos y políticos solicitando que el Municipio de Mérida asuma nuevamente la regulación de concesiones de rutas de transporte público bajo el argumento de que, por mandato constitucional, es la única autoridad facultada para administrar dicho servicio. Sin embargo, dicha afirmación resulta problemática por dos motivos.

En primera instancia, parte de una interpretación inexacta del Artículo 115 Constitucional ya que el transporte público no figura en la lista de servicios a cargo de los Municipios, sólo se menciona que éstos podrán “intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial”. Por lo que no se trata de una facultad exclusiva de los Municipios. Es de recordar que Mérida forma parte de una zona metropolitana, lo que significa que muchas de las rutas de transporte público operan en más de un municipio, quedando la autoridad municipal rebasada en sus atribuciones para regular en solitario la totalidad de las concesiones de estas rutas intermunicipales.

Como segundo punto, la regulación de las concesiones no es lo único, ni lo más importante, para resolver las fallas estructurales del transporte público. La asignación de concesiones es tan sólo uno de los tantos componentes

para la operación de un sistema de transporte público y suele tener un carácter más político-administrativo que técnico. Varias de las quejas de los usuarios de transporte se derivan de fallas que van más allá de las concesiones.

Pese a no estar involucrado en tema de las concesiones, el Municipio juega un papel determinante en el diseño y operación del sistema de transporte público, a través de diferentes intervenciones, entre las cuales están las siguientes:

a) Asumir nuevamente la responsabilidad para instalar, mantener y rehabilitar los parabuses, procurando que sean funcionales, accesibles y libres de publicidad invasiva y cuyas ubicaciones respondan a criterios urbanísticos y no a criterios de marketing.

b) Habilitar cruces seguros en zonas de transbordo de rutas, mediante la ampliación de banquetas, construcción de pasos de prioridad peatonal e instalación de dispositivos reductores de velocidad.

c) Instalar bici estacionamientos de larga estancia en inmediaciones de paradas de transporte, especialmente en comisarías y accesos a desarrollos inmobiliarios habitacionales de tipo privado ubicados en las periferias de la ciudad.

d) Crear corredores peatonales entre paraderos y grandes equipamientos urbanos.

e) Habilitar carriles preferenciales o exclusivos para el transporte público de pasajeros, ya sea de forma permanente o estableciendo restricciones al tránsito de automóviles durante los horarios de máxima demanda vehicular.

f) Definir una red vial primaria y secundaria que permita disponer de derroteros amplios y directos para futuras líneas troncales de transporte público. Con la definición de esta red vial se le podría establecer a cada desarrollo inmobiliario diferentes condiciones o restricciones en materia de movilidad urbana, por lo que no habría la necesidad de estar alterando el derrotero de las rutas de transporte público.

g) Definir en el Programa de Desarrollo Urbano (PDU) los lugares para desarrollar subcentros urbanos y polos de desarrollo en diferentes sectores de la ciudad, procurando que sean fáciles de acceder en transporte público y que sirva como condición a cumplir en las autorizaciones de constitución de Desarrollo Inmobiliario.

h) Apostar por fraccionamientos con trazas urbanas que garanticen la máxima permeabilidad urbana y la mayor cantidad de opciones para desplazarse a pie, en bicicleta y autobús dentro y fuera de éstos, así como evitar la presencia de cerradas habitacionales en fraccionamientos públicos.

Varias de las medidas antes descritas, o no se aplican, o presentan deficiencias en su implementación, por lo que requieren revisarse y corregirse. Conviene recordar que desde 2019 Mérida cuenta con un Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), el cual sigue hasta el día de hoy sin llevarse a la práctica.

Así pues, la siguiente administración municipal tiene mucho que aportar para la mejora del sistema de transporte público.

“Mérida forma parte de una zona metropolitana. lo que significa que muchas de las rutas de transporte público operan en más de un municipio. quedando la autoridad municipal rebasada en sus atribuciones para regular en solitario la totalidad de las concesiones de estas rutas intermunicipales”.

¡Síguenos en nuestras redes sociales! @MetropoliMid

