

# MetrópolisMid



UNIVERSIDAD  
MODELO

P.10

## CIUDAD MODELO:

Desarrollos habitacionales y  
pérdida de centralidad urbana  
en la periferia norte de Mérida

Edición 3<sup>er</sup> aniversario

**¡SUSCRÍBETE!**

CANADEVI<sup>®</sup>  
YUCATÁN  
P.18

## DESARROLLANDO CONCIENCIA:

¡La décimo novena edición  
de la Expo Vivienda arrancó  
con fuerza!

# Seguridad Urbana y Ciudad de 15 minutos

Año 04, No. 36  
Junio 2022.

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

• **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*

Rodrigo Emiliano Casanova Castro  
Axel Jesús Lope Ojeda  
*Colaboradores*

MetrópoliMid., Año 4. No. 36, junio 2022, es una publicación periódica electrónica, mensual, publicada y editada por Consultoría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Espacio Público, S.C.P, con domicilio en la ciudad de Mérida, Yucatán. [www.metropolimid.com.mx](http://www.metropolimid.com.mx), [direccion@metropolimid.com.mx](mailto:direccion@metropolimid.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.metropolimid.com.mx](http://www.metropolimid.com.mx)



¿Te quieres certificar como **asesor inmobiliario** en **productos Infonavit?**



**Certificación EC0903.01**

**Fechas del curso** (nuevos asesores)  
20, 21 y 22 de junio | 9:00am a 6:00pm  
(1hr de receso)

**Prueba de audio y video**  
Viernes 17 de junio | 12:00hrs

**Evaluaciones**  
30 de junio, 1 y 4 de julio

**Cierre de inscripciones**  
Miércoles 15 de junio | 12:00hrs

**\$4,770**  
**Socio CANADEVI**

Capacitación **\$2,920**  
Evaluación **\$1,600**  
Certificado **\$250**

**\$5,170**  
**General**

Capacitación **\$2,970**  
Evaluación **\$1,800**  
Certificado **\$400**

**MÁS INFORMACIÓN**

✉ [servisocio@canadeviyucatan.org.mx](mailto:servisocio@canadeviyucatan.org.mx)  
☎ 999 121 45 51




## Maestría en Diseño Estratégico

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

## Licenciatura en Diseño e Innovación

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



 **UNIVERSIDAD MODELO**  
ESCUELA DE DISEÑO



# ÍNDICE

**02** Editorial: Inseguridad y expansión descontrolada en Mérida



**04** *en contexto:*  
*La ciudad de los 15 minutos*

**06** Mérida: el mito de la seguridad urbana

**10** **CIUDAD MODELO:**  
Desarrollos habitacionales y pérdida de centralidad urbana en la periferia norte de Mérida



**14** Ciudad de los 15 minutos

**18** Desarrollando Conciencia:  
*¡La décimo novena edición de la Expo Vivienda arrancó con fuerza!*



**22** La hipermovilidad urbana versus escala humana



## INSEGURIDAD Y EXPANSIÓN DESCONTROLADA EN MÉRIDA



De las ventajas que tiene la ciudad de Mérida se habla mucho, y no nos queda más que contribuir a mantener esos privilegios y calidad de vida. Pero, en esta edición especial donde celebramos tres años de MetrópoliMid, quisiéramos aprovechar hacer énfasis en dos puntos principales.

En primer lugar, agradecer toda tu confianza, interés y compromiso. Ya sea como individuos o como organizaciones de la sociedad civil, es importante hacer todo lo que esté en nuestras manos para impulsar la ciudad que queremos. Desde realizar propuestas y acciones concretas para el desarrollo sostenible, hasta colaborar –y en ocasiones presionar– a nuestras autoridades. Gracias por estos primeros tres años, y por formar parte de este gran esfuerzo ciudadano por hacer ciudades mejor pensadas y administradas, ciudades para la gente.

Como segundo punto, hemos dedicado esta edición número treinta y seis a hacer una reflexión sobre dos problemáticas muy graves que tiene nuestra ciudad: la inseguridad y la expansión urbana descontrolada.

### La inseguridad en Mérida

Sé lo que estás pensando. Mérida es una de las ciudades más seguras de México y Latinoamérica, hablar de lo contrario es no valorar la tranquilidad que tenemos en comparación con otras ciudades del país, que parecen zonas de guerra. Esto, en ciertos aspectos, es verdad. Pero en otros no ha hecho más que contribuir a generar un mito en torno a la seguridad que ignora la realidad negativa en la que nos encontramos. Una realidad que se vuelve cada día más compleja.

Para entender a qué realidad nos referimos, el doctor Luis Ramírez nos habla en esta edición sobre el mito de la seguridad urbana en Mérida, y sobre cuatro elementos importantes que debemos tomar en cuenta:

- 1. Mérida es segura por contraste.** Esto es, percibimos nuestra ciudad más segura, porque la comparamos con ciudades del resto del país que están en un estado crítico de inseguridad.
- 2. Es una falacia que Mérida sea completamente segura.**

Existen muchos delitos, como los del fuero común, que se presentan de manera alarmante en nuestra ciudad y que han aumentado en los últimos años.

**3. Las cifras.** Por adelantar un ejemplo, en el año 2020, en Yucatán hubo 153 homicidios. En el 2021 hubo 223, un incremento de más de un 25%.

**4. La desigualdad social.** La seguridad se percibe de manera muy distinta en las colonias de clase media y alta, que en otras partes de la ciudad o de la zona metropolitana.

Es en este último elemento, en el de la desigualdad social, donde encontramos la vinculación entre la seguridad y la expansión urbana descontrolada que ha tenido Mérida en los últimos años.

### La expansión urbana descontrolada

No es ningún secreto que la mancha urbana de Mérida ha crecido de manera descontrolada y acelerada en la última década. MetrópoliMid ha publicado varios estudios, análisis y mapas comparados al respecto. Por ello, en esta ocasión proponemos hablar en positivo, analizando un concepto que ya se aplica en algunas ciudades del mundo, principalmente en Europa.

### La ciudad de los 15 minutos

Cómo nos explica el doctor Héctor Becerril en esta edición, *“el concepto de la ciudad de los 15 minutos busca organizar la ciudad de tal forma que sus habitantes puedan tener acceso en 15 minutos a pie o en bicicleta (movilidad activa) a las seis funciones básicas del habitar...”*.

Este modelo se basa en planear y ordenar la ciudad de acuerdo a cuatro elementos clave:

1. Proximidad.
2. Diversidad.
3. Densidad.
4. Ubicuidad.

Estos elementos demandan tener a una menor distancia los equipamientos, infraestructura y servicios que necesitamos, propiciar una mezcla de usos del suelo, una mayor versatilidad del espacio público, así como mayor compactación y ordenamiento de la ciudad.

Algunos consideran que, más que una idea innovadora, se trata de replantear conceptos tradicionales, como los barrios, y desarrollar una ciudad policéntrica a partir de nodos funcionales con los elementos antes mencionados.

Sin embargo, también se presentan retos con este modelo, como señala el propio doctor Becerril, pues se puede dejar de lado la planeación a escala regional o metropolitana, o generar aislamiento por zonas, contribuyendo a la desigualdad social.

### Mérida y la necesidad de un crecimiento ordenado y compacto

Si bien es cierto que en Mérida es demasiado aventurado hablar de un modelo de proximidad –seguimos recordando que, desgracia-

damente, nuestra ciudad no se puede caminar, ni mucho menos considerar como de accesibilidad universal–, los conceptos del modelo de ciudad de 15 minutos se pueden aplicar para mejorar la calidad de vida urbana.

Se trata, finalmente, de recuperar la vida en las calles a través de propiciar su recorrido a pie, reducir la dependencia del automóvil, mejorar sustancialmente el transporte público, retomar la importancia del espacio público y de usos de suelo que permitan un mayor aprovechamiento de las calles y los espacios.

Se trata también de lograr una planeación que frene el crecimiento desordenado en la periferia, donde se han generado áreas residenciales desarticuladas de la ciudad, con todos los problemas que eso implica, como la ya mencionada inseguridad.

La ciudad que queremos necesita la participación de todos nosotros. Como MetrópoliMid, reiteramos nuestro compromiso de generar un desarrollo ordenado y bien pensado, que se traduzca en una mejora real en la calidad de vida de nuestras familias. Gracias nuevamente por sumarte a este gran esfuerzo, gracias por tres años de tu confianza, gracias por compartir nuestra visión de hacer, de manera planeada y sustentada, ciudades para la gente.



#### David Montañez Rufino

Maestro en Administración Pública. Fundador y director general de la plataforma urbana M50.

correo: [direccion@metropolimid.com.mx](mailto:direccion@metropolimid.com.mx)



en contexto:

# LA CIUDAD DE LOS 15 MINUTOS

Hola, inicio esta participación muy contenta y emocionada pues con este ejemplar, el número 36 de nuestra revista *MetrópolisMid*, llegamos a los primeros tres años gracias a su preferencia, por lo que inicio con un sincero GRACIAS.

## La ciudad de los 15 minutos

Poniendo en contexto, no se trata de algo nuevo ni revolucionario; es una corriente donde se trata de repensar y rediseñar las ciudades con la proximidad, diversidad, densidad y ubicuidad como ejes. Se le ha llamado también las ciudades post-pandemia y/o ciudades de proximidad. Los que me estén leyendo estarán de acuerdo conmigo en también llamarles BARRIOS, razón por la que indico al inicio de que no se trata de algo nuevo.

La ciudad de los 15 minutos es una propuesta que parte principalmente del “cronourbanismo”,

la disciplina que estudia por qué desperdiciamos tanto tiempo entre atascos, transbordos de camiones urbanos, trasbordos en metro y otros trayectos que resultan agotadores tanto para el cuerpo como para la mente. Y este tiempo desperdiciado es consecuencia de la forma de hacer ciudad que prevaleció por muchos años: no importa que esté lejos, lo importante es “cómo le hacemos” para llegar rápido.

La fuente principal de emisiones de CO<sub>2</sub> proviene de la movilidad, solo es cuestión de ver esos largos recorridos motorizados que realizamos generando CO<sub>2</sub>. El calentamiento global es una amenaza real que nos lleva al cambio climático y a la crisis climática. La solución no es construir más rutas y accesos, sino la “desmovilidad”, concepto que implica moverse menos por obligación. Recordemos que “la mejor movilidad es la que no es necesaria”, tal y

Por: **Leticia Torres**  
**Mesías Estrada,**

Docente de Arquitectura en  
la Universidad Modelo



  
**Paseo  
Country**  
*Downtown*



*El lugar que  
reúne todo.*

Residencial · Comercial · Corporativo

 (999) 802 1864

[paseocountry.com](http://paseocountry.com)

como afirma Marta Domínguez, profesora de Sociología Urbana y coordinadora del grupo de trabajo de Sociología Urbana de la Federación Española de Sociología.

Con esto en mente, Carlos Morales, urbanista colombiano francés radicado en la ciudad de París e investigador de la Sorbona –desde donde realizó un largo trabajo de investigación sobre las transformaciones necesarias en el mundo urbano– desarrolló el concepto de la ciudad de los 15 minutos, tomando como enfoque la relación entre el espacio y el tiempo útil: el cronourbanismo.

Morales declara que su primera fuente de inspiración fue la autora y activista estadounidense-canadiense Jane Jacobs, quien desarrolló y difundió el concepto de “ciudad viva”. Ella es la autora del Libro “La muerte y la vida de las grandes ciudades americanas de 1961” y escribió, desde esos años, sobre la importancia de la proximidad del vecindario, permitiendo a los habitantes sentirse más arraigados y seguros. Jane Jacobs dijo: “Un vecindario, no es solo una asociación de edificios sino también una red de relaciones sociales, un entorno donde los sentimientos y la simpatía pueden florecer”.

El tema de la ciudad de los 15 minutos ha sido explorado por diferentes investigadores, que no utilizaban ese concepto pero consistía en la misma propuesta que fue posteriormente acuñada y propuesta por Morales. Como ejemplos previos, podemos mencionar el interesantísimo trabajo desarrollado por el geógrafo Torsten Hagerstrand, quien desarrolló el concepto de “Geografía del tiempo”. También podríamos

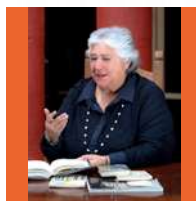
relacionar como antecedente el “New Urbanism” americano, y vuelvo a mencionar: uno de los antecedentes principales del concepto de la ciudad de los 15 minutos son los barrios.

El concepto principal que nos plantea Moreno en una de sus entrevistas más completas sobre el tema, la realizada por La Network en Febrero de 2020, dice: *“es operar una transformación muy en profundidad del espacio urbano todavía altamente monofuncional, con la ciudad central y sus diversas especializaciones hacia una ciudad policéntrica, para ofrecer esta calidad de vida en distancias cortas, la cronotopía, para acceder más fácilmente a las seis funciones sociales urbanas esenciales”* que son a decir de Moreno las siguientes:

habitar, trabajar, aprovisionarse, cuidarse, aprender y descansar.

### Beneficios de la ciudad de 15 minutos

La consecuencia y/o resultado inmediato de la ciudad de los 15 minutos es ofrecer a los residentes urbanos una ciudad serena, con más proximidad; esto repercute en que invirtamos menos horas de transporte y, al mismo tiempo, podamos satisfacer funciones sociales urbanas esenciales, todo esto resultaría en menor estrés.



#### Leticia Torres Mesías Estrada

Arquitecta por la UADY. Maestra en Administración Pública por la UVM. Docente en la Universidad Modelo y Productora del programa de radio Habitar y más.  
correo: [leticia.torresmesias@habitarymas.com](mailto:leticia.torresmesias@habitarymas.com)

En consecuencia, esa proximidad hace que mejore la movilidad. Morales indica estos cuatro criterios:

1. redescubrir todos los recursos de proximidad,
2. utilizar los metros cuadrados existentes más y mejor,
3. darle a cada lugar múltiples usos y
4. reapropiarse del espacio público para hacer de él lugares de encuentro, de vida.

Como ejemplo de darle a cada lugar múltiples usos, tenemos uno que ya se aplica en algunas ciudades europeas: las escuelas públicas abren los fines de semana para nuevos usos. La cronotopía.

¿Qué es la cronotopía? Es un concepto cuyo objetivo es encontrar nuevos usos posibles de los espacios, cuestionando los usos de los lugares preexistentes. Esto es, el uso diferenciado de un lugar según la temporalidad. ¿Cómo lo hace? modificando los usos de los espacios para acabar con el esquema de “un lugar, un uso.”

Termino mi escrito con una frase de Lucía Mos (junio 2020):

***“Una ciudad por y para el barrio, sin salir del barrio”.***



# Mérida: el mito de la seguridad urbana

Parece que todos sabemos en qué consiste la seguridad urbana. En un primer momento pensamos sobre todo en la capacidad de circular con tranquilidad por las calles, sin ser sujeto a robos o ataques. Y extendemos esta seguridad a nuestras casas. A lo largo del siglo XXI, Mérida se ha mantenido entre las ciudades del país con los mejores índices de seguridad. En varios de estos años se le ha considerado como

la ciudad más segura de México. A esta seguridad se le atribuye el hecho de que, del año 2015 a la fecha, tengamos los ritmos de inmigración nacional más altos de toda la historia de la ciudad, con los efectos de incremento explosivo en la demanda de espacio y vivienda. Pero hay que señalar cuatro elementos importantes antes de repetir esta afirmación con ingenuidad.





## Cuatro elementos para comprender el mito de la seguridad urbana en Mérida

**El primero es el efecto comparativo.** En efecto, según el año que tomemos desde que inició este siglo, Mérida se ha ubicado entre las primeras diez, cinco o incluso en el primer lugar del *ranking* nacional de ciudades seguras, es indudable. Pero esto no significa que Mérida no se esté volviendo insegura, significa que lo está haciendo en mucha menor medida que otras ciudades de México. Si consideramos que más de la mitad de las ciudades capitales del total de entidades de México tienen tasas de inseguridad, violencia y asesinatos similares a los de un país en guerra civil, la inseguridad de Mérida resulta risible, pero es muy peligroso confiarnos en este efecto comparativo, pues estamos hablando de un país que se va a dormir con más de cien asesinatos diarios, todos los días del año. Un México que, en los primeros tres años de este régimen, acumula más de 110,000 muertos y que, en su tercera parte, es controlado por el crimen organizado en una espiral de violencia que se extiende ya a quince años... y que sólo ha aumentado.

En ese sentido, Mérida es segura por contraste. La manera correcta de comprender el fenómeno inmigratorio en la ciudad es que, aquellos que pueden, migran hacia Mérida porque sus ciudades se han vuelto inseguras e invivibles, es decir, más por razones de expulsión que por las de atracción, y son mejor comprendidos social y psicológicamente como refugiados de una guerra, que como inmigrantes deseosos de conocer o colonizar nuevos territorios.

**El segundo elemento a considerar, es que no deja de ser una falacia que Mérida sea totalmente segura.** Si comparamos la ciudad respecto a sí misma, en especial si hacemos gráficas por delito desde el año dos mil hasta el presente –lo que no haremos aquí por falta de espacio–, podremos ver que, si bien algunos delitos retroceden en algún año en particular mientras otros avanzan en un porcentaje mayúsculo en otros años para luego permanecer estáticos y moverse con lentitud, la tendencia en el mediano plazo ha sido al incremento de los delitos en promedio anual por habitante. Es decir, que las condiciones que favorecían la seguridad en el pasado no han permanecido estáti-

cas y se deterioran, aunque sea lentamente... aún.

Por otro lado, Mérida ha sido siempre más segura que otras ciudades, en términos comparativos, sólo en lo que respecta a crímenes del fuero federal, en especial los relacionados con el crimen organizado. Pero los delitos ubicados como del fuero común: toda clase de riñas, robos, estafas y fraudes, siempre han estado presentes en Mérida de manera bastante acentuada. Son delitos que, a diferencia de los cometidos por el crimen organizado, se vinculan con mayor fuerza a la pobreza, la marginalidad y el consumo de alcohol y drogas. Son los delitos que comete el crimen desorganizado.



## Cuatro elementos para comprender el mito de la seguridad urbana en Mérida

### 1 El primero es el efecto comparativo.

Mérida es segura por contraste. Aquellos que pueden, migran hacia Mérida porque sus ciudades se han vuelto inseguras e invivibles, es decir, más por razones de expulsión que por las de atracción.

### 2 El segundo elemento a considerar, es que no deja de ser una falacia que Mérida sea totalmente segura.

La tendencia en el mediano plazo ha sido al incremento de los delitos en promedio anual por habitante.

### 3 El tercer elemento a considerar son las cifras.

En el año 2020, en Yucatán hubo 153 homicidios. En el 2021 hubo 223, un incremento de más de un 25%. Entre ambos años aumentó también la violencia familiar (de 726 a 875 casos); el fraude (de 423 a 429); el narcomenudeo (de 165 a 204); la violación simple (de 35 a 38); las lesiones (de 264 a 267).

### 4 El cuarto elemento es la desigualdad social.

En las colonias de clase media y alta los delitos se viven y se sienten de una manera, son más seguras, pero la inseguridad se multiplica en las colonias más pobres. Hay colonias completas del "sur profundo" donde el narcomenudeo, los clandestinos y el robo a transeúntes y a casa habitación, son asuntos de todos los días.

No deja de ser una falacia que Mérida sea totalmente segura. En el año 2020, en Yucatán hubo 153 **homicidios**. En el 2021 hubo 223, un incremento de más de un 25%. Entre ambos años aumentó también la **violencia familiar** (de 726 a 875 casos); el **fraude** (de 423 a 429); el **narcomenudeo** (de 165 a 204); la **violación** simple (de 35 a 38); las **lesiones** (de 264 a 267).

### El tercer elemento a considerar son las cifras.

Más del 80 por ciento de los delitos se cometen en la zona metropolitana de Mérida. Sin entrar a detalle, analizando estos municipios y utilizando la información para todo el estado de Yucatán, podemos observar lo que está sucediendo si comparamos los años 2020 con 2021. En el año 2020, en Yucatán hubo 153 homicidios. En el 2021 hubo 223, un incremento de más de un 25%. Aunque hay que señalar que el mayor aumento fue en homicidios culposos y no dolosos (lo que el público conoce como asesinato), es evidente que el homicidio en sí aumenta mucho la inseguridad pública, tanto en la realidad como en la percepción social. Entre ambos años aumentó también la violencia familiar (de 726 a 875 casos); el fraude (de 423 a 429); el narcomenudeo (de 165 a 204); la violación simple (de 35 a 38); las lesiones (de 264 a 267); aunque hay que decir que otros delitos disminuyeron levemente, como el robo, la violencia familiar y, dentro de los homicidios, los dolosos.

Por supuesto que estas cifras, como en todo México, deben ser tomadas como simples indicadores de las tendencias en el comportamiento delictivo, pues más del 90 por ciento de los delitos no son denunciados. Es decir que, excepto en el caso de las muertes, que son difíciles de ocultar, las cifras de los otros delitos deben de estar reflejando sólo el 10 por ciento de la incidencia real de lo que está sucediendo en Yucatán y en Mérida.

**El cuarto elemento es la desigualdad social**, a la que en términos espaciales debemos ubicar en dos sentidos. El primero es que Mérida no es uniforme, sino que la ciudad encubre diversas

ciudades. En las colonias de clase media y alta los delitos se viven y se sienten de una manera, son más seguras, pero la inseguridad se multiplica en las colonias más pobres; no tanto en las tradicionales a las que se denomina de manera despectiva “el sur”, que en realidad ya son ahora colonias de clase media, sino en especial en los cientos de nuevos asentamientos y colonias a los que, por extensión simbólica, algunos llaman “elsurprofundo”, aunque estén geográficamente ubicadas allí. Hay colonias completas del “sur profundo” donde el narcomenudeo, los clandestinos y el robo a transeúntes y a casa habitación, son asuntos de todos los días. Vivir allí es vivir en otra Mérida, a la que se accede en un transporte público insuficiente y en pésimas condiciones, en las

que se camina en calles oscuras y llenas de baldíos, y en las que a plena luz del día se puede ser víctima de un robo o una violación.

Esta situación se multiplica si consideramos el conjunto de los municipios y comisarías que configuran la zona metropolitana de Mérida, en especial lugares como Kanasín y Cauce, donde la idílica seguridad de Mérida se vive más como un mito que como una realidad.

Pese a ello, repetimos, si comparamos las cifras de Mérida y

Yucatán con las de los campos de batalla en que se han tornado la mitad de las ciudades del país, Mérida sigue siendo un entorno seguro que seguirá atrayendo a inmigrantes, damnificados y expulsados de las zonas de guerra urbana. Debemos hablar también de las razones y causas de esta seguridad meridana, así sea relativa, al igual que fijarnos en otros delitos y delincuentes que se han asomado a la ciudad organizados como mafia inmobiliaria, pero eso tendrá que ser motivo de otros artículos.



**Luis Alfonso Ramírez Carrillo**

Investigador y Doctor en Ciencias Sociales con especialidad en Sociología, Universidad Autónoma de Yucatán.

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

 **¿Qué es LEGO® Serious Play®?**

La metodología LSP (LEGO® Serious Play®) proviene del sistema de construcción LEGO®. A mediados de la década de 1990, el Grupo LEGO® estaba buscando una manera de mejorar la innovación dentro de la empresa.

Empezó el proyecto en su tiempo libre pero pronto se convirtió en el arquitecto de la metodología LEGO® Serious Play® que **utiliza el poder de los modelos tridimensionales para abordar problemas y desafíos empresariales**. Y nace LEGO® Serious Play® (LSP).



#DesarrolloHumano



**DRA. EN ARQ. YOLANDA FERNÁNDEZ**  
CITY, HUMAN DEVELOPMENT  
6 FUTURE SCENARIOS  
LEGO® SERIOUS PLAY® FACILITATOR

*¡Construimos ideas, conectamos gente, compartimos conocimiento!*



## "Desarrollos habitacionales y pérdida de centralidad urbana en la periferia norte de Mérida"

El acelerado proceso de urbanización en las últimas décadas ha tenido lugar gracias al crecimiento y concentración de la población mundial en las ciudades. Este fenómeno ha producido cambios que han transformado el crecimiento urbano a partir de dos lógicas: segregación y fragmentación urbana. Ante este panorama, se empiezan a incorporar tendencias relacionadas con núcleos urbanos aislados que presentan disparidades de tipo social y espacial, donde el concepto de centralidad urbana se va perdiendo poco a poco.

## ¿Qué es la centralidad urbana?

La centralidad urbana se define como un espacio multifuncional que responde a diferentes escalas en el territorio, con un rol definido (HYDEA-Target Euro, 2008) que enriquece a través de su expresividad el espacio colectivo, convirtiéndolo así en un área de uso comunitario, de alta concentración humana y de servicios. También es un elemento de jerarquización y estructura espacial que puede ser entendido como núcleo de referencia e identidad urbana (Peraza, 2005).

Otros autores como Mayorga (2013) la definen como un espacio de alta densidad poblacional, conectividad y accesibilidad a la infraestructura y equipamiento urbano, mediante diferentes alternativas de transporte; mixtura en los usos de suelo y espacios que permitan establecer relaciones entre la población a partir de usos públicos y privados, especializados y no especializados; alta calidad de los espacios públicos; valor simbólico que representa el lugar para la población que la vive y la disfruta; y, alta concentración de servicios y actividades a diferentes escalas, que determinan cierto grado de atracción hacia las personas (Cuenin y Silva, 2010).

**La centralidad urbana es definida como un espacio de alta densidad poblacional, conectividad y accesibilidad a la infraestructura y equipamiento urbano.**



## **El problema de la expansión descontrolada y la falta de centralidad en la periferia norte de Mérida**

En los últimos 20 años, la oferta de desarrollos inmobiliarios ha ido en aumento. Uno de los principales hitos que incentivó este crecimiento fue el Programa de Desarrollo Urbano del año 2003, el cual abrió la posibilidad de construir al exterior del Anillo Periférico. Esta situación responde a varios factores, uno de ellos el económico, el cual consiste en una lógica de maximización de beneficios por parte del desarrollador, mediante la apropiación de las plusvalías del suelo a bajo costo (Kunz, 2015: 85). Otro factor importante que refuerza lo anterior, tiene que ver con el marco normativo. Por un lado, su visión a corto plazo incentiva el aumento de la especulación inmobiliaria (Iracheta, 2015), mientras que, por el otro, existe una desvinculación entre los instrumentos de planeación y de movilidad, lo que ha ocasionado que los usos de suelo cada vez sean más monofuncionales, dispersos y desconectados del resto de la mancha urbana.

El auge de estos desarrollos ha traído consigo efectos negativos en la periferia norte de la ciudad: una estructura urbana poco funcional para la ciudad, donde es difícil

crear espacios de centralidad urbana caracterizados por una distribución heterogénea de usos de suelo, dotación de equipamiento e infraestructura, elementos simbólicos o representativos que den identidad a la zona, conectividad y accesibilidad entre áreas, así como una localización estratégica que permita la conformación de nuevos núcleos urbanos para el crecimiento ordenado, compacto y sostenible de la ciudad de Mérida.

Además, otro de los grandes riesgos son aquellos desarrollos inmobiliarios de tipo cerrado que se encuentran completamente aislados de la mancha urbana, y que se conectan únicamente por una vía de acceso, los cuales replazan el espacio público por amenidades en su interior. Estos desarrollos están conformados por accesos restringidos, murallas perimetrales, vigilancia las 24 horas del día y servicios urbanos privados, los cuales producen nuevas formas espaciales de carácter excluyente.

Así, también estos conjuntos están revolucionando el concepto de estructura urbana de nuestra ciudad, a tal grado que las zonas donde se localizan tienden a ser áreas aisladas, donde la vida gira en torno a fragmentos o archipiélagos amurallados bajo un esquema que limita el contacto con el exterior (Valenzuela, 2002).

**"La desvinculación entre la planeación y la movilidad, ha orillado a que la zona norte de Mérida siga creciendo de manera fragmentada y segregada."**





## Conclusión

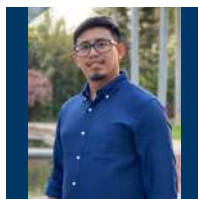
El modelo de crecimiento distante, disperso y fragmentado en Mérida, ha traído como consecuencia la producción de una nueva estructura urbana en la periferia norte de la ciudad, que no ha permitido la conformación de nuevas centralidades urbanas que desahoguen el centro urbano de Mérida. Esta situación se relaciona directamente con factores económicos y normativos. La desvinculación entre la planeación y la movilidad, ha orillado a que la zona norte de Mérida siga creciendo de manera fragmentada y segregada. A raíz de esto, es importante enfocar los esfuerzos en re-pensar y re-diseñar el modelo de ciudad al cual se le está apostando, donde el territorio, junto con los usos de suelo, la movilidad, los servicios y el equipamiento urbano, se planeen de manera integral para promover una ciudad más sostenible que garantice a las personas poder ejercer su derecho a la ciudad.

Asimismo, es importante también vincular los diferentes instrumentos normativos que regulan los usos de suelo y la movilidad, a fin de promover un crecimiento más sostenible y racional del territorio, a fin de construir espacios habitables, densos, conectados y con una diversidad de usos de suelo que permitan detonar en nuevas centralidades en la periferia norte de la ciudad.



## Referencias:

- Cuenin, F. y Silva, M., (2010). *Identificación y fortalecimiento de centralidades urbanas*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- HYDEA-Target Euro. (2008). *Identificación del sistema de centralidades de Quito*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Iracheta, A. (2015). *Los excesos del mercado inmobiliario habitacional en Quiroz, H. Ciudad Compacta. Del concepto a la Práctica*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Kunz, I. (2015). *El modelo extendido de desarrollo en Quiroz, H. Ciudad Compacta. Del concepto a la Práctica*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Mayorga, M. (2013). *Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura*. Tesis doctoral. ETSEC-CPB-UPC.
- Peraza, M. (2005). *Espacios de identidad. La centralidad urbana y el espacio colectivo en el desarrollo histórico de Yucatán*. Universidad Autónoma de Yucatán.
- Valenzuela, A. (2002). *Los conjuntos residenciales con seguridad entre la nueva segregación, la fragmentación y el urbanismo electivo en Florencia, M. Tendencias globales, procesos locales: una aproximación al fenómeno de los conjuntos residenciales con seguridad de la región metropolitana de Buenos Aires*. AIBR.



### D.H. Eduardo de Jesús Pérez Pech

Diseñador del Hábitat por parte de la Universidad Autónoma De Yucatán. Coordinador de Movilidad Urbana del Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo.

# Ciudad de los 15 minutos:

Aportes y limitaciones para un desarrollo inclusivo, justo y sostenible de la zona metropolitana de Mérida

Poder vivir en una ciudad en la que las necesidades básicas, incluyendo vivienda, trabajo y ocio sean accesibles en 15 minutos, parece un sueño para muchas personas que suelen pasar horas yendo y viviendo diariamente para cubrir dichas necesidades. Sin embargo, esta idea no se ha quedado en un sueño. Carlos Moreno, profesor asociado del Instituto de Administración de Empresas de París, la ha transformado en un concepto desde 2016.

La ciudad de los 15 minutos no es un concepto tan novedoso realmente, porque se tienen experiencias como la de los “barrios de 20 minutos” de Portland; no obstante, se ha popularizado a nivel global en los últimos años, principalmente en un contexto de búsqueda de formas de enfrentar la pandemia por la Covid-19, como lo demuestra su adopción por el Grupo de Liderazgo Climático de Ciudades C40 (C40, 2020).





Frente a este concepto, en boca de todos y sumamente seductor, cabe discutir sobre su pertinencia para pensar y orientar el desarrollo urbano de Mérida y su área metropolitana. En este sentido, el objetivo de este artículo es aportar a esta discusión, basándose en el debate que ha suscitado en Francia. En un primer momento se presenta el concepto de Moreno, para después explorar su recepción en Francia. En un tercer momento, se exploran los aportes y limitaciones de la ciudad de los 15 minutos para el desarrollo urbano de la zona metropolitana de Mérida.

### ¿Qué es la ciudad de los 15 minutos?

El concepto de la ciudad de los 15 minutos busca organizar la ciudad de tal forma que sus habitantes puedan tener acceso en 15 minutos a pie o en bicicleta (movilidad activa) a las seis funciones básicas del habitar: vivienda, trabajo, ocio, salud, educación, y comercio (Arensonas, 2021).

La ciudad de los 15 minutos es un modelo de ciudad policéntrica basado en cuatro elementos clave: proximidad, diversidad, densidad, y ubicuidad (Delaleu, 2020). Además, plantea beneficios tanto individuales (salud, calidad de vida, y mejor marco de vida debido al incremento de los servicios de proximidad), como colectivos (incluyendo disminución de la dependencia al carro, mayor equidad territorial, y reducción de la circulación vehicular) (Collectivites Viables, 2021).

Es de resaltar que el concepto está íntimamente ligado a lo que se conoce como el Transit-Oriented Development (TOD) y el Pedestrian-Oriented Development (POD); no obstante, se demarca de estos al poner la experiencia individual de las personas al centro del desarrollo urbano (Collectivites Viables, 2021).





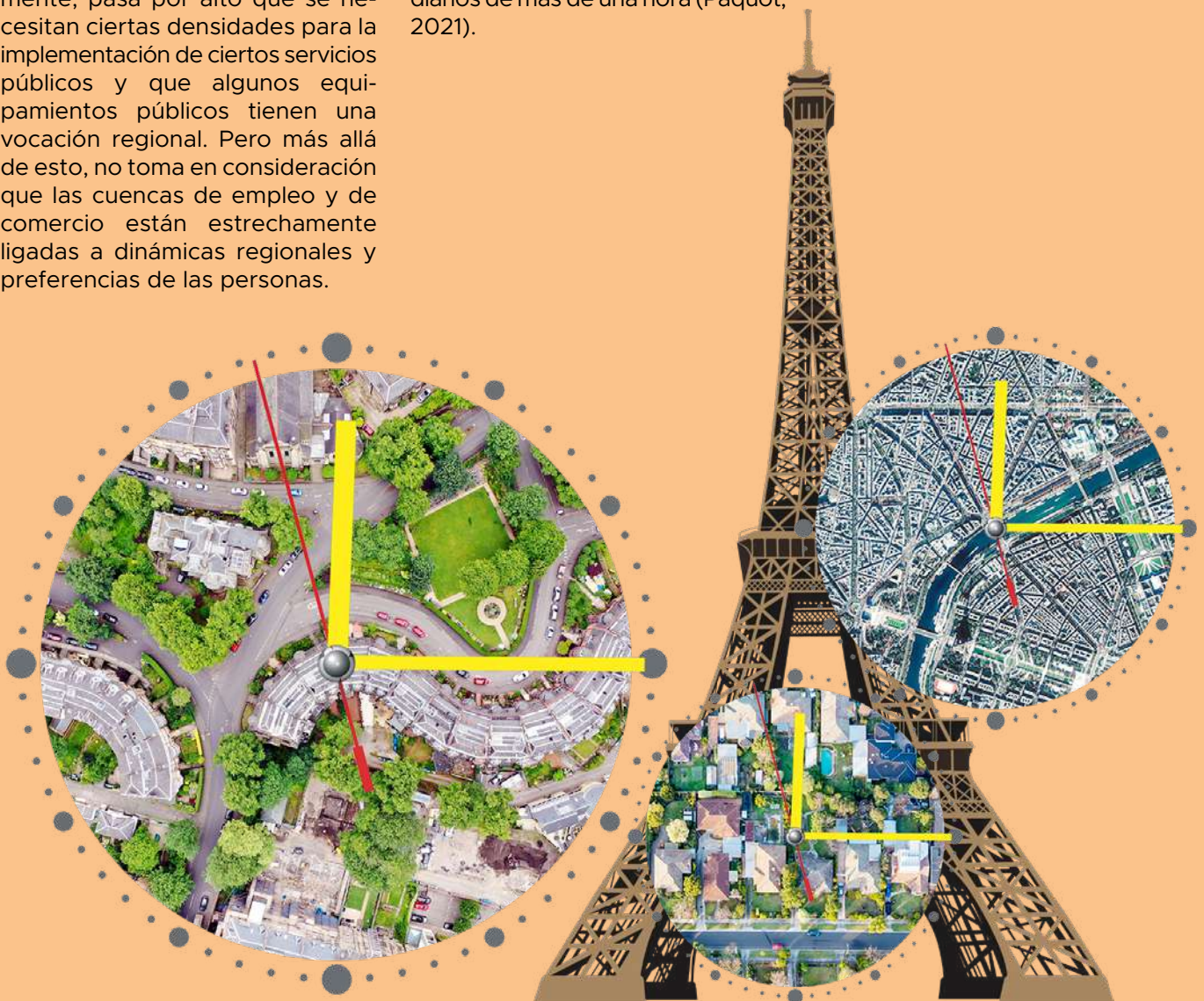
## ¿Cuál ha sido su recepción en París, y en general en Francia?

Sin lugar a dudas, el concepto ha tenido buena recepción creando adeptos en varias ciudades en Francia, como lo demuestra la creación de oficinas dedicadas a su implementación o su reflexión como es el caso de París, Montpellier, y Mulhouse (Arensonas, 2021). No obstante, también ha recibido críticas, dentro de las cuales destacan las siguientes.

Primero, el concepto carece de una escala regional. Específicamente, pasa por alto que se necesitan ciertas densidades para la implementación de ciertos servicios públicos y que algunos equipamientos públicos tienen una vocación regional. Pero más allá de esto, no toma en consideración que las cuencas de empleo y de comercio están estrechamente ligadas a dinámicas regionales y preferencias de las personas.

Segundo y ligado a lo anterior, el concepto no considera la zona metropolitana de París, llamada El Gran París, y por ende pasa por alto uno de los mayores desafíos de la capital francesa. La ciudad de los 15 minutos ya es una realidad para ciertos parisinos que tienen los medios económicos para vivir en las partes centrales de la ciudad. Para los críticos, el desafío está en la periferia, que comienza después del periférico que circunda a la capital gala, donde viven los trabajadores de jornada, los de las plataformas, personas que realizan trayectos diarios de más de una hora (Paquot, 2021).

Tercero, existe una preocupación en Francia de que la ciudad de los 15 minutos pueda conducir al aislamiento, promoviendo “comunidades felices” pero totalmente desconectadas unas de otras y de la ciudad en su conjunto. La mezcla y enriquecimiento que se da entre diversas culturas y grupos sociales, cualidades de la vida en ciudad y en particular de París y su zona metropolitana, serían empobrecidos por un cotidiano marcado de conexiones entre un pequeño puñado de barrios y grupos sociales.



## ¿Cuáles son los aprendizajes para Mérida y su zona metropolitana?

Sin lugar a duda, los principios básicos de la ciudad de los 15 minutos (proximidad, diversidad, densidad, y ubicuidad) y la idea de policentralidad, son elementos que se podrían movilizar para consensuar y coordinar el desarrollo urbano de Mérida y su zona metropolitana.

No obstante, es importante reconocer que el concepto presenta limitaciones para este territorio. Una, es la ausencia de la escala regional, ya que el desafío que se tiene aquí es cómo entretelar el desarrollo urbano de Mérida junto con el de la zona metropolitana. Por ello, se necesitan conceptos y modelos que permitan desarrollar estrategias urbanas sensibles al número creciente de personas que residen al exterior del periférico. Otra, es su propensión al aislamiento, lo que es crítico considerando que puede exacerbar el aislamiento que se ha venido gestando través de la construcción de fraccionamientos cerrados y conjuntos de vivienda de interés social aislados, anulando la existencia de espacios y momentos de encuentro, convivencia y enriquecimiento entre personas y barrios.

La ciudad de los 15 minutos es una propuesta interesante con principios relevantes para los desafíos urbanos actuales, pero al carecer de una perspectiva regional y tener una propensión al aislamiento entre grupos similares, es difícil verla como la base de una estrategia metropolitana en Mérida. En este sentido, se requiere trabajar desde una perspectiva regional y de inclusión, principalmente

en desplegar servicios y equipamientos públicos de manera equitativa y equilibrada, desarrollar políticas diversificadas de vivienda (construcción nueva y mejoramiento de asentamientos precarios), e implementar políticas de movilidad integrales (incluyendo movilidad activa). Esto, con el fin último de transitar hacia una zona metropolitana en Mérida que sea inclusiva, justa y sostenible para todas y todos.

### Referencias:

Arensonas, N. (2021). *La ville du quart d'heure, ce concept qui fait débat. L'opinion*. <https://www.lopinion.fr/economie/la-ville-du-quart-dheure-ce-concept-qui-fait-debat>

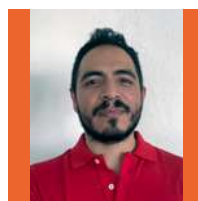
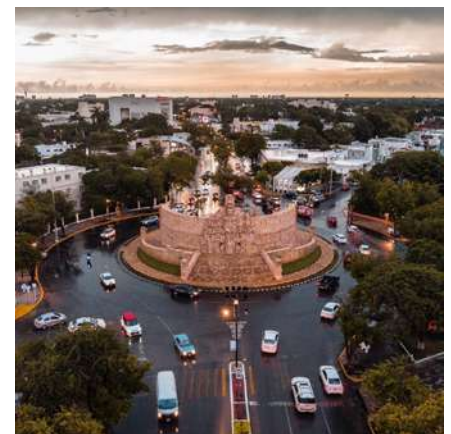
C40. (2020). *How to build back better with a 15-minute city*. [https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-build-back-better-with-a-15-minute-city?language=en\\_US](https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-build-back-better-with-a-15-minute-city?language=en_US)

Collectivites Viables. (2021). *La ville de 15 minutes*. <https://collectivitesviables.org/articles/ville-des-15-minutes.aspx>

Delaleu, A. (2020). *La Ville du quart d'heure : utopie? fantasme? écran de fumée?* Chroniques d'architecture. <https://chroniques-architecture.com/la-ville-du-quart-dheure-ecran-de-fumee/>

Paquot, T. (2021). *La ville du quart d'heure*. <https://esprit.presse.fr/article/thierry-paquot/la-ville-du-quart-d-heure-43275>

**La ciudad de los 15 minutos es una propuesta interesante para los desafíos urbanos actuales, pero al carecer de una perspectiva regional y tener una propensión al aislamiento, es difícil verla como la base de una estrategia metropolitana en Mérida.**



### Dr. Héctor Becerril

Arquitecto y urbanista, con experiencia en planeación urbana y políticas públicas. Maestro en Urbanismo por el Instituto Francés de Urbanismo, y Doctor en Planeación Desarrollo por The Bartlett. Actualmente es Catedrático CONACYT.

# DESARROLLANDO CONCIENCIA



Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda

## ¡La décimo novena edición de la *Expo Vivienda* arrancó con fuerza!

**CANADEVI Yucatán** presentó el evento inmobiliario más importante del sureste mexicano en modo híbrido: la *Expo Vivienda Yucatán XIX Edición*. La *Expo Vivienda* se presentó del 26 de mayo al 29 de mayo en formato presencial y, en paralelo, se realizó también la *Expo Virtual* que inició el 23 de mayo y cerró el día 4 de junio. Con ello se cumple la décimo novena edición, pero es importante señalar que se trata de la primera de dos ediciones que se llevarán a cabo en este mismo año.








La edición XIX de la *Expo Vivienda* en su formato presencial, tuvo lugar en el centro de convenciones Yucatán Siglo XXI, mientras que la modalidad virtual estuvo disponible en línea durante 13 días, a través de la dirección electrónica [www.expovivienda.com.mx](http://www.expovivienda.com.mx), donde usuarios de todas partes del país pudieron acceder y consultar su contenido las 24 horas del día.

Con el lema **“Ven a elegir dónde vivir o invertir”**, la

*Expo Vivienda* presentó una amplia variedad de opciones para vivir en el estado de Yucatán:

- La oferta de vivienda osciló desde los **\$380 mil pesos**, hasta residenciales con valores superiores a los **3 millones de pesos**.
- Las viviendas están localizadas en Mérida, su zona conurbada y los principales municipios del interior del estado, así como en la playa.

- Se presentó una oferta de alrededor de **4 mil viviendas**, en **aproximadamente 70 desarrollos habitacionales**.

- El **90%** de los visitantes de la *Expo Vivienda* en formato presencial fueron yucatecos, Mientras que el **10%** fueron asistentes foráneos, este dato (foráneos) aumentó alrededor de un **20%** de flujo.







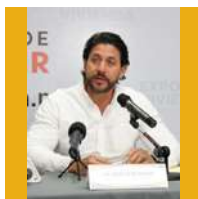
La gama de opciones que pudieron encontrar en la expo fueron:

- Casas
- Departamentos
- Townhouses
- Loft
- Villas Residenciales
- Casas en la playa
- Lotes Residenciales y Urbanizados
- Tipos de financiamiento
- Productos y servicios para el hogar

A lo largo de los 4 días de la *Expo Vivienda*, la muestra recibió alrededor de **6,000 visitantes** repartidos a lo largo de los días mencionados, cumpliendo así las expectativas planteadas.

El formato virtual registró más de **16 mil usuarios** que navegaron y consultaron el contenido del sitio web, obteniendo gran flujo de tráfico en el portal.

De esta manera, la *Expo Vivienda* continúa generando impactos positivos para la industria y el estado en su conjunto, al acelerar la dinámica comercial y el encadenamiento productivo.



Con el lema “**Ven a elegir dónde vivir o invertir**”, la *Expo Vivienda* presentó una amplia variedad de opciones para vivir en el estado de Yucatán:



· La oferta de vivienda osciló desde los **\$380 mil pesos**, hasta residenciales con valores superiores a los **3 millones de pesos**.



· Las viviendas están localizadas en Mérida, su zona conurbada y los principales municipios del interior del estado, así como en la playa.



· Se presentó una oferta de alrededor de **4 mil viviendas, en aproximadamente 70 desarrollos habitacionales**.



· El **90%** de los visitantes de la *Expo Vivienda* en formato presencial fueron yucatecos, Mientras que el **10%** fueron asistentes foráneos, este dato (foráneos) aumentó alrededor de un **20%** de flujo.

**Ing. Sergei López Cantón**

Presidente CANADEVI Delegación Yucatán.

[www.canadeviyucatan.org.mx](http://www.canadeviyucatan.org.mx)





# La hipermovilidad urbana versus escala humana



La distribución de los diferentes elementos urbanos –tales como la vivienda, las oficinas, las fábricas, los equipamientos y servicios de educación, salud, recreación y abasto– donde se realizan las diversas actividades urbanas, conforman las estructuras y formas de funcionamiento de las ciudades. A lo largo de la historia se han dado una gran variedad de modelos urbanos, relacionados con particulares procesos históricos y territoriales. En este artículo veremos dos formas de organización cuya génesis, desarrollo y efectos, se asocian a múltiples y complejos factores: el modelo de zonificación y las ciudades poli-nucleares. Lejos de abarcarlas a profundidad, únicamente mencionaremos algunos de sus rasgos más generales.



### El urbanismo funcionalista

En el primer modelo, también llamado urbanismo funcionalista, las actividades tales como habitar, trabajar, abastecerse y divertirse, se encuentran agrupadas y bien divididas entre sí, conformando diferentes zonas. Esta forma de organización que inició en Estados Unidos fue de gran influencia en las ciudades mexicanas, al igual que en la gran mayoría de las de América Latina, que se expandieron durante el siglo XX. La zonificación de las funciones urbanas que alentaron la dispersión, fue posible gracias a la aparición y masificación del automóvil privado, que poco a poco se hizo accesible a estratos de población de menores ingresos.

El crecimiento de la población y su concentración en las ciudades, aunado al modelo automóvil-expansión urbana, devino en el incremento del parque vehicular, las distancias y las velocidades. Se fueron construyendo más carriles de circulación y expandiendo la red de caminos vehiculares. Las infraestructuras para automotores han ocupado una de las erogaciones principales de los gobiernos, dejando de lado la inversión en otros rubros, tales como vialidades peatonales y ciclistas, por mencionar los directamente relacionados con la movilidad; así como también se ha contraído el gasto en servicios de salud, seguridad social y educación.

La fórmula automóvil-expansión urbana tiene efectos sociales y ambientales perniciosos. En lo ambiental, se tiene la eliminación de cubierta vegetal, la contaminación del aire y la producción de grandes cantidades de basura, principalmente de neumáticos. En lo social, las infraestructuras viales dividen zonas, grandes avenidas de varios carriles que atraviesan la trama urbana, establecen barreras, en muchos casos infranqueables, para peatones y ciclistas. Asimismo, el uso del automóvil impide la interacción social en los espacios públicos, contacto visual que es el primer paso para la construcción de comunidad.



## Ciudad Polinuclear

El segundo modelo urbano consiste en una organización basada en la ciudad polinuclear, en la cual el barrio es la unidad básica que tiene la capacidad de estructurar el territorio. Este modelo prevalece en ciudades europeas. Los defensores de este urbanismo hacen énfasis en la accesibilidad peatonal y de corta distancia a los centros de trabajo, enseñanza, compras y gestiones del barrio; que refuerza la permanencia en el ámbito e impide los desplazamientos innecesarios y no deseados. En definitiva, minimiza el tiempo de transporte y reduce el tráfico motorizado. En el barrio, los individuos recuperen el control de su tiempo y su espacio mediante la accesibilidad a las distintas dotaciones y actividades diarias, en un ambiente reconocible. En el espacio público del barrio suceden el encuentro del otro en la mezcla de actividades y de usos, y tienen lugar el dinamismo social y económico.

## La Nueva Agenda Urbana

En la última cumbre mundial HÁBITAT-III celebrada en Quito en 2016, se promulgó la Nueva Agenda Urbana (NAU) en la cual se establece como prioridad dar un giro a los modelos de planeación que hasta ahora se han seguido y que no han sido favorables para las ciudades, ni para sus habitantes en términos sociales, ambientales y económicos. La NAU promueve la planeación de redes con calles bien diseñadas y otros espacios públicos seguros, ecológicos y de calidad, así como también hace énfasis en la accesibilidad, teniendo en cuenta la escala humana y las características necesarias para fomentar la proximidad de actividades y actores, y para dinamizar las ciudades.



## La Nueva Agenda Urbana



ONU HABITAT  
POR UN MEJOR FUTURO URBANO

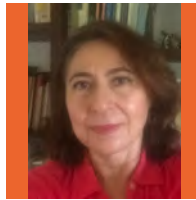
Hoy en día, la crisis sanitaria de Covid 19 y sus efectos en la movilidad de los individuos, colocó en el foco de atención el planteamiento de un urbanismo más humano, menos depredador del medio ambiente y que cree lazos de solidaridad y cohesión social. Argumentos que analizan lo nocivo que ha resultado la falta de interacción que se genera en el espacio público provocada por el automovilismo, en el cual el intercambio social se limita a los segundos que los autos esperan en los semáforos, de un auto a otro. Situación que erosiona barrios y vínculos sociales.

En la pandemia, los planteamientos del urbanismo a escala humana tomaron nuevo impulso: la *Ciudad de los 15 minutos*, ciudades de escala humana, la importancia de los equipamientos y servicios en barrios y los viajes de cercanía. La ciudad de los 15 minutos es una iniciativa que surgió del gobierno de París y que ha captado gran atención en el resto del mundo. Ésta se refiere a la posibilidad de realizar todas las actividades con recorridos que no excedan ese tiempo, y le apuesta a la movilidad activa y a la reducción de la movilidad motorizada.



Tendríamos que retomar estos conceptos en la planeación de las ciudades mexicanas y hacerlos efectivos mediante una política de usos del suelo que conduzca a la formación de barrios y de subcentros urbanos. Es preciso intervenir y regenerar amplias zonas urbanas, principalmente de las periferias, que carecen de equipamientos y servicios. De esta manera crear condiciones en las que se evite que los residentes tengan que recorrer largas distancias para trabajar y para realizar cualquiera de las actividades cotidianas, y como consecuencia, pagar los costos sociales y económicos. Es una tarea urgente, nada fácil y que requiere de acupuntura urbana, pero bien vale la pena para tener ciudades de escala humana.

**Es preciso intervenir y regenerar amplias zonas urbanas, principalmente de las periferias, que carecen de equipamientos y servicios, para que los residentes no tengan que recorrer largas distancias para trabajar y realizar actividades cotidianas.**



**Dra. Susana Pérez Medina**

Doctora en Urbanismo por la Universidad Nacional Autónoma de México. Trabaja en el Departamento de Ecología Humana de Centro de Investigación y de Estudios Avanzados, Unidad Mérida.



# 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.



# ¡Síguenos en nuestras redes sociales! @MetropoliMid

