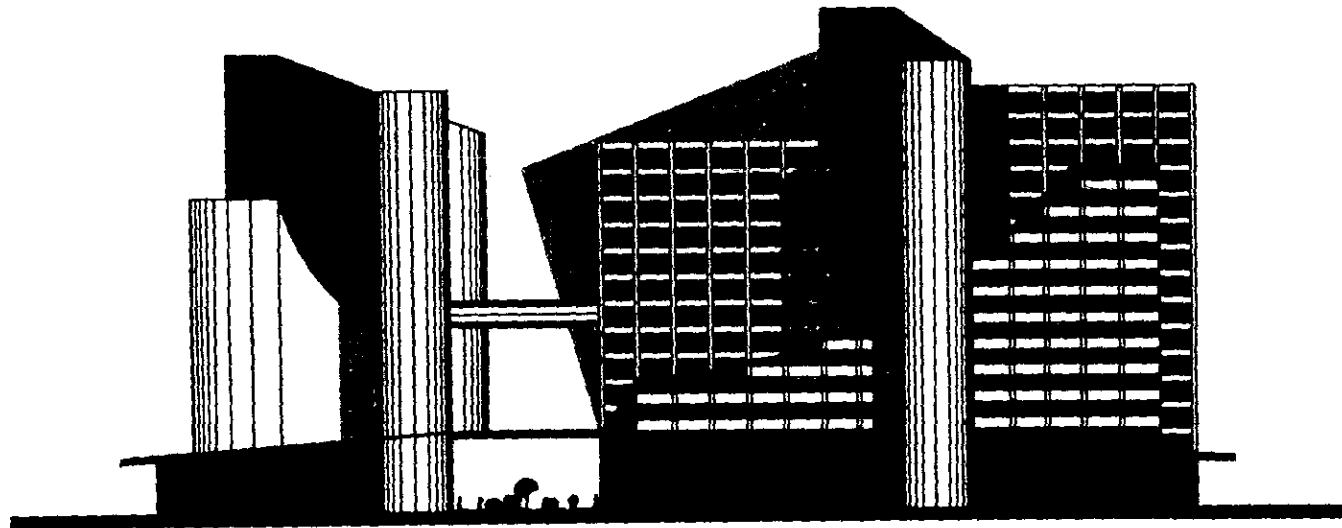




UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE ARQUITECTURA



HOTEL GRAN TURISMO
INVESTIGACION URBANA Y PLAN DE
DESARROLLO PARA LA ZONA NORTE DE LA
COLONIA OBISPO, DELEGACION CHIAUTEMOC, D.F.



TESIS
Que para obtener el título de:
ARQUITECTO

Presentan:
NEJIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
RICARDO PLATA ACOSTA

México, D.F. Febrero de 1968

258984.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

JURADO

JUAN MANUEL DAVILA RIOS
ANGEL ROJAS HOYO
BENJAMIN BECERRA PADILLA
JUAN MANUEL ARCHUNDIA GARCIA
LILIANA VILCHIS PLATAS

DEDICATORIAS

A MI ESPOSA E HIJO

Por que ellos fueron mi principal
aliciente para lograr y cumplir
esta meta tan anhelada.
Y espero sea una de las primeras
que lleguemos a obtener juntos.

A MIS HERMANOS Y CUÑADOS

Por el ejemplo que me han dado a
Seguir y la gran ayuda otorgada en
todos los momentos de mi vida.
Por el inmenso cariño que les
tengo les doy las gracias

A MIS PADRES Y ABUELOS

Ya que sin el apoyo, paciencia
y esfuerzo de ellos no hubiese llegado
a lograr todos mis objetivos y espero
que Dios les siga dando salud
para que con su amor nos sigan
apoyando como hasta ahora.

A MIS COMPAÑEROS Y AMIGOS

Les agradezco su ayuda, comprension y
buenos ratos que hicieron que me sintiera
tan agusto y contento durante todo el
transcurso de mi estancia en la Universidad
y lugares de trabajo, que me aportaron un
sin número de conocimientos, que me
ayudaron a seguirme preparando día con día.

AGRADECIMIENTOS

A todos los Arquitectos del Taller José Revueltas ya que ellos hicieron posible por medio de sus conocimientos transmitidos a que yo pudiera concluir una de mis más importantes etapas de mi vida.

INDICE

1. Introducción	1	7. Perfil Socioeconómico y de la Estructura Urbana	33
2. Generalidades	1	7.1. Aspecto Socioeconómico	33
2.1. Antecedentes Urbanos	1	7.2. Aspectos Económicos	33
2.2. Una Empresa Paranoica	2	7.3. Aspectos Sociales	35
3. El Ambito Regional	2	7.4. Estructura Urbana	37
3.1. Distrito Federal	2	7.5. Densidad de Población	39
3.2. Delegación Cuauhtemoc	4	8. Usos del Suelo, Tenencia y Valores de la Tierra	39
3.3. Diagnostico de la Zona de Estudio	4	8.1. Valor del Suelo	45
3.4. Precipitación Pluvial	7	8.2. Tenencia de la Tierra	47
4. Sistemas de Enlace Dentro del Ambito Regional	8	8.3. Resumen	47
5. Aspectos Demográficos y Económicos	9	9. La Vivienda	
5.1. Aspectos Demográficos	9	10. Densidad de Construcción y Vialidades	48
5.2. Aspectos Económicos	12	11. Imagen Urbana	50
6. Marco Histórico	13	12. Propuesta de Recordenación	62
6.1. Francisco Somera y el Primer Fraccionamiento de la Ciudad de México (1840-1849)	17	12.1. Conclusión	62
6.2. Nuestro Problema Municipal	21	13. Antecedentes de la Hotelaria	63
6.3. Efectos ambientales de la expansión de la Ciudad de México	23	14. Planteamiento del Problema	65
6.4. Transformación del Modelo Económico	24	15. Enfoque	66
6.5. Rasgos de la concentración y la expansión urbana	25	16. Metodología de Diseño que se empleo para Resolver el Problema Arquitectónico	67
6.6. Transporte y comunicación en la Ciudad de México	27	17. La Hotelaria	68
6.7. La Urbanización y el Transporte	29	17.1. Desarrollo de México	68
6.8. Sistema de transporte colectivo (Metro)	30	17.2. Desarrollo en otros Países	71
6.9. El problema del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México	30	18. Clasificación de Establecimientos de Hospedaje	74
6.10. Políticas Sexenales	32*	18.1. Criterios de Clasificación	74
		18.2. Algunas ventajas de Hoteles que operan en cadena	77
		18.3. Características de los alojamientos Turísticos y no turísticos	79

19.	Análisis de la oferta de hospedaje y su Clasificación por tipos y categorías	81
19.1.	Por tipos	81
19.2.	Por categorías	85
20.	Sistema de clasificación de los establecimientos de hospedaje	87
20.1.	Criterios generales que deben tener los hoteles de gran turismo	89
20.2.	Características y servicios que se requieren para un sistema de clasificación de hospedaje	91
21.	Programa Arquitectónico Hotel Gran Turismo	95
22.	Propuesta Arquitectónica	99
23.	Factibilidad	123
24.	Conclusiones	125
25.	Bibliografía	126

1. INTRODUCCIÓN

El análisis urbano arquitectónico de una zona concreta, la determinación de las necesidades urbano arquitectónicas, así como la investigación y desarrollo de un género de edificio en específico, conforman solo partes de esta tesis. Por ello, antes de iniciar el desarrollo del tema, es necesario realizar una revisión de los conceptos urbanos en los que se fundamenta la solución arquitectónica.

2. GENERALIDADES

2.1 ANTECEDENTES URBANOS

La **CIUDAD**; representa una concentración importante de población, edificios, calles y servicios urbanos entre otros. La magnitud de dicha concentración dificulta el diseño urbano: el equipamiento (educación, salud, comercio, etc.), la lotificación, infraestructura (dotación de agua potable, drenaje, energía eléctrica, etc.) y los señalamiento (viales y comerciales). El crecimiento progresivo de la misma, provoca el desbordamiento, generando suburbios que albergan grandes cantidades de población. El exceso de mano de obra, la explotación del obrero, la carencia de vivienda, etc; son solamente consecuencias del crecimiento urbano no controlado.

Por ello, para estructurar una imagen urbana, se deben considerar conceptos que aporten y expresen valores formales, espaciales y/o visuales, que al elaborar un nuevo proyecto tomen en cuenta las condiciones físico-espaciales del lugar; así el diseñador buscará los atributos necesarios y apropiados para el y los combinará con las intenciones proyectuales, entre las cuales están:

La **IDENTIDAD**; el diseñador buscará dar una clara relación visual con el entorno urbano, preservando valores del pasado, reflejando su espíritu innovador y previendo el futuro.

La **LEGIBILIDAD**; es indispensable remodelar o preservar el Patrimonio Histórico, sean edificios antiguos, zonas coloniales, de tal manera que la comunidad ubique su proceso evolutivo, su folklore, sus fiestas anuales, tradiciones y mercados abiertos.

La **ORIENTACION**; para facilitar la ubicación de los accesos mediante pistas visuales, recorridos interiores, lugares de interés, centros comerciales, etc.

La **DIVERSIDAD**; evitando la monotonía en el trazo urbano y en la arquitectura, propiciando mayores posibilidades de atracción para los usuarios.

El **CONFORT**; el diseñador debe ofrecer una opción espacial que estimule a la comunidad sensorialmente, de tal manera, o en algunos casos se incrementa, la imagen del ambiente urbano.

2.2 UNA EMPRESA PARANOICA

Hoy la visión de México parece reducirse a los acontecimientos sucedidos en Chiapas, que involucran a los indígenas y al E.Z.L.N., sin embargo detrás de cada ciudad está la acumulación de toda la herencia cultural, desde la época prehispánica hasta nuestros días. Nuestra memoria es frágil y con facilidad se desvanece.

Desde el tiempo de la Conquista, la Ciudad de México era ya la más grande del mundo, y continúa siéndolo. Nuestra ciudad se ha moldeado en diferentes etapas: Prehispánica, Renacentista, Barroca, Ilustrada, del siglo XIX, de la Revolución, Moderna (hasta 1985), Postmoderna (a partir de 1985)

La importancia fundamental de México en la cultura y la civilización occidental es un aspecto que muchos desconocen y olvidan. Cabe señalar que en el siglo XX la Ciudad de México fue uno de los polos de la modernidad.

México no es solo una ciudad del pasado, es también en nuestra posmodernidad, uno de los centros más creativos del mundo. Desde la conquista, y tal vez desde antes, la Ciudad de México se caracteriza por ser un lugar donde culturas y grupos se mezclan.

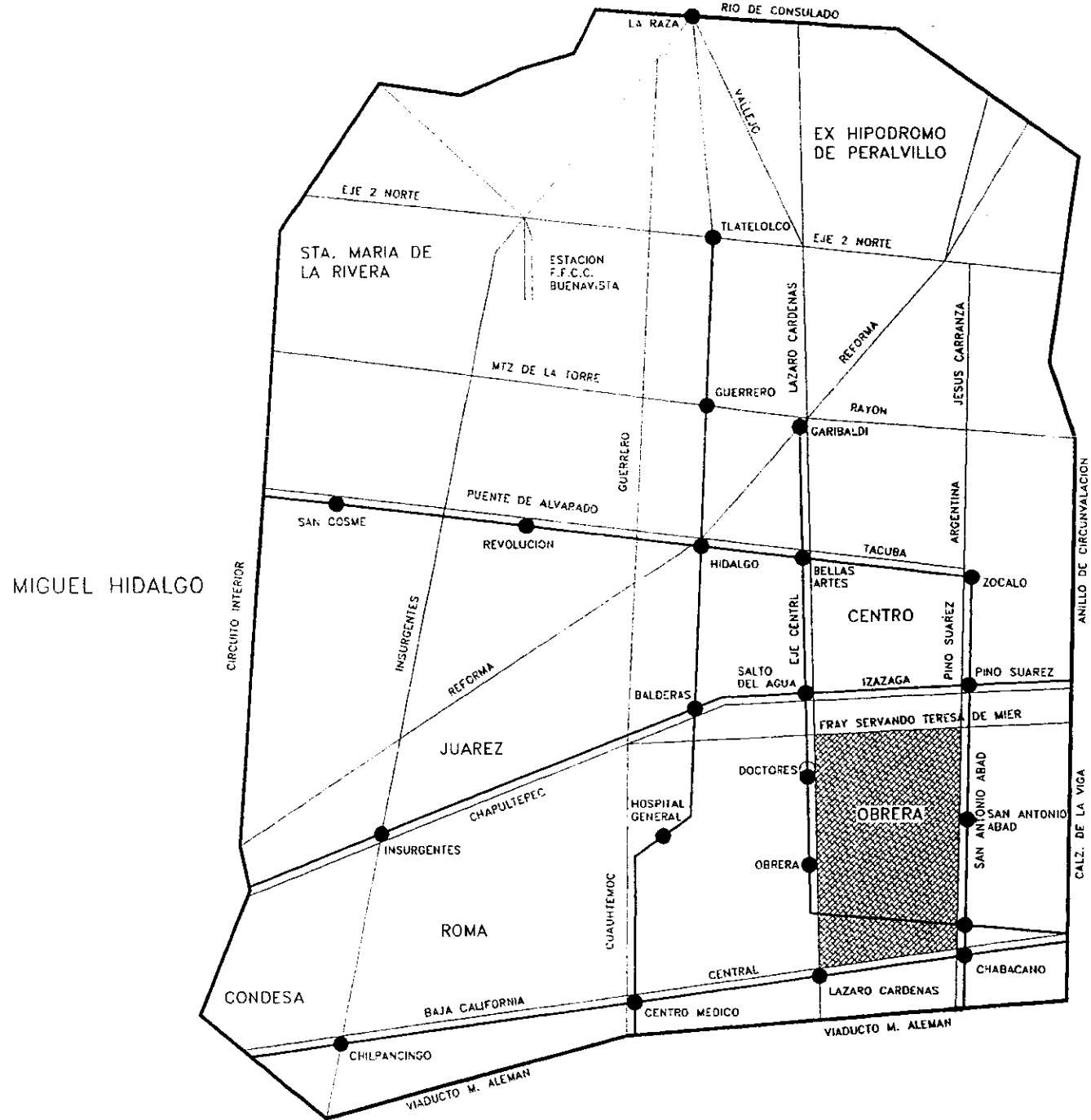
En el siglo XVI el proyecto español fue establecer dos repúblicas, dos ciudades: la de los indígenas y la de los españoles, pero desde el inicio las cosas no funcionaron como estaban planeadas y esto es un ejemplo muy claro de la dinámica entre el proyecto occidental español y la realidad que modificó ese proyecto.

Hay una serie de estrategias colectivas e individuales que la ciudad pone en juego y esa es la riqueza de la ciudad de México, porque la gente de esta ciudad tiene siempre muchos rostros e identidades, no vive conceptualizada en una definición. Esta metrópolis cambiante y heterogénea construye a cada instante su propia historia.

3. EL AMBITO REGIONAL

3.1 DISTRITO FEDERAL

El Distrito Federal se encuentra enclavado en lo que conocemos como el Valle de México, el cual colinda al norte, este y oeste con el Estado de México, y al Sur con el Estado de Morelos además se encuentra ubicado a una altitud de 2,240 m Sobre el nivel del mar.



MIGUEL HIDALGO

VENUSTIANO CARRANZA

PLANO DE LA DELEGACION CUAUHTEMOC

BENITO JUAREZ



3.2 DELEGACIÓN CUAUHEMOC

La Delegación Cuahutemoc pertenece desde el punto de vista regional a la zona conurbada del centro del país, esta ubicado en el area central del Distrito Federal y ocupa una superficie de 3,309.3 has., se extiende al norte de la Delegación Benito Juárez, límite fijado por el viaducto Miguel Alemán, al oriente colinda con la Delegación Venustiano Carranza, separada por la Av. Del trabajo, el eje vial no. 1 de anillo de Circunvalación y la calzada de la Viga, al norte se localizan las delegaciones Gustavo A. Madero y Azcapotzalco, con la Av. Río Consulado ; como límite administrativo y al poniente se halla la Delegación Miguel Hidalgo cuyo limite es el Circuito Interior

La Delegación cuenta con una superficie de 32.5 km² que significan el 2.2 % de la superficie total del D.F. y representa el 13 lugar en cuanto a su extensión territorial con respecto a las restantes 15 delegaciones.

3.3 DIAGNOSTICO DE LA ZONA DE ESTUDIO

ASPECTOS FISICOS NATURALES

LIMITES :

- ◆ Al Norte, con el Centro Histórico, por la Av. Fray Servando Teresa de Mier
- ◆ Al Sur , limita con la Colonia Algarin por medio del Eje 2 Sur José Peón Contreras

- ◆ Al Oriente con la Colonia Vista Alegre, San Antonio Abad y la Colonia Asturias, este límite se da por la Av. San Antonio Abad.
- ◆ Al Poniente ; limita con las Colonias Doctores y Buenos Aires, este limite se da por medio del Eje Central Lázaro Cardenas.

SUPERFICIE :

La zona de estudio esta integrada por medio de 132 manzanas, comprendiendo un area de 168.3 has. Las cuales estan totalmente urbanizadas y que equivalen al 5.08 % del area total dela Delegación Cuahutemoc.

TOPOGRAFÍA :

La zona presenta una configuración prácticamente plana, casi en su totalidad, con pendientes no mayores al 5% y al estar toda urbanizada existen pocas áreas de drenaje pluvial natural.

Por estar localizada en el Valle de México se encuentra situada en una cuenca de origen volcánico y de tipo endorreica, debido a esto se situa en una zona lacustre por lo que esta sujeta a sufrir fracturas y hundimientos en los periodos de sismicidad.

RESISTENCIA DEL TERRENO :

Dentro de la clasificación que nos da el Reglamento del Distrito Federal, la Colonia Obrera se encuentra en Zona III, llamada Zona de Lago.

La Delegación Cuahutemoc ha sido una de las más afectadas por serios hundimientos en varias zonas, esto debido a la extracción de agua del subsuelo, la constante compactación del terreno y la falta de drenes pluviales.

La Colonia Obrera cuenta con un terreno blando con una resistencia de 2.5 ton/m²

CLASIFICACIÓN DE LOS ESTRATOS TÍPICOS DE LA ZONA :

El Departamento del D .F. a través del Reglamento de Construcción, nos señala la sig. clasificación :

Manto superficial	0 a 5.95 mts.
Formación Arcillosa Superior	5.95 a 35 mts.
Primera Capa Dura	32 a 36 mts.
Formación Arcillosa Inferior	36.20 a 44 mts.
Depositos Profundos	44 mts en adelante

NIVEL FREÁTICO :

Por ser una zona del lago, el nivel freático se localiza en el manto superficial, a una profundidad de 0.50 a 0.90 cms.

ASPECTOS GEOGRÁFICOS :

La Colonia tiene una ubicación de 19°25' con respecto a la latitud Norte

99° 08' con respecto a la latitud Oeste
2,240 metros sobre el nivel del mar.

CLIMA :

La zona cuenta con un clima templado moderado, con lluvias en verano.

La temperatura media anual es de 19°C

La temperatura máxima extrema es de 33.5°C

La temperatura mínima extrema es de 4.5 °C

TEMPERATURA:

Temperatura media mensual y anual en grados centígrados por estación meteorológica

MES	ESTACIÓN C.F.E.
enero	14.4°C
febrero	16°C
marzo	17.9°C
abril	18.9°C
mayo	19.7°C
junio	18.3°C
julio	16.9°C
agosto	16.7°C
septiembre	16.6°C
octubre	16.6°C
noviembre	15.8°C
diciembre	15°C

VELOCIDAD Y DIRECCION DE LOS VIENTOS +

La dirección dominante de los vientos es de noroeste generalmente

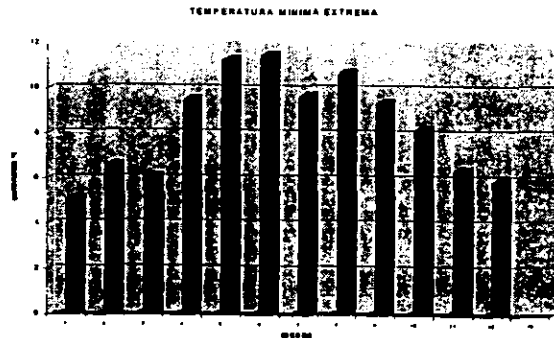
La velocidad del viento es de 6.06 m/seg

La velocidad máxima del viento es de 28.19 m/seg

Periodo con mayor viento, del mes de marzo al mes de junio

TEMPERATURA MÍNIMA EXTREMA

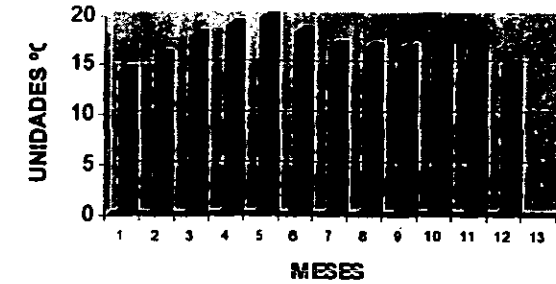
enero	5.1
febrero	6.6
marzo	6.1
abril	9.5
mayo	11.3
junio	11.5
julio	9.7
agosto	10.7
septiembre	9.4
octubre	8.2
noviembre	6.4
diciembre	5.9



TEMPERATURA MEDIA

enero	14.4
febrero	16
marzo	17.9
abril	18.9
mayo	19.7
junio	18.3
julio	16.9
agosto	16.7
septiembre	16.6
octubre	16.6
noviembre	15.8
diciembre	15

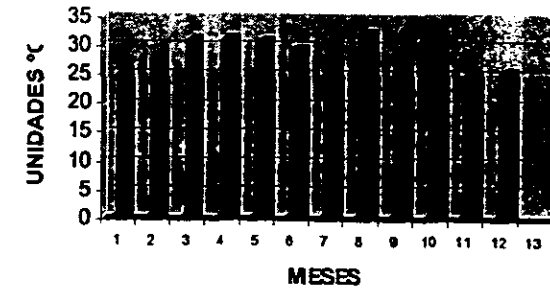
TEMPERATURA MEDIA EXTREMA



TEMPERATURA MÁXIMA EXTREMA

enero	25.5
febrero	28.3
marzo	31
abril	31.05
mayo	30.9
junio	29.4
julio	26.8
agosto	32.05
septiembre	27.15
octubre	26.6
noviembre	25
diciembre	25.4

TEMPERATURA MAXIMA EXTREMA



3.4 PRECIPITACIÓN PLUVIAL

HUMEDAD RELATIVA

Mes de máxima precipitación pluvial, agosto con 212.2 mm³

El periodo anual de precipitación pluvial que se presenta en la zona fluctua de 650 a 850 mm³

Total de días nublados al año, en promedio 123

Total de días despejados, en promedio 108 días

Humedad relativa media en la zona es de 56.8%

Humedad relativa mínima en la zona es de 16.54%

El mes con mayor humedad relativa es Agosto con 71.5%

VEGETACIÓN

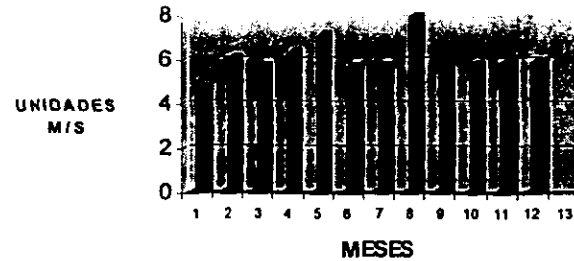
La problemática que presenta la Colonia Obrera por la mala planeación urbana, se refleja de manera más grave en la falta de áreas verdes como parques y jardines.

Actualmente es una de las zonas con mayor contaminación ambiental principalmente, en la Delegación Cuauhtemoc se cuenta con este serio problema del medio ambiente, debido a la emisión de gases y polvo, provocado por el gran número de vehículos, a la ausencia de áreas verdes que actúen como zonas de oxigenación y recarga acuífera, al déficit de recolección de basura, y a la emisión de ruidos que alcanzan los grados más altos de hasta 100 decibeles.

VELOCIDAD Y DIRECCIÓN DE LOS VIENTOS

enero	4.7
febrero	6.1
marzo	5.7
abril	6.3
mayo	7.1
junio	5.7
julio	5.7
agosto	8
septiembre	5.9
octubre	5.8
noviembre	5.9
diciembre	5.9

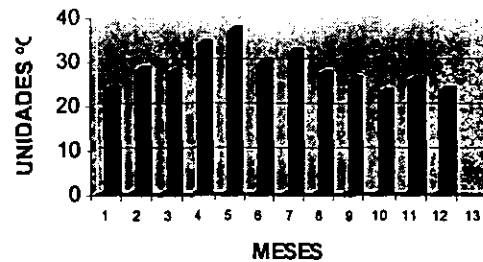
VELOCIDAD MEDIO DEL VIENTO



VELOCIDAD MÁXIMA DEL VIENTO

enero	23.6
febrero	28.2
marzo	27.6
abril	34
mayo	36.9
junio	29.7
julio	32
agosto	27.2
septiembre	26
octubre	23.3
noviembre	25.9
diciembre	23.7

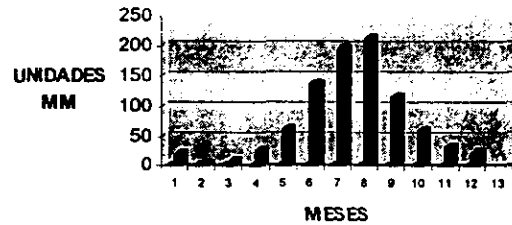
TEMPERATURA MAXIMA EXTREMA



PRECIPITACIÓN PLUVIAL

enero	20.25
febrero	3.45
marzo	8.5
abril	27.9
mayo	63
junio	136.6
julio	194.2
agosto	212.2
septiembre	116.6
octubre	60.3
noviembre	33.05
diciembre	23.4

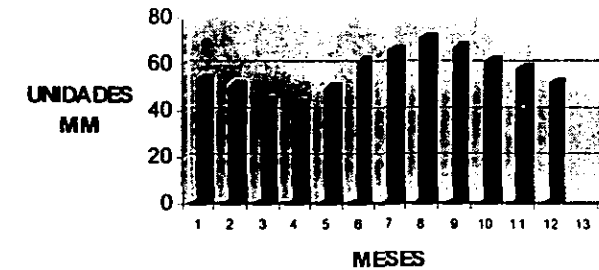
PRECIPITACION PLUVIAL



HUMEDAD RELATIVA MEDIA

enero	54
febrero	51
marzo	44.5
abril	43.5
mayo	50
junio	61.5
julio	66
agosto	71.5
septiembre	67.5
octubre	61.5
noviembre	58.5
diciembre	52.5

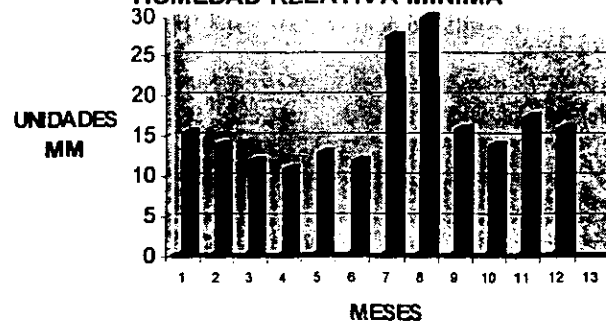
HUMEDAD RELATIVA MEDIA



HUMEDAD RELATIVA

enero	15.5
febrero	14
marzo	12
abril	11
mayo	13
junio	12
julio	27.5
agosto	30
septiembre	16
octubre	14
noviembre	17.5
diciembre	16

HUMEDAD RELATIVA MINIMA



4. SISTEMAS DE ENLACE DENTRO DEL AMBITO REGIONAL.

El Distrito Federal se encuentra enclavado en lo que se conoce como el Valle de México, el cual colinda al norte, este y oeste con el Estado de Morelos; teniendo una altitud de 2,240 metros sobre el nivel del mar. Sus referencias geográficas son: del meridiano 98°57'15", al meridiano 99°22'13" de longitud oeste, del paralelo 19°02'53", al paralelo 19°35'35" de latitud norte, lo que influye directamente en el clima que se tiene en la zona.

La zona de estudio se encuentra en el Distrito Federal, dentro de la Delegación Cuauhtemoc que limita con las delegaciones Gustavo A. Madero al norte; Benito Juárez e Iztacalco al sur; Venustiano Carranza al este; Miguel Hidalgo al oeste.

5. ASPECTOS DEMOGRAFICOS Y ECONOMICOS

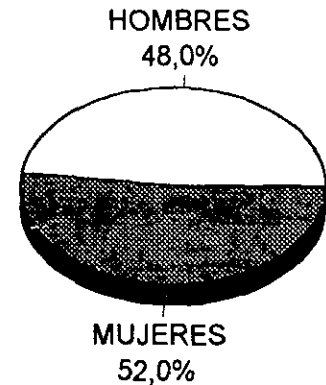
En la Delegación Cuauhtemoc se localiza el centro de la ciudad de México, por tal motivo, la Colonia Obrera adquiere una gran importancia debido principalmente a los movimientos que se presentan en la zona que se relaciona directamente con los efectos económicos, políticos y sociales que se observan y se viven en todo el país, manifestándose en marchas, mitines, comercio ambulante, compra venta de objetos diversos, etc., que se presentan y confluyen en el Centro Histórico.

Al lado sur del Centro Histórico se encuentra la colonia Obrera (zona de analisis urbano) por el gran movimiento que se vive a diario en esta zona se requieren sistemas de enlace que posibiliten la comunicación de la ciudad en general, con el interior del país e internacionalmente con gran facilidad. Por esta zona cruzan vías de gran importancia que permiten esta comunicación. Algunas de estas vías son: el Viaducto Miguel Alemán que corre de oriente a poniente comunicando al Distrito Federal con el Estado de México y Puebla; en el sentido norte sur se tiene la avenida Insurgentes que permite enlazarnos con los estados de Hidalgo y Morelos, así como otras que permiten la intercomunicación de la zona con el resto de la ciudad como son Fray Servando, Paseo de la Reforma, Circuito Interior, San Antonio Abad; que se convierte en la Calzada de Tlalpan, enlazando el centro con el sur de la ciudad y el Estado de Morelos.

5.1 ASPECTOS DEMOGRAFICOS

Relatar la historia de la Ciudad de México, es hablar de casi siete siglos cargados de transformaciones sorprendentes, como lo es su población, que en 1990 rebasaba los 8'000,000 de habitantes. De acuerdo con estas cifras, es la zona más pequeña del país en cuanto a extensión territorial (1,499 km²), pero es a la vez la mas poblada con una densidad de 5495 hab./km².

La población del Distrito Federal para 1990, se encontraba conformada en un 52.00% por mujeres y el 48% restante por hombres, como se puede observar en la gráfica 1.



GRAFICA 1. POBLACIÓN TOTAL POR SEXO PARA EL D.F. EN 1990

La tasa de crecimiento media anual para el D. F., demuestra que a partir de 1960, y a pesar de que la población del D. F. se incrementa, la población de la Delegación Cuauhtémoc decrece, lo cual se explica si se toma en cuenta el abandono del Centro Histórico como lugar de vivienda, y que solo es usado por una población flotante durante el día (Tabla 1)

Los índices de migración de población dentro de la Delegación Cuauhtémoc tiende a buscar otros sitios de residencia, por ello, la cantidad de personas que habitan en la Colonia disminuye (Tabla 3).

AÑO	1960	1970	1980	1990
POBLACION TOTAL	979636	851598	763909	595960

TABLA 3. EVOLUCIÓN MIGRATORIA DE LA POBLACIÓN TOTAL DE LA DELEGACIÓN CUAUHTEMOC.

El resultado de estos datos proporciona los datos para calcular la densidad de población de 261 hab/ha. en 1990, considerando que el área de estudio tiene 174.62 hectareas.

La tasa de crecimiento indica que la tendencia es hacia la disminución de la población dentro de la Delegación Cuauhtémoc, debida en gran parte por el cambio de uso de suelo, de habitacional a mixto o comercial como se muestra en la siguiente tabla.

TASA DE CRECIMIENTO TENDENCIAL DENTRO DE LA DELEGACIÓN CUAUHTEMOC:

1960/70	1970/80	1980/90
-1.39	-1.08	-2.45

En la actualidad la Colonia Obrera constituye el 7.63% de la población total de la Delegación Cuauhtémoc

ESCENARIO 2020

Dentro de este apartado encontramos dos tendencias hacia el futuro demográfico del Distrito Federal. Uno que toma como base la tasa de crecimiento tendencial actual, y otro de desarrollo estructural urbano que recae en un repunte progresivo poblacional hacia el año 2020, y de manifiesto en el Programa de Desarrollo Urbano para el D.F. Y Zonas Conurbadas de 1995 a cargo de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI) con las siguientes opciones:

Si la tasa de crecimiento en la Delegación, y por lo tanto en la Colonia Obrera, continua con el mismo ritmo de decrecimiento (-2.45%) que se ha presentado desde el año de 1960, se pueden establecer parámetros de pronóstico con respecto al comportamiento de la población de la Delegación (Tabla 4)

AÑO	POBLACION	DENSIDAD (HAB/ha)
1990	45483	260.46
1995	40177*	230.08
2000	35491	203.24
2010	27694	158.53
2020	21610	123.75

*Esta cantidad se calculó pudiéndose comparar con la cantidad arrojada en el censo poblacional de 1995 (40 178 habitantes).

TABLA 4. DENSIDAD DE POBLACIÓN PARA LA COLONIA OBRERA

Si consideramos la propuesta de SEDUVI, la población crecerá aproximadamente en 0.33% cada década, para el año 2020 la población en la Colonia Obrera sería de 44,280.70 hab. y la densidad de población de 523.6 hab/ha.

Estos datos nos permiten llegar a deducir que la población de la Colonia Obrera para el año 2020, tendrá una tasa de crecimiento no mayor al 0.3%, considerando el dato medio de 0.1% (tomando en cuenta los lineamientos de estrategia socioeconómica territorial y ambiental del Programa de Desarrollo Urbano para el D.F. y Zonas Conurbadas de 1995); por ello se propone infraestructura y equipamiento como parte de un proyecto dentro de la zona de estudio para un futuro movimiento inmigratorio (Tabla 5).

AÑO	% TASA DE CRECIMIENTO	POBLACION	DENSIDAD
1990	-2.45	45483	260.46
1995	0.1	40177*	230.08
2000	0.1	40378	231.33
2010	0.1	40784	233.56
2020	0.1	41193	235.90

*Esta cantidad se calculó pudiéndose comparar con la otra cantidad del censo poblacional de 1995 y que es de 40 178 habitantes.

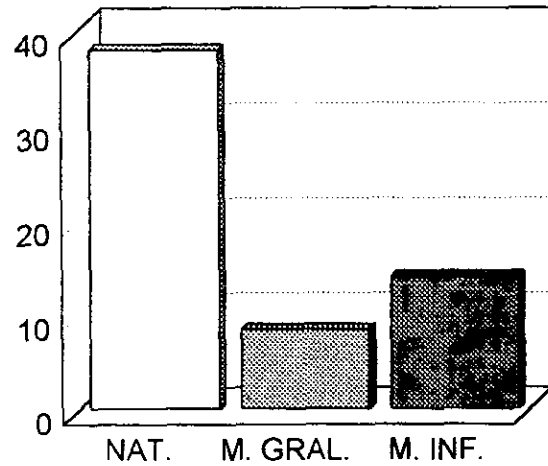
TABLA 5. TASA DE CRECIMIENTO Y DENSIDAD DE POBLACIÓN PARA LA COLONIA OBRERA.

REGIÓN

AÑO	POBLACION	HOMBRES %	MUJERES %
1960			
Distrito Federal	4'870,876	47.8	52.2
Del. Cuauhtemoc	2'832,133	46.9	53.1
1970			
Distrito Federal	6'874,165	48.3	51.7
Del. Cuauhtemoc	2'902,969	47	53
1980			
Distrito Federal	8'931,079	48	52
Del. Cuauhtemoc	814,983	46.3	53.7
1990			
Distrito Federal	8'235,744	46.3	52.2
Del. Cuauhtemoc	595,960	46.6	53.4

TABLA 1. TASA DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL 1960 - 1990.

De los datos aportados por la tasa de natalidad y mortandad, tanto en forma general, como a nivel infantil, permiten deducir que hay un incremento constante de infantes. Es decir, la tasa de natalidad es de 37.9 %, mientras que la de mortandad infantil es de 14.00%, lo cual significa, que a pesar del alto índice de decesos infantiles, existe un número importante y representativo de niños dentro de la Delegación (Gráfica 2).

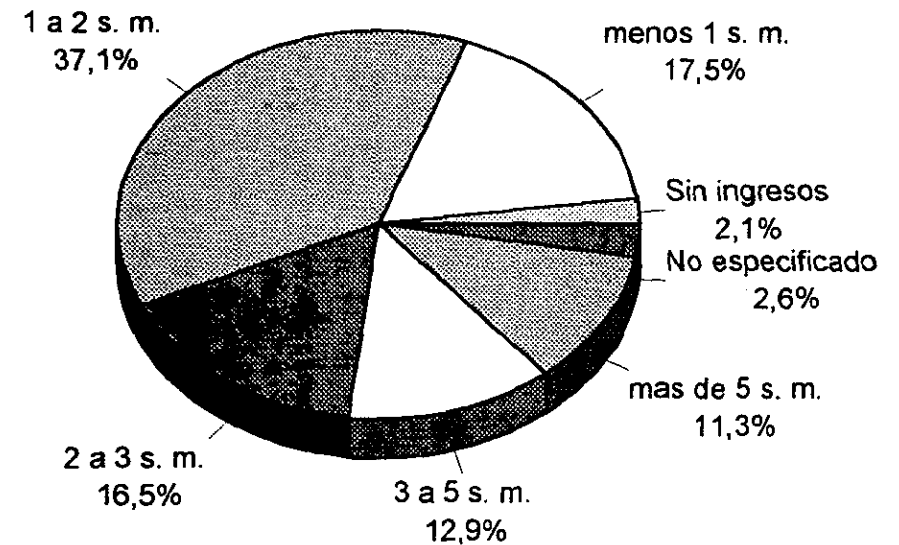


GRÁFICA 2. TASAS DE NATALIDAD, MORTANDAD GENERAL Y MORTANDAD INFANTIL

5.2 ASPECTOS ECONOMICOS

En la época actual el número de pobladores "económicamente activos" ha disminuido a partir de los problemas económicos suscitados en 1994, lo cual condujo a buscar nuevas fuentes de empleo dentro y fuera de las ciudades. Unos de los efectos que se pudieron observar, casi de inmediato, es que el mayor porcentaje de la población económicamente activa cumplía con trabajos de obrero ó subempleados con un ingreso mensual con base al salario mínimo, que es muy bajo, por lo cual el poder adquisitivo de la población se vio afectado seriamente.

La gráfica 3 muestra los porcentajes de población y su nivel de percepción económica a nivel delegacional. De estos datos, podemos deducir que el nivel socio-económico promedio dentro de la Delegación es entre uno y dos salarios mínimos mensuales. Este dato es útil para determinar el sector de la población para el cual se proyectará.



GRÁFICA 3. PERCEPCIÓN ECONÓMICA MENSUAL DELEGACIÓN CUAUHEMOC.

6. MARCO HISTÓRICO

Antes de abordar los orígenes de la Colonia Obrera, es necesario recordar, de manera general, la historia de la Ciudad de México, para poder profundizar en los conflictos actuales dentro del área de análisis y comprender que el fenómeno social que dió origen a la misma tuvo su nacimiento mucho antes de su creación

Después de la fundación de México - Tenochtitlan, realizada en 1325, durante los gobiernos de Acamapichtli, Huitzilihuitl y Chimalpopoca, entre 1375 y 1427, se inició la ampliación del islote y la construcción de los primeros edificios. Rápidamente el señorío mexica comenzó a expandirse y a poblarse con extranjeros atraídos por la intensa actividad comercial, militar y religiosa que se desarrollaba en Tenochtitlán.

Fue por ello que se comenzó a construir una extensa red de calzadas, diques y acequias a fin de comunicar hacia cualquier dirección este centro político, económico social y cultural , que posteriormente asombró a los conquistadores hispanos.

Después, durante la colonia, la administración de los territorios de la Nueva España continuaron centralizados en la ciudad de México. A pesar de la destrucción de que fue objeto el pueblo indígena, los españoles retomaron algunos de sus conceptos urbanos, pues en el valle de México se encontraban las provincias de Cuatitlan, Texcoco, México y Chalco, que a la llegada de los españoles conformaban los señoríos mas importantes.

La reconstrucción de la ciudad comenzó poco después de la conquista del pueblo mexica, los españoles implantaron en México el modelo urbano que conocían, aunque adaptándolo a la particular topografía de nuestro país.

La nueva traza de la ciudad de México creó como centro urbano una enorme plaza, mayor que lo que ahora es el zócalo y que abarcaba además el espacio ahora ocupado por la catedral. El resto se dividió en manzanas rectangulares, acomodadas conforme a las grandes vías y acequias de la Ciudad Azteca. La Ciudad de México estaba comprendida en un cuadrángulo cuyos linderos originales corresponden, aproximadamente, por el norte, a las calles de Perú, Colombia y la primera de Lecumberri; por el oriente, a las de Leona Vicario y la de la Santísima, por el sur, a las de San Jerónimo y las de Vizcainas hasta las de San Juan de Letrán (hoy Eje Central), por el poniente San Juan de Letrán y su prolongación hasta su encuentro con el lindero norte.

De esta época, el último plano virreinal data de 1793 y fué de Diego García Conde. La construcción de grandes viviendas, iglesias, y centros de gobierno comenzó. La vida en esta naciente ciudad no conocía frontera entre lo rural y lo urbano, pues las calles eran utilizadas para todo tipo de actividad comercial, religiosa, y política, lo que propició insalubridad, incomodidad y contaminación.

Estos problemas no fueron afrontados sino hasta principios del siglo XVIII, cuando se diferenciaron las actividades urbanas de las rurales, pero la separación entre ambas fué muy inconsistente. Y fué entre 1789 y 1794, durante el virreinato del Conde de Revillagigedo cuando se opta por dividir a la Ciudad de México en ocho cuarteles mayores y treinta y dos menores, a fin de facilitar su administración. Se realizaron importantes obras de pavimentación, drenaje y alumbrado público con lamparas de aceite, y se nombró a las calles y numeró a las casas.

Debido a las constantes inundaciones por lluvia, se optó por drenar la cuenca de México para convertirla artificialmente en valle. Esta obra permitió que el agua corriera, pero también introdujo cambios de importancia para el equilibrio ecológico del valle, ya que no solo se desalojaban las aguas negras, sino también las aguas de los manantiales y de las lluvias que alimentaban a la Ciudad de México.

Durante los años siguientes (1794- 1824) el crecimiento de la ciudad se vió afectado por los movimientos de Independencia, hasta el 4 de octubre de 1824, cuando el Congreso Republicano constituyó la República federal con 19 estados, cuatro territorios y la ciudad de México como el Distrito Federal. A pesar del aparente equilibrio en la política del país, los problemas continuaron hasta la guerra de Reforma, lo que en cierta forma detuvo el desarrollo del naciente Distrito Federal.

Durante tres siglos y medio la Ciudad de México había conservado su trazo reticular, cuyos puntos clave eran los núcleos conventuales. Durante la primera mitad del siglo XIX la Ciudad no registró crecimiento, sin embargo, como resultado del triunfo liberal, las manzanas se desintegran y los monasterios son demolidos y divididos en lotes para venderse a particulares.

“Siempre aparecían los contrastes dentro de la ciudad de México. Los barrios mas populosos eran los cercanos al centro: el de Tarasquillo en Santiago Tlatelolco y Tepito; El puente de Pipis y la Candelaria de los Patos, entre otros más . Sin embargo por el sur todo cambiaba, resaltaban las casas de campo de los grandes propietarios, aquellos que tenían su residencia en el Centro de la Ciudad de México para los días de trabajo y su casa de descanso para los fines de semana.”¹

Ya desde aquel entonces, los campesinos de provincia invadían la ciudad capital. Aquí se volvían comerciantes en los mercados o vendedores ambulantes, albañiles, cargadores peones o aguadores. Es a principios del siglo XX cuando, debido a la creciente inmigración y alto índice de natalidad, en el Distrito Federal aparecen grandes asentamientos de personas de baja capacidad económica alrededor de la Ciudad de México, cuya población vivía en condiciones insalubres.

¹ Distrito Federal, Monografía Estatal

En el período 1858 a 1910 se registran grandes cambios y la ciudad experimenta una transformación absoluta, especialmente durante el porfiriato, una época de gran crecimiento, durante la cual el área urbana casi se quintuplica al extenderse sobre la cuenca y absorber haciendas, ranchos y barrios indígenas e invadir municipios aledaños.

“El crecimiento de la capital fué consecuencia del desarrollo económico experimentado por el país al vincularse la economía nacional a la internacional siguiendo un esquema agrícola de exportación. La Ciudad de México se convirtió en el núcleo donde se entrecruzaban las vías de ferrocarril que conducían los productos agrícolas, el lugar donde se establecieron las casas de negocios que conectaban la producción del país con el mercado mundial y la sede del centralizado poder político. Era también un gran ámbito de consumo en cuya periferia se establecieron numerosas fábricas.”²

La expansión territorial fué favorecida por las innovaciones tecnológicas en los sistemas de transporte. Los recorridos a pie por la ciudad fueron desplazados, primero por el tranvía de tracción animal, y posteriormente por trenes urbanos eléctricos y por el automóvil, que aumentaron la accesibilidad a la periferia.

La población se duplicó a finales del siglo XIX y principios del XX, hasta alcanzar el medio millón de habitantes. La sociedad se diversificó, y el crecimiento de la administración pública y privada aumentó la burocracia, la

² Ibidem.

cual, junto con las nuevas profesiones llamadas “libres”, marcó la aparición de los sectores medios urbanos. Por otra parte, el incipiente proceso de industrialización dio origen a los trabajadores fabriles, quienes con los artesanos, vendedores ambulantes e inmigrantes, aumentaron el sector de los habitantes de pocos recursos.

De manera paralela al proceso de desarrollo de la Ciudad de México, los municipios aledaños se expandieron y algunos quedaron conurbados a la Ciudad.

La expansión absorbió zonas rurales, formándose fraccionamientos en las antiguas haciendas, ranchos y potreros. Este primer gran crecimiento originó una división social del espacio habitacional en términos económicos. Durante la colonia y la primera mitad del siglo XIX la segregación social era mínima porque la mayor parte de las casas estaban subdivididas en varias categorías de vivienda, donde alternaban familias de diversos estratos sociales. Las clases altas se ubicaron en colonias con los mejores niveles de servicios, en suntuosas casonas rodeadas de jardines. En contraste, las clases populares se establecieron en fraccionamientos que carecían de servicios.

En este período, los nuevos límites de la capital son: hacia el norte Peralvillo y el Río Consulado; al sur el Río de la Piedad; al oriente, Balbuena; y al poniente la Calzada de la Verónica. La Regularidad de la antigua traza reticular de la ciudad, se altera al formarse nuevos fraccionamientos.

El crecimiento se dirige principalmente hacia las zonas poniente-sudponiente y noreste-noroeste, que presentan características muy diversas. La expansión noreste-noroeste une a la ciudad con Azcapotzalco y Guadalupe, y es la que absorbe la mayor población (56.71% del crecimiento poblacional de la municipalidad de México entre 1882 y 1910).

En el sector poniente-surponiente, el crecimiento invade los municipios de Tacubaya y Tacuba. Aquí se concentra solo 11.40 % del aumento poblacional registrado entre 1882 y 1910, a pesar de que el área de expansión es semejante a la de la zona noreste-noroeste. Se trata de la zona residencial elegante de la capital, dotada de urbanización previa, sistemas perfeccionados de servicios y amplios lotes con grandes espacios verdes. La zona sur registra incremento menor con respecto a las demás y en ella se crean colonias para estratos bajos, absorbiendo el 11.69 % del crecimiento poblacional registrado entre 1882 y 1910.

El sector este - sureste es la parte de la ciudad que menos se desarrolló en estos años, al permanecer casi con la misma población durante ese período. Esto se debió a factores ecológicos, ya que es un lugar salitroso, árido y expuesto a inundaciones, cercano al canal del desagüe, desde donde los vientos arrastraban el mal olor de los desechos de la Ciudad de México. Era la zona de abasto y ahí se localizaban las curtidurías y fábricas de cola.

Hasta 1890, ya se había registrado un crecimiento del 110% al norte, al noreste y al oeste, donde la interrumpían las instalaciones ferroviarias. En el transcurso de este tiempo, surge la compra de terrenos con fines especulativos, tomando ventaja de la situación que prevalecía en el sector popular y transformando terrenos de cultivos en predios para vivienda.

Un plano oficial de la Cd. de México, realizado por la Comisión de Saneamiento y desagüe entre 1889 y 1890, muestra todavía los llanos de la Vaquita, lugar donde se asentaría posteriormente la Colonia Obrera, sin el trazo de la misma; solo se percibe el canal de desagüe, que posteriormente será José T. Cuellar.

Es dentro de este marco histórico donde la Colonia Obrera tiene su origen. El 17 de febrero de 1899, la Comisión de Obras Públicas, informó al Ayuntamiento, que el propietario del terreno situado al sur de la ciudad entre las calzadas de San Antonio Abad y Niño Perdido (Potreritos del Cuartelito y anexos), pretendía establecer una colonia y que estaba fraccionando el terreno, trazando calles en él y vendiendo lotes. El Ayuntamiento acordó en el Cabildo el 21 del mismo mes, que por medio de avisos publicados al día siguiente y fijados en lugares visibles, se hiciera saber al público que el Ayuntamiento no había autorizado la creación de la Colonia, y que por lo mismo no estaría dotada de servicios municipales. Esto no detuvo a los fraccionadores, los hermanos Escandón, que especulaban con la venta de terrenos, no solo de la Colonia Obrera, sino de muchas más en la Ciudad de México.

La creciente migración a la ciudad, su consecuente aumento de población y demanda de vivienda, facilitaron el camino para que unos cuantos adquirieran terrenos, de grandes extensiones a precios bajos, y que posteriormente eran fraccionados y vendidos a un precio muy superior a su valor real, aun sin contar con los servicios urbanos básicos. A pesar de eso cientos de personas compraron estos terrenos, que se vendieron entre uno y dos pesos el metro cuadrado.

Es dentro de este contexto, en donde personas con amplia visión inmobiliaria aprovechan las situaciones legales de los terrenos aledaños a la naciente ciudad de México para realizar importantes negocios de bienes raíces.

6.1 FRANCISCO SOMERA Y EL PRIMER FRACCIONAMIENTO DE LA CIUDAD DE MEXICO (1840-1849)

El objetivo de este análisis es explicar como se presenta la expansión de la ciudad de México durante el siglo XIX, mediante ejemplos concretos; como se presenta el cambio del uso del suelo. Primero se define al grupo social del que se adquiere la tierra agrícola que va a ingresar al mercado urbano. Posteriormente se establece la importancia y composición social de los promotores que inician una nueva esfera de inversión de capitales: la compra de tierras y la especulación inmobiliaria como forma de acumulación cómoda y sin riesgos que origina una fuga de capitales en canales laterales no productivos. Los promotores de bienes raíces aprovechan las exenciones (liberándose de obligaciones fiscales) y

facilidades que se ofrecen a los fraccionadores y a los compradores de terrenos baldíos.

Durante la segunda mitad del siglo XIX se pensaba que el progreso de México estaba en el aumento de la población, la subdivisión de la tierra, y la creación de nuevos propietarios. Es importante mencionar el monto de las ganancias obtenidas por los fraccionadores y los mecanismos que se utilizan para especular, la forma en que dirigen el rumbo del crecimiento de la ciudad y condicionan la demanda de los pequeños compradores.

El primer fraccionamiento que se forma en la Ciudad de México es la colonia de los arquitectos que se desarrolló en dos etapas: de 1859 a 1879 y de 1880 a 1889.

En la primera etapa la población crece lentamente y aparece como una zona semirural poco poblada. Ya en la segunda etapa el crecimiento de la ciudad de México se refleja claramente por su acelerado desarrollo.

La fuente de información en que se basa este estudio son los protocolos del archivo de notarías donde se revisan las operaciones realizadas por el fraccionador Francisco Somera. Aparece como especulador pero además realiza otras actividades como prestamista y es un ejemplo excelente de aprovechamiento al máximo del desempeño de puestos públicos estratégicos.

Al trabajar para el Ayuntamiento a Somera, se le encarga el levantamiento de planos de los ejidos de la ciudad. Enterado de los datos sobre las propiedades municipales denuncia en 1843 el ejido de La orca y consigue su adjudicación por una suma módica, firma valiéndose de su cargo de jefe de caminos y canales. En este terreno forma la colonia de los arquitectos en 1859.

Francisco Somera realiza otras operaciones aprovechando sus cargos dentro del gobierno y sugiere la conveniencia de urbanizar la zona, pasando calles por sus propiedades compradas antes a los indígenas. con esto obtiene grandes beneficios, ya que recibe por parte del gobierno indemnizaciones y sus propiedades aumentan de valor.

En 1905, el Distrito Federal inició su crecimiento hacia el sur: la Colonia Hidalgo estaba ya construyéndose y a sus lados se trazaba ya la Obrera (al este) y la Roma (al oeste) siguiendo la tradición urbanística reticular. Caracterizadas por su nomenclatura, en la Roma, que llegaría a su esplendor entre 1917 y 1922, se dieron a las calles nombres de entidades federativas y de algunas poblaciones del país; y en la Obrera, cuyos lotes fueron adquiridos por artesanos, entre quienes destacaban los albañiles, que trabajaban en la Colonia Roma, se perpetuaron los nombres de los intelectuales y artistas mexicanos, y algunas veces designaciones gremiales.

Para 1920, la Colonia del Cuartelito estaba integrada casi en su totalidad, habiendo cambiado su nombre por el de Colonia Obrera.

Los predios de mejor cotización fueron los ubicados junto a la calzada de Chimalpopoca, en tanto que los de menor valor estuvieron por el rumbo de la calzada Algarín. Al Canal de Derivación que venía desde el de la Viga, con destino al pueblo de Romita, se deseco y se le dio el nombre de Avenida Oriente 42, que hoy conocemos como José T. Cuellar, siendo su prolongación al poniente la calle de Dr. Claudio Bernard. San Antonio Abad fue nombrado en un principio Avenida 7 Sur, donde esta el edificio de Santiago Galas, que fue por muchos años la estación terminal del ferrocarril México Tlalpan.

El trazo de los nuevos fraccionamientos Sta. Maria la Ribera, Vicente Guerrero, Hidalgo, Obrera y la Roma, continuaron con leves alteraciones la antigua traza de la Ciudad de México.

Para 1918, la colonia ya se encontraba establecida, aunque no contaba con servicios de urbanización. La carta geográfica del Distrito Federal elaborada por la Dirección de Estudios Geográficos y Climatológicos en 1918 muestra la ubicación de la colonia como parte de la periferia de la ciudad.

La división política del D.F. hasta el 31 de diciembre de 1928, fue de 17 municipalidades: México, Tacuba, Tacubaya, Mixcoac, Guadalupe Hidalgo, Azcapotzalco, Cuajimalpa, San Ángel, Magdalena Contreras, Tlalpan, Coyoacán, General Anaya, Xochimilco, Iztapalapa, Iztacalco, Milpa Alta y Tláhuac. La Colonia Obrera pertenecía al municipio de México, lo que correspondería actualmente a la colonia Cuauhtémoc, pero formaba parte de la periferia de la Ciudad de México.

Después de la Revolución, Pascual Ortiz Rubio, decide realizar varias obras que dotarán de la infraestructura y equipamiento necesario a las colonias que más lo necesitaran, además de obras de vialidad que facilitarían la comunicación entre la periferia y la naciente ciudad. Se realizaron importantes obras, como la que comunicaba el sur de la ciudad (Iztacalco, Tlalpan y Xochimilco) y que corría al lado del Ferrocarril de Tlalpan. Entre estas obras, se contempló la creación de una plaza similar a la Alameda en la convergencia de las calles de Dr. Claudio Bernard, Dr. Jose Torres y Jose T. Cuellar, contemplando la continuación de la calle Dr. Jose Torres hacia la

Para 1930, las nacientes colonias de extracción popular comenzaron a representar un serio problema de salubridad para el naciente Distrito Federal. La falta de servicios e infraestructura necesaria producto de la mala planeación y especulación en la venta de terrenos, comenzó a ser patente. El hecho de que no fuesen asentamientos reconocidos por el Ayuntamiento de la Ciudad, provocó que la dotación de los servicios fuese tardía e insuficiente para la cantidad de gente que ya había poblado estos sitios.

Un boletín de Obras Públicas de 1930, nos proporciona una idea de los conflictos y las soluciones propuestas, así como de la gran inversión económica que se requería para dotar de servicios urbanos básicos, no solo a la colonia Obrera, sino al resto de la zona conurbada de ese tiempo:

"Colonias o fraccionamientos sin servicios o con servicios muy deficientes de la antigua Cd. de México.

"CUARTEL 1 COL. MANUEL ROMERO RUBIO: ..."

"CUARTEL 2 COL. BALBUENA: ..."

"CUARTEL 3 COL. MAGDALENA MIXHUCA: ..."

"CUARTEL 4 COL. OBRERA O DEL CUARTELITO: Es la prolongación de las calles de José Ma. -Pino Suárez, 5 de febrero, Isabel la Católica y Bolívar, a 5 minutos de la Plaza de la Constitución, fue autorizado su fraccionamiento en el año de 1924, llevándolo a cabo los señores Antonio, Rafael, José y María Escandón, los hermanos Artigas, Alejandro Romero y la sociedad E. Manuel y Cía. Esta zona es una de las vergüenzas de México por todos los conceptos, y es uno de los problemas mas serios que hoy se tienen, por haberse permitido que en un zona tan céntrica de la ciudad se fraccionaran terrenos en las peores condiciones y sin ningún servicio de urbanización."

"Se ha hecho el saneamiento de las calles de Roa Barcenas y Fernando Alba Ixtlixóchitl; se ha puesto instalación de agua en la 1a. de Lorenzo Boturini, en la privada 19 y en la privada 13a.; lo mismo que en la 1a. de Manuel Ma. Flores, se pavimentaron y asfaltaron las calles de Fernando Alba Ixtlixóchitl, y se conformaron algunas calles, se proporcionó a la Junta de mejoras, materiales, guarnición y losas para los embanquetados. Se establecieron las bombas para el Mercado Hidalgo."

"Realmente esta colonia es la mas próxima al Centro de la Ciudad y la mas abandonada; requiere para la instalación de su saneamiento la construcción del colector n° 8, trabajos proyectados y que no podrán iniciarse hasta que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas ejecute los trabajos que hemos pedido en el Gran Canal y Canal del Sur y cuya ejecución ha sido aceptada por los jefes superiores de dicha Secretaria."

"La razón de por que se necesitan estas obras en el Gran Canal del Sur para la ejecución del colector n° 8, es que será preciso bajar el nivel de dichos canales (obra que corresponde a la Secretaria de Comunicaciones) no menos de 80 cms; a fin de que el colector n° 8 pueda funcionar por gravedad y no por bombeo, lo que sería, ademas de antitécnico, absolutamente antieconómico por el gasto constante de fuerza para el bombeo y el costo original de mantenimiento del sistema de bombeo."

"... como puede verse en el informe en el cual están considerados únicamente los fraccionamientos de grande o relativa importancia, (...) la zona poblada en el Distrito federal sin servicios municipales correctos, abarca una extensión total cercana a los 36 km², y se nos advierte que en muchas de las colonias antes descritas, no es verdad que los servicios municipales que pudieron y debieron exigirse desde un principio, no hubieran podido llevarse a cabo por la baratura del precio de venta del terreno, pues si en algunos casos , ese precio ha fluctuado entre 2 y 3 pesos el metro cuadrado, en otros, como la colonia Roma Sur y los Pinos se vendió en 8 y 12 absolutamente sin ninguna urbanización."

"...en estos negocios, toda utilidad ha sido para el fraccionador, pues estos terrenos han sido adquiridos por los fraccionamientos a precios, las mas de las veces irrisorios, y bien podría haberse exigido a los fraccionadores el sacrificio de una parte de sus utilidades para hacer dichas colonias habitables, en el sentido simplemente humano de la palabra."

"Por lo demás, no tendría objeto de ninguna naturaleza el señalar este desastre sin analizar los orígenes del mismo. En muchos casos, las cosas se debieron a necesidades realmente imperiosas de acomodo de la población, como la colonia Obrera, por ejemplo; y el fenómeno también se ha debido a la población inmigrante excesiva que llegó a la Ciudad de México en los últimos 10 a 15 años y que fataimente tenía que procurarse acomodo, siendo por ello presa fácil para fraccionadores sin escrúpulos."³

La dotación de servicios siempre ha constituido un conflicto para la administración de la ciudad, por lo que no pocas personas trataban de deslindar responsabilidades con respecto al deterioro de la calidad de vida citadina, y eran frecuentes las observaciones con respecto a los fenómenos sociales del momento.

³ BOLETÍN DE OBRAS PÚBLICAS.
ABRIL DE 1930
pags. 226 a 232.

Es en la década de los treinta cuando la nueva administración del Distrito Federal analiza los problemas que aquejan a la clase trabajadora en cuanto al concepto de vivienda se refiere. La Dirección de Catastro llevó a cabo en el mes de septiembre de 1929 un censo de los edificios de todas las categorías que existían, tomando en cuenta los cuarteles en los que estaba dividida la Ciudad de México. La colonia Obrera pertenecía al Cuartel IV, en donde predominan estructuras de un nivel destinadas a vivienda:

TIPO DE EDIFICACIÓN	CANT.	%
Casas de un nivel	1988	72%
Casas de dos niveles	699	25%
Casas de tres niveles	60	2%
Casas de cuatro niveles	11	1%
TOTAL de construcciones	2758	

Se reproduce un fragmento de un artículo publicado en el Boletín Municipal de la Ciudad de México en 1930.

6.2 NUESTRO PROBLEMA MUNICIPAL

SU VIEJO ORIGEN

“El descuido y falta de severidad de administraciones de otros tiempos, dejaron situaciones de tal manera complicadas, que su allanamiento sin hipérboles, constituye el desenmarañamiento de una madeja de infracciones municipales y sanitarias y de intereses crecidos, que ya no pueden ser atacados.”

“Como consta en la lista de las colonias a las que hacemos mención, las siguientes: col. Díaz de León, col. Scherbe, col. Valle Gómez, en la primera demarcación, col. Balbuena, col. de la Paz o de la Viga en la segunda demarcación, Colonia del Cuartelito o Colonia Obrera en la cuarta, col. Buenos Aires o Potrero de Enmedio e Hidalupe o el Tinaco en la sexta; aunque pobladas y llenas de construcciones mas o menos sólidas y adecuadas para la vida, no han sido autorizadas, ni urbanizadas, ni recibidas por el Ayuntamiento, que se encuentra respecto a ellas en la situación de saber a ciencia cierta que su existencia es del todo irregular y aun perjudicial y no poder urbanizarlas, por lo enorme del costo que tales obras requerían, ni obligarlas a regularizarse, porque no existen medios para ello, pues estas colonias, habitadas y construidas, no están en el caso por ejemplo de una casa comercio a la que por estar establecida ilegalmente se le cierra, allí no se puede derribar las casas ni arrojar a los propietarios, los que exigen y obtienen en la medida de lo posible, los servicios que son indispensables, para su vida y su desarrollo, no fueron recibidas por el Ayuntamiento debido a su falta de cumplimiento de las estipulaciones hechas al dar la concesión...”⁴

En los años posteriores a la década de los treinta, la ciudad registra un gran crecimiento, de tal manera que fué absorbiendo todos los asentamientos cercanos al centro. El avance en los medios de transporte permitió realizar viajes de distancias considerables en un relativamente corto periodo de tiempo, por lo que visitar Coyoacán, San Ángel e incluso Xochimilco ya no era una excursión de fin de semana.

⁴ BOLETIN MUNICIPAL 1930.
pags. 323 a 325.

De esta manera, la colonia Obrera pasó de ser un asentamiento que delimitaba la naciente ciudad a principios de siglo, que fué conurbada por la creciente mancha urbana, a formar actualmente parte de la zona céntrica del D.F.

Para este tiempo ya se habían generado grandes conflictos ocasionados por la falta de planeación, especulación de terrenos y corrupción. Las vialidades resultaban insuficientes para los automóviles particulares y de transporte público, las líneas de los tranvías corrían en algunas calles por un lado de la acera y en otras por el lado contrario, lo que provocaba "grandes conflictos viales".

Para 1933, el Departamento del Distrito Federal, determina la apertura de nuevas vialidades y la ampliación de algunas otras. Entre las calles a ampliar se encuentran la del Niño Perdido (hoy Eje Central) y 20 de Noviembre, como vías de comunicación entre el centro y el resto de la Ciudad. La ampliación de estas avenidas no previó el impacto ambiental que tendría con el paso del tiempo, pues la ampliación de 20 de Noviembre y su unión con la diagonal del mismo nombre ocasionó el fraccionamiento de la plaza de la Iglesia de Tlaxcoaque, que fué el comienzo del deterioro urbano en el que hoy se encuentra esta iglesia, prácticamente encerrada entre Fray Servando Teresa de Mier, San Antonio Abad y Diagonal 20 de Noviembre.

Por otra parte, la ampliación de Niño Perdido, ocasionó que la plaza que dotaba de área verde y zonas de recreación a las colonias Doctores y Obrera quedara reducido a la mitad y separada una de la otra por

una avenida de tráfico intenso llamada Eje Central. En la actualidad, de aquel parque solo se conserva la mitad que se encuentra en la colonia Doctores, zona solo aprovechada por un sector de la población dedicada a la ingestión de bebidas alcohólicas. Este parque solo se conoce por el monumento a Lázaro Cárdenas.

Entre los años cuarentas y cincuentas, la mayoría de las edificaciones pertenecían a unas cuantas personas, que se dedicaban a arrendarlas, y anualmente incrementaban el valor de las rentas, por lo que el gobierno decidió decretar la congelación de las mismas.

Es en el plano de la Ciudad de México de 1967, cuando podemos constatar que la Colonia Obrera no ha sufrido alteraciones en su traza hasta la fecha.

El desinterés debido al poco beneficio económico que les significaban las rentas congeladas por parte de los propietarios por el mantenimiento de las edificaciones provocó que se deterioran de tal manera que con los sismos de 1985 algunas de ellas se derrumbaron, y muchas otras quedaron en mal estado, por lo que se optó por demolerlas, aun sin el consentimiento de sus habitantes.

En algunos casos, la vivienda que proporcionó el gobierno mejoro en mucho la calidad de vida de los habitantes, sin embargo aun existen edificaciones en mala calidad tanto estructural como espacial.

Actualmente la colonia Obrera es asiento de familias de la clase trabajadora, consta de todos los servicios públicos y comunicaciones rápidas hacia todos los puntos cardinales, pero conserva los problemas urbanos debidos a la falta de planeación y el carisma de barrio de los pequeños poblados ajenos a la agitada vida urbana.

6.3 EFECTOS AMBIENTALES DE LA EXPANSION DE LA CIUDAD DE MEXICO.

La Ciudad es el espacio donde convergen y consolidan las cuatro formas de ganancias que sustentan la producción económica: la Industrial, la Comercial, la Bancaria y la Inmobiliaria; pero también de los distintos elementos que conforman los servicios y la estructura urbana, como son: la vivienda, el transporte, el agua, la energía eléctrica, los hospitales, etc.

Una de las expresiones sociales de la concentración urbana son las crecientes demandas de servicios y equipamiento que regulan grandes sectores de la población. De ahí que las políticas de descentralización tengan el propósito de atenuar los efectos.

Es indudable que la concentración de actividades en la Ciudad de México sigue siendo conveniente desde el punto de vista económico. Entre las ventajas se pueden mencionar las obtenidas por tarifas preferenciales en el transporte de materia prima; servicios subvencionados e incentivos arancelarios, permiten a los grandes establecimientos comerciales

e industriales operar incluso con subutilización de la capacidad productiva instalada; por tanto no tienen interés alguno en desplazarse a otros lugares del país.

Actualmente el discurso y las medidas descentralizadoras para enfrentar los efectos negativos de la concentración urbana son cada vez más tenuous. Con una política de fomento a la inversión extranjera como la firma de los acuerdos trilaterales del Tratado de Libre Comercio (TLC) Los procedimientos más eficaces y los demás programas de descentralización se verán seriamente limitados para detener o disminuir el crecimiento urbano de la Ciudad de México. Con ello aumentarán las ventajas de localización de las empresas nacionales y extranjeras dentro de la mancha urbana. No solo llegarán nuevas empresas, sino que se expandirán las ya existentes.

Un fenómeno nuevo aparecido en las grandes ciudades del mundo, es la desindustrialización de las áreas urbanas, varios estudios registran disminución del crecimiento industrial y por ende aumento de las actividades de servicios.

La orientación de un proceso alternativo de descentralización urbano-industrial de la Ciudad de México y su correlativa expansión, no está por lo menos ahora, en el marco de la planificación urbana y regional. La Ciudad de México continuará irremediablemente sus procesos de concentración y expansión territorial.

La Ciudad de México tiene una doble dimensión espacial: por una parte un movimiento migratorio de las áreas centrales y hasta intermedias hacia las zonas periféricas producto de las políticas de inversión en obras públicas y los cambios en los usos del suelo, por otra parte la expulsión de población hacia las mismas periferias urbanas.

En este dual y dinámico proceso de metropolización tienen un papel fundamental los grandes proyectos urbanísticos impulsados desde hace décadas por el Estado: por ejemplo: Ciudad Satélite, Cuautitlan Izcalli, actualmente el gobierno del Departamento del Distrito Federal (DDF) impulsa tres grandes proyectos urbanísticos que se basan en canalizar inversiones inmobiliarias básicamente privadas hacia determinadas zonas de la Ciudad:

A) El proyecto Sta. Fe en la delegación Alvaro Obregón y los límites del municipio de Huixquilucan, donde se construye un gran centro comercial y financiero para sectores de altos ingresos, en una extensión aproximada de 850 hectáreas.

B) El Plan de rescate ecológico de Xochimilco originalmente concebido para alojar un lago recreativo con áreas para actividades deportivas, turísticas y culturales. Incluye tres lagunas de regulación que, intentan resolver las constantes y tradicionales inundaciones del sur de la ciudad. El proyecto abarca aproximadamente 1,100 hectáreas.

C) El proyecto inmobiliario del Centro Histórico del cual forma parte un proyecto específico de áreas aledañas a la Alameda Central.

Estos 3 megaproyectos tendrán un efecto directo en el crecimiento de la Ciudad pues extenderán notoriamente los territorios urbanos legales e ilegales de las periferias urbanas. La valorización de las áreas centrales dependen del crecimiento y expansión de la Ciudad, siendo además zonas con alto valor histórico que necesitan revitalizarse en aras de la acumulación del sector inmobiliario.

6.4 TRANSFORMACION DEL MODELO ECONOMICO

La transformación del modelo económico implantado en México hace 5 décadas se da como parte de la necesidad que existió a nivel internacional de cambiar las condiciones en que se sustentaba el proceso de acumulación capitalista instituido en la post-guerra. La crisis petrolera agudizó la crisis mundial en la década de 1940 y con ello la búsqueda de nuevos rumbos que lo encausarían hacia nuevas formas de recuperación de la tasa de ganancia.

En este proceso el espacio se presenta como eminentemente urbano, en donde las ciudades, las más favorecidas son las que crecen, las que se apoyan para fundamentar un cambio, y las que dictan la lógica que se establece en relación al mismo. En el se conjugan los centros antiguos y nuevos centros de implantación industrial con la consecuente polarización entre la población que se integra y la que no. A su vez una gran parte de la población desocupada del sector productivo se desvía al sector comercial y de servicios.

Al mismo tiempo crece el llamado sector "informal" y no asalariado de la economía, originado por el crecimiento del desempleo, como una forma de resolver la falta de ingresos, conjugandose en un espacio de modernización y de transformación a formas específicas de organización propias, tanto sociales como culturales.

En México se polarizan regiones importantes donde la demanda técnica y económica permite diferenciar las tendencias de producción, basadas en condiciones de relaciones de trabajo que se implantan. Consecuencia, se presenta una nueva industrialización en la zona norte del país, constituyendose como eje dinamizador del proceso manufacturero, y presentando una tendencia a ser destinada a la producción de mercancías para el mercado internacional.

Sin embargo, la zona metropolitana de la Ciudad de México continúa siendo una región manufacturera tradicional tendiendo hacia el estancamiento industrial y especialización financiera, dado el nulo avance en la dinámica para la nueva localización industrial y de empleo en la zona.

6.5 RASGOS DE LA CONCENTRACION Y LA EXPANSIÓN URBANA

México es un país con más de 90 millones de habitantes. La mitad la población vive en la pobreza y más del 50% de ellos no cuentan con los recursos económicos necesarios para sobrevivir; la otra mitad de la población esta compuesta por una amplia clase media, en proceso de

empobrecimiento, pero con varios niveles de ingreso. El sector que concentra la mayoría de la riqueza está formado por la minoría.

El Sistema Político Mexicano vive un momento de creciente incapacidad para satisfacer las demandas y expectativas ciudadanas. La política mexicana reciente llevó a cabo acciones contrarias al derecho positivo; los ejemplos en los últimos años fueron puestos de elección popular negociados, leyes inaplicables y reglamentos que sobrepasan atribuciones que la ley otorga entre otros.

Las etapas de crecimiento económico del país no podrían explicarse al margen de ese patrón de concentración urbana y expansión territorial de la Ciudad. En un modelo de acumulación, al crecimiento económico requiere espacios para la producción, industrias, comercios, equipamientos, etc., así como para alojar la fuerza de trabajo que sustentan dichas actividades.

La Ciudad de México es la más poblada del mundo, pero no la más grande. Según el censo de 1990 alrededor de 16 millones de habitantes ocupaban un área urbana de 1,300 km². Característica peculiar de la Ciudad de México no es pues su tamaño sin las elevadas tasas de crecimiento y densidades de población que se observan desde hace décadas. La Ciudad de México triplica su crecimiento (4.5%) y tiene 150 h/h.

Un rasgo característico del modelo de crecimiento de la Ciudad, es el doble y paralelo proceso de la expansión urbana, lo que constituye el eje de la metropolización. La expansión física se produce no solo al extenderse hacia afuera, sino también por el acercamiento a ésta de pequeñas manchas urbanas de los pequeños poblados que la rodean.

En los procesos de expansión física de la Ciudad intervienen un conjunto de factores que actúan en forma desarticulada de un Plan Rector de Planificación: En primer lugar, el transporte colectivo que influye determinadamente en el proceso de conturbación multidireccional, al unir mediante algún sistema de transporte a esos poblados con la Ciudad, acentuándose los factores de la urbanización de esos núcleos poblacionales, *lo cual provoca con el tiempo nuevas conexiones con otros poblados.*

Parte del binomio urbanización-transporte, son los proyectos de construir 5 trenes radiales rápidos desde la Ciudad de México a las Ciudades medias cercanas, otro factor en la expansión es la construcción de vialidades periféricas decidida por instancias federales, en una visión que rebaja los ámbitos metropolitanos.

Un factor más son las obras hidráulicas del DDF cuyo proyecto a largo plazo es tenderlo alrededor de toda el área metropolitana con la finalidad de llevar agua a las periferias urbanas, pero hay que considerar también otros factores, por ejemplo, las tasas de crecimiento vehicular superiores al crecimiento poblacional y fuertemente impulsadas por políticas fiscales, el aumento considerable de automotores obliga necesariamente a

extender la superficie vial considerando cada vez más vías terrestres y finalmente no menos importante, políticas para atraer nuevas inversiones de capital (industriales, financieras e inmobiliarias), a la Ciudad con base en el T.L.C.

La inversión de capital inmobiliario y privado en plantas productivas o en infraestructura, provocó la expansión de la Ciudad. En las zonas centrales se produce una modificación de usos de suelo y la sustitución de espacios habitacionales por espacios comerciales, administrativos y financieros, desplazando a la población de menores ingresos que habitaba en el Centro Histórico hacia la periferia, propiciando la expansión de la Ciudad.

Algunos de los tradicionales planteamientos del urbanismo fundamentan el crecimiento ciudadano mediante la expansión de círculos concéntricos (cuyo eje es el Centro Histórico), particularmente las concepciones originales de la Escuela de Chicago aseguraban: "El proceso típico de expansión de la Ciudad podrá ser preferentemente ilustrado por la serie de círculos concéntricos numerables que designarían, tanto las zonas sucesivas de expansión urbana como los tipos de áreas diferenciadas en el proceso de expansión".

Como se afirma, es un esquema ideal de la expansión de la Ciudad mediante la conformación sucesiva de cinco zonas, pero en este caso solo se trata de la movilidad de zonas. Además de presentarse también desplazamientos interperifericos.

La concentración urbana en México se ha traducido irremediablemente en el atraso del campo; el cual se ha convertido en un factor de alteración estructural de la migración rural. De seguirse fomentando ésta expansión sobre las áreas agrícolas productivas, se continuará afectando significativamente los recursos naturales agropecuarios e hidrológicos que integran los ecosistemas del Valle de México.

Para reorientar esos procesos de urbanización desde una perspectiva global, se debe contar con una visión que considere el desarrollo económico y social del país en su conjunto que incluya prioritariamente al campo.

Los territorios urbanos de la ciudad son escena de conflictos y choque de contradictorios intereses de diversos actores: Gobierno, ciudadanos y dueños de capital industrial, comercial, financiero o inmobiliario.

Cada metro cuadrado del suelo es disputado día a día de acuerdo a la capacidad organizativa, política y económica que tenga cada uno de estos agentes, muchos de ellos destructores de la naturaleza y del medio. Los múltiples programas y planes urbanísticos son expresiones de la lucha social que reclama nuevas relaciones entre los integrantes de la sociedad civil organizada y el Estado.

6.6 TRANSPORTE Y COMUNICACION EN LA CIUDAD DE MEXICO

Uno de los principales elementos de la estructura urbana, es el transporte urbano, que vincula las distintas actividades económicas a través del traslado de personas y mercancías, al unir actividades, integra zonas y funciones de la metrópoli y homogeniza las áreas urbanas; además hace concurrir en el espacio los principales factores de la producción: Insumos, medios y fuerza de trabajo.

Es el principal medio para trasladar la mano de obra de las zonas de habitación hacia las áreas de trabajo, de comercio, de finanzas o de servicios básicos: hospitales, escuelas, centros recreativos, etc.

No solo satisface una necesidad de traslado para un importante segmento de la población; sino también se extiende a las diversas actividades económicas que utilizan dichas fuerzas de trabajo. En la rama de los subsidios, una de las principales políticas consiste en que parte del costo del transporte debe cubrirlo directamente el sector productivo, tal como ocurre con la vivienda y la salud.

La producción de traslado implica entonces, un conjunto de elementos necesarios que lo vinculan a otras ramas, como la infraestructura vial, las unidades móviles, las instalaciones y los insumos de trabajo (combustibles, lubricantes, neumáticos, etc.)

El funcionamiento del transporte es parte de la dinámica de la Ciudad, impuesta en última instancia por las actividades económicas, los servicios, la infraestructura, el equipamiento y la vivienda.

El desarrollo de la industria automotriz tiene gran importancia para el funcionamiento del transporte público, específicamente por la producción y comercialización de unidades, realizada en su mayoría por empresas privadas. Sin embargo la intervención estatal en el transporte depende específicamente de sus relaciones con los principales sectores productivos, empresariales, industriales, y de trabajadores. En la Ciudad hay actualmente 2 formas de operar el transporte: la prestación directa por medio de empresas públicas y las concesiones o empresas privadas.

La existencia de dos regímenes de propiedad de transporte implica inevitablemente enfrenamientos entre las empresas concesionarias (que buscan la rentabilidad económica) y las estatales cuya prestación directa del servicio requiere necesariamente de subsidios.

La operación de las empresas privadas tiene una característica: la rentabilidad económica se basa gran parte en utilizar sin costo la infraestructura vial. El crecimiento de dichas empresas en buen medida se debe a inversiones públicas en obras viales. Este fué uno de los principales motivos que consolidaron a fines de los años 20 la supremacía de la industria del transporte automotor privado sobre los tranvías.

En México y en otras partes del mundo, la experiencia demuestra que la imposibilidad de las empresas privadas para otorgar un eficiente servicio de transportación masiva dentro de la lógica de la rentabilidad, es lo que fundamentalmente obliga al Estado a intervenir directamente en el servicio. Desde principios de siglo hasta los años 40, el transporte público estuvo prácticamente en manos privadas. En 1946 cuando predominaban las empresas de autobuses, se produce la primera intervención pública con la estatización de los tranvías. Desde entonces la participación del gobierno fué casi marginal, y es hasta fines de los 70 cuando decide intervenir muy directamente: primero con la construcción del sistema de transporte colectivo Metro, y posteriormente en 1981 con la estatización de los autobuses del D.F. En ambos casos fueron creadas empresas públicas descentralizadas.

En el D.F., la mayor intervención directa del Estado en el transporte no solo se orientó a dar respuesta a un agudo problema urbano para fortalecer de paso la gestión estatal, sin también sirvió para abaratar la producción de la fuerza de trabajo. Reduciendo los costos del transporte en base a elevados subsidios, por lo menos hasta 1986.

A partir de 1986, pero sobretudo durante la administración del Lic. Carlos Salinas, se establecieron fuertes bases, que permiten predecir, nuevamente un período de privatización del transporte público.

Durante décadas el automotor operó con una tecnología altamente contaminante y creció más que los sistemas eléctricos. Este hecho convirtió la relación transporte-contaminación en algo prácticamente insoluble. El automotor es el más utilizado en la Ciudad y gran parte de la vialidad se ha planificado en función suya.

El crecimiento demográfico, la necesidad de traslado y las inversiones públicas indican que el uso de este medio seguirá dominando a pesar de contar con otras alternativas basadas en la energía eléctrica, como el metro, el trolebús, el tren ligero y el tren elevado, que constituyen alternativas de transporte no contaminante pero son apoyadas con menor intensidad durante el actual sexenio: los trolebuses no rebasan las 400 unidades en operación; el servicio del tranvía fue suprimido definitivamente en marzo de 1985. El tren ligero de fabricación México-Canadá, integrada con partes de los viejos tranvías.

Se asume como un hecho comprobado que el automotor es la principal fuente de contaminación atmosférica en la Ciudad y se encuentra estrechamente relacionado con las características y condiciones de su operación.

A manera de propuesta se han incluido algunos lineamientos para un Plan integral del Transporte y reducción de la contaminación atmosférica en la Ciudad de México, básicamente se han conservado las propuestas originales del elaborado a principios de 1989.

6.7 LA URBANIZACIÓN Y EL TRANSPORTE

El funcionamiento del transporte está condicionado a los procesos de crecimiento demográfico y físico de la ciudad, similar al modelo de crecimiento y urbanización desordenado que ha tenido la metropoli. Una adecuada planeación del servicio implica por tanto la planificación de actividades económicas en territorio nacional, la concentración de éstas en el área metropolitana no es sino la expresión del modelo de centralización política que caracteriza al crecimiento urbano, como parece reconocerlo un importante programa gubernamental de zona: " El ordenamiento territorial no es solo una cuestión técnica o administrativa, sino política".

La desmedida concentración de población y sus consecuentes necesidades de desplazamiento entre una zona y otra, la gran expansión física del área urbana y el fomento del uso del automóvil particular y apoyado básicamente en los programas de vialidad, son elementos importantes del proceso de urbanización que impiden tener un transporte eficiente y accesible.

Esta política ha carecido de continuidad, las obras inconclusas se pueden identificar por períodos gubernamentales: el Viaducto Miguel Alemán (1946-1952); el Periférico (1958-1964 y terminado en 1994); el Circuito Interior (1970-1976); los ejes viales (1980-1982).

En la Ciudad, el uso del automóvil particular se ha convertido en una necesidad vital para un sector de la población. Esto se debe a dos factores: las deficiencias de los distintos modos del transporte y el impulso a la industria automotriz

6.8 SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO).

El Metro como se sabe, inició sus operaciones en 1969. Es una obra de infraestructura de considerable magnitud y actualmente es la columna vertebral del transporte colectivo de la Ciudad de México. El sistema ha ocasionado importantes cambios, entre los que figuran la regeneración de zonas donde se ha ubicado y que se encontraban en estado decadente, lo que ha permitido lograr mejores condiciones de vida para los habitantes que residen a ambos lados del trazo de las líneas. Además ha contribuido a la regeneración social, y lo que es más importante, cubre una necesidad básica de los habitantes de una manera rápida, cómoda y económica.

El metro ha involucrado importantes cambios socioeconómicos, como cualquier sistema de transporte del mundo, da servicio a todos los estratos sociales de la población, independientemente que unos u otros hagan uso o no del mismo.

En el Plan Maestro del Metro se considera la "reticulación" de la Ciudad por líneas con lo cual se observa la súbita creación de "barrios" dentro de la red, en virtud de que un número determinado de usuarios no la utiliza totalmente para desplazarse de un lugar a otro, sino que emplea siempre los mismos tramos. Las líneas 1 y 2 son las que transportan mayor número de personas.

La utilización de una línea, no depende de su ubicación específica, pues el usuario reacciona de manera lógica y el factor determinante para el uso es el tiempo de recorrido.

El Plan Maestro se inserta dentro del Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica del D.F. Si se trata de una línea subterránea el contexto urbano casi no cambia.

El Metro es un sistema económico y eficiente que logra velocidades comerciales entre 30 y 35 km.por hora. La localización de una línea del metro depende de factores sociales, económicos, de afluencia, de factibilidad y otros de carácter técnico.

6.9 EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE EN EL AREA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO.

ANTECEDENTES

En la Ciudad de México la transportación masiva de pasajeros se inició en 1857 con la operación del tranvía accionado con vapor. La primera ruta unía el centro con los suburbios de la Villa de Guadalupe. Esta vía formo parte del tramo del ferrocarril México-Veracruz y también conectaba otros pueblos suburbanos del norte de la Ciudad. En algunas rutas la fuerza del vapor fué remplazada durante un tiempo por mulas, debido a que las vías metálicas no soportaban el peso de la máquina. Este transporte permitió recorrer mayores distancias y comunicar a la capital con ciudades importantes (Centros de producción agropecuaria como Chalco, Mixquic y Xochimilco).

A fines del siglo pasado aparecieron los primeros tranvías eléctricos; su construcción y operación estuvo a cargo de particulares. Las primeras concesiones las autorizó el Ayuntamiento en 1896 a la compañía de tranvías eléctricos, de capital inglés. Más tarde las concesiones y el equipo se transfirieron a otra negociación también inglesa " The México Electric Transways", que en 1907 fue absorbida por "la Compañía de Tranvías de México" con sede en Londres y filial en Canadá.

Con el crecimiento de la red de tranvías se expandió la Ciudad, precisamente hacia donde estos se dirigían. El predominio del tranvía se mantuvo hasta fines del período revolucionario. A partir de 1920 el nuevo crecimiento físico y demográfico que experimentaría la Ciudad demandaba sistemas de transportación más modernos; el automotor, empleado especialmente para usos particulares fue el primero en circular por las principales calles. Algunos de estos vehículos se adaptaron posteriormente para funcionar como autobuses urbanos y suburbanos. Un hecho determinante para el surgimiento del transporte automotor fueron las huelgas de trabajadores y tranviarios.

Pese a las deficiencias del servicio, el número de autobuses aumentó aceleradamente, lo cual fué una prueba de su rentabilidad. La rápida proliferación de rutas sin planificarse correctamente pronto requirió de la intervención estatal. Así en 1918, el gobierno del D.F., empezó a regular el servicio mediante el otorgamiento selectivo de permisos.

Las primeras empresas, denominadas popularmente líneas, se organizaron entre los mismos choferes por intereses comunes, lazos personales o simplemente por coincidir con su ruta habitual. En un principio parte importante de la organización del transporte se basó en cooperativas, pero la gestión de cooperativa fracasó.

A fines de los años veinte se empezaron a constituir con apoyo oficial los primeros sindicatos de permisionarios, integrados básicamente por los propietarios que fungían al mismo tiempo como choferes. Desde fines de 1920, la historia del transporte colectivo en la Ciudad de México ha estado ligada a constantes conflictos entre los mandos. En el centro de la lucha por la hegemonía, el arbitraje del Estado ha jugado una parte determinante, la preferencia del autobús que desplazó en importancia al tranvía, empezó a manifestarse a principios de 1930. En ese entonces se mantuvo en el D.F. y en el Estado de México la política de seguir otorgando concesiones privadas e individuales, medida que dio fuerza a las Asociaciones Sindicales del Transporte Automotor.

En el período Cardenista, surgen las primeras organizaciones de taxis, de los cuales se derivó uno de los más importantes transportes colectivos: los peseros. Los conflictos entre permisionarios y choferes por la mejoría de las condiciones de trabajo y por el acaparamiento de permisos, llevaron al gobierno a seguir favoreciendo a los trabajadores del volante. Esto fortaleció aún más a las organizaciones de taxis, las cuales se convirtieron en cuna de líderes que aspiraban a volver a monopolizar la explotación de servicios.

Una ventaja que influyó en el predominio del autobús sobre el tranvía fue su fácil adaptación a las vialidades, pues no fué necesario construir una infraestructura rígida como los rieles y cables.

Al unir las áreas urbanas centrales con los nuevos poblamientos en las periferias de la ciudad, los autobuses se convirtieron en importantes y modernos impulsores de la expansión urbana.

A partir de 1940 la Ciudad registró un elevado crecimiento demográfico, la falta de calles pavimentadas en las nuevas colonias con la necesidad del transporte, dificultaba en gran parte el acceso de los autobuses urbanos y suburbanos. Al percatarse del problema, pequeños grupos de automovilistas particulares decidieron apropiarse de esta demanda no atendida por los autobuses y tranvías.

El Gobierno decidió en 1967 iniciar la construcción del Metro cuya primera línea se inauguró en 1969. Fué una medida tardía, pues dicho sistema funcionaba desde antes en 33 ciudades del mundo, con menor población que nuestra capital. Las obras del Metro continuaron ininterrumpidamente de 1978 a 1994.

Durante muchos años el retiro de las concesiones fué una demanda de sectores académicos, sindicatos y organizaciones políticas planteada como base para mejorar el servicio. En 1981 se eliminan definitivamente las concesiones y se transfieren a la Ruta 100 todo el equipo e instalaciones de los permisionarios.

El retiro de las concesiones de autobuses en el D.F. que implicó el debilitamiento del gremio de transportistas, pero permitió constituir el año siguiente una empresa gubernamental de transporte urbano en el Estado de México (STT) Sistema de Transporte Troncal.

6.10 POLITICAS SEXENALES

Para los años de 1936 a 1940, México sufre un cambio en la forma de gobierno: de militar al civil (1940 a 1946) lo que conlleva a que México participe en la Segunda Guerra Mundial provocando que no exista una representación arquitectónica que identifique al país.

Para 1946 a 1952, la obra arquitectónica cumbre de esta época fué la construcción de la Ciudad Universitaria, que cambió la fisionomía del sur de la Ciudad. Se abrió Av. Universidad como vía de acceso a C.U.; se llamaba Fernando Casas Alemán; esto hace que se de por primera vez el auspicio de la arquitectura moderna, se trazó con los postulados de la Carta de Atenas. También en esta época se construyeron obras aisladas como son el Centro Urbano Presidente Miguel Alemán (A.U.P.A.) y el Centro Urbano Presidente Juárez (C.U.P.J.).

Durante los años comprendidos entre 1952 a 1958 la arquitectura se caracterizó por la construcción de mercados, como medio para resolver nodos de deterioro urbano; la Merced, Jamaica, la Lagunilla. Con Uruchurtu como regente este período se caracterizó por las flores y las fuentes. La Alameda Central se consideró un elemento de ornato.

En el período de 1958 a 1964 hablando arquitectónicamente, la obra cumbre fué el conjunto urbano Nonoalco-Tlatelolco, del cual se construyó el 4% del proyecto original, se planeaba llegar hasta el metro San Lázaro, pretendiendo eliminar la herradura de la pobreza. Se convirtió en un proyecto habitacional gigantesco, cambiando el norte del Centro Histórico. Domingo García Ramos fue el autor del proyecto que se se bautizó como Conjunto López Mateos .

Entre 1964 y 1970 se iniciaron los trabajos de construcción de las redes del metro, en la esquina de Cuauhtemoc y Chapultepec, esto significaba el inicio de la transportación masiva subterránea: El objetivo fué movilizar a los trabajadores, se mueve a la fuerza de trabajadores; también en esta época se contruye el Hospital Humana.

La etapa de 1970 a 1976 se caracteriza por el embellecimiento de poblados conurbados al D.F., se pintó todo de blanco (Atzacotzalco, Tuyehualco), se creó el Colegio Militar, el Infonavit. Entre 1976 y 1982 se hace el descubrimiento del Templo Mayor y se construyen los ejes viales, también en estas fechas se abandona la construcción del Metro y se completa el Circuito Interior.

Para los años de 1982 a 1988 se hacen expansiones en las redes del metro. Para el año de 1988 y 1994 se crea el Programa "Hechale una manita al centro" que consiste en remodelar todo el Centro Historico de la Ciudad de México.

7. PERFIL SOCIOECONOMICO Y DE LA ESTRUCTURA URBANA

7.1 ASPECTO SOCIOECONÓMICO

En su desarrollo histórico la Colonia Obrera ha albergado una población predominantemente de bajos ingresos. La cercanía de dos grandes centros comerciales como son el Centro Histórico de la Ciudad de México y la Merced, constituyen una de las fuentes de ingreso para dicha población, quienes se dedican a la venta de artículos de importación, enseres menores, etc; en puestos ambulantes; por ello, la población trata de garantizar su permanencia en una localidad cercana a estos mercados de trabajo sin tener que realizar gastos considerables de transporte y prefieren habitar en colonias aledañas, entre ellas la Colonia Obrera, cuya ubicación es cercana a estas fuentes de subempleo.

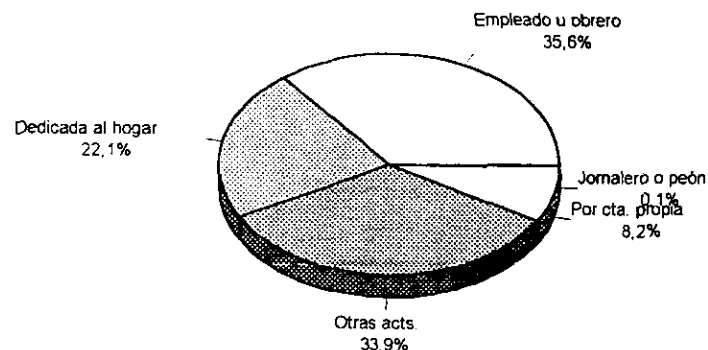
7.2 ASPECTOS ECONÓMICOS.⁵

POBLACIÓN ECONOMICAMENTE ACTIVA.

Del total de la población de la Colonia Obrera (mas de 40,000 habitantes), el 44% es económicamente activa, es decir 0.1% trabaja como peón o jomalero, el 35.6% labora como empleado u obrero y el 8.2% trabaja por cuenta propia.

⁵ Los datos fueron obtenidos promediando los datos del Censo de Población y Vivienda de 1990, realizado por el INEGI, correspondientes a los ocho AGB de la Colonia Obrera.

El resto de la población (56%) depende de los ingresos de otra persona (padres o cónyuges) y de dicho porcentaje el 22.1% se dedica al hogar. (Gráfica 4)



GRÁFICA 4. POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA FUENTES DE TRABAJO.

La población que trabaja por cuenta propia (8.2%) labora en un local, ya sea propio o rentado, e incluye personas que realizan reparaciones mecánicas automotrices, reparación de aparatos electrónicos y eléctricos, venta de abarrotes y productos básicos hasta personas que prestan servicios profesionales.

Los empleados u obreros (35.6%) tienen su fuente de trabajo dentro y fuera de la Colonia Obrera (dependencias de gobierno, fábricas, etc.) y por último, los que laboran como peones o jornaleros (0.1%), no tienen un lugar de trabajo fijo.

PERCEPCIÓN ECONÓMICA.

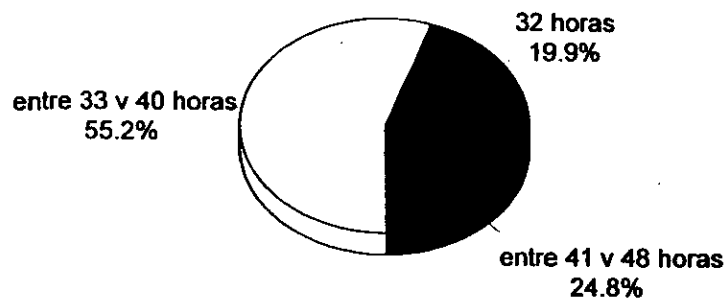
La mitad de la población (50.7%) percibe entre \$700.00 y \$1400.00 al mes; el 22.9% del total de la población percibe entre \$1400.00 y \$3400.00 al mes y por último 20% de los residentes perciben menos de \$700.00 al mes.

DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS Y GASTOS.

En general, del 100% de los ingresos percibidos, el 85% de los mismos, se destinan a gastos de alimentación, 10% para el pago de rentas, hipotecas y deudas, y el 5% restante a gastos diversos (ropa, escuela, recreación, etc.); sin embargo, la población que percibe menos de \$700.00 al mes, lo dedica en su totalidad a la manutención familiar.

TIEMPO DEDICADO AL TRABAJO.

Más de la mitad de la población económicamente activa de la Colonia Obrera (55.2%) dedica entre 33 y 40 horas a la semana al trabajo, lo cual indica que este sector de la población labora con un horario de 8 horas al día, el 19.9% dedica 32 horas a la semana al trabajo (6.4 horas al día) y el resto de la población económicamente activa (24.8%) dedica entre 41 y 48 horas al trabajo, es decir, de 8.2 a 9.6 horas al día (Gráfica 6).



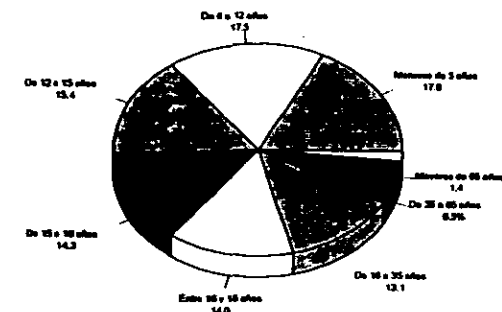
GRÁFICA 6. TIEMPO DEDICADO AL TRABAJO

7.3 ASPECTOS SOCIALES.⁶

EDADES DE LA POBLACIÓN.

Como se puede observar en la gráfica 4, existe un porcentaje similar de niños menores de 5 años, entre 6 y 12 años, entre 13 y 16 años, y entre 16 y 18 años; sin embargo, la población adulta está integrada en un 13.1% por personas de 18 a 35 años, un 6.5% por adultos entre 35 y 65 años y un 1.4% por personas mayores de 65 años.

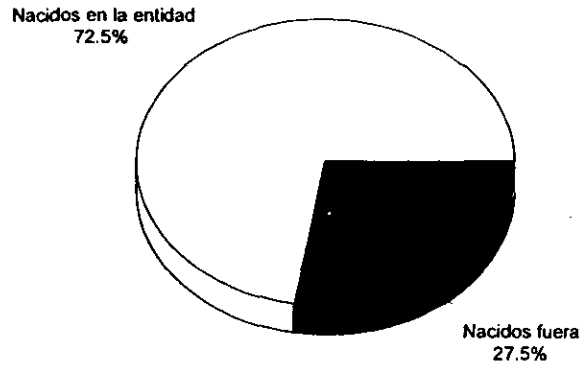
⁶ Los datos fueron obtenidos promediando los datos del Censo de Población y Vivienda de 1990, realizado por el INEGI, correspondientes a los ocho AGB de la Colonia Obrera.



GRAFICA 7. EDADES DE LA POBLACIÓN

PROCEDENCIA DE LA POBLACIÓN.

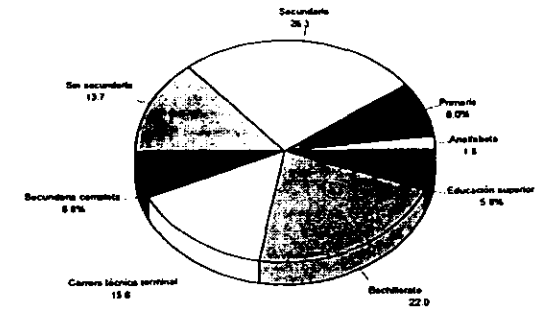
La mayoría de la población adulta nació fuera del D.F., pero tiene entre 5 y 10 años de residir en la Colonia Obrera. Los niños y adolescentes que viven en la Colonia Obrera han nacido en ella. (Gráfica 8)



GRÁFICA 8. PROCEDENCIA DE LA POBLACIÓN

ESCOLARIDAD.

Las constantes campañas de alfabetización y la facilidad para la educación de los trabajadores han reducido a 1.4% el nivel de alfabetismo en la Colonia Obrera. El 8% de la población (niños y adultos) se encuentra realizando estudios básicos, el 13.7% de los que terminan la primaria no realizan estudios de secundaria, y el 26.3% se encuentra en la educación media básica. Del 22.4% de la población que termina la secundaria, solo el 15.6% de los mismos realiza una carrera técnica terminal (Cultura de Belleza, Mecánica, por citar algunos ejemplos). El 22% de la población se encuentra realizando o ya ha concluido el bachillerato y cerca del 6% del total de los habitantes de la Colonia Obrera estudia actualmente o ha terminado sus estudios superiores. (Gráfica 6)



GRÁFICA 9. ESCOLARIDAD DE LA POBLACIÓN

RELIGIÓN.

En la Colonia Obrera, la gran mayoría de la población profesa la religión Católica, y solo un pequeño porcentaje del total de la misma son adeptos a otras religiones (Testigos de Jehová y Evangelistas principalmente).

De la población católica, la mayoría asiste a la Iglesia de San José de los Obreros, ubicada en la calle Fernando Ramírez, entre Bolívar e Isabel la Católica, y solo una pequeña parte asiste a oficios religiosos en Iglesias fuera de la Colonia Obrera.

COMPOSICIÓN FAMILIAR.

La población de la Colonia Obrera está integrada en gran parte por familias de 5 a 6 miembros (padre, madre y tres hijos en promedio). También se encuentran familias conformadas por personas de la tercera edad sin hijos o familias muy numerosas de hasta 10 personas., pero en menor cantidad.

Es importante mencionar que en los últimos 20 años se ha registrado un disminución en la población en comparación con otras colonias del D.F; lo que se debe en parte a la migración fuera de la Colonia Obrera y a las campañas de Planificación Familiar, que han alterado la composición familiar, pues en la década de 1950, el número promedio de hijos por familia era de 5 niños, decreciendo a 3 hijos en la actualidad.

7.4 ESTRUCTURA URBANA

La colonia Obrera presenta una estructura básicamente reticular, delimitada por las calles Fray Servando Teresa de Mier al norte; Eje Central Lázaro Cárdenas al poniente; José Peón Contreras al sur; y al oriente Calz. San Antonio Abad. La atraviesan dos diagonales (José T. Cuellar de sureste a noroeste y Diagonal 20 de Noviembre de suroeste a noreste), que dividen a los predios de manera irregular.

La estructura reticular de la Colonia Obrera se encuentra fraccionada en pequeñas zonas por vialidades de tráfico intenso. Tal es el caso de Bolívar, Isabel la Católica y 5 de Febrero en sentido norte-sur; y J. Manuel Othón y Manuel Payno en sentido este-oeste.

En la zona sur, las manzanas son angostas en su eje norte sur y largas en el eje este oeste. Los predios son destinados básicamente a vivienda, y de dimensiones tipo (10 mts. de frente por 20 mts. de fondo, aproximadamente). En cambio, la zona norte presenta manzanas de mayores dimensiones porque los predios estaban destinados a albergar fábricas y desarrollos industriales, además de estar afectadas por el paso de las diagonales antes mencionadas, de tal manera que existen incluso predios de forma triangular.

Desde la planeación de la Colonia Obrera, no se proyectaron lugares de equipamiento necesarios, tales como áreas verdes y de recreación o zonas de abasto como mercados o centro comerciales. Ello originó una dispersión y desorden en los servicios en toda la Colonia Obrera.

La falta de un lugar de abasto de productos de primera necesidad, se ve subsanada mediante la venta de esos productos en lugares acondicionados, por ejemplo, la venta de dulces y frituras en una casa a través de una ventana.

La mayor parte de las edificaciones que se encuentran con frente hacia las calles que limitan la colonia, son destinadas a la actividad comercial, predominan los hoteles de paso en la Av. San Antonio Abad, los cabarets, bares y cantinas en Eje Central y 5 de Febrero (estos últimos de menor categoría) y en algunos casos estos "giros negros" se ubican dentro de la Colonia Obrera.

simbología

CLAVE Clave del area
geostatistica
basica



**Area Geostatistica
Basica.**

Colonia Obrera.



La parte central de la Colonia Obrera está destinada básicamente a vivienda, aunque también se pueden observar talleres y fábricas textiles principalmente.

El valor y uso de suelo de la Colonia Obrera se ve afectado por la presencia de varias estaciones del Sistema de Transporte Colectivo METRO, en forma directa por las estaciones de la línea 2 y 9: Lázaro Cárdenas, Chabacano y San Antonio Abad, de la línea 8 las estaciones Obrera y Doctores; y en forma indirecta por las estaciones Pino Suárez y Salto del Agua de la línea 1.

La cercanía con el Centro Histórico de la Ciudad de México y de las Colonias Doctores y Buenos Aires, ha servido como fundamento para el funcionamiento de unas oficinas de la Procuraduría General de Justicia (PGJ), lo que ocasiona que la parte norte de la colonia este frecuentemente ocupada por policías.

7.5 DENSIDAD DE POBLACION

Dentro del Programa Parcial de Desarrollo Urbano encontramos que la densidad promedio dentro de la Delegación Cuauhtémoc es de 261.8 hab/ha. En un apartado mas específico se obtuvo información acerca de la población dentro de la zona de estudio (Colonia Obrera) por área Geoestadística Básica (AGB) y que se presenta en la tabla 2, anexando la evolución demográfica de la Delegación.

CLAVE AGB	POBLACIÓN TOTAL PARA 1990
104-0	5266
105-5	2538
114-4	9098
115-9	5196
124-8	7867
125-2	6920
126-7	5221
140-7	3377
Población Residente Total:	45483

TABLA 2. POBLACIÓN DE LA COLONIA OBRERA SEGUN EL CENSO DE POBLACIÓN Y VIVIENDA DE 1990

8. USOS DEL SUELO, TENENCIA Y VALORES DE LA TIERRA

La colonia Obrera se divide en 2 zonas catastrales de acuerdo al Diario Oficial de la Nación del 16 de Julio de 1987 y estan catalogadas con los numeros 001 y 008 correspondiendo el primero a la zona norte y el segundo a la zona sur del resto de la colonia, divididas por la calle Lucas Alamán. En cada zona o región las manzanas presentan una numeración con la cual se identificara su valor en pesos por metro cuadrado.

COMPATIBILIDAD DEL EQUIPAMIENTO CON USOS DEL SUELO

Uso del suelo		Residencial			Comercio			Industria			Viabilidad		Recreación		
		Alto	Local	Adaptat	Zona	Sector	Barrio	Tipos	Transferencia	Paralelo	Primario	Secundario	Local	Interna	Externa
So. Educcion	Equipamiento														
	Jardin de ninos	█	█	█											
	Primaria	█	█	█											
	Secundaria	█	█	█											
	Preparatoria	█	█	█											
	Vocacional	█	█	█											
So. Iud	Escuela tecnica	█	█	█											
	Clinica	█	█	█											
	Hospital	█	█	█											
	Centro Admitivo	█	█	█											
	Correo, telegrafo	█	█	█											
	Central telefonica	█	█	█											
Administracion	Tels. publicos	█	█	█											
	Policia y transito	█	█	█											
	Bomberos	█	█	█											
	Seguros	█	█	█											
	Casillero	█	█	█											
	Cementerio	█	█	█											
	Deposito de gas	█	█	█											
	Dep. agua potable	█	█	█											
	Planta potabilizadora	█	█	█											
	Pl. tratam. aguas negras	█	█	█											
	Subestacion electrica	█	█	█											
	Restro	█	█	█											
Comercio	Central de abasto	█	█	█											
	Oficina de consulto	█	█	█											
	Of. administracion	█	█	█											
	Grandes tiendas	█	█	█											
	Bancos	█	█	█											
	Mercedos	█	█	█											
	Supermercados	█	█	█											
	Comercio en general	█	█	█											
Tpie	C. especializado	█	█	█											
	C. prim. necesidades	█	█	█											
	Term. autobus urbano														
	Term. autobus foráneo														
rec. y cultura	Estacionamientos														
	Temples														
	Cine														
	Teatro														
	Campo deportivo														
	Centro deportivo														
	Rec. infantil														
	Areas verdes														
	Centro de barrio														
	Guarderias														
Biblioteca															

█ compatible

▴ posible en restricción

□ incompatible o diferente

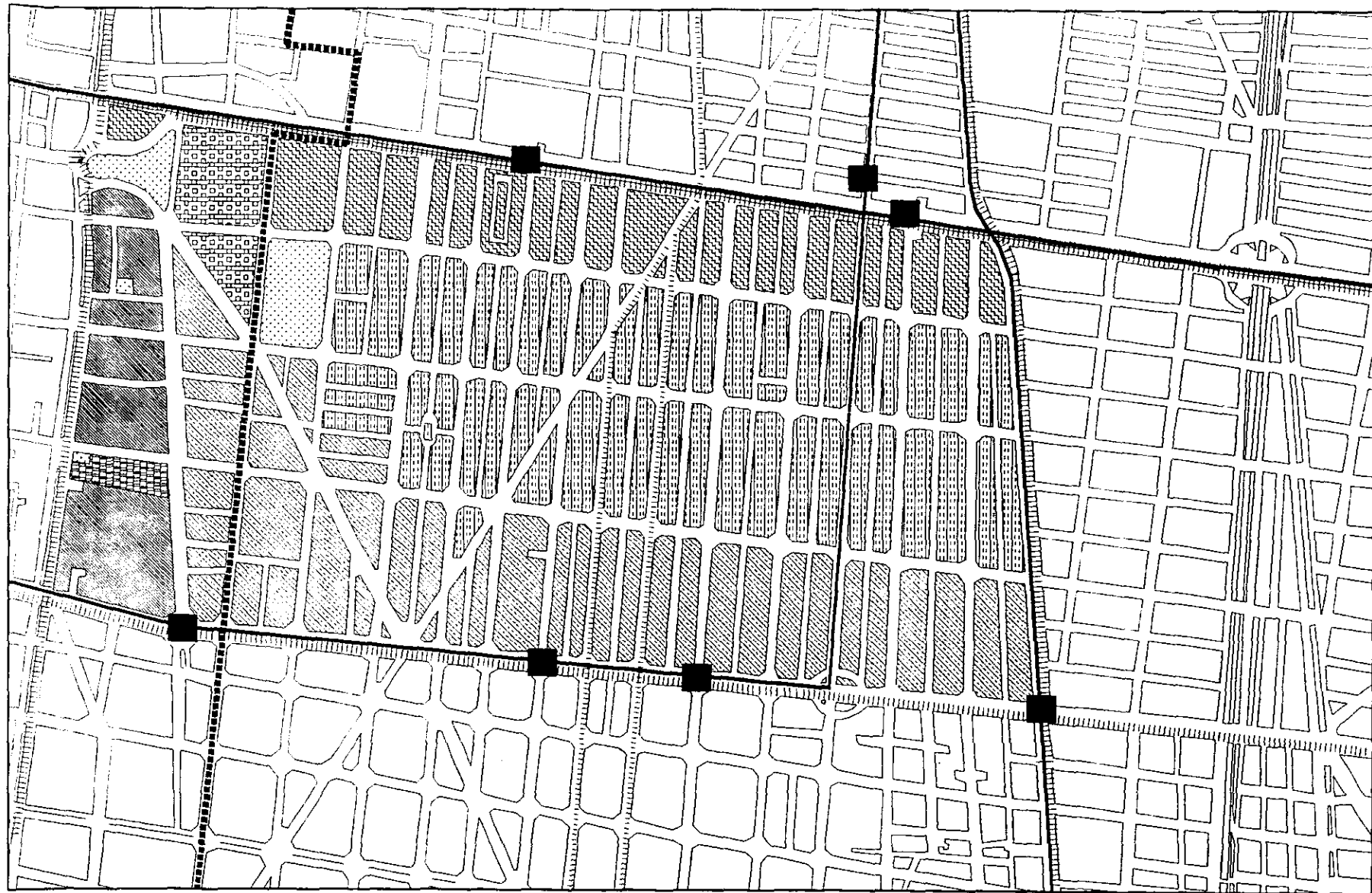


simbología











- (N) JARDIN DE NIÑOS
- (P) ESCUELA PRIMARIA
- (E) MUSEO
- (D) TEMPLO
- (●) OFINAS PUBLICAS Y PRIVADAS
- (T) TIENDA
- (Q) TIENDA O EXPENDIO DE BEBIDAS ALCOHOLICAS.
- (G) GARAGE
- (H) HOTEL
- (G) PLANTA GENERADORA
- (M) ALCOHOLICOS ANONIMOS
- (●) INDUSTRIA TEXTIL
- (G) COMERCIO ABARRIOTES
- (G) COMERCIO PAPELERIA
- (G) COMERCIO PAPELERIA
- (G) COMERCIO PAPELERIA
- (G) COMERCIO PAPELERIA
- (G) COMERCIO PAPELERIA
- (G) COMERCIO COMIDA RAPIDA
- (G) COMERCIO TIAPALERIA
- (G) COMERCIO TORTILLERIA
- (G) COMERCIO FERRETERIA
- (G) COMERCIO REFACCIONARIA
- (G) COMERCIO JUGUETERIA
- (G) COMERCIO FARMACIA
- (G) COMERCIO COMPOSICION DE APARATOS ELECTRICOS
- (G) COMERCIO REFACCIONES ELEC.
- (G) COMERCIO REPARACION DE AUTOMOVILES
- (G) COMERCIO IMPRENTA
- (G) COMERCIO BOUTIQUE
- (G) COMERCIO MERCERIA
- (G) COMERCIO NEVERIA
- (G) COMERCIO PANADERIA
- (G) COMERCIO TINTORERIA
- (G) COMERCIO CARNICERIA
- (G) COMERCIO POLLERIA
- (G) COMERCIO REP. CALZADO
- (G) COMERCIO VIA UNIFORMES
- (B) BODEGA

Colonia Obrera.





simbología

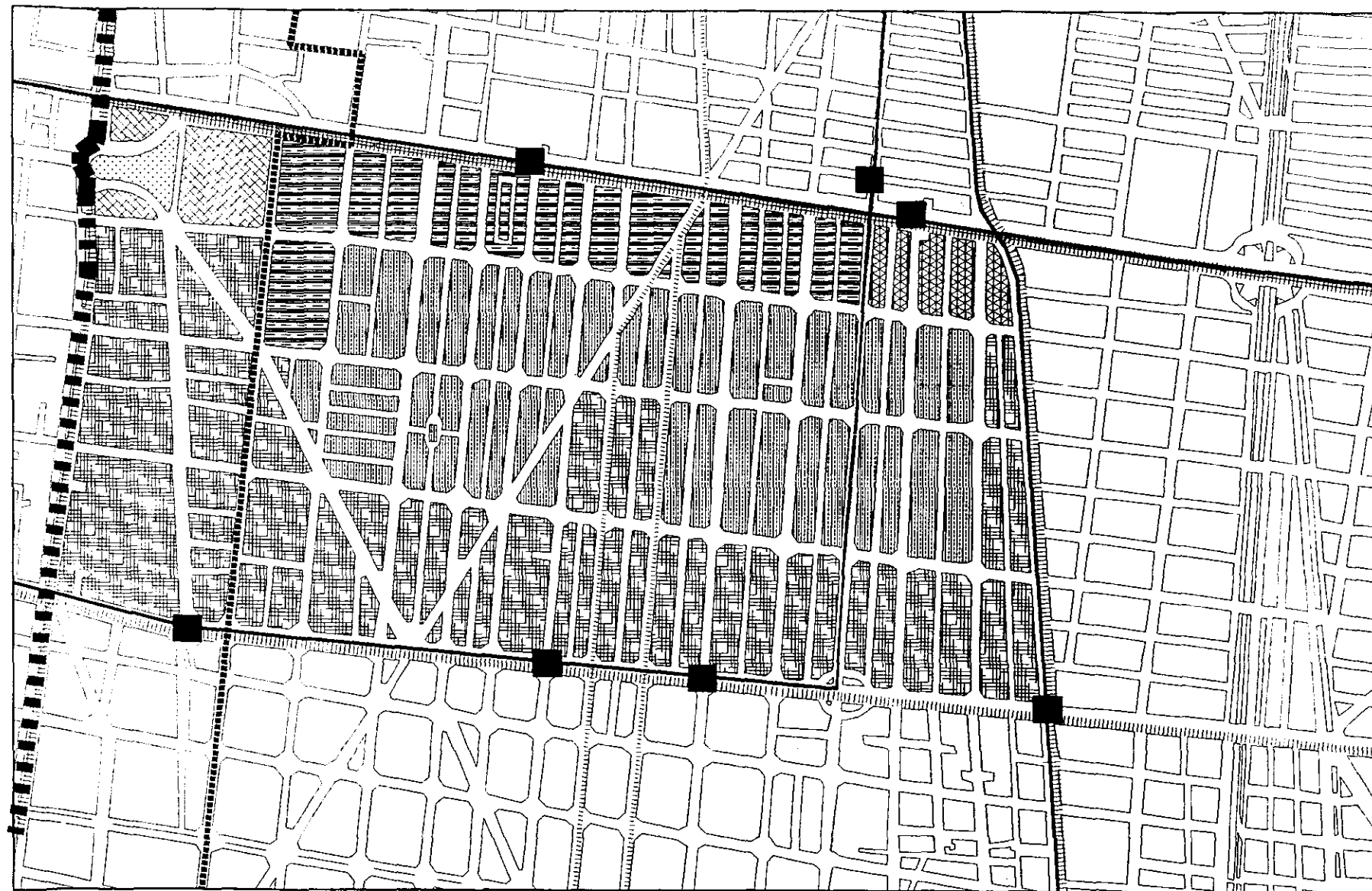
-  HM Habitaciones Mixto
3 niveles máximo de altura
35% de área libre
-  HM Habitaciones Mixto
5 niveles máximo de altura
30% de área libre
-  E Equipamiento
5 niveles máximo de altura
30% de área libre
-  CB Centro de Barrio
5 niveles máximo de altura
35% de área libre
-  EA Espacio Abierto
-  HC Habitacional/Comercio
4 niveles máximo de altura
25% de área libre
-  HO Habitacional/Oficinas
3 niveles máximo de altura
30% de área libre
-  Vialidad primaria existente
-  Línea actual del metro
-  Limite zona historica.

USO DE SUELO

PLAN '86.

Colonia Obrera.





simbología

-  Habitacional hasta 400 hab./Ha/ servicios.
-  Habitacional hasta 400 hab./Ha/ industria mezclada
-  Corredor urbano Habitacional/oficinas/industria. Intensidad de hasta 3.5 veces el area del terreno.
-  Habitacional hasta 400 hab./Ha/ Industria mezclada/servicios.
-  Areas verdes y Espacios abiertos.
-  Espacios abiertos en los poligonos delimitados en esta forma, se encuentran condicionados a que el D.D.F. pueda dotarlos de infraestructura.
SUBCENTRO URBANO CHABACANO.
CON INTENSIDAD DE 3.5
-  Validad primaria en proyecto
-  Validad primaria existente
-  Línea actual del metro
-  Límite zona historica B

USO DE SUELO

PLAN '87.

Colonia Obrera.



8.1 VALOR DEL SUELO

Un sondeo dentro de la colonia nos permitio conocer que existe un rango comercial no muy grande y cuyo promedio fluctúa entre los \$1 500.00 MN/M2 de terreno dentro de la región 008, donde se ubica gran parte de la zona de estudio, por lo tanto podemos hacer una deducción lógica del valor comercial dentro de la colonia completa, incluyendo la región 001 ubicada en la parte norte de la colonia aplicando una relación directa con la tarifa catastral impuesta en diciembre de 1995.

El porcentaje equivale a \$136.00 con respecto a \$1500.00 es del 9.06% que siendo aplicado a este y a \$248.60 (siendo los dos únicos que afectan la zona de estudio), el cuadro de valor de terreno se presenta en la tabla 6.

REGION	MANZANA	VALOR
001	088 a 088	2744.00
001	095 a 103	1500.00
001	108 a 110	2744.00
001	114 a 114	1500.00
008	001 a 108	1500.00
008	139 a 142	1500.00
001	090 a 094	2744.00
001	104 a 107	3532.00
001	112 a 113	2744.00
001	115 a 115	2744.00
008	109 a 138	1812.50
008	144 a 145	1500.00

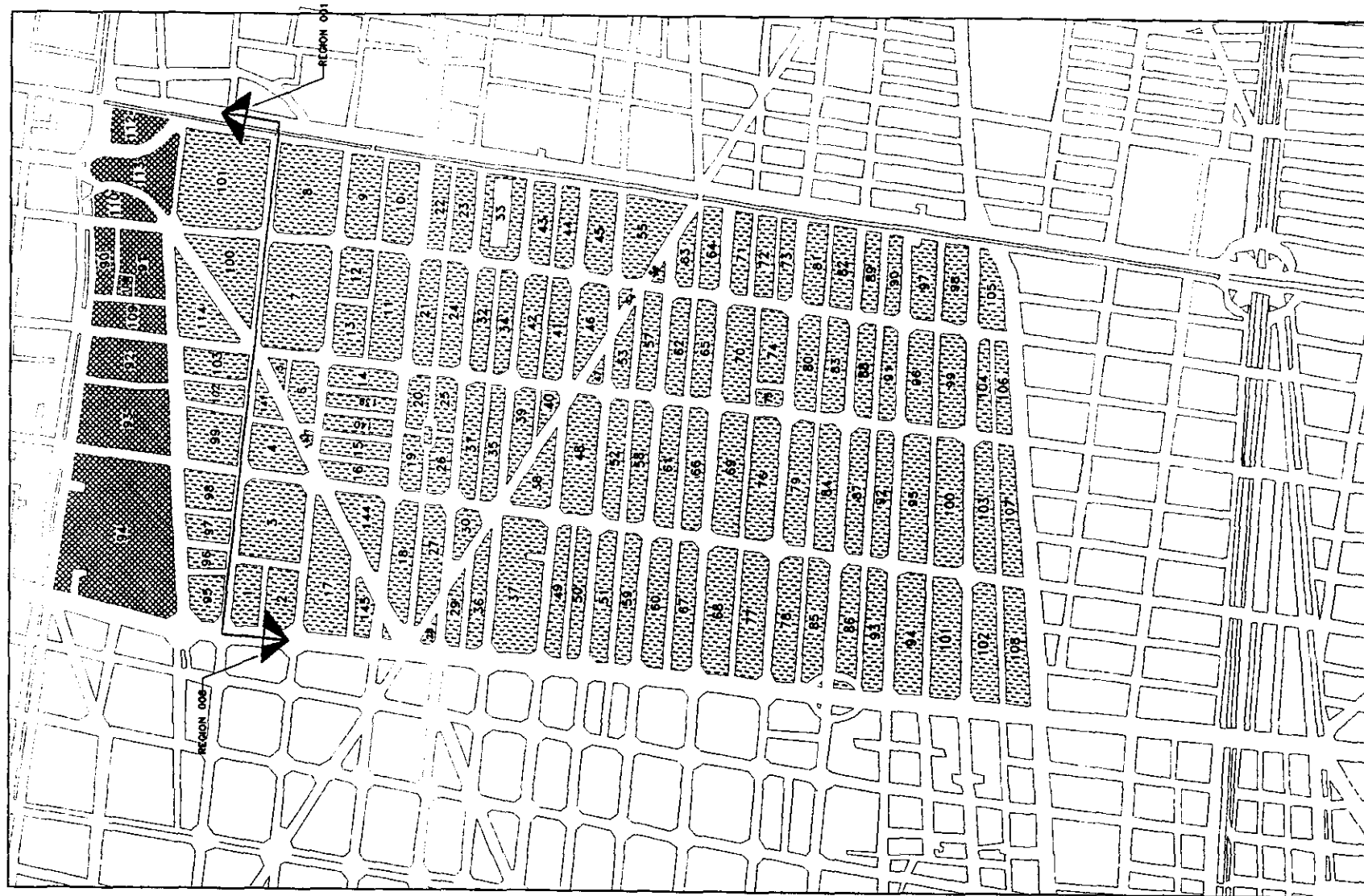
TABLA 6. VALORES UNITARIOS DE SUELO PARA LA DELEGACIÓN CUAUHTÉMOC.

8.2 TENENCIA DE LA TIERRA

La Colonia Obrera se inicia como un pueblo rural cuyos asentamientos no fueron regulados ni planeados, sin embargo con el crecimiento tan acelerado de la ciudad , el Gobierno se vió en la necesidad de regular y dotar de servicios de infracestructura a la zona, quedando finalmente , como se conserva en la actualidad, como propiedad particular.

Para entender mejor la tenencia de la propiedad particular tendremos que remitirnos a la Constitución en su artículo 27º: "La propiedad de las tierra y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional , corresponde originariamente a la Nación , la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares , constituyendo la propiedad particular".


Asi pues la Nación tendra en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, asi como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiacion, con el objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar su conservación y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana.




simbología


VALOR CATASTRAL.

 \$248.60/M2

 \$136.00/M2

VALOR COMERCIAL.

 \$2744.00/M2

 \$1500.00/M2

VALOR INMOVILIARIO
DEL TERRENO



Colonia Obrera.

Dobele

En consecuencia se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población: para preservar y restaurar el equilibrio ecológico.

8.3 RESUMEN

A modo de conclusión se considera fundamental para el desarrollo del proyecto, así como para fundamentar el mismo, el conocimiento de los datos por un lado de la población que existe en la zona de estudio y sus tendencias de crecimiento, ya que todo debe estar regido para dar servicio a la misma y no excederse en espacios innecesarios, o que falten los servicios básicos para la población.

Dentro del mismo rubro, podemos asegurar que el conocimiento de los diversos usos del suelo, dan pauta a una mejor planificación futura de la zona urbana en estudio, que en conjunto con las distintas vialidades existentes plantean la posibilidad de un proyecto terminal, ambicioso y jerárquico, para beneficio de los habitantes metropolitanos. La generación de hipótesis urbanas incluye el seguimiento de los diferentes tipos de conservación de la propiedad de cada uno de los lotes actuales, con el propósito de atender dentro de un programa de desarrollo urbano, una regularización de la misma tenencia a fin de vigilar su conservación como tal, ordenar los asentamientos y marchar en una constante mejora de la zona para la cual se propone el mismo desarrollo urbano.

Así mismo para basar nuestro planteamiento en necesidades reales es necesario conocer los datos de costos de terreno, tanto catastrales como comerciales, para que la inversión sea precisa en el momento contemporáneo y nuestra propuesta responda al mismo esquema.

9. LA VIVIENDA

De acuerdo al análisis de campo efectuado en la Colonia Obrera se obtuvieron los siguientes resultados:

Predomina la vivienda unifamiliar media de 1 a 3 niveles de construcción complementándose con plurifamiliar que van de 1 a 6 niveles y vivienda clase baja de 1 a 3 niveles. La calidad de construcción de la vivienda varía de acuerdo a la ubicación dentro de la Colonia, sobre las calles principales se observa un mejor acabado y mantenimiento que sobre sus calles secundarias, predominando el uso de materiales como el tabique rojo, tabicón, adobe, azulejo, pintura de colores diversos, que no llevan a una homogeneidad para identificación de la colonia.

Los aspectos predominantes en las viviendas son el uso de balcones y marquesinas en las casas ubicadas sobre calles secundarias y fachadas planas en las viviendas ubicadas sobre calles principales.

Existe comercio en las vías principales de comunicación, en su mayoría es ubicado en la planta baja de las viviendas.

10. DENSIDAD DE CONSTRUCCIÓN Y VIALIDADES

La información de densidad de construcción (D.C.), dentro de la Colonia Obrera se obtuvo por medio de los registros en planos catastrales e investigación de campo, en los cuales se fundamenta el siguiente análisis:

La densidad de construcción que actualmente existe en la Colonia Obrera se debe al asentamiento de diferentes inmuebles, tales como grupos corporativos, edificios gubernamentales, comerciales, hospitales y en su mayoría habitaciones.

La homogeneidad de la densidad de construcción de la Colonia Obrera permitió realizar la investigación identificando la problemática urbana básica, la carencia de espacios de recreación, libres o comunitarios a gran escala, ya que dentro de los hogares no se cuenta con un espacio interior o de una infraestructura adecuada para el desarrollo de la comunidad. Esto ocasiona la invasión de las calles por infantes y adolescentes para su esparcimiento y recreación; además de una mayor cantidad de vagos, delincuentes y automóviles, representando una amenaza constante para la población no solo de esta colonia sino de toda la Ciudad.

CLASIFICACION	Nº DE MANZANAS	PORCENTAJE
ALTO	24	18.05%
MEDIO	73	54.88%
BAJO	33	24.81%
NULO	3	2.25%
TOTAL	133	100%

NOTA: SONDEO POR MANZANAS

TABLA 7. DENSIDAD DE CONSTRUCCIÓN DENTRO DE LA COLONIA OBRERA.

CLASIFICACION	No. DE MANZANAS	PORCENTAJE
ALTA	24	18.05%
MEDIA	73	54.88%
BAJA	33	27.06%
TOTAL	133	100%

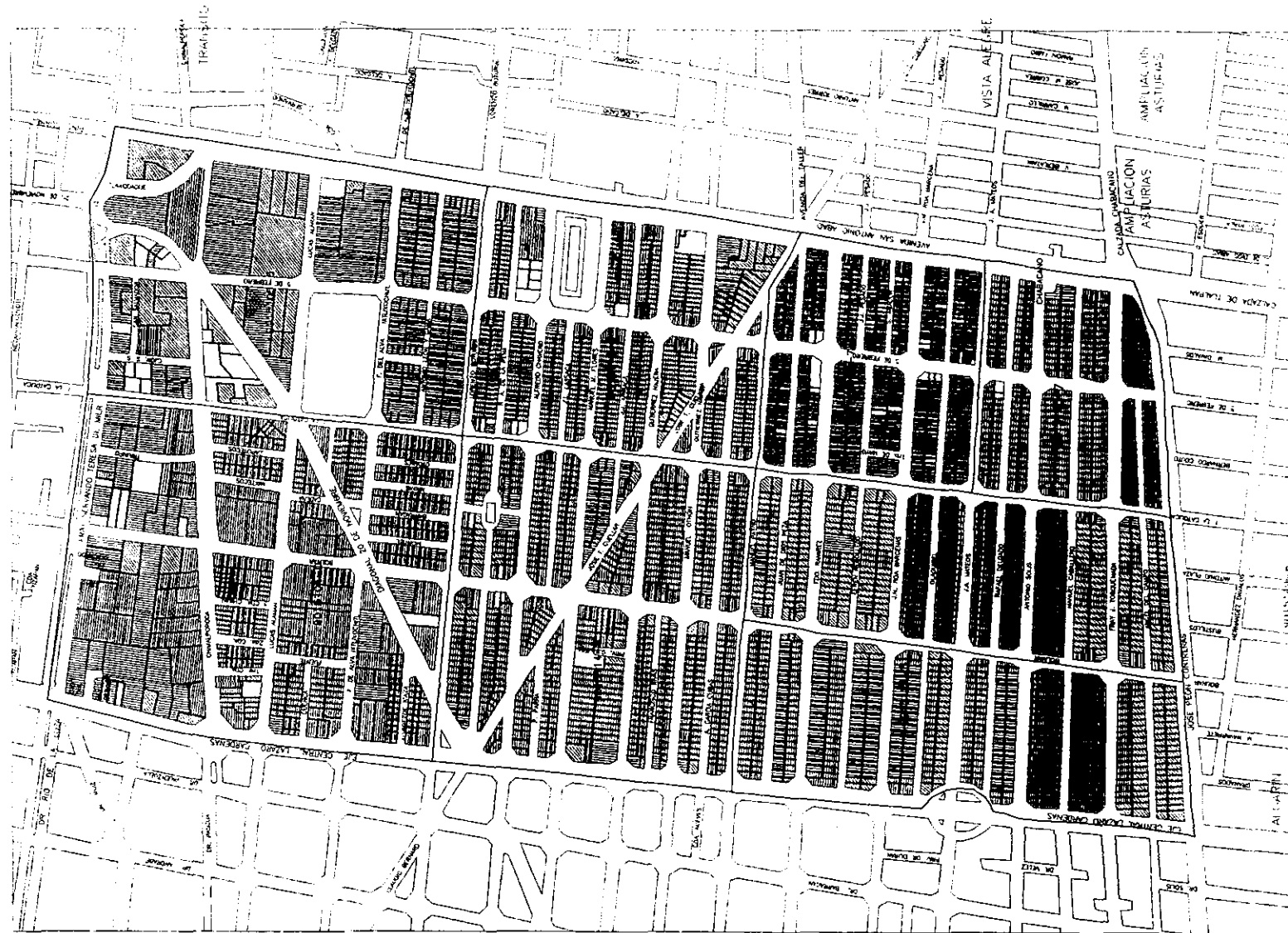
NOTA: SONDEO POR MANZANAS
TABLA 8. CALIDAD DE LA VIVIENDA

AGB	TOTAL DE VIVIENDAS PARTICULARES HABITADAS	CON TECHOS DE LOSA DE CONCRETO	CON TECHOS DE LAMINA DE ASBESTO, CARTON O METALICA	CON PAREDES DE TABIQUE	CON PAREDES DE ADOBE	CON PAREDES DE MADERA	CON PISO DE CEMENTO
104-0	1379	1305	21	1331	5		807
105-5	705	651	33	683		6	201
114-4	2301	2140	86	2214	7	20	1112
115-9	1380	1286	51	1339		5	488
124-8	2012	1812	123	1902	12	37	854
125-2	1742	1589	98	1665	3	22	550
126-7	1331	1207	74	1293		12	528
140-7	905	835	38	865	6	8	272





TABLA 10. MATERIALES PREDOMINANTES EN VIVIENDA.

Un área de esparcimiento propiciaría la formación de una juventud con mayores hábitos deportivos, educativos, culturales y ecológicos, y se daría entonces una conciencia y responsabilidad con el medio ambiente, para evitar la pérdida de los lugares en donde existe vegetación.

Las características urbanas de la Colonia Obrera permitieron su división en tres zonas de estudio, que agrupan zonas homogéneas:



simbología

-  NULO
-  BAJA
-  MEDIA
-  ALTA

*Arte Geostatística
Básica.*

Colonia Obrera.



ZONA 1

Abarca el área ubicada al norte de la Colonia, delimitada a Norte la Av. Fray Servando Teresa de Mier; al sur la Av. Chimalpopoca, Isabel la Católica y Lucas Alamán, al oeste con el Eje Central, al este con la Av. San Antonio Abad.

En esta zona se ubica una serie de edificios abandonados, algunos de ellos aun habitables; además de áreas de estacionamiento no del todo adecuadas o en estado deplorable debido a que la gran mayoría de los inmuebles, se encuentran dañados por sismo o no son rentables.

ZONA 2

Abarca el área delimitada; al norte con Av. Chimalpopoca, Isabel la Católica y Lucas Alamán; al sur con Diagonal 20 de Noviembre y Fco. de Alva; al Oeste con el Eje Central; al este con San Antonio Abad.

En el área predominan los predios con giros diversos como comercios grandes y pequeños, supermercados, servicios y habitacionales.

ZONA 3

Esta zona abarca un área mucho mayor, que se encuentra delimitada por al noreste por la Diagonal 20 de Noviembre y Fco. de Alva; al Sur con José Peón Contreras; al Este con el Eje Central, al oeste con San Antonio Abad.

La densidad de construcción de esta zona es mayor, ya que en el recorrido de campo se observó que los predios son habitados por varias familias. En promedio se encuentran entre dos y cuatro familias por predio, lo cual ocasionó una redensificación del predio o lote y conecuentemente que se diera en la zona el establecimiento de pequeños comercios en las vias más importantes o de mayor demanda comercial. Predomina así la vivienda unifamiliar, plurifamiliar con comercio en planta baja, así como bares, cantinas y comercio establecido con diferentes giros.

11. IMAGEN URBANA

11.1 PROBLEMÁTICA URBANA:

La Colonia Obrera muestra un paisaje urbano relativamente homogéneo, debido a que las construcciones existentes en gran parte son casas habitación, construidas entre la década de 1920 y la década de 1960 se encuentran en su mayoría con un alto grado de deterioro físico por la falta de mantenimiento, originado por la falta de recursos económicos, pues la mayoría de los habitantes de esta colonia utilizan el sueldo principalmente para cubrir sus necesidades primordiales. Por ello la Colonia Obrera proporciona escasamente los servicios urbanos básicos.

Su historia se refleja en los principios que generaron su diseño y los pocos edificios importantes con valor histórico. Su cultura se ve manifestada en el esquema de barrio y las fachadas existentes. En lo que se refiere al uso de tecnología actualizada solo se manifiesta en las construcciones relativamente nuevas y parte de su infraestructura.

11.2 CONCEPTOS BÁSICOS DE DISEÑO URBANO IDENTIFICADOS EN LA COLONIA OBRERA.

LA PLAZA

En la Colonia Obrera no existen plazas , lo cual niega la oportunidad de tener accesos directos al espacio exterior y de abrir perspectivas de apreciación de la arquitectura existente.

La ausencia de plazas propicia la falta de planeación y organización de zonas comerciales , culturales y sociales, articulando agrupamientos de interés urbano, por esto se observan dispersos en toda la Colonia locales comerciales dispersos ubicados en las plantas bajas en la mayoría de edificios.

LA CALLE

Las calles de la colonia la fraccionan en forma ortogonal, con excepción de las diagonales 20 de noviembre y José T. Cuellar, de las cuales la última divide en dos zonas a la Colonia en el sentido norte - sur, definiendo un binomio peculiar de la Colonia: la relación calle - barrio que da identidad típica a su vida urbana - social.

Las principales actividades dentro de la Colonia Obrera están relacionadas con el pequeño comercio (alrededor de tiendas de abarrotes, cantinas, peluquerías, talleres de oficios varios, etc) generando

características propias de un barrio, no ofrece espacios planeados y organizados para desarrollar ampliamente actividades comerciales , culturales y sociales. Genera en la calle una zona pública en la que se desarrolla todo tipo de comercio, sobre todo el de abasto de primera necesidad.

TIPOS DE ESPACIOS Y SUS COMBINACIONES

La configuración del espacio exterior que tiene la colonia es cuadrada o de "damero", por el trazo ortogonal que la conforma, el cual la divide en manzanas rectangulares, la adición, repetición y monotonía de la forma, despertando poco interés en el usuario.

11.3 CONCEPTOS BASICOS DE IMAGEN

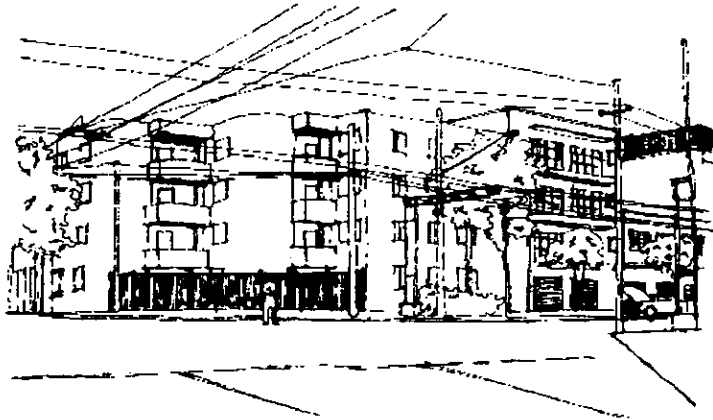
CONFORT

Dentro de lo que se puede denominar como confort, tomando en cuenta los factores críticos como el ruido, la contaminación , el clima y las imágenes visuales , aceptables en bases biológicas y culturales, se puede observar que el nivel de ruido no es muy elevado en lo que se refiere a las calles con orientación oriente-poniente. Estas al ser secundarias no mantienen un gran flujo vehicular. Sin embargo, se puede observar un grado mayor de ruido sobre las avenidas principales que la atraviesan en dirección norte-sur , por el tráfico constante de transporte público y automóviles particulares que provienen o van al Centro Histórico al igual por los comercios que ahí se encuentran y por la cantidad de gente que acuden a estos.

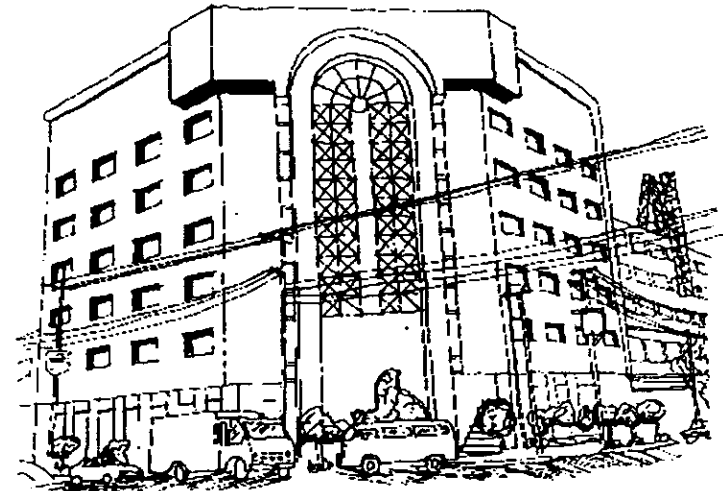
La contaminación es igual que en toda la ciudad y más aun tomando en cuenta que se encuentra cercana al centro de la ciudad es muy elevada, su imagen visual no es muy agradable pues muestra un alto grado de deterioro arquitectónico.



Una de las formas de lograr mayor confort en las viviendas y por ende, una mejor rentabilidad ha consistido en la remodelación de las fachadas y de las condiciones de habitabilidad de las viviendas.



A causa del sismo de 1985 muchas viviendas sufrieron daños estructurales, que por su magnitud no permiten que las construcciones puedan ser reparadas y por tal motivo tenían que ser demolidas. Estos lotes se ocupan en la actualidad para la construcción de conjuntos habitacionales de interés social principalmente , los cuales además de satisfacer la demanda de vivienda en la zona, ayudaron a mejorar la imagen urbana.



Son pocas las construcciones dentro de la colonia que son realizadas con prefabricados.

DIVERSIDAD

La zona no ofrece mucha de sensaciones y de medios ambientes. No existen cambios en las imágenes de la colonia o lugares que impacten al usuario, que le permitan tener la oportunidad de escoger alguno que pueda agradaarle para cambiarlo; tampoco otros valores como la sorpresa, el contraste, los cambios de nivel, variaciones de espacios cubiertos y descubiertos, etc.

IDENTIDAD

La identidad, entendida como la que deberá propiciar el "sentido de lugar", se puede identificar a la Colonia Obrera a primera vista como una colonia con características de barrio, primero por la existencia de pequeños comercios de diferentes giros lo que genera mucha actividad peatonal durante el día, además de la población flotante que circula en ella, generada por centros de reunión como son los bares, los hoteles y cantinas. Las relaciones calle, barrio, vida pública son las que integran la identificación del usuario con la colonia.

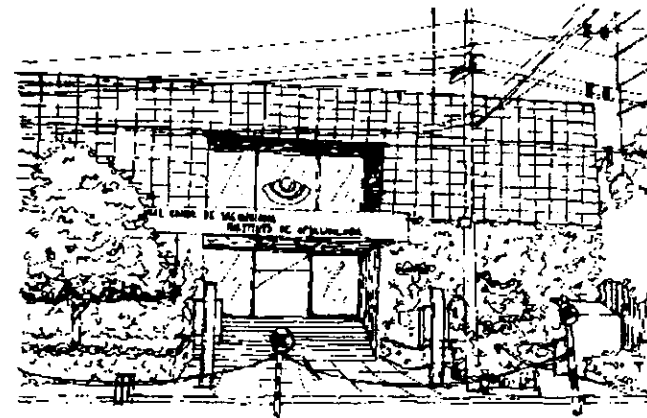
LEGIBILIDAD Y ORIENTACION

En lo que se refiere a la legibilidad (espacial y temporal) , se define por la ubicación de sus avenidas más importantes que circundan y atraviesan, lo que puede permitir una fácil ubicación de algún sitio referido. La tendencia a la monotonía, la vuelve ilegible. Con respecto a la orientación, se puede observar que los elementos de referencia que sobresalen al resto de la

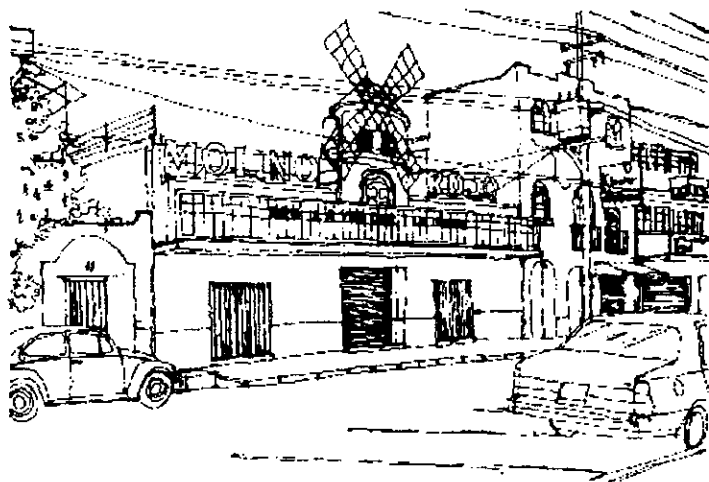
colonia son casi nulos a no ser por las estaciones del Metro o la Iglesia de San José de los Obreros, que de alguna manera constituyen hitos, no obstante que se encuentran limitados.

El Hospital "Conde de Valenciana" se identifica fácilmente por los servicios de salud que ofrece. Esto es debido a la cantidad de gente que viene de diferentes puntos de la zona metropolitana, logrando un alto prestigio.

El "Molino Rojo", uno de los primeros cabarets establecido en la colonia Obrera, dio pie a la proliferación de negocios del mismo giro, llegando a ser hoy en día un punto de reunión característico.



HOSPITAL "CONDE DE LA VALENCIANA"



CABARET "EL MOLINO ROJO"

AMBIENTE URBANO SIGNIFICATIVO

Las características de barrio propias de la Colonia reflejan los aspectos de vida, actividad funcional, estructura social, patrones políticos y económicos, valores humanos y aspiraciones, además del carácter individual e idiosincrasia de sus habitantes, aunque con niveles de aceptación y convencimiento social poco amplios.

ALGUNOS ELEMENTOS DE DISEÑO

Algunas imágenes urbanas se integran por diferentes elementos físicos-espaciales que deben estar estructurados para que en su totalidad transmitan al espectador una perspectiva armónica, legible y con significado; lo que no sucede en esta colonia, al no ofrecer elementos variados de diseño que puedan impactar a los usuarios, como sería el cambio de ambientes o elementos de remate visual.

ESTRUCTURA VISUAL

La estructura visual de la colonia obrera presenta un orden de repetición y simplicidad en formas cuadradas sin ritmo, los espacios abiertos y las masas no están dispuestos con valores de interés, de manera que no hay escala común ni proporción de espacio-masa.

Existen diferentes giros comerciales, entre ellos algunos predominantes como los hoteles de paso ubicados principalmente en las avenidas de mayor circulación.

Uno de los edificios con valor histórico-arquitectónico lo constituye la Escuela Primaria diseñada por el arquitecto Juan O'Gorman, que actualmente cuenta una población estudiantil aproximada de 600 alumnos.

CONTRASTE Y TRANSICIÓN

Los edificios carecen de identidad, los materiales, colores y formas son tan similares que no consiguen diferenciar o destacar una edificación de otra, de ahí que el contraste en la colonia obrera es casi nulo.

JERARQUÍA

En esta área de la ciudad existen muy pocos elementos arquitectónicos de legibilidad que relacionen a los elementos sin un espacio central que sobresalga y establezca jerarquías en su entorno. Sin embargo las vialidades importantes sirven como referencia para localizar un sitio.

CONGRUENCIA

Los pequeños comercios existentes en esta colonia resultan congruentes con las necesidades de sus habitantes, debido a que se carece de instancias que provean satisfactores básicos. Con respecto a los demás servicios como educación, recreación, salud y diversión; es ilógico que no se hayan planeado, puesto que esta zona en gran parte esta destinada al uso habitacional.

SECUENCIA VISUAL

La secuencia visual en este sitio *no revela nada nuevo*, los movimientos son directos y enérgicos, la disposición de sus edificios originan un recorrido visual monótono y tedioso.

La deficiente planeación en los orígenes de la colonia Obrera ocasionó que ésta careciera del equipamiento necesario.

La iglesia de Tlaxcoaque es el edificio con mayor valor histórico en la colonia, es por ello que se le considera un hito.

La construcción de la Iglesia de la Sagrada Concepción, ubicada en el centro de la plaza de Tlaxcoaque o *tlaxcoagui*, data del siglo XVI y se ha conservado hasta nuestros días a pesar de la ampliación de la calle de 20 de Noviembre, en 1933, cuando se salvó de ser demolida.

Su nombre primitivo fue "Iglesia de La Preciosa Sangre", pero el actual lo toma de la imagen de la Virgen de la Purísima Concepción, donada por la indígena María Francisca en 1677.

Esta iglesia es un monumento antiguo que se ha conservado; su planta de una nave orientada de norte a sur, se encuentra coronada por una cúpula ovalada, sin tambor y adornada sobre sus pechinas y cornisas con figuras de ángeles labrados en cantera. En el interior se pueden apreciar las jambas de puertas y ventanas recubiertas de azulejo de Talavera; los muros con lambrín de azulejo y los arcos formeros de cantera labrada. El arco mixtilíneo deja ver la fina talla de la puerta en las figuras de San José y al Virgen, finalmente un óculo sobre el dintel corona la fachada.

La torre a la derecha de la puerta es de composición original para la época de que data el monumento, ya que su origen es franciscano, conformada por un solo cuerpo alargado, ortogonal, de pedestales salientes ornamentados con volutas y flores, rematado por una pequeña cúpula cubierta con azulejos.

La fachada principal es barroca, con pilastras y fuste entablerado terminando con imágenes labradas en cantera.

Esta iglesia sufrió reformas en el siglo XVIII. Le fué agregado un entreje a la única nave, al que se le adosaron dos cuerpos, que hoy son la sacristía y la bodega.

Las mayoría de sus esculturas datan de principios del siglo XX, pero entre ellos se encuentran la escultura de la Inmaculada Concepción, la Virgen de la Dolorosa y el Sagrado Corazón de Jesús del siglo XIX.

Hoy en día es atendida por el clero diocesano en su carácter de capellanía dentro de la parroquia de San Miguel Arcángel, ubicada a un costado del Metro Pino Suárez.

En el período anterior a la invasión española, la Gran Tenochtitlan, nombre anterior al de Nueva España, se localizaba en el centro de las lagunas de Texcoco y de Chalco, comunicada por grandes calzadas, al norte Tepejaca; al este Tlacopan; y al sur Iztapalapa.

El lugar donde ahora se localiza la "Colonia Obrera", era una región lacustre cercana a la calzada de Iztapalapan.

Otro de los puntos importantes dentro de la colonia, es sin duda la Iglesia de San José de los Obreros, único centro de religión católica ubicada en la zona central de la colonia, lo que también representa un punto de referencia al interior. Sin embargo, es de escaso valor arquitectónico.

Uno de los puntos mas importantes de la colonia por su gran circulación peatonal y ubicación es la avenida San Antonio Abad y la estación del Metro Chabacano, donde durante el día confluyen tres líneas diferentes.

PROPORCION Y ESCALA

Las edificaciones mantienen una proporción semejante entre si y con el equipamiento que las circunda. La escala que existe entre la masa y el observador es escala humana.

RELACIÓN DE LAS EDIFICACIONES

La relación que guardan las edificaciones en el sitio, no son armónicas, pese a la cercanía que existe con el Centro Histórico. No se contemplo la continuidad en el diseño urbano.

CONFIGURACION DEL TERRENO

Los terrenos en la Colonia Obrera son totalmente planos, por lo que no ofrecen un aspecto relevante en su configuración.

TEXTURAS

Ni los edificios ni las calles identifican las actividades que se desarrollan, puesto que no se utilizan diferentes tipos de materiales en sus calles y banquetas. De esta manera no se distinguen las vías peatonales del arroyo vehicular.

ACTIVIDADES

El movimiento que se genera es la actividad cotidiana, como la que desempeñan los habitantes todos los días (salir a la tienda de junto, llevar a los niños a la escuela, los padres de familia que salen a trabajar, los empleados de los talleres de diferentes oficios, etc); además de la población flotante que diariamente circula en la colonia.

En la colonia Obrera es muy común encontrar edificios proyectados y construidos por dependencias gubernamentales, tipo "vecindad" multifamiliar, de poca altura con comercios en planta baja, construidos como parte de los programas de vivienda emergente después de los sismos de 1985.

En la Colonia Obrera también se pueden encontrar lugares característicos como cervecerías o cantinas, ubicadas principalmente en las avenidas de mayor circulación vehicular

FORMA Y ESPACIO

La relación entre las formas arquitectónicas, los materiales, las texturas, el color y el efecto de la luz definitivamente no se consideraron al diseñar esta colonia, de manera que no logran estimular los sentidos de percepción del usuario, ya que no tienen ni sentido ni valor social.

DEFINICIÓN DEL ESPACIO

No se establece una riqueza y variedad, puesto que no comprende áreas de esparcimiento si no todo se limita al edificio y a la calle. Todo principio espacial queda reducido al mínimo de presencia: una especie de "salario mínimo" del espacio.

ARTICULACION Y MOVIMIENTO DEL ESPACIO

Las formas arquitectónicas (textura, materiales, modulación de luz, sombra, color y cambio visual) prácticamente no existen como valores

precisos propios, lo que impide la articulación de espacios y no hay estímulos ni emociones para la gente que la habita.

ENCUENTRO CON EL CIELO: SILUETA

El remate superior de las construcciones generan una silueta de trazas rectas sin movimiento que dejan ver antenas, tinacos, tendederos, etc; lo que produce un perfil urbano sucio y desorganizado.

UN PRIMER ENFOQUE PARA LOS CORRECTIVOS URBANOS

La Colonia Obrera actualmente no tiene una identidad muy definida ya que sus construcciones en general no cuentan con conceptos que aporten y expresen valores formales, espaciales o visuales, con los cuales la comunidad se pueda identificar y le sea posible apropiarlos.

Por esta causa el entorno urbano es monótono. Una posible solución para estructurar la identidad de la zona sería un buen proyecto urbano y arquitectónico, en el que se debe considerar la relación del usuario con el proceso evolutivo de la ciudad, estableciendo un puente de comunicación visual con el entorno, facilitando el entendimiento del desempeño del proyecto en el desarrollo de la ciudad. Es indispensable preservar y remodelar el patrimonio histórico, pues constituye una constancia de la evolución de la comunidad y ayudan a integrar el sentido de identidad.

Puesto que muchos de los problemas de la Colonia de derivan de la mala planificación urbana-arquitectónica en el tiempo en que fué creada, primeramente deberán plantearse espacios de esparcimiento, de recreación y de cultura; servicios de equipamiento como consecuencia de un diseño urbano arquitectónico que puedan satisfacer las necesidades de sus habitantes.

Así también se podría plantear un programa de mejoramiento de las imágenes urbanas de la zona que ofrezca una sensación agradable a la vista, considerando el respeto y conservación de edificios importantes con valor histórico y cultural ubicados dentro de la colonia y así por su cercanía con el Centro Histórico y de integrarlos al contexto urbano.

Como solución se propone un megaproyecto que se proveería por medio de la venta de lotes que actualmente no tienen uso, para que ahí se desarrollen proyectos por medio de capital e inversionistas ya sean extranjeros o nacionales.

Así pues algún megaproyecto ubicado sobre todo en sus avenidas importantes podría elevar el nivel de rentabilidad del lugar y así también generar fuente de empleo para los habitantes de la zona lo que podría dar como resultado el de elevar el nivel de vida de sus habitantes.

Al proponerse dentro de la colonia cierto tipo de megaproyecto se pretende crear con éste un concepto de identidad, del cual carece esta colonia, lográndolo por medio de la diversidad no solo en el trazo urbano sino

también en la misma arquitectura, con objeto de ofrecerle a los usuarios una experiencia visual gráficamente, al ofrecer diversidad amplían las posibilidades de que un mayor número de usuarios puedan sentirse atraídos por el proyecto y puedan hacerlos mentalmente suyo.

De igual manera este megaproyecto servirá como orientador que facilitará al usuario de la obra urbana su sentido de ubicación, proporcionándole orientadores visuales con respecto a la localización de los accesos, recorridos y lugares de interés.

Por otra parte en la realización de este megaproyecto se generarían fuentes de empleo para los habitantes de la zona, lo que daría como resultado elevar el nivel de vida de los habitantes de esta colonia y por tal motivo evitar el abandono paulatino que sufre actualmente.

VIALIDAD

La afluencia vehicular de dos avenidas que atraviesan la colonia de oriente a poniente como lo son José T. Cuellar y Manuel Payno, se unen en donde comienza el paso a desnivel que cruza la Av. San Antonio Abad

TRANSPORTES

La Colonia Obrera posee una ubicación privilegiada, ya que se encuentra rodeada de vialidades de gran importancia y de medios de transporte en cualquier sentido.

Se consideró de 3 a 5 minutos, el tiempo de espera entre una y otra corrida del S.T.C. METRO

DIRECCION SUR -NORTE

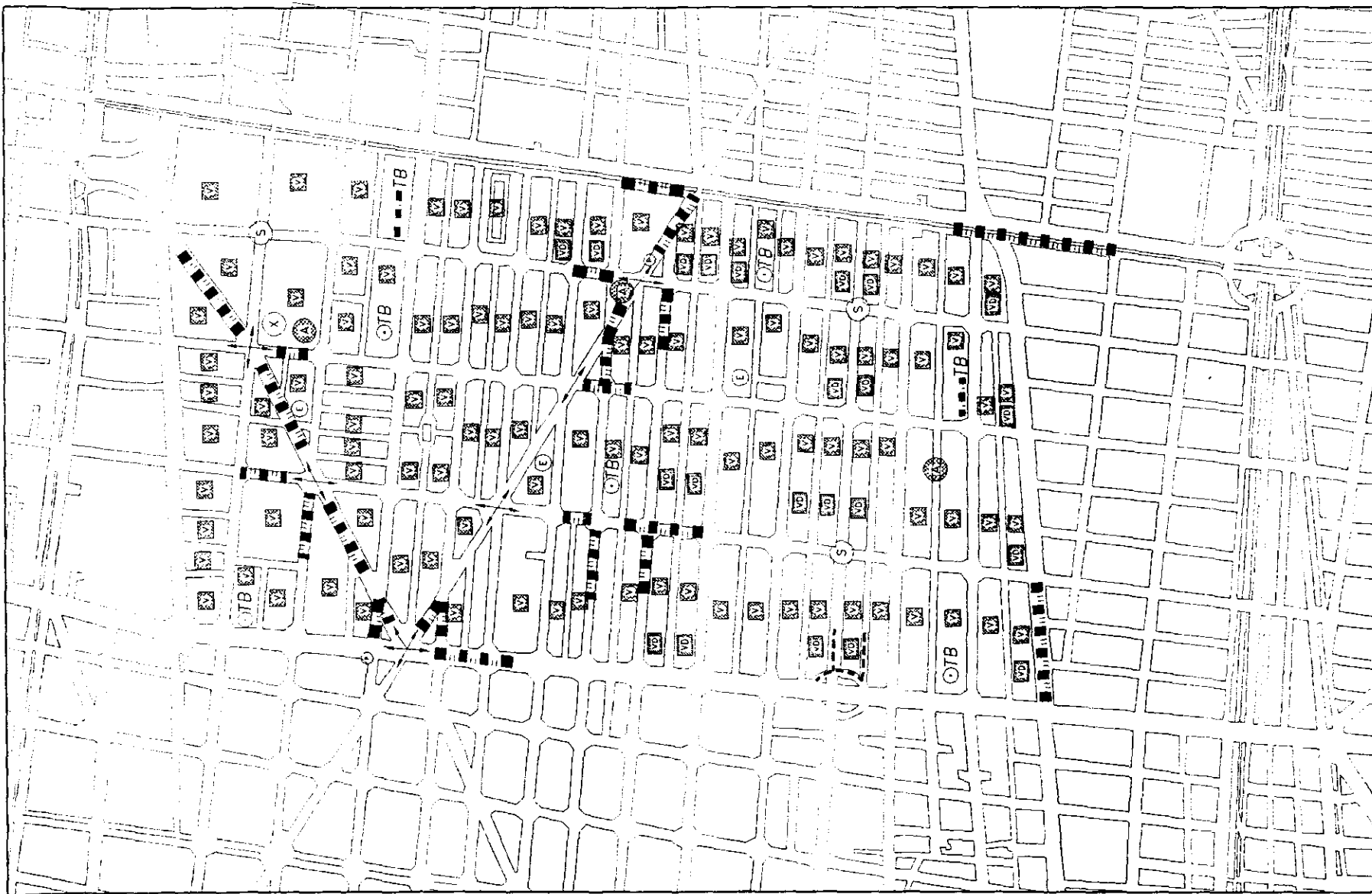
MEDIO DE TRANMSPORTE	DESTINOS	TIEMPO DE ESPERA (EN MINUTOS)-
MICROBUSES RUTA 1 RUTA 1	EJE CENTRAL AV. ISABEL LA CATOLICA Isabel la Católica-Poli-La lagunilla- Tepito-M. Allende Covadonga, C. Camionera, Tenayuca, V. Ceylan, K2	2
CAMION RUTA 29-a	Reclusorio Norte-Central Camionera Metro Portales- Sta. Isabel Tola La Villa- Misterios	10 10
METRO LINEA 8	Direcciones : Constitución de 1917- Garibaldi Estación Obrera (esq. con Fernando Ramírez) Estación Doctores (esq. con Chimalpopoca)	4
LINEA 9	Direcciones : Observatorio-Pantitlan Estación Salto del Agua (esq. José Ma. Izazaga)	4
LINEA 2	Estación Isabel la Católica (esq. con José Ma. Izazaga)	4

DIRECCION ESTE-OESTE

MEDIO DE TRANMSPORTE	DESTINOS	TIEMPO DE ESPERA (EN MINUTOS)-
MICROBUSES RUTA 1	JOSE PEON CONTRERAS (EJE 3 SUR) Metro Mixtluca, M. Chabacano- C. Médico Tacubaya.	3
CAMION	La Villa, Isabel la Católica	15

DIRECCION OESTE-ESTE

MEDIO DE TRANMSPORTE	DESTINOS	TIEMPO DE ESPERA (EN MINUTOS)-
MICROBUSES	FRAY SERVANDO TERESA DE MIER	
RUTA 1	M. Pantitlán, Av. 8, Mercado de Sonora, M. Puebla, Zaragoza	3
Ruta 90	M. Salto del Agua, M. Balderas, M. Merced, Vertiz	2



simbología

VIALIDAD Y TRANSPORTE

- ■ ■ ■ Congestion Vial
- - - - Utilización de la vía pública para usos ajenos a la circulación.
- ⊕ Cruces peligrosos.
- Ⓟ Falta de pasos peatonales
- Ⓢ Falta de semáforos
- ⓔ Falta de estacionamiento

EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS

- Ⓜ Falta de vigilancia local
- Ⓞ Falta de servicios de recolección de basura
- ⓐ Falta de áreas verdes
- - - - Deficiencia en el mantenimiento de alumbrado público

USO DE SUELO

- ⓧ Existencia de uso de suelo incompatible

USO DE SUELO

- ⓂD Vivienda en proceso de deterioro
- TB TODO EL BARRIO

DEFICIENCIAS Y
CONFLICTOS
DENTRO DE LA
COLONIA OBRERA.

Colonia Obrera.



DIRECCION NORTE-SUR

MEDIO DE TRANSPORTE	DESTINOS	TIEMPO DE ESPERA (EN MINUTOS)-
MICROBUSES	AV. SAN ANTONIO ABAN	
RUTA 26	Xochimilco-Huipulco-Estadio Azteca	10
RUTA 1	Tlalpan-Huipulco-Hospitales-La Joya	10
RUTA 1	M. Zapata, M. CU., M. López Mateos	10
RUTA 1	M. Portales, Xola Eje 5, 6, C. De Maltrata, Lagunilla	10
RUTA 29	P. de Carrasco-Sta. Isabel tola	20
CAMION	BOLIVAR	10
RUTA 31-B	San. Pablo Centro por Villa Coapa a Xochimilco	15
METRO		
LINEA 2	Direcciones : Taxqueña-Cuatro Caminos	
LINEA 2	Estación San Antonio Abad Besq. Manuel Gtz. Nájera)	
LINEA 1, 2	Estación Pino Suárez (esq. con José Ma. Iaxaxaga)	
LINEA 2, 3, 8	Estación chabacano (esq. José Peón Contreras)	

12. PROPUESTA DE REORDENACION

12.1 CONCLUSIÓN

Después de haber estudiado a la problemática de la Colonia Obrera, se decidió que el área idónea para el megaproyecto es el norte de la colonia debido a que esta parte es en donde hay más construcciones en mal estado y vacías, es decir se cuenta con mucho terreno desperdiciado.

Los límites considerados para esta área son, al norte la Av. Fray Servando Teresa de Mier, al sur la C. de Chimalpopoca, al oriente el Eje Central y al Oeste la Av. Sn. Antonio Abad.

Se pretende ligar toda esta zona del megaproyecto, mediante puentes y pasos peatonales, para que todo se integre en un gran conjunto, al tener sus construcciones ligadas.

Cerrar la diagonal 20 de Noviembre debido a que se podría utilizar mucho más esta zona, que como se encuentra actualmente, esto se propone para regularizar las manzanas existentes en este lugar

A la esquina en donde se encuentra la iglesia de Tlaxcoaque se le dará un uso comercial, de difusión cultural y artesanal, respetando a la iglesia como el principal hito existente en la colonia.

Como resultado de esta investigación, se llegó a la conclusión de las siguientes propuestas por desarrollar en la colonia:

- * Edificios de Consulados
- * Centro de Comunicaciones
- * 2 Hoteles (5 estrellas)
- * Oficinas Cooperativas
- * Centro de Relajación Físico-Mental
- * Mundo Infantil
- * Mall Comercial
- * Centro Cultural y Artesanal
- * ERUM
- * PGJ
- * Hospital Homeopático
- * Centro Escolar
- * Centro Integración Juvenil

13. ANTECEDENTES DE LA HOTELERIA

Durante la segunda mitad del siglo XX el desplazamiento de grandes masas de personas con la intención de utilizar su tiempo libre, cobra auge; este movimiento de grandes volúmenes de seres humanos dentro de su país o fuera de él, con el objeto de vacacionar podemos identificarlo como turismo. Este importante fenómeno ha sido impulsado por los avances tecnológicos de las vías de comunicación y el transporte.

El proceso de la industrialización en el mundo y el flujo económico consecuente, hace que el turismo, no solamente se asocie con la gente que busca un sitio de esparcimiento, donde pasar su tiempo libre, sino, también con aquellas personas que ejercen una actividad comercial y por lo tanto les es necesario ampliar su radio de acción para negociar de ciudad en ciudad, como sucede con los agentes viajeros.

El origen de hotel se podría ubicar en el siglo VI A.C., cuando se ofrecían alojamiento y servicios en monasterios o en casas habitación a los peregrinos y viajeros, esta acción, en la mayoría de los casos se consideraba como una obra de caridad. Posteriormente con el incremento de la demanda, la costumbre, se transformó y dió lugar a los establecimientos con fines lucrativos; mesones o posadas y luego surgieron otros edificios públicos que contaban con servicios de restaurante y algunos otros complementarios.

El hotel (del francés hôtel y éste del latín hospitales, de hospes-huesped) se entiende en un sentido llano como un establecimiento público donde se proporciona alojamiento y diversos servicios para la comodidad de las personas que lo utilizan. Más ampliamente podemos decir que un hotel es un edificio público diseñado para dar alojamiento a los viajeros con intenciones de vacacionar o bien de comercializar a cambio de un pago. Este tipo de instancias además de brindar un sitio diferente al turista que busca cambiar de ambiente debe proveer de servicios que hagan más accesible el estadio de aquella persona que accede a él con la intención de hacer negocios en la ciudad.

Los hoteles por lo general se encuentran en el centro de las ciudades o lugares de interés turísticos, sin embargo de acuerdo a las necesidades, los habrá en el resto de la ciudad.

El organismo que rige los criterios de clasificación más estricta de los hoteles, es la Organización Mundial de Turismo (OMT), las normas que emite, tienen el objetivo de establecer los requisitos mínimos de calidad en servicios de instalaciones para proveer una herramienta a los ejecutivos responsables de la operación y administración y les permita ser más competitivos, ubicar sus puntos fuertes y sus debilidades, y con ello determinar esquemas de revisión y análisis así como la mejora de instalaciones y servicios.

De acuerdo a ciertas consideraciones, se expiden certificados de calidad en los que utilizaron como signos de clasificación, las estrellas, debido a que esta denominación es la que internacionalmente se reconoce. La mínima jerarquía es la de una estrella y la máxima de 5 estrellas, después de éstos existe otro grupo, el de Gran Turismo. Los distintivos mencionados no pueden ser cambiados sin la autorización escrita de la Secretaría de Turismo.

Para esta clasificación se toman en cuenta puntos, como la calidad de los materiales utilizados, el tamaño de diversas áreas, condiciones de pulcritud de las instalaciones y del personal y el grado de capacitación que tengan.

Un aspecto importante es la variedad de áreas con las que cuente el edificio, si este tiene además de las mínimas necesarias, centros de convenciones, espacios deportivos, zona comercial, cuarto de máquinas, restaurante, discotec, estacionamiento, entre otros, su certificado de calidad aspirará a una mayor jerarquía.

Se evalúan puntos como el personal en contacto con el huésped, la facilidad para hacer reservaciones, la presencia del portero, servicio de valet parking, recepcionista, botones, telefonista, camarista, servicio de despertador, cajero de salida, servicio de restaurante, de cuartos, de seguridad, para minusválidos, comercios, elevadores y servicios

complementarios, como podrían ser servicios secretariales, renta de computadora, fax, atención de Conserje. Un importante aspecto que se califica, en hoteles de cuatro, cinco estrellas y de Gran Turismo es el de contener instalaciones propias para desarrollar actividades deportivas, recreativas, culturales y comerciales.

En los puntos que incluyen la atención humana se toman en cuenta desde el uniforme, el trato cordial y amable, el cuidadoso manejo de los enseres del huésped, hasta el tiempo en el que se desarrolla el servicio.

En lo referente a las instalaciones, se atiende muy estrictamente, el sistema de seguridad, la calidad de los acabados en las diferentes zonas, el mobiliario en general y las consideraciones de diseño para minusválidos.

Un hotel de Gran Turismo es un establecimiento que cuenta con equipo selecto, esto es, con materiales de alta calidad, mano de obra altamente calificada, fabricación especial, acabados de lujo, servicio de alimentación en uno o varios restaurantes, uno o varios bares, música, entretenimiento, servicio a las habitaciones durante 18 horas personal directivo y de atención al cliente con un dominio del idioma inglés del 90% mínimo, personal de servicio general de atención las 24 horas, perfectamente uniformado y atento.

En México el turismo se considera una importante vía para el desarrollo, es la llamada industria nacional no contaminante, ya que representa un camino para captar divisas extranjeras, se busca con ella, una evolución, fundamentada en el hecho de que para su buen desarrollo necesariamente deben concluir una gran cantidad de sectores industriales, además de la mano de obra que involucran desde su construcción y a lo largo de su desempeño. Lo anterior está apoyado en el hecho de que México está consolidado como un gran mosaico de diferentes paisajes físicos y humanos que lo hacen un sitio único y atractivo para el turismo nacional y extranjero.

La ciudad de México alberga a 8'200,000 habitantes y tiene una densidad de población de 17,375 habitantes/km², esto hace que nuestra ciudad sea una de las más pobladas del mundo; esta situación, a más de favorecer el problema de abastecimiento de espacios, servicios, transporte y empleo, favorece un acelerado deterioro urbano al que ninguna área escapa.

Dentro del Distrito Federal, en la porción central, perteneciente a la Delegación Cuauhtémoc, se encuentra la Colonia Obrera espacio de arraigo en la ciudad, que originalmente contenía fábricas y en el que se pensaba crear una pequeña zona industrial; sin embargo, esto no se llevó a cabo y a cambio tenemos actualmente una colonia descuidada en la que la mayoría del uso del suelo es de tipo habitación con comercio, existen muchos predios abandonados, de origen comercial y habitacional. Carece casi totalmente de zonas verdes, escuelas, mercados, centros de salud,

centros culturales, de recreación, en una gran cantidad de predios que resultaron severamente dañados con el sismo de 1985 la necesidad de atención es imperiosa.

Debido al nivel económico y cultural de las personas que habitan esta la colonia Obrera, entre otros factores, el nivel de delincuencia es muy alto.

Esta zona está muy cerca del Centro Histórico sitio que por su valor histórico y arquitectónico ha sido considerado Patrimonio Cultural de la Humanidad; la proximidad de la colonia Obrera con este sitio, exige atención y cuidado, ya que se conforma un marco virtual, con los límites de ésta.

Se pretende también revivir la zona circunvecina del Centro Histórico, así como ampliar el panorama del turismo nacional en México y promover el desarrollo de empleos, con todo esto, se contribuye al crecimiento del sector turístico del país.

14. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El problema surge como una necesidad de mejorar y abastecer de servicios a la Colonia Obrera dadas las características que de acuerdo a la investigación realizada se detectó una degradación al patrimonio ambiental, urbano, arquitectónico, social y cultural el cual se incrementa paulatinamente.

Entre estas sobresale el abandono en que se encuentran las viviendas debido al deterioro y a la falta de mantenimiento, otro factor importante es la inseguridad que se vive en la Colonia, ocasionada por los giros rojos (comercios no establecidos) que proliferan en la zona dando por consecuencia una imagen de disgregación.

La falta de escuelas, zonas recreativas, centros culturales y áreas verdes han influido en gran parte a la ociosidad, delincuencia y drogadicción.

Estas características le han generado a la Colonia Obrera una imagen conflictiva y peligrosa esto ha propiciado la falta de identidad, generando su destrucción, desarticulación o degradación

15. ENFOQUE

Debido a la carencia de edificaciones que provean de servicios de alojamiento en esta zona, la propuesta plantea el diseño de un hotel de dimensiones tales, que atraiga al turismo y favorezca el desarrollo de la Colonia Obrera. El diseño propone un cuidadoso manejo de espacios, volúmenes, materiales y áreas verdes que consiga integrar el edificio con su contexto arquitectónico y además participe dinámicamente de la modernidad de nuestros días.

Este proceso a más de buscar la proyección de nuevas sensaciones visuales en el transeúnte y permanecer como una abierta invitación a los visitantes representa la creación de una importante fuente de empleos.

El aprovechamiento de mejores propuestas de vías rápidas, hace más accesibles la conexión de esta zona con el aeropuerto. Lo cual favorece la estancia del turismo nacional e internacional y por lo tanto la captación de divisas.

La tipología sugerida en cada uno de los elementos constituyentes del megaproyecto pretende expresar las tendencias arquitectónicas actuales.

- Tanto la relación entre las dimensiones de los edificios, y la posición que estos guardan en el campo visual, sean congruentes, y sean identificados para que tengan una comunicación directa con el usuario y captando su atención. La volumétrica en general, está de acuerdo con el resto de las propuestas, para el desarrollo del proyecto mencionado, así como los espacios abiertos y los cubiertos que conforman este edificio, proponen una integración al sitio a través de adecuadas relaciones dimensionales.

La realización del mejoramiento urbano, de esta zona, permitirá el rescate de una área que se encontraba en deterioro. Por lo mismo permitirá alcanzar una mayor aceptación, olvidando la imagen que anteriormente se tenía de ella.

Con esto será posible una mayor proyección de la colonia, otorgando tanto al turismo como a la población un buen lugar de descanso y confort, sumado a la importancia económica que esto conlleva.

Cada área propuesta en este hotel, pretende brindar funcionalidad, seguridad y confort a los usuarios. De manera tal que cada elemento que desempeña una labor de servicio, dentro de éste, cuente, con un ambiente de trabajo agradable y esto se refleje en la atención a los visitantes. el diseño, desde la apreciación exterior del conjunto, hasta el más pequeño detalle, persiguen facilitar el desempeño de las labores para aquellas personas que lo visiten con fines de negocios, ofrecer un espacio, que favorezca la actividad que se pretenda.

16. METODOLOGIA DE DISEÑO QUE SE EMPLEA PARA RESOLVER EL PROBLEMA ARQUITECTONICO

1.- LA DEMANDA

a) SU DETERMINACION PARTICULAR

- a.1 La ubicación física / el terreno
- a.2 Las actividades a desarrollar la tipología arquitectónica específica.
- a.3 Los usuarios / su tipo y cantidad

b) LOS RECURSOS

- b.1 Técnicos / Medios de producción
- b.2 Humanos / Fuerza de trabajo
- b.3 Financieros

c) EL CONTEXTO GENERAL

- c.1 Su ubicación geográfica / histórica
- c.2 La cultura material producida tipología Arq. general local
- c.3 Lo socioeconómico

2.- EL ENFOQUE DEL PROBLEMA A RESOLVER

a) ANALISIS DEL CONTEXTO GENERAL

b) ANALISIS DE LOS RECURSOS

- b.1 Tecnología y Mano de Obra existentes
- b.2 Condiciones financieras

c) ANALISIS TIPOLOGICO

3.- EL PLANTEAMIENTO ARQUITECTONICO DEL PROBLEMA

- a) Lo necesario requisitos / programa arquitectónico / El destino
- b) Lo posible / la ubicación.
 - b.1 Condiciones Generales
 - Características socialmente aceptadas y exigidas; funcionales, ambientales, expresivas
 - La infraestructura material (serv.)
 - Lo urbano / legal
 - Lo formal / espacial – expresivo
 - b.2 Condiciones Ambientales
 - Lluvias / asoleamiento / vientos
 - Vistas / privacidad / ruidos
 - b.3 Condiciones Topográfico - Estructura
- c) La economía
 - c.1 Condiciones técnicas

4.- DESARROLLO DEL PLANTEAMIENTO ARQUITECTONICO

- a) Las primeras imágenes
- b) El partido arquitectónico
- c) El uso
- d) Anteproyecto 1 de uso - expresivo
- e) Anteproyecto 2 de uso - expresivo - técnico

5.- DESARROLLO DEL PROYECTO ARQUITECTONICO

- a) Memoria Teórica
- b) Memoria de Diseño
- c) Memoria Técnica

17. LA HOTELERIA

17.1 DESARROLLO EN MEXICO.

Así, tenemos que el primer mesón del continente americano apareció en nuestro país a principios del año 1525, denominado "San Juan de la Villa Rica", como lo manifiesta don Luis González Obregón; sin embargo, lo cierto, lo indiscutible es que el 1º de diciembre de 1525, según acta del Cabildo, se otorgó licencia para el establecimiento de un mesón a un tal Pedro Hernández Paniagua, y la concesión se dio como aparece en el documento del caso, en los siguientes términos: "Los dichos señores dijeron que lo hacían e hicieron merced de dar licencia que pueda hacer un mesón en sus casas a donde pueda acoger a los que a él vinieren e les vender pan e vino e carne e todas las otras cosas necesarias con que guarde e cumpla al arancel que le será dado cerca de los precios que ha de llevar de las dichas cosas que vendiere".

En 1526 Juan de Paredes abrió un mesón en Cholula en el camino de Medellín a Oaxaca. en ese mismo año Juan de la Torre obtuvo permiso para una venta en Tajimaroa y un mesón en Cuernavaca, y en 1527 entre Veracruz y México apareció el mesón de Pedro Ansués denominado "San José", más conocido como el de San José de Perote o San Juan de Perote por el sobrenombre del Perote con el que se le denominaba al tal Pedro Ansués.

Con el correr de los tiempos las tierras que fueron de la Nueva España en forma pareja con el desarrollo de la vialidad y de las comunicaciones, se fueron cubriendo poco a poco de ventas, mesones y albergues, y así, ya para el siglo XIX, entre otros existen como los más conocidos en Veracruz "La Gran Sociedad", "San Antonio", "San Agustín" y "La Poblana". En Jalapa "El Progreso", "San Bernardo" y el "Teocelano". En Michoacán el de la "Soledad", del "Retiro", "San Francisco" y "San Agustín".

En la ciudad de México existió en esa época (1851-1852) el más famoso de todos y ejemplo en ese entonces: el "Hotel de Iturbide", en la vieja calle de San Francisco, perteneciente a la casa de Diligencias, además de "La Gran Sociedad", en la esquina de las calles de Espíritu Santo y Coliseo Viejo, y el "Bazar" también en la calle del Espíritu Santo.

Como dato curioso y lleno de antañosas reminiscencias, según expresa el general Juan Nepomuceno Almonte en su Guía de forasteros, en tales establecimientos se almorzaba por dos reales y se comía por tres establecimientos se almorzaba por dos reales y se comía por tres lo siguiente: "caldo, sopa de pan, arroz o masa, puchero, ternera o carnero, un guisado, un asado de carne con ensalada y pastas de dulce. Para los que gusten diferenciar también estará de manifiesto la lista de los demás platos con sus precios al margen. Los domingos, mondongo a la andaluza, bacalao a la vizcaína y sopa de ravioles, y el dueño del establecimiento ofrece servir cuando lo ocupen en las comidas que se le encarguen, particularmente en la confección de la exquisita olla podrida a la española". Sin comentarios.

A principios del siglo XX existió el "Hotel del Jardín", en la esquina de San Juan de Letrán y Avenida Independencia, el "Hotel Palacio", en la calle del Espíritu Santo, hoy Isabel la Católica; el "Lascuráin", el "Sanz" el "Imperial".

Antes de la Primera Guerra Mundial, la hotelería mexicana tenía una capacidad muy reducida, y el personal que la atendía era improvisado; sin embargo, en esa época toma su primer impulso para constituirse en una verdadera industria.

Estos primeros atisbos se ven congelados por la Primera Guerra Mundial, aunque los primeros pasos ya estaban dados.

Para 1920 y en plena Revolución, la ciudad de México contaba entre otros con los siguientes hoteles de primera clase: el "Regis", con 500 cuartos y 450 baños, desde \$4.00 diarios sin baño y desde \$5.00 hasta \$20.00 con baño. El "Génova", con 250 cuartos, todos con baño y tarifas similares. El "Guardiola", cuartos sin baño de \$8.00, \$5.00 y \$6.00 diarios para una sola persona; para dos de \$6.00 y \$8.00 con baño, para una sola persona desde \$8.00 y suites desde \$10.00 diarios, y el "Princesa", el "Imperial" ya citado y el "San Angel Inn", en el viejo San Angel.

Conviene citar aquí que en el año 1921 don Lucas de Palacio era el administrador del "Hotel Imperial" y en 1923 Francisco de P. Carral era el gerente del "Guardiola", datos humanos para la historia de esta actividad. En 1922 se funda la Asociación Mexicana de Hoteles.

A nivel de provincia en esa misma época, existía entre otros: en Cuernavaca el "Motel Morelos" y en Tampico el "Hotel Imperial", que se anunciaba con servicio de agua fría y caliente y servicio telefónico. En Veracruz el "Hotel Diligencias", el "Imperial" y el "Gran Hotel Colón". En Oaxaca el "Hotel Francia", el "Central" y el "México". En Mérida el "Gran Hotel", el "Zozaya" y el "Gran Hotel Español". En Guadalajara el "San Francis", el "Fénix", el "Francés" y el "Cosmopolita". En Morelia el "Hotel del Jardín" y el "Morelos". En Monterrey el "Ancira", el "Colonial" y el "América".

En 1929 viene una convención de ferrocarrileros norteamericanos, que conformó el primero de los grupos organizados.

La hotelería mexicana toma durante este período un ritmo creciente pero lento, en contraste con la corriente turística que se presenta en forma explosiva. Esto queda atestiguado por la construcción de la Ciudad Pullman (1929), que denota toda una situación y toda una época en la historia de la hotelería mexicana.

Se intensifica el uso del automóvil y se abren las carreteras de Laredo-México, México-Acapulco, etc., lo que integra un sinnúmero de regiones turísticas que tenían un carácter potencial (Cuernavaca, Taxco); se abren más tarde también las de Puebla-Oaxaca, San José Purúa-Morelia-Pátzcuaro-Uruapan-Fortín-Córdoba, etc.

En 1939 aparece el Club de Viajes PEMEX., y se funda en 1939, la Asociación Mexicana de Turismo, así como la AMA y la ANA.

En el período 1940-1945 se estabiliza ya la corriente turística que representa una nueva época, de auge definitivo; surgen los centros turísticos mexicanos: Acapulco, Cuernavaca, Veracruz, las ciudades fronterizas, etc.

Para 1944, hace más de cuarenta años, la capital de la República contaba además de los hoteles ya mencionados con el "Ritz", el "reforma" (sin duda alguna uno de los primeros grandes hoteles turísticos del país), el "Montejo" y el "María Cristina", entre otros.

Es en ese entonces que los viejos discípulos de don Lucas en materia hotelera comienzan a brillar con luz propia, entre otros Luis Ossio y Torres Rivas, Antonio Pérez O., Carlos Baz, Pedro Gorozpe y Alfonso González Ochoa.

En 1945 se funda la AMAV (Asociación Mexicana de Agencias de Viajes) y la Asociación Mexicana de Restaurantes.

En 1948 se inaugura el Hotel del Prado cuya construcción suscitó tantas dificultades entre los arquitectos Mario Pani y Carlos Obregón Santacilia, y mucha tinta vertida por causa del mural de Diego Rivera al que se le habían encomendado tres, y no sólo el de "Un Domingo en la Alameda" la muerte de Armenta y López, y la administración de Luis Ossio y Torres Rivas.

En ese año existen en los estados de la República además de los establecimientos, en Veracruz el "Victoria" y el "Mocambo", en Fortín de las Flores el "Hotel Ruiz Galindo", en Cuernavaca el "Chulavista", el "Bellavista" y el "Marik". En Acapulco el precursor "La Marina", el "Mirador" y

los "Flamingos". En Oaxaca el "Monte Albán" y el "Marqués del Valle". En Morelia el "Virrey de Mendoza" y el "Alameda". En Guadalajara el "Virreinal" y el "Del Parque". En Mazatlán el "Belmar" y el "Freeman". En Puebla el "Colonial" y los de aguas curativas el "San José Purúa" en Michoacán y el "Hotel Garci Crespo" en Tehuacán.

Es indudable que esta institución sufrió una gran transformación: la del hotel propiamente turístico, es decir, construido exprofeso para recibir turistas e intentar satisfacer las necesidades que provoca su estancia, todo ello con la amabilidad, gentileza, cortesía y eficiencia con que se trata a un huésped. Pero además esta organización será tanto más compleja, cuanto más variadas sean las necesidades que el turista quiere satisfacer, y debe ser más especializada y técnica en la medida en que el turista demanda una mayor eficiencia y refinamiento en el servicio.

17.2 DESARROLLO EN OTROS PAISES.

Respecto a la evolución histórica que ha tenido el hospedaje en otros países, podemos destacar lo siguiente : Al surgir la Revolución Industrial se suscitaron una serie de acontecimientos, presentándose en algunos países europeos, principalmente en Inglaterra, cambios y progresos en el negocio de albergues, obteniendo tal prestigio en la segunda mitad del siglo XVIII, que llegaron a estimarse en esa época como los mejores del mundo.

Para fines del siglo que comentamos, en Europa existía el criterio de brindarle a las altas clases sociales confort y lujo. En cambio, en Estados Unidos en forma más práctica y comercial y, sobre todo, con tarifas razonables y debido a la idiosincrasia del norteamericano, que siempre ha estado -por su posición económica- en disponibilidad de viajar, los hoteles en ese país empezaron a evolucionar y a convertirse en los más modernos y avanzados, surgiendo el primero en la isla de Manhattan, así como otros en diferentes ciudades importantes, llegando a ser los mejores en su género y operados ya en forma organizada. Más tarde en Boston se abre un hotel en el año 1829 que se considera por muchos años el mejor de todos, no sólo de la Unión Americana, sino de Europa misma, ya que ofrecía el sistema de conserje, edecán y otras novedades, donde se empezaron a obtener los principios en los esquemas operacionales que hoy en día se tienen.

La hotelería moderna surge en 1893, cuando se funda el "Gran Hotel" en la ciudad de Roma, cuyo guía fue el brillante promotor hotelero César Ritz, que inicia ya con sistemas sofisticados lo que más tarde habría de ser una gran cadena de prestigio internacional.

Durante el siglo XIX se inicia la gran explosión en la construcción de hoteles, en la que ya existían muchos inversionistas y la competencia se hacía cada vez más cerrada, no sólo en Europa, sino en todas partes del mundo.

Es obvio pensar que con tanta demanda se iniciaba la guerra de precios y tarifas; así, con gran visión en ese momento el millonario Elisworth M. Statler inauguró el 28 de enero de 1908 el hotel "Buffalo Statler", con un nuevo criterio en materia arquitectónica e innovaciones que se formaron como ejemplo en los hoteles que se construyeron durante los siguientes 38 años, y aunque hubo un lapso de estancamiento en la Primera Conflagración Mundial, al término de la misma continuó la tendencia del crecimiento de hospedaje a nivel mundial.

La depresión económica que sufrió Estados Unidos vino a estancar una vez más el desarrollo de esta actividad, pero logró sobrevivir, construyéndose un gran hotel en Chicago con 3,000 habitaciones en el año 1927: el conocido "Stevens Hotel", posteriormente llamado "Hilton".

Al iniciarse la Segunda Conflagración Mundial trajo como resultado el que personas que ingresaban a las fuerzas armadas, o que trabajaban en fábricas localizadas en poblaciones distintas a las de su residencia habitual, demandaran la máxima ocupación hotelera alcanzada hasta entonces, renovándose el interés por invertir en el negocio de hospedaje y al mismo tiempo en buscar nuevas formas de servicio de acuerdo con el momento que se vivía, como lo fue el motel y el motor-hotel, los cuales, como ya se tiene conocimiento, surgieron en Estados Unidos.

Este tipo de alojamiento ubicado en las orillas de las carreteras o en lugares de paisaje dieron origen a estas modernas formas de hospedaje, que crecieron considerablemente a mediados del siglo, marcando una nueva pauta que elimina entre otras cosas los grandes lobbys de lujo y a cambio de ello ofrece cómodas zonas de estacionamiento para los vehículos.

Por regla general el motel se localiza a lo largo de las carreteras, suburbios de las ciudades y lugares de recreación en el campo, caracterizándose por su construcción horizontal, por el moderno mobiliario en sus habitaciones alfombradas casi siempre de pared a pared, televisión en todos los cuartos, alberca, restaurante y una pequeña oficina de recepción para el registro de viajeros. En el motel las áreas destinadas al establecimiento permiten al turista llevar en su automóvil, prácticamente hasta la puerta de la habitación, evitándose entre otras cosas el pago correspondiente a propinas por el manejo de equipaje.

El éxito de este sistema de hospedaje creció rápidamente, y mientras algunas personas lo veían con cierto desprecio pensando que tal innovación pronto pasaría de moda, otras lo consideraban como un sello competidor; al que trataron de superar creando el motor-hotel, también con servicio de estacionamiento integrado, pero con una construcción vertical que permite una mayor capacidad de recepción en un terreno de menor extensión.

Ambas instalaciones, para sorpresa de muchos, empezaron a multiplicarse, no sólo fuera de las ciudades, sino también dentro de las

mismas, lo cual motivó a la hotelería de esa época a prever en sus nuevas instalaciones, el estacionamiento para automóviles.

Es indiscutible que los moteles y los motor-hoteles deben ser considerados como un significativo avance en la evolución del concepto de hospedaje originado en el uso cada vez más creciente del automóvil para viajar.

Otro hecho que merece nuestra atención, es el de la aparición del condotel, que surge en la década de los 60 en Francia, Italia y España, con los nombres de eurooteles, condominiums o apartoteles.

A manera de ejemplo mencionaremos la forma en que se inició uno de ellos : el denominado "apartotel". Este término se utilizó por vez primera en el año 1963 en Torremolinos, España, para designar a un edificio de departamentos que contó con los servicios de un hotel residencial. Comenzó a operar con el nombre de "Torremar", a través de un moderno sistema operacional diseñado para el funcionamiento de estos establecimientos de hospedaje, con lo cual se dio acceso a personas de medianos recursos económicos para comprar estos apartamentos en condominio con servicio de hotel, con el aliciente para el adquirente de poder participar dentro de un pool de rentas de apartamentos que le permite obtener su parte correspondiente de las utilidades como resultado de la operación del mismo.

En nuestro país surge algo similar en los años 70 con el nombre de "condotel", lo cual vino a modificar lo que hasta entonces se había ideado para los alojamientos, ya que se fundamenta en el principio de compartir propiedad, espacio, tiempo y servicios.

El sistema de "condotel" opera en dos formas: como empresa única y como cadena. La primera permite al adquirente la utilización de la unidad habitacional en determinado lugar y tiempo. La segunda le proporciona la posibilidad de utilizar unidades en diferentes lugares y durante tiempos determinados.

El "condotel" tiene las siguientes características: se ha edificado en forma vertical, brindando servicios tipo hotel como son restaurante, cafetería, bar, piscina, tiendas e instalaciones deportivas, entre otros, variando en algunos casos estos servicios.

Desde luego que se podría ahondar mucho más en cuanto a la evolución de los conceptos "suite", "famitel", "albergue", "campamento", "casas rodantes", así como otras variedades que existen y que siguen sufriendo continuas transformaciones, concretándonos a señalar que su verdadero desarrollo y expansión surgen a partir de la segunda mitad del presente siglo y que nuestro análisis se enfocará fundamentalmente a los establecimientos hoteleros que son la institución más sobresaliente, seguida

de otras modalidades, que no obstante lo reducido de su número, vienen a completar y auxiliar al sistema de hospedaje.

18. CLASIFICACION DE ESTABLECIMIENTOS DE HOSPEDAJE

A pesar de los esfuerzos realizados por la Organización Mundial del Turismo (OMT) y algunas otras corporaciones de carácter internacional, hasta la fecha no se cuenta, a nivel mundial, con un criterio de clasificación uniforme que permita identificar el tipo de servicios y modalidades de establecimientos de hospedaje, razón por la cual señalamos aquí algunos criterios que, sujetos a la interpretación particular de cada país, podrían facilitar su clasificación en términos generales.

18.1 CRITERIOS DE CLASIFICACION

- a) Por la calidad y diversidad de los servicios: de lujo, de primera clase, de segunda y de tercera.
- b) Por la estadía del usuario: residencial y comercial.
- c) Por el tiempo que dura abierto: de estación y permanente.
- d) Por la localización geográfica: de ciudad, de montaña, de campo, de lago y de playa.

- e) Por su proximidad a las terminales de transporte y a las vías de comunicación: de terminal terrestre, de terminal aérea, de terminal marítima o de navegación interior y de carretera.
- f) Por la dimensión del mismo: pequeño, mediano y grande.
- g) Por la forma en que opera y las instalaciones con que cuenta: tipo hotel y tipo extra hotel.
- h) Por su organización: independiente y de cadena.

Lo anterior podemos desglosarlo en la forma siguiente:

- a) Por la calidad y diversidad de los servicios:
 - * De lujo.
 - * De primera clase.
 - * De segunda clase.
 - * De tercera clase.
- b) Por la estadía del usuario:
 - * Residencial: establecimiento que cuenta con instalaciones y servicios que pretenden motivar en el usuario la mayor permanencia posible dentro del propio hotel y cuya estadía promedio es generalmente mayor de una semana.
 - * Comercial: empresa que ofrece servicios generalmente a hombres de negocios y turistas en tránsito cuya estancia promedio en el hotel es menor de siete días.

- c) Por el tiempo que dura abierto
 - * De estación: que opera exclusivamente durante ciertas épocas del año.
 - * Permanente: que opera todo el año.
- d) Por la localización geográfica:
 - * De ciudad.
 - * De montaña.
 - * De campo.
 - * De lago.
 - * De playa.
- e) Por la proximidad a las terminales de transporte y a la vías de comunicación:
 - * De terminal terrestre: próximo a las estaciones de autobuses o ferrocarril.
 - * De terminal aéreo: en, o cercanos a los aeropuertos.
 - * De terminal marítima o de navegación interior: según sea su proximidad a un muelle de mar o al embarcadero de un río o lago.
 - * De carretera: ubicados a lo largo de las mismas.
- f) Por su dimensión:
 - * Pequeño.
 - * Mediano.
 - * Grande.

- g) Por la forma en que opera y las instalaciones con que cuenta:
- * Tipo hotel: establecimiento con un mínimo de 10 habitaciones, en el que se proporciona básicamente alojamiento, y en algunos casos alimentación y servicios complementarios que, contra pago, demanda el viajero (hotel, motel, motor-hotel, hotel residencia, etc.).
 - * Tipo extra hotel: establecimiento con facilidades de alojamiento limitadas, que opera con técnica poco especializada, personal reducido y una organización sencilla, a precios generalmente económicos (casas de huéspedes, apartamentos amueblados, campamentos, estacionamiento para casas rodantes, cabañas, albergues, casas amuebladas, etc.).
- h) Por su organización:
- * Independiente.
 - * De cadena.

La clasificación anterior no trata de ser de ninguna manera rígida o limitativa, es simplemente enunciativa, ya que los criterios señalados se interrelacionan al denominar un establecimiento de hospedaje.

Tal es el caso, por ejemplo, de un hotel de lujo que permanece abierto únicamente en verano, que se localiza en la montaña, que es de gran dimensión y donde el usuario permanece por un lapso mayor de una

semana; de manera que, de acuerdo con la clasificación establecida, este hotel será: de lujo, estacional, de montaña, grande y residencial.

De lo anterior se puede concluir que las nuevas y variadas formas de practicar el turismo han originado la creación de diversas instalaciones y servicios para alojar a los viajeros, muchos de los cuales son complementarios de los que prestan los hoteles, ofreciendo además algunas ventajas para determinado tipo de turistas, como son las de ser más informales y económicos. No obstante que estamos viviendo una continua etapa de cambios, es indudable que los progresos obtenidos, su permanente evolución y la creciente demanda, permitirán que los establecimientos tipo hotel, como ya se dijo anteriormente, sigan siendo considerados en el futuro como la unidad más práctica para el alojamiento de los viajeros.

Un ejemplo de ello es que últimamente en las compañías de transporte aéreo se nota una gran tendencia a invertir en instalaciones hoteleras, con la ventaja para las mismas de poder realizar en forma conjunta la promoción y venta de transporte y hospedaje, de mejorar e incrementar sus vuelos a determinados sitios o de realizar estas inversiones en aquellos lugares a los que vuelan y en los que el tráfico de pasajeros es tan importante que prácticamente les garantiza la inversión. Este tipo de consorcios presentan aspectos positivos y negativos, pues por una parte el doble interés que tienen los obliga a prestar mayor atención y a realizar más amplias promociones del lugar turístico, pero por la otra, la población se ve

sujeta a cierta dependencia de ellos y por lo tanto a recibir menores beneficios económicos. A últimas fechas los negocios en materia de turismo están ligados y tienen tal interdependencia, que a ningún pasajero le sorprende que en las oficinas de boletos o bien a bordo de la aeronave, se le ofrezca el servicio de reservaciones en hoteles afiliados a la aerolínea, sobre todo en vuelos a lugares distantes.

18.2 ALGUNAS VENTAJAS DE HOTELES QUE OPERAN EN CADENA

Resulta conveniente señalar que cada día es mayor el número de hoteles que operan en cadena, por las enormes ventajas que esto representa tanto para los inversionistas de los inmuebles, como para el principal beneficiado, que en este caso es la empresa operadora, así como para los turistas que demandan determinado tipo de servicios, que en cierta forma se le garantizan en cualquiera de los hoteles.

Con frecuencia, algunas personas, sobre todo quienes desconocen la problemática turística, piensan que el hecho de que determinados hoteles lleven unido a su nombre el de la compañía operadora (Sheraton, Hilton, etc.), significa que el hotel es también propiedad de la empresa, desconociendo que en la mayoría de los casos los inversionistas son otros, o que la compañía que lo maneja sólo participa en un porcentaje mínimo. Esto puede dar la impresión de que las inversiones extranjeras son

sumamente altas, y más si se desconoce que si la inversión de la cadena operadora fuera de mayor consideración, correría riesgos superiores junto a los inversionistas locales, lo que la obligaría a prestar mayor interés en su desarrollo.

Algunas cadenas hoteleras, previo contrato por el que reciben una cantidad mensual y a condición de que se sujeten a determinadas normas establecidas, hacen negocio con hoteles independientes, otorgándoles franquicia para utilizar su nombre. En otros casos proporcionan tecnología y asesorías que les producen utilidades complementarias.

Por regla general este tipo de organizaciones maneja los establecimientos de hospedaje en base a un porcentaje de utilidades que se garantizan cuando, por las condiciones del inmueble o el grado de desarrollo turístico de la localidad, no les son de interés, y al término de su contrato simplemente se retiran, con los consecuentes perjuicios que esto puede acarrear.

A continuación destacaremos los principales objetivos y ventajas para las cadenas hoteleras:

1. No inversión o inversión mínima en los inmuebles en algunos casos, lo que les permite operar sólo en tanto les sea conveniente.

2. Abatimiento en el costo de su publicidad, por el volumen de la misma.
3. Desarrollo de programas generales de promoción, que a un bajo costo benefician a cada hotel afiliado.
4. Posibilidad de disponer de personal entrenado, para sus operaciones en otro lugar.
5. Arreglos colectivos con mayoristas de viajes.
6. Potencialidad de ofrecer servicios similares para los usuarios.
7. Intercambio de experiencias.
8. Reservaciones de hotel a hotel, de todos los afiliados a la cadena.
9. Eventualidad de utilizar cada hotel para promover los restantes.
10. Compras por mayoreo que abaten sensiblemente los costos.

Independientemente de que un hotel pertenezca o no a una cadena, ya sea ésta una organización privada, estatal o mixta, el hecho de que un número considerable de ellos se agremie en lo particular en asociaciones locales, regionales o nacionales, que los agrupan sin fines lucrativos, propicia un intercambio general de información, experiencias y acciones solidarias respecto a todo aquello que afecta a la actividad hotelera, y que se traduce en promociones conjuntas y beneficios en general para el desarrollo de este importante tipo de empresas básicas para la práctica del turismo.

Es recomendable que los gobiernos, a través de sus organismos oficiales de turismo y con la participación de las asociaciones

hoteleras, promuevan y proporcionen el mayor número de facilidades e incentivos para crear cadenas nacionales que respalden y estabilicen el progreso de su hotelería, a fin de obtener mayores beneficios para el país.

No cabe duda que el turismo está sujeto a un mercado internacional al que todos los países deben estar atentos, no como simples espectadores, sino participando para evitar al máximo su dependencia respecto a compañías extranjeras y propiciando el desarrollo de las nacionales. Sería ilógico pretender la exclusión de intereses extranacionales, por la interdependencia y reciprocidad que debe existir; pero también sería contrario a los intereses de una nación el no promover al máximo el desarrollo y expansión de sus propias empresas, para darle mayor consistencia y estabilidad tanto al turismo interno como al externo, así como a la creación de escuelas de hotelería, tan necesarias en la preparación de personal técnico para la administración y operación de los servicios hoteleros.

Debemos también destacar que falta apoyo en la mayoría de los países hacia la hotelería pequeña y mediana, la que además tiene que enfrentarse a diversos problemas para su financiamiento, carece de recursos propios para promoverse y escasamente participa en el mercado de reservaciones, ya que es más cómodo para el agente de viajes hacer los arreglos correspondientes a través de cadenas cuyos representantes frecuentemente lo visitan y le ofrecen los medios necesarios para realizar de inmediato las confirmaciones.

Debería, por tanto, ponerse en práctica, en aquellos países en los que es necesario dar mayor apoyo a la pequeña hotelería, un Sistema Nacional de Reservaciones, utilizando las oficinas gubernamentales de turismo establecidas, para que a través de ellas el turista directamente, o bien el agente de viajes, puedan disponer de los medios para hacer esas reservaciones en hoteles modestos, utilizando para tal fin sistemas prácticos y adecuados. Esta posibilidad no resultará competitiva, sino más bien complementaria para el intermediario-promotor, ya que estaría enfocada a promover un vasto mercado que en la actualidad sólo se maneja parcialmente por falta de facilidades, desconocimiento o raquítica promoción de las ofertas.

Esto permitiría, además del apoyo necesario para esos hoteleros, la posibilidad de abaratar, para una inmensa masa potencial de turismo popular, el costo de los viajes, mismos que no realizar ese turismo por no disponer de la información necesaria ni de los medios adecuados para reservar sus habitaciones en establecimientos de hospedaje económicos.

18.3 CARACTERISTICAS DE LOS ALOJAMIENTOS TURISTICOS Y NO TURISTICOS

El cambio de estructuras físicas y orgánicas en los establecimientos de hospedaje, especialmente del hotel, como producto de las particulares demandas de las corrientes de viajeros, ha derivado en la existencia de alojamiento turísticos y comerciales o de tránsito.

Los turísticos serán aquellos establecimientos creados o adaptados para satisfacer los requerimientos del viajero turista, en tanto que los no turísticos serán, obviamente, los que procuran la atención a los viajeros no turistas, como son los hombres de negocios, agentes comerciales y viajeros en tránsito, entre otros.

P
R
I
N
C
I
P
A
L
E
S

ALOJAMIENTO TURISTICO	ALOJAMIENTO COMERCIAL O DE TRANSITO
1. Estudios técnicos y experiencia para su operación.	1. Criterios empíricos para su manejo.
2. Organización numerosa, compleja, especializada, técnica, jerarquizada, centralizada y eficiente.	2. Organización sencilla, elemental, con mínima técnica y especialización.
3. Mantenimiento y operación continuos.	3. Mantenimiento esporádico.
4. Política activa hacia el posible cliente: fuertes gastos en promoción e investigación de mercados; su comercialización en general.	4. Política pasiva para buscar y atraer al cliente.
5. Aptitud estructural y funcional para ofrecer distintos planes de servicio.	5. Aptitud limitada para ofrecer variedades en el servicio.

O
T
R
A
S

C
A
R
A
C
T
E
R
I
S
T
I
C
A
S

ALOJAMIENTO TURISTICO	ALOJAMIENTO COMERCIAL O DE TRANSITO
1. Fuerte inversión en terrenos y bienes muebles.	1. Reducida inversión en terrenos y bienes muebles.
2. Altos costos de operación y mantenimiento.	2. Bajos costos de operación y mantenimiento.
3. Implanta una zona de influencia.	3. No influye en su derredor.
4. Contacto impersonal con el viajero.	4. Contacto personal con el viajero.
5. Clientela nacional y extranjera de variadas características.	5. Clientela nacional de características rígidas o bien definidas.

Las tablas adjuntas describen con detalle las características de uno y otro. En ellas se aprecia que el hospedaje turístico tiene una estructura

orgánica compleja, una considerable y amplia capacidad de alojamiento orientada al confort, con modernismo notorio u ortodoxo y tradicional en una construcción embellecida y con un numeroso personal capacitado y jerarquizado para desempeñar diferentes funciones. Dispone además de extensas áreas de recreación y esparcimiento, variados servicios conexos, y se encuentra localizado en zonas urbanas o de campo muy bien definidas. Sus inversiones y costos de operación son cuantiosos.

El alojamiento no turístico, por el contrario, requiere de una menor inversión y sus costos de operación son reducidos, la estructura física es simple y generalmente modesta, con una baja capacidad de recepción, una dispersa localización y poco personal. Mantiene una organización de tipo sencillo y elemental, con escasa especialización, y no ejerce influencia alguna en su derredor.

Es muy importante tener en cuenta, para su conocimiento y manejo, las diferencias entre alojamiento turísticos y no turísticos, en razón de sus fuertes implicaciones de cambio, tanto en la estructura física como en la organización que maneja y orienta y, por tanto, en las inversiones, costos de operación, eficiencia y rentabilidad del establecimiento de hospedaje.

Resulta útil también conocer las características específicas del hotel, por dos razones básicas:

- a) Por que en el hotel se hospeda la mayor parte de la corriente turística.
- b) Por la ya señalada concentración de otros servicios complementarios en torno de su estructura, los cuales lo convierten en el establecimiento más importante y representativo del sistema de hospedaje.

19. ANALISIS DE LA OFERTA DE HOSPEDAJE Y SU CLASIFICACION POR TIPOS Y CATEGORIAS

Sin un buen número de alojamientos bien distribuidos y que reúnan un mínimo de condiciones de confort, es imposible que en un país cualquiera pueda desarrollarse el turismo. Como señalaba un economista: "La primera y más fundamental labor es la de realizar una transformación radical de la actividad hotelera, ya que por mucha que sea la belleza de un lugar o el interés histórico que el mismo encierra, la gente no se mostrará dispuesta a visitarlo si no ve la mesa limpia, decentemente servida y alojamiento de igual condición".

Los hoteles y toda clase de alojamiento forman una de las actividades básicas para el turismo, puesto que le condicionan, y por ello el primer paso para desarrollar una política turística es contar, además de los medios adecuados de comunicación, con alojamientos suficientes.

Consideramos que para todo trabajo de política turística es muy interesante, por no decir que imprescindible, conocer la oferta hotelera de la nación, zona o localidad que se estudie, y manejando adecuadamente las cifras relativas al número de habitaciones o cuartos, se podrán obtener conclusiones muy interesantes.

19.1 POR TIPOS

Según datos proporcionados por la Secretaría de Turismo, la oferta de hospedaje hasta el mes de diciembre de 1985, se encuentra distribuida de la siguiente manera:

OFERTA DE HOSPEDAJE HASTA EL MES DE DICIEMBRE DE 1985

TIPO	NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS	NUMERO DE HABITACIONES	%
Apartamentos	216	5,409	1.8
Casas de huéspedes	233	4,810	1.6
Campos turísticos	109	4,207	1.4
Hotel	5,470	260,233	86.6
Motel	629	21,035	7.0
Trailer park	104	4,806	1.6

TOTAL: 6,761 300,500 100.0 %

FUENTE: Dirección General de Registro y Regulación, Subsecretaría de Operación. Secretaría de Turismo de México, 1985.

El cuadro anterior nos muestra el grado de evolución que ha tenido la oferta de hospedaje en nuestro país, de tal forma que los apartamentos amueblados, los campos turísticos y los trailer park, juntos suman el 4.8% de la oferta total, debido a que el desarrollo de este nuevo tipo de establecimientos es muy reciente. Las casas de huéspedes suman el 1.6%; este tipo de alojamiento se ha ido incrementando poco a poco, aún cuando sus inversiones son muy modestas y por lo general son casas habitación adaptadas para dar servicio de hospedaje. El renglón correspondiente a los moteles representa solamente el 7.0%, no obstante ser un establecimiento adoptado de las modalidades norteamericanas, que es el turismo que más nos visita. Los hoteles, por el contrario, absorben el 86.6% del total de la oferta de hospedaje, lo cual indica la importancia que tiene la actividad hotelera para el turismo, ya que sin este servicio su papel quedaría muy reducido. Por lo tanto, para que exista un número considerable y constante de turista, es necesario que el país cuente con una adecuada red hotelera bien distribuida por todo el territorio nacional.

Los apartamentos tienen las siguientes características:

Son establecimientos que ofrecen baño, sala de estar, equipo de cocina y comedor, en dos o más cuartos, a turistas que viajan en grupo, generalmente familiar, con deseos de permanecer ahí por una temporada larga de vacaciones. Se alquilan por semana o por mes.

Las casas de huéspedes son una variante de los apartamentos y sólo ofrecen cuartos en número muy limitado, a visitantes de escasos recursos económicos, entre los que se encuentran los estudiantes en país extranjero o venidos de la provincia a las principales ciudades de la misma nación. Se alquilan por día, semana o mes, y ofrecen opcionalmente el servicio de alimentación en comedor común y lavado de ropa.

Los campos turísticos, por su parte, corresponden a terrenos al aire libre con espacios destinados exclusivamente a casas rodantes (trailer park), a tiendas de campaña (camping) o a ambos servicios, para lo cual cuentan con instalaciones de agua potable, electricidad y gas. disponen en forma complementaria de estructuras físicas para los servicios de cafeterías, tiendas de comestibles, tintorería, duchas, salas de estar, juegos y alberca.

El motel, como ya se indicó en las páginas anteriores, es un establecimiento que se hace edificado en forma extensiva, es decir, tiene una construcción horizontal en el área que ocupa. Se localiza generalmente a lo largo de las carreteras y en la entrada y entronque de las autopistas con las ciudades. En su estructura física, las unidades habitacionales son independientes y de tipo bungalow; cuentan con estacionamiento propio. Las unidades se agrupan en torno a unas instalaciones principales que concentran las oficinas de recepción y áreas de esparcimiento y recreación (salas de estar, cafeterías, restaurantes, bares, centros nocturnos y piscinas, entre otros).

El hotel es un establecimiento edificado tradicionalmente en estructura físicas verticales. Con el tiempo han sufrido diversas transformaciones, hasta llegar a sus específicas características de servicio actual, que lo hacen ser considerado como el establecimiento de hospedaje típicamente turístico. Esas características están dadas por las unidades de alojamiento que le son propias en cuartos y suites, además de otros complementarios, tales como: espacios sociales, piscina, restaurantes, bar, centro nocturno, casino, agencias de viajes, salón de belleza, peluquerías, tiendas especializadas, asesoría en deportes diversos, agencia de cambio de moneda, sucursales de correos y telégrafos, entre otros.

CONDICIONES NECESARIAS

El hotel, como hemos visto, es una unidad muy grande y por tanto sus inversiones son cuantiosas. El servicio de hospedaje se encuentra centralizado por un gerente o administrador que tiene bajo su responsabilidad a un completo equipo humano, cumpliendo con todos los servicios que se hayan propuesto ofrecer.

Para que una empresa hotelera obtenga los resultados deseados, esto es, la mayor cantidad de beneficios posibles, se requieren

diversas circunstancias, que podríamos separar en dos grupos distintos: circunstancias externas, que escapan más o menos a la acción de la empresa en cuestión y circunstancias internas, que son determinadas y condicionadas por ella.

Así, todos los factores que en forma general facilitan o entorpecen e turismo repercuten directamente en la clientela de los hoteles y, sin embargo, rara vez pueden influir en ellos, al menos de modo aislado.

Por el contrario, la elección del emplazamiento en que se ha de construir el hotel, teniendo en cuenta los atractivos del lugar, los medios de comunicación existentes, la escasa competencia por parte de otras empresas, el estilo de la construcción, los servicios complementarios, el grado de confort, el trato dado a la clientela, la organización interna, la preparación adecuada y competencia de su personal, son todos ellos factores de gran trascendencia, que dependen caso integramente de la labor de los directores o ejecutivos de la empresa.

No vamos a referirnos a cada uno de los factores que determinan el éxito o el fracaso de un hotel; pero si convendrá que digamos algunas palabras con respecto a los que consideramos más importantes. Desde luego, un mayor nivel de vida ha determinado mayor confort de todas las clases sociales y especialmente de aquellas que pueden practicar el turismo, por lo que los hoteles deben renovarse y modernizarse

continuamente, adaptando los adelantos técnicos que proporcionen mayor comodidad a sus clientes. Es necesario también que éstos reciban un amable y esmerado trato, que debe manifestarse de mil maneras. Desde la correspondencia iniciada entre el futuro huésped y el hotel, antes de emprender el viaje, hasta el envío de cartas y objetos olvidados por el propio visitante, lo que en términos hoteleros se conoce como lost and found, las relaciones entre ambos ofrecen una serie de situaciones en las que el viajero ha de experimentar todo género de atenciones y sensaciones agradables. La meticulosa limpieza del establecimiento, el buen gusto en la decoración y mobiliario, la adecuada iluminación, los adornos y especialmente la esmerada compostura, corrección en el vestido, amabilidad, atenciones, educación y trato de todo el personal, son los medios más eficaces para agradar a la clientela, retenerla y hacer que se convierta en una espontánea y entusiasta propagandista del establecimiento.

La dirección del hotel no debe limitarse simplemente a que las instalaciones se encuentren en óptimo estado y que el personal sea educado y correcto, sino que procurar que la estancia de los huéspedes sea lo más agradable posible, proporcionándoles facilidades de todo género, organizándoles distracciones y diversiones, tales como excursiones, fiestas, juegos de salón, deportes, según lo aconseje el lugar en que se encuentre el hotel y la clase de clientes que aloje.

COMPORTAMIENTO DE LA OFERTA DE HOSPEDAJE A NIVEL NACIONAL

La distribución geográfica de la oferta de hospedaje en nuestro país refleja a los diferentes matices y grados de desarrollo económico y de concentración demográfica. Así, tenemos que los estados del centro de la República tienen el 41.0 % de los 6,761 hoteles instalados de calidad turística, siguiéndole en importancia el sur y el sureste con el 33.3 % y el norte con el 25.7 % restante.

El hecho de que el centro de la República tenga casi la mitad de los hoteles instalados, obedece primordialmente a que es la zona donde el Estado ha desarrollado más las infraestructuras, a que es la región más densamente poblada y por el enorme peso económico que tiene la ciudad de México.

El sur y el sureste, que se encuentran en segundo lugar, se ven alternados por la influencia del puerto de Acapulco y la isla de Cancún, poblaciones en donde se han realizado fuertes inversiones en materia hotelera, en comparación con el ritmo lento de otras localidades.

La zona norte es la que refleja un menor desarrollo en la oferta hotelera, a pesar de su cercanía con Estados Unidos, que facilita en forma raquítica a los turistas norteamericanos el transporte para visitar diferentes

lugares del norte del país. Asimismo, el norte tiene poco que ofrecer en materia de atractivos, tanto naturales como culturales, debiéndose considerar para el futuro nuevas estrategias en recreación y hospedaje para que, además de retener a los turistas, pernocten y, posteriormente, se internen más al centro del país.

Las entidades que tienen mayor número de establecimientos de hospedaje son las siguientes: Veracruz, 890; Jalisco, 548; Distrito Federal, 537; Guerrero, 400; Chihuahua, 244; Oaxaca, 218; y Quintana Roo, 214. En estas once entidades se concentra el 63 % del total de hoteles instalados en el país. Sin embargo, es conveniente señalar que existe un déficit de alojamientos en localidades como Tlaxcala, que sólo cuenta con 32 hoteles en todo el estado; Aguascalientes con 44, Campeche con 71, Nuevo León con 78 y Tabasco con 80, etc., lo que representa el 4.5 % del total nacional.

19.2 POR CATEGORIAS

La cantidad y calidad de instalaciones y servicios de que dispone un alojamiento es lo que determina su categoría.

Asimismo, la clasificación en categorías obedece a la existencia en la sociedad de diferentes grupos socioeconómicos, bastante bien definidos.

No obstante que los criterios específicos que se adoptan para llevar a cabo la clasificación por categorías varían de país en país, en todo el mundo se toman en cuenta los siguientes factores básicos:

1. La estructura y los servicios físicos, en cuanto a la ubicación, magnitud y calidad de los terrenos; las instalaciones y la decoración, el tipo de habitaciones, áreas de esparcimiento (vestíbulos, jardines y albercas), así como los servicios de baño (agua fría, caliente y purificada), teléfono, televisión, radio y aire acondicionado, entre otros.
2. Los servicios personales específicos, como los de recepción, información, camaristas, valet, agentes de seguridad, personal uniformado, restaurante, bar y centro nocturno.
3. Los servicios complementarios de concesionarios, como son: la agencia de viajes, la arrendadora de automóviles, los guías con o sin automóvil, los coches de alquiler, los comercios de artesanías, florerías, perfumerías, farmacias, peluquerías, salones de belleza, sauna, masaje, gimnasio y cambio de monedas, entre otros.

**NUMERO DE HOTELES POR CIUDAD Y SU CAPACIDAD
EN LA REPUBLICA MEXICANA**

ESTADOS, TOTAL	NUMERO DE HOTELES	NUMERO DE HABITACIONES
	6,761	300,500
DE MAS DE 200 HOTELES		
Veracruz	890	26,704
Jalisco	548	27,506
Distrito Federal	537	35,850
Guerrero	400	24,011
Michoacán	386	11,188
Baja California Norte	336	11,796
Tamaulipas	260	8,789
Sinaloa	252	11,218
Chihuahua	244	9,203
Oaxaca	218	6,347
Quintana Roo	214	11,097
DE 100 A 199 HOTELES		
Chiapas	191	5,445
Guanajuato	190	7,409
Sonora	182	7,170
Morelos	157	4,166
Colima	152	5,204
San Luis Potosí	152	4,622
Puebla	151	5,613
Yucatán	137	4,685
Nayarit	129	3,042
Hidalgo	117	3,103
México	115	5,654
Coahuila	111	4,413
Querétaro	108	4,538
Zacatecas	106	2,687

DE 50 A 100 HOTELES

Baja California Sur	88	4,068
Durango	85	2,602
Tabasco	80	3,354
Nuevo León	78	4,753
Campeche	71	1,962
Aguascalientes	44	1,634
Tlaxcala	32	667

FUENTE : Dirección General de Registro y Regulación, Subsecretaría de Operación. Secretaría de Turismo de México, 1985.

**20.- SISTEMA DE CLASIFICACION DE LOS
ESTABLECIMIENTOS DE HOSPEDAJE**

Este sistema está diseñado para informar al usuario del tipo de instalaciones y servicios que ofrecen los establecimientos de hospedaje. Se emplearán como signos de clasificación de una a cinco estrellas por ser dicha denominación la internacionalmente reconocida.

Estos distintivos no pueden ser cambiados sin que medie autorización por escrito de la Secretaría de Turismo.

Este método permite que los hoteles de las distintas categorías puedan, a base de mejorar sus instalaciones y servicios, alcanzar categorías más altas. Al mismo tiempo obliga a los que se encuentren en las categorías superiores a que den un mantenimiento óptimo a sus establecimientos.

En un mismo nivel de clasificación habrá hoteles con características distintas por su ubicación, como es el caso de un hotel de playa y uno de montaña.

Se tomaron en cuenta para la elaboración de este sistema, factores tales como la calidad de materiales empleados, extensión de las diversas áreas, condiciones de pulcritud, personal y capacidad, calidad de sus instalaciones y servicios.

De conformidad con los ordenamientos legales correspondientes, la Secretaría de Turismo de México se reserva el derecho de rechazar las proposiciones de autclasificación o modificar las categorías como lo estime procedente.

Cuando se encuentre la palabra *selecta*, deberá entenderse : materiales de alta calidad, mano de obra calificada, fabricación especial, terminado de lujo o de primera, dependiendo de los conceptos a que se refiera, tales como :sábanas, toallas, cortinas, alfombras, etcétera.

Cuando se encuentre la palabra *comercial*, se entiende : materiales, mano de obra, fabricación terminado, dependiendo de los conceptos a que se refiere, que se puedan adquirir o contratar por el público en general, y cuya fabricación sea de línea, pero de la mejor calidad en su estándar.

- Establecimientos que provee al huésped de alojamiento únicamente, no es necesario que tenga restaurante o cafetería, y sus servicios se limitan a : cambio de ropa y limpieza de la habitación diariamente, proporcionando al huésped : baño privado en cada habitación con regadera, lavabo y sanitario; sus muebles son sencillos, y su personal de servicio y atención al público se limita a lo indispensable.

- ** Establecimiento que provee al huésped de alojamiento, cuenta con cafetería o restaurante a horas determinadas, limpieza en la habitación, cambio de ropa y toallas todos los días; sus muebles son sencillos, de calidad adecuada, su personal de servicio y atención al huésped es el adecuado.

- *** Establecimiento que provee al huésped de alojamiento; cuenta con servicios de alimentación en cafetería y restaurante de 7 a.m. a 11 p.m. Sus muebles y decoración son de primera clase, y su personal de servicio y atención al público es suficiente, siendo bilingües los que atienden al huésped.

**** Establecimiento con equipamiento selecto, que provee alimentación en uno o varios restaurantes y cafeterías, cuenta con un bar, música y entretenimiento; servicio a las habitaciones mínimo durante 16 horas, facilidades de banquetes, personal directivo y supervisor bilingüe, personal de servicios perfectamente uniformado, cambio diariamente de ropa de cama y baño; su mobiliario y decoración es de calidad comercial y se conserva en perfecto estado.

***** Establecimiento con equipamiento selecto, que provee de alimentación en uno o varios restaurantes y cafeterías, cuenta con uno o más bares, música y entretenimiento, servicio a las habitaciones durante 18 horas, personal directivo bilingüe o políglota en español, francés, inglés, etc., su personal supervisor es bilingüe; personal de servicio completo las 24 horas del día, perfectamente uniformado, su amueblado, alfombrado, acabado e instalaciones son de calidad selecta.

FUENTE : Secretaría de Turismo de México.

20.1 CRITERIOS GENERALES QUE DEBEN TENER LOS HOTELES DE GRAN TURISMO

1. Sistema de limousines con chofer uniformado.
2. Edecán para eventos.
3. Sistema de traducción simultánea.
4. Suite presidencial con alberca, con un mínimo de tres cuartos dobles, sala de juntas, oficina ejecutiva, comedor, desayunador, sauna, jacuzzi, sala de recepción, servicio de chef y meseros, piano-bar, entre otros.
5. Sistema de antena parabólica movable, mínimo a 3 satélites.
6. Televisión en el baño (arriba del lavabo).
7. Secadora eléctrica en baño.
8. Chapa en puerta electrónica por tarjeta.
9. Piso con servicio de café con desayunos y edecán.
10. Sistemas generales de computadora.
11. Restaurantes 5 tenedores.
12. Somelier.

13. Cava con reservas de vinos especiales.
14. Cama con sistema de masaje.
15. "Chefs" con grado "Cordon Blue".
16. Sistema secretarial ejecutivo (con equipo móvil).
17. Sistema de traducción simultánea (con equipo móvil).
18. Personal básico con diploma y grado de especialización.
19. Personal de nivel medio con diploma y grado de especialización.
20. Personal de nivel superior con diploma y grado de especialización (con un idioma más el natal).
21. Personal ejecutivo con diploma y grado de especialización (con dos idiomas más el natal).
22. Sistema de tarifas liberadas bajo la ley de la oferta y la demanda.
23. Sistema anual de promoción en tarifas por temporada.
24. Centro o salón de convenciones (más de 3,000 comensales).
25. Alberca techada o descubierta.
26. Centro nocturno con "shows" de calidad internacional.
27. Suites ejecutivas, un mínimo de seis.
28. Sistema electrónico antifuego.
29. Batas en los baños.
30. Artículos sofisticados en baños y cuartos.
31. Pinturas y decoración en general de lujo.
32. Bandas transportadores.
33. Elevadores electrónicos (silenciosos).
34. Sala de acuerdos y juntas ejecutivas con sistema de traducción simultánea.
35. Sistema portátil de traducción simultánea.
36. Variedad de suites y Jr. suites con decoración exclusiva.
37. Servicio médico con enfermería dotada de equipo para primeros auxilios.
38. Director de recreación con animadores.
39. Director de recursos humanos con programas de entrenamiento ejecutivo.
40. Máquinas registradoras electrónicas.
41. Sistema de información con recados al huésped.
42. Sistema de canal propio para mensajes especiales en la televisión de huéspedes.
43. Servicio al cuarto las 24 horas.

20.2 CARACTERISTICAS Y SERVICIOS QUE SE REQUIEREN PARA UN SISTEMA DE CLASIFICACION DE HOSPEDAJE

CARACTERISTICAS	GRAN	*****	****	***	**	*
Habitación de 25 m2 a más	+	-	-	-	-	-
Habitación de 23 m2 a 24.99 m2	-	+	-	-	-	-
Habitación de 21 m2 a 22.99 m2	-	-	+	-	-	-
Habitación de 18 m2 a 20.99 m2	-	-	-	+	-	-
Habitación de 16 m2 a menos	-	-	-	-	+	+
Aire acondicionado y calefacción	+	+	-	-	-	-
Aire, lavado y calefacción	-	-	+	+	-	-
Calefacción central (parte norte del país)	-	-	-	-	+	-
Calefacción individual (norte del país)	-	-	-	-	+	-
Ventilador	-	-	-	-	-	+
Alfombra o equivalente (pared a pared)	+	+	+	-	-	-
Linóleoum o equivalente (pared a pared)	-	-	-	+	-	-
Tapetes	-	-	-	-	+	-
Televisión a color y FM	+	+	-	-	-	-
Televisión blanco y negro y FM	-	-	+	-	-	-
FM	-	-	-	+	-	-
Cortinas selectas	+	+	-	-	-	-
Cortina comercial	-	-	+	-	-	-
Cortina forrada	-	-	-	+	+	-
Box spring calidad selecta	+	+	-	-	-	-
Colchón calidad comercial	-	-	+	-	-	-
Colchón y tambor	-	-	-	+	+	+
Cómoda o tocador selecto	+	+	-	-	-	-
Cómoda o tocador comercial	-	-	+	+	+	+
Escritorio o mesa selecto	+	+	-	-	-	-

CARACTERISTICAS	GRAN	*****	****	***	**	*
Escritorio o mesa comercial	-	-	+	+	+	-
Teléfono directo	+	+	-	-	-	-
Teléfono conmutador	-	-	+	+	-	-
Apagadores en escalera	+	+	+	+	+	+
Buró selecto	+	+	-	-	-	-
Buró comercial	-	-	+	+	+	+
Sillas y sillones selectos	+	+	-	-	-	-
Silla y sillón comercial	-	-	+	+	+	+
Papelería:						
Directorio de servicios	+	+	+	-	-	-
Menú room service	+	+	+	-	-	-
Información turística	+	+	+	-	-	-
Directorios telefónicos	+	+	+	+	-	-
Cenillos, ceniceros y vela	+	+	+	-	-	-
Papel correspondencia, sobre y dos postales	+	+	+	-	-	-
Bolígrafo	+	+	+	-	-	-
Block apuntes	+	+	+	-	-	-
Bolsa plástico multiusos	+	+	-	-	-	-
Avisos e información huésped	+	+	+	+	-	-
Lámparas adicionales selecto	+	+	-	-	-	-
Lámparas adicionales comercial	-	-	+	+	-	-
Cadena de seguridad en la puerta	+	+	+	-	-	-
Mirilla	+	+	-	-	-	-
Cesto selecto	+	+	-	-	-	-
Cesto comercial	-	-	+	+	+	+
Recubrimiento de paredes selecto	+	+	-	-	-	-
Recubrimiento paredes comercial	-	-	+	+	-	-
Objetos decorativos comerciales	-	-	+	+	+	-

CARACTERISTICAS

GRAN *** ** ***
TURISMO

Espacio baños de 6 m2 a más	+	+	-	-	-	-
Espacio baños de 4.5 m2 a 5.99 m2	-	-	+	+	-	-
Espacio de 4.4 m2 a menos	-	-	-	-	+	+
Muebles:						
Tina, regadera y W.C.	+	+	+	-	-	-
Regadera y W.C.	-	-	-	+	+	+
W.C.	-	-	-	-	-	+
Lavabo con espacio integrado para colocar artículos de tocador	+	+	-	-	-	-
Lavabo comercial y botiquín	-	-	+	-	-	-
Lavabo comercial	-	-	-	+	+	+
Espejo de medio cuerpo arriba del lavabo	+	+	-	-	-	-
Espejo Botiquín	-	-	+	+	+	+
Plafón luminoso directo al Lavabo	+	+	-	-	-	-
Equipo:						
Iluminación directa al lavabo	-	-	+	+	+	-
Enchufe cerca del lavabo	+	+	+	+	+	-
Tapete antirresbalante o equivalente en tina y regadera	+	+	+	+	-	-
Esterilización	+	+	+	+	-	-
Extractor	+	+	+	-	-	-
Cesto de basura	+	+	+	+	+	+
Dotación de 6 toallas con 4 jabones y un tapete de tela (selecta)	+	+	-	-	-	-
Accesorios:						
Toallas con 2 jabones y tapete de tela	-	-	+	+	+	+

CARACTERISTICAS

GRAN *** ** ***
TURISMO

Agua purificada	+	+	+	+	-	-
Cortina o equivalente en tina y regadera selecta	+	+	-	-	-	-
Cortina o equivalente en tina y regadera comercial	-	-	+	+	+	+
Vasos sanitizados con envoltura	+	+	+	-	-	-
Agarradera en la tina	+	+	-	-	-	-
Gancho fijo	+	+	-	-	-	-
Pañuelos y portapañuelos desechables	+	+	+	-	-	-
Papel						
Higiénico 2 rollos	+	+	-	-	-	-
1 rollo	-	-	+	+	+	+
Ceniceros, cerillos y destapador	+	+	+	-	-	-
Clóset, espacio:						
De 1.80 m2 a más	+	+	-	-	-	-
De 1.50 m2 a 1.79 m2	-	-	+	+	-	-
De 1.30 m2 a menos	-	-	-	-	+	+
Espejo de cuerpo entero	+	+	-	-	-	-
Porta equipaje	+	+	+	-	-	-
Canchos para ropa calidad selecta	+	+	-	-	-	-
Ganchos para ropa calidad comercial	-	-	+	+	+	+
Bolsa y lista	+	+	+	-	-	-
Lavandería:						
Bolsa	-	-	-	+	-	-
Limpia zapatos	+	+	-	-	-	-
Luz interior	+	+	+	-	-	-
Restaurante	+	+	+	-	-	-
Cafetería	+	+	+	+	-	-

CARACTERISTICAS

GRAN *** **** *** ** ***
TURISMO

Salón de banquetes y convenciones: De 2.5 m2 a más por habitación	+	+	-	-	-	-
De 2.00 m2 a 2.49 m2	-	-	-	-	-	-
De 1.75 m2 a 1.99 m2	-	-	+	-	-	-
De 1.00 m2 a menos	-	-	-	+	-	-
Area lobby (calidad y funcionalidad)	+	+	+	-	-	-
Room service	+	+	+	-	-	-
Centro nocturno	+	+	-	-	-	-
Alberca	+	+	-	-	-	-
Bar	+	+	+	+	-	-
Estacionamiento	+	+	+	+	-	-
Tabaquería	+	+	+	-	-	-
Farmacia	+	+	-	-	-	-
Salón de belleza	+	+	-	-	-	-
Peluquería	+	+	-	-	-	-
Boutique	+	+	-	-	-	-
Arrendadora de coches	+	+	-	-	-	-
Agencia de viajes	+	+	+	-	-	-
Cajas de seguridad	+	+	+	-	-	-
Lavandería y tintorería servicio de huésped	+	+	+	-	-	-
Prestación de servicio médico	+	+	-	-	-	-
Area de recreación	+	+	-	-	-	-
Excelente	+	+	-	-	-	-
Muy buena	+	+	-	-	-	-
Buena	-	-	+	-	-	-
Ubicación Regular	-	-	-	+	-	-

CARACTERISTICAS

GRAN *** **** *** ** ***
TURISMO

Mínima	-	-	-	-	+	-
Excelente	+	+	-	-	-	-
Muy buena	+	+	-	-	-	-
Buena	-	-	+	-	-	-
Estado de conservación:						
Regular	-	-	-	+	-	-
Mínima	-	-	-	-	+	+
Excelente	+	+	-	-	-	-
Muy buena	-	+	-	-	-	-
Calidad del inmueble:						
Buena	-	-	+	-	-	-
Regular	-	-	-	+	+	-
Mínima	-	-	-	-	-	+
Excelente	+	+	-	-	-	-
Muy buena	-	+	-	-	-	-
Instalaciones especiales:						
Buena	-	+	+	-	-	-
Regular	-	-	-	+	-	-
Mínima	-	-	-	-	+	+
Director o gerente de hotel bilingüe	+	+	-	-	-	-
Subdirector o subgerente	+	+	+	-	-	-
Subgerente por turno	+	+	-	-	-	-
Director de alimentos y bebidas	+	+	-	-	-	-
Director de banquetes bilingüe	+	+	-	-	-	-
Director de ventas bilingüe	+	+	-	-	-	-
Servicio de reservaciones	+	+	+	+	-	-
Director de relaciones públicas	+	+	-	-	-	-
Gerente de recepción bilingüe	+	+	-	-	-	-

CARACTERISTICAS

GRAN ***** **** *** ** *

TURISMO

Recepcionista, uno por turno, bilingüe	+	+	-	-	-	-
Cajero bilingüe, uno por turno	+	+	-	-	-	-
Cajero, uno por turno	-	-	+	+	+	+
Jefe de mantenimiento especializado	+	+	-	-	-	-
Personal de seguridad y vigilancia	+	+	-	-	-	-
Maitre de hotel bilingüe	+	+	-	-	-	-
Jefe de cocina	-	+	+	-	-	-
Cocinero responsable	-	+	+	-	-	-
Chef ejecutivo (con grado)	+	-	-	-	-	-
Chef	+	+	+	-	-	-
Somelier (con grado)	+	-	-	-	-	-
Capitán de meseros	+	+	+	-	-	-
Meseros bilingües	+	+	-	-	-	-
Ama de llaves ejecutiva bilingüe	+	+	-	-	-	-
Supervisora de piso bilingüe	+	+	-	-	-	-
Camaristas	+	+	-	-	-	-
Capitán de botones bilingüe	+	+	-	-	-	-
Botones bilingüe	+	+	-	-	-	-
Valet bilingüe	+	+	-	-	-	-
Animador de recreación bilingüe	+	-	-	-	-	-
Información computarizada por monitores	+	-	-	-	-	-
Herrería de aluminio	+	+	+	-	-	-
Herrería de hierro	-	-	-	+	+	+
Doble cortina (oscurecedora)	+	+	+	-	-	-
Cortina sencilla (oscurecedora)	-	-	-	+	-	-
Cortina sencilla	-	-	-	-	+	-

CARACTERISTICAS

GRAN ***** **** *** ** *

TURISMO

Controles de TV, radio y de lámparas empotradas en el buró	+	+	-	-	-	-
Juego de papelería con pluma atómica	+	+	+	-	-	-
Cuestionario de opinión	+	+	+	-	-	-
Anuncio de ahorro de luz	+	+	+	+	+	+
Folleto de cómo prevenir en caso de incendio	+	+	+	+	+	+
4 juegos membretados de papel carta y sobres	+	+	-	-	-	-
TV sobre engrane giratorio	+	+	-	-	-	-
Juego de sábanas con colcha de presentación	+	+	-	-	-	-
Cubre-tambor de cama mismo color colcha	+	+	-	-	-	-
Nuevo Testamento español e inglés	+	+	-	-	-	-
Servi-bar surtido con botanas y destapador y 4 vasos	+	+	-	-	-	-
Lista de precios servi-bar	+	+	-	-	-	-
20 ganchos clóset	+	+	-	-	-	-
Tijera porta-equipaje	+	+	+	-	-	-
Alarma anti-humo en habitación	+	+	+	-	-	-
Sistema electrónico detecta-fuego	+	-	-	-	-	-
2 bolsas de plástico sanitarias	+	-	-	-	-	-
Limpia-zapatos eléctrico	+	-	-	-	-	-
Limpia -zapatos papel especial	-	+	-	-	-	-
Tapete toalla para fuera de la tina	+	+	+	-	-	-
Cortina de plástico para tina	+	+	+	-	-	-
2 juegos de shampoo y jabones, lavabo y tina	+	+	-	-	-	-
Aparato de listón integral cuelga-ropa	+	+	-	-	-	-
Anuncio puerta de salida de emergencia	+	+	+	+	+	+

Seguro chapa puerta entrada cuarto	+	+	-	-	-	-
Tarjetón no molestar y de camarista hacer el cuarto	+	+	+	-	-	-
Bolsa protectora de agua para cabeza	+	+	-	-	-	-
2 vasos de agua con tapadera desechable	+	+	+	-	-	-
1 caja de pañuelos faciales	+	+	-	-	-	-
Destapador adherido al lavabo	+	+	-	-	-	-
1 cinta de W.C. esterilizado	+	+	+	-	-	-
Sistema economizador de energía por Contacto, llave o tarjeta	+	+	-	-	-	-
Bata de baño	+	-	-	-	-	-
Bata para dormir estilo japonés	+	-	-	-	-	-
Cepillo de dientes y pasta para Uso diario desechable	+	-	-	-	-	-
Rastrillo desechable para rasurar	+	-	-	-	-	-

Clave

+ Se requiere

- No se requiere

21. PROGRAMA ARQUITECTONICO HOTEL GRAN TURISMO

1. AREA DE HABITACIONES

1.1.	Habitación Sencilla	.....	52 m ²
	1.1.1. Baño completo		
	1.1.2. Vestidor		
1.2.	Habitación Doble	.....	52 m ²
	1.2.1 Baño completo		
	1.2.2. Vestidor		
1.3.	Habitación Junior Suite	.....	93.75 m ²
	1.3.1. Habitación con sala integrada		
	1.3.2. Baño completo		
	1.3.3. Vestidor		
1.4.	Habitación Suite	.....	140.22 m ²
	1.4.1 Recámara principal		
	1.4.2. Baño completo		
	1.4.3. Estancia		
	1.4.4. Medio baño		
	1.4.5. Vestidor		
1.5.	Habitación Master Suite	.....	152.22 m ²
	1.5.1. Recámara principal		
	1.5.2. Baño completo		
	1.5.3. Recámara adicional		
	1.5.4. Baño completo		
	1.5.5. Estancia		
	1.5.6. Medio baño		
	1.5.7. Vestidor		

1.6.	Habitación Presidencial	675 m ²
1.6.1.	Recámara principal	
1.6.2.	Baño completo	
1.6.3.	Vestidor	
1.6.4.	Dos recámaras adicionales	
1.6.5.	Dos baños completos	
1.6.6.	Vestidor	
1.6.7.	Estancia, comedor, servivar	

2. AREAS PUBLICAS

2.1.	Cuatro Auditorios	100.00 m ² <i>clu</i>
2.1.1.	Cabina de proyecciones de sonido	
2.1.2.	Cabina de traductores	
2.1.3.	Bodega de utilería	
2.1.4.	Camerino para hombres	
2.1.5.	Camerino para mujeres	
2.1.6.	Guardarropa	
2.1.7.	Sanitarios públicos	
2.2.	Conexiones con la Bodega	
2.2.1.	Estética	40 m ²
2.2.2.	Casa de cambio	80 m ²
2.2.3.	Artesanía	80 m ²
2.2.4.	Agencia de viajes	80 m ²
2.2.5.	Joyería	80 m ²
2.2.6.	Ropa deportiva	80 m ²
2.2.7.	Ropa para caballeros	80 m ²
2.2.8.	Ropa para dama	80 m ²
2.2.9.	Libros, revistas y tabaquería	40 m ²
2.3.	Terraza Bar	390 m ²
2.3.1.	Sanitarios públicos	72 m ²

2.4.	Lobby Bar	277.58 m ²
2.5.	Restaurante de Comida Internacional	1,360 m ²
2.5.1.	Sanitarios públicos	
2.6.	Restaurante de Comida Nacional	637.5 m ²
2.6.1.	Sanitarios públicos	
2.7.	Restaurante de Menú Abierto	600.00 m ²
2.7.1.	Sanitarios públicos	
2.8.	Cafetería	390.00 m ²
2.8.1.	Sanitarios públicos	
2.9.	Discoteca	1,360m ²
2.9.1.	Cabina de sonido e iluminación	
2.9.2.	Barra / Bar	
2.9.3.	Sanitarios públicos	
2.10.	Cinco Salones de Usos Múltiples	600.00 m ² <i>clu</i>
2.10.1.	Bodega	
2.10.2.	Sanitarios Públicos	

3. AREA DE RECEPCION Y RESERVACIONES

3.1.	Registro	260.00 m ²
3.2.	Caja	
3.3.	Almacén y Equipaje	
3.4.	Caja de Seguridad	
3.5.	Correo y Llaves	

- 3.6. Conmutador
- 4. **AREA DE ADMINISTRACION** 675 m²
 - 4.1. Gerente General
 - 4.1.1. Toilet
 - 4.1.2. Area de secretaria
 - 4.2. Subgerente Ejecutivo
 - 4.3. Gerente de Alimentos
 - 4.4. Sala de Juntas
 - 4.5. Gerente de Banquetes y Convenciones
 - 4.6. Analista de Operaciones, Alimentos y Bebidas
 - 4.7. Gerente de Crédito
 - 4.8. Gerente de Restaurantes
 - 4.9. Gerente de Bebidas
 - 4.10. Contadores
 - 4.11. Archivos
 - 4.12. Sanitarios para el Personal Administrativo
- 5. **AREAS RECREATIVAS** 1,320 m²
 - 5.1. Gimnasio
 - 5.2. Cancha de Baloncesto

- 5.3. Cancha de Tenis
- 5.4. Cubículos de Entrenadores
- 5.5. Bodega de Aparatos y Equipo
- 5.6. Consultorio Médico
- 5.7. Areas de Masaje e Hidromasaje, Vapor y Sauna para Caballeros
- 5.8. Areas de Masaje e Hidromasaje, Vapor y Sauna para Damas
- 5.9. Recepción y Entrega de Toallas para Damas
- 5.10. Recepción y Entrega de Toallas para Caballeros
- 5.11. Canchas de Frontón
- 5.12. Alberca con Chapoteadero

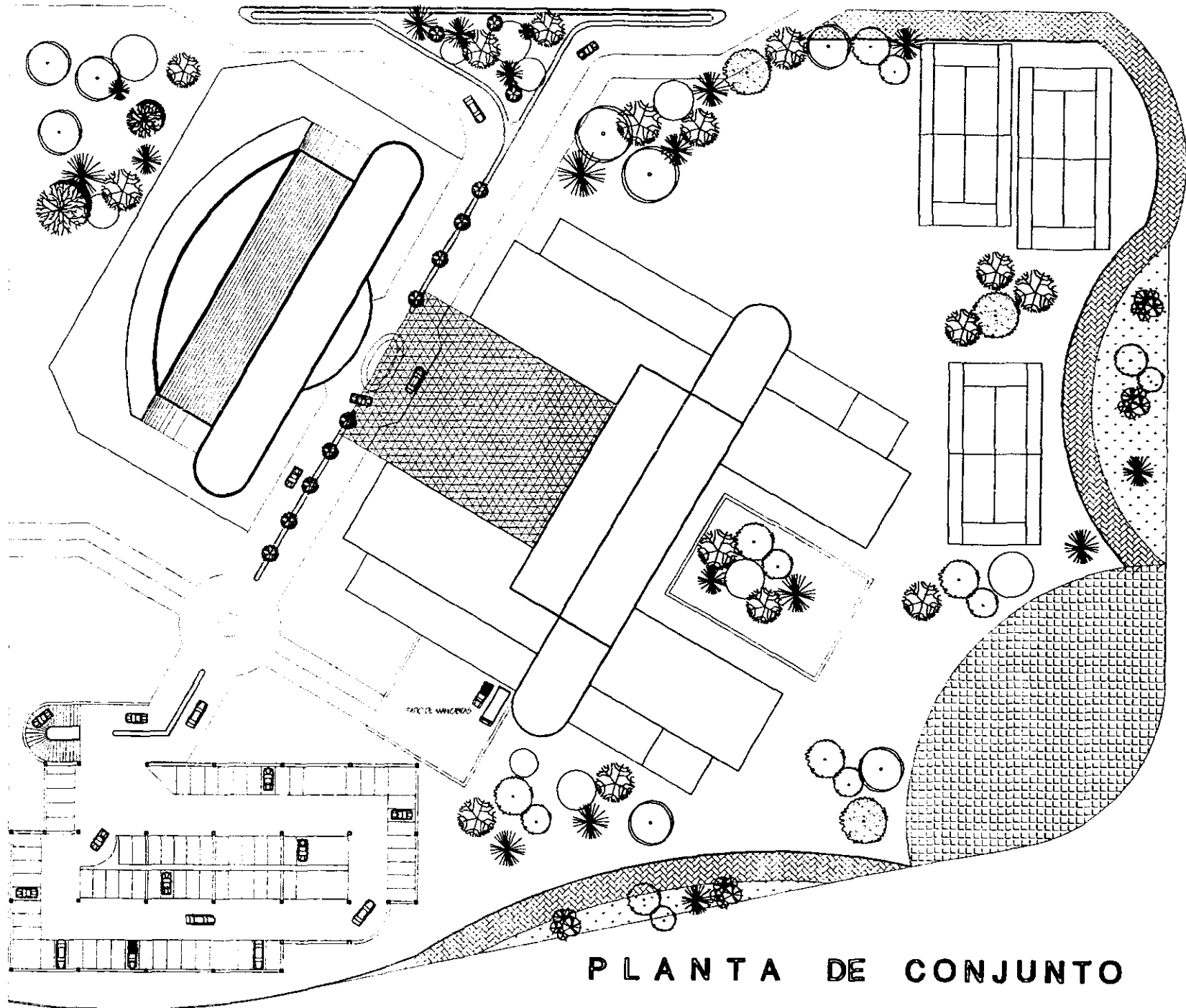
- 6. **AREA DE PERSONAL Y DE SERVICIO**
 - 6.1. Oficina de Seguridad 20.00 m²
 - 6.2. Oficina de Registro 20.00 m²
 - 6.3. Tomaduria de Tiempo 4.00 m²
 - 6.4. Director de Personal 52.00 m²
 - 6.5. Director de Recursos Humanos 20.00 m²

6.6.	Gerente de Reclutamiento de Personal. .	24.00 m ²
6.7.	Oficina de Expedientes de Empleados . .	9.00 m ²
6.8.	Archivo	17.50 m ²
6.9.	Gerente de Mantenimiento	
6.10.	Empleados	
6.10.1.	Vestidores y baños de empleados	75.00 m ²
6.10.2.	Vestidores y baños de empleados	75.00 m ²
6.10.3.	Comedor de empleados.	165.00 m ²
6.10.3.1.	Sanitarios hombres	36.00 m ²
6.10.3.2.	Sanitarios mujeres	36.00 m ²
6.11.	Area de Carga y Descarga	390.00 m ²
6.12.	Bodegas	
6.12.1.	Control	10.00 m ²
6.12.2.	Bodega de conservas	56.00 m ²
6.12.3.	Bodega de cervezas	40.00 m ²
6.12.4.	Bodega de embutidos	44.00 m ²
6.12.5.	Bodega de refrescos	40.00 m ²
6.12.6.	Bodega de carnes	40.00 m ²
6.12.7.	Bodega de mariscos	16.00 m ²
6.12.8.	Bodega de vinos y licores	40.00 m ²
6.12.9.	Bodega de carritos de servicio.	33.00 m ²

6.13.	Talleres	
6.13.1.	Taller de carpintería	440.00 m ²
6.13.2.	Taller de plomería	205.00 m ²
6.13.3.	Taller de electricidad y herrería	280.00 m ²
6.13.4.	Taller de jardinería	205.00 m ²
	(Cada taller cuenta con bodega, oficina y jefe de área)	

6.14.	Lavandería y Ropería.	262.00 m ²
6.15.	Area de Planchado	140.00 m ²
6.16.	Area de Costura	80.00 m ²
6.17.	Area de Entrega y Recepción de Ropa . .	112.50 m ²
6.18.	Ropería de Piso	28.00 m ² c/p
6.19.	Valet	37.50 m ²
6.20.	Zona de Acopio de Basura	14.00 m ²
6.20.1.	Orgánica	
6.20.2.	Inorgánica	

7.	AREA DE ESTACIONAMIENTO	6,480 m ²
7.1.	Estacionamiento de Huéspedes	
7.2.	Estacionamiento para el Personal	
7.3.	Estacionamiento para el Público	



PLANTA DE CONJUNTO



FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS



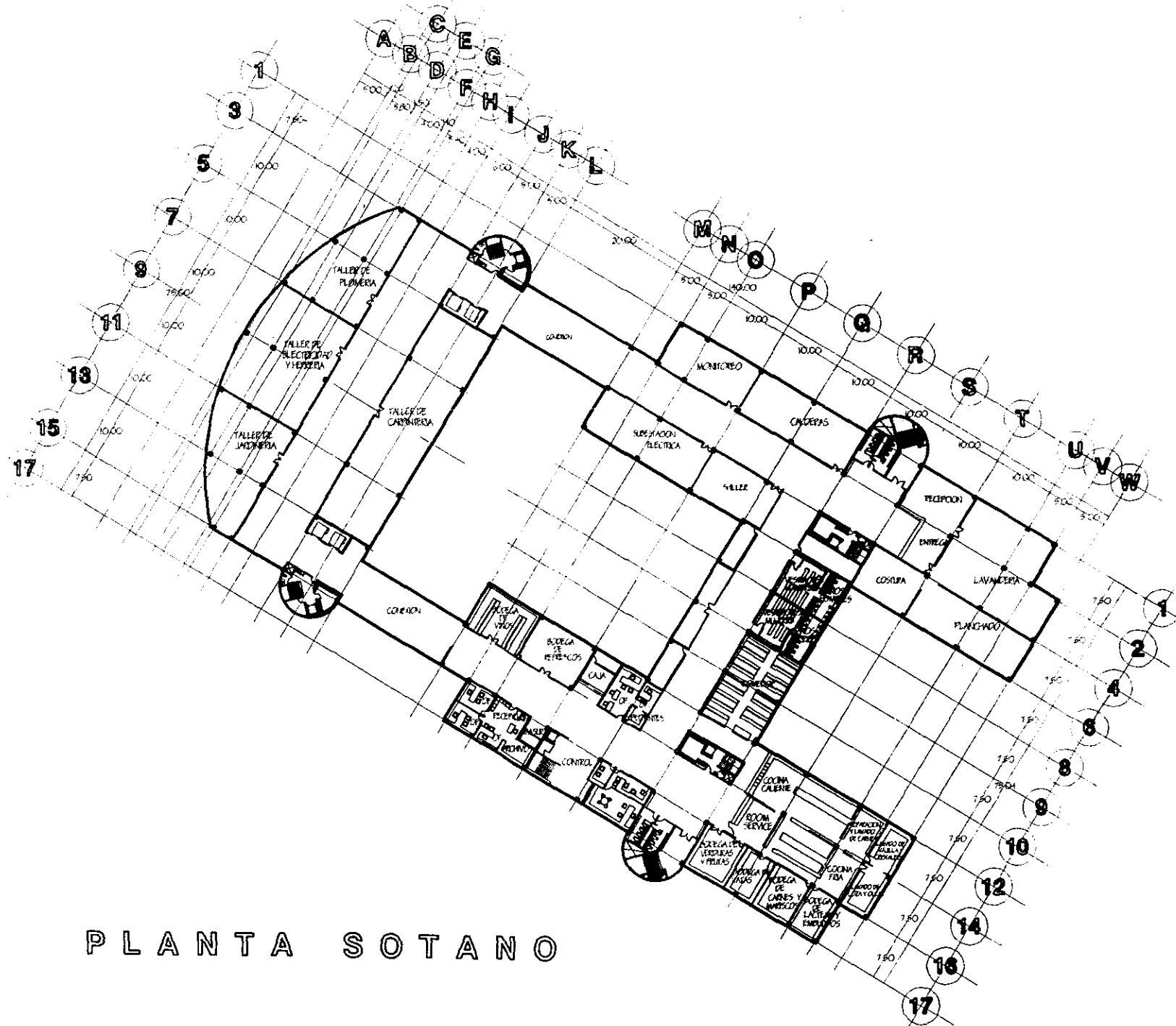
CROQUIS DE LOCALIZACION

PLANO:
PLANTA DE CONJUNTO

NOMBRES:
 MEJIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
 PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA: AGO-97	COTAS: MTS.	ESC: 1:300
------------------	----------------	---------------

CLAVE:
A-01₁₀₀



PLANTA SOTANO



FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

HOTEL GRAN TURISMO

FRAY SERVANDO TERESA DE MIER



BOLIVAR



C. CHIMALPOPOCA

I. CATOLICA

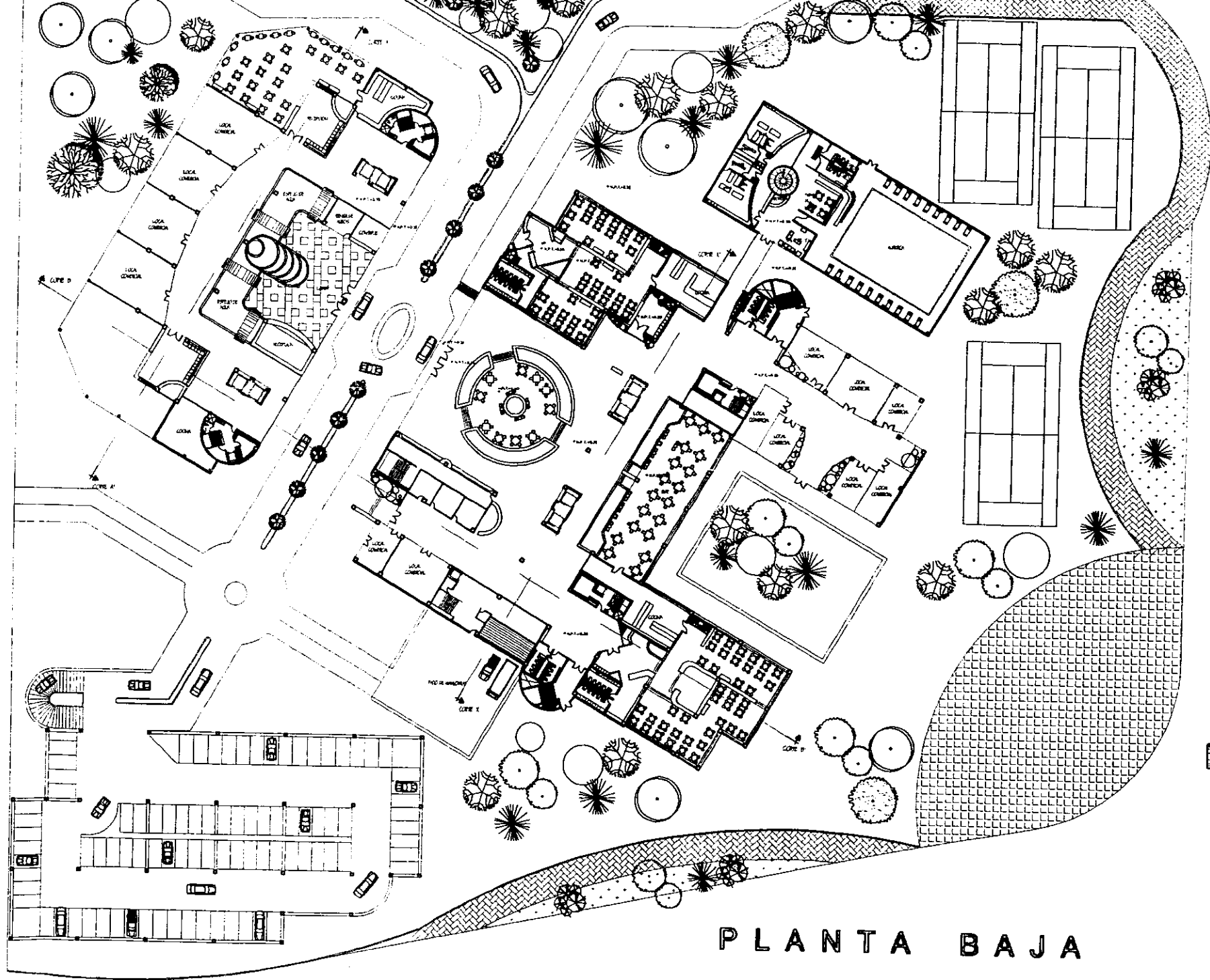
CRUQUIS DE LOCALIZACION

PLANO: **PLANTA SOTANO**

NOMBRÉS:
 MEJIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
 PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA: AGO-97 COTAS: MTS. ESC: 1:300

CLAVE:
A-02₁₀₁



PLANTA BAJA

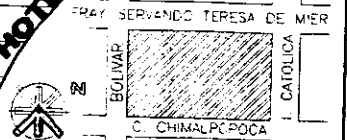


FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

HOTEL GRAN TURISMO



CRUQUIS DE LOCALIZACION

PLANO:

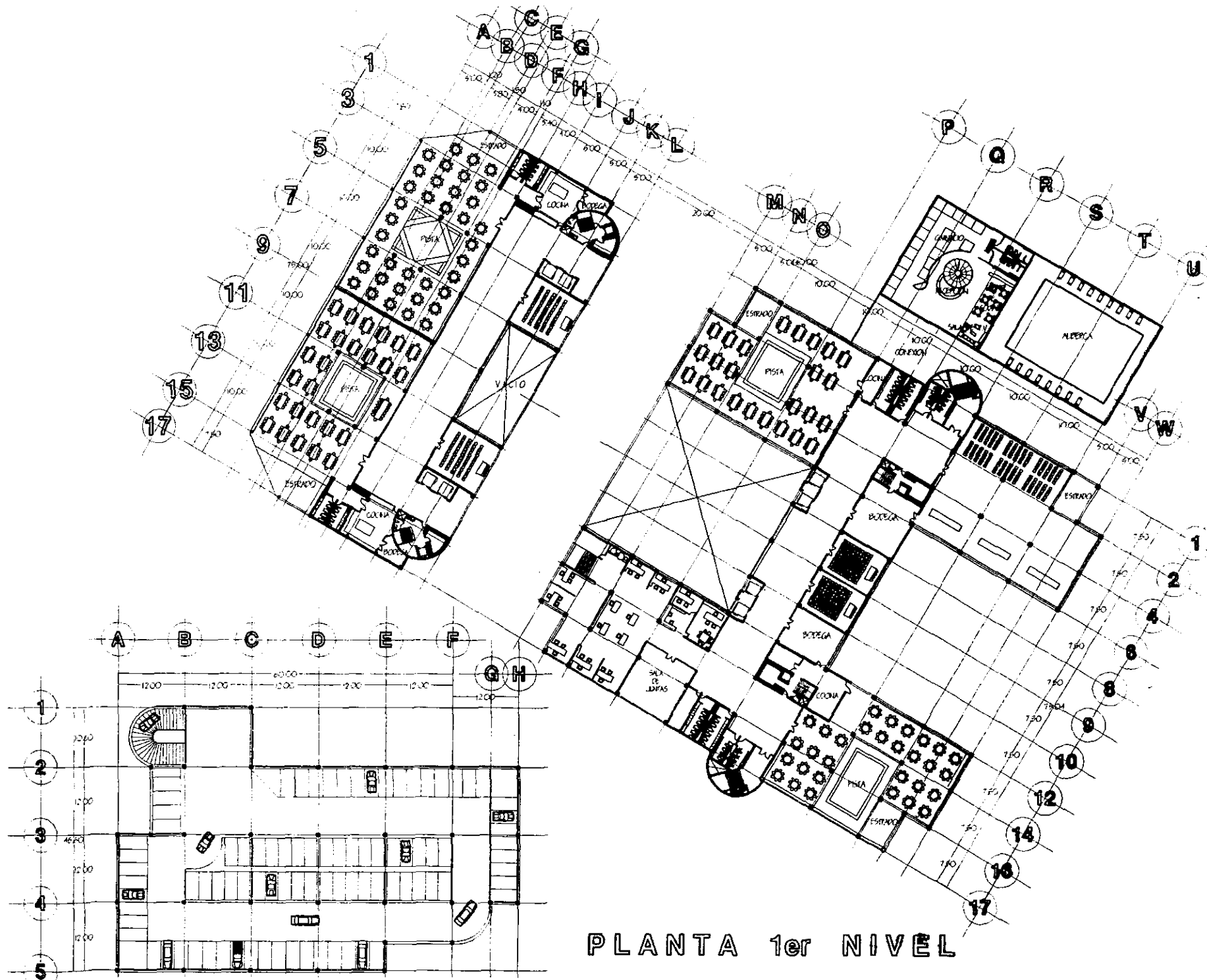
PLANTA DE ACCESO

NOMERES:
MEJIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
PLATA ACOSTA RICARDO


FECHA: COTAS: ESC:
AGO-77 MTS. 1:300

CLAVE:


A-03₁₀₂



PLANTA 1er NIVEL




FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

HOTEL GRAN TURISMO



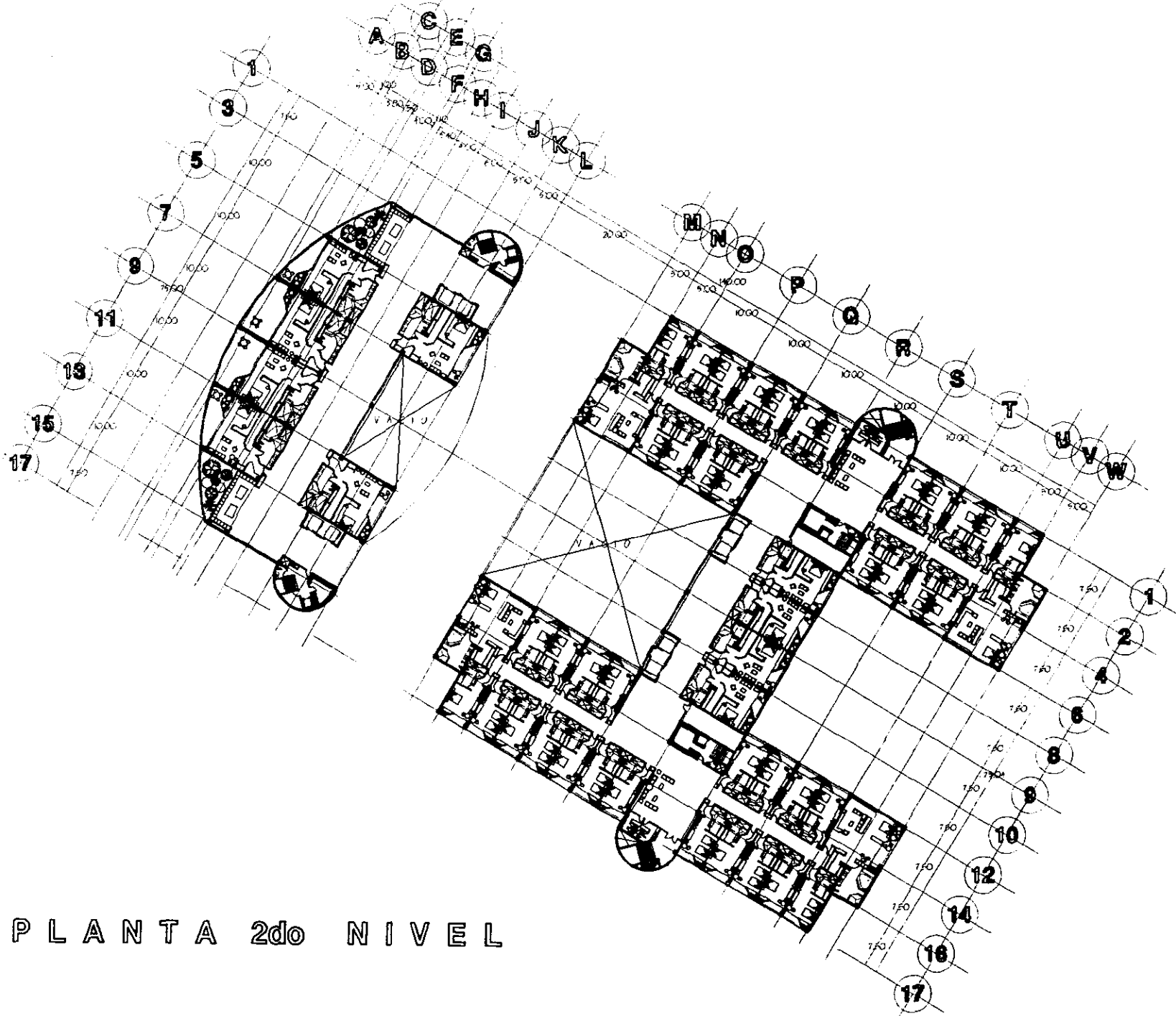
CIRCUIS DE LOCALIZACION

PLANO:
PLANTA 1ER. NIVEL

NOMBRES:
MEJA LOPEZ MIGUEL ANGEL
PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA: COTAS: ESC:
AGO-97 MTS. 1:300

CLAVE:
A-04 108



PLANTA 2do NIVEL



FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

HOTEL GRAN TURISMO

FRAY SERVANDO TERESA DE MIER



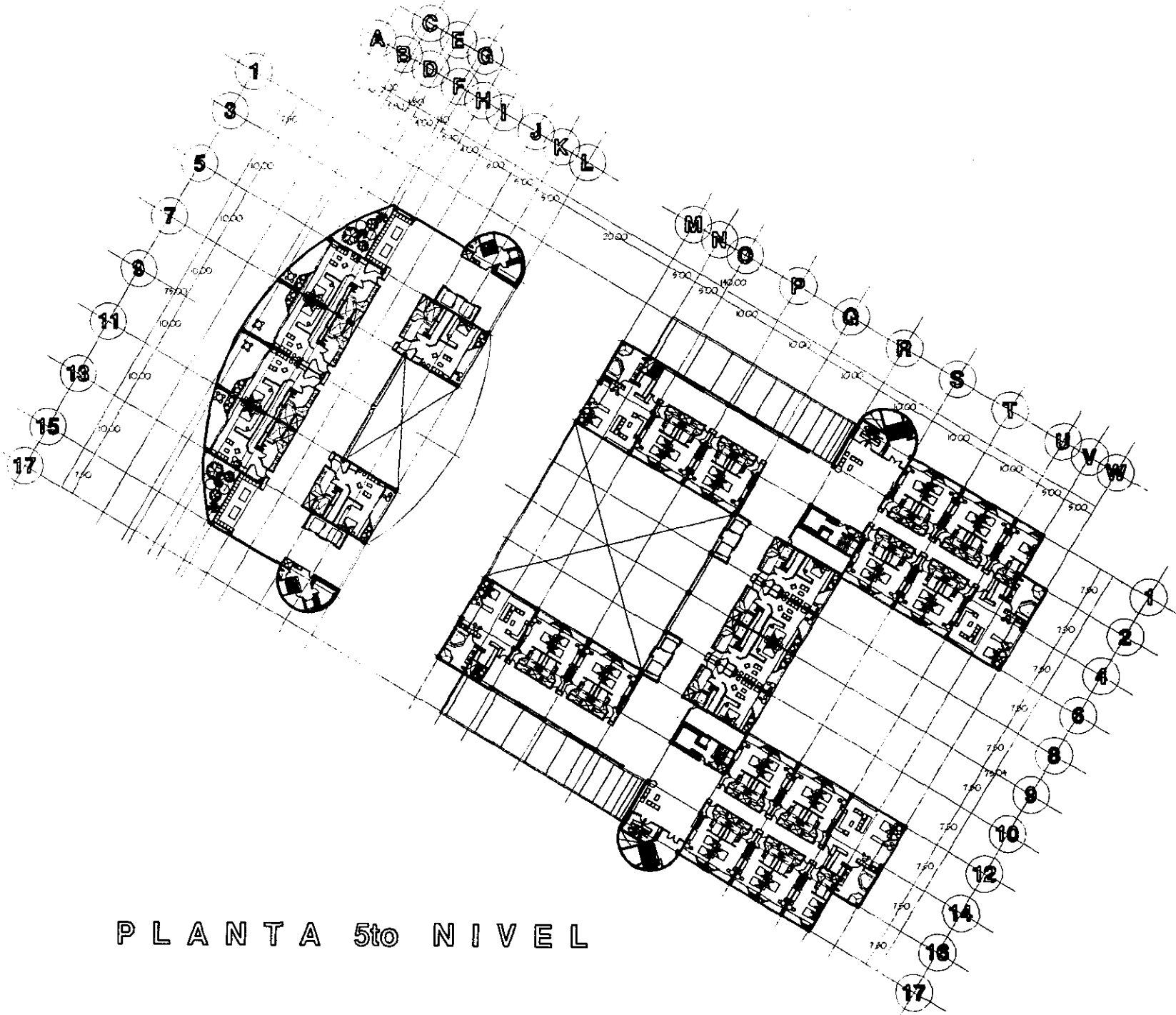
CROQUIS DE LOCALIZACION

PLANO: **PLANTA 2do. NIVEL**

NOMBRES:
 MEJIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
 PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA:	COTAS:	ESC:
AGO-97	MTS.	1:300

CLAVE:
A-05₁₀₄

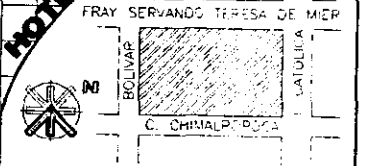


PLANTA 5to NIVEL



TESIS

HOTEL GRAN TURISMO



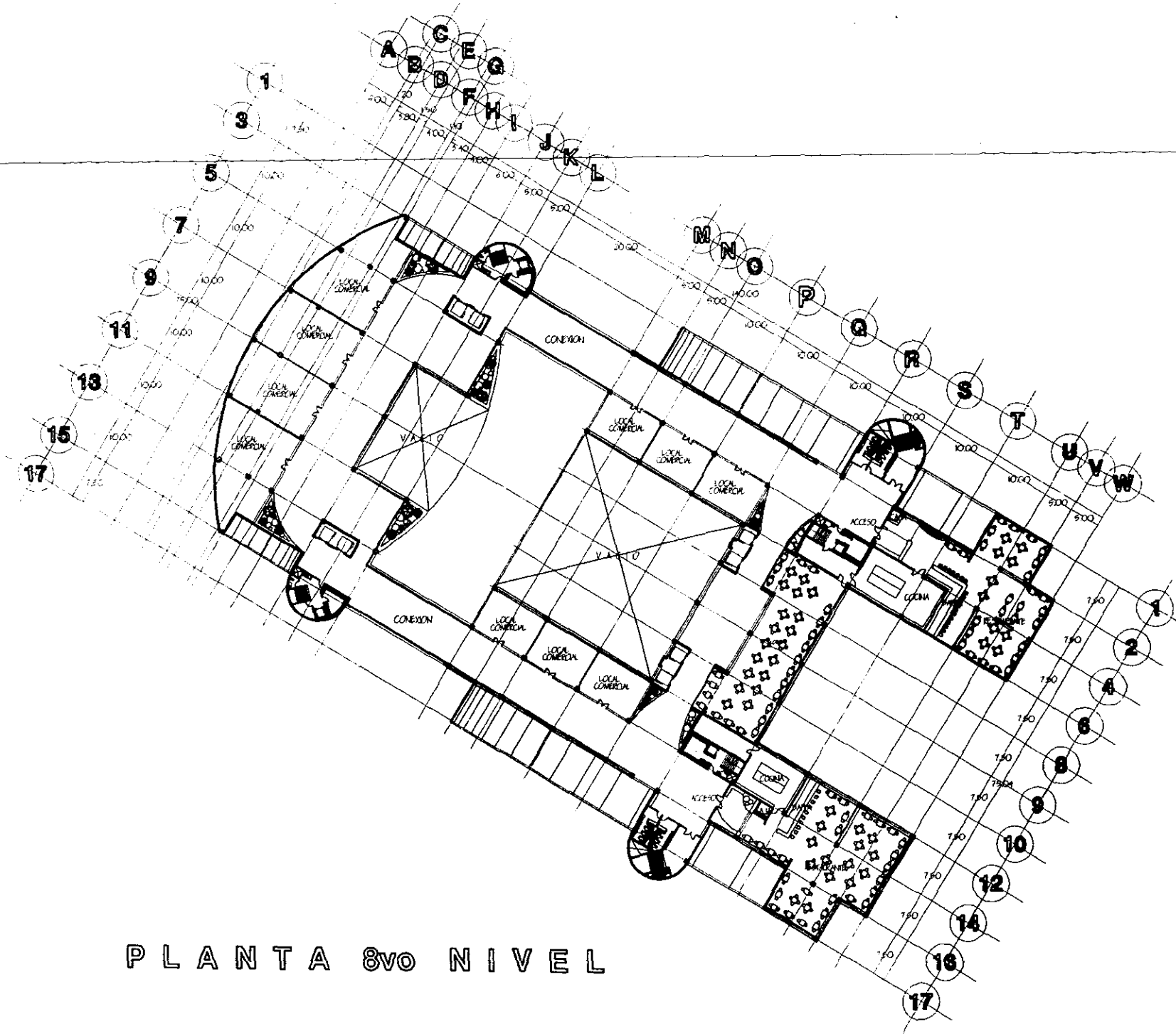
CROQUIS DE LOCALIZACION

PLANO:
PLANTA 5to. NIVEL

NOMBRES:
MEJIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA: AGO-27 COTAS: MTS. ESC: 1:500

CLAVE:
A-06



PLANTA 8vo NIVEL



FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

HOTEL GRAN TURISMO

FRAY SERVANDO TERESA DE MER



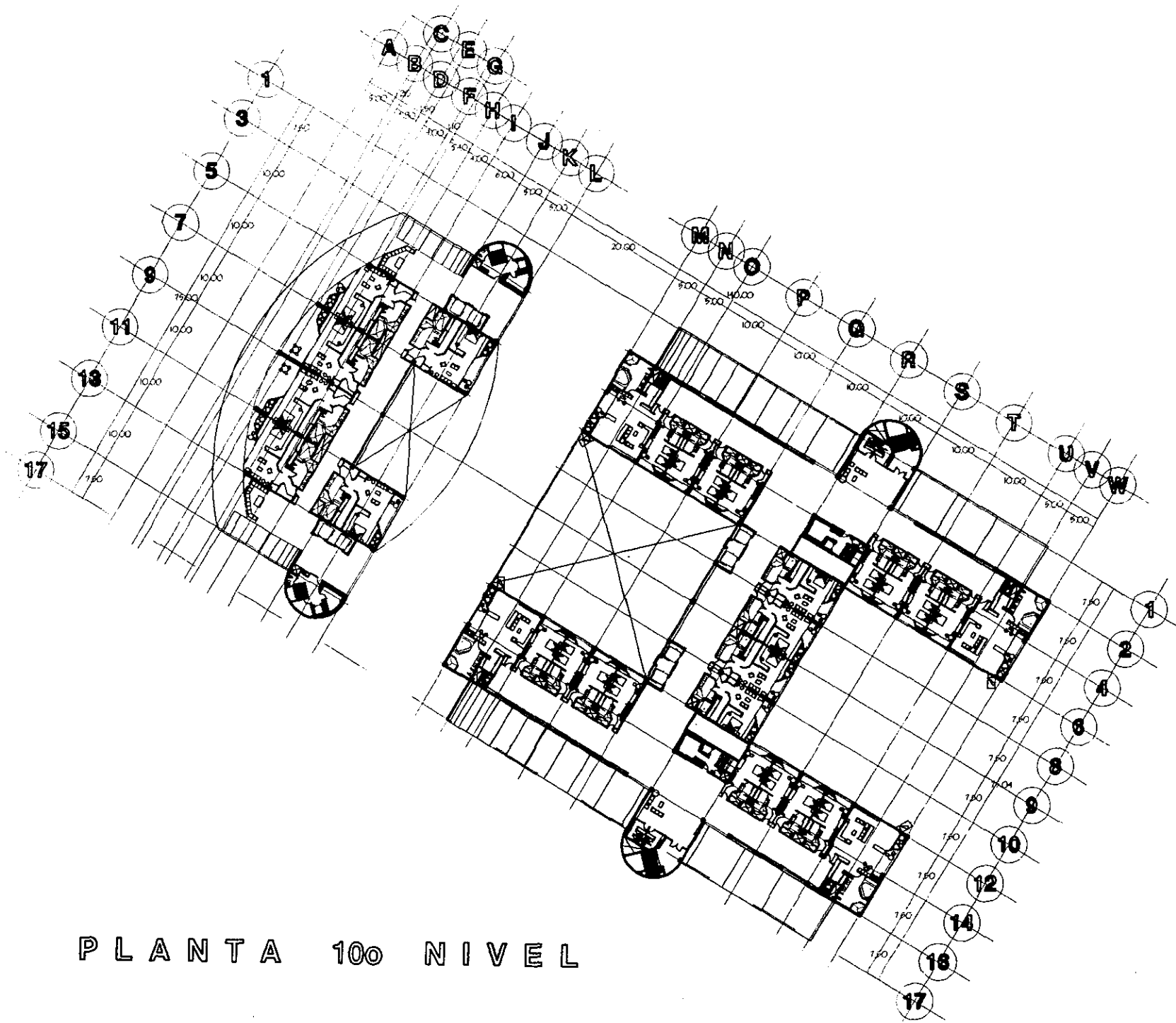
CROQUIS DE LOCALIZACION

PLANO: **PLANTA 8vo. NIVEL**

NOMBRES:
 MEJIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
 PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA: COTAS: ESC:
 AGO-97 MTS. 1:300

CLAVE:
A-07₁₀₈



PLANTA 10o NIVEL

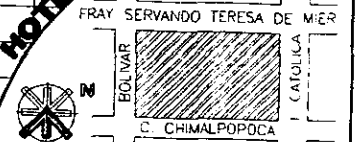


FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

HOTEL GRAN TURISMO



CROQUIS DE LOCALIZACION

PLANO:

PLANTA 10o. NIVEL

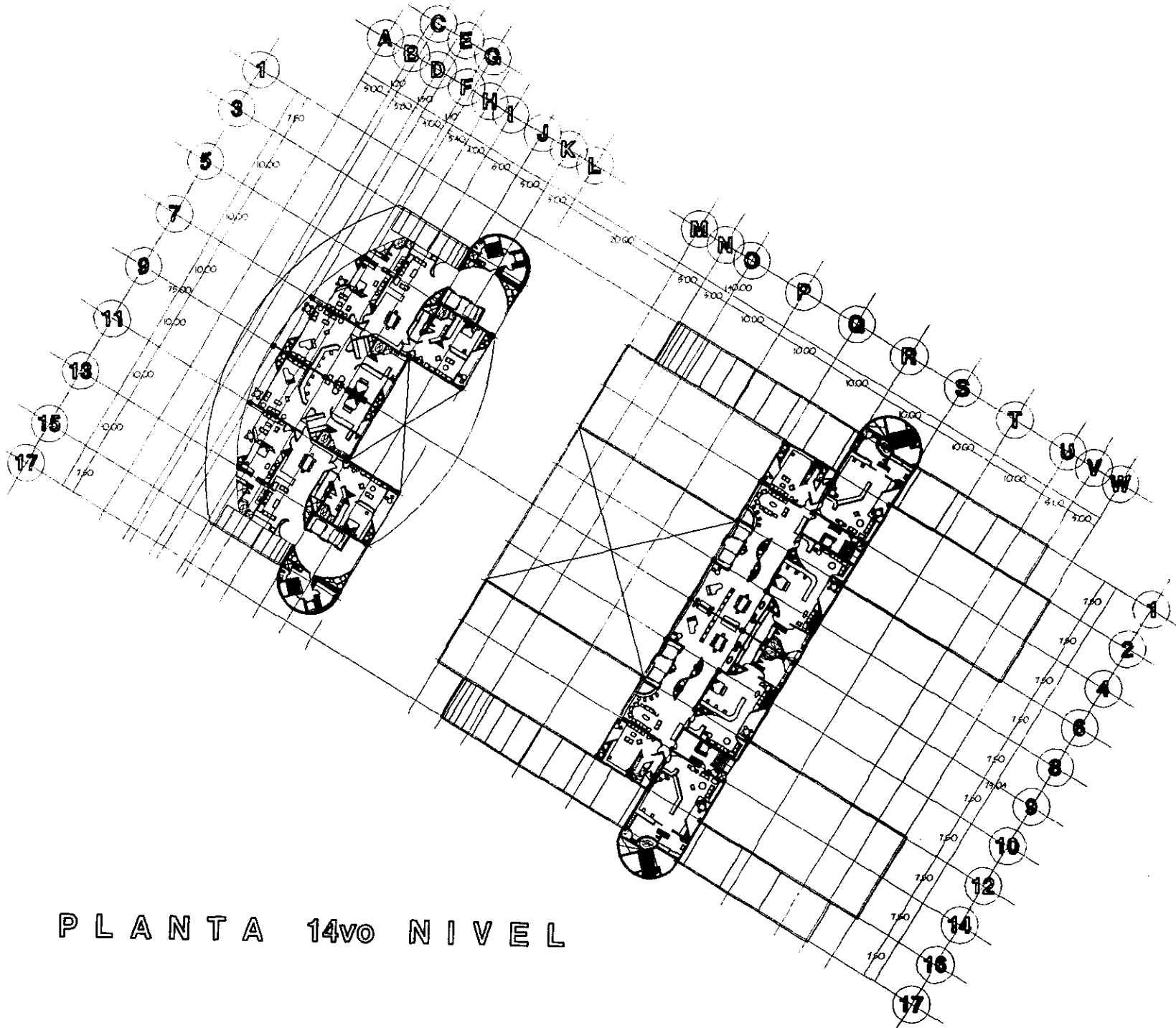
NOMERES:

MILHA LOPEZ MIGUEL ANGEL
PLATA ACOSTA RICARDO


FECHA: AGO-97
COTAS: MTS. 1:300
ESC:

CLAVE:

A-08107



PLANTA 14vo NIVEL


 FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS



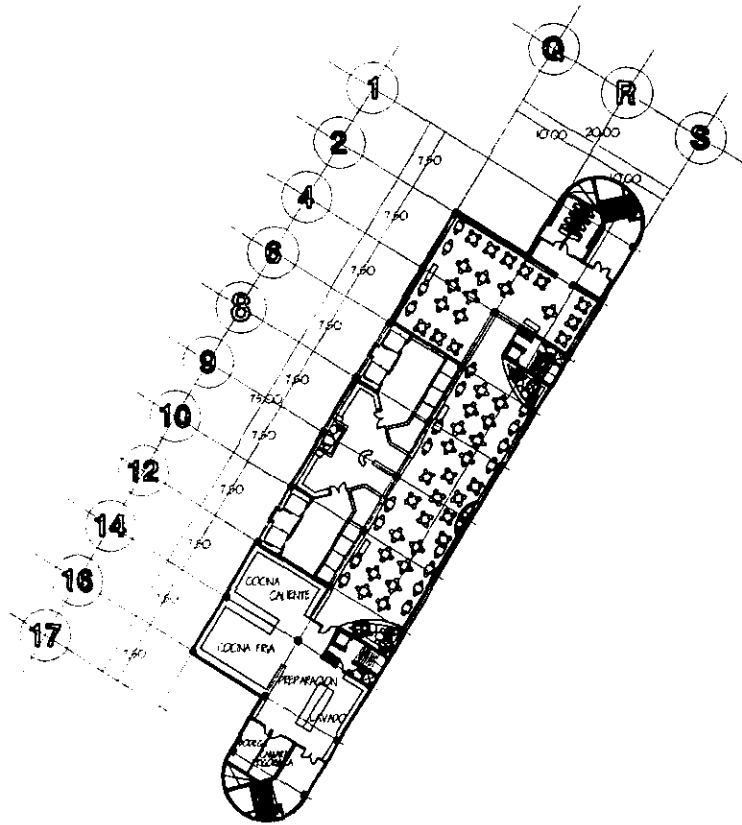
CROQUIS DE LOCALIZACION

PLANO:
PLANTA 14vo. NIVEL

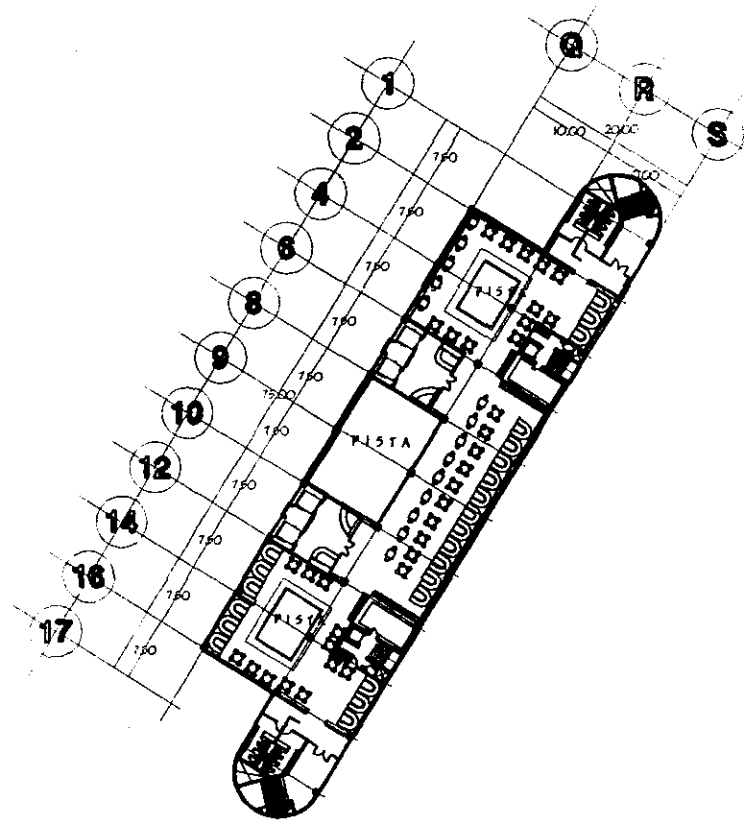
NOMBRES:
 MEJIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
 PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA: AGO-97 COTAS: MTS. ESC: 1:300

CLAVE:
A-09₁₀₈




RESTAURANTE



DISCOTECA



FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

HOTEL GRAN TURISMO

FRAY SERVANDO TERESA DE MIER



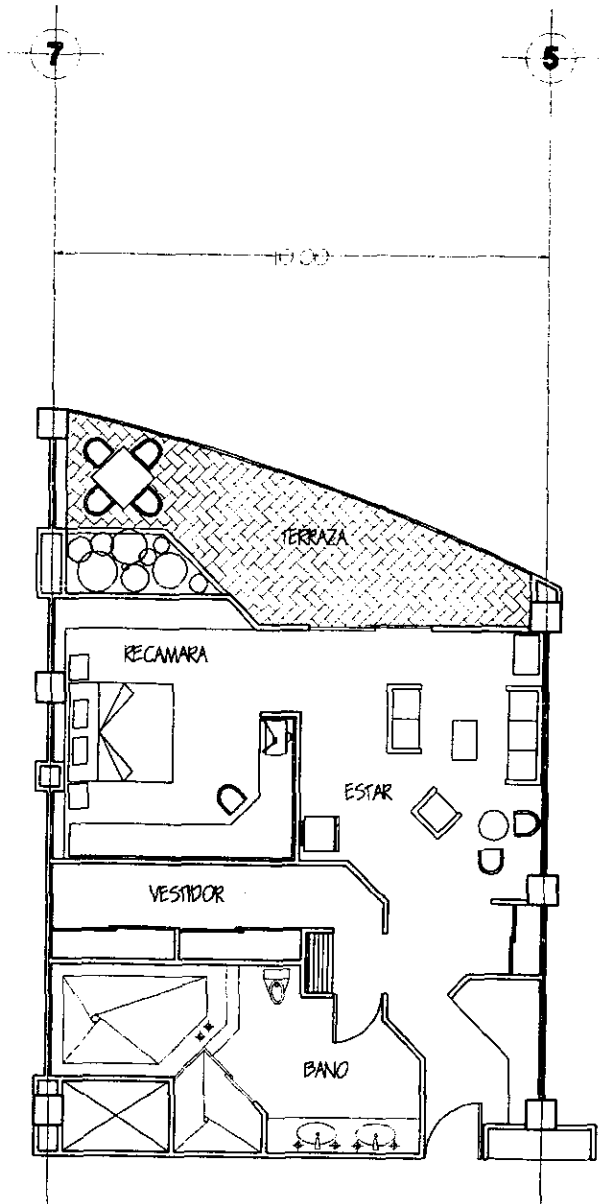
CROQUIS DE LOCALIZACION

PLANO:
PLANTA 15vo. Y 16vo. NIVEL

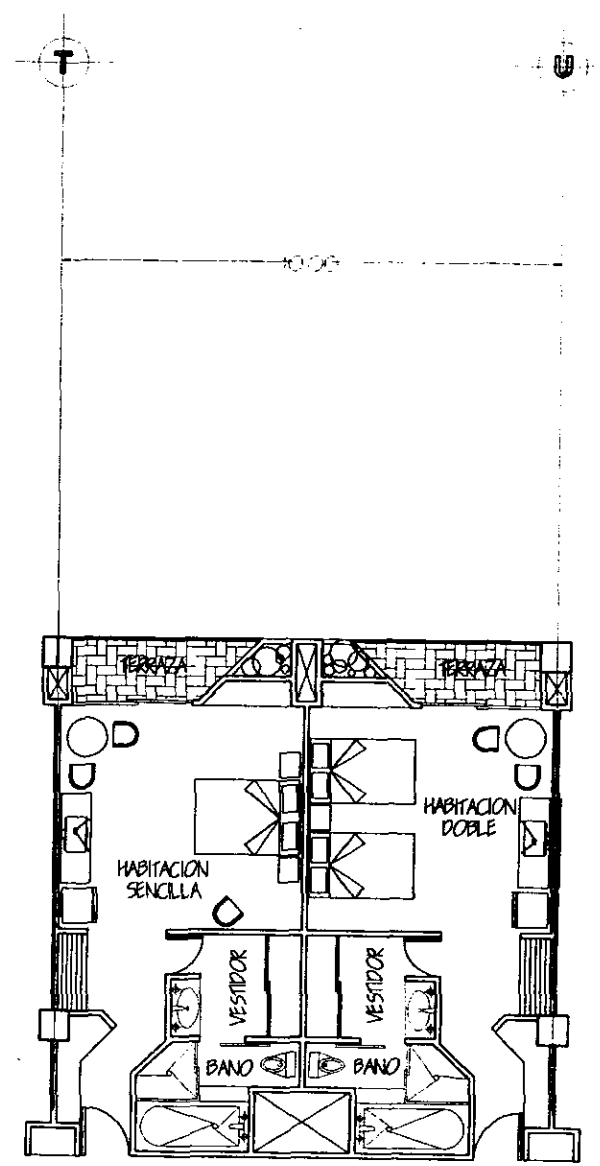
NOMBRES:
MENA LOPEZ MIGUEL ANGEL
PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA: COTAS: ESC:
AGO-97 MTS. 1:300

CLAVE:
A-10₁₀₈



HABITACION JUNIOR EJECUTIVO



HABITACION DOBLE


 FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

HOTEL GRAN TURISMO

FRAY SERVANDO TERESA DE MIER


 C. CHIMALPOPOCA

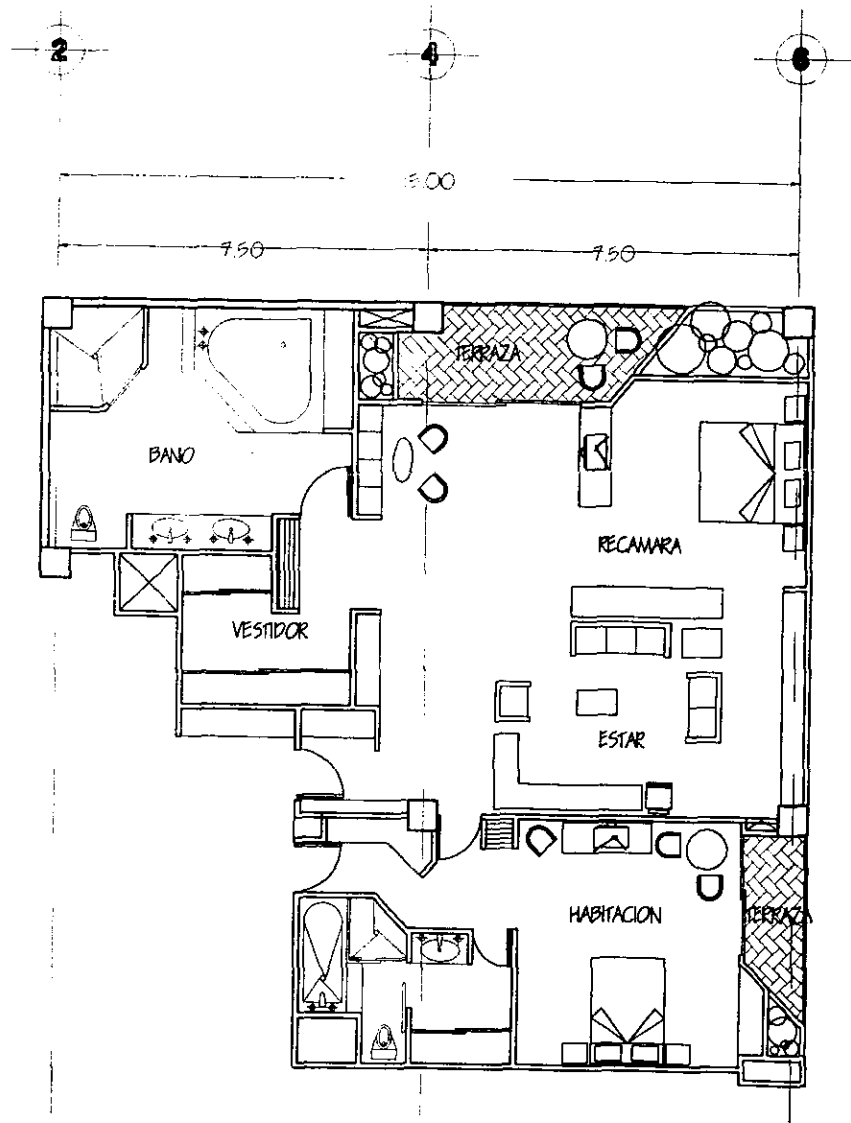
CROQUIS DE LOCALIZACION

PLANO:
PLANTA HAB. EJECUTIVO Y DOBLES

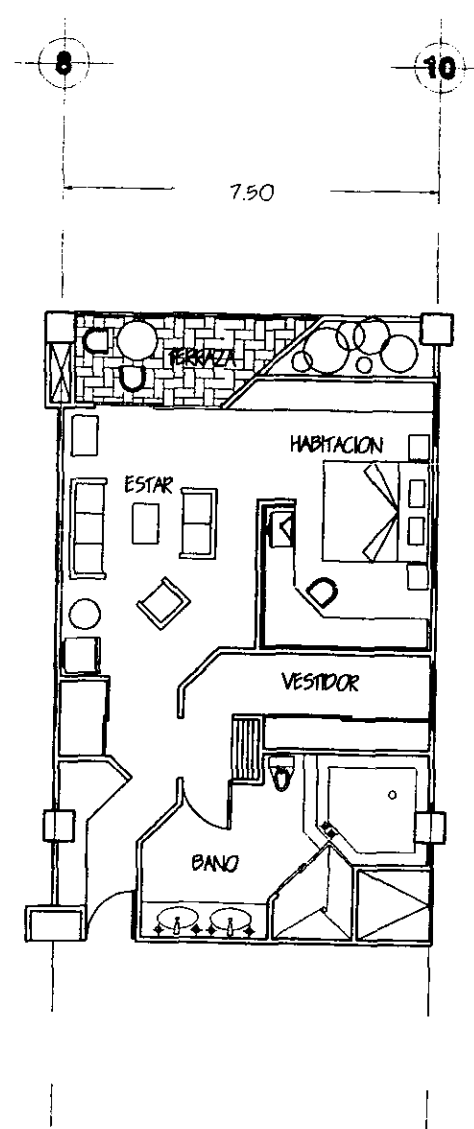
NOMBRES:
 MEJIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
 PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA: AGO-97 COTAS: MTS. ESC: 1:300


CLAVE:
A-11₁₁₀




HABITACION MASTER - JUNIOR



HABITACION JUNIOR



FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

HOTEL GRAN TURISMO

FRAY SERVANDO TERESA DE MIER
BOLIVAR CATOLICA
C. CHIMALPOPOCA

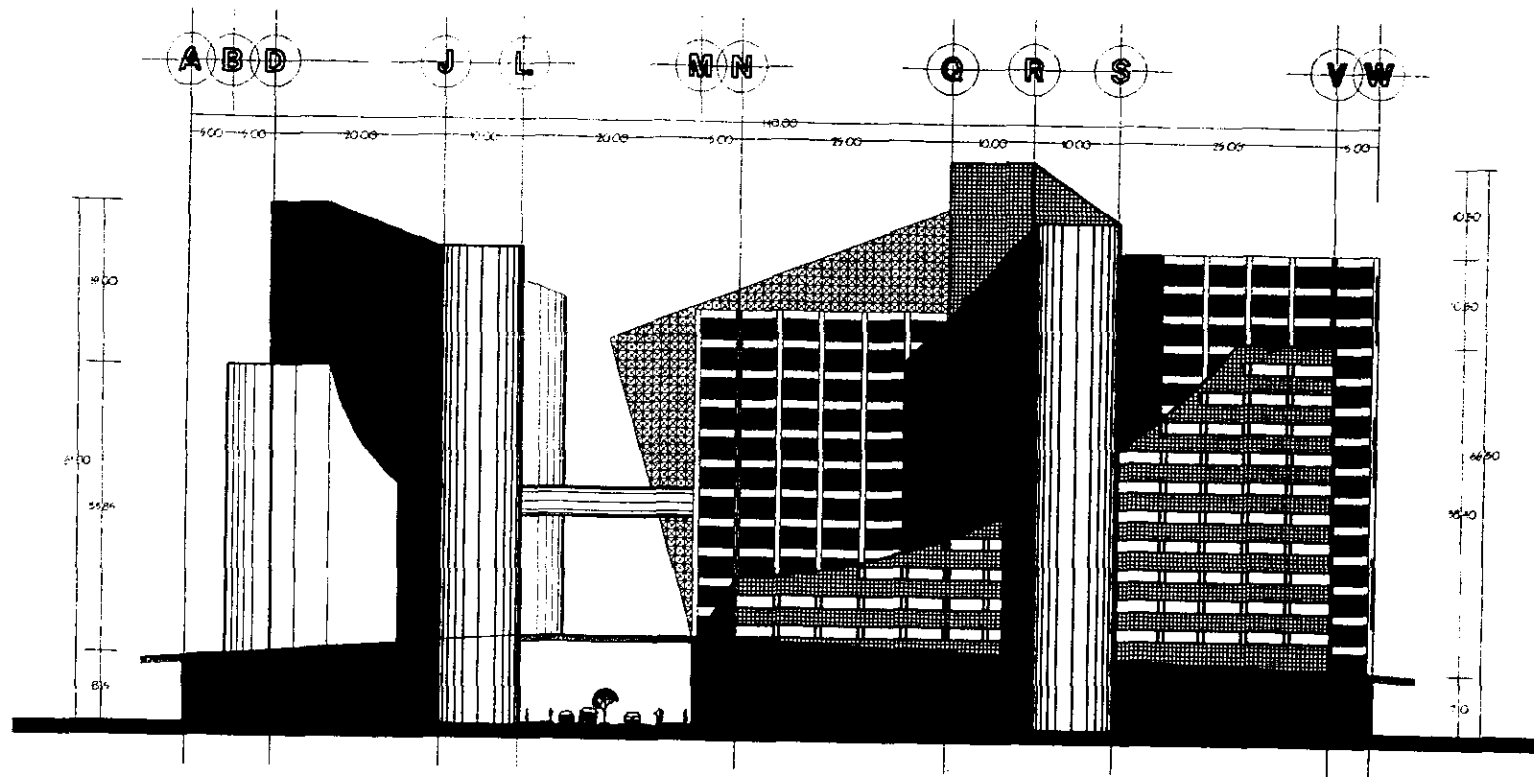
CROQUIS DE LOCALIZACION

PLANO:
PLANTA HAB. MASTER JUNIOR Y JUNIOR


NOMBRES:
MEJIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
PLATA ACOSTA RICARDO


FECHA: AGO-97 COTAS: MTS. ESC: 1:300

CLAVE:
A-1211



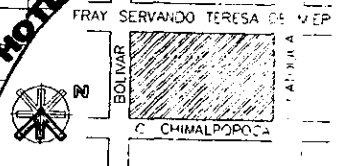
FACHADA SUROESTE


 FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

HOTEL GRAN TURISMO



FRAY SERVANDO TERESA DE MEX
BOLIVAR TAXIARA
C. CHIMALPOZOCA

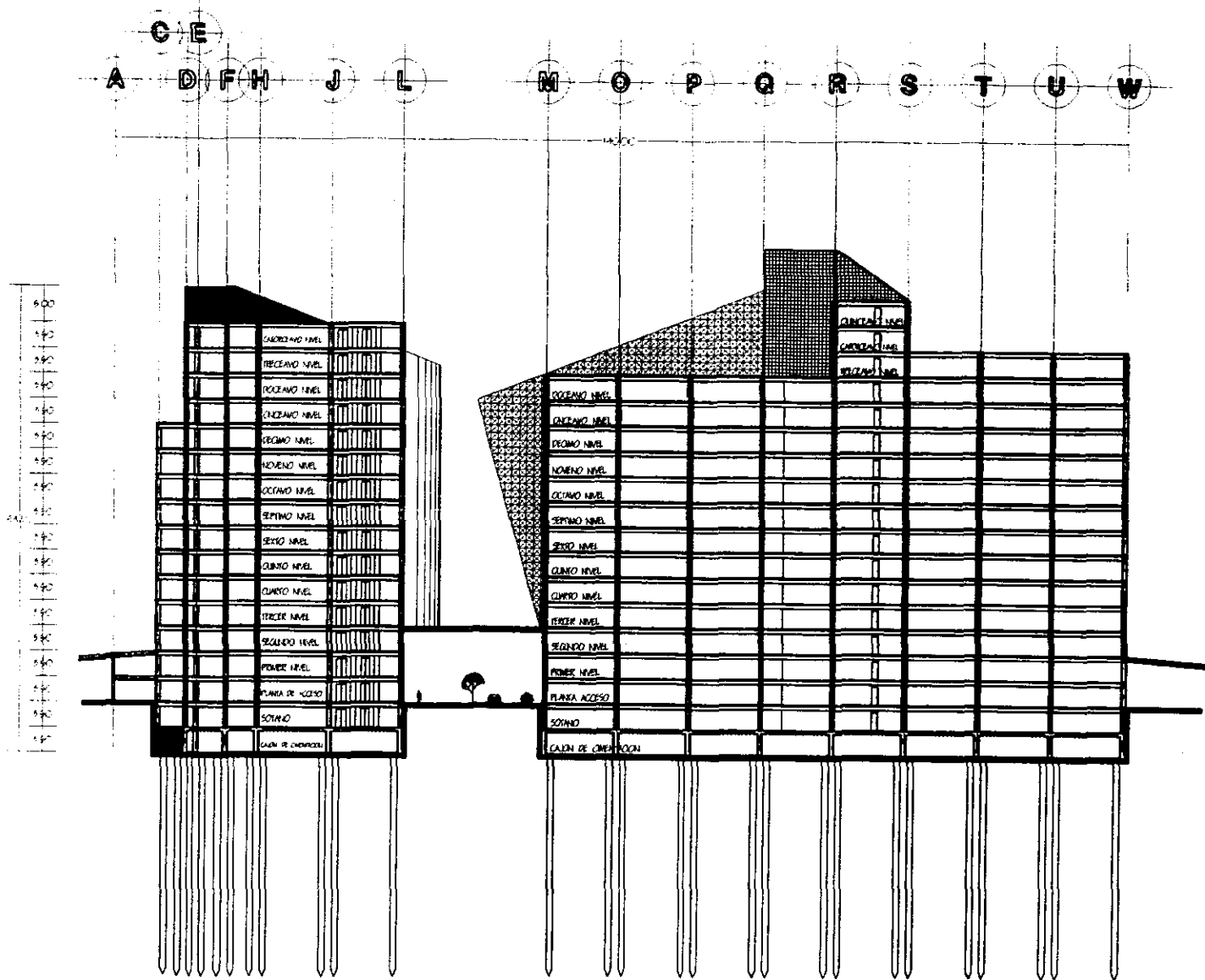
CROQUIS DE LOCALIZACION

PLANO: **FACHADA SUROESTE**

NOMBRES:
 MEJIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
 PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA: AGO-97 COTAS: MTS. ESC: 1:300

CLAVE:
A-13₁₁₂



CORTE X-X'

- NEL. 9.00
- NEL. 7.50
- NEL. 6.00
- NEL. 4.50
- NEL. 3.00
- NEL. 1.50
- NEL. 0.00
- NEL. -1.50
- NEL. -3.00
- NEL. -4.50
- NEL. -6.00
- NEL. -7.50
- NEL. -9.00
- NEL. -10.50
- NEL. -12.00
- NEL. -13.50
- NEL. -15.00
- NEL. -16.50
- NEL. -18.00
- NEL. -19.50
- NEL. -21.00
- NEL. -22.50
- NEL. -24.00
- NEL. -25.50
- NEL. -27.00
- NEL. -28.50
- NEL. -30.00
- NEL. -31.50
- NEL. -33.00
- NEL. -34.50
- NEL. -36.00
- NEL. -37.50
- NEL. -39.00
- NEL. -40.50
- NEL. -42.00
- NEL. -43.50
- NEL. -45.00
- NEL. -46.50
- NEL. -48.00
- NEL. -49.50
- NEL. -51.00
- NEL. -52.50
- NEL. -54.00
- NEL. -55.50
- NEL. -57.00
- NEL. -58.50
- NEL. -60.00
- NEL. -61.50
- NEL. -63.00
- NEL. -64.50
- NEL. -66.00
- NEL. -67.50
- NEL. -69.00
- NEL. -70.50
- NEL. -72.00
- NEL. -73.50
- NEL. -75.00
- NEL. -76.50
- NEL. -78.00
- NEL. -79.50
- NEL. -81.00
- NEL. -82.50
- NEL. -84.00
- NEL. -85.50
- NEL. -87.00
- NEL. -88.50
- NEL. -90.00
- NEL. -91.50
- NEL. -93.00
- NEL. -94.50
- NEL. -96.00
- NEL. -97.50
- NEL. -99.00
- NEL. -100.50



FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

HOTEL GRAN TURISMO



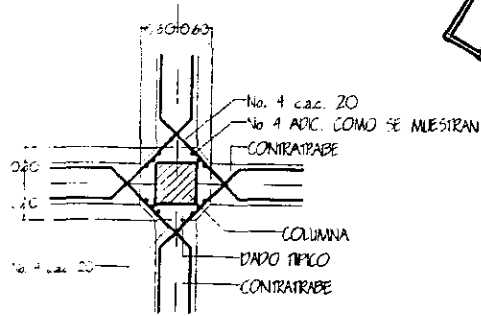
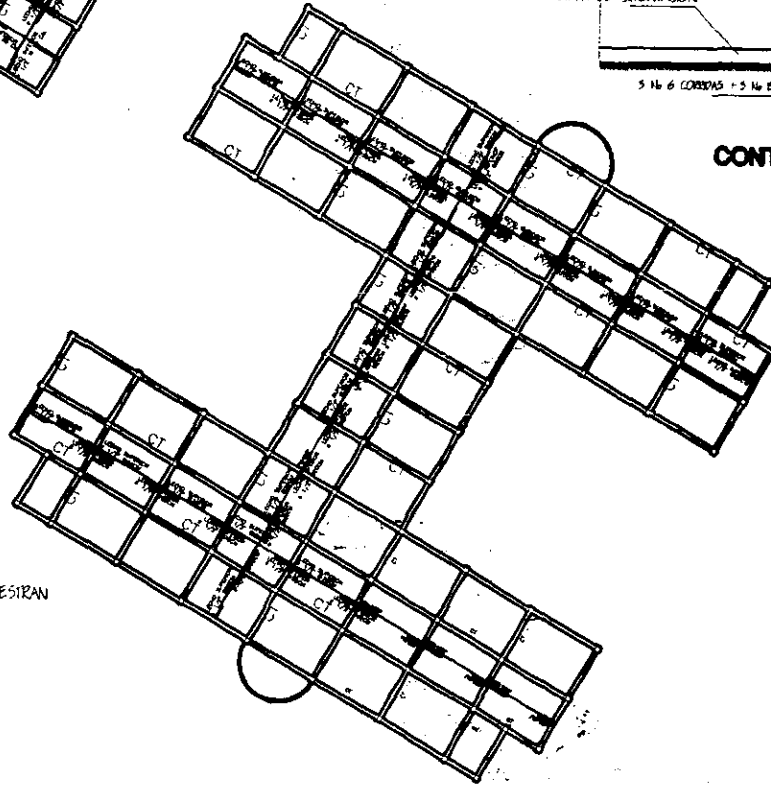
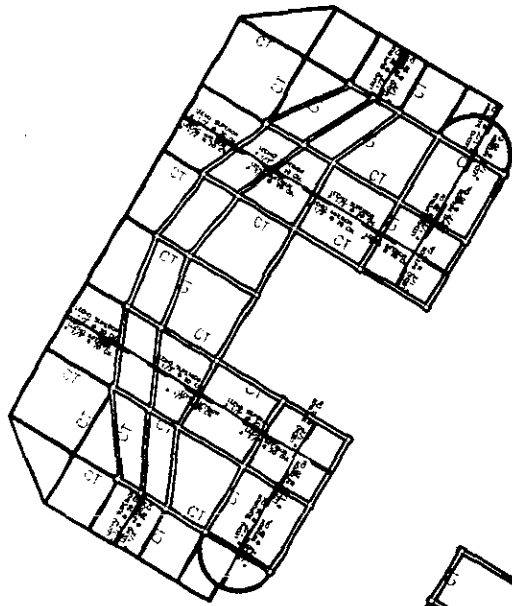
CROQUIS DE LOCALIZACION

PLANO:
CORTE LONGITUDINAL X-X'

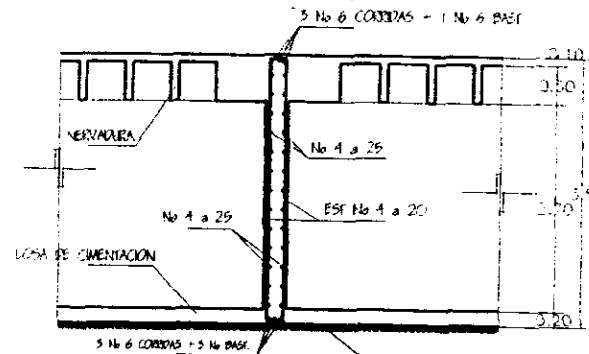
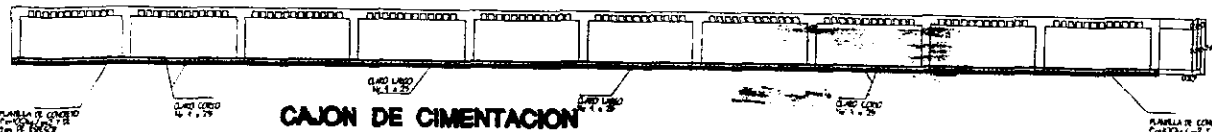
NOMBRES:
MEJIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA: COTAS: ESC:
AGO-97 MTS. 1:300

CLAVE:
A-14₁₁₃



DADO DE CIMENTACION PLANTA CIMENTACION



CONTRABE TIPO

SIMBOLOGIA

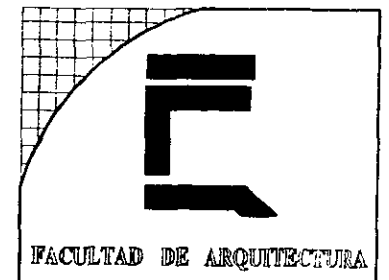
- ==== CONTRABE PRINCIPAL
- ==== PASO DE HOMBRE EN CIMENTACION
- ==== MURO DE CONTENCIÓN

NOTAS GENERALES

- 1.- ACOTACIONES EN CENTIMETROS Y NIVELES EN METROS
- 2.- TODAS LAS ACOTACIONES, NIVELES Y PLANOS FUOS DEBERAN VERIFICARSE CON LOS PLANOS ARQUITECTONICOS Y EN LA OBRA
- 3.- LOS ESQUEMAS DE LOS ELEMENTOS EN LOS QUE SE INDICA EL ARMADO NO ESTAN A ESCALA
- 4.- ESPECIFICACION DE MATERIALES:
a).-ACERO DE REFUERZO fy:4200kg/cm²
b).-CONCRETO f_c: 250kg/cm². NORMAL
- 5.- PARA RESTO DE NOTAS GENERALES VER PLANO E-2

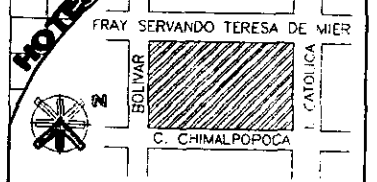
NOTAS DE CIMENTACION

- 1.- LA CIMENTACION SE DESPLANTARA SOBRE TERRENO SAND LIBRE DE MATERIA ORGANICA O RELLENOS QUE GARANTICE UNA PRESION DE CONTACTO DE 1GTON./m². o AL NIVEL INDICADO MINIMO
- 2.- TODA LA CIMENTACION SE DESPLANTARA SOBRE UNA PLANTILLA DE CONCRETO f_c:100 kg/cm². Y 5cm. DE ESPESOR A LAS PROFUNDIDADES INDICADAS
- 3.- LOS RELLENOS DE LAS CEPAS SE HARAN EN CAPAS NO MAYORES DE 20cm COMPACTANDO PERFECTAMENTE HASTA TENER UNA COMPACTACION DEL 95% DE LA PRUBA PROCTOR ESTANDAR EMPLEANDO MEDIOS MECANICOS (BAL-LARINA O PLANCHA)



TESIS

HOTEL GRAN TURISMO



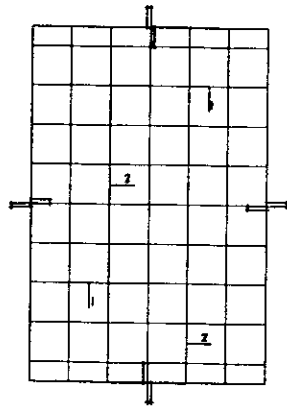
CROQUIS DE LOCALIZACION

PLANO:
PLANTA DE CIMENTACION

NOMBRES:
MELIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA: COTAS: ESC:
AGO-97 MTS. 1:300

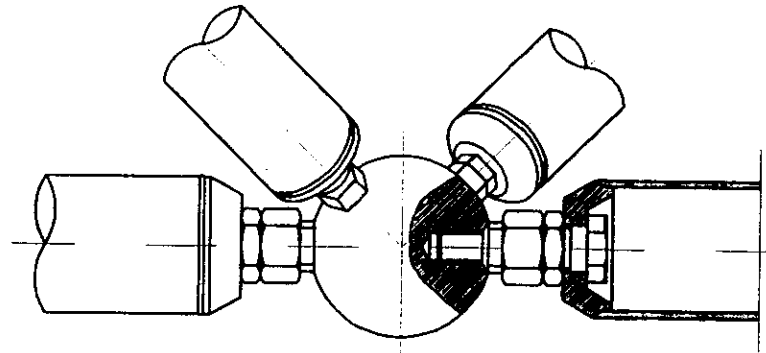
CLAVE:
E-01 114



FACHADAS INTEGRALES
SERIE - 200 EXAL

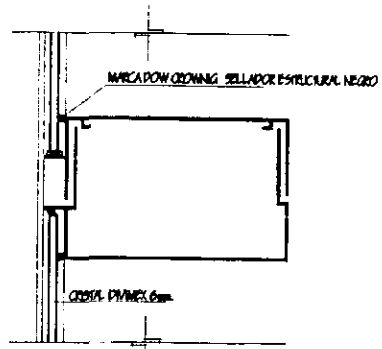
COMBINACION DE LOS MADERLES
VERTICALES DEL SISTEMA 202 + LOS
HORIZONTALES DEL SISTEMA 203 PARALELO
A LA CLAVICOLA A MENOS EN ABERTURAS
SEMIENFOS CONO CON SELLADOR ESPECIALES

EL SISTEMA PERMITE TENER LAMINA DE
DILATACION VERTICAL Y HORIZONTAL ASI
COMO USAR ANCHAZADO NATURAL COMO
OPCION PARA UN AHORRO SUBSTANCIAL
PORQUE LA VISTA EXTERIOR ES SOLAMENTE
DE CRISTAL Y SELLADOR.

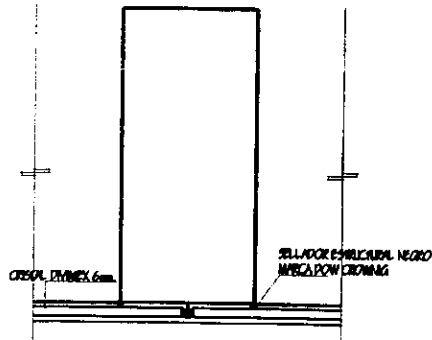


NUDO SISTEMA "ORTZ"

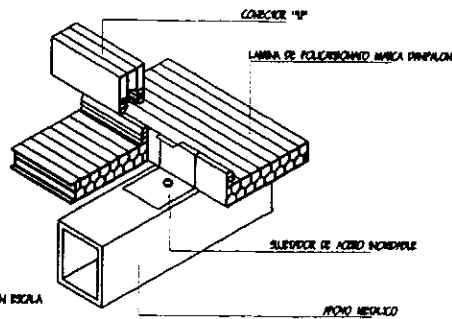
24 ESCALA



1 SIN ESCALA

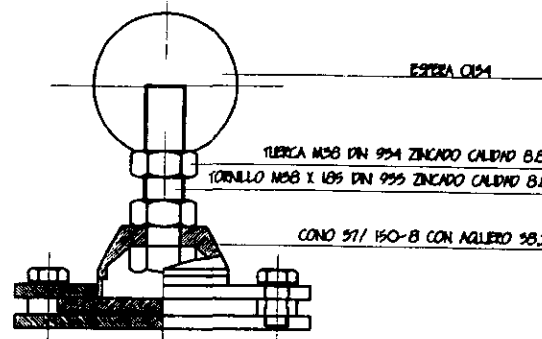


2 SIN ESCALA



3 SIN ESCALA

DETALLE DE FIJACION DE LAMINA DE POLICARBONATO



DETALLE NODO DE FIJACION ESTRUCTURA ESPACIAL
MARCA "ORTZ"

24 ESCALA



FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

HOTEL GRAN TURISMO

FRAY SERVANDO TERESA DE MIER

BOUVAR
C. CATOLICA

C. CHIMALPSPOCA

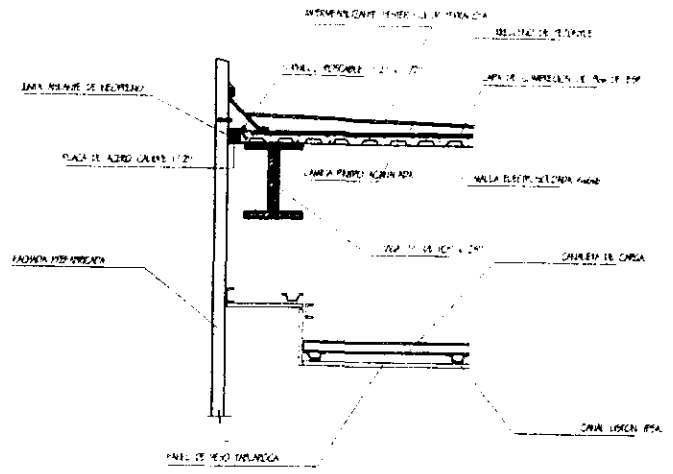
CROQUIS DE LOCALIZACION

PLANO: **DETALLES**

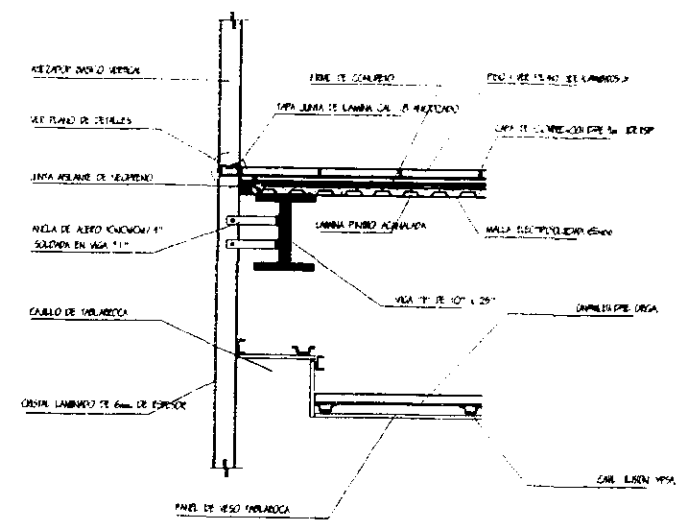
NOMBRES:
MEJIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA: AGO-97	COTAS: MTS.	ESC: 1:300
---------------	-------------	------------

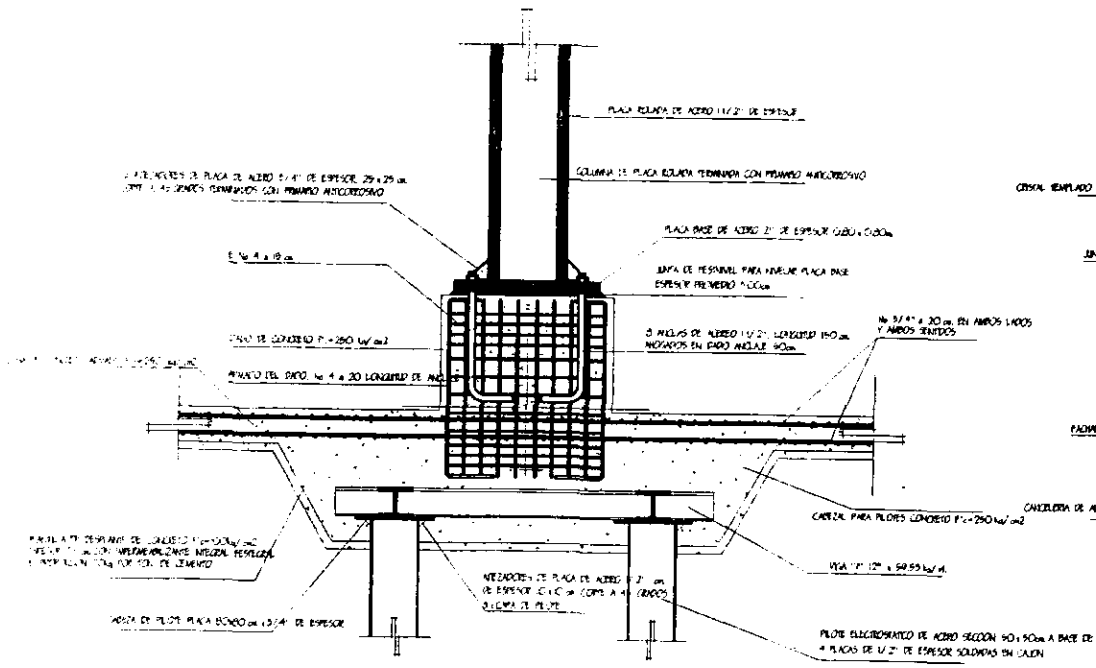
CLAVE:
D-01



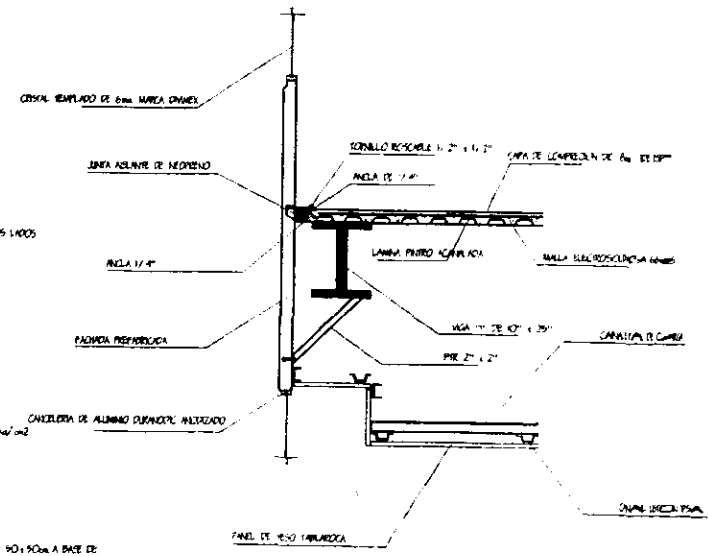
DETALLE PRETEL AZOTEA




DETALLE FACHADA INTEGRAL




DETALLE DE CIMENTACION



DETALLE ANCLAJE FACHADA PREFABICADA



FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

HOTEL GRAN TURISMO

FRAY SERVANDO TERESA DE ABER

BOLIVAR CALIFORNIA

C. CHINALPOPOCA

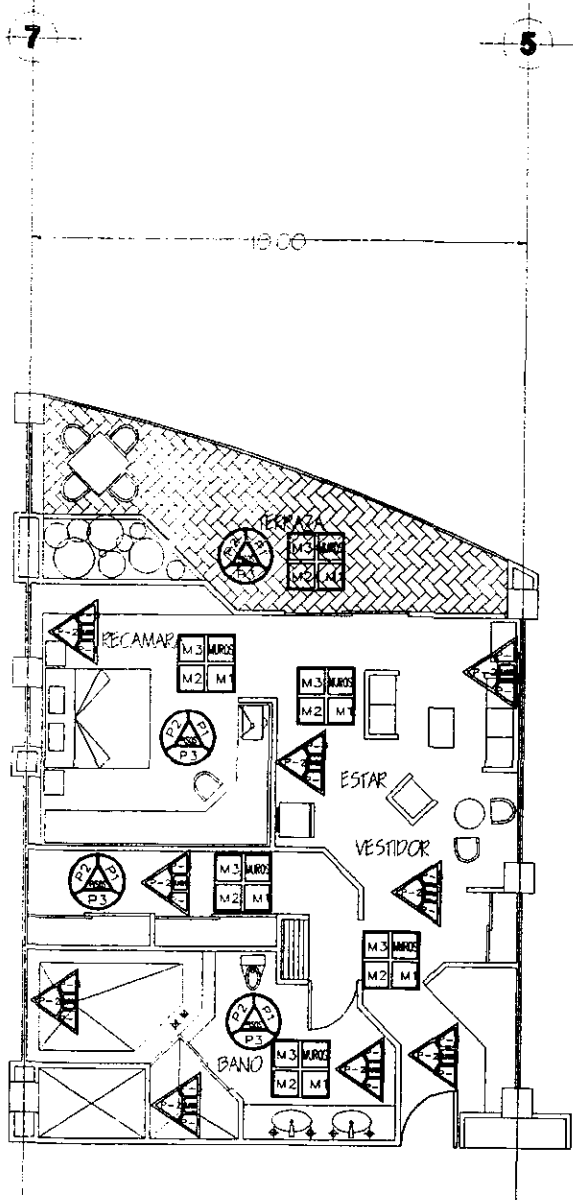
CROQUIS DE LOCALIZACION

PLANO:
DETALLES CONSTRUCTIVOS

NOMBRES:
MIEJIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA: AGO-97 **COTAS:** MTS. **ESC:** 1:300

CLAVE:
D-02



HABITACION JUNIOR EJECUTIVO

MUROS

	INICIAL	BASE	FINAL
	1.- PANEL "W" DE 1.22 x 2.44m.	1.- PEGAJA AZULEJO MARCA NASA	1.- AZULEJO MAGARI 10 x 20cm. COLOR SEGUN MAESTRIA
		2.- ACABADO TEXTURIZADO DE PASTA MARCA COREV	2.- PINTURA VINILICA COLOR SEGUN MAESTRIA

PLAFONES

	INICIAL	BASE	FINAL
	1.- TUBO GALVANIZADO C-12	1.- CANAL DE ALUMINO ANODIZADO	1.- PLAFON LIGERPLAC MODELO ESMERALDA 61x61cm x 2.2m.
			2.- PLAFON LIGERPLAC MODELO BONAFIX 61x61cm x 2.2m.

PISOS

	INICIAL	BASE	FINAL
	1.- VIGAS DE CONCRETO 1.1 x 15cm/1m2	1.- BALD ALFOMBA POLIPARTICO	1.- ALFOMBRA MARCA TERZA MODELO PEPPER
		2.- ADHESIVO CRESI DE 1.4cm. DE ESPESOR	2.- FISO BALDOSA 2 x 10 x 22 cm.
	3.- ADHESIVO CRESI PEO DE 1.4cm. DE ESPESOR FLOREDO		2.- LOSETA DE PISO DE 40x40cm. MOD. 6522 MARCA CLARO



FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS



CROQUIS DE LOCALIZACION

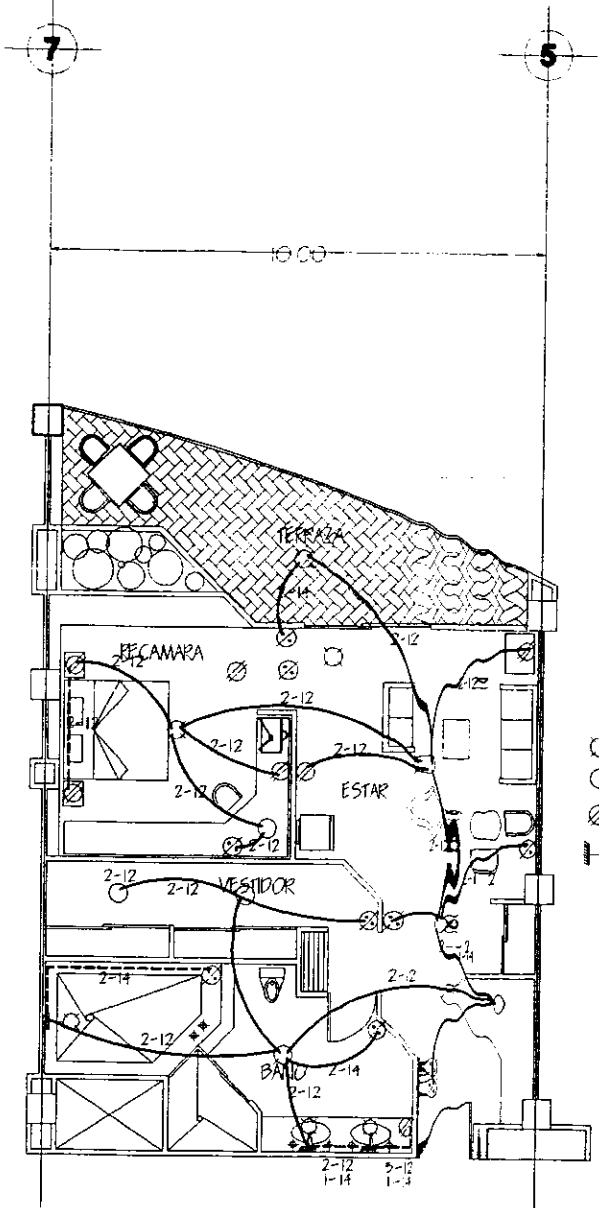
PLANO:
ACABADOS EN HABITACIONES

NOMBRES:
MELIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA: COTAS: ESC:
AGO-97 MTS. 1:300

CLAVE:

AC-01



HABITACION JUNIOR EJECUTIVO

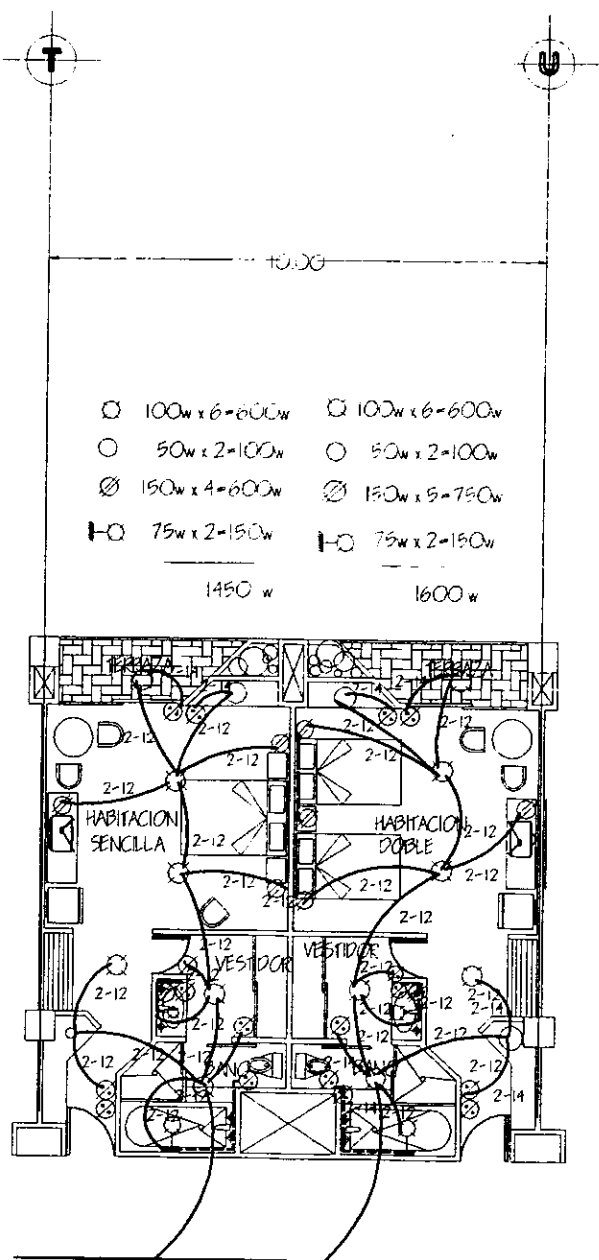
SIMBOLOGIA

- SALIDA P/ INTERIORES 100W
- SPOT 50W
- ⊗ CONTACTO 150W
- ⊖ ABOFANTE
- LINEA ENTUBADA POR LOSA
- - - LINEA ENTUBADA POR PISO O MURO

NOTAS:

- SE UTILIZARA POLIURETANO P.V.C.
- PARED SELADA DE DAMBUCADO
- LA TUBERIA NO INDICADA ES DE 15mm.

- 100w x 5 = 500w
 - 50w x 4 = 200w
 - ⊗ 150w x 7 = 1050w
 - ⊖ 75w x 3 = 225w
- 1975 w



HABITACION DOBLE

- 100w x 6 = 600w
 - 50w x 2 = 100w
 - ⊗ 150w x 4 = 600w
 - ⊖ 75w x 2 = 150w
 - 100w x 6 = 600w
 - 50w x 2 = 100w
 - ⊗ 150w x 5 = 750w
 - ⊖ 75w x 2 = 150w
- 1450 w 1600 w

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TESIS

HOTEL GRAN TURISMO

FRAY SERVANDO TERESA DE MIER
BOLIVAR
C. CHIMALPOCZA
C. CATOLICA

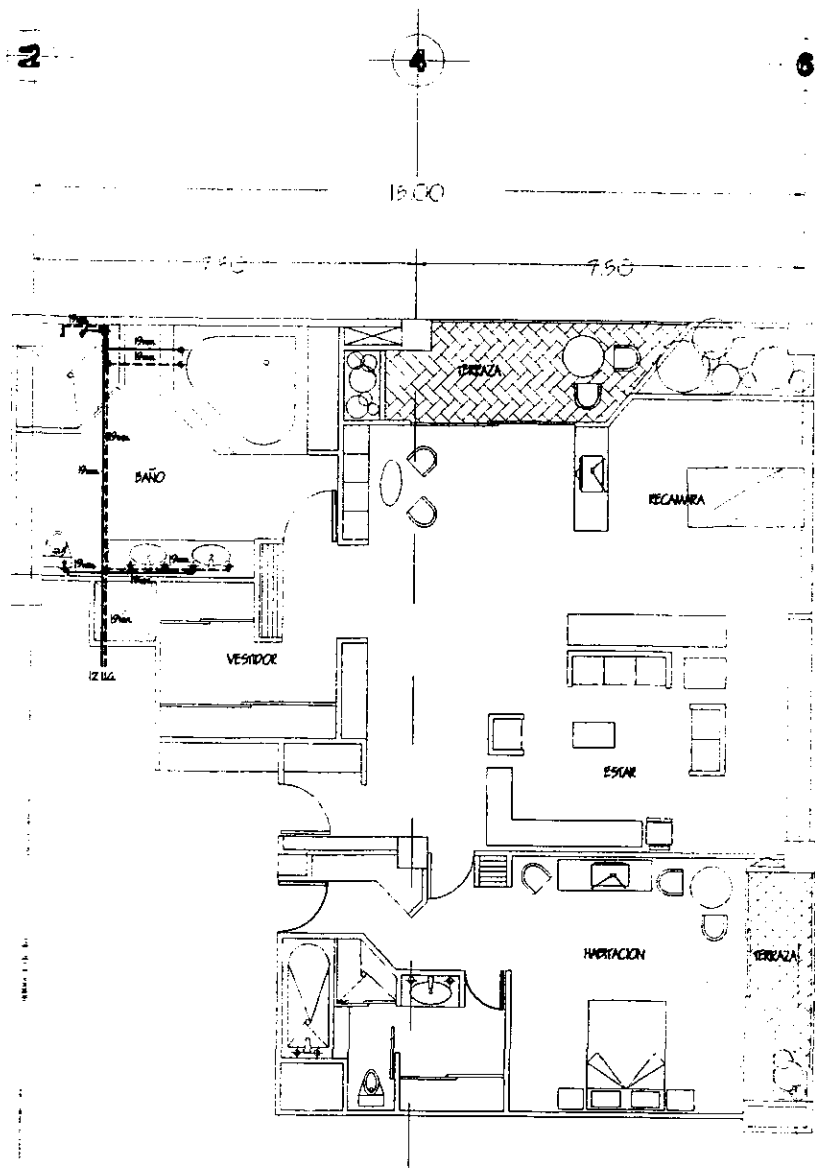
CROQUIS DE LOCALIZACION

PLANO:
INST. ELECTRICA EN HABITACIONES

NOMBRES:
MEJIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA: AGO-97	COTAS: MTS.	ESC: 1:300
-------------------------	-----------------------	----------------------

CLAVE:
IE-01 118



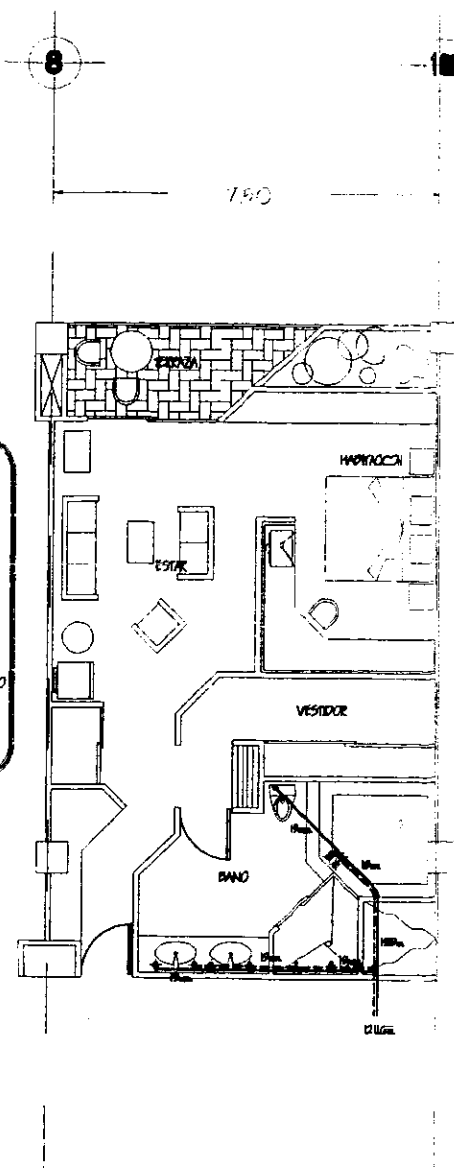
HABITACION MASTER - JUNIOR

SINBOLOGIA

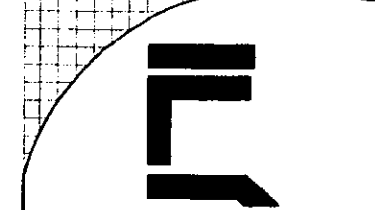
----- AGUA CALIENTE

————— AGUA FRIA

NOTAS:
 OEN LA TUBERIA SE UTILIZARA COBRE NEGRO
 TIPO "M" DE DIAMETRO INDICADO



HABITACION JUNIOR



FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

HOTEL GRAN TURISMO



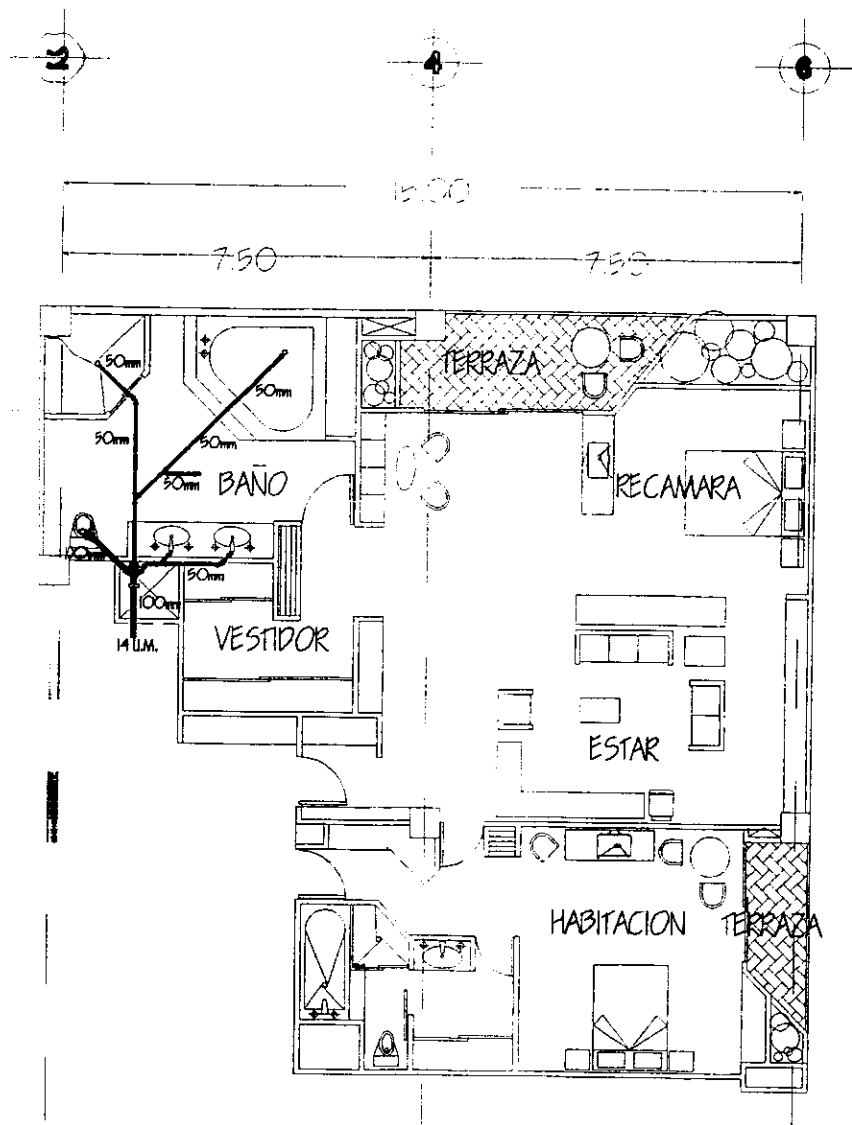
CROQUIS DE LOCALIZACION

PLANO:
INST. HIDRAULICA EN HABITACIONES

NOMBRES:
 MEJIA LOPEZ MIGUEL ANGEL
 PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA: AGO-97 | COTAS: MTS. | ESC: 1:300

CLAVE:
IH-01₁₁₈

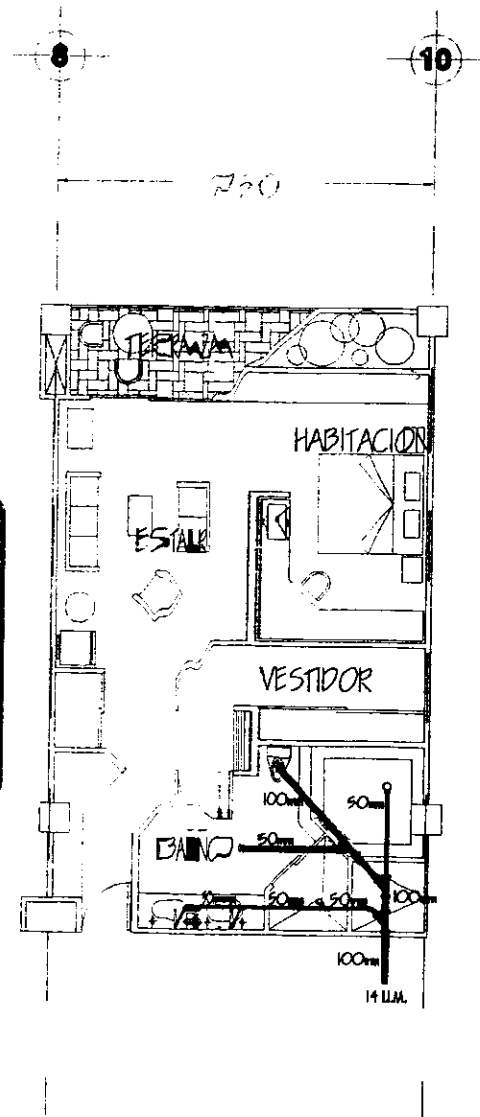


HABITACION MASTER - JUNIOR


LEYENDA

- TUBO DE Fofa.
- ▲ 1" DE Fofa.
- ⬆ DOBLE 1" DE Fofa.
- ⬆ CODO A 45 GRADOS DE Fofa.


○ NOTA:
SE UTILIZARA TUBERIA DEL
DIAMETRO INDICADO



HABITACION JUNIOR

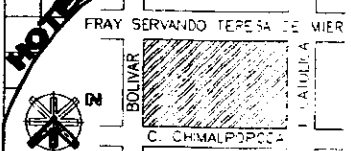


FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

HOTEL GRAN TURISMO



CROQUIS DE LOCALIZACION

PLANO:
INST. SANITARIA EN HABITACIONES

NOMBRES:
MELBA LOPEZ MIGUEL ANGEL
PLATA ACOSTA RICARDO

FECHA: AGO-97 COTAS: MTS. ESC: 1:300

CLAVE:
IS-01 120





23. FACTIBILIDAD

Un examen de la calidad de los lugares de hospedaje nos revela la naturaleza de los servicios que recibe el turista. En la misma fecha considerada, existían en nuestro país 10,363 habitaciones de la clase gran turismo; 22,938, *****; 43,891, ****; 52,746, ***; 56,013, ** y 114,549, *. Si se conviene en general que las tres primeras categorías forman los alojamientos de primera clase; la cuarta, la intermedia y la quinta y sexta las de naturaleza inferior, tendremos que 77,192 habitaciones, o sea el 25.8% del total, son de lujo; el 17.6% regular y el 56.6% modesto, diferencia que permite calificar a la oferta de hospedaje de la República Mexicana como un sistema de regular calidad y señalar el problema por el que atraviesa, y que consiste en la debilidad que representan las clases bajas. Además, debemos destacar que las habitaciones de lujo se concentran, al igual que otros fenómenos, en Acapulco y en la Ciudad de México, que disponen del 31.6% del total nacional. A todo ello habrá que agregar que la política actual en materia de financiamiento de la oferta es la de construir 7,000 habitaciones de calidad turística por año, pese al incremento en los costos que a últimas fecha ha sido bastante considerable. Por ejemplo, en 1972 cada cuarto de hotel que se construía costaba 250,000 pesos y generaba un empleo directo y cinco indirectos. A la fecha, por cada cuarto se generan 3.5 empleos directos y de 12 a 20 personas salen beneficiados en forma indirecta, teniendo un costo de inversión de 5 a 46 mil pesos por habitación.

La realización de un hotel de gran turismo con las característica ya mencionadas se debe tomar en cuenta el aspecto económico el cual es variable por el estado financiero con el que cuenta el país en la actualidad. Para la ejecución de este proyecto se plantea un financiamiento por medio de varias instituciones y socios los cuales invertirían un porcentaje del total de la inversión con las siguientes características.

1.- **PROPIETARIOS.-** Estas son las personas que son poseedoras del terreno y el proyecto.

2.- **SOCIOS.-** Son aquellos que tendrían concesiones de espacios definidos para tales efectos (habitaciones, locales, comerciales, salones de usos múltiples, salas de convenciones, etc.).

3.- **INSTITUCIONES DE CREDITOS.-** Son aquellas que aportaran financiamiento mediante un bien inmueble en depósito reembolsable a un tiempo determinado.

4.- **CADENA DE HOTELES TRANSNACIONAL OASIS (Cadena Española).-** Respaldara con su economía y prestigio la creación de este concepto hotelero.

ESTUDIO DE INVERSION

APORTACIONES	%	CANTIDAD
PROPIETARIOS	20 %	\$ 90,093,430.00
		\$ 11,476,870.00
SOCIOS	15%	\$ 67,570,072.00
		\$ 8,607,652.50
INSTITUCIONES DE CREDITO	35%	\$ 157,663,502.00
		\$ 20,084,522.50
CADENA HOTELERA TRANSNACIONAL	30%	\$ 135,140,145.00
		\$ 17,215,305.00
TOTAL	M/N	\$ 450,467,150.00
		U.S.	$ 57,384,350.00

PRESUPUESTO

EDIFICACION	M/N	\$ 443,810,000.00
	U.S.	\$ 56,536,305.00
OBRA EXTERIOR	M/N	\$ 2,662,860.00
	U.S.	\$ 339,217.00
URBANIZACION	M/N	\$ 3,994,290.00
	U.S.	\$ 508,826.75
COSTO TOTAL	M/N	\$ 450,467,150.00
	U.S.	\$ 57,384,350.00

El presupuesto mencionado esta sustentado en los costos de materiales y tabla de salarios del Diario Oficial vigentes para el D.F. con fecha 25 de julio de 1997.

La construcción de este megaproyecto traerá consigo la creación de fuentes de empleo, así como divisas, seguridad en la zona y por lo consiguiente se elevara el nivel socioeconómico de el lugar. El diseño contempla espacios abiertos y áreas verdes, los cuales regeneraran el medio ambiente, asimismo con la captación de aguas pluviales se reabasteceran los mantos acuíferos del subsuelo de la Ciudad lo cual ayuda a evitar los hundimientos.

La combinación de espacios abiertos y la volumétrica de los edificios que conforman el megaproyecto traerá consigo la rehabilitación del contexto urbano actual.

24. CONCLUSIONES

Mediante la depuración de la información obtenida por distintos medios (visitas de campo, bibliografía, metodología empleada, etc.) para ir creando todos y cada uno de los espacios según el grado de dificultad con que se iban presentado, se fueron resolviendo de tal manera que la conjunción de todos estos elementos dieron por resultado un proyecto acorde con los requerimientos que se pretendieron alcanzar.

Consideramos que dentro de los alcances propuestos al inicio de este programa creemos que se alcanzaron a desarrollar en la medida de lo posible todos y cada uno de los objetivos, teniendo como consecuencia el proyecto aquí expuesto.

25. BIBLIOGRAFIA

(fuente: periódico La Jornada, Serge Gruzni>)

FUENTE: Corrupción en el México contemporáneo Ander Morris
- Transporte y Contaminación en la Ciudad de Mexico Jorge Legorreta
Centro de Ecología y desarrollo

Atlas general del Distrito Federal

Plano de la Ciudad de México.

Dirección de Catastro.

1929.

Catastro de la Ciudad de México.

Departamento del Distrito Federal.

1967.

Carta geográfica del Distrito Federal.

Dirección de Estudios Geográficos y Climatológicos.

1918.

Plano Oficial de la Ciudad de México.

Levantamiento por la Comisión de Saneamiento y Desagüe.

1889 - 1890.

CASTELLS, M.

Imperialismo y Urbanismo en America Latina

Editorial Gustavo Gili.

Barcelona, España, 1980.

L. MARTIN, L. MARCH, E. ECHENIQUE.

La estructura del espacio urbano

Edit, Gustavo Gili

1970

TOUSSAINT, MANUEL.

Arte Colonial en México.

Editorial U. N.A.M..

1983.

TOVAR Y TERESA, RAFAEL.

México Barroco

Editorial SAHOP

México, 1981.

UNIKEL, LUIS

Desarrollo Urbano y Reginal en America Latina.

Editorial Fondo de Cultura Economica.

VARIOS AUTORES.

Imágenes de la Ciudad de México.

Salvat Editores.

VARIOS AUTORES

Enciclopedia de México

Tomo 8

1978; pag. 495-513.

VARIOS AUTORES.

Atlas de la ciudad de México.

Edit. Departamento del Distrito Federal, Secretaría General de
Desarrollo Social

El Colegio de México, Centro de Desarrollo urbano.

1ra edición 1987

Formación y desarrollo de la burguesía en México

Ciro F.S Cardoso

De : Siglo XXI editores

Transporte y Contaminación de la Ciudad de Mexico

Jorge Legorreta

Centro de ecología y desarrollo

Costo y tiempo en edificación

Suarez Salazar

De. Limusa

Manual de criterios de diseño urbano

Bazant S. Juan

De Trillas

El paisaje urbano

Cullen Gordon

De. Blúme

La urbanización popular en la ciudad de México

Konigsberg jacob

Nuevos lenguajes en la arquitectura

Cook Peter

de : G.G.

SECRETARIA DE TURISMO.

México Gaceta del Sector Turismo.

México D.F., De Gráfica. Diseño e Impresión, S.A. de C.V., enero de 1994.

LUIS ARNAL SIMON Y MAX BETANCOURT SUAREZ Reglamento de Construcción para el D.F., Ilustrado y Comentado. México D.F., 1990.

FONATUR (Fondo Nacional de Fomento al Turismo) Fideicomiso del Sector Turismo en Nacional Financiera, S.N.C. Criterios Básicos de Diseño para un Hotel de cinco estrellas.

FONATUR (Fondo Nacional de Fomento al Turismo) Fideicomiso del Sector Turismo en Nacional Financiera, S.N.C. Criterios Básico de Diseño para establecimientos de alimentos y bebidas.

FONATUR (Fondo Nacional de Fomento al Turismo) Fideicomiso del Sector Turismo en Nacional Financiera, S.N.C. Estructura porcentual de los ingresos, costos y gastos de operación de la hotelería en México.

HOTEL NIKKO MEXICO

ANDRES BELLO, ARQUIMEDES Y CAMPOS ELISEOS,
COL. CUAUHEMOC,
MEXICO, D.F.

HOTEL MARQUIS REFORMA
PASEO DE LA REFORMA 465
COL. CUAUHEMOC,
MEXICO, D.F.

CAMINO REAL
MARIANO ESCOBEDO 700
MEXICO, D.F.