

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO.

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS.



"NUEVA POLANCO: DIMENSIONAMIENTO DE UN PROBLEMA URBANO"

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LICENCIADO EN GEOGRAFÍA

PRESENTA:

HUMBERTO BRITO LARA.

DIRECTOR DE TESIS:

LIC. GLORIA MERCEDES RAZ GUZMÁN HERNANDEZ.

SUAYED

CIUDAD UNIVERSITARIA. MÉXICO D.F. 2015.



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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 esta 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.

A mi madre...

Por mi DIOS...

Para mi patria...

Agradecimientos.

Gracias por todo a la Universidad Nacional Autónoma de México, espero ser un digno representante de su nombre.

A mi directora de tesis, Lic. Gloria Mercedes Raz Guzmán Hernández, por su tiempo, dedicación, paciencia e incondicional apoyo para el presente proyecto y por guiarme en proceso del mismo. Gracias por tu amistad.

Un sincero agradecimiento a todos los profesores del Colegio de Geografía y de la Facultad de Filosofía y Letras, que siempre se condujeron de forma ética y que compartieron su sabiduría, sin mayor afán que el de formar profesionales y hacer de México un país mejor.

Gracias a los sinodales que prestaron su limitado tiempo, su invaluable orientación y esfuerzo para la presentación de esta TESIS: Lic María de la Luz Hayashi Martínez, Mtro. Pastor Gerardo González Ramírez, Mtro. José Manuel Espinoza Rodríguez y Lic. Eva Citlali Jiménez Rodríguez.

Gracias a mis amigos y compañeros, al personal administrativo y todos los que laboran en la UNAM, que hacen de la Ciudad Universitaria lo grande que es.

Un especial agradecimiento y reconocimiento a mi coordinadora de carrera, Mtra. María de los Ángeles Pensado Leglise, por toda la paciencia y orientación brindada a mí persona.

Agradezco también al pueblo de México que, a través de sus impuestos, subvencionaron mis estudios...

**“NULLIUS ADDICTUS JURARE IN VERBA
MAGISTRI”**



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO.



NUEVA POLANCO: Dimensionamiento de un problema urbano.

El caso en donde la construcción de edificaciones multifuncionales a partir de la década pasada, generará conflicto, tanto en el transporte como a la vialidad, para los residentes de esta microrregión.

Introducción.

Capítulo 1. Antecedentes históricos

Capítulo 2. Transporte

Capítulo 3. Características demográficas de la población de Nueva Polanco.

Capítulo 4. Vulnerabilidad y riesgo vial

Conclusiones.

Bibliografía.

Índice.

Introducción. Pg. 5

I Capítulo 1. Antecedentes Históricos. Pg. 16

1.1 Polanco y Tacuba. Pg. 16

II Capítulo 2. Transporte. Pg. 27

2.1 Transporte colectivo. Pg. 29

2.1.1 Polanco Rutas de transporte colectivo Pg.29

2.1.2 Transporte colectivo: combis y microbuses. Pg. 35

2.2 Vialidad vehicular. Pg. 41

III Capitulo 3. Características demográficas de los habitantes de Nueva Polanco. Pg. 49

3.1 Población. Pg. 49

3.2 Dinámica Poblacional. Pg. 51

3.3 Dominio y Dependencia.	Pg. 56
3.4 Desarrollo Inmobiliario.	Pg. 57
3.5 Características Socio-económicas	Pg. 60
3.6 Estructura Urbana.	Pg. 61
3.7 Comercio.	Pg. 62
3.8 Hospitales.	Pg. 64
3.9 Educación.	Pg. 65
3.10 Seguridad Pública.	Pg. 67
IV Capítulo 4. Vulnerabilidad y riesgo Vial.	Pg. 69
4.1 Sobre los agentes de riesgo.	Pg. 69
4.2 Programa parcial de desarrollo urbano.	Pg. 70
4.3 América Móvil.	Pg. 72
4.4 Saturación vehicular.	Pg. 74
4.5 Efecto Push-Pull.	Pg. 84
4.6 Consumo de gasolina.	Pg. 86
4.7 Parquímetros.	Pg. 88
V Conclusiones.	Pg. 90
VI Bibliografía.	Pg. 92

Índice de Imágenes y tablas:

Imagen 1. Plano territorial de la colonia Polanco Pg. 13

Imagen 2. Mapa de Benedetto Bordene. Ciudad de Temistitan (Tenochtitlán) Pg. 17

Imagen 3. Mapa de Upsala: Tacubaya y San Miguel Chapultepec Pg.18

Tabla 4. Tasa de alfabetismo de la población de 15 años por delegación. Censo de población y vivienda 2010 Pg. 21

Imagen 5. Imagen Google del recorrido del tren de Cuernavaca y su paso por la zona de estudio. Pg. 23

Imagen 6. Imagen Google. Expone el área de estudio “Nueva Polanco” Pg. 26

Imagen 7. Alineamiento y derechos de vía Polanco Pg. 27

Imagen 8. Imagen Google sección de carriles reversibles en Av. Río San Joaquín. Pg. 28

Imagenes 9 – 18. Vista de los distintos planos de las rutas que confluyen a la microrregión de Polanco y Nueva Polanco Pg. 29

Imagen 19. Google. Trazo de la ruta 28 de microbuses con base en el metro San Cosme y fluye a Nueva Polanco Pg. 36

Imagen 20. Base de microbuses de la ruta 28 con sede en el metro San Cosme Pg. 37

Imagen 21. Google. Trazo de la ruta 28 de combis de la ruta 28 que fluye del metro Normal a Plaza Carso Pg. 38

Imagen 22. Google. Base de la ruta 28 con base en el metro Normal y fluye a Plaza Carso Pg. 38

Imagen 23. Google. Base de la ruta 28 de combis en la calle de Prolongación Moliere Pg. 39

Imagen 24. Google. Base alterna de la ruta 28 en la calle de Miguel de Cervantes Saavedra Pg.40

Imagen 25. Google. Trazo de la ruta 23, del metro Chapultepec al Deportivo Mundet. Pg. 40

Imagen 26. Google. Base Deportivo Mundet de la ruta 23 Pg. 41

Imagen27. Google. Foto satelital de la microrregión de estudio donde muestra una aplicación la saturación del tráfico en la zona. Trayecto de Bahía de Santa Bárbara desde Calzada Melchor Ocampo hasta Gral. Mariano Escobedo. Pg. 42

Imagen 28. Google. Foto satelital de la microrregión de estudio donde se muestra la saturación del tráfico en la zona. Trayecto de Lago Alberto, desde Gral. Mariano Escobedo hasta Río San Joaquín Pg. 44

Imagen 29. Google. Fotografía de 2014 de la Avenida Lago Alberto esquina Lago Xochimilco Pg.44

Imagen 30. Fotografía de la fachada de la Universidad YMCA, sobre la calle de Lago Alberto Pg. 45

Imagen 31. Google. Tomada en 2014. Esquina de la Avenida Gral. Mariano Escobedo esquina con Lago Alberto Pg. 46

Imagen 32. Foto satelital de la microrregión de estudio donde se muestra la saturación del tráfico en la zona. Trayecto de Miguel de Cervantes Saavedra, desde Av. Río San Joaquín hasta Periférico Pg. 47

Imagen 33. Tabla de la densidad de población en las colonias de Nueva Polanco Pg. 49

Imagen 34. Grafica donde se muestra la tasa de crecimiento anual por delegación del Censo de 2010 INEGI. Pg. 50

Imagen 35. Gráfica de población nacida en otra entidad Pg. 52

Imagen 36. Google. Otra vista de una construcción en la esquina de Gral. Mariano Escobedo con Lago Alberto. Se observa la publicidad de la obra y su venta Pg. 54

Imagen 37. Cuadro de CONAPO. Índice de crecimiento poblacional para la Delegación Miguel Hidalgo para los años 2010 al 2020. Pg. 55

Imagen 38. Tabla de INEGI. Porcentaje de viviendas deshabitadas y de uso temporal por delegación Pg. 5

Imagen 39. Google Fotografía de la afluencia de vehículos que circulan por la calle de Cervantes en la Plaza Carso Pg. 59

Imagen 40. Tabla del censo económico 2009 Nivel de ingresos delegacionales Pg. 60

Imagen 41. Google. Establecimientos que beneficia a la población Pg. 63

Imagen 42. Hospitales Pg. 64

Imagen 43. Servicios educativos Pg. 66

Imagen 44. Seguridad Pública Pg. 67

Imagen 45. Simbología de apoyo Pg. 68

Imagen 46. Plano del programa parcial de desarrollo urbano Col. Granada, Irrigación Pg. 70

Imagen 47. Plano del programa parcial de desarrollo urbano. Anzures, Verónica Anzures y Anáhuac 1ª sección Pg. 71

Imagen 48. Gráfica RTP sobre el tráfico en el norte de la ciudad, Turno Diurno Pg. 74

Imagen 49. Gráfica RTP sobre el tráfico en el norte de la ciudad, turno vespertino Pg. 75

Imagen 50. Gráfica RTP sobre el tráfico en el norte de la ciudad, turno nocturno Pg. 76

Imagen 51 al 55. Serie de imágenes Google del recorrido sobre la calle de Bahía de Santa Bárbara y su conflicto vial Pg. 77

Imagen 56. Gráfica sobre las viviendas habitadas y de uso temporal Pg. 84

INTRODUCCIÓN.-

Objeto de estudio: Las edificaciones de reciente construcción, dentro de una microrregión llamada por los desarrolladores inmobiliarios “Nueva Polanco” y que cuentan con una elevada capacidad de concentración de personas.

Objetivo: Demostrar que la planificación territorial, que ha corrido por cuenta de los promotores inmobiliario, sólo para maximizar la renta vertical (sin una actuación determinante por parte de las autoridades), a lo largo de la calle Cervantes-Lago Alberto-Bahía de Santa Bárbara, coloca en estado de vulnerabilidad a los habitantes de esta microrregión y personas que confluyen en ella.

Es interesante la definición de Hope Tisdale Eldridge¹ sobre urbanización y que es:

Un proceso de concentración de la población, en dos niveles:

1.- La multiplicación de los puntos de concentración.

2.- El aumento en la dimensión de cada una de las concentraciones.

Se comenzó a realizar el estudio desde el punto de vista predictivo, tomando en cuenta que es un proceso de metamorfosis que encara las transformaciones dependiendo del fin el cual tengan encausado los capitales inmobiliarios.

El siguiente trabajo comenzó a recopilar información a partir del mes de Agosto del año 2012 hasta Enero del año 2014 y se enfoca en la Delegación Miguel Hidalgo, específicamente en seis colonias: Irrigación, Granada, Ampliación Granada, Anzures, Verónica Anzures y Anáhuac 1ª Sección; anteriormente tenían un uso industrial, en la mayoría de ellas, y ahora están sufriendo un cambio de uso de suelo, como lo demuestra el plano del Programa Parcial de Desarrollo Urbano, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de Enero del año 1992. Ahora se construye en éstas, una serie de edificaciones de “funciones múltiples”, o sea, que albergan unidades de viviendas, comercios, restaurantes, tiendas de autoservicio entre otras actividades comerciales y de

¹ “The Process of Urbanization” en J. Sengler & O. D. Duncan (compiladores): Demographic Analysis, The Free Press, 1956 pg.338.

servicios. Además se construyen torres departamentales que rebasan las limitaciones especificadas por los reglamentos del Programa Parcial de Desarrollo Urbano para esas colonias, ya que especifican HM10/30/M. Afectando definitivamente a la configuración espacial de esta microrregión.

El proceso actual que sufren distintas delegaciones en el Distrito Federal, es la especialización de núcleos económicos dominantes que se aglutinan en localidades perfectamente delimitadas en las colonias. Son actividades basadas en servicios claramente definidos, comercio o recreación y ocio. La influencia para las colonias aledañas, con una proporción muy marcada, oscila entre el sector servicio a exclusivamente vivienda, pero debe señalarse que la especialización puede no ser tan marcada en muchos casos, donde las actividades económicas se combinan.

Con el desmantelamiento de las diversas fábricas que funcionaban en la microrregión, para reubicarlas en otras partes de la república y asentar en su lugar estructuras habitacionales y de servicios, se desvincula un aparato productivo de la economía local para sustituirla por la terciarización² de la economía en el espacio, sin que para ellos se hayan realizado estudios profundos ni mucho menos adaptaciones o correcciones a las vialidades en la zona y la relación o posible afectación con las colonias aledañas a la microrregión en estudio.

El presente estudio expone los diversos elementos que se hacen presente en la vida cotidiana de los residentes de “Nueva Polanco” y muestra cómo la configuración espacial que se emprendió con esas edificaciones no construye relaciones funcionales o encadenamientos con sus colonias adyacentes que permita, a estas segundas, elevar sus niveles de bienestar y desarrollo social además de entorpecer la circulación promoviendo la vulnerabilidad de la población.

² Economista.com.mx/finanzas-públicas/2013/08/14/las-ciudades-grandes-se-estan-terciarizando

JUSTIFICACIÓN.-

Se debe comenzar por entender este estudio por su antecedente histórico, a continuación por el sistema de transporte de la microrregión, seguido por un estudio de su población y finalizando con los factores que, desde la consideración del autor, los factores que colocan a los residentes en vulnerabilidad. “Nueva Polanco”, este término fue acuñado por empresas inmobiliarias. Al percatarse éstas de que, las fabricas en las colonias: Irrigación, Ampliación Granada, Granada, Anáhuac primera Sección, Anzures y Verónica Anzures que se ubicaban en el costado norte de la colonia Polanco comenzaron a desaparecer, liberaron un espacio, al cual se le modificó su uso de suelo de industrial a habitacional, con un potencial para la edificación en niveles más elevados a los permitidos en la colonia Polanco. También podían apropiarse del nombre de esta añeja colonia, por su colindancia, e incrementar la verticalización de la renta en estas nuevas construcciones, a favor de sus intereses particulares. De este modo se conforma y limita a una microrregión con sus características determinantes que le imprime una personalidad por sus características definidas: población, nivel socioeconómico y actividad económica perfectamente reconocibles. Se debe de resaltar que “Nueva Polanco” no es una colonia, es un conglomerado de colonias al cual se le asignó un nombre de forma unilateral por parte de las inmobiliarias sin ningún reconocimiento oficial por parte de las autoridades.

Se refiere este trabajo con verticalización de la renta, a la forma de obtener mayores beneficios económicos al usar una determinada superficie de suelo, para construir en ella una edificación que multiplicará sus ganancias por cada piso construido en la misma superficie. Entre más niveles de construcción se ubiquen en el área, mayor será la retribución económica que recibirán las desarrolladoras.

Se usa el término “Dimensión” por los tres ejes primordiales a los cuales se está enfocando la presente investigación, proporcionándole un volumen (unidades de vehículos circulando, cantidad de individuos transitado por sus calles y haciendo uso de los servicios urbanos y los conflictos que se generan en su interacción), y son la población, la vialidad y la vulnerabilidad. La vialidad es una constante, ya que no se modificó la

infraestructura para la instalación de la red vial, ni ampliación de las pistas, camellones o banquetas, lo que se modificó fue el volumen de vehículos que ingresan o circulan a través de ella. La población se puede considerar una variable, ya que cuenta con una determinada cantidad de edificios habitacionales y también cuentan con oficinas, restaurantes y zonas de recreo y esparcimiento, con una capacidad de aforo determinada, de este modo tiene un ingreso y egreso de personas para realizar diversas actividades; además, no se ha terminado de construir ni de habitar la microrregión de estudio, ya que prevén las constructoras que esto será a finales del año 2018. Los movimientos de individuos se pueden llegar a determinar por las horas de salida a trabajo, se refiere a los residentes que moran en los departamentos, así también los que ingresan en esta microrregión a trabajar en los edificios de los corporativos instalados adjuntamente. La vulnerabilidad es una variante que será determinada por la interacción entre los dos ejes anteriores, dependiendo de los horarios y actividades de los mismos.

Se le define como “un problema urbano” en este trabajo, debido a que, al ser localizado en una microrregión, se puede determinar como una unidad de estudio. Contiene todas las características propias de un sujeto urbano al cual se le puede diagnosticar, si se permite el término, algún problema en el abastecimiento de agua potable como el de aguas servidas, electricidad, vialidad, mantenimiento vial, transporte público, seguridad pública, normas jurídicas y de construcción, sólo por nombrar algunas. Contiene características tan complejas como las socio-económicas y culturales, con una interacción con los miembros foráneos que contactan con ella. Es un sujeto pero no está aislado. Luego entonces, todo aquello que perturbe la estabilidad social o de un individuo, por parte de los distintos agentes que integran un conjunto urbano, debe ser considerado como problema, aunque suene simplista su uso.

La etimología de vulnerabilidad proviene del latín *vulnerabilis*: *vulnus* que es sustantivo y puede traducirse como “herida”; *abilis* “con capacidad de” y el sufijo *dad* como indicativo de “cualidad”³. Luego entonces se entiende que es la capacidad de ser

³ JACKSON, W. M. 1964. “Diccionario Hispánico Universal”, tomo primero. Pg.1430, W.M. Jackson Editores

herido por agentes exteriores. Se expone en este estudio ciertas variables urbanas las cuales ponen en riesgo la integridad de las personas.

El proceso urbano es el principal elemento de organización espacial capitalista en la actualidad, su reproducción y dinámica se materializa en tales espacios y, por lo tanto, los configura estructuralmente de acuerdo a las condiciones y jerarquía que ocupe la región con respecto a lo que denominan ventajas comparativas y competitivas, pero de igual forma de la infraestructura y superestructura presente en el espacio social, así como su proceso histórico de configuración económica, espacial y cultural. Reconocer y tomar en cuenta estos elementos es indispensable en la comprensión del actual proceso urbano. El presente trabajo da cuenta de ello y tiene la importancia de establecer la relación que presenta los espacios urbanos en su etapa de configuración en un régimen capitalista que pretende ser mundial, en su relación con los espacios adyacentes que podemos considerar como su región la cual la denominamos dimensionamiento urbano.

MARCO TEÓRICO-METODOLÓGICO.-

Desde finales del siglo pasado hasta nuestros días, la dinámica de la economía mundial ha empujado a una reestructuración de las aglomeraciones urbanas. México no es la excepción y a partir de finales de la década de 1980 ha buscado insertarse a las formas que define la etapa del capitalismo mundial obedeciendo, en primera estancia, a una reestructuración económica que pasó de una esquema fordista de industrialización en la periferia de las ciudades bajo políticas de desarrollo dirigidas por el Estado mexicano también llamado “Estado de bienestar” a uno denominado “libre mercado” y apertura comercial o en términos más populares una economía de política neoliberal. En segunda instancia, ya concretado e instalado estructuralmente las nuevas directrices de la economía, las regiones del país comenzaron a sufrir una nueva especialización y la polarización, aún más acentuada, de las desigualdades socioeconómicas.

La estructura urbana expresa la estructura de clases de la sociedad y, al mismo tiempo, el dinamismo urbano se hace, de forma más o menos mediatizada, dinamismo de la lucha de clases (Castells 1980. pg 88).

En esta investigación se trabajaron con la definición de “espacio polarizado” de la región urbana, dada por Manuel Castells (1977. pg 36). A partir de este concepto se analizó el área de influencia de Polanco (con sus modernas, complejas y elitistas edificaciones) sobre las colonias contiguas, de las cuales se han apropiado del estatus adquirido por la colonia Polanco *in situ*, y el grado de vulnerabilidad y riesgo sobre la población que esto genera, en función de la complejidad y diversificación de sus vínculos, ocasionados por la sobrepoblación.

- En primer término, se encuentran en la contradicción entre el gasto de energía social, mediante el trabajo social aplicado, y la recibida al través de la retribución obtenida por la venta de la fuerza de trabajo, aun recibiendo el salario justo como señala Aguirre Beltrán(1982, pg 23). Esta contradicción es la más importante en la ciudad, y fuente de los demás desequilibrios.
- El mismo autor también comenta sobre la contradicción entre la energía gastada expresada en forma de kilocalorías, y la repuesta mediante la recuperación de su desgaste tanto físico e intelectual, diario.
- Como lo menciona en su libro Aguirre Beltrán *et.al* en su texto sobre aculturación: “El desbalance entre el potencial energético de los ecosistemas y su manejo (deficitario), lo cual genera dificultades para su conservación. Esto se expresa en el modelo urbano invasor de territorios y de culturas”; del mismo modo como se capitaliza el espacio según Alain Lipietz con su teoría de regulación por la renta urbana.
- Richard Adams (1983. Pg 48) nos enmarca en su libro de “Energía y estructura” el antagonismo entre la cúpula que maneja la administración, posibilitando una mayor explotación, mediante el control corporativo de los súbditos del gran capital estos se ejemplifica en elecciones que implican subsidiar a los partidos políticos de manera astronómica. Por ello, un gobierno despótico aumentará la energía administrada por el gobierno, que proviene de la base de la pirámide, la población, especialmente trabajadora y que aporta con sus impuestos éste procedimiento.
- Ante la vulnerabilidad urbana, fincada en los anteriores antagonismos, es lógico entender que esté expuesta de manera grave al cambio climático y en general a los desastres.

- A lo anterior hay que agregar la falta de regulación de los mercados, especialmente del inmobiliario y el cambio del uso del suelo.

Por lo tanto, esta investigación se utilizaron los parámetros geográficos espaciales empleados por los planes parciales de desarrollo urbano, los planes territoriales del Distrito Federal y de la Delegación Miguel Hidalgo (1997), los alineamientos, áreas verdes protegidas, Zonificación y normas de ordenamiento (2012), el Cuaderno Estadístico de la Delegación Miguel Hidalgo 2008, Proyectos urbanos específicos, Alineamientos y Derechos de vía(1997), cuadernos estadístico delegacional (INEGI 2009), el Inventario Nacional de Vivienda (INEGI 2005) entre tantos para definir la forma, el uso de suelo, función y características demográficas nos permiten establecer la diferenciación de los espacios internos de la ciudad. Esto proporciona una visión dinámica de la sociedad y del espacio urbano en el momento del análisis espacial. El estudio geográfico urbano integra también la acción social, sea ésta la actividad política. La participación de la sociedad civil y sus demandas en relación con la apropiación, percepción y utilización del espacio urbano por parte de la sociedad.

En primer lugar se realizaron la investigación de las construcciones. Todo lo referente a sus características y aportaciones a la comunidad. Con los servicios que cuenta y ofrece. Acudiendo primero a las edificaciones e inmobiliarias dedicadas a su promoción y venta; posteriormente a las autoridades encargadas o relacionadas de algún modo con la misma; acudió al sitio para entrevistar a vecinos, trabajadores y moradores de los mismos.

En segundo lugar se analizaron las vialidades y su integridad. También los servicios de transporte público que interactúan en ellas. Cotejando con la información que se pudo obtener por parte de las autoridades delegacionales, así como la SETRAVI. También se busco información de los sistemas de transporte público entrevistando a los operadores de las unidades que participan en el traslado de las personas, investigando itinerarios y rutas. También se entrevisto a los usuarios de estos servicios para conocer su apreciación sobre la eficiencia de las rutas y si les son útiles.

Como tercer punto se busco en el INEGI y CONAPO la información relacionada a los habitantes, sus flujos y sus actividades. Buscando censos y encuestas. También rescato información por parte de SEDUVI para entender los Planes Parciales de Desarrollo.

Área de Estudio: La redistribución y nueva organización de un conglomerado de colonias a las que los intereses inmobiliarios han llamado Nueva Polanco y sus vías de comunicación vial y su relación con Polanco.

La colonia Polanco está localizada en el poniente de la Ciudad de México, justo al norte del Bosque de Chapultepec, en la Delegación Miguel Hidalgo en el Distrito Federal.

Polanco se integra por seis barrios o colonias, que son "Los Morales - Sección Palmas", "Los Morales - Sección Alameda", "Polanco Reforma", "Polanco Chapultepec", "Chapultepec Morales" y "Rincón del Bosque". Los límites de Polanco son: al norte con la avenida Ejército Nacional, al sur con el Paseo de la Reforma, al este con el Circuito Interior y al oeste con bulevar Manuel Ávila Camacho (Anillo Periférico) y Autopista Interurbana. En la plano 1. se muestra el plano del Programa Parcial de Desarrollo Urbano de Polanco y se proporciona una imagen de los límites de ésta colonia y sus normas para el desarrollo de la misma.

Recientemente ha ocurrido un cambio en las colonias vecinas de Polanco; en específico a la zona norte, ahora son conocidas por las desarrolladoras inmobiliarias como "Nueva Polanco". Ésta reconfiguración se encuentra en un acelerado proceso de conversión y desarrollo por la construcción de las nuevas unidades multifuncionales. En este punto se está evidenciando una transformación importante, cobijada por la modificación del uso de suelo, de los extensos terrenos que originalmente fueron industrias, edificando así grandes desarrollos para vivienda, oficinas, comercios, restaurantes, cines, museos, etc., cuya ubicación está siendo explotada para elevar el valor agregado de la infraestructura por parte de las constructoras y elevar así las ganancias económicas de las inmobiliarias. La mayoría de los complejos recientemente construidos, agregan en su nombre el sufijo "Polanco" buscando así capitalizar la inversión inmobiliaria con el añejo prestigio de ésta.

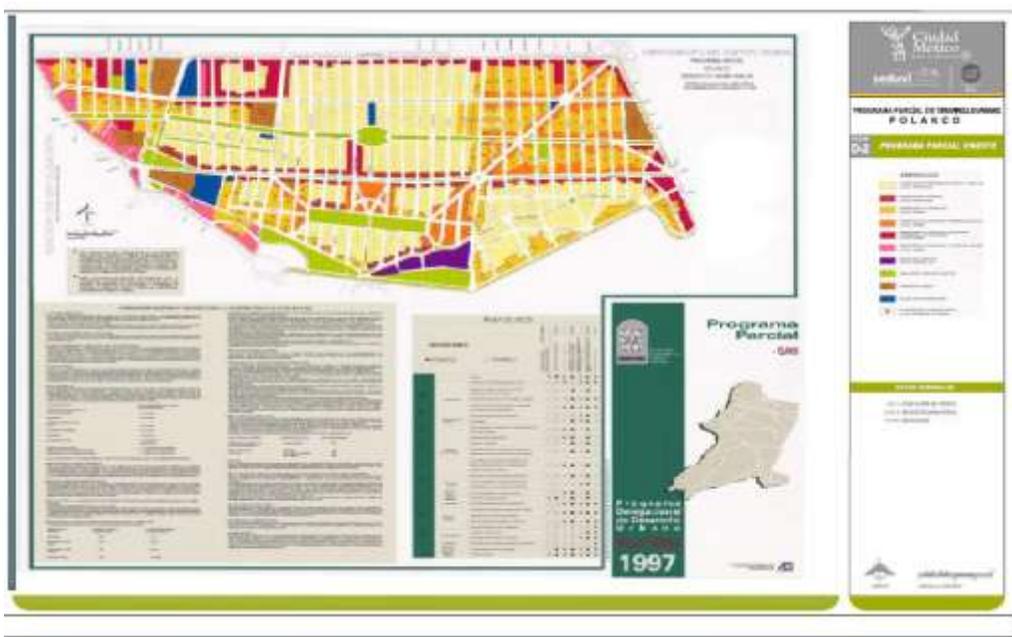


Imagen 1. Plano actual de territorio de la colonia Polanco. www.seduvi.df.gob.mx

La mayoría de sus calles y avenidas fueron nombradas en honor a personas que dieron gran contribución a la ciencia o a la literatura.

Nueva Polanco enmarca una de las zonas con elevado desarrollo inmobiliario del Distrito Federal. Destacan Antara Polanco, Plaza Carso, con el Museo Soumaya, Museo Jumex y Teatro Cervantes, Grand Polanco, Parques Polanco, Terret Polanco, complejo de oficinas, Portika Polanco, Ventana Polanco, Polárea, Alto Polanco (en proceso de iniciarse), etc. La nueva sede de la Embajada de los Estados Unidos se ubicará en Nuevo Polanco, en un gran complejo que se construirá sobre los terrenos que hasta ahora se usaban para la planta de Colgate-Palmolive.

De igual forma, presenta todos los conflictos que se pueden observar en la mega concentración urbana, al infringir cambios en el uso de suelo por unas construcciones multifuncionales sin control y, muchas veces, de forma irregular y clandestina zonas de reserva natural; la gran contaminación por desechos sólidos, al aire de la conurbación por las actividades de oficinas, de prestación de servicios y de autotransporte; la sobreexplotación de las fuentes hídricas (en este caso freáticas y de muy limitada

disponibilidad) y su contaminación por el vertido de aguas residuales domiciliarias y de oficinas a los alcantarillados, etc. Pero también en detrimento de su salud mental, emocional y pérdida de productividad por parte de la población urbana, además de propiamente de la salud física, debido al constante estrés al cual se encuentra sometida por el hacinamiento poblacional, las grandes cantidades de horas-hombre invertida en el desplazamiento dentro de la macro-megalópolis; la violencia, delincuencia y adicciones generada en repercusión. Evidenciando entonces el riesgo al que es sometida la sociedad residente⁴.

Seguir con el rumbo de diseño de ciudad, comandado por el control que ejercen los grandes capitales sobre ella y sus pobladores, las pérdidas colectivas y económicas seguirán acumulándose debido a un inadecuado planeamiento urbano provocará un caos que se empieza a vislumbrar en estos momentos con tráfico que fluye hacia ella.

Para entender lo anterior, es necesario tomar en consideración que el costo social es igual al costo económico multiplicado por la razón de localización. Por otro lado, la reducción de la huella ecológica (y de carbono) debe tener en cuenta la reducción de las desigualdades socioeconómicas (huella social), así como la reposición del denominado “capital social”.

Hay que agregar que a la macro-megalópolis, le pertenece una ciudad fragmentada, por ello es necesario desfragmentarla pero en el sentido de los epicentros urbanos, ya que las construcciones no deben compactarse a costa de la fragmentación de los sistemas socio-económicos. Por su parte, la fragmentación urbana tiene que ver con el ámbito laboral, de servicios, de mercado, de tecnologías, etcétera.

El diseño y construcción de un modelo alternativo de urbe, no debe descartar el impulso al autoconsumo, y los mercados de y para pobres, pero sobre todo que los mercados de trabajo, de mercancías y de dinero, se constituyan en medios y no simples

⁴ WEST, Geoffrey. Santa Fe Institute. <http://www.santafe.edu/research/cities-scaling-and-sustainability/>

fines del “desarrollo”. Pero sin la sociedad civil organizada, y sin las correspondientes políticas públicas convergentes en el marco de la planeación, las acciones y resultados obtenidos pueden resultar contraproducentes⁵.

El medio para alcanzar los fines de una urbe equilibrada, debe ser el de descomprimir la ciudad, no como lo están haciendo las inmobiliarias al desarrollar altos edificios con departamentos pequeños para que, de este modo, se pueda captar un mayor número de compradores de espacios habitacionales, intercalando áreas verdes donde abundan los grises; no sólo reforestar sino principalmente preservar y conservar; así como manejar y forestar.

Lejos de ello, el capital en sus procesos de expansión territorial a través de la renta de la tierra y el capital inmobiliario y transnacional, es guiado por la continuidad técnica-económica que permite un flujo de fondos siempre en crecimiento, así como la distribución de los capitales en productivos. De ahí que sea totalmente natural para la vida urbana moderna, el pensar una ciudad elevada donde el paisaje ya no se torna gris humo, denotando la policromía de las construcciones que no respetan la biodiversidad y ejercen un falso pluralismo conceptual: triunfo de las urbes sobre la polis, o sea que se prima más a las edificaciones que al sentido que le da la sociedad al espacio urbano.

⁵ <http://www.8-80cities.org>

Fecha de consulta: Febrero 23, 2013.

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

En este capítulo se aborda brevemente la historia de Tacuba y Polanco, para poder brindar un marco de referencia histórico y poder comprender la evolución que ha sido encarada ambas regiones urbanas.

El valor simbólico para los habitantes que existe en su imaginario refiere una imagen- cierta o falsa- de sus espacios y su gente. Se ha consolidado por su valor histórico y a partir de esta evolución comprender cómo los cambios de destino económico han repercutido en este espacio.

La vida con su mezcla de usos, costumbres y la centralidad urbana son otros elementos que hacen de estas colonias un espacio muy singular, donde los residentes se reconocían entre sí, donde la identidad residencial y fabril caracterizaban un equipamiento urbano específico: vialidades, comercios y modos de vida específicos.

1.1 Polanco y Tacuba.

Para entender el comportamiento de la sociedad que habita en la actualidad a la Delegación, se debe de estudiar su origen.

Tacuba tiene antecedentes precolombinos⁶, comunidades indígenas reclamaron su propiedad. Con el tiempo y en la época de la colonia se transformó un pueblo y empezó a generar la atención a las personas adineradas de la época, por su evidente hermosura de paisajes. Su amplitud era vasta pues llegó a absorber municipios como Tacuba y San Ángel, en la época Porfirista⁷.

...debido a la naturaleza común de las naciones, el tratamiento de la historia deberá hacerse a través del análisis de la cultura, entendida como el conjunto de las instituciones

⁶ www.jornada.unam.mx/2011/01/30/opinion/034a1cap

⁷ GARCIA, Araceli. 1999. "Los Barrios de Tacubaya Colonial" en Tacubaya en la Memoria. México. Coedición Universidad Iberoamericana, Gobierno de la Ciudad de México. Pg:20

civiles, la religión, las artes, las costumbres, el lenguaje, los mitos y el derecho natural.

(Moreno 1983- pg27)

A continuación se muestra algunas gráficas, parte de la investigación histórica, que expresan la percepción que tenían de la Nueva España por parte de los primeros cartógrafos del Renacimiento europeo. No se considera extenderse demasiado en ello, pues el fin de este estudio no se dirige en esa área de la geografía, sólo se intenta colocar en perspectiva para comprender el presente del espacio urbano.

Uno de los primeros bosquejos de Tenochtitlán fue realizado por Benedetto Bordone donde expresa los alcances de la cultura mexicana, donde ya se puede localizar Tacuba (Atacuba) como se puede ver en la figura 2.



Imagen 2.- El mapa de Benedetto Bordone, publicado en Venecia en 1528, muestra la ciudad de "Temistitan" (Tenochtitlán) en <http://www.melancholiaborealis.ca/mej/mapa1528.htm> por Elias Garneau.

Otra gráfica es la del mapa llamado “Upsala” Figura 3, cuyo origen es incierto pero es adjudicado al cosmógrafo español Alonso de Santa Cruz (1505-1567) aunque es atribuido también a indígenas de Tlatelolco. Recalcando que no se adentrará éste estudio a la profundidad histórica, sólo se toman datos recabados para conformar el marco histórico, pero debo resaltar lo fascinante que puede llegar a ser la búsqueda de datos dentro de la Geografía Histórica.

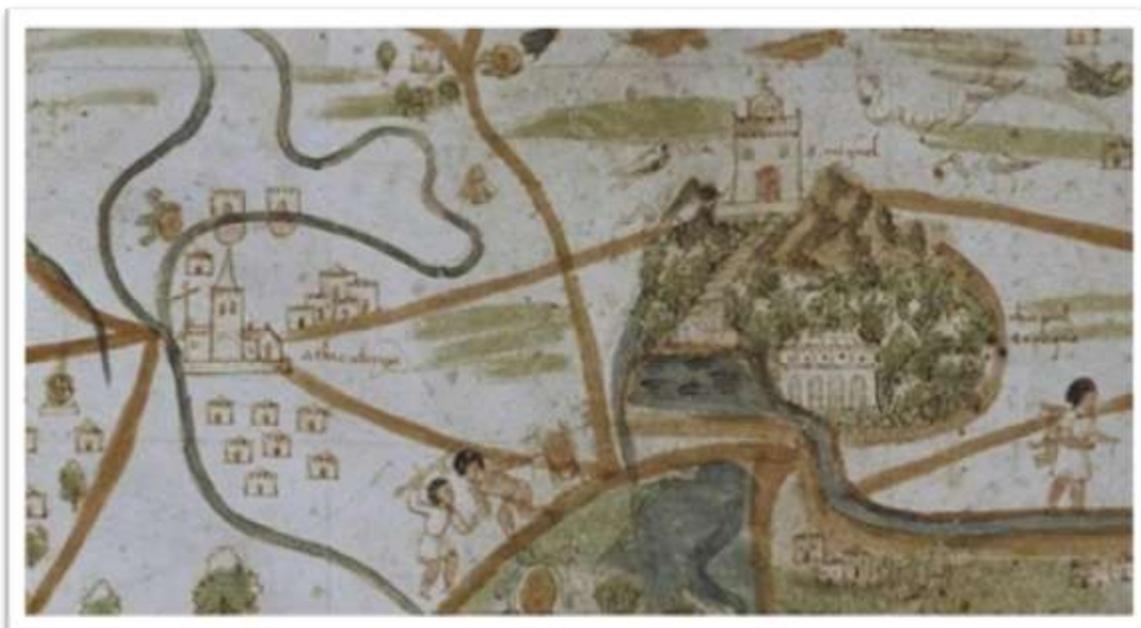


Imagen 3.- Detalle del Mapa de Upsala: Tacubaya y San Miguel Chapultepec. (et.al)

Esta parte de la historia fue recabada a través de los códices y transmisión oral de sus costumbres. Después de la llegada de los españoles, la forma de recaudación de la información corrió a cargo de los misioneros como fray Toribio de Benavente, fray Juan de Tecto, fray Juan de Aora y fray Pedro de Mura, luego llamado fray Pedro de Gante, además de otros personajes novohispanos como Lorenzo Boturini, Mariano Fernández de Echeverría y Veytia entre tantos.

En 1928 ya en la época post-revolucionaria y con gobiernos estables es desaparecido el municipio de Tacubaya, que se había formado en 1903 y en enero del año siguiente pasó a formar parte de la Municipalidad de Historia del Distrito Federal. Por lo que empieza a cambiar su carácter de pueblo por el de un barrio de la ciudad, empieza a

crecer hacia el poniente sobre el camino Real a Toluca, con población migrante y pobre, lo que crea un desplazamiento de los pobladores ricos hacia las lomas de Chapultepec y la colonia Condesa, sobre todos en las colonias cercanas al Hospital ABC, como La Palma, 16 de septiembre, La América, Cove y Daniel Garza, lo cual llega con el paso del tiempo a extenderse a los pueblos de Santa Fe y Santa Lucía, sobre todo en la colonia Jalapa. Alrededor de la década de mil novecientos cuarenta, con el auge de las invasiones en la zona, el gobierno del Departamento Central extiende la avenida Observatorio hasta la llamada entonces Madereros “hoy Constituyentes” y amplía la avenida Revolución. Se crea la carretera Federal como opción al camino real que entonces atravesaba las minas y tiraderos de Santa Fe⁸.

El Censo General de Habitantes de 1930 fue el quinto de su tipo que se realizó en el país. Al igual que los censos anteriores, se implementó con el fin de contar el número de habitantes de México. Presenta información al 15 de mayo de ese mismo año.

Como antecedente de este censo, cabe destacar que fue posible contar, por primera vez, con las cartas de los estados y territorios con la subdivisión municipal respectiva incluyendo la división de cada localidad en cuarteles, secciones y manzanas.

Fuente: INEG.

<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/cpv1930/default.aspx>

Durante el período de “sustitución de importaciones”⁹ que provocó una masiva inmigración a la capital (1950-1970):

La política de desarrollo que siguió al proceso reformador del general Lázaro Cárdenas tuvo un sesgo agrícola que fue compensado mediante políticas sectoriales o específicas. El modelo de sustitución de importaciones se tradujo en una articulación de subordinación de la agricultura al resto de la economía. La visión de un medio rural homogéneo llevó en la práctica a ahondar la heterogeneidad productiva del campo....

⁸ M Arq. MARÍA BUSTAMANTE HARFUSH Cronista de la Delegación Miguel Hidalgo y Presidenta de FUNDARQMX (Fomento Universal para la Difusión Arquitectónica de México)
maria_tau@prodigy.net.mx @MariaBHarfush

⁹ UNIKEL, Luis. “El Desarrollo Urbano de México”. CEED. El Colegio de México, México, 1976, pg: 213-245 y 337-355.

El Estado, que era muy apto para titular o anular la iniciativa económica de los productores, extrae parte del excedente económico de la economía campesina, frena y distorsiona el desarrollo de los mercados, inmoviliza los factores de la producción y obstaculiza las opciones de integración vertical y encadenamientos horizontales.

(Gordillo 1994, pg: 180-183).

La migración interna constituye así el mecanismo de ajuste para la redistribución de la población que debe acompañar el crecimiento económico.

Uno de los principales lugares de asentamiento fue precisamente el barrio de Tacuba¹⁰. Gente llegada de provincia, mayoritariamente campesinos sin ninguna instrucción ni estudios, con dominio en la agricultura pero desconocimiento total de las costumbres y actividades urbanas. Provocando un tipo de segregación y condicionamiento peyorativo a sus habitantes. Mucha gente que siguió la costumbre de migrar y topándose con desempleo, encontró salida a actividades poco lícitas. En la actualidad, gran parte de la población ha tenido oportunidad de adquirir conocimientos (Figura 4) y alcanzar un desarrollo socioeconómico más elevado.

Como lo muestra la gráfica anterior (figura 4), la Delegación Miguel Hidalgo ha encarado el analfabetismo, obteniendo el segundo lugar sólo después de la delegación Benito Juárez.

“La industria organiza el paisaje urbano”. La industrialización no es un puro fenómeno tecnológico, sino que se produce en un modo de producción determinado, el capitalismo, cuya lógica refleja. El desorden urbano y el absoluto imperio de la industria no es tal desorden, sino que corresponde al libre juego del mercado, a la ausencia de control social con relación a la empresa capitalista (Castells 1980-87).

¹⁰ REYNA, María del Carmen. 1995 “Tacuba y sus alrededores Siglo XVI-XIX”. Ed. INAH Colección de divulgación.

Tasa de analfabetismo de la población de 15 años y más por delegación

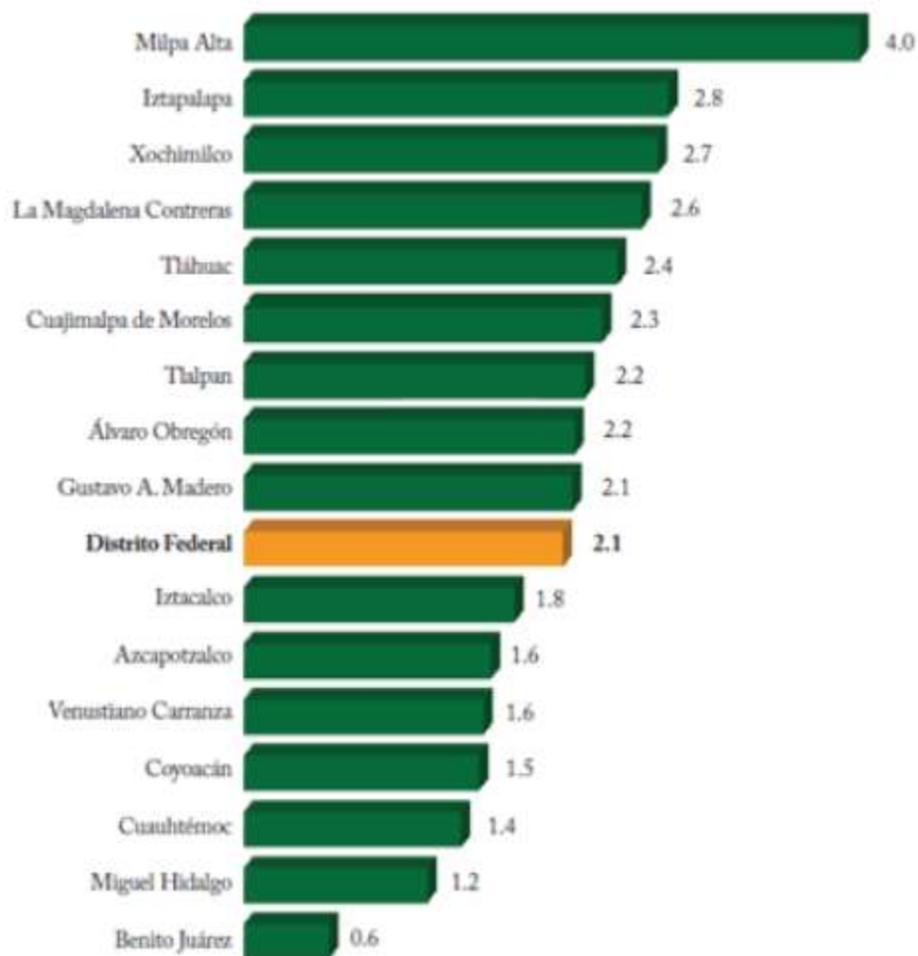


Tabla 4.- Censo de Población y Vivienda 2010. INEGI.

Por el contrario Polanco, ha mantenido un estatus socioeconómico elevado, caracterizando una estabilidad social dentro de un marco de seguridad pública remarcable.

Polanco está localizada en el poniente, justo al norte del Bosque de Chapultepec, en la Delegación Miguel Hidalgo.

Polanco se integra por seis barrios o colonias, que son "Los Morales - Sección Palmas", "Los Morales - Sección Alameda", "Polanco Reforma", "Polanco Chapultepec", "Chapultepec Morales" y "Rincón del Bosque". Los límites del distrito de Polanco son: al Norte con la avenida Ejército Nacional, al sur con el Paseo de la Reforma, al Este con el Circuito Interior, ahora Circuito Bicentenario y al Oeste con bulevar Manuel Ávila Camacho (Anillo Periférico) y Autopista Interurbana.

La mayoría de sus calles y avenidas fueron nombradas en honor a personas que dieron gran contribución a la ciencia o a la literatura: Edgar Alan Poe, Aristóteles, Horacio, Calderón de la Barca entre tantos.

Una vez terminada la revolución mexicana, el país enfrentó un periodo de pobreza y marginación, esto provocó la concentración poblacional, con el crecimiento de la ciudad y la consecuente demanda de espacios urbanos, debido a la precaria situación del campo mexicano que incitó que cientos de habitantes de la provincia, así como la inmigración de otros tantos extranjeros expulsados de sus tierras debido a guerras en sus continentes: Guerra Civil Española, Revolución Rusa... así como la necesidad económica, obligó a visualizar a México, en particular su capital, como parte del sueño americano.

Esto, sumado al proceso de industrialización del país, dio pie al empuje por parte de las fábricas a un asentamiento en las cercanías de las mismas.

En las superficies libres en la parte exterior de la Colonia Polanco, a mediados de la década de 1940 se comenzaron a instalar una serie de fábricas. Desde la armadora de automóviles GM y Chrysler, hasta la embotelladora de cerveza Modelo o los Molinos

Elizondo entre tantos, aprovechando la ubicación y sus, en aquél entonces, excelentes vías de comunicación y transporte de mercancías y suministros, pues las vías de ferrocarril que salían de la estación de trenes Buenavista con dirección a Cuernavaca les permitía una inmejorable salida de productos a través de este medio, así como insumos para su producción.

En la siguiente imagen (Imagen 5), se puede observar el recorrido que hace la línea de Ferrocarriles de Cuernavaca y como las distintas cuerdas se amoldaron a su diseño, de ahí la instalación por parte de las distintas fábricas abrazando al sistema ferroviario provocando una simbiosis que en su momento era necesario para el desarrollo del país.

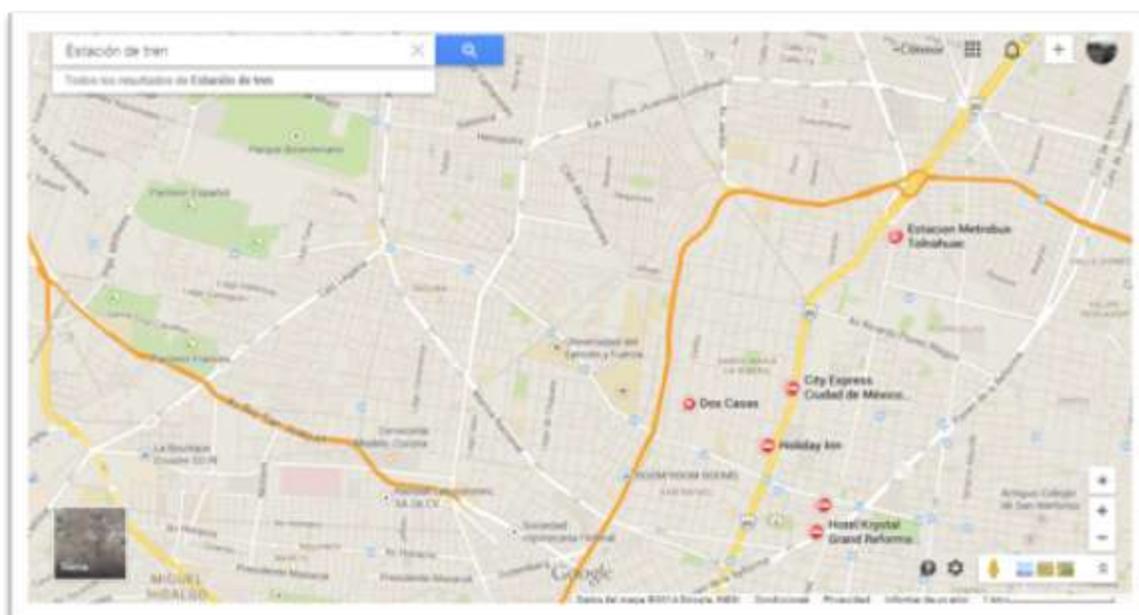


Imagen 5. Imagen de Google 2014. Se percibe la ubicación de la estación de trenes de Buenavista y su recorrido hacia la estación de trenes de Cuernavaca. En su trayecto de construyeron las distintas fábricas para aprovechar su recorrido hacia las entidades del sur de la República Mexicana.

José de Lama y Raúl Basurto, fraccionadores que habían dado origen a colonias como La Condesa y Las Lomas de Chapultepec, fraccionan parte de los terrenos que pertenecían a la Hacienda de los Morales, precisamente los ubicados al norte del Bosque de Chapultepec, aprovechando la ampliación realizada al Paseo de la Reforma hacia el poniente de la capital. Ofreciendo en ese entonces una alternativa de vida sin los ajetreos diarios de la ciudad, pero en su momento cercana a la misma.

Fue fraccionada el área que comprende el polígono formado por Avenida Presidente Masarik, Anatole France, Paseo de la Reforma y Arquímedes, teniendo como centro el Parque Lincoln. La Avenida Julio Verne era la entrada a la Colonia por Paseo de la Reforma. Una vez finalizada la urbanización de éstos espacios y cuando Polanco comenzó a crecer se desarrollaron las demás secciones restantes, como se muestra en el plano 1.

En la década de los sesenta es revitalizada con un fuerte interés en la construcción de rascacielos habitacional (de alrededor de ocho pisos) en el poniente de la zona.

A finales de la década de los noventa, según comentan los vecinos, el fuerte interés inmobiliario que se vio respaldado por la instalación de distintos centros culturales, boutiques de marcas internacionales de alta gama, exclusivos hoteles, incorporando al cuadro los restaurantes y oficinas de empresas en su área corporativa, hace recobrar la energía que había perdido provocando un polo de concentración de capital así como un valor agregado para la vivienda.

Teniendo en cuenta los antecedentes de esta urbanización, es evidente que el trazado de la misma corresponde a la década de los treinta y cuarenta, que al igual de la mayoría de los diseños de la época, así como de otras colonias, nunca tomaron en consideración el aspecto evolutivo de la sociedad, así como las necesidades futuras de la metrópoli.

Con el tiempo fue evidente la aparición de los primeros problemas en transporte y comunicación. Con calles estrechas, pocos carriles y donde las avenidas importantes son de iguales dimensiones que las secundarias, se entiende que el flujo vehicular se saturó de forma pronta e inminente.

Recientemente se ha asignado un nombre al conglomerado colonias vecinas de la colonia Polanco, que es ahora conocida como “Nueva Polanco” por parte de las

constructoras y distintas empresas que tienen capitales invertidos o interés por invertir en la zona, en específico el área colindante hacia el norte, conformada por las colonias Irrigación, Granada, Ampliación Granada, Anáhuac 1ª Sección, Anzures y Verónica Anzures Imagen 6. Aunque son principalmente cuatro las colonias que se ven afectadas por estos intereses inmobiliarios, mantienen su identidad, podría decirse que mantienen una personalidad individual, que intenta ser modificada para agruparla bajo un nuevo nombre y aprovechar al máximo su valor. No existe ningún consenso entre los habitantes o las autoridades de estas colonias para cambiar su nomenclatura, así que sólo queda resaltado el interés de las constructoras por la apropiación del nombre para su beneficio.

Nueva Polanco se encuentra en un acelerado proceso de re-conversión y desarrollo. En esta zona se está evidenciando una transformación importante, modificando el uso de suelo de los extensos terrenos que originalmente fueron industrias para edificar grandes desarrollos para vivienda, oficinas, comercios, restaurantes, cines y museos, entre otros, cuya ubicación está siendo explotada para elevar el valor agregado por las constructoras e incrementar los fines económicos de las inmobiliarias. La mayoría de ellos agregan en su nombre la palabra "Polanco" buscando así capitalizar la inversión con el añejo prestigio de ésta. Enmarca una de las zonas de mayor desarrollo inmobiliario del país. Destacan Antara Polanco, Plaza Carso, con el Museo Soumaya, Museo Jumex y Teatro Cervantes, Grand Polanco, Parques Polanco, Terret Polanco, complejo de oficinas, Portika Polanco, Ventana Polanco, Polárea, Alto Polanco etc. La nueva sede de la Embajada de los Estados Unidos se ubicará en Nuevo Polanco, en un gran complejo que se construirá sobre los terrenos que hasta ahora se usaban para la planta de Colgate-Palmolive.

Es necesario conocer los antecedentes del área, así como acercarnos lo más posible a su origen para poder tener una perspectiva de los problemas actuales sobre todo futuros a los que se va a enfrentar.

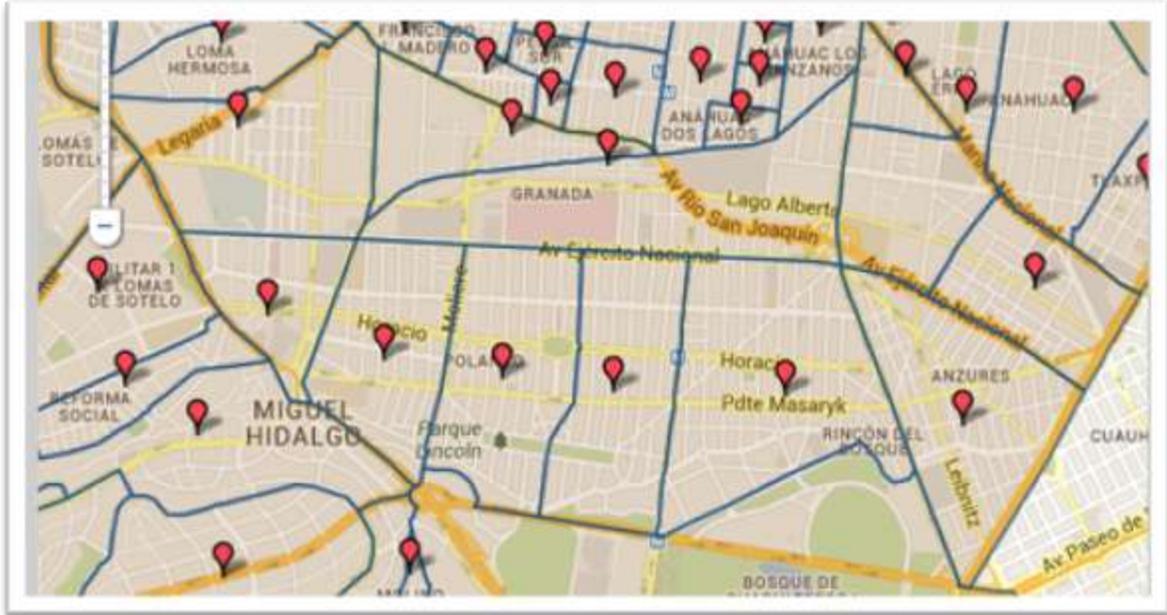


Imagen 6.- Imagen Google-map. Croquis de las colonias que están siendo involucradas en el impacto inmobiliario colindante con la colonia Polanco. Proporcionado por la página en internet de la misma Delegación Miguel Hidalgo.

2. TRANSPORTE

En la medida en que la población se apropia del espacio, esta acción se ve afectada por los distintos modos en los que debe de realizar un intercambio de información o de recursos escasos de los cuales no cuenta dentro de los límites del mismo, así como de abastecerse de todos esos insumos para la subsistencia del resto de la población.

Una de las preguntas fundamentales que se deben hacer, la población residente en el área metropolitana de la ciudad de México es: ¿Cuánto cuesta transportarnos desde los lugares en donde se habita hacia los lugares en donde trabaja y/o estudia? Un fenómeno constante de las grandes ciudades en el tiempo actual es el del congestionamiento de las vías de comunicación por medio de las carreteras, las líneas de autobuses, los metrobus y el Metro.



Imagen 7. Alineamiento y derechos de Vía. Polanco: Programa Parcial de Desarrollo Urbano SEDUVI 2011.

Lo anterior cobra mayor relevancia en el marco del aumento del precio de los combustibles, como lo publica cada mes la Secretaría de Hacienda y Crédito Público por el

incremento en el impuesto al consumo de éste hidrocarburo, y que se traduce en el aumento del pasaje del transporte en la área urbana de la ciudad de México, sea gasolina Premium o magna o bien del diesel, que consumen estos vehículos y que abastece los tanques de los transportes públicos de las colonias involucradas.

Mientras que se mantengan las condiciones de la oferta vial, no habrá grandes cambios en el país y especialmente en la ciudad de México, a menos que tomemos ingeniosas invenciones, como las que ofrecen, en el corto plazo, las ideas de la Secretaría de Transporte y Vialidad que conforman la Zona Metropolitana del Valle de México; con sus carriles reversibles como es el caso de la Avenida Río San Joaquín en el horario matutino que ocurre en el horario de las 6:00 a.m. a las 9:00 a.m., para favorecer el ingreso al D.F. de las personas que circulan por el acceso proveniente del Anillo Periférico Norte en la sección del Viaducto Elevado Bicentenario, como se puede observar en la imagen 8



Imagen 8. Imagen Google 2015. Sección que se usa para carriles reversibles en la intersección de Avenida Río San Joaquín con la Avenida Ejército Nacional.

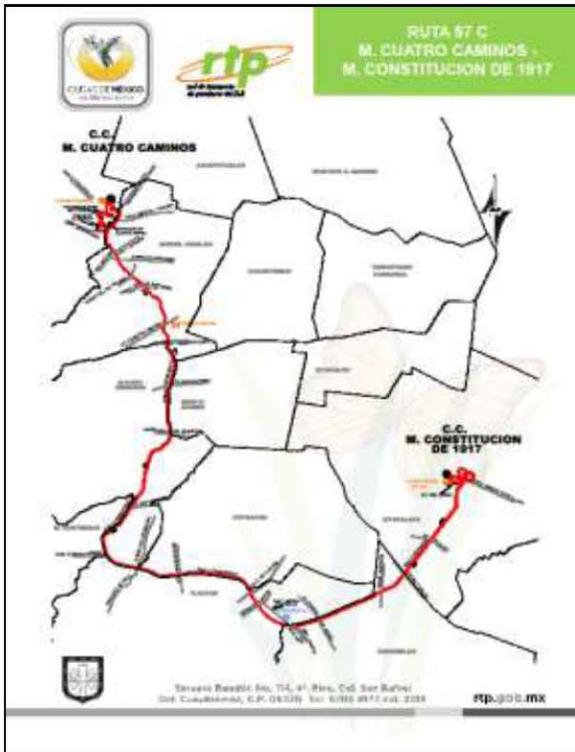
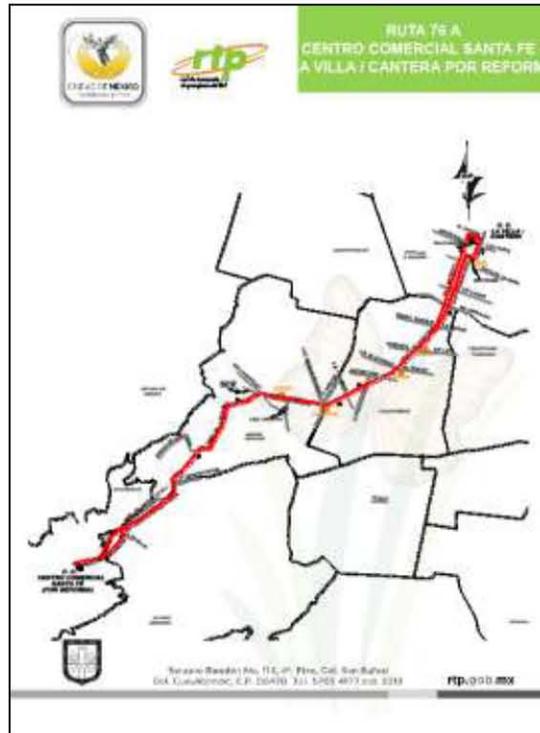
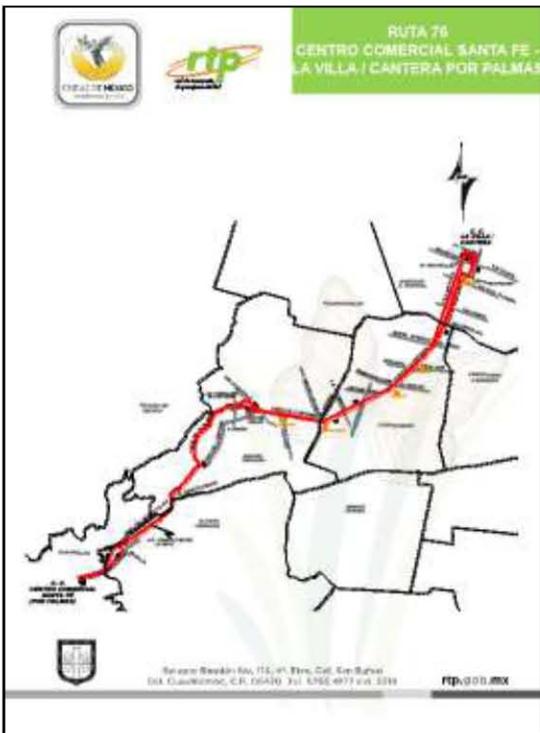


Figura 10. Croquis de la línea de transporte público urbano RTP. Ruta 57 C. Esta línea circula del Norponiente al Oriente de la Ciudad de México y atraviesa la colonia Polanco. www.rtp.gob.mx (es una ruta que ofrece RTP, aunque está sobre puesta con la Ruta 57 A, no se determino su existencia u operación)



Figuras 11 y 12. Ruta 76 y 76 "A" respectivamente del sistema RTP. Bordean la colonia Polanco por el Sur y recorren el trayecto del Centro Comercial Santa Fe en dirección a la Villa. La única diferencia entre las dos

reside en que el tramo de de Avenida Reforma y entronque con Anillo Periférico, la Ruta 76 “A” realiza una deriva y recorre el tramo de Avenida de las Palmas, mientras las Ruta 76 recorre todo Paseo de Reforma.
www.rtp.gob.mx

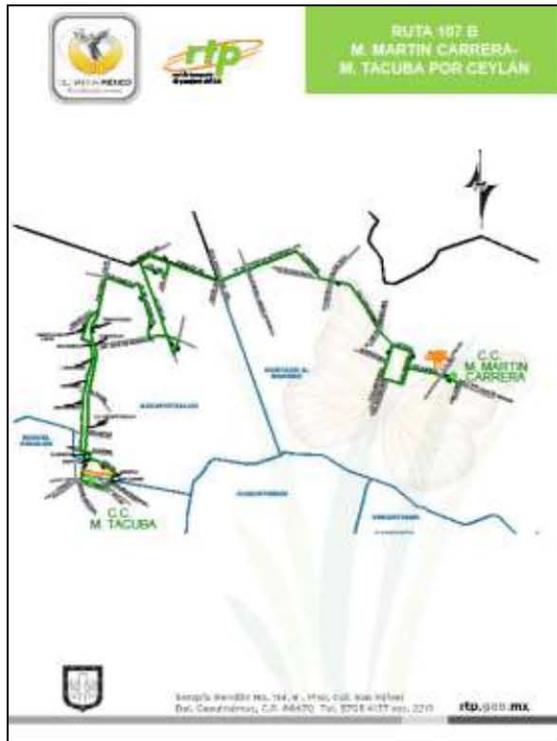
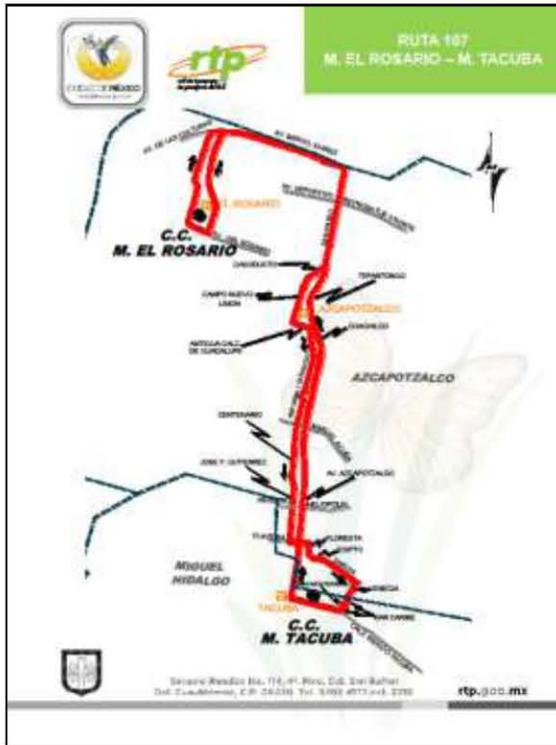


Figura 13 y Figura 14 Croquis de la Ruta 107 y Ruta 107 “B” del sistema RTP. Realiza el trayecto desde el Metro El Rosario en dirección al Metro Tacuba en la primera. Del Metro Martín Cabrera con dirección al Metro Tacuba por la Avenida Ceylán la segunda. Sin entroncar ninguna otra ruta que interne en Planco o Nueva Polanco, solamente acceder al Metro y tomar la Línea 7 en dirección Barranca del Muerto.
www.rtp.gob.mx



Figura 15 Ruta 115 “A” del sistema RTP. Corre de Puente Colorado en dirección al Metro Juanacatlan y Metro Chapultepec. De éste modo no se internan en Polanco, debiendo de descender los pasajeros y transbordar otro autobús. www.rtp.gob.mx

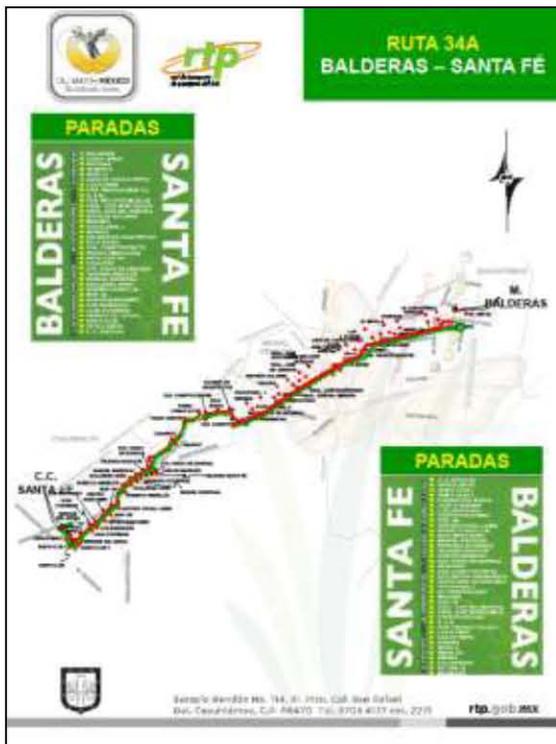


Figura 16 Ruta 34 “A” de RTP. Corre del Metro Balderas en dirección centro Comercial Santa Fe. Realiza una parada en Lieja, cercano al Metro Chapultepec. www.rtp.gob.mx



Figura 17 Red del Sistema de Transporte Colectivo Metro del D.F. En ella, se puede observar que solamente dos líneas del Metro cruzan la Delegación Miguel Hidalgo: Línea 2 y 7 y únicamente la línea 7 cruza la colonia Polanco. www.rtp.gob.mx



Figura 18 Red de transporte público Metro-Bus. En este croquis se observa que ninguna de las cuatro líneas llega o atraviesa la colonia Polanco o Nueva Polanco. www.rtp.gob.mx

Respecto a los anteriores planos, cabe resaltar que la mayoría de las rutas trazadas bordean la colonia Polanco, así como la Nueva Polanco, limitando severamente el traslado

de las personas dentro de ellas, obligando a residentes, visitantes, trabajadores y proveedores al uso de vehículos automotores propios o taxis, para poder concluir la conectividad entre las distintas líneas de transporte colectivo, en cuyo caso es ocupada cada unidad por no más de tres personas a la vez.

En una breve entrevista a los operadores de algunas rutas me comentaron que:

- Ven necesario que se incorpore Polanco y Nueva Polanco al tramado de las rutas que existen, o en su caso, se creen nuevas aunque no lo creen necesario sobre estas últimas.
- Ven oposición, por parte de los vecinos de Polanco, de la instalación de rutas que ingresen dentro de la misma, salvo el servicio de microbuses y combis, así como el servicio restringido a determinadas calles, como son la calle de Presidente Masaryk, Homero, Horacio, Arquímedes, Ejercito Nacional y Moliere.

Por parte de los usuarios, en entrevista comentaron:

- Es necesaria la creación de rutas de que cubra a profundidad la colonia Polanco y el área de Nueva Polanco, ya que, donde pueden ascender y descender de las unidades, les queda retirado y deben caminar muchas cuadras. (Cabe resaltar que un mayor porcentaje de usuarios de estos servicios de transporte son personas que trabajan en Polanco y Nueva Polanco y tienen sus residencias en otras colonias del D.F. e incluso en el Estado de México).
- Precios de servicios accesibles y unidades en buen estado.

Por parte de los vecinos arrojó lo siguiente:

- Son unidades en mal estado y contaminan mucho.
- Incrementa el tráfico debido a su tamaño y operación del servicio.
- La mayoría de los operadores son mal educados y prepotentes.

La entrevista fue breve ya que muchas personas (usuarios) tienen poco tiempo para una charla a profundidad. Por parte de los operadores muestran desconfianza y son muy parcos en sus respuestas. Por parte de los vecinos se corre la misma suerte que los operadores por temor a asaltos y secuestros.

Queda claro que existe un conflicto social a este tema, que da pie a un estudio específico y a profundidad. Los conflictos de intereses particulares interponen un bienestar común.

2.1.2 Transporte colectivo: combis y microbuses.

Enfocándose en el servicio concesionado a combis y microbús, éste estudio observó que las rutas que transitan en el espacio estudiado son la Ruta 28 y la Ruta 23. Acudí a la SETRAVI para solicitar información sobre las rutas involucradas en el espacio delimitado pero desafortunadamente la información se recopiló de forma incompleta. El estudio se avocó en realizar un seguimiento físico de la trayectoria que cubren ambas rutas, abordando a una de estas unidades de transportes de principio a fin de su recorrido, formando su circuito completo. Se realizó una entrevista con algunos de los operadores de las dos rutas. Cabe resaltar que expresan un hermetismo y desconfianza al proporcionar información. Cuando se les cuestionó su participación, tanto autoridades de SETRAVI como a conductores de las rutas, terminan la entrevista y muestran cierta conducta agresiva, por lo que debió hacerse preguntas breves y que no involucren situaciones tensas como pueden ser la calidad del servicio, de las unidades y su participación en el tránsito vehicular.

La ruta que domina es la 28, que inicia recorrido en la estación del Metro San Cosme y tiene su base final en el Metro Cuatro Caminos (Imagen 19). Aunque no realizan los seis kilómetros de recorrido completo, (el cual inicia en la Calzada Melchor Ocampo y concluye en la intersección de Calzada Legaria y Boulevard Manuel Ávila Camacho), sí lo realizan desde la calle que cruza Bahía de Santa Bárbara en la intersección con la calle de

Bahía de San Hipólito y continúan por Lago Alberto y Miguel de Cervantes Saavedra hasta su base final en el Metro Cuatro Caminos. Cuentan con un aproximado de Setenta unidades de las llamadas microbuses. Es necesario resaltar que se encuentran en un pésimo estado y el servicio prestado por los operadores es directamente proporcional a sus unidades. Van saturadas en su capacidad pese a que su salida entre cada una de las unidades es relativamente breve (aproximadamente cinco minutos una detrás de otra).

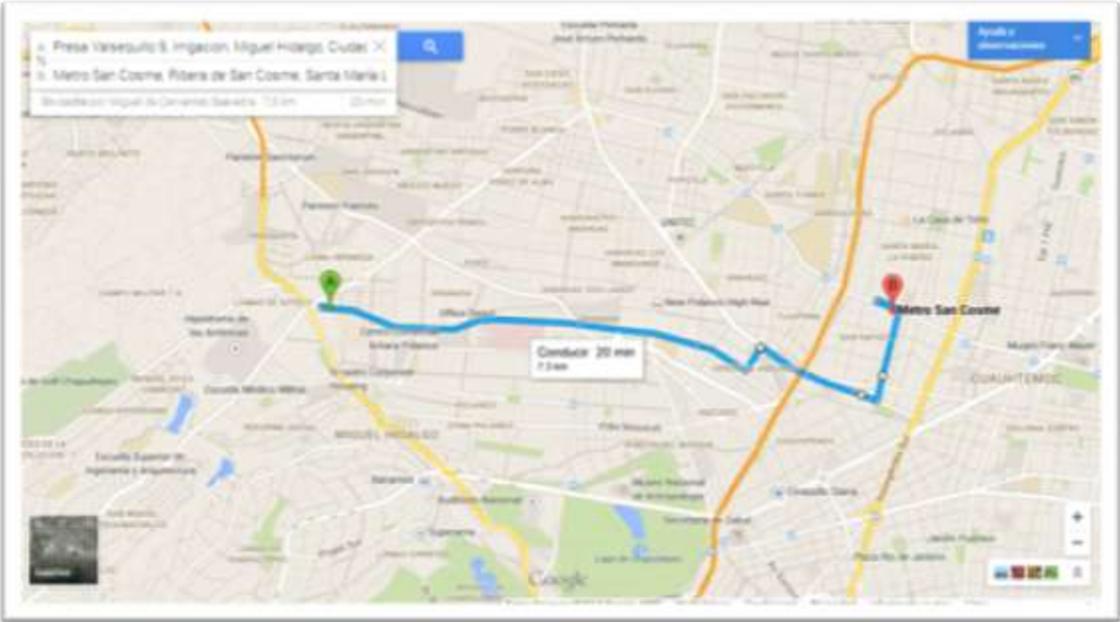


Imagen 19. Google map. Ruta 28. Recorrido principal.

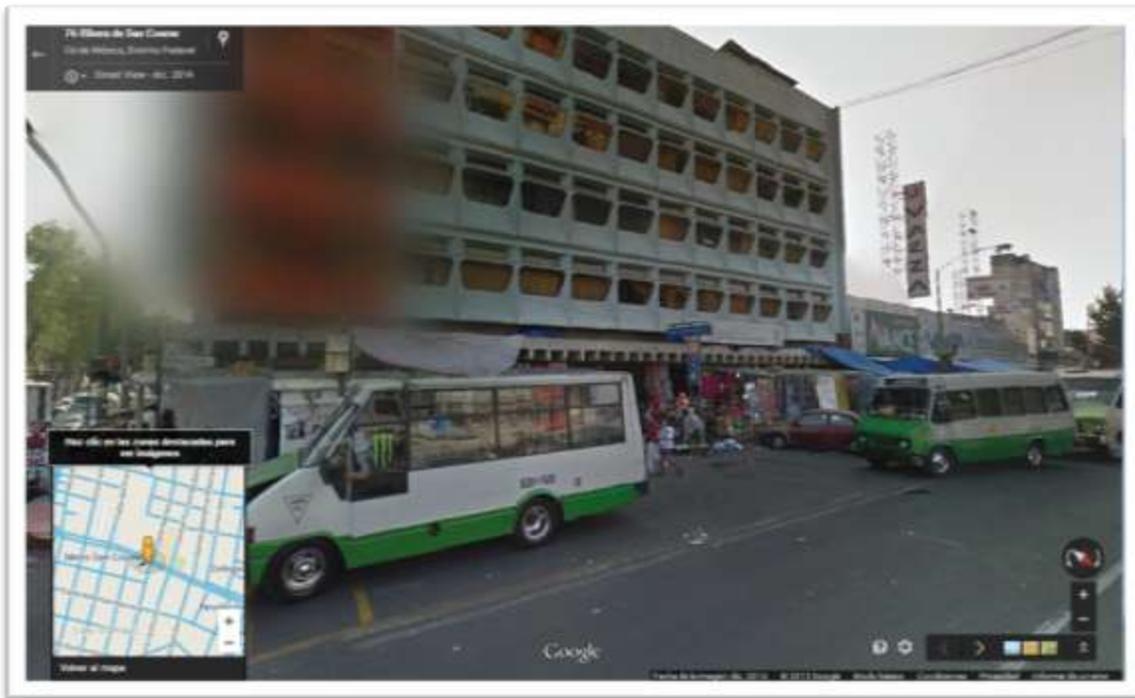


Imagen 20. Google map Base Metro San Cosme para el sistema el transporte público concesionado de la Ruta 28.

Una derivación de la misma Ruta 28 inicia en la estación del Metro Normal y su base final es el Hipódromo (Imagen 20), pero la mayoría de ellos hace media ruta, o sea que se detiene afuera de la antes tienda de autoservicio Soriana en la calle de Moliere y retorna al Metro Normal, todo esto dependiendo del volumen de personas que desee transportarse entre puntos, así como la cantidad de unidades disponibles. La cantidad de vehículos que circulan con ésta concesión fue reservada, si bien acumulan más de cuarenta unidades de las llamadas combis. Aunque no recorren por todo Miguel de Cervantes si aporta parte del servicio de traslado de personas al punto de encuentro entre la calle de Moliere y la calle de Cervantes. A ésta se le proporcionó una segunda derivación que parte del Metro Normal pero al momento de llegar a la calle de Cervantes, gira al Norte y se dirige al Corporativo Carso. Sólo concretan esta deriva en horarios determinados, que comprende de las ocho de la mañana a las diez de la mañana, y por la tarde de las cinco de la tarde hasta las ocho de la noche.

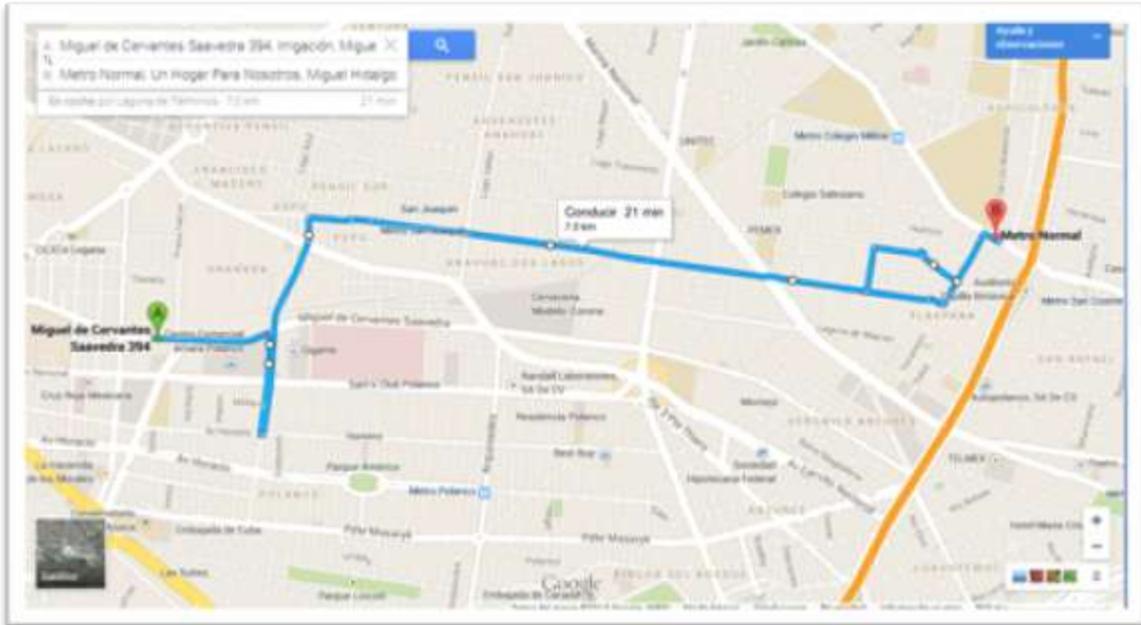


Imagen Google map 21.- Ruta 28. Trayecto Metro Normal a Plaza Carso.

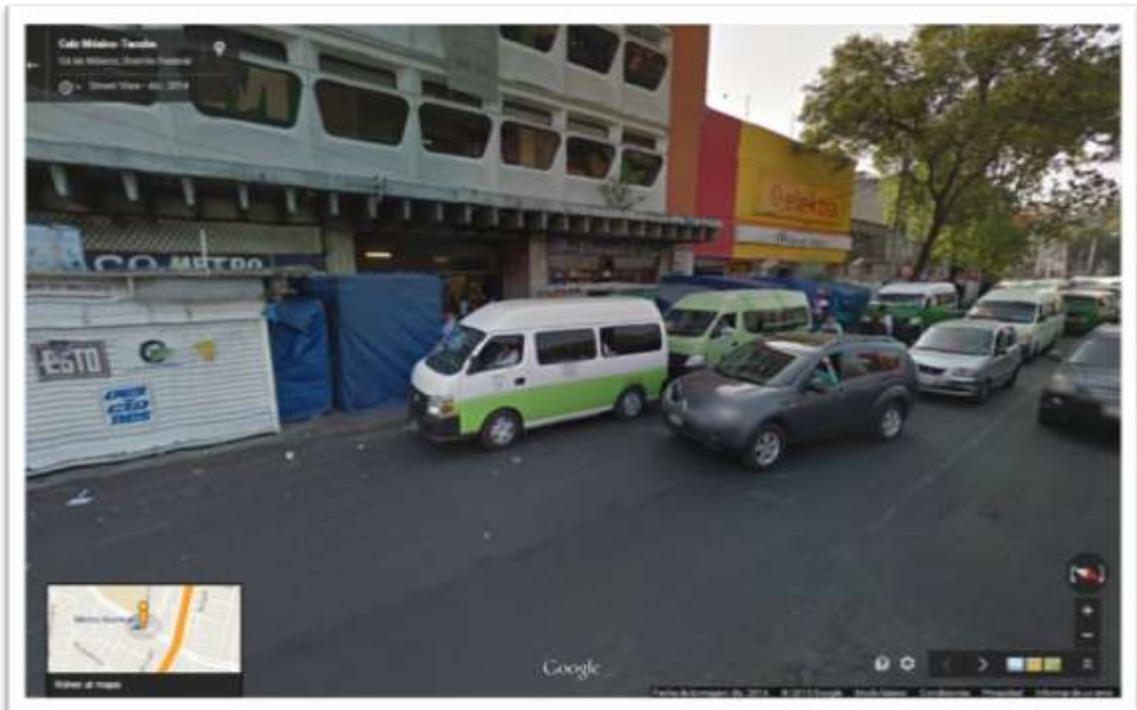


Imagen Google 22. Base Metro Normal para el sistema el transporte público concesionado de la Ruta 28.



Imagen Google 23 Base Prolongación Moliere

Como se puede observar en la imagen 24, donde la derivación de la ruta 28 tiene una base que traslada a las personas que tienen que dirigirse afuera de esta microrregión.

Por parte de la Ruta 23 (Imagen 25), se puede resaltar que tiene un recorrido conveniente. Inicia su recorrido en el Metro Chapultepec, donde tiene su base principal, y llega a la calle de Cervantes (detrás del Deportivo Mundet. Imagen 26), pero gran parte de su recorrido lo hace por la Avenida Ejercito Nacional. Mencionan los operadores de la Ruta que muchos de sus pasajeros descienden en la calle de Ferrocarriles de Cuernavaca y caminan hacia la Plaza Carso, que significa un recorrido a pie de aproximadamente 100 metros.

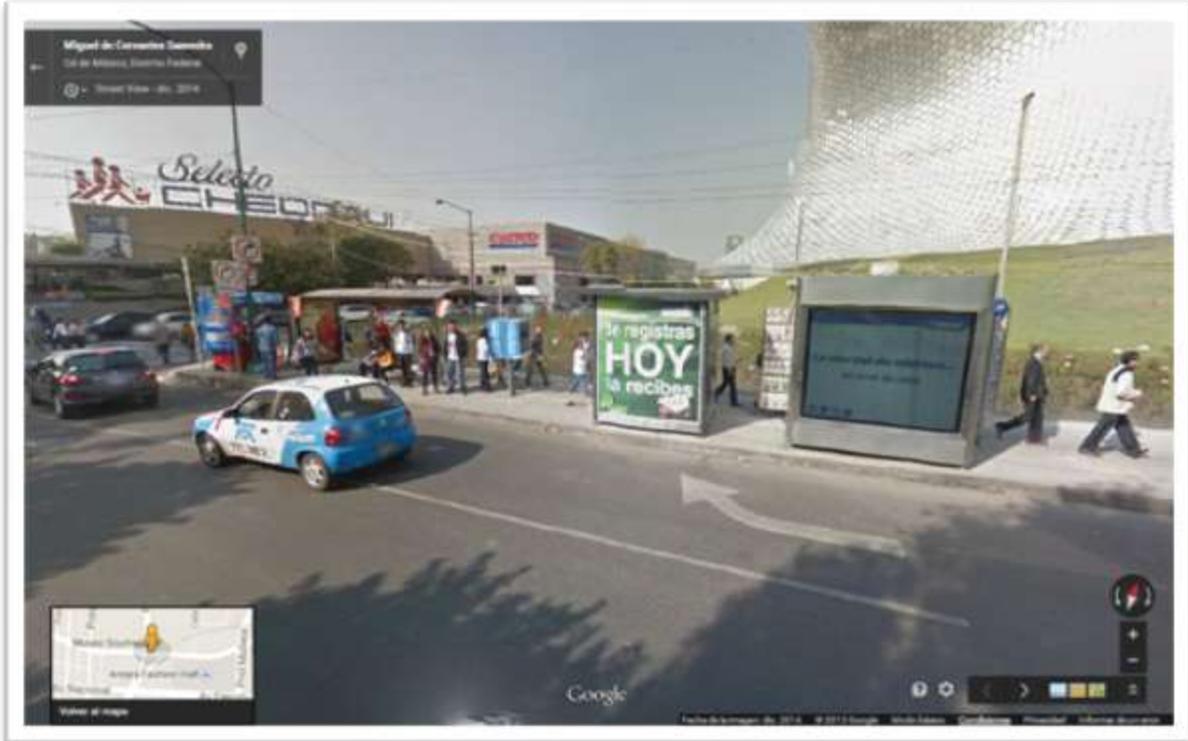


Imagen 24. Imagen obtenida de Google donde se observa una base para el transporte colectivo de la ruta 28, ubicada en Miguel de Cervantes Saavedra, afuera del Museo Soumaya.

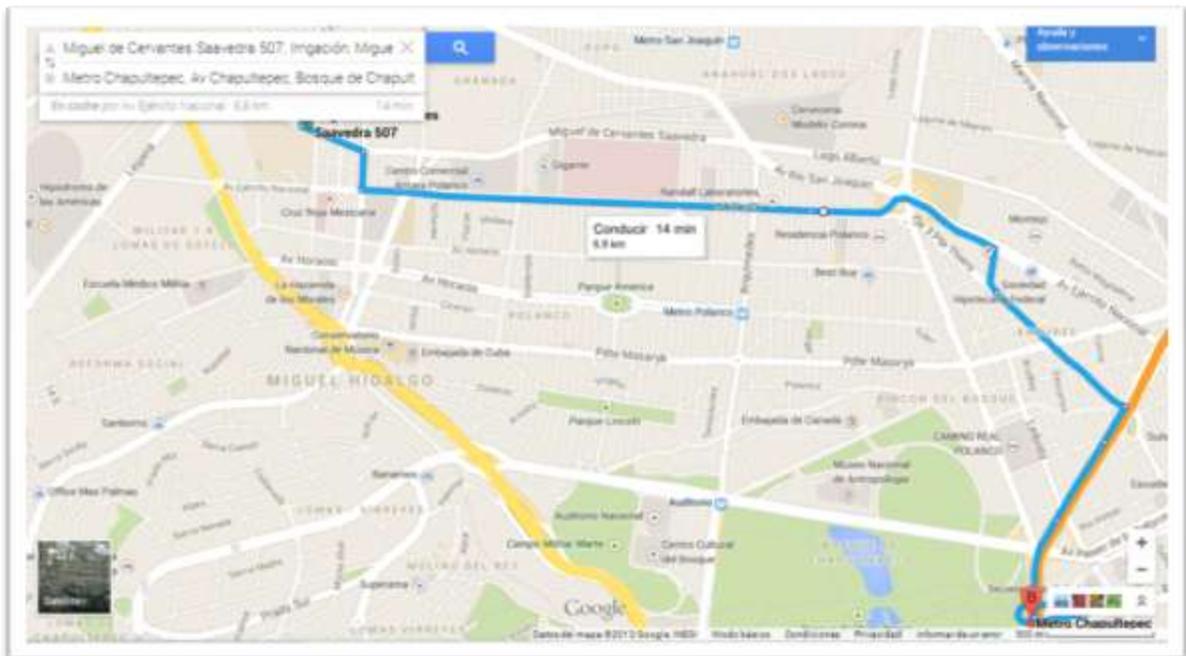


Imagen 25. Google map.- Ruta 23. Trayecto Metro Chapultepec con base en Deportivo Mundet.



Imagen 26. Imagen Google map. Base Deportivo Mundet. Ruta 23.

Desafortunadamente sólo la Ruta 28, que parte del Metro San Cosme, hace un recorrido que beneficia a los nuevos proyectos habitacionales que le ubican en la calle de Lago Alberto, limitando a la población local a una sola ruta para transportarse, de lo contrario deben hacer el recorrido a pié, taxi, bicicleta o automóvil propio.

2.2 Vialidad vehicular.

La vía principal que se estudia en este espacio de circulación vehicular es Miguel de Cervantes Saavedra, que resulta interesante su recorrido por su carga vehicular y entronque con otras vialidades. Como característica principal, si se circula desde el entronque con la Calzada Melchor Ocampo en dirección poniente, se le llama este tramo Bahía de Santa Bárbara, pero cambia de nombre en el cruce con la calle de Lago Xochimilco, desde ahí su nombre es Lago Alberto, cuando cruza con la Avenida Río San Joaquín cambia de nombre a Miguel de Cervantes Saavedra, de ahí hasta terminar su recorrido en la intersección con Boulevard Manuel Ávila Camacho y la Avenida Legaria.

Se ha dividido ésta vialidad en tres secciones que arbitrariamente se les da orden, pues la importancia en la circulación implica ambos sentidos:

La primera sección corre desde la Calzada Melchor Ocampo hasta la calle de Lago Xochimilco, con una trayectoria medida de 1.4 km. y con ocho calles que atraviesan la misma. (Imagen 27).

La imagen proporcionada por Google nos da un corte de muestra del tráfico generado un día lunes a las 7:15 am. Marcando los tramos con circulación complicada y libre tránsito.



Imagen 27. Imagen satelital tomada de Google. Muestra la saturación de tráfico vehicular en una hora y día determinado del tramo Circuito Interior- Lago Xochimilco.

En este tramo, la carga vehicular es caracterizada por los automóviles que circulan por la Calzada Melchor Ocampo y se incorporan a la calle de Bahía de Santa Bárbara, ya que es uno de los accesos a Polanco y Nueva Polanco, con la peculiaridad de ser el acceso

a distintos estacionamientos del complejo de oficinas de PEMEX y de oficinas y subestación de retransmisión de la empresa de telecomunicaciones TELMEX; del mismo modo los que se incorporan a la Calzada Melchor provenientes de la calle Bahía, por su importancia en la conectividad con el sur de la ciudad. Muchos de estos autos son propiedad de trabajadores de las oficinas del corporativo de PEMEX y circulan a través de la misma, debido a que varios estacionamientos confluyen en esta calle de Bahía.

Se localizan en la esquina de Bahía de San Hipólito con Bahía de Santa Bárbara las oficinas del SAT, así como sucursales de cuatro bancos (BANAMEX, BBVA, Santander y Banorte). En ese cruce en específico se satura el tránsito de autos cuyos propietarios tienen que atender algún tipo de asunto. Además se observan distintos restaurantes, comercios y oficinas.

La segunda sección corre desde la calle de Lago de Xochimilco hasta el cruce con la Avenida Río San Joaquín contando con cuatro cruces de calles. Un aproximado de 1.6 km. (imagen 28)

Haciendo esquina con Lago Xochimilco, se ubica un centro de servicio y atención a clientes de TELCEL (imagen 29) y América Móvil (imagen 30), atrayendo más vehículos a la circulación. La universidad YMCA y un nuevo conjunto habitacional de veinte pisos caracterizan esa cuadra en específico.



Imagen 28. Imagen satelital tomada de Google. Muestra la saturación de tránsito vehicular en un día y hora determinado del tramo Lago Xochimilco - Río San Joaquín.



Imagen 29 Fotografía tomada por Google en el año 2014 de la Avenida Lago Alberto esquina con Lago Xochimilco.

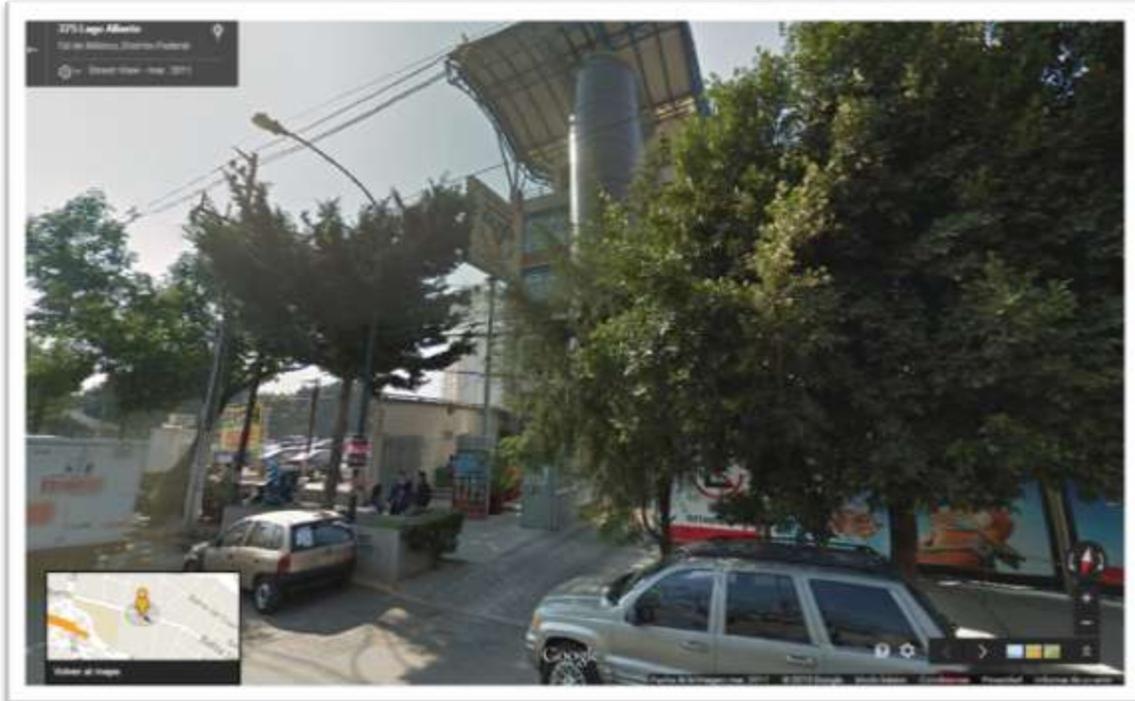


Imagen 30. Imagen de Google map donde se muestra la fachada de la Universidad YMCA en el número 337 de la calle Lago Alberto.

Más adelante se localiza la Escuela Secundaria Técnica #5 Rafael Donde y enfrente se ubicara el conjunto habitacional de lujo “Alto Polanco” (figura 31), actualmente en construcción.

En esta sección se observa el conjunto habitacional llamado “Parques Polanco” (en la antigua armadora de camionetas Dodge); cuenta con cuatro torres que albergará un aproximado de quinientos departamentos, más una serie de comercios, restaurantes y oficinas. En frente se empezó a construir otro conjunto habitacional de lujo, donde antiguamente operaba un restaurante VIPS y una agencia de automóviles. Actualmente permanece una escuela privada. A unos metros se encuentra la productora y embotelladora de cerveza “Grupo Modelo” y su campo deportivo.



Imagen 31 Foto Google tomada en el 2014 en la Avenida de Lago Alberto con la esquina de Avenida General Mariano Escobedo, donde está por terminarse el edificio llamado Altos Polanco.

La tercera y última sección, Miguel de Cervantes Saavedra, es la que comprende desde Río San Joaquín hasta el entronque con Avenida Legaria y Boulevard Ávila Camacho. Es la más extensa y que presenta la mayor complicación vial. (Imagen 32)

Éste es, en definitiva, el tramo más complicado y contiene mayor importancia para nuestro estudio, pues es donde se ha desarrollado la mayor cantidad de infraestructura inmobiliaria de la Delegación. Es notable la circulación que presenta pues es aquí, donde parte de la carga de vehículos que se desincorporan del anillo periférico con dirección a Polanco o Circuito Interior, aunque, por otra parte, a seis kilómetros entroncan con otra vía que es Río San Joaquín que desahoga también, gran parte de la masa de automóviles que se dirigen también al Circuito Interior en cualquiera de sus dos direcciones. Como lo muestra una de las aplicaciones de Google maps, donde nos indica los horarios y las cargas vehiculares a los que son sometidas las vialidades. Se hace uso de esta aplicación y se plasma en este trabajo, por ser una herramienta de trabajo que ayuda a demostrar el tránsito al que están sometidas las calles en estudio.



Imagen 32. Imagen satelital tomada de Google. Muestra la saturación del tráfico en un día y hora determinado del tramo Río San Joaquín-Periférico.

Es aquí donde se concentra el consorcio del Grupo Carso, imán que atrae corporativos de oficinas representativas de intereses y capitales internacionales. Edificaciones de más de treinta pisos, a su alrededor se han construido edificios de departamentos.

Es aquí donde se presenta la mayor cantidad de modificaciones al uso de suelo, pues anteriormente había fábricas, subestaciones de telefonía, molinos de granos y otros establecimientos. Cambiando totalmente el mapa territorial de la Delegación Miguel Hidalgo. Como se verá en el capítulo 3 con la presentación de los planos del Programa Parcial de Desarrollo Urbano.

Para determinar la cantidad de vehículos por hora, cualidad y densidad de tráfico provocada por su actividad, es necesario contar con recursos económicos, humanos y

tecnológicos, así como metodologías distintas y modelos matemáticos que implican una especialidad y temática adecuada para completar el estudio. Se entiende que es cuerpo para otro estudio.

Durante décadas el Gobierno del Distrito Federal quedó a merced de los transportistas en las distintas rutas que circulan por la capital, ya que era objeto de chantajes, abusos y diversos conflictos provocados por los concesionarios de éstas, para satisfacer sus intereses sin importarles el bienestar de la población; su principal acción, la toma de calles y la interrupción del servicio de transporte así como de la circulación de las distintas vías de comunicación hasta satisfacer sus peticiones, las cuales tenía que acceder el gobierno del Distrito Federal. La Delegación Miguel Hidalgo es vulnerable ante esta amenaza, ya que en el límite de la misma con el municipio de Naucalpan, hacen base varias rutas, tanto del D.F. como del Estado de México, siendo caldo de cultivo para conflictos vecinales y viales entre tantos. Afortunadamente la administración del Distrito Federal ha encarado este problema de forma discrecional y paulatina. A través del tiempo las autoridades de la Delegación Miguel Hidalgo consiguieron mediar entre las partes afectadas para llegar a un mutuo respeto entre los actores de esta peculiaridad. Como ejemplo la instalación de la línea 1 del Metrobus o el Corredor Nueva Generación S.A. (CONGESA) que sustituyó la ruta de microbuses con dirección Aeropuerto-Chapultepec, disminuyendo así los conflictos viales, contaminación, mejorando la calidad de servicio así como de las unidades prestadoras del mismo.

Las acciones para desincentivar el uso de automóviles particulares, además de las antes mencionadas, es la instalación de bicicletas en renta (Ecobici), otra es elevando los rangos para acreditar la verificación vehicular, también la instalación de parquímetros entre otras tantas han facilitado la circulación por esta demarcación, pero no son suficientes.

3. CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS DE LOS HABITANTES DE NUEVA POLANCO

3.1 Población.

A continuación se enfocará el estudio en análisis de la población, sino es el eje, si la parte fundamental de la preocupación por el desarrollo urbano, pues es el fin último de todo estudio social.

Hoy en día la movilidad¹¹ es una característica de la población en general, al momento de sumarse al sistema global de trabajo, la sociedad adquirió nuevas costumbres, pero básicamente creó necesidades. El apuro por la vivienda es un factor detonante de inversión para desarrolladores inmobiliarios además de modificar significativamente el paisaje urbano.

En la siguiente tabla (tabla 33) se muestra una relación entre la población y la vivienda que, hasta el 2005, se contaba con ello en las colonias señaladas. Falta que al siguiente censo (Censo de población y vivienda 2020), se puedan estudiar las cifras totales que arroje, dando tiempo a que se terminen los proyectos y comiencen ocupación, la cual comentan las constructoras prospectan será en el año 2018.

Es entonces cuando se dimensionará el verdadero problema de vivienda, transporte y vialidad, seguridad y salubridad, todo aquello que conjuga el sistema urbano.

	Superficie.	Población total.	Densidad de población.	Viviendas.	Predios totales.	Promedio habitan x vivienda.
Anzures.	326m ²	6597	17m ²	1542	78	14
Verónica Anzures.	4756m ²	3741	1m ²	2112	551	16
Anahuac 1ª sección.	2844m ²	2844	5m ²	4223	570	81
Granada.	6506m ²	8288	3m ²	5794	1110	44
Ampliación Granada.	6635m ²	3303	2m ²	4811	991	28
Irrigación.	1309m ²	6734	9m ²	3248	194	23

¹¹ MUÑOZ, Mariana 2013. "La Ciudad en Renta" Arquine. <http://www.arquine.com/blog/la-ciudad-en-renta/>

Imagen 33.- Tabla donde se muestra la relación densidad de población en las colonias determinadas. Tomado del censo de población y vivienda del INEGI 2005. Tomada de la información aportada por la Delegación Miguel Hidalgo.

En la tabla 33, se tomó la información proporcionada por la Delegación Miguel Hidalgo, ellos a su vez la tomaron de INEGI. Claramente se observa una incongruencia en la información. Al acudir a las dos instituciones, ninguna pudo hacer aclaración al respecto, pero se agregó al estudio por ser un elemento que ayuda a respaldar que los datos que ofrecen éstos, forman parte de las variables de vulnerabilidad para la población residente, pues no ayuda a respaldar un proyecto de desarrollo urbano.

Población total y su tasa de crecimiento promedio anual por delegación: 2000-2010.

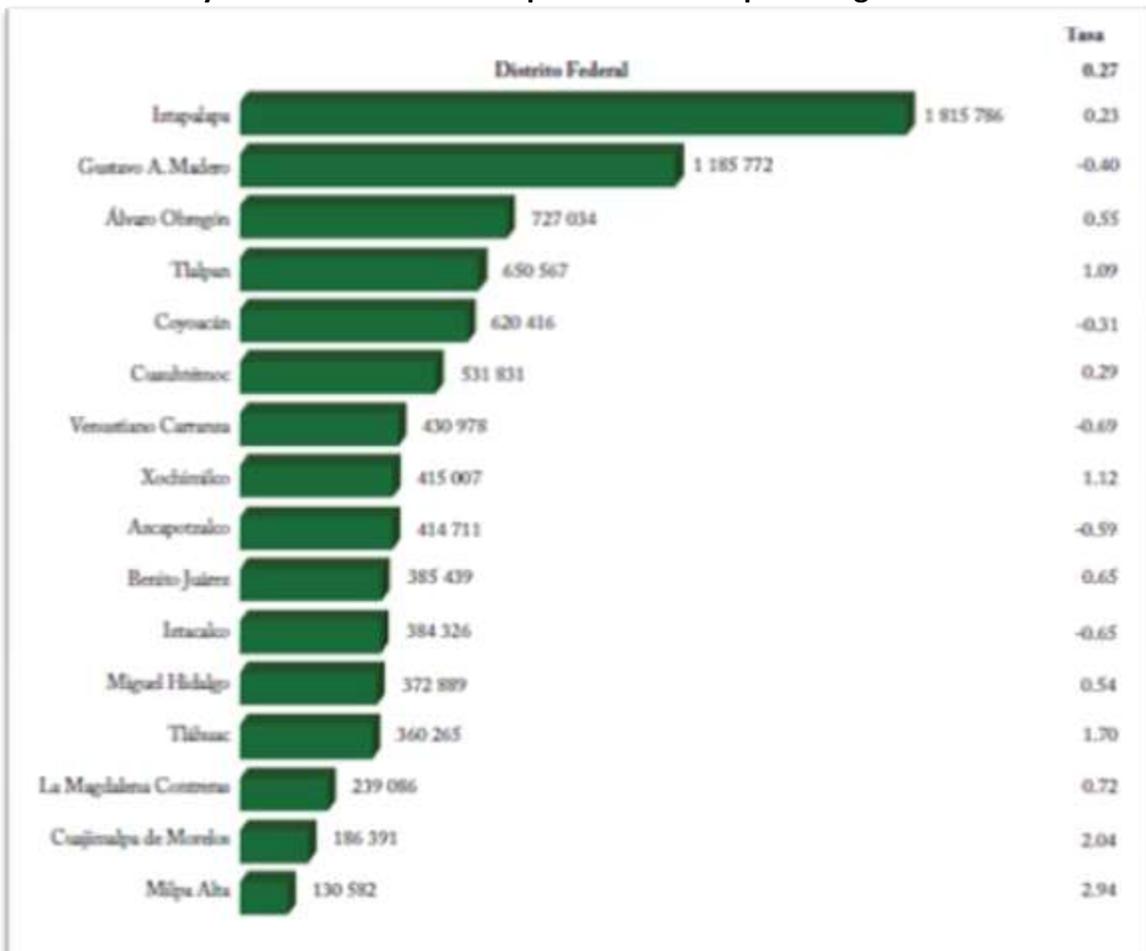


Imagen 34. Tasa de crecimiento anual por delegación Censo de población y vivienda INEGI 2010.

Como lo muestra la gráfica anterior (figura 34), se empieza a notar una clara repoblación de la Delegación Miguel Hidalgo de la ciudad.

En contraste se puede observar que la tasa de crecimiento en el 2010 no es significativa, pero se debe tomar en cuenta que las nuevas edificaciones se terminarán de construir y entregarán en el 2013-2014 según indican las constructoras en el área de preventa cuando se les entrevistó para este estudio y todavía no hay datos precisos, sólo estimativos al respecto y nos podemos basar en el índice de crecimiento de la población que publica la CONAPO.

3.2 Dinámica poblacional.

En la actualidad las ciudades no han podido escapar de la influencia global y son el escenario de los movimientos de la población que reaccionan ante los distintos movimientos laborales, climáticos, políticos e incluso educativo. El espacio social, en el caso de viviendas y áreas de trabajo, ha sido afectado por las decisiones públicas y eso se percibe en las viviendas que poco a poco se han adaptado ante dicha evolución.

La estructura urbana expresa el escalafón de clases de la sociedad y, al mismo tiempo, el dinamismo urbano se hace, de forma más o menos mediatizada, dinamismo de la lucha de clases (Castells 1980 pg 88).

Un modo de comprender y dimensionar el problema de nuestro tema de estudio, son las estadísticas y gráficas, como una necesidad de la mente.

La estadística estudia el aspecto cuantitativo de los procesos sociales, pero como la estadística opera con los factores cuantitativos de complicados fenómenos sociales, se la puede convertir, a voluntad, de instrumento de investigación científica a arma para demostrar ideas falaces Todos los que utilizan las cantidades como dimensionamiento preferencial, llegan a las cualidades con la utilización de los procedimientos de

clasificación; toda tipología parte de la dimensión cuantitativa, no importa su nivel su nivel de complejidad temática, hasta llegar a los tipos como expresión de cualidades. De igual modo, aquellos que trabajan con la mente humana, entrevistas relacionadas con los sentimientos de pertenencia, preferencias... necesariamente tienen que llegar a cuantificar las cualidades registradas para llegar a descifrar el comportamiento humano de un territorio o grupo humano. (Propin 2003 pg35).

Porcentaje de población nacida en otra entidad o país por delegación.

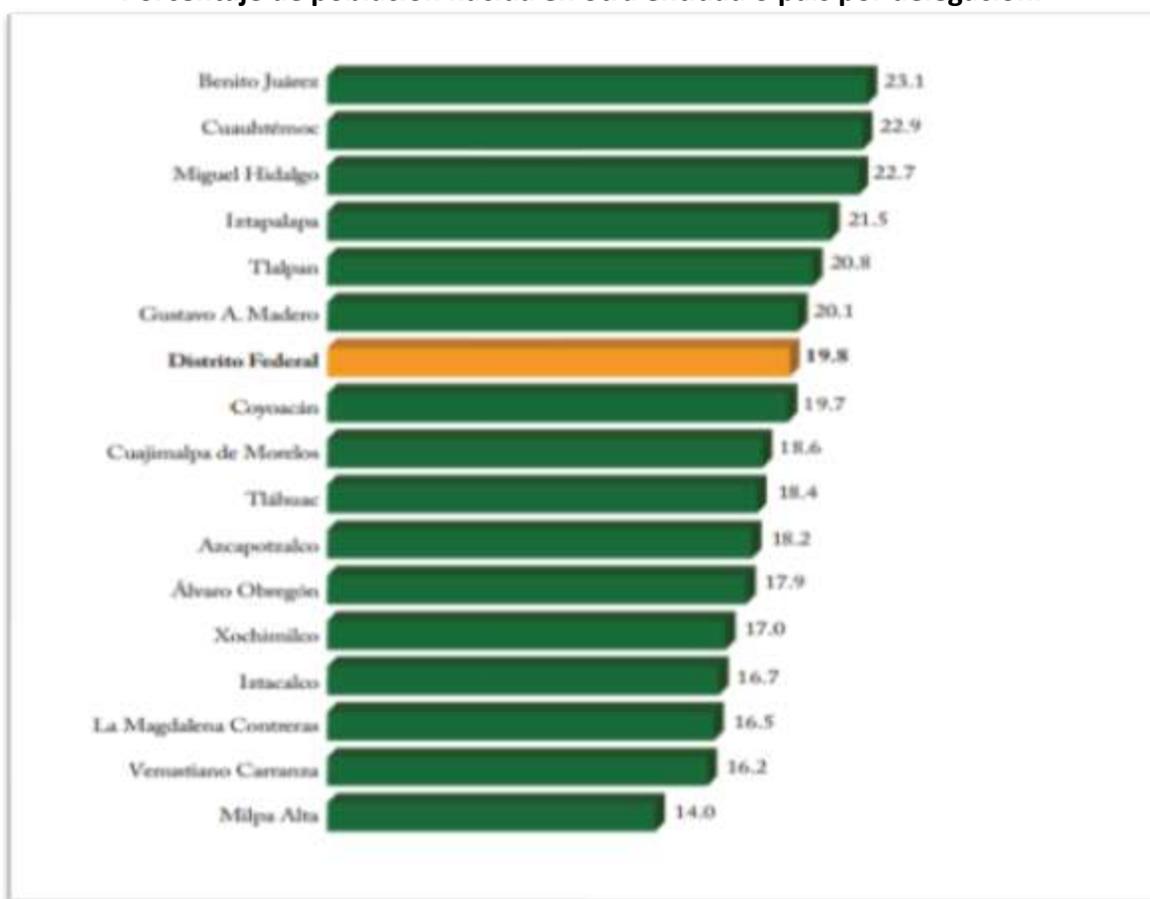


Imagen 35. Censo de población y vivienda 2010. INEGI.

Analizando el dato de la migración dentro de la delegación, es evidente la explosión demográfica especialmente en estas dos delegaciones donde se ha permitido la construcción de nuevas viviendas de varios niveles (figura 35, Miguel Hidalgo 22.9% y

Benito Juárez 23.1%), contrario a Milpa Alta que sólo tuvo un incremento de 14%. Como lo muestra la gráfica del Censo del INEGI 2010.

Al momento de dimensionar la modificación y aplicación del uso de suelo a la situación actual, podemos comprender la falta de planeación para enfrentar los problemas futuros, pues no se contemplan, por parte de SETRAVI y del GDF, sistemas de transporte colectivo ni de abastecimiento de agua potable, así como su contraparte que es el desalojo de aguas servidas y su tratamiento, suministro de energía eléctrica, ampliación de calles ni el constante problema de la recolección, separación y tratamiento de basura.

Cuando el grupo CARSO, a principios del 2009, decidió transformar las estaciones telefónicas en unidades habitacionales, para personas de poder adquisitivo medio alto y alto (ya que el precio de los departamentos oscila de un millón y medio de pesos en adelante, imagen 39) se tomó la decisión de privatizar el espacio social así como el bienestar de los vecinos, permitiendo que empresas privadas administren los espacios sociales. Cuando, por parte de las constructoras, se decidió construir el nivel de las edificaciones en más de veinte pisos, se declaró en riesgo a los futuros compradores de los inmuebles que, parece ser, no están conscientes del grado de riesgo en el que se están exponiendo, por el simple hecho de vivir en Nueva Polanco, una zona de nivel de vida alto, pensando que eso también los elevará, pues la mayoría de los nuevos moradores no nacieron en la colonia, pero quieren incorporarse a ella. Un sentimiento de pertenencia innecesario. Como se puede apreciar en la publicidad de vallas de limitación y resguardo de las construcciones (Imagen 36) así como en la publicidad en internet: <http://altopolanco.begrand.mx/galeria.php>

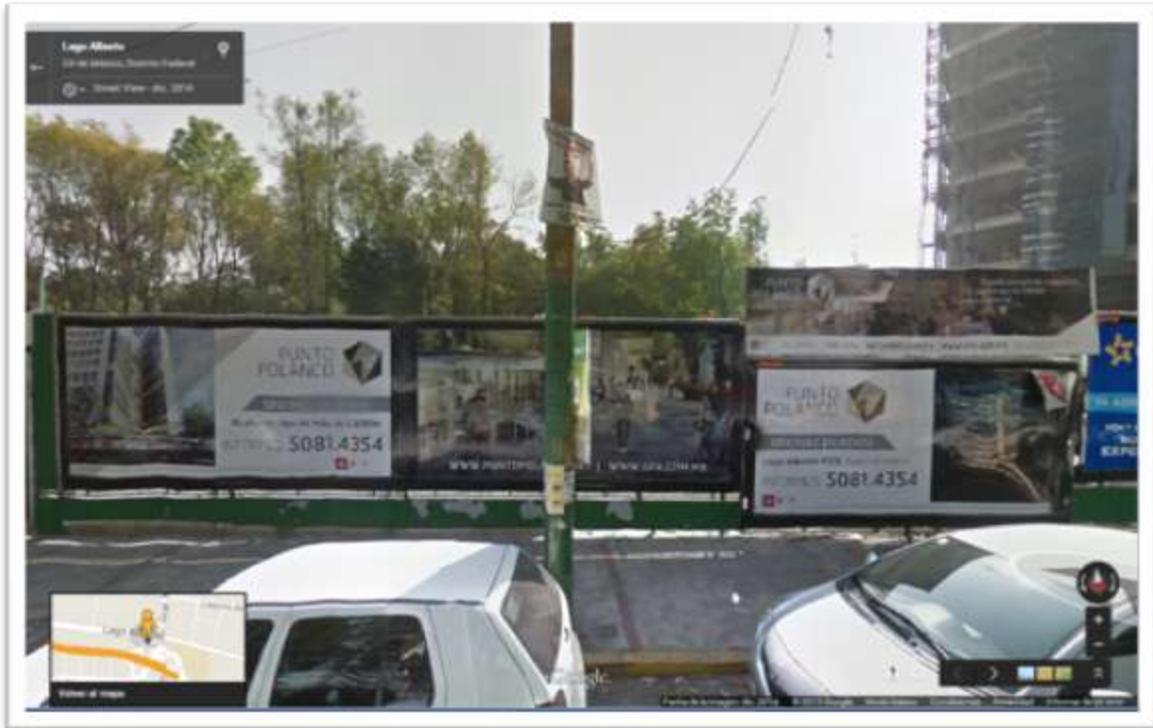


Imagen 36. Foto de Google maps sobre la calle de Lago Alberto donde se aprecia la publicidad de las edificaciones y la calidad de servicios que ofrecen.

No dan oportunidad a la clase obrera del D.F. para construir casas o departamentos a su alcance, ofreciendo mayores beneficios económicos a las constructoras. Limitando y expulsando a los obreros y clases menos favorecidas a la periferia, o colonias colindantes.

La dispersión urbana y la formación de macro-megalópolis no es un resultado de las fuerzas ciegas de la evolución técnica, sino de la expresión de la morfología urbana vertical al nivel del espacio, del tipo de estructura social característico de las sociedades capitalistas en la actual era financiera (Castells 1980, pg 93).

Basándonos en la cita anterior, la integración ideológica y política de la clase trabajadora en la mayoría de los países industrializados, conduce a una separación vivida entre medio de trabajo, medio de residencia y actividades de esparcimiento, separación que está en la base de la modificación funcional de la metrópoli. Esto se refleja en el

precio de los departamentos y el alquiler por metro cuadrado de los locales comerciales en renta en los distintos centros comerciales de la zona, que en este caso empiezan desde dos cientos pesos mensuales el metro cuadrado, según datos que proporcionaron los locatarios mediante una breve entrevista en el sitio de estudio. Todo depende de la plaza comercial, la ubicación en la misma y el tamaño del local.

Clave	Delegación	Sexo	Edad	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
9016	Miguel	Amos	0-14	71710	72276	72748	73119	73405	73589	73664	73621	73462	73193	72810
	Hidalgo		15-29	88547	87091	85323	83374	81328	79261	77262	75394	73655	72075	70660
			30-44	96830	97617	97949	97864	97387	96569	96432	94008	92370	90499	88451
			45-64	81301	82863	84406	85922	87433	88934	90408	91836	93197	94521	95773
			65 +	38303	38977	39586	40320	41107	41027	43704	43708	44669	45664	46682

Cuadro 37. Índice de crecimiento poblacional para la Delegación Miguel Hidalgo, prospectada por la CONAPO para el rango 2010-2020.

Un punto a resaltar es que, la Delegación Miguel Hidalgo no puede crecer horizontalmente ya que sus límites ya están determinados, pero sí lo está haciendo verticalmente, donde puede llegar a representar un riesgo para la sociedad, pues algunos servicios no están siendo equilibrados al crecimiento de la población como se ha tratado de mostrar en los capítulos anteriores.

El crecimiento que atestiguará la zona de Nueva Polanco en los próximos años, se verá reflejada a finales de la década del 2010, cuando las afectaciones a las vialidades y todos los efectos secundarios de relacionados con la mencionada planificación afloren en sus distintas ramas. Desafortunadamente la vulnerabilidad a la que se ha expuesto a la población de la zona ya ha sido sentenciada en el momento que se realizó la primera excavación.

Porcentaje de viviendas deshabitadas y de uso temporal por delegación.

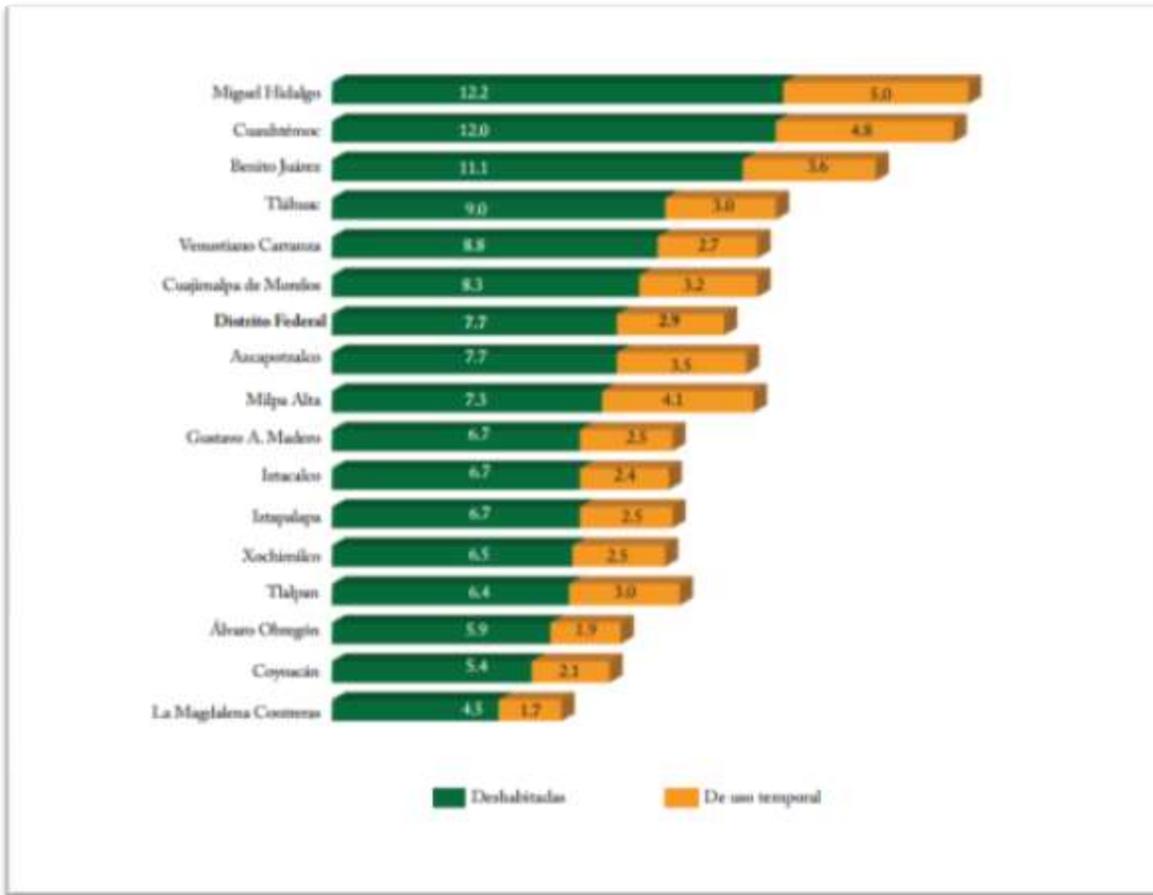


Fig. 38. Porcentaje de viviendas deshabitadas por delegación, Censo de Población y vivienda INEGI 2010.

En el gráfico 38 se observa que Miguel Hidalgo es la delegación con mayor cantidad de viviendas deshabitadas con respecto a otras demarcaciones dentro del Distrito Federal, se está utilizando una parte de estas viviendas como residencia temporal, independientemente de que las viviendas construidas de nueva creación, no se ha terminado de vender o en su caso alquilar según datos de la CANADEVI.

3.3 Dominio y dependencia.

El hecho de instalar las oficinas centrales de distintos corporativos en el área de estudio, provocará el cierre de representaciones en otras locaciones para ser

concentradas en el área de Nueva Polanco, hablando específicamente del Grupo Carso y todas las empresas que gravitan a su alrededor como Sanborns, Telcel, America Movil, etc.

Su peso específico obligará a que la toma de decisiones se realice de forma centralizada, teniendo repercusiones locales, nacionales y globales. Siendo el eje del poder, tanto económico como en la toma de decisiones empresariales, la importancia física de estos corporativos provoca que la seguridad pública se centre en el corporativo y su área de influencia. Esto vuelve vulnerable al espacio vecinal, pues provoca que actividades criminales, coloquen su mira en esta zona en particular. Se puede constatar la cantidad de patrullas de la SSP, agrupamiento de granaderos y policía bancaria e industrial, así como fuerzas de seguridad privada y vigilancia, al tener que resguardar la zona por la atracción del crimen organizado a operar dentro de la zona y realizar actividades ilícitas, así como crímenes (robo, asalto, secuestro, fraude...)

Una sociedad es dependiente cuando la configuración de su estructura social, en el nivel económico, político e ideológico, refleja relaciones asimétricas con respecto a otra formación social que se encuentra en relación a la primera en situación de poder. Por situación de poder entendemos que la estructuración de las relaciones de clase en la sociedad dependiente refleje la forma de supremacía social adoptada por la clase en el poder en la sociedad dominante. (Castells, 1977-pg 55).

El conjunto de sociedades son interdependientes entre sí, sus relaciones son asimétricas. Por eso se debe de estudiar el nivel de interdependencia de la Nueva Polanco con el resto de la Ciudad de México.

3.4 Desarrollos inmobiliarios.

Por albergar a un grupo de empresas internacionales, tiene un peso determinado, pero no implica que las decisiones queden limitadas dentro de su complejo, tienen la cualidad de trascender más allá. Requieren de múltiples servicios, su compleja relación con otras empresas que les abastecen o compiten, así como todo el proceso de servicio

administrativo y jurídico se tiene que llevar en locaciones distantes que les obliga a tener un contacto con el exterior evidenciando una dependencia.

Se puede decir que es el eje primordial de la ejecución de estos desarrollos, con la complejidad de vínculos internacionales que le exige su importancia, pero a pesar de ello depende de todo el proceso exterior para mantener ese ciclo vital. No todos sus trabajadores residen en un perímetro que les permita llegar caminando ni tampoco el abastecimiento de sus distintos insumos es proporcionada de manera simple.

Enfrentando la actual crisis económica, el Consorcio Carso se ha visto obligado a reducir el número de centros de servicio así como todo su engranaje administrativo y operativo, simplificando y reduciendo los costos, ocasionando que se concentren en este espacio de poder, aun más las distintas tomas de decisiones, pues determinados procesos han sido absorbidos por otras áreas o atraídas a los edificios del corporativo.

Para garantizar la seguridad del personal que trabaja o tiene alguna relación con el complejo, así como la integridad de los inmuebles y mantener un orden social, se ha contratado el servicio de la Policía Bancaria e Industrial, que es evidente su participación en la vigilancia de todas las edificaciones; pero van más allá, también se encargan de la seguridad del espacio público, ya que se les observa realizando guardia en distintos puntos del complejo así como en maniobras de tránsito, para facilitar la movilidad vehicular. Más sin embargo, la cantidad de personas y de vehículos es tan elevada que no es posible garantizar la seguridad en su totalidad. Como se muestra en la siguiente imagen 39, la cantidad de vehículos y pedestres que confluyen en la zona, congestionan la actividad de la misma. Se observa que, pese a la presencia de una Grúa Segura de la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México, vehículos particulares se estacionen en áreas prohibidas.



Imagen 39 Foto adquirida por Google maps en el año 2014. Se muestra la confluencia de vehículos y pedestres en el Corporativo Carso.

En relación a este caso, es sorprendente que las vías ferroviarias de la antigua Línea de Ferrocarriles de Cuernavaca las hayan perpetuado como camellón pedestre prácticamente en desuso, en lugar de haberles dado la oportunidad de recobrar su actividad como vía de comunicación instalando un “Tranvía urbano” como medio de transporte colectivo, tanto como para pasajeros como de ocio. Podría haber sido un excelente medio de transporte para los empleados y personal que labora en la zona, dándole su estructura administrativa, económica y legal. Habría facilitado el transporte de las personas sin mencionar el hecho de que se ubica dentro del complejo puede atraer a personas en un volumen considerado llegando a ser un servicio económicamente auto-sostenible. Aunque éste es tema para otro estudio, es necesario mencionarla aquí.

Existe hermetismo respecto a los proyectos que se están desarrollando actualmente en el espacio estudiado. Todo apunta, por la publicidad de las bardas que resguardan a las obras de construcción, que son conjuntos habitacionales multimodales.

En cuanto cuestiona sobre las mismas, se niegan a informar aludiendo que tiene que ser autorizado por la administración, la gerencia de la constructora y un sinnúmero de procedimientos que limitan la investigación. Sólo se puede platicar un poco con las personas que trabajan en el lugar, de manera informal, así mismo con los residentes de los mismo. Dependiendo el caso, y hasta un cierto punto tienen razón, pues por la clara inseguridad que vive el país en estos momentos, las personas son renuentes a proporcionar cualquier tipo de información que les pueda instalar en vulnerabilidad debido al nivel socioeconómico medio-alto, alto en el cual habitan y sienten que al dar información se eleva el riesgo.

Se considera que la Nueva Polanco es una extensión de la colonia Polanco, por el nivel socio-económico de las personas que están empezando a habitar los distintos edificios, su vestimenta, su forma de hablar, incluso usos y costumbres, sin llegar a un estudio sociológico profundo, lo que un análisis empirista, o sea en base a la observación lo permite. Incluso, conviven personas de otras nacionalidades que por su apariencia corporal o por su forma de hablar resalta su origen.

Los negocios, las viviendas y la forma de vida son similares a la de la colonia de cual se está apropiando su forma de vida. No se puede apreciar la diferencia del paso entre una colonia con la otra. La única distinción es en la modernidad de los edificios, pero sólo en apariencia.

3.5 Características socioeconómicas

En base a al Censo económico del INEGI 2009 y al estudio de campo realizado, nos arroja la siguiente información:

	Unidades Económicas	Personal Ocupado	%	Remuneraciones	%	Producción Bruta Total. Miles de pesos.	%	Total de Activos Fijos.	%
Total D.F.	382056	3229325		277277237		2089185317		1033824414	
Miguel Hidalgo	21529 = 5.6%	481279	14.6%	65765819	23.7 %	498656965	23.9%	225426849	21.8 %

Cuadro 40. Censo económico 2009. Nivel de ingresos delegacionales.

Indica que ocupa el segundo lugar dentro del distrito Federal dando espacio a un desarrollo económico que se puede definir como alto.

La forma de comprobar esta información, es haciendo un recorrido por el área de estudio donde se comprobó que el nivel de los complejos habitacionales, así como comerciales y de oficinas es elevado. Al solicitar información sobre el precio de los departamentos nos informan que, dependiendo de la superficie y el nivel que ocupe, inician desde un millón y medio de pesos. Es claro que personas con ingresos menores no consiguen adquirir estos departamentos, ya sea de contado o por medio de un crédito hipotecario ya que se debe de contar con un enganche de 20%, o sea trescientos mil pesos, el resto diferido a un plazo de 15 a 20 años a pagos fijos o crecientes 8.49% a 9.60%¹². Realizando un análisis superficial entendemos que alguien que cumpla estas características de enganche, deberá pagar en un crédito hipotecario la cantidad de cinco mil pesos, más intereses y gastos derivados del trámite. Se concluye que una persona que desee adquirir una residencia en la zona de estudio deberá desembolsar como mínimo siete mil pesos mensuales, por lo tanto debe tener ingresos mensuales mínimos de veinte y un mil pesos. Entendiendo que una tercera parte es para pagar la hipoteca, otra tercera parte es para pagar gastos varios entre ellos vestido, transporte e insumos de vivienda y la última para consumo de alimento y ahorro. Santander. Crédito Hipotecario. Noviembre 2013.

Según la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, a través de la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos, nos indica que el salario mínimo que puede percibir una persona en el "Área geográfica A" a la que pertenece la Ciudad de México es de \$64.76 diarios. Una persona que resida en esta área debe de recibir ingresos superiores a 324.27 salarios mínimos al mes.

3.6 Estructura urbana

La estructura urbana son todos los elementos característicos con los que cuenta una ciudad. Estos elementos, dentro del espacio urbano, son los servicios que garantizan

¹² Santander. Crédito Hipotecario. México D.F. Noviembre 2013.

una adecuada operación y funcionamiento de todas las actividades comerciales, administrativas y de servicios con los que cuenta una ciudad.

Nueva Polanco, nuestra zona de estudio, cuenta con una estructura urbana ejemplar, reconocida por su excelente trazado urbano y los servicios de salud, seguridad, ecología y estabilidad social, pero no es perfecta. Desafortunadamente, la evolución económica mundial a la que nos enfrentamos, debido a la globalización, ha forzado a que los diseños arquitectónicos así como la estructura inmobiliaria, obligando a optimizar los recursos y a aprovechar cada centímetro que se pueda aprovechar para capitalizar las costosas inversiones a las que se ven sometidas para capitalizar la renta inmobiliaria, en este caso la verticalización de la renta.

Estos elementos que le proporcionan un valor agregado a los predios, han elevado el valor de la renta de los inmuebles. Del mismo modo de los servicios que requiere. Afortunadamente se le ha dado seguimiento a las necesidades de la zona.

A continuación se muestran unas gráficas donde se puede observar que las instalaciones con las que cuenta Nueva Polanco le dan un posicionamiento estratégico para la movilidad poblacional y garantizan la atracción de pobladores que buscan contar con garantías de calidad de vida, traducidas en servicios.

3.7 Comercio

En la figura 41, se observa las estaciones del transporte colectivo Metro más cercanas a nueva Polanco, las estaciones gasolineras, centros de apoyo social, bancos y mercados. Se entiende así que cuentan con un beneficio en cuanto a estos servicios. Pero es claro el predominio de Polanco y sus cuatro secciones sobre su nuevo reflejo.

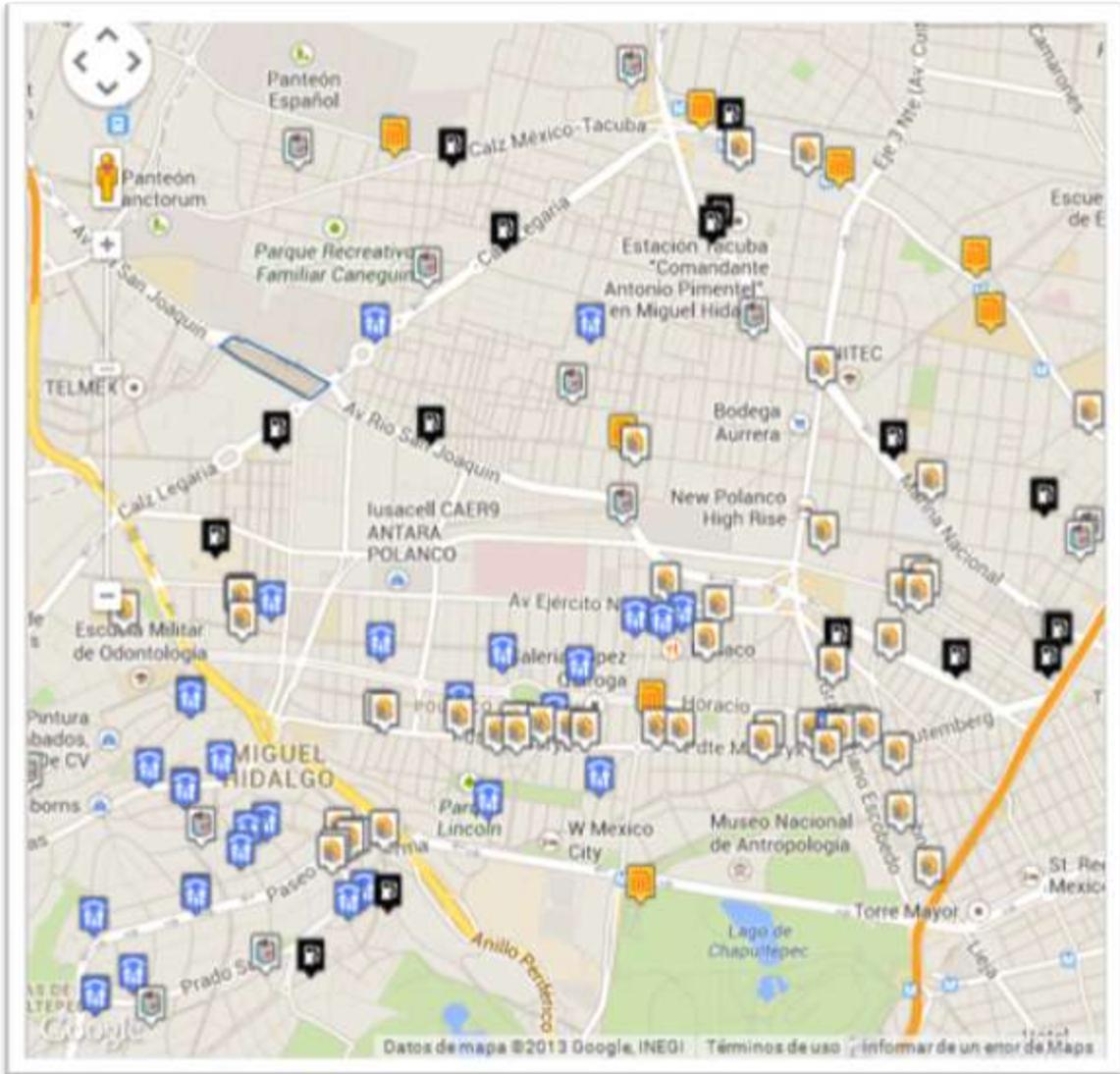


Imagen 41. Google map. Datos de mapa de la Delegación Miguel Hidalgo. Los temas de esta gráfica nos indican la ubicación de distintas instalaciones que benefician a la sociedad en el 2013.

3.8 Hospitales

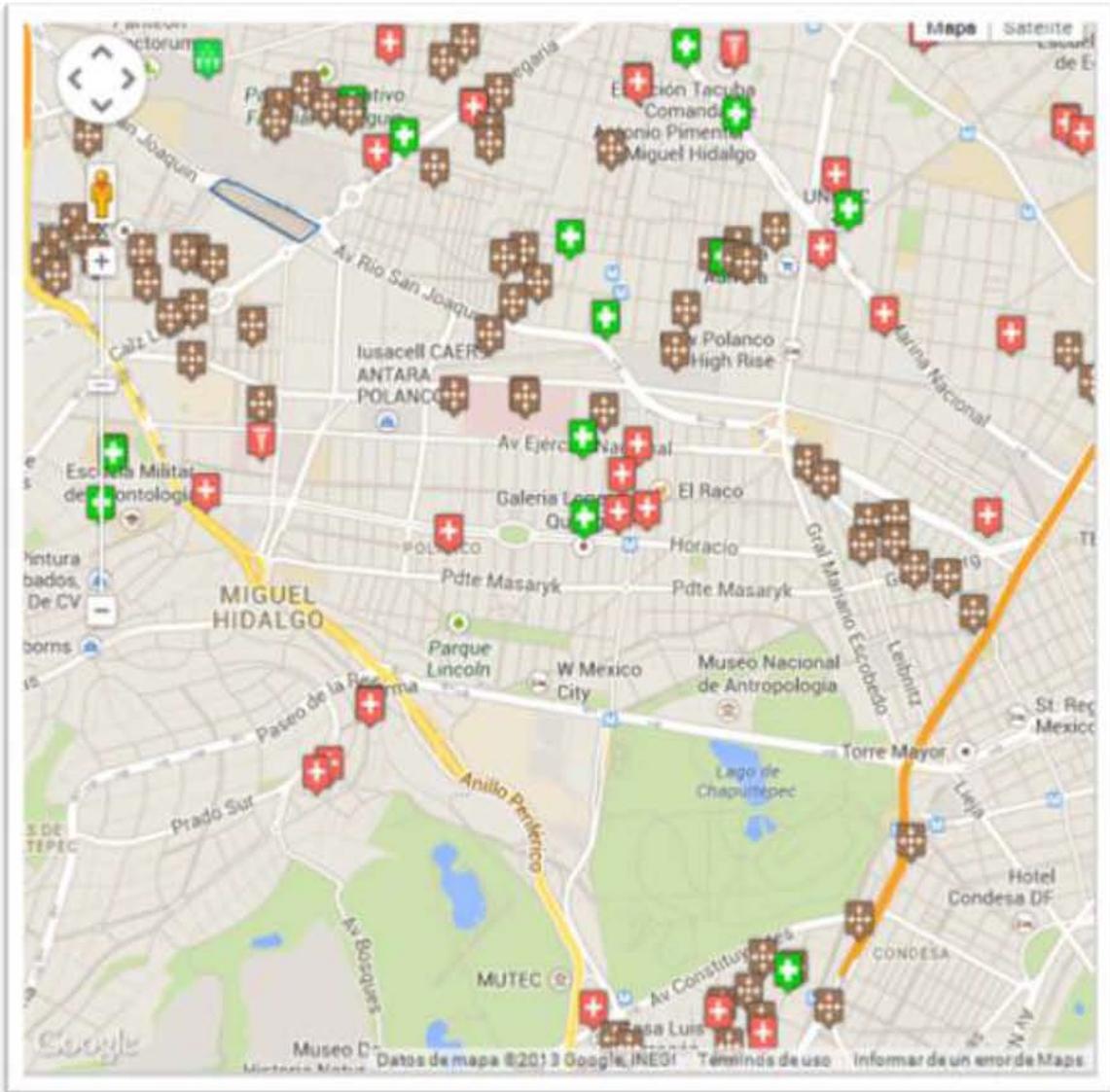
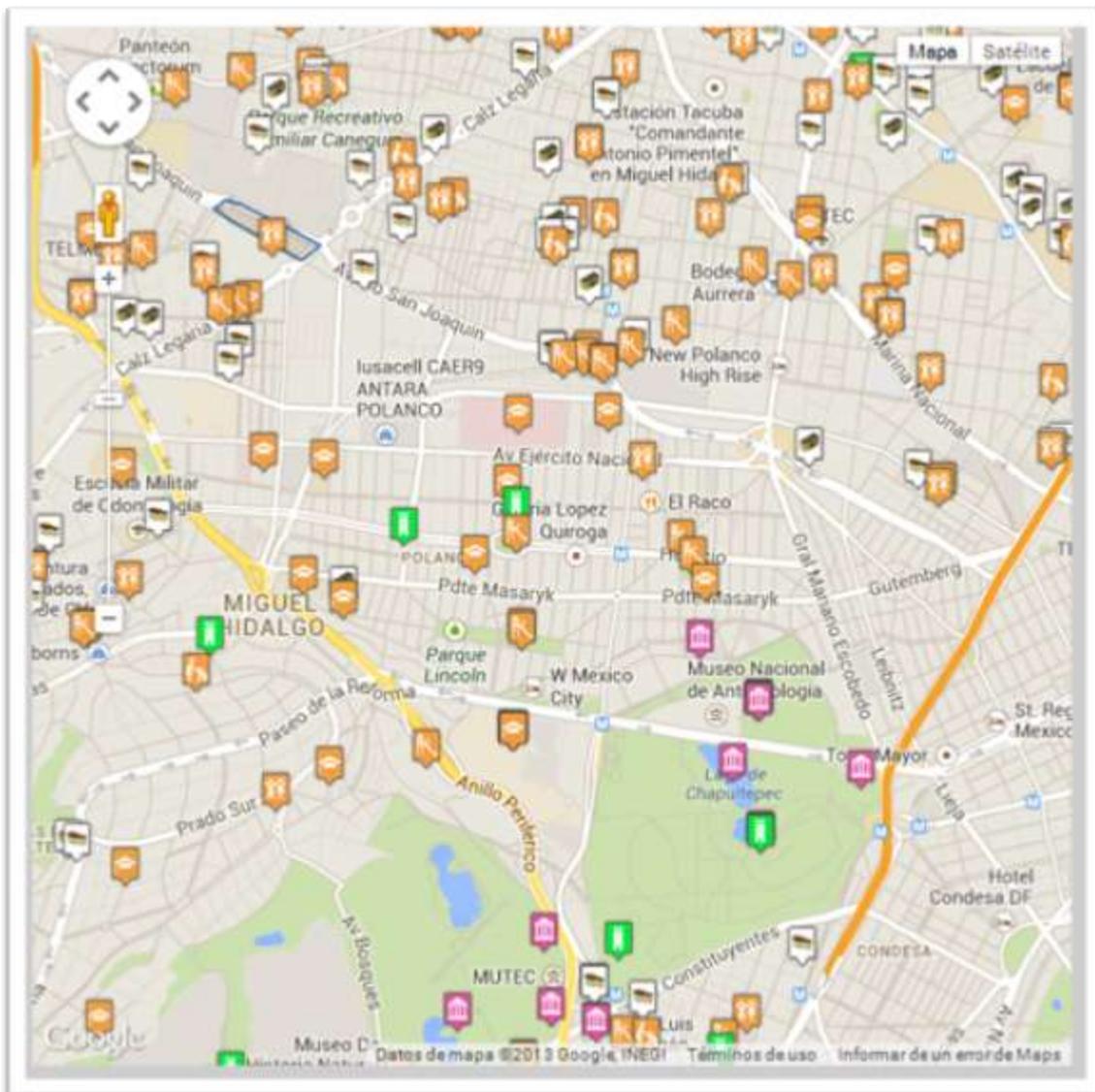


Figura 42. Google map. Datos de mapa 2013. Delegación Miguel Hidalgo. Muestra los puntos de reunión, clínicas, hospitales y sitios de emergencia.

La anterior gráfica (figura 42) ilustra los centros de salud con los que cuenta la Nueva Polanco y sus alrededores. Por ningún motivo se encuentra desprovisto por atención médica los pobladores de estas colonias, la atención pública como especializada, pero la vulnerabilidad se la otorga las vías de comunicación, calles estrechas, la abundante carga vehicular así como los señalamientos de tránsito descoordinados, que alteran el flujo adecuado de los vehículos, traduciendo esto en embotellamientos. Lo podemos confirmar en el capítulo 2, en las imágenes 27, 28 y 32 donde se aprecia la carga vehicular en horas determinadas.

3.9 Educación



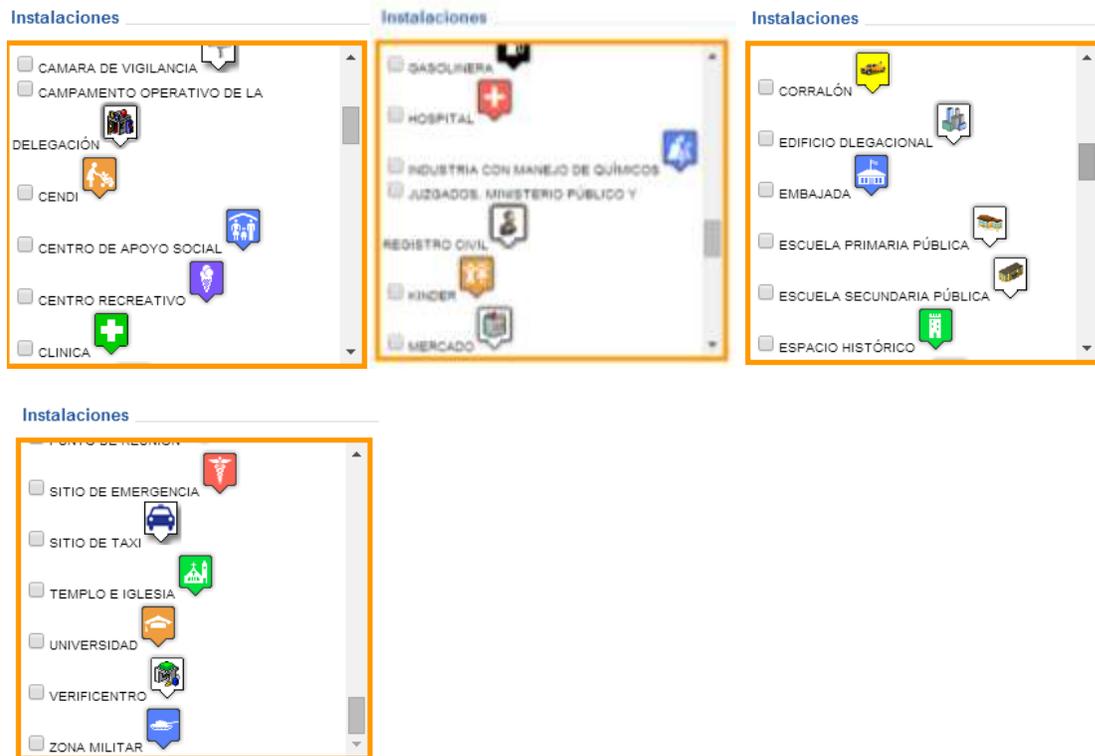


Figura 43. Google map. Datos de mapa 2013. Delegación Miguel Hidalgo. Muestra los centros educativos de distintos niveles dentro de la demarcación.

La gráfica anterior (figura 43) localiza de forma clara los distintos centros educativos que encuentran estancia en la zona. Desde kínder, primaria, secundaria, preparatoria y universidad. La oferta educativa es abundante y variada, garantizando con esta concentración la educación para los pobladores de la misma.

La sombra que proyecta esta oferta educativa, es la saturación de vehículos que acuden a distintas horas para entregar a los estudiantes para el ingreso a clases, así como la hora de salida la recolección de los mismos. Provocando tráfico vehicular concentrado en puntos específicos.

Otro punto de atención, es que en Nueva Polanco existen pocas instituciones gubernamentales, provocando el traslado de personas desde su residencia hasta las instituciones educativas.

3.10 Seguridad Pública

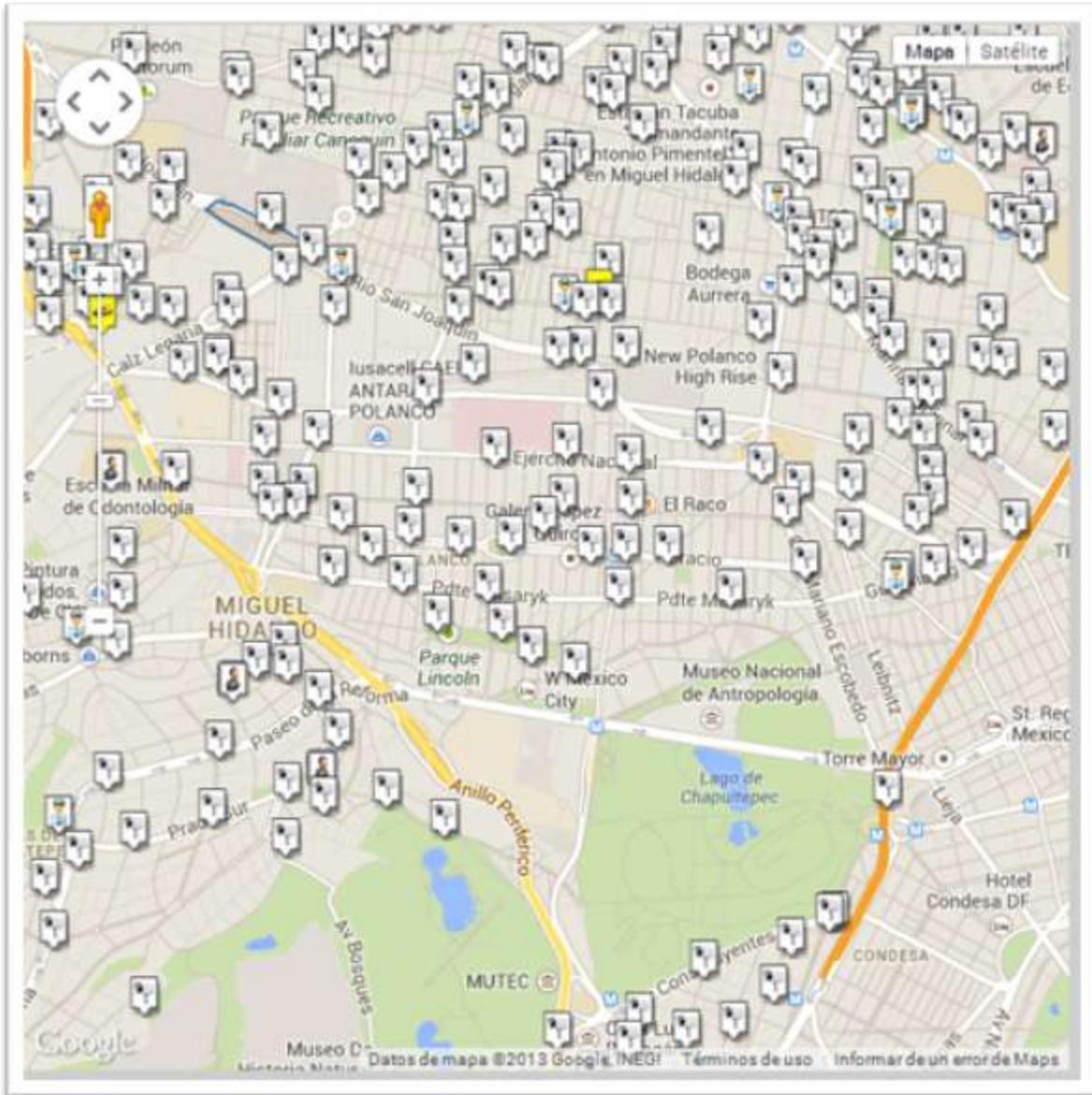


Figura 44. Google map. Datos de mapa 2013 Delegación Miguel Hidalgo. Localización de las cámaras de seguridad, módulos de atención ciudadana y módulos de vigilancia. Escala 1:10000

La gráfica 44 indica la localización precisa de las distintas cámaras de seguridad de las cuales se encarga la SSP compartido con la Delegación Miguel Hidalgo. En conjunto con las autoridades del D.F. se encargan de la administración de efectivos encargados de los rondines en los distintos cuadrantes. Por este lado se entiende la extensa vigilancia dentro

de la demarcación para la aplicación de la justicia. De este modo se entiende cuales son las áreas que requieren mayor atención por las autoridades, ejerciendo observación directa a través de cámaras.



Figura 45. Cuatros temáticos complementarios.

La colonia Polanco, ha representado un detonante de población, con un poder económico alto y un peso específico determinado y a su vez generado un polo de desarrollo que está influenciando a las colonias aledañas, aunque no de forma equitativa totalmente, provocando una atracción a su atracción económica.

4. VULNERABILIDAD Y RIESGO VIAL

4.1 Sobre los agentes de riesgo.

En este capítulo se plantea una visión prospectiva sobre el riesgo al cual se va a exponer a la población que deba circular en la zona de estudio en los siguientes años (cuando su ocupación residencial y actividades socio-económicas se encuentren operando al ciento por ciento), sobre todo a los moradores de Nueva Polanco y a los vecinos de las colonias contiguas. Se enmarca la congestión vehicular que limita la capacidad de fluidez de los servicios de atención de emergencias, protección civil, seguridad entre otros.

La saturación de automóviles en las calles de la Ciudad de México representa un riesgo para la población, que se debe de tomar en consideración por parte de las autoridades encargadas del tránsito vehicular, SEDUVI y SEGOB, al momento de realizar planes de desarrollo urbano. Debe calcularse el riesgo que representa para la actuación de los servicios de emergencia, al momento de acudir a algún servicio propio de su naturaleza, cuando se acude a determinadas zonas de concentración de la población.

Uno de los procesos al cual se enfrenta la Delegación Miguel Hidalgo, es la expulsión de las diversas industrias que residían dentro de su jurisdicción, a zonas industriales en otros Estados de la República Mexicana, como sucedió con la armadora de Chrysler y GMC que se trasladaron su producción a otras provincias (clústers) de México.

Cuando se derribaron las edificaciones fabriles a partir del año 2005 y ahora su lugar está siendo ocupado por edificios de corporativos, así como departamentos, se cambió la circulación de camiones de carga con contenedores por automóviles particulares y vehículos para suministros de los distintos comercios de la zona. Las fábricas podrían programar sus horarios para suministro y distribución de mercancías de manera que no afectaran la circulación, contrario con el movimiento de vehículos particulares que no tienen horarios tan definidos como se puede apreciar en las gráficas 4.3, 4.4 y 4.5.

4.2 Programa Parcial de Desarrollo Urbano.

A continuación se analizará los cambios a los planos de desarrollo urbano, que en sí, la única modificación que se ha realizado es el cambio de reglamentación a las cuadras y predios en las cuales se localizaba uso de fábricas, y la nominación cambio a habitacional con comercio, prácticamente el mapa permaneció igual sin cambio alguno.

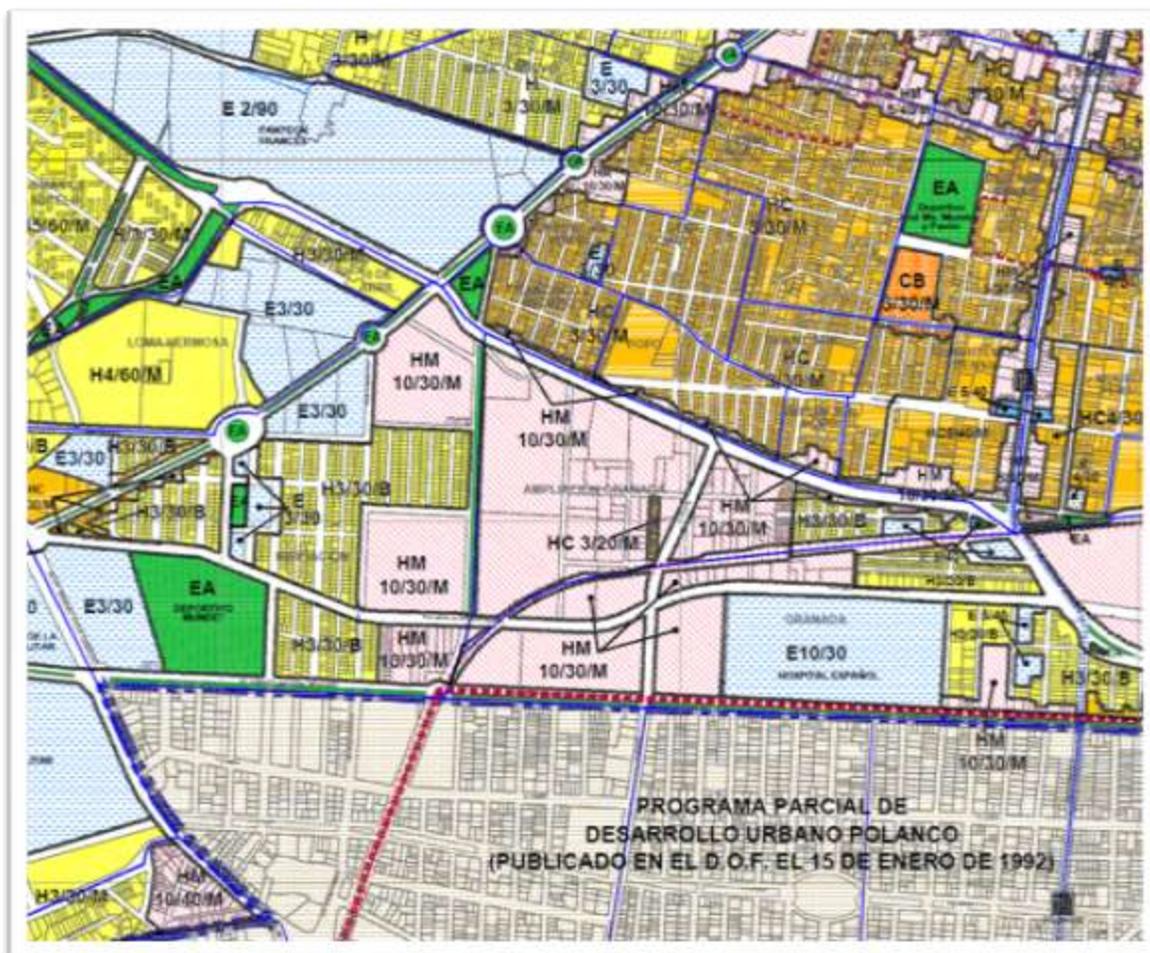


Figura 46. Plano del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Delegación Miguel Hidalgo. SEDUVI 2013. Muestra cambios al uso de suelo en las colonias: Irrigación, Granada y ampliación Granada.

Como se puede observar en el plano anterior 47, se modificaron, por parte de la Asamblea Legislativa del D.F. (publicado en el Diario Oficial del D.F. en el 2008), los distintos usos de suelo en los predios de las colonias involucradas a favor de la aparición de este nuevo sistema de desarrollo habitacional, comercial y de oficinas. Derrumbaron las fábricas y bodegas al Norte de Polanco y construyen departamentos de un alto valor con precios sólo alcanzables para las clases altas. Del mismo modo, no se han cumplido las exigencias de construcción, ya que la norma indica, en la mayor parte de las obras construidas rebasan los diez pisos que indica el plano, pues en anuncia HM 10/30/M que se traduciría como: Habitacional de uso Mixto, con máximo de diez niveles con treinta por ciento de área libre y densidad Media, una vivienda por cada 50m² de la superficie total del terreno.

4.3 América Móvil.

Se puede enfocar parte de este proceso de desarrollo inmobiliario, a la capacidad de localización de una sociedad de empresas con poder económico y financiero casi ilimitado. América Móvil es un conglomerado de empresas de distintas actividades, tanto de servicio como industriales, infraestructura y muchos más.

Al ser éstos, propietarios de las fincas y terrenos en los que se detonó éste auge de demolición y construcción, llamado renovación urbana, en lo que todavía se llama Colonia Irrigación, en los terrenos propios de la empresa Telmex y América Móvil, les ha permitido componer a su gusto los diseños y dimensionamientos de las nuevas construcciones, pues prácticamente no recibieron oposición de los residentes para dichas obras. La comunidad de vecinos, prácticamente fue sobrepasada por el capital.

En 1990 la empresa paraestatal Telmex fue vendida a un grupo de inversionistas, encabezado por Carlos Slim Hellú. Dentro del capital incluían inmuebles ubicados en la Colonia Irrigación. Una década después se comenzó a desarrollar el proyecto del

Consortio Carso, una vez establecidas las condiciones estratégicas para emprender el proyecto de forma física y obtener así el mejor rendimiento a su capital inmobiliario.

Al leer este proceso las industrias y empresas, que colindaban en la zona, vieron la oportunidad de vender sus propiedades a un excelente precio, debido a la influencia del Grupo Carso, y sumarse al proceso de relocalización y trasladar su industria a otros estados de la república e incluso al extranjero, como es el caso de PM Steel (empresa dedicada a la fabricación de muebles para oficina), que vendió su terreno ubicado en la esquina de de Lago Alberto y General Mariano Escobedo, y traslado sus oficinas unas cuadras más adelante sobre la misma calle, pero que cambia de nombre a Miguel de Cervantes Saavedra. Parte de la producción la realizan en el estado de Querétaro, pero la mayor parte es importada desde China. Ahora en su lugar se está construyendo una torre de apartamentos y un centro comercial.

Sería ingenuo asumir que América Móvil decidió instalarse en ese lugar aleatoriamente sin pensar en una influencia, por su ubicación, hacia otros capitales. Se puede entender con los proyectos que el Gobierno del Distrito Federal ha emprendido ya desde un par de décadas atrás en la llamada Renovación Urbana y que son evidentes con la creación de las líneas de Metrobus, instalación de concreto hidráulico, los segundos pisos vehiculares o también llamadas autopistas interurbanas. Ambas posiciones han encontrado los motivos, estímulos y alicientes para emprender ésta recomposición del espacio urbano.

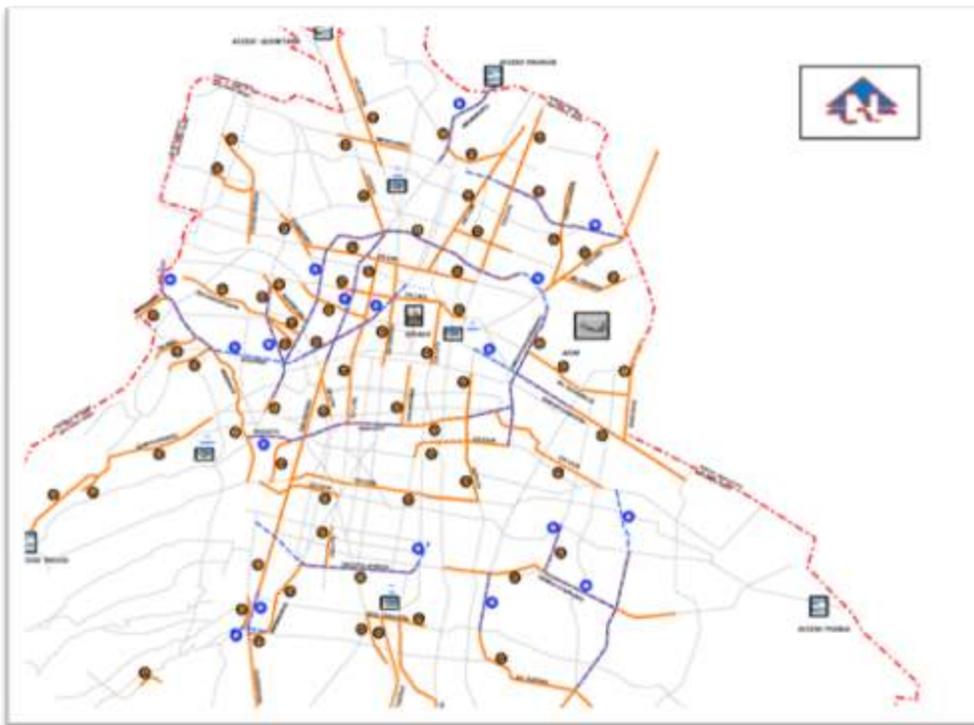
Enfrentando la actual crisis económica, el Grupo Carso se ha visto obligado a reducir el número de centros de servicio así como todo su engranaje administrativo y operativo, simplificando y reduciendo los costos, ocasionando que se concentren en este espacio de poder, aun más las distintas tomas de decisiones, pues determinados procesos han sido absorbidos por otras áreas o atraídas a los edificios del corporativo.

4.4 Saturación vehicular.

Las siguientes gráficas muestran las cargas vehiculares que aquejan al Distrito Federal en tres horarios distintos para las rutas del sistema RTP y que afectan la microrregión de Nueva Polanco:

En la figura 48 se muestra el horario de mayor saturación del servicio de transporte de RTP en la Ciudad de México en los horarios de seis y media hasta las nueve treinta de la mañana de lunes a viernes. La saturación del transporte público y de las vías de comunicación por las personas que ingresan provenientes del Estado de México adentrándose al Distrito Federal a través de la Colonia Polanco para dirigirse a sus lugares de trabajo. Las líneas en color anaranjado muestran las vialidades con menor saturación, y las moradas con mayor saturación de vehículos.

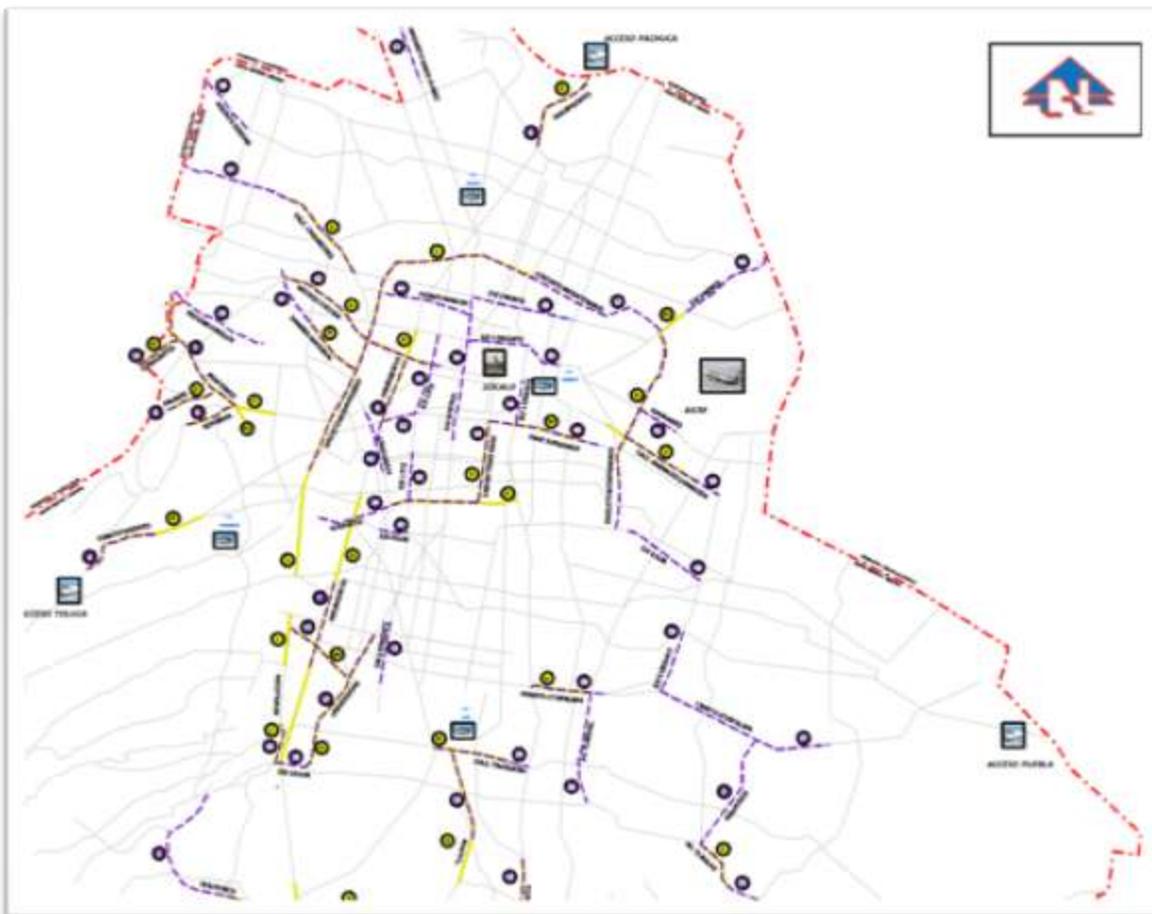
Muestra de saturación en las vialidades primarias de mayor demanda turno matutino (06:30 a 09:30)



Plano 48. Proporcionado por RTP. 2010 México D.F. www.rtp.df.gob.mx

Del mismo modo se observa en el plano 48. que el transporte público mantiene una carga de servicio por las personas que se trasladan a través de la Colonia Polanco, sin disminuir su volumen de usuarios. Concentrándose principalmente en el centro de la Ciudad, que podría decirse el centro simbólico (Castells 1971, pg-176), donde todavía se realiza una intensa actividad económica así como política. En líneas amarillas las de menor saturación y en morado las de mayor saturación.

Muestra de saturación en vialidades primarias en horas de mayor demanda turno vespertino (12:00 a 15:00)



Plano 49. Proporcionado por RTP. 2012 México D.F. www.rtp.df.gob.mx

Consecuentemente en la figura 49, se muestra el proceso inverso de traslado de personas rumbo a ZMCM en el horario de 18:30 a 21:30 horas, de personas que residen

ahí pero trabajan en el Distrito Federal. La saturación de las vías pero ahora con rumbo a los distintos municipios conurbados de ésta metrópoli.

Muestra de saturación en vialidades primarias en horas de mayor demanda turno nocturno (18:30 a 21:30)



Plano 50.- Proporcionado por la RTP, 2012 México D.F. www.rtp.df.gob.mx

Como se muestra en las gráficas anteriores (plano 50), éstas revelan la carga de vehículos que influyeron directamente sobre el estudio, ya que al haber más vehículos particulares y transporte de carga, saturan las calles y por consiguiente, ralentizan la circulación de los transporte públicos, en específico los del servicio de RTP, así como la aportación de las distintas rutas de transporte que aportan, en poco, al desahogar la Nueva Polanco. Se uso estos planos como herramienta para respaldar la saturación de las vías de comunicación que confluyen la microrregión de estudio.

En las imágenes que se muestran a continuación, dan un ejemplo de la saturación de vehículos particulares que saturan la vía la cual se estudió:



Figura 51.- Imagen tomada de Google map. Calle Bahía Santa Bárbara esquina Bahía Palmas

Las unidades de reparto se estacionan momentáneamente, en lo que realizan sus entregas mientras que, a pesar de la hora, el tránsito se satura y no se ve ninguna unidad de la policía de tránsito para poner orden.

Este comportamiento suele ser cultural, pues a ninguno de los choferes les importe el hecho de que estorben la circulación, mientras ellos realicen sus entregas y puedan terminar su horario de trabajo a tiempo, o no tengan que desplazarse demasiado.

Se puede observar que las camionetas de reparto cuentan con el apoyo de carretillas para facilitar el traslado de mercancías, pero los operadores prefieren descargar cerca de los sitios de entrega.



Figura 52. Bahía de Santa Bárbara, entre Bahía Palmas y Bahía Chachalacas.

Como se percibe en la imagen 52, el tránsito se ve obstruido por vehículos de servicio público, así como privado y restringiendo la circulación, ya que se estacionan en doble fila en cualquiera de los dos sentidos y provoca que otros vehículos de carga pesada se vean obligados a invadir carriles contrarios, colocando en riesgo a conductores de otros vehículos a una colisión frontal, sin que las autoridades tengan presencia en el tránsito y organización en la vía.



Imagen 53.- Imagen Google map. Bahía de Santa Bárbara esquina Bahía de Chachalacas.

En la imagen 53, se observa como un mercadillo al aire libre, que suelen instalarse los sábados y domingos, se apropian del arroyo vehicular así como una base de taxis se coloca en un costado, reduciendo drásticamente la circulación de los vehículos a menos de un carril. Del mismo modo otro camión de recolección de basura se estaciona en doble fila unos metros adelante, exponiendo a al riesgo de colisión a los automovilistas o cualquier persona que circule sobre esta vía.



Imagen 54.- Imagen Google map. Bahía Santa Bárbara esquina con Bahía de San Hipólito.

En la imagen 55, este trabajo localiza uno de los puntos más conflictivos de los que se estudia, ya que se encuentra la oficina del SAT, la administración local del norte del D.F. Verónica Anzures, sucursales de los bancos BBVA, Banamex, Scootiabank e Inbursa. Se observa la cantidad de vehículos estacionados en doble fila que restringen la movilidad de los automovilistas que circulan por esta calle. A pesar de que sólo dos de los bancos cuenta con estacionamiento propio, y se localizan tres estacionamientos públicos a no más de cien metros de distancia, la concentración de automóviles es superior a la capacidad que las instituciones tienen a desplazar o albergar. El SAT no cuenta con estacionamiento para los contribuyentes que tengan que acudir a sus oficinas a atender cualquier asunto relacionado con ella.



Imagen 55.- Imagen Google maps. Lago Alberto esquina con Lago Müritz.

En la imagen 56 se muestra como un transporte escolar ocupa dos carriles estacionándose en doble fila afuera de la institución educativa, restringiendo a un carril el sentido sur de la circulación, y como dos estudiantes de la secundaria técnica no. 5 se colocan debajo de la banqueta invadiendo el arroyo vehicular, aparentemente esperando la llegada del servicio de transporte público. Se colocan los escolapios de esta forma, ya que los operadores de los microbuses no desean orillarse para permitir el ascenso de los usuarios, entorpeciendo más la circulación y vulnerando la integridad de los pedestres.

Aunque el promedio de automóviles por habitante es de uno por cada cuatro personas, nunca tomaron en cuenta el crecimiento absoluto de la población, así mismo de la necesidad de estacionamientos. (Currie. 1979-99)

En las calles de la microrregión de Nueva Polanco y la colonia Polanco se, encuentra una concentración de cien semáforos aproximadamente, en los cuales la

sincronización, o la falta de ella, impiden la circulación organizada de la misma, debido a la falta de estudio de tiempos y movimientos dentro de la colonia. Encontrándose saturada de vehículos la mayor parte del tiempo en horas pico. Esto se pudo comprobar al hacer un recorrido de campo en el área de estudio.

La comparación entre la Colonia Polanco central y las colonias periféricas, evidencia la tendencia al desorden productivo y social de estas últimas, dentro del caos que implican; y en el marco de la reproducción social, además de los niveles de corrupción generalizados.

No obstante, ambos tipos de ordenamientos urbanos tienen los mismos fundamentos, que se encuentran en la desigualdad socioeconómica y cultural ahora bajo el multiculturalismo; al tiempo que se exalta el capital.

Tanto la creciente concentración del poder político como la formación de una tecnocracia que vela por el mantenimiento de los intereses del sistema a largo plazo, elimina poco a poco los particularismos locales y tiende, a través de la planificación, a tratar los problemas de funcionamiento del sistema en unidades espaciales significativas, basadas sobre las redes de interdependencias del sistema productivo. Lo cual estimula la adecuación del sistema político-administrativo a la unidad espacial que se ha denominado región metropolitana (Castells 1977-32).

De esa forma, los desequilibrios de toda ciudad al servicio del capital (no de las personas), tienen los siguientes fundamentos:

- En primer término, la contradicción entre el gasto de energía social, mediante el trabajo social aplicado, y la recibida al través de la retribución obtenida por la venta de la fuerza de trabajo, aun recibiendo el salario justo. Esta es la más importante en la ciudad, y fuente de los demás desequilibrios.

- La contradicción entre la energía gastada expresada en forma de kilocalorías, y la repuesta mediante la recuperación de su desgaste tanto físico e intelectual, diario.
- El desbalance entre el potencial energético de los ecosistemas y su manejo (deficitario), lo cual genera dificultades para su conservación. Esto se expresa en el modelo urbano invasor de territorios y de culturas¹⁴; regulado por la renta urbana¹⁵.
- El antagonismo entre la cúpula que maneja la administración, posibilitando una mayor explotación, mediante el control corporativo de los súbditos del gran capital estos se ejemplifica en elecciones que implican subsidiar a los partidos políticos de manera astronómica. Por ello, un gobierno despótico aumentará la energía administrada por el gobierno, que proviene de la base de la pirámide, la población, especialmente trabajadora y que aporta con sus impuestos éste procedimiento¹⁶.
- Ante la vulnerabilidad urbana, fincada en los anteriores antagonismos, es lógico entender que esté expuesta de manera grave al cambio climático y en general a los desastres.
- A lo anterior hay que agregar la falta de regulación de los mercados, especialmente del inmobiliario y el cambio del uso del suelo.

Frente al cambio ambiental, las grandes ciudades deberán reestructurarse, antes que meramente reaccionar ante el problema, para ello, habrán de:

1. Parar y revertir el daño ambiental y parar el cambio de uso del suelo. Debe agregarse el límite poblacional de las ciudades para que éstas puedan ser habitables. Resulta más barato relocalizar, que seguir mantener la

¹⁴ **Aguirre Beltrán**, Gonzalo 1982. "El proceso de aculturación". México: Ediciones de la Casa Chata. Clasificación Biblioteca Samuel Ramos GN366 A48

¹⁵ **Lipietz**, Alain 1979. "El capital y su espacio". México: Siglo XXI. Traducción de Stella Mastrangelo. Clasificación Biblioteca Samuel Ramos HB501 L55

¹⁶ **Adams**, Richard 1983. "Energía y estructura"; Una teoría del poder social. México: Fondo de Cultura Económica. Clasificación Biblioteca Samuel Ramos: HM136 A3218

incompatibilidad de las ciudades con los ecosistemas (Valle de Chalco, Tultitlan, etc.).

2. Frente al control político del doble monopolio: económico y político, no sólo la autodeterminación barrial y vecinal, ciudadina en general, podrá enfrentar la guerra entre la población especialmente la juventud; la protesta social será insuficiente mientras un locutor tenga mayor poder de convocatoria que las demostraciones populares.
3. Instrumentar la planificación preventiva en el marco del principio precautorio, frente al desastre múltiple y la catástrofe que nos amenaza, y cuya solución es: Trabajo, paz, salud y propiedad.

Un dato desafortunado que nos entrega el Censo de Población y Vivienda 2010 para el

Distrito Federal son los datos de la vivienda en la misma entidad, y en específico en la Delegación Miguel Hidalgo.

Por un lado se informa que la cantidad de viviendas particulares en el D.F. es de 2,744,441 de las cuales estaban habitadas una cantidad de 2,453,031 un aproximado de 89.4 % de las viviendas. 211,245 se encontraba deshabitadas, o sea un 7.7% y 80,165 un 2.9% de uso temporal.

De ellas la Delegación Miguel Hidalgo tiene la mayor cantidad de viviendas deshabitadas en toda la entidad, con un 12.2% y un 5% de uso temporal. Se está hablando de una visible cantidad de 25,771 viviendas deshabitadas aproximadamente. Resulta increíble la construcción de más viviendas en ésta demarcación, si no se da uso a las viviendas desocupadas. No tiene sentido incrementar más ésta cifra.

Porcentaje de viviendas deshabitadas y de uso temporal por delegación.

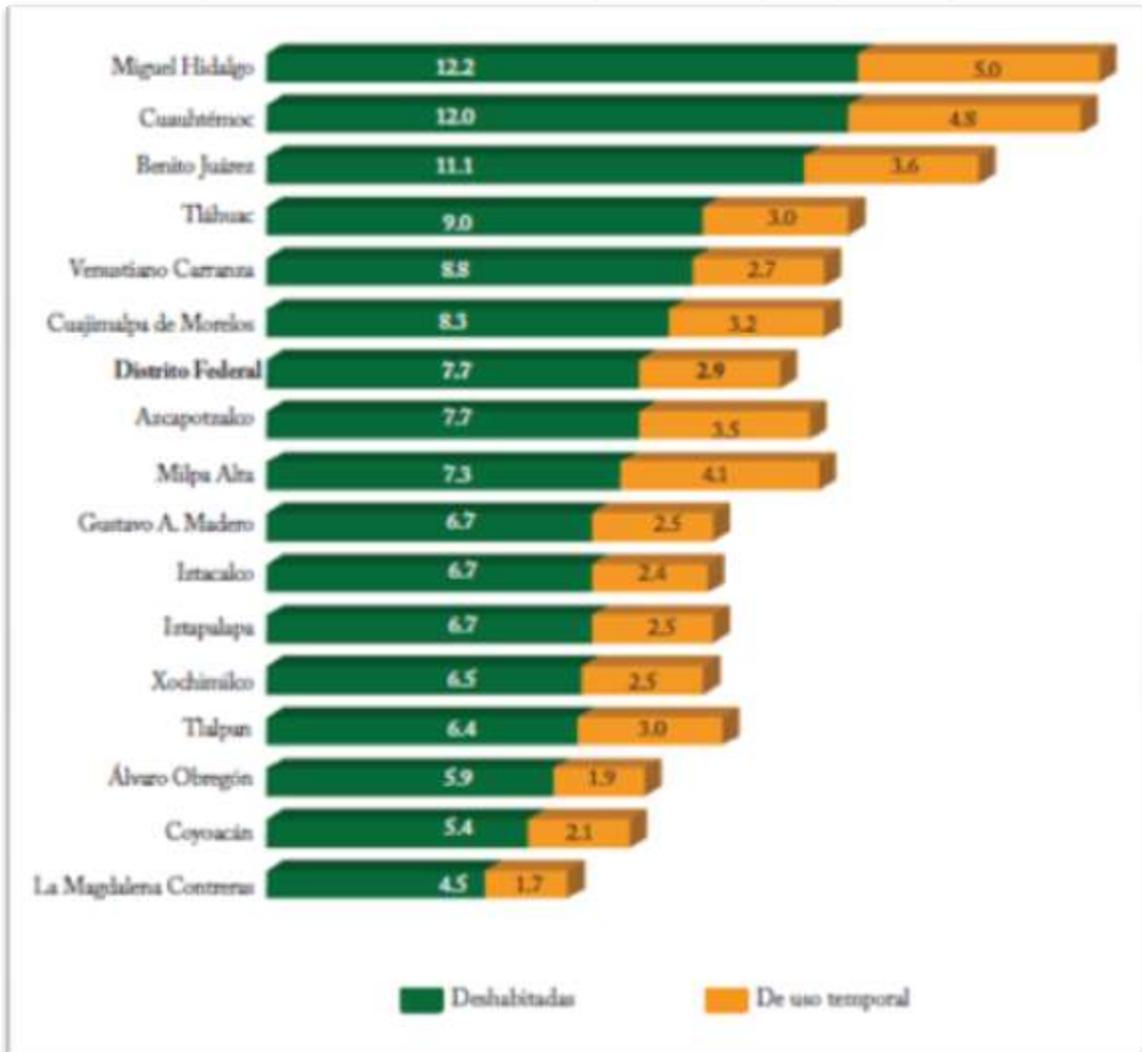


Figura 56. Gráfica proporcionada por el INEGI que arrojó el Censo de Población y vivienda en el 2010.

4.5 Efecto *Push - Pull*.

Se le llama “*push-pull*” a los procesos económicos y sociales que provocan que la población de distintas comunidades sea expulsada y a su vez atraídas a otras localidades, por lo general en busca de una mejora de ingresos económicos y servicios de salud. Se puede cualificar los problemas de salida de la población en base a un estudio económico de población determinada, pero por motivos de dispersión resulta complicada la de atracción. Solo a través de los censos se puede determinar la concentración en

determinadas zonas económico productiva. Al estudiar el CENSO de población 2010 del INEGI, en el apartado del origen de la población que migro al Distrito Federal, corrobora este proceso.

Hasta dónde se puede hablar de un efecto “push” o “pull” en Polanco. Si analizamos las cifras que actualmente se anuncian en los distintos organismos, existe una migración ya no de campo-ciudad, sino de ciudad-ciudad.

Es evidente que los procesos de inmigración, a la Ciudad de México, son motivados por varios sucesos, entre ellos la inseguridad presentada en la región norte y occidental de nuestro país, donde la apropiación por desposesión está siendo el mayor expulsor de ciudadanos no solo de las zonas rurales, sino de las mismas ciudades o capitales provinciales de la República Mexicana “push”, evidenciando una cascada de personas e inclusive profesionistas que habían conseguido una plaza en empresas en la frontera, incluyendo las fábricas e industria manufacturera a un lugar más seguro. Siendo la Zona Metropolitana del Valle de México una urbe con relativa seguridad, el Distrito Federal ofrece garantías de paz social y seguridad empresarial muy por encima de la media del país.

Se han depurado los organismos policiacos y optimizado los procesos de protección civil, cerrando el cerco, por el momento, de las mafias. Siendo de esta forma un modo de garantizar un bienestar social, los individuos que en algunos casos habían dejado el Distrito Federal para radicar en el Norte, han retornado por los motivos antes mencionados.

Del mismo modo, los borígenes de esas regiones que tienen empresas o son profesionistas, se han visto obligados a salir de sus residencias nativas para poder desempeñar su profesión con tranquilidad.

Por lo general la característica común de todos ellos es la posición socioeconómica en la que pertenecen. Compatriotas que tienen ingresos que les permiten comprar departamentos en una zona céntrica de la ciudad de México. Retomando el caso Polanco,

son empresarios o sus descendientes que tienen la posibilidad de adquirir pisos con un valor aproximado de cinco millones de pesos (dependiendo del conjunto habitacional que tengan la posibilidad de pagar).

Del mismo modo, la crisis ha pasado factura a las empresas y fábricas en el Norte, provocando desempleo y búsqueda de oportunidades en otras regiones. La mano de obra suele quedarse en esas regiones y buscar trabajo en alguna empresa que sobreviva todavía, pero gran parte de los profesionistas tienen la necesidad de fijar su atención en la ZMCM. Los Estados Unidos no es una opción plausible, pues atraviesa por la misma crisis que México y esto ha endurecido las políticas migratorias para los mexicanos, aunque ostenten un título universitario¹⁷.

Siendo así, Polanco, Santa Fe, Nápoles... colonias que motivan un “pull” para un grupo determinado de individuos en busca de un lugar seguro de residencia y laboral con determinados ingresos y forma de vida con claras tendencias de confort y estatus.

La afluencia de las ciudades es considerada generalmente como resultado de un “push” rural más que de un “pull” urbano, es decir, mucho más como una descomposición de la sociedad rural que como una capacidad de dinamismo por parte de la sociedad urbana. (Castells 1977- pg.58).

4.6 Consumo de gasolina.

Por otro lado nos encontramos con el consumo de gasolina, que es de vital importancia para el traslado de los habitantes de la Ciudad de México, en específico de los residentes de la Colonia Polanco y de la Nueva Polanco; se puede decir que es la sangre del sistema de circulación vehicular.

Es difícil realizar un censo de vehículos dentro de estas colonias, pues al contar con usos múltiples de suelo, la presencia de autos dentro de este espacio es variable pero constante. La masa vehicular no cesa su movimiento y no permite una medición exacta ya

¹⁷ Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2013. EVIPE. INEGI.
http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/metodologias/ENVIPE2013/ENVIPE13_Marco/ENVIPE13_Marco.pdf

que los residentes realizan movimientos varios y a distintas horas, del mismo modo los trabajadores de las oficinas y empleados de los comercios que concurren en este espacio sólo permiten especular en la cantidad del mismo.

Un estudio realizado por la Dirección General de Servicios de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados, de la XLII Asamblea Legislativa, arrojó la siguiente información:

En México el consumo de gasolina per cápita es mayor en 22 por ciento que en Alemania; 71 % más que en Italia; 103 % superior a Chile; 141 % mayor que España y Francia; 192 % que Argentina; 242 % mayor al de Brasil y 567% superior a la de China.

Las políticas de alzas en el precio de las gasolinas y el diesel, fueron pensadas para desincentivar el uso de automóviles particulares, objetivo que se ha cumplido sólo en parte, ya que los propietarios de automóviles redistribuyeron la aplicación del gasto de sus ingresos. Con lo anterior, el estudio de la DGSDIA anuncia que los mexicanos gastan 3.4% de su ingreso en gasolinas.

Los “minideslizamientos” están afectando el poder de compra de la población en México, debido a que el ingreso monetario per cápita nacional es inferior al que reciben los habitantes que viven en la mayoría de los países desarrollados de Europa, Asia y algunas naciones de América Latina con una actividad económica similar a la nuestra, abundó.

DGSDIA. Cámara de Diputados. Legislatura XLII. Julio 4, 2013.

En seguimiento, debe de tomarse en cuenta que un porcentaje de los ingresos del precio del pasaje en los distintos medios de transporte dentro del espacio estudiado, va dirigido a el pago de la gasolina, tanto de forma directa como indirecta.

En definitiva, esto merma el poder de ahorro de los trabajadores, residentes y transeúntes dentro de la zona estudiada, aunque la mayor parte de los residentes de Polanco y Nueva Polanco pertenecen a la clase socioeconómica alta, parte de la sociedad

que confluye a la misma no lo es, y requiere un desembolso importante de sus ingresos para el traslado, cualquiera que sea el motivo de éste.

4.7 Parquímetros.

“EcoParq” es el programa de recuperación de calles y banquetas a través del ordenamiento del estacionamiento en la vía pública. Es un programa de movilidad de la Ciudad de México, como Metrobús o Ecobici.

Con ecoParq, se procura ceñir el tiempo invertido para encontrar un lugar de estacionamiento, restringiendo el tráfico vehicular y reduciendo la emisión de contaminantes al aire.

En lo relativo a este nuevo modelo de ordenamiento vehicular, es relativamente pronto para realizar algún tipo de análisis a profundidad en la Colonia Polanco. Tiene aproximadamente diez y ocho meses instalados y la información que entregan en su página de internet la empresa a la que se le concesionó la instalación y operación de los parquímetros, en el apartado de transparencia (www.ecoparq.com.mx) indican que han obtenido recursos económicos abundantes. Indican también que se ha liberado la zona de franeleros, pero se les ha integrado a la vida económica formal en las calles como jardineros y vigilantes.

Por parte del comité vecinal indican que las calles se han liberado en un 60%, y que cuentan con más áreas para que los residentes y visitantes estacionen sus automóviles y realicen sus distintas actividades. Un inconveniente es evidente al momento de suministro de las mercancías de los distintos giros mercantiles de las zonas, ya que no hay un lugar reservado para que los camiones repartidores, camionetas de entrega y demás vehículos de carga, realicen sus operaciones, provocando un conflicto vehicular a la circulación, y las distancias en donde pueden detener sus unidades para desarrollar sus actividades de entrega son amplias y logísticamente impiden el abastecimiento a los negocios debido a su localización. Contrario a lo que dictamina el reglamento para Control de Estacionamiento en las Vías Públicas del Distrito Federal, en el Capítulo Cuarto, referente

“Del control y operación del estacionamiento de vehículos en la vía pública.” Artículo 12, fracción II y VIII. Desafortunadamente no se puede dar una solución que no afecte a la circulación ni la inercia misma de los negocios, oficinas y viviendas en la Zona. Coordinar horarios de entrega para la enorme cantidad de negocios, empresas y viviendas implica una tarea de logística prácticamente imposible.

Se puede tomar este modelo de ordenamiento vehicular y reflejarlo a la Nueva Polanco, ya que la simetría estructural de su diseño urbanístico es un espejo de Polanco. Es prácticamente un papel calca que próximamente se verá reflejado pues se instalarán parquímetros en todo este espacio.

En conclusión, la instalación de parquímetros, sumado a la mala organización y corrupción por parte de los concesionarios de rutas de microbuses y combis, la nula planeación a futuro de las calles en la Nueva Polanco y los coloca en vulnerabilidad a la población que radica en las viviendas de reciente construcción además de entablar una relación de riesgo entre los conductores de los vehículos particulares así como con los de transporte público. En el caso de una suscitarse una emergencia por algún evento natural fuera de los parámetros de control por parte de protección civil y los distintos niveles de gobierno, tal como un seísmo de magnitud mayor a siete grados que provoque alarma en distintas locaciones de la colonia, sin mencionar los daños que pueda provocar una erupción volcánica del Popocatepetl.

Conclusiones.-

Son claras expresiones de desaprobación por parte de los vecinos de las colonias afectadas ⁱ (respaldando así el presente estudio) y con el creciente conflicto vial se que muestra con el congestionamiento automotriz en las vías enmarcadas en éste trabajo, que el dimensionamiento del problema urbano no ha sido encarado, mediante la prevención con estudios y consensos, por parte de las autoridades de los distintos niveles de gobierno; señala una deficiente planeación y posible negligencia, pues los distintos documentos emitidos por las mismas secretarías reguladoras para el desarrollo urbano no han sido respetados y por el contrario son subestimados y sobrepasados, demuestra que la voracidad inmobiliaria de determinados grupos constructores de viviendas, están generando riesgo de conflictos de convivencia, de salud, económicos y culturales. También colocan en estado de vulnerabilidad a la paz de la población, ya que preparan un campo para el enfrentamiento de los distintos actores sociales y orillan a la gentrificación evadiendo cualquier responsabilidad.

La percepción de un espacio social cómodo y a la vanguardia con las actividades laborales que la globalización ha dictaminado, está siendo manipulada para engañar a los sentidos, dando un falso sentimiento de tranquilidad y comodidad en un área de viviendas con zonas de comercio, trabajo y entretenimiento que ocultan conflictos viales, sociales, abastecimiento de aguas, potable y servida, electricidad y de servicios de emergencia.

La construcción social no debe ser cimentada sobre la base de la verticalización de la renta. Esto solo está generando la acumulación de la riqueza para un pequeño grupo de individuos pero promueve riesgo y vulnerabilidad para la población.

El sistema circulatorio, artificialmente construido, no debe ser menospreciado y, por el contrario, ser tomado en cuenta como uno de los principales ejes para la comunicación de la sociedad. Al hacer los grandes desarrollos de usos mixtos debe ser contemplado el uso masivo de automóviles propios así como el de transporte público, con la consecuente interacción y sus lógicos conflictos, tal cual se están presentando ahora.

Los nodos de la construcción espacial, como lo son las escuelas, centros comerciales, hospitales y oficinas gubernamentales deben ser diseñadas y desarrolladas las verdaderas necesidades de los habitantes de las zonas habitacionales. Un incremento en la demografía de forma indiscriminada provocará un colapso de todas estas instituciones sociales que tienen su peso específico en el espacio social. No podrán soportar la carga y tensión diaria de la vida de los residentes y en cualquier momento, al surgimiento de una eventualidad, generará una situación de vulnerabilidad y con la multiconexión existente otros actores, estos quedarán del mismo modo, expuestos a contingencias y riesgos traspasados por puntos localizados.

Enclaustrar a los individuos en cajones habitacionales, tal cual venden la idea de edificios dormitorios, ya que a su alcance se está instalando distintos tipos de esparcimientos y distractores dentro de los proyectos inmobiliarios, para los cuales reducen drásticamente su espacio vital y de convivencia familiar y expulsan a las personas a los centros comerciales para la interacción social, provocará un rompimiento en la coyuntura familiar que contemplará a los centros comerciales como lugares de convivencia, dejando de lado a los parques, museos y corredores culturales para ser sustituidos por espacios sociales artificiales y sin un valor cultural benéfico para la nueva comunidad habitacional.

En definitivo, es preponderante que se tome en cuenta los trabajos y estudios de los geógrafos urbanos, pues en su facultad de científicos sociales, pueden aportar críticas certeras para el desarrollo urbano, disminuir riesgos y delimitar los niveles de vulnerabilidad que acechan a la sociedad.

ⁱ González A. Rocío. La Jornada. Capital. "Protestan por el desorden urbano en Nuevo Polanco" Jueves 4 de Diciembre del 2014.

Bibliografía

- ADAMS, Richard (1983). "Energía y estructura"; Una teoría del poder social. México: Fondo de Cultura Económica.
- AGUIRRE, Beltrán, Gonzalo (1982). "El proceso de aculturación". México: Ediciones de la Casa Chata.
- CASTELLS, Manuel. (1977) "La cuestión urbana". Siglo XXI Editores, 4ª Edición. México.
- CASTELLS, Manuel. (1980) "Problemas de investigación en sociología urbana". Siglo XXI Editores. 8ª Edición. México.
- CASTELLS, Manuel.(1987) "Movimientos sociales urbanos". Siglo XXI Editores, 9ª.Edición. México.
- CURRIE, Lauchlin. (1979) "Urbanización y desarrollo". Un diseño para el crecimiento urbano. Ediciones Gernika. México.
- DELGADO, Javier. Coordinador. (2008) "La urbanización difusa de la Ciudad de México". Otras miradas sobre un espacio antiguo. Instituto de Geografía. UNAM. México.
- ELDRIDGE Hope Tindale. (1956) "The Process of Urbanization" en J. Sengler & O. D. Duncan (compiladores): Demographic Analysis, The Free Press, pg.338.
- GARCIA, Araceli y BUSTAMANTE María Martha. (1999) "Los Barrios de Tacubaya Colonial" en Tacubaya en la Memoria. México. Coedición Universidad Iberoamericana, Gobierno de la Ciudad de México. Pg: 20
- GORDILLO, Gustavo. (1992) "el campo mexicano en la definición de una nueva agricultura" en Desarrollo, desigualdad y medio ambiente. (Coord. Por Pablo Pascual Moncayo y José Woldenberg). Cal y Arena. México. Pg: 177-222.
- LIPIETZ, Alain (1979). "El capital y su espacio". México: Siglo XXI. Traducción de Stella Mastrangelo. Clasificación Biblioteca Samuel Ramos.

-
- PROPIN, Enrique (2003) "Teorías y métodos en Geografía Económica". Instituto de Geografía. UNAM. México.
 - REYNA, María del Carmen. (1995) "Tacuba y sus alrededores Siglo XVI-XIX". Ed. INAH Colección de divulgación. Pg. 146.
 - TOLEDO, Víctor M. et-al. (1989) "La Producción rural en México: alternativas ecológicas". Fundación Universo Veintiuno. México, pg: 29-32 y 219-253.
 - TRÓCCOLI, Alfredo. (1985) "El Espacio Agrícola" en Cuadernos de CEDERU. Núm: 6. Colegio de Postgraduados. México, Junio pg: 3-8.
 - UNIKEL, Luis. et.al. (1976) "El Desarrollo Urbano de México". CEED. El Colegio de México, México, pg: 213-245 y 337-355.
 - VILLALOBOS, Gloria. (1997). "Yo Polanco". Gobierno del D.F. Archivo Histórico del Distrito Federal. Serie: Tu Ciudad. Barrios y Pueblos.
 - WEBER, Max. (2001). "Estructuras de poder". Ediciones Coyoacán, México.
 - WEBER, Max. (2006). "Ética protestante y el espíritu del capitalismo" Grupo editorial Éxodo. México.

Revistas y reglamentos consultados.

- Revista cuadernos agrarios. Núm: 5 y 6. México, Mayo-Diciembre de 1992.
- Secretaría de Transporte y Vialidad. Solicitud de información Pública. Oficio: DGT/1262/2013. Folio: 0110000042213. Con fecha 04 de Abril de 2013. En México D.F.
- Dirección General de Transporte. Dirección de Servicios al Transporte. Solicitud de información con Oficio: DTS/0501/2013. Con fecha 01 de Abril de 2013. En México D.F.
- DGSDIA Julio 4, 2013. Boletín No. 1775. Comunicación Social. Cámara de Diputados. Legislatura XLII.

-
- Reglamento para el control de estacionamientos en las vías públicas del Distrito Federal, octubre 11, 2011. Capítulo cuatro, artículo 12, fracción II y VIII. Pg 5 y 6. Gaceta oficial del Distrito Federal.
 - Programa Delegacional de desarrollo urbano para la Delegación Miguel Hidalgo. Publicado Agosto 25 de 2005. Fecha de consulta Diciembre 5, 2012.
 - M Arq. MARÍA BUSTAMANTE HARFUSH
Cronista de la Delegación Miguel Hidalgo y Presidenta de FUNDARQMX
(Fomento Universal para la Difusión Arquitectónica de México)
maria_tau@prodigy.net.mx @MariaBHarfush

Páginas de internet consultadas.

- INEGI. Censo de población y vivienda 2005. México. www.INEGI.org.mx Fecha de consulta: Febrero 10, 2013.
- INEGI. Censo Económico 2009. México. www.INEGI.org.mx Fecha de consulta: Febrero 10, 2013.
- INEGI. Censo de población y vivienda 2010. México. www.INEGI.org.mx Fecha de consulta: Febrero 10, 2013.
- Conapo. Índice de crecimiento de población. Delegación Miguel Hidalgo. www.conapo.gob.mx
- INEGI. Censo de población y vivienda 2005. México. www.INEGI.org.mx Fecha de consulta: Febrero 10, 2013.
- INEGI. Censo de población y vivienda 2010. México. www.INEGI.org.mx Fecha de consulta: Febrero 10, 2013.
- Secretaría de Transporte y Vialidad. Solicitud de información Pública. Oficio: DGT/1262/2013. Folio: 0110000042213. Con fecha 04 de Abril de 2013. En México D.F.

-
- Dirección General de Transporte. Dirección de Servicios al Transporte. Solicitud de información con Oficio: DTS/0501/2013. Con fecha 01 de Abril de 2013. En México D.F.
 - DGSDIA Julio 4, 2013. Boletín No. 1775. Comunicación Social. Cámara de Diputados. Legislatura XLII.
 - <http://altopolanco.begrand.mx/galeria.php>
 - INEGI. Quinto censo de Población y Vivienda. 1930. Tabuladores básicos. <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/tabuladosbasicos/default.aspx?c=16767&s=est>
 - <http://www.consejeria.df.gob.mx/gacetitas.php>. Información sobre procesos
 - <http://www.jornada.unam.mx/2011/01/30/opinion/034a1cap>
 - <http://www.jornada.unam.mx/2009/01/26/index.php?section=cultura&articulo=a15n1cul>
 - <http://www.melancholiaborealis.ca/mej/mapa1528.htm>
 - <http://www.cronistas.gob.mx>
 - <http://www.8-80cities.org> Fecha de consulta: Febrero 23, 2013.
 - <http://www.ecoparq.com.mx/transparencia>
 - <http://www.ecobici.df.gob.mx>
 - <http://www.stc.gob.mx>
 - <http://www.rtp.gob.mx>
 - <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb254.html> consultada el 10 de junio de 2008.
 - <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/sistemas/cem08/estatal/df/m016/default.htm>
 - <http://www.ecoparq.com.mx/transparencia>
 - <http://www.ecobici.com.mx>
 - <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb254.html> consultada el 10 de junio de 2008.

-
- <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/sistemas/cem08/estatal/df/m016/default.htm>

Nota importante:

Las imágenes Google mostradas en este trabajo, tienen la intención de ser usadas como apoyo didáctico, mediante la consolidación de un mapa mental de las situaciones geográficas participantes en el estudio desarrollado, no tienen afán de lucro ni participación económica de cualquier tipo. En ningún caso las imágenes han sido modificadas ni alteradas. No se realiza ningún tipo de crítica, propaganda o publicidad por parte del autor de este estudio para las personas, empresas privadas, instituciones públicas o personajes políticos que hayan aparecido en las ilustraciones de forma incidental. De esta manera se cumplen con las normas, políticas y condiciones para el uso de las fotografías e imágenes satelitales propiedad de Google y que son expuestas en internet para su consulta pública y gratuita.

El autor de este trabajo deslinda a Google de cualquier acto legal que genere la publicación y divulgación del presente estudio.

Se agradece fervientemente a Google Co. por las facilidades prestadas para la realización de este trabajo.