



Universidad Nacional Autónoma  
de México

Facultad de Arquitectura

Licenciatura de Urbanismo



## La compacidad urbana en el contexto de la Ciudad de México.

### El caso de las colonias Condesa-Roma.

Tesis que para obtener el grado de

URBANISTA

presenta:

JULIO CÉSAR HERNÁNDEZ MUÑOZ



Director de tesis: **Dr. Héctor Quiroz Rothe**

Ciudad Universitaria, Distrito Federal, 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.

## AGRADECIMIENTOS

A **mis padres**,  
por brindarme la oportunidad de convertirme en el hombre que soy hoy.

A **mis abuelos †**,  
por el mundo que formaron a mi alrededor.

A toda **mi familia**,  
por el apoyo brindado en todo momento.

A mi **Guarida**,  
los amigos que siempre han estado ahí.

A **Itzel**,  
por soportarme toda la carrera y por el trabajo conjunto en este trabajo.

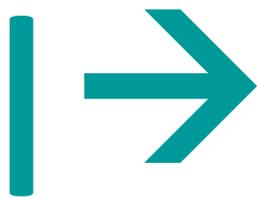
A **Nely y Jonathan**,  
por su apoyo y compañía en las noches en vela.

A todos los buenos **profesores** que he encontrado,  
por los conocimientos y herramientas adquiridos;  
y en especial a **Héctor Quiroz**,  
por su guía y presión para llegar hasta aquí.

A la **licenciatura** y a la **UNAM**,  
por las valiosas lecciones aprendidas.

## Í N D I C E

→	<b>INTRODUCCIÓN</b> -----	1
1	<b>ANTECEDENTES</b> -----	6
1.1	Las ciudades mexicanas-----	12
2	<b>LA CIUDAD COMPACTA</b> -----	19
2.1	Densidad-----	21
2.2	Mezcla de usos y mezcla social-----	24
2.3	Tamaño de las cuadras y área libre-----	26
2.4	Diversidad de construcciones-----	27
2.5	Transporte-----	28
2.6	Equipamientos-----	29
2.7	Metodología-----	30
3	<b>ANÁLISIS DE CASO DE ESTUDIO GENERAL</b> -----	34
3.1	Origen y evolución-----	37
3.2	Morfología-----	42
3.3	Tipologías constructivas-----	45
3.4	Tipos de espacio público-----	48
3.5	Normatividad-----	52
3.6	Nivel socioeconómico y mercado inmobiliario-----	55
3.7	Vialidad y transporte-----	60
4	<b>ANÁLISIS DE CASO DE ESTUDIO A DETALLE</b> -----	61
4.1	Justificación de polígonos-----	62
4.2	Densidad de población en polígonos-----	66
4.3	Densidad de vivienda en polígonos-----	67
4.4	Población flotante-----	68
4.5	Densidad constructiva-----	70
4.6	Mezcla de usos-----	81
4.7	Uso intensivo del espacio público-----	87
5	<b>PERCEPCIÓN DE LOS HABITANTES</b> -----	90
→	<b>CONCLUSIONES</b> -----	96
*	<b>REFERENCIAS</b> -----	104
**	<b>ANEXO DE ENTREVISTAS</b> -----	109



# INTRODUCCIÓN

*“No puede llamarse en realidad ciudad allí donde no existen edificios públicos y plazas.”*

Camilo Sitte.

El mundo está sufriendo transformaciones aceleradas, las cuáles pueden verse reflejadas tanto en aspectos económicos, sociales y culturales, esto inevitablemente tiene efecto en las ciudades. Una de estas grandes transformaciones se está dando en los ámbitos demográfico y territorial, se estima que desde 2007, la mitad de la población mundial vive en ciudades, y según un informe de las Naciones Unidas, se espera que para el año 2050, esta cifra llegue al 70%. Ante esto surge la preocupación acerca de cómo las ciudades enfrentarán las futuras demandas de la población.

Los efectos de este aumento de la población en las ciudades ya se han hecho notar, y es muy claro en las ciudades mexicanas, donde el crecimiento de las manchas urbanas se ha realizado, principalmente, de forma expansiva. Por un lado la población de menos recursos se ha asentado en lugares no adecuados para la urbanización, en gran parte por riesgos naturales; además, estos lugares, al no ser establecidos de forma regular, carecen de infraestructuras y servicios básicos, cuya implementación y construcción se da con el paso del tiempo, costos que llegan a ser absorbidos por el estado. Por otro lado, la oferta institucional en los últimos dos sexenios (2000-2012), se ha basado principalmente en la construcción de vivienda de interés social, sin embargo, ésta se ha construido en fraccionamientos cerrados en la periferia de la ciudad, resultando en considerables distancias entre la vivienda y las fuentes de trabajo, con un sistema de transporte masivo saturado en horas pico, y con un modelo de ciudad fragmentada y desarticulada, existiendo vacíos urbanos.

Ante estas preocupaciones, mucho se ha comentado acerca de cómo dirigir el desarrollo de las ciudades mexicanas; incluso en los discursos gubernamentales el tema está sobre la mesa, haciéndose énfasis en crear ciudades más compactas, densas y mixtas, sin embargo, comúnmente se hace referencia a casos internacionales, poniéndose en el imaginario la imagen de las ciudades hiperdensas como Nueva York o Tokio, así como París o Barcelona, que si bien son ejemplos con menos intensidad constructiva (al menos en alturas), parecen también muy ajenas a la realidad mexicana.

El término de ciudad compacta es empleado por numerosos gobiernos y organizaciones a nivel internacional, sin embargo, no existe una definición precisa ni suficiente teorización acerca de su definición y características. De ahí nace la motivación por realizar una investigación acerca de este tema, y más específicamente sobre la ciudad compacta en México.

La presente tesis forma parte de esta investigación, coordinada por el Dr. Héctor Quiroz Rothe. El objetivo principal del documento es construir una caracterización de la ciudad compacta mexicana, tratando de responder a las preguntas: ¿es posible definir una ciudad compacta mexicana? y ¿cuáles son sus características? Para esto se acotó la investigación a la ciudad central de la Ciudad de México, la cual comprende las delegaciones Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Venustiano Carranza y Benito Juárez. Se tomaron varios casos de estudio, presentándose en este caso el de Condesa-Roma.

Como objetivos particulares se tiene:

- Establecer las características de la ciudad compacta.
- Establecer indicadores que permitan analizar la compactidad urbana.
- Conocer las particularidades de la ciudad compacta mexicana.

Como parte de esta investigación, se plantearon tres modelos distintos de ciudad compacta identificables en la ciudad central: En primer lugar la *ciudad compacta formal*, es decir, colonias que diseñadas, lotificadas y vendidas en un marco regulado y en el mercado formal. La *ciudad compacta popular*, refiriéndose a esto como las colonias o zonas que comenzaron como asentamientos irregulares o como colonias de origen popular (colonias obreras por ejemplo), y que con el paso del tiempo llegaron a un grado de consolidación y de concentración de actividades tal que en la actualidad pueden considerarse compactas. Por último, se plantea la *ciudad compacta racional*, esto entendido como las unidades habitacionales, ya sea que hayan sido construidas dentro de un entorno urbano, o que hayan sido concebidas en un entorno suburbano o periférico, y que con el paso del tiempo su ubicación terminó por convertirse en central, el interés en este tipo de asentamientos es que, si bien desde un comienzo estas unidades generalmente se concibieron con una mayor intensidad de construcción y por tanto de población, las transformaciones del entorno impactan fuertemente en el número de familias y composición que habitan en estos lugares, así como en el valor de las propiedades y las actividades que se realizan en ellas.

Para cada uno de estos modelos identificados se analizaron casos de estudio dentro de la ciudad central. En el caso de la ciudad compacta formal, se analizaron dos casos de estudio: los cuales son Polanco en la Delegación Miguel Hidalgo, y Roma-Condesa en la Delegación Cuauhtémoc, siendo éste último el presentado en esta tesis.

El documento se divide en cinco capítulos, cuyo contenido se explica a continuación:

En el primer capítulo se abordan brevemente algunas de las corrientes ideológicas que impactaron en el desarrollo de las ciudades, y se presenta un panorama de lo que son actualmente las ciudades mexicanas, así como las problemáticas a las que se enfrentan en la actualidad; esto para establecer la necesidad de estudiar el modelo de ciudad compacta y aplicarlo en la medida de lo posible a nuestro país.

En el capítulo dos se indaga en el concepto de ciudad compacta, explorando a diversos autores que, llamando así o no al tema, han enunciado ideas relevantes acerca de éste. A partir de esto también se obtienen conceptos clave que fueron tomados como base para establecer los indicadores y características a analizar en la zona de estudio.

En el tercer capítulo se presenta el análisis del caso de estudio general, esto con base en la información disponible, desde bibliografía, cartografía y datos estadísticos, información socioeconómica, visitas de campo y normatividad urbana.

El cuarto capítulo presenta datos y observaciones realizadas en campo, para lo cual, si bien la zona de estudio tiene particularidades muy específicas que definieron el polígono a analizar, se entiende que incluso dentro de una misma colonia o vecindario existen zonas distintas, y por esto se identificaron tres subpolígonos con características muy particulares, los cuales fueron analizados con mayor profundidad. Estos subpolígonos se delimitaron con base en los análisis de densidad de población por manzana dentro de la zona de estudio, eligiéndose un polígono con la menor densidad, uno con la mayor, y otro con una densidad media.

Parte del análisis de estos subpolígonos se realizó con base en información estadística, y parte importante del análisis a detalle se realizó en campo, esto por medio de un levantamiento en el cual se obtuvieron los usos de suelo, los niveles de construcción y el número de locales en planta baja por lote. Si bien esto nos permite reflejar las actividades existentes en una zona determinada (más allá de lo que se establece en la normatividad), se tienen ciertas limitantes, ya que existen ciertos usos que no son evidentes en la fachada, tales como consultorios u oficinas en edificios de departamentos, así como casas residenciales convertidas en oficina sin ninguna señalización, entre otros.

El quinto y último capítulo se refiere a la dimensión cualitativa, donde se presentan observaciones realizadas por residentes de la zona de estudio, las cuales se obtuvieron mediante entrevistas; con esto se busca representar el punto de vista de las personas que habitan el lugar con respecto a las

transformaciones que ha presentado la zona, así como de los aspectos positivos y negativos de vivir en una zona compacta; además, se les cuestionó acerca de las acciones que se podrían realizar para lograr mejoras en el entorno, y en qué otra zona de la ciudad vivirían de verse obligados a hacerlo.

Una de las limitantes en el acceso a la información es el hecho de que, precisamente en la zona de estudio se ha presentado en los últimos años la construcción de una importante cantidad de edificios, sobre todo de departamentos, con lo cual se supone un aumento en la población, que puede variar de manera significativa con respecto a la obtenida en el último censo de población y vivienda, realizado en 2010, sin embargo, dicho censo constituye la fuente oficial de información demográfica más actualizada, siendo que el próximo conteo de población y vivienda se realizará el presente año 2015, y muy probablemente los resultados sean dados a conocer el próximo año.

# 1

## ANTECEDENTES

*“El camino al infierno está empedrado de buenas intenciones”.*

Al pensar en las grandes ciudades de la actualidad, pueden venir a la mente los múltiples problemas que en ellas se presentan. Algunos de ellos son la congestión vial, aglomeraciones, contaminación, pobreza, delincuencia, hacinamiento, segregación, entre otros. Si bien estos problemas están presentes en nuestras ciudades, éstas siguen albergando gran cantidad de personas, aumentando su población ya sea por

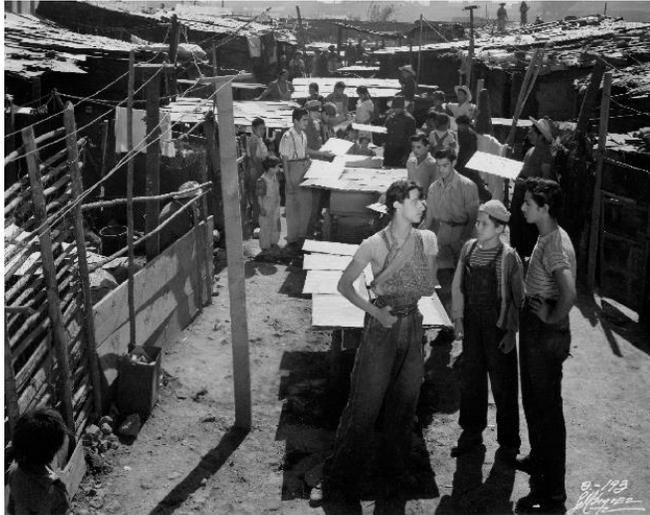


Ilustración 1: Película "Los olvidados", Luis Buñuel, 1950.

crecimiento natural o por migración; las personas siguen habitando las metrópolis. En el libro *El triunfo de la ciudad*, Edward Glaeser afirma que “cada mes, cinco millones más de personas viven en las ciudades del mundo desarrollado”.<sup>1</sup>

Esto se entiende si consideramos los beneficios y oportunidades que en estos espacios se presentan, ya sea ofertas laborales, oportunidades de educación, de esparcimiento, oferta cultural, acceso a bienes y servicios, etc. Como dice Glaeser: “Las ciudades son (...) los lugares donde la genialidad de las naciones es mayormente expresado”.<sup>2</sup>

La gente siempre ha tendido a agruparse para satisfacer sus necesidades, conformando así asentamientos humanos que con el tiempo evolucionaron a ciudades, debido a la concentración de actividades, servicios y personas. Desde entonces esto ha atraído a la población a vivir en ellas: una gran oferta de oportunidades para mejorar su calidad de vida.

A través de la historia la complejidad de las ciudades ha ido aumentando, con lo cual se han presentado diversos tipos de problemas, en ciertos momentos muy críticos. Un ejemplo de esto es la Revolución Industrial, época en que justamente la migración a las ciudades en busca de empleo provocó condiciones de hacinamiento, pobreza e insalubridad, características que desde entonces han quedado presentes en la idea e imagen de lo que se considera una ciudad moderna.

---

<sup>1</sup> Edward Glaeser, *Thiump of the city* (EUA: Penguin group, 2012), p1.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

Mucho se ha discutido acerca de cómo deberían ser las ciudades, y se han creado paradigmas que han buscado solucionar sus problemas, es así como se crearon distintos planteamientos teóricos y proyectos como la ciudad jardín, la ciudad lineal, la ciudad racional, entre otros, sin embargo, estos modelos no lograron su principal objetivo: resolver los problemas de la ciudad.



Ilustración 2: Ciudad Nonoalco Tlatelolco, ejemplo de ciudad racional en México. Imagen: <http://www.eluniversaldf.mx/>

La tecnología se vio reflejada también en las ciudades, como afirma Richard Rogers: “del mismo modo que el ascensor hizo posible al rascacielos, el coche ha permitido que los ciudadanos vivan alejados del centro de las ciudades y ha facilitado la división de las actividades cotidianas por compartimentos, separando las oficinas de las tiendas y éstas de las viviendas. Cuanto más se expanden las ciudades, menos rentable resulta la expansión de sus sistemas de transporte público y, por tanto, más dependientes son los ciudadanos del vehículo privado”<sup>3</sup>.



Ilustración 3: Construcción de Ciudad Satélite, fraccionamiento periférico construido en 1954. Imagen: <http://www.jmhdezhdz.com/2015/07/torres-de-satelite-mexico-barragan.html>

Pero no sólo resulta inviable la expansión del transporte público, sino que se encarece la dotación de servicios públicos, además de que justamente esta división de actividades provoca lo que se conoce como “ciudades dormitorio”: grandes zonas habitacionales carentes de actividades económicas y por tanto de empleos, en donde los habitantes invierten una fuerte cantidad de tiempo (y comúnmente de dinero) en trasladarse a sus centros de trabajo o escuelas. Un ejemplo

<sup>3</sup> Richard Rogers, *Ciudades para un pequeño planeta* (España: Editorial Gustavo Gili SA, 2000), p35.

es la Zona Metropolitana del Valle de México, en donde los traslados son de hasta tres horas y media.

En el contexto mexicano, en las últimas décadas, la población urbana nacional ha ido en aumento, y las ciudades se han multiplicado, lo que ha provocado un gran crecimiento de éstas, sin embargo, la falta de planeación y de visión ha provocado que éste crecimiento tenga lugar de una forma dispersa. En consecuencia la mancha urbana de las ciudades crece mucho más que la población, provocando desequilibrios económicos y ambientales, así como problemas sociales, impactando en la calidad de vida.

Datos recientes de SEDESOL muestran que el área de las ciudades mayores a 50 mil habitantes se expandió 7.6 veces en el periodo comprendido entre 1980 y 2010, sin embargo, en esos 30 años la población sólo se ha incrementado 1.9 veces, lo que se traduce en una disminución de 75% en la densidad de población<sup>4</sup>.

En el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México, en estos 30 años la población se incrementó 1.42 veces, mientras que la superficie se incrementó 3.57 veces.<sup>5</sup>

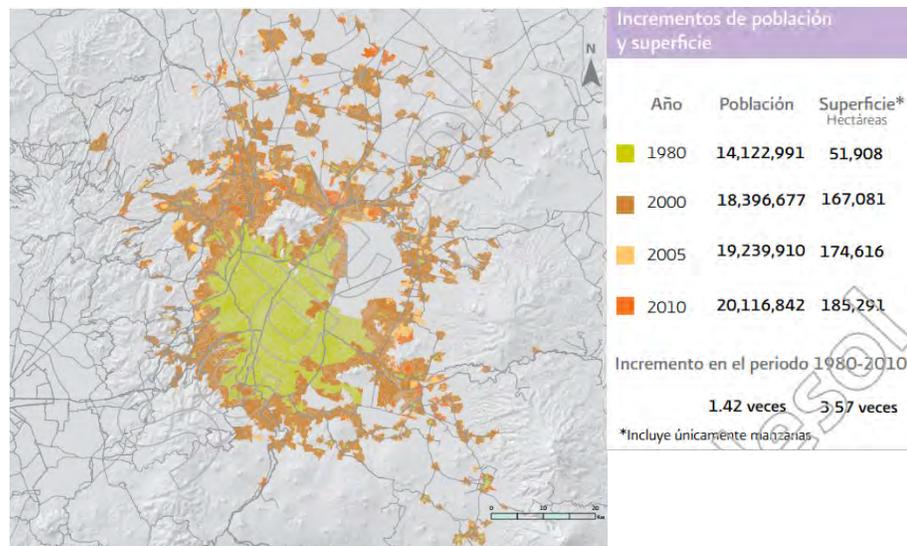


Ilustración 4: Expansión de la mancha urbana de la ZMVM 1980-2010. Fuente: SEDESOL.

<sup>4</sup> Salvador Medina Ramírez y Jimena Veloz Rosas, *Desarrollo Orientado al Transporte: Regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad* (México: ITDP, 2013), p12.

<sup>5</sup> SEDESOL, *La expansión de las ciudades 1980-2010* (México: SEDESOL, 2012), p12.

Sin embargo, si analizamos la Zona Metropolitana de Toluca podemos encontrar cifras mucho más graves, ya que mientras su población creció 3,41 veces, si superficie se incrementó en casi 27 veces.<sup>6</sup>

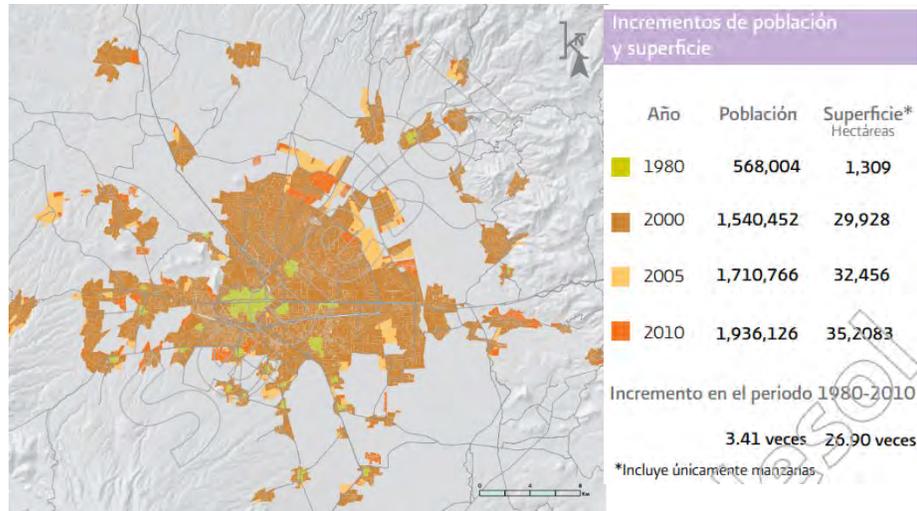


Ilustración 5: Expansión de la mancha urbana de la Zona Metropolitana de Toluca 1980-2010. Fuente: SEDESOL.

En la ilustración 6 se puede apreciar la evolución de la mancha urbana de la ZMVM, de 1807 a 2000. La imagen se obtuvo de un video elaborado por investigadores de la Universidad de Nueva York<sup>7</sup>. Si bien el video sólo muestra una animación del crecimiento de la mancha urbana, sin proporcionar datos, en éste se observa que entre 1950 y 1970 se da la expansión más notoria, alcanzando lugares que se encuentran a 45 kilómetros del centro de la ciudad.

<sup>6</sup> SEDESOL, *La expansión de las ciudades 1980-2010* (México: SEDESOL, 2012), p20.

<sup>7</sup> NYU, *Mexico City* (EUA: Canal de youtube NYU STERN URBANIZATION PROJECT, 2014), <http://youtu.be/WtQjRCyOuvM>



*Ilustración 6: Expansión de la mancha urbana de la ZMVM 1908-2000. Captura de pantalla de video elaborado por la Universidad de Nueva York.*

Algo que puede ayudar a dimensionar esto es la ilustración 7, en la cual se muestra la escultura “Puerta de paz” de Itzhak Danziger, la cual forma parte de la “Ruta de la Amistad, un paseo escultórico de 17 kilómetros construido sobre Periférico en 1968, con motivo de la celebración de la XIX edición de los juegos olímpicos, cuya sede fue la Ciudad de México. Este proyecto se concibió y construyó como una serie de esculturas sembradas tanto en el paisaje



*Ilustración 7: Vacas pastando alrededor de “Puerta de la paz”, escultura de Itzhak Daziger en la Ruta de la Amistad. Imagen : <https://www.flickr.com/photos/mezcal/sets/>*

de piedra volcánica de los pedregales como en el paisaje rural de sembradíos cercanos a Xochimilco. El motivo de incluir esta imagen es mostrar que a finales de los años sesenta el Periférico aún se encontraba en la periferia no urbanizada de la ciudad, muy al contrario de lo que sucede

actualmente, donde la mancha urbana se extiende varios kilómetros más allá. La imagen fue tomada en lo que ahora es la zona de Coapa.

### 1.1 Las ciudades mexicanas

Después de la Segunda Guerra Mundial, el modelo de urbanización extendido fue el patrón a seguir en diferentes ciudades del mundo. El mejor ejemplo fueron las ciudades estadounidenses que se construyeron en la idea del sueño americano basado en las condiciones materiales, en el que cada familia debía tener una casa con jardín y un automóvil. Así, las ciudades norteamericanas empezaron a crecer sin control, o más bien, sin una proporción equilibrada entre población y territorio.

Si bien este modelo se llevó a cabo en países industrializados, fue también un modelo a seguir para los países en desarrollo, como fue el caso de México, donde se comenzaron a crear fraccionamientos periféricos para las clases medias y acomodadas como Ciudad Satélite, Lomas de Chapultepec o Jardines del Pedregal. Por otro lado, de forma paralela comenzaron a surgir también asentamientos irregulares, que comúnmente se encuentran en las periferias, los cuales, debido a las condiciones sociales y económicas, llegaron a constituir el modelo predominante de crecimiento de las ciudades mexicanas.



Ilustración 8: Asentamientos irregulares al norte de la ZMVM. Imagen: Pablo López Luz.

El principal problema de los asentamientos irregulares es la carencia de servicios y de equipamientos, además de que por lo regular se encuentran en zonas no aptas para la urbanización, ya sea por ubicarse en barrancas o zonas con riesgo de deslave, zonas inundables, o en zonas de reserva ecológica. Con el paso del tiempo estos asentamientos suelen consolidarse con la provisión

de servicios y el paulatino mejoramiento de la vivienda, sin embargo en muchos de los casos prevalecen problemas sociales, falta de equipamientos y de acceso a bienes y servicios.

Un caso muy peculiar es el de Ciudad Nezahualcóyotl, poblado que comenzó en los terrenos resultantes de la desecación del Lago de Texcoco. Si bien se comenzó como un asentamiento en condiciones precarias, después hubo un plan de ordenamiento trazando calles y avenidas ortogonales, construyendo una gran retícula con equipamientos básicos distribuidos equitativamente.

Actualmente en esta zona se cuenta con todos los servicios básicos y pavimento en las calles, y a los equipamientos básicos originales se suman ya centros comerciales, universidades, centros deportivos y algunos de esparcimiento, además de que las avenidas y algunos otros corredores presentan una importante actividad comercial de alcance local, a lo que se agrega el comercio

informal. Oficialmente es municipio desde 1963, y con el cambio generacional también ha mejorado la posición económica de una parte importante de la población, y también es importante la cantidad de población que alberga, ya que, como se expone en la portada del número de septiembre de 2011 de la revista National Geographic en Español, se tienen 17,537 habitantes por kilómetro cuadrado.<sup>8</sup>

Entonces se podría pensar que el modelo de Neza es exitoso debido a su grado de consolidación, el cual se logró mediante la vivienda progresiva, y de cierta manera lo es, sin embargo persiste la carencia de espacios públicos y áreas verdes, limitándose éstos en su mayoría a los camellones. Además también es importante mencionar que una parte importante de la población tiene que realizar grandes traslados a sus lugares de trabajo o a las escuelas; si se mide la distancia desde el límite oriente del municipio (colindando con Los Reyes) hasta el Periférico Oriente (límite poniente



Ilustración 9: Portada de la edición de septiembre de 2011 de la revista National Geographic en Español, número dedicado a Ciudad Nezahualcóyotl.

<sup>8</sup> Javier Pérez, *Ciudad Neza, una historia de contrastes* (México: National Georaphic en Español, 2011).

con el Distrito Federal) por Avenida Pantitlán, se tiene una distancia de aproximadamente 10 kilómetros, y de este punto al Zócalo (centro de la ciudad) hay más de 8 kilómetros de distancia, y a esto se tendría que agregar que las principales fuentes de empleo se concentran principalmente al poniente de la ciudad.

Si bien este es un caso interesante muy consolidado y estudiado, se debe tomar en cuenta que estas condiciones se presentan a más de medio siglo de su ocupación, y que la mayoría de los asentamientos irregulares no tienen una estructura urbana tan organizada, y que si bien Neza se encontraba en la periferia, al seguir extendiéndose la ciudad ya es considerada por algunos como algo “céntrico”, debido a que los nuevos asentamientos tanto irregulares como regulares se encuentran más alejados y desconectados de la ciudad.

Por otro lado se puede analizar la oferta institucional, donde se encuentra que en los dos sexenios anteriores (2000-2012), las políticas de vivienda en México se han enfocado en la producción y promoción de vivienda de interés social, dándole una importancia primordial al sector de la construcción, siendo éste una de las principales actividades económicas en el país. Sin embargo, este tipo de urbanización no ha ido acompañada de una planificación del desarrollo urbano, por lo que el territorio se ha ido ocupando de una manera incompleta, carente de calidad en equipamientos, servicios, transporte y sobre todo, vida urbana.



*Ilustración 10: Vivienda de interés social en Ixtapaluca. Imagen: Livia Corona Benjamin.*

Estos fraccionamientos generalmente constan de grandes extensiones de vivienda mínima, donde se prohíbe o se restringe la modificación de las construcciones, además de que se prohíben los giros comerciales.

Las características de este modelo de crecimiento promueven ciudades sectorizadas,

donde los usos tienden a ser homogeneizados, con lo que se pierde la riqueza y la diversidad de actividad, y una de las respuestas naturales es la aparición de comercios “ilegales” adaptados en las ventanas de las viviendas, así como la aparición del comercio informal.

Debido a estas condiciones, y a que las distancias a los centros de trabajo cada vez son mayores, estas viviendas están siendo abandonadas. Según datos del BBVA Research, el 26% de las viviendas que son financiadas por los créditos del INFONAVIT se encuentran



*Ilustración 11: Adaptación de comercios dentro de vivienda de interés social. Imagen: Livia Corona Benjamin.*

desocupadas<sup>9</sup>, lo que indica que este tipo de fraccionamientos no son exitosos, existiendo gente que prefiere perder su crédito y su inversión inicial para la adquisición de la vivienda antes que vivir en estas condiciones.

Este modelo ha demostrado no ser efectivo, ya que no responde a las necesidades de vivienda de los habitantes, y crea asentamientos aislados, dependientes por completo del resto de la ciudad, y del uso del automóvil, provocando además el encarecimiento de la dotación de servicios, infraestructura y equipamientos, por lo que resulta inviable de manera económica, social y ecológicamente. Esto hace inminente la necesidad de replantear el modelo de urbanización de nuestras ciudades; buscando el mejor aprovechamiento de zonas que ya cuentan con servicios de buena calidad, evitando así vacíos urbanos y promoviendo una mezcla e integración de población, usos y actividades.

En el discurso de la actual administración federal estos problemas están presentes, y es así como se separaron los asuntos urbanos y territoriales de la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), para

---

<sup>9</sup> **Salvador Medina y Jimena Veloz**, *Desarrollo orientado al transporte: Regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad* (México: ITDP, 2013), p12.

incluirlos en la recién creada Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), buscando dar un mayor peso a la planeación de las ciudades. En el discurso de la Secretaría, y en el Plan Nacional de Desarrollo, está presente tanto el frenar el crecimiento de la mancha urbana y dejar atrás el modelo de ciudad dispersa, para pasar a un modelo “compacto y sostenible”, consolidando las áreas urbanas mediante la implementación de proyectos de vivienda cercana a transporte público masivo, promoción de usos mixtos, entre otras propuestas.

El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 plantea cinco metas nacionales, y en la meta número 2: “México incluyente”, se hace referencia a lo mencionado anteriormente:

*“El modelo de crecimiento urbano reciente ha fomentado el desarrollo de viviendas que se encuentran lejos de servicios como escuelas, hospitales y centros de abasto. Es decir, la producción de vivienda nueva ha estado basada en un modelo de crecimiento urbano extensivo. Los desarrollos habitacionales se ubicaron en zonas alejadas de los centros de trabajo y de servicios, sin una densidad habitacional adecuada que permitiera costear servicios, vías de comunicación y alternativas de transporte eficientes. Esto ha generado comunidades dispersas, un debilitamiento del tejido social y un uso poco eficiente de los recursos de la economía a través de altos costos de transporte para los trabajadores y las empresas. (...) Ante esta coyuntura, es necesario impulsar el desarrollo de ciudades más compactas con mayor densidad de población y actividad económica.”*

En el mismo documento, se plantean también objetivos para cada meta, y dentro de esta segunda meta se incluye lo siguiente:

Objetivo 2.5. Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna.

Estrategia 2.5.1. Transitar hacia un Modelo de Desarrollo Urbano Sustentable e Inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos.

Líneas de acción:

- Fomentar ciudades más compactas, con mayor densidad de población y actividad económica, orientando el desarrollo mediante la política pública, el financiamiento y los apoyos a la vivienda.
- Inhibir el crecimiento de las manchas urbanas hacia zonas inadecuadas.

- Promover reformas a la legislación en materia de planeación urbana, uso eficiente del suelo y zonificación.
- Revertir el abandono e incidir positivamente en la plusvalía habitacional, por medio de intervenciones para rehabilitar el entorno y mejorar la calidad de vida en desarrollos y unidades habitacionales que así lo necesiten.
- Mejorar las condiciones habitacionales y su entorno, en coordinación con los gobiernos locales.
- Adecuar normas e impulsar acciones de renovación urbana, ampliación y mejoramiento de la vivienda del parque habitacional existente.
- Fomentar una movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público y masivo, y que promueva el uso de transporte no motorizado.
- Propiciar la modernización de catastros y de registros públicos de la propiedad, así como la incorporación y regularización de propiedades no registradas.<sup>10</sup>

Por otro lado, también se hace alusión a esto en el Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Vivienda, cuyo objetivo 3 del Programa Sectorial es:

“Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes.”<sup>11</sup>

Si bien el tema está presente en los discursos gubernamentales, y se ve que se están realizando acciones encaminadas a un nuevo modelo de desarrollo urbano, es importante pensar hasta qué punto es posible densificar nuestras ciudades, y echar un vistazo a otras que han logrado desarrollar modelos de ciudad más exitosos, para aprender lecciones de ello y analizar qué elementos se pueden adaptar a la realidad de las ciudades mexicanas.

La Ciudad de México ha experimentado significativas transformaciones en los últimos 10 años, algunas en el espacio público (como la recuperación del espacio adyacente al Monumento a la

---

<sup>10</sup> **Presidencia de la República**, *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018* (México: Presidencia de la República, 2013), <http://pnd.gob.mx/wp-content/uploads/2013/05/PND.pdf>

<sup>11</sup> **SEDATU**, *Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018* (México: SEDATU, 2014), [http://www.sedatu.gob.mx/srweb/datastore/programas/2014/PNDU/PROGRAMA\\_Nacional\\_de\\_Developmento\\_Urbano\\_2014-2018.pdf](http://www.sedatu.gob.mx/srweb/datastore/programas/2014/PNDU/PROGRAMA_Nacional_de_Developmento_Urbano_2014-2018.pdf)

Revolución con el proyecto Plaza de la República, peatonalización de la calle de Madero en el Centro Histórico, remodelación de la Alameda Central), en la movilidad (construcción de cinco líneas de Metrobús, tres de Mexibús, una línea de metro, implementación de sistema de bicicletas públicas *ecobici* e infraestructura ciclista), así como intentos de densificación de zonas centrales (como el Bando 2).

Ante esta situación mucho se ha hablado acerca de cómo debería ser nuestra ciudad, y en esta discusión uno de los temas recurrentes es el de la "ciudad compacta", tomándose como referencia casos de éxito de ciudades extranjeras. Si bien esto es útil, es necesario hacer una reflexión acerca de cómo podría ser la ciudad compacta mexicana, tomando en cuenta que si bien Paseo de la Reforma experimenta una intensidad constructiva muy importante, tampoco se puede concebir esa densidad en toda la ciudad, ni tampoco se trata de sustituir las viviendas unifamiliares por edificios de departamentos por todos lados sin tener una visión integral de las fuentes de empleo, el transporte, los servicios y el abasto.

# 2

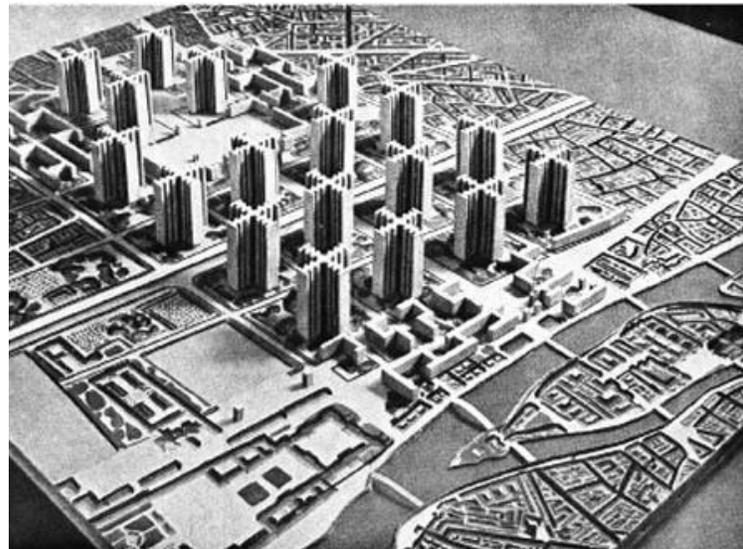
## LA CIUDAD COMPACTA

*“El Bosque de Cemento no es el más verde, pero sí el que más frutos da”.*

La concepción y el modo en que fueron creadas y expandidas las ciudades ha variado a lo largo de la humanidad, habiendo grandes diferencias entre las distintas culturas y épocas. A principios del siglo XX se comenzó a discutir acerca de cómo deberían de ser las ciudades de acuerdo a las necesidades de la sociedad moderna.

Carlo Aymonino (1981) identifica cuatro funciones básicas para las actividades humanas: habitar, trabajar, divertirse y circular; mismas que las ciudades buscan reflejar<sup>12</sup>. Estos principios están presentes desde la Carta de Atenas de 1931, donde se planteaban lineamientos a seguir para la planificación de las ciudades.

Como parte de esto, la corriente funcionalista, cuyo principal divulgador fue Le Corbusier, buscaba que la organización de las ciudades se diera con base en la división de funciones y actividades. Se planteaba un modelo de ciudad conformado por súper manzanas con altas densidades constructivas, permitiendo así tener espacio para áreas verdes, y separando tanto los usos de vivienda, comercio e industria;



*Ilustración 12: Plan Voisin. Proyecto de Le Corbusier para el centro histórico de París.*

como las circulaciones peatonales y vehiculares. Uno de los proyectos de Le Corbusier fue el “Plan Voisin”, que buscaba una reestructuración para el centro histórico de París, demoliendo gran parte de lo existente para la creación de una ciudad con altas torres de vivienda y grandes espacios abiertos, como se muestra en la ilustración 12. Si bien este proyecto nunca se concretó, hay una ciudad en La India, llamada Chandigarh que sí se construyó bajo estos principios, la cual se divide en 60 sectores y fue concebida en 1951.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Carlo Aymonino, *El significado de las ciudades* (España: H. Blume Ediciones, 1981).

<sup>13</sup> Wikipedia, *Chandigarh*, <http://es.wikipedia.org/wiki/Chandigarh>

Se pueden encontrar varios ejemplos de ciudades en donde se emplearon estos principios, uno de los más importantes es Brasilia, la capital de Brasil desde 1960, la cual se construyó desde cero. En México se encuentra el Conjunto Urbano Nonoalco Tlatelolco de Mario Pani (1949), además del Centro Urbano Presidente Alemán (1946) y la Ciudad Universitaria (1953).

Todo modelo tiene sus defectos, y en este caso, la separación de actividades comenzó a ser cuestionada, argumentando que produjo la pérdida de vitalidad de las calles y los barrios.

Al evidenciarse los efectos negativos de este modelo, surgieron varios autores que lo criticaron, siendo que éstos abogaban por rescatar las características de los vecindarios tradicionales, como lo dice Richard Rogers (2000): “La ciudad compacta es una ciudad densa y socialmente diversa donde las actividades sociales y económicas se solapan y donde las comunidades pueden integrarse en su vecindario”<sup>14</sup>.

En fraccionamientos periféricos de la ZMVM, fuera de los aspectos de diseño que pueden ir desde fraccionamientos residenciales hasta vivienda de interés social, la homogeneización de las zonas y su desarticulación con el entorno hace que se pierdan muchas de las dinámicas de los vecindarios.

La ciudad compacta no sólo se limita al entorno físico o construido, sino que tiene una dimensión física y otra social, por lo que no puede ser aplicada como un modelo exacto de densidades o características de diseño determinadas, sin embargo se pueden considerar tanto observaciones de la vida diaria y relaciones entre diversas actividades, como la relación entre aspectos de diseño, planeación de proyectos, normatividad e indicadores cuantitativos en casos de estudio exitosos.

Al estudiar algunos de los autores que han escrito o inferido temas relacionados con respecto a la ciudad compacta, se pueden encontrar varias características de ésta, entre las cuales destacan:

## 2.1 Densidad.

La densidad es quizá lo primero en lo que se piensa cuando se habla de ciudad compacta, y esto es normalmente asociado a las imágenes de muy alta densidad como Hong Kong o Nueva York, se piensa en edificios altos por todos lados, y es común que esto provoque cierta resistencia. a+t architecture publishers (2014), compara esta situación con “el mito de la sandía cúbica”: en los años ochenta un granjero japonés ideó la forma de cultivar una sandía cúbica, con el objetivo de empacarla y trasladarla más fácilmente. Esto es precisamente lo que no se debe hacer con las

---

<sup>14</sup> **Richard Rogers**, *Ciudades para un pequeño planeta* (España: Editorial Gustavo Gili SA, 2000), p33.

ciudades, ya que si bien el espacio es un bien finito, no se trata de reducir los vacíos al máximo, ni de acomodar tantas viviendas como sea posible, a+t afirma que: "...si hacemos esto con los edificios, no será en nombre de la densidad, será en nombre de la especulación y el resultado será el hacinamiento, como se puede comprobar históricamente"<sup>15</sup>.

Si bien ya se aclaró que no se trata de detonar sin control la densidad constructiva, es importante entender que sí es necesaria cierta densidad para la optimización de la dotación de servicios y el acceso a la ciudad. En 1959 John H. Denton, después de analizar los suburbios americanos y los ingleses, llegó a la conclusión de que estos lugares carecían de población suficiente para sostener una vida cultural y social. También, que la descentralización hacia las periferias tenía como consecuencia una población muy reducida y dispersa. De esta forma y tras varias investigaciones, llegó a la conclusión de que es de gran importancia la concentración de la gente, ya sea en pocas o grandes cantidades; fue entonces lo que dio pie a estudios sobre las bajas y altas densidades y sus consecuencias.

Hay una gran relación entre la diversidad de actividades y la concentración de población, ambas dependen entre sí. Cuando se tiene una gran demanda de actividades es porque se tienen una gran concentración de personas o viceversa, gracias a que hay una gran concentración de personas en un lugar, se detonan diferentes actividades en diferentes horarios.

En ocasiones, el término de "alta densidad" se relaciona con los vecindarios o colonias de bajos recursos, hacinamiento, insalubridad y otros problemas; sin embargo, las altas densidades pueden representar grandes virtudes urbanas. La alta densidad se refiere a una gran complementariedad de concentración de población y diversidad de usos durante las 24 horas del día. Alta densidad se refiere a cierta cantidad elevada de población, concentrada que vive en una cierta área. Ésta no debe confundirse con hacinamiento, que se refiere a demasiadas personas subsistiendo en un espacio limitado con servicios insuficientes.

El problema está en no saber diferenciar estos dos términos, las ciudades del siglo XIX y las periferias de ciudades de países en vías de desarrollo de la actualidad, presentan ambos, hacinamiento y una alta densidad; sin embargo, los investigadores o expertos en la materia lo asumieron por mucho tiempo como una sola cosa, es decir, que las altas densidades iban de la mano del hacinamiento.

---

<sup>15</sup> a+t, *¿Por qué la densidad? Desmontando el mito de la sandía cúbica* (España: a+t architecture publishers, 2014), p.11.

No es así, ya que el problema de estos vecindarios no es la alta densidad de inmuebles construidos o habitantes en un área, sino la manera en que éstos se encuentran distribuidos.

Actualmente, hay más casos de hacinamiento en distritos de bajas densidades que en los de altas densidades. En los proyectos que se desarrollaban en Nueva York en la década de los 60, se buscaba renovar o reemplazar los vecindarios de bajos ingresos con el fin de poner alto al hacinamiento e insalubridad sin poner atención a la cantidad de personas que viven en el lugar. En estos proyectos se diseñaban espacios de baja densidad para menos personas, sin embargo, la realidad es que el hacinamiento fue peor en los nuevos proyectos ya que se debía de colocar al mismo número de personas en espacios más reducidos. “El hacinamiento en distritos de bajas densidades es más deprimente y destructivo que el hacinamiento en aquellos con altas densidades, ya que en los de bajas densidades no hay una vida pública como distracción y escape, al igual que una vida pública para luchar políticamente contra injusticias y negligencia”<sup>16</sup>.

El hacinamiento en los vecindarios es una señal de que éstos no funcionan y no pueden satisfacer las necesidades de quienes en algún momento tuvieron la elección de habitarlos. “Los enormes cinturones grises de densidad baja relativa que rodean nuestras ciudades están decayendo y siendo abandonados, o bien decayendo y hacinándose cada vez más. Estas son claras señales del típico error de las bajas densidades en las ciudades”<sup>17</sup>.

Las densidades son cuestión de funcionamiento. Las densidades son muy bajas o muy altas de acuerdo a que tanto están perjudicando o favoreciendo a la ciudad, es decir, que la densidad es relativa. No es una cuestión de un número mágico o preciso; la cantidad adecuada se basa en el buen funcionamiento de la propia ciudad. Las densidades pueden llegar a crecer tanto, que en vez de promover la diversidad, la reprimen.

Uno de los inventos modernos que ha favorecido al aumento las densidades (sobre todo constructivas), ha sido el elevador, ya que han permitido facilitar los traslados verticales dentro de las construcciones, haciendo que el subir demasiadas escaleras no sea un problema. Sin embargo, en los casos en que no se cuenta con la posibilidad de darle el mantenimiento adecuado a estos edificios se terminan convirtiendo en lugares de hacinamiento, segregados, y con diversos problemas sociales, como ocurre en ciudades estadounidenses o en los guetos europeos.

---

<sup>16</sup> **Jane Jacobs**, *The Death and Life of Great American Cities* (EUA: Vintage Books Edition, 1992), pp200-201.

<sup>17</sup> *Ibidem*. p208.

Uno de los problemas de los vecindarios con altas densidades, es cuando se busca la estandarización de niveles; es decir, buscar que toda construcción tenga una misma altura buscando su máxima ocupación, ya sea en pocos niveles o muchos. Lo que se debe buscar es encontrar un equilibrio de densidades, buscar que haya una diversidad de alturas y tipos de edificios. Como Jacobs afirma: “Debe de haber una densidad concentrada y suficiente de personas, incluyendo diferentes razones de la gente para estar ahí. Es decir, residentes, trabajadores o comerciantes”.

## 2.2 Mezcla de usos y mezcla social.

Ciudad compacta no se refiere solamente al espacio construido, sino que implica también las actividades que se desarrollan en las construcciones. La mezcla de usos en una zona es deseable por varias razones, entre ellas el no tener que trasladarse grandes distancias para acceder a los servicios y productos cotidianos.

El hecho de que haya un dinamismo en las actividades de un vecindario no significa que las personas realicen absolutamente todas sus actividades ahí sin salir a otras zonas de la ciudad, sino que normalmente existe una complementariedad entre vecindarios para ofrecer una opción más amplia a los usuarios. Incluso puede haber especialización dentro de los barrios, debido a tipos específicos de comercio o equipamientos que por su importancia sea complementario a otros vecindarios.

La mezcla de usos puede también generar condiciones de seguridad en la ciudad, asegurando el contacto público con las demás personas, es decir, al generar esta mezcla se fomenta que haya gente en las calles, lo que Jane Jacobs llamaba tener “ojos en las calles”.

Este punto se ha tomado en cuenta por distintas corrientes actuales, por ejemplo, en la estrategia de Desarrollo Orientado al Transporte “DOT” del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, se plantea la necesidad de plantas bajas activas, sobre lo cual se sostiene que: “La actividad alimenta actividad. Caminar es atractivo y seguro, y puede ser altamente productivo cuando las banquetas son concurridas, se animan y existen actividades útiles en las plantas bajas y servicios tales como escaparates y restaurantes. Igualmente, estar más cerca al paso de peatones y ciclistas aumenta la exposición y la vitalidad del comercio local”<sup>18</sup>.

Generalmente la localización de actividades se basa en factores económicos, por tanto, se puede decir que las ciudades no generan diversidad por el simple hecho de existir, sino debido a varios

---

<sup>18</sup> ITDP, *TOD Standard v2.1* (EUA: ITDP, 2014), p. 19.

factores de eficiencia económica. Si se observan los lugares donde tiene lugar naturalmente la diversidad social y de usos, es posible inferir las condiciones que permiten que ésta se genere, al tiempo que se pueden también estudiar las razones económicas de por qué se da en estos lugares.

Jean Jacobs asegura que los distritos, junto con sus partes internas, deben tener más de una función principal, preferiblemente, más de dos. Esto debe asegurar la presencia de la gente en diferentes horarios y actividades en el exterior. Es importante que para que las calles en las ciudades o en los vecindarios sean exitosas, las actividades en ellas deben realizarse durante diferentes momentos del día, es decir, ofrecer una amplia opción de horarios para que éstas siempre estén activas y con una gran dinámica de usuarios. Cuando esto se logra, se tienen resultados económicos y sociales importantes.

Retomando conceptos anteriores, el que exista un dinamismo en las calles, conlleva a una complementariedad de usos y actividades dando resultados positivos en el tejido urbano y social. Por ejemplo, es obvio que si los comercios se mantienen intactos durante el día, es posible que desaparezcan ya que carecen de una dinámica económica. Del mismo modo, los espacios necesitan de usuarios para mantenerse vivos; todos los negocios, parques, centros culturales, etc. necesitan de usuarios que les den vida e identidad.

Existen diferentes tipos de diversidad en los usos de suelo de los vecindarios; aquellos usos primarios que funcionan como ancla y que atraen a la gente para actividades determinadas, como vivienda, oficinas, educación, etc.; y los usos secundarios, que se refiere a empresas u otras actividades que crecen o resultan como respuesta a la presencia de los usos primarios, tales como cafeterías, restaurantes, tiendas, etcétera. Es claro que estos dos tipos de usos se complementan y que mientras haya más mezcla, hay más riqueza y eficiencia.

En términos prácticos, eficiencia se refiere a que la gente debería utilizar las mismas calles en diferentes horarios para encontrar las actividades o productos que requiera, ya que si los puntos que originan sus traslados están muy lejos unos de otros no se está dando una solución adecuada o cómoda, ya que no hay una mezcla de usos y actividades en las calles. También se refiere a que debe de haber una mezcla en los usuarios, debe haber una complementariedad y mezcla tanto de usuarios cotidianos como de aquellos que utilizan los servicios o comercios de manera esporádica.

Es importante entender también que no todas las zonas son iguales y por tanto no podemos esperar que todas generen el mismo grado de diversidad, ya que el potencial varía debido a diversas

razones. “La mezcla de usos en las ciudades no son una forma de caos, al contrario, son una forma compleja y desarrollada del orden”<sup>19</sup>. El hecho de que haya múltiples actividades y diversidad de usos hace que se creen rutinas diarias donde quizás las personas no escojan la misma opción todos los días, sino que pueden tomarse la opción de variar de vez en cuando. Esto permite que haya un cierto tipo de equilibrio en cuanto a oferta y demanda se refiere.

La continuidad de este dinamismo se debe a la economía de los usos mixtos, los cuales se sostienen y complementan a sí mismos por medio de una cooperación económica inconsciente. Asimismo, este dinamismo tiene un efecto de atracción de personas de otros distritos, quienes buscan diversidad o simplemente un cambio momentáneo de su propio distrito.

### 2.3 Tamaño de las cuadras y área libre.

Cuando se tienen altas densidades, la forma de las calles y las manzanas son de gran importancia. Si se tienen manzanas largas y de alta densidad, se vuelven intolerables y monótonas. Cuando se tienen “calles frecuentes”<sup>20</sup> entre estas manzanas, ayuda a que no sea tan abrumador el hecho de que haya tantos edificios. Las calles frecuentes son necesarias en cualquier tipo de vecindario si se busca que haya diversidad.

La mayoría de las cuadras deben ser pequeñas y/o cortas. Para Jane Jacobs (1992) “calles y oportunidades deben de estar a la vuelta de la esquina”; también infiere que todo gira en torno a los recorridos: “No se trata de la distancia a caminar como tal, sino de la diversidad y la mezcla de actividades, comercios y servicios en los recorridos. Así mismo, se trata de tener diferentes posibilidades para alcanzar un mismo destino, sin tener que transitar por la misma ruta siempre, no porque sea malo, sino para hacerlo más confortable y práctico para los usuarios. Estas cuadras de tamaños pequeños permiten que se genere una mayor mezcla y diversidad de actividades y espacios, mientras que en vecindarios con manzanas largas y monótonas es difícil que surja algún tipo de dinamismo económico”<sup>21</sup>.

Si se va a tener una construcción intensiva en una gran superficie del suelo, se deben de considerar de manera conjunta las calles frecuentes y las altas densidades. Es importante que haya áreas libres, ya sea en forma de calles o parques. Tiene que haber un equilibrio entre el espacio abierto y el

---

<sup>19</sup> Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities* (EUA: Vintage Books Edition, 1992), p222.

<sup>20</sup> *Ibidem*.

<sup>21</sup> *Ibidem*. pp178-87.

construido; lo que se debe procurar evitar son los espacios abiertos sin ningún uso, es decir, espacios baldíos, ya que el mismo dinamismo del vecindario quizás le dé un uso no deseado.

En el prólogo de la versión en español de *Ciudades para a gente*, de Jan Gehl, el Dr. Joan Clos (2014), a nombre de las Naciones Unidas, habla sobre la importancia del espacio público, afirmando que "Las calles, las plazas y los espacios públicos han contribuido a definir las funciones culturales, sociales, económicas y políticas de las ciudades. Históricamente han sido la primera vara con la cual medir el "estatus" de un lugar, y su transformación desde un asentamiento caótico y desorganizado hasta ser una ciudad establecida"<sup>22</sup>. Este enfoque invita a ver el espacio más allá de las áreas construidas, ya que el espacio fuera de las construcciones también es muy importante.

En cuanto a las características de estos espacios, también se afirma que "un espacio público de calidad provee conectividad y acceso físico, protección del crimen, cobijo del clima, aislamiento del tránsito, oportunidades para descansar y trabajar, como así también chances de congregarse"<sup>23</sup>.

#### 2.4 Diversidad de construcciones.

Jacobs (1992) menciona también que "el distrito debe mezclar edificios que varíen en edad y condición, incluyendo una buena proporción de edificios viejos o antiguos, para que así mismo, varíen en su rendimiento económico".

Al hablar de la edad de las construcciones, se debe hacer énfasis en que se necesitan edificios antiguos, lo cual no implica precisamente que éstos sean inmuebles de gran valor arquitectónico, sino que sean edificios con edad, ya que si se tiene en una zona exclusivamente edificios nuevos, las empresas o personas que ocupen una zona tenderán a ser más homogéneas, limitándose a ser únicamente las que lo puedan pagar, eso sin mencionar la monotonía del paisaje urbano. Por eso es importante que existan edificios de bajo valor e incluso los que se siguen devaluando, ya que así se permite una mezcla social.

Las construcciones deben responder a las necesidades cambiantes de la sociedad, por lo que los edificios se pueden adaptar a las nuevas necesidades creando un diálogo entre lo antiguo y lo nuevo. Tampoco se debe caer en la conservación de la apariencia histórica de barrios enteros, ya que esto trae consigo diversos problemas también, ya que una buena obra contemporánea puede

---

<sup>22</sup> Jan Gehl, *Ciudades para la gente* (Argentina: Ediciones Infinito, 2014), pVIII.

<sup>23</sup> *Ibidem*.

complementar mejor un antiguo vecindario que una máscara de “trajes históricos”.<sup>24</sup> Es así como podemos encontrar lugares exitosos que presentan construcciones de distintos momentos históricos, lo cual no representa una discontinuidad visual, sino más bien una acumulación de cultura.

Es necesario el reciclamiento y rehabilitación de espacios, ya que estos dan identidad a los barrios, además de que reducen los costos de construcción relativos a nuevas edificaciones, permitiendo una gran variedad de giros, vivienda y empresas que se establecen en el lugar. Este punto primordial para dejar de construir desarrollos aislados de la mancha urbana y seguir urbanizando suelo al ritmo acelerado en que se ha hecho las últimas décadas.

Es así que la diversidad en cuanto a la edad y tipo de construcciones se ve reflejada en la diversidad en cuanto a la población, las empresas y escenarios que se desarrollan en una zona.

## 2.5 Transporte.

Uno de los elementos importantes para lograr la ciudad compacta es el transporte, ya que si bien uno de los beneficios de la ciudad compacta es la reducción en lo posible de los desplazamientos, es importante la integración con medios de transporte público de calidad para desincentivar así los viajes en transporte privado y la construcción excesiva de intrusivas infraestructuras viales.

Entre más dispersa sea una ciudad, menos rentable resulta la expansión de su transporte público, y por tanto más dependientes son los habitantes del auto particular. Actualmente, varias de las ciudades en el mundo se están transformando para adaptarse a las necesidades del automóvil, siendo que éste es una de las principales fuentes de contaminación ambiental, además de los problemas de congestión vial.

Los problemas de congestión vial a causa del uso desmedido del automóvil particular suele explicarse con la metáfora de que “el tráfico se comporta de la misma forma que los gases, se adapta al espacio que lo contiene, por más que se amplíe su contenedor, las moléculas siempre ocuparán el espacio completo”<sup>25</sup>.

El desarrollo de las ciudades debe de llevarse de la mano de transporte público de calidad, debe pensarse en la movilidad de personas y no en movilizar únicamente vehículos. Afortunadamente

---

<sup>24</sup> **Richard Rogers**, *Ciudades para un pequeño planeta* (España: Editorial Gustavo Gili SA, 2000), p80.

<sup>25</sup> **ITDP**, *El coche nos cuesta* (México: Canal de youtube *ITDPmx*, 2012), <https://www.youtube.com/watch?v=6TI2cMMnVd0>

este paradigma está cambiando y hay ciudades que están derrumbando los segundos pisos o vías rápidas de automóviles para convertirlos en espacio público. Ejemplos de esto lo se pueden encontrar en ciudades como San Francisco (Embarcadero freeway, 1991), Seúl (Cheonggyecheon, 2003), Portland (Harbor drive, 1974), Madrid (Río Madrid, 2011) y Seattle (Alaskan way, proyecto en proceso).<sup>26</sup>

Un caso interesante también es el de Hamburgo, en Alemania, donde se ha planteado un plan de movilidad para llegar a ser la primera ciudad sin autos en un periodo de dos décadas, reemplazando las calles con una red de espacios abiertos interconectados que cubran el 40% de la superficie de la ciudad. También existe el ejemplo de Londres, donde se implementó el “congestion charge”, es decir, el cobro al acceso de vehículos privados al centro de la ciudad en horas pico<sup>27</sup>.

Richard Rogers (2000) asegura que “el transporte es lo que posibilitará o impedirá la sostenibilidad de una ciudad”<sup>28</sup> ya que él plantea que las comunidades compactas con usos múltiples deberían desarrollarse alrededor de nodos de transporte, teniendo también las comunidades más pequeñas a distancias que se puedan recorrer a pie o en bicicleta. También menciona que “el proyecto de ciudades a escala vecinal empieza por el diseño de sistemas integrales de transporte: del privado al público, del transbordador fluvial al tranvía y de las nuevas líneas de metro a carriles para bicicletas”.<sup>29</sup> Es así que la viabilidad de un sistema de transporte y de cada uno de sus elementos debería evaluarse con base en su provecho social y ecológico, tomando en cuenta los beneficios comunes, en lugar de evaluar exclusivamente su rentabilidad.

## 2.6 Equipamientos.

Los equipamientos son de gran importancia en la estructura urbana, ya que satisfacen necesidades de la población, sin embargo, éstos tienen distintos radios de influencia, y comúnmente implican fuertes inversiones gubernamentales.

Es debido a estos radios de influencia que en la ciudad dispersa es más difícil que se tenga una buena cobertura de los equipamientos, ya que para tener cubiertas las necesidades de la población se requeriría de construcción de más infraestructura, la cual, al encontrarse en zonas de baja densidad,

---

<sup>26</sup> **Alissa Walker**, *6 freeway removals that changed their cities forever* (EUA: GIZMOD0, 2014).

<sup>27</sup> **Jack Steward**, *Can a city really ban cars from its streets?* (Reino Unido; BBC, 2014).

<sup>28</sup> **Richard Rogers**, *Ciudades para un pequeño planeta* (España: Editorial Gustavo Gili SA, 2000), p166.

<sup>29</sup> *Ibidem*. p125.

cubriría en su radio de influencia a una cantidad muy limitada de población, restringiendo el aprovechamiento de estos equipamientos.

Por otro lado, en la ciudad compacta se tienen las ventajas de la proximidad, permitiendo así tener a las personas concentradas cerca de los equipamientos y servicios.

Repasando los conceptos expuestos anteriormente en este capítulo, se puede concluir que en un barrio, colonia o distrito compacto se encuentran las siguientes características:

- Densidades acorde a la capacidad de funcionamiento de la zona.
- Mezcla de usos, fomentando diferentes actividades a lo largo del día.
- Mezcla social, procurando la inclusión.
- Manzanas no muy grandes, evitando así obligar a recorridos muy largos.
- Áreas verdes y lugares de recreación y esparcimiento.
- Diversidad de construcciones.
- Red de transporte público de calidad.
- Buen nivel de servicios.
- Cobertura de equipamientos básicos.
- Entornos que fomenten los traslados a pie y en bicicleta.

## 2.7 Metodología.

En el proyecto de investigación del cual parte esta tesis, se busca definir criterios para caracterizar a la ciudad compacta, y más específicamente en el contexto mexicano. Para este proyecto se pretende estudiar colonias de la ciudad central de la Ciudad de México, buscándose tres modelos distintos: la ciudad compacta formal, la ciudad compacta popular y la ciudad compacta racional, como se explica más detalladamente en la introducción.

En este caso se eligió como caso de estudio de ciudad compacta formal el polígono Condesa-Roma, el cual se delimita a mayor detalle en el siguiente capítulo. Dentro de los límites del caso de estudio, de eligieron tres polígonos para un análisis más a detalle, mediante lo cual se busca el hacer comparaciones entre ellos y sus particularidades.

Los indicadores y variables fueron establecidos con base en la disponibilidad de información bibliográfica, estadística, cartográfica, etc. Con el fin de obtener parámetros comparables de compacidad, estos indicadores están agrupados en cuatro rubros principales: densidad habitacional,

densidad constructiva, mezcla de usos y uso intensivo del espacio público. A continuación se presenta cada uno de los indicadores y la manera en que fueron constituidos.

#### Densidad habitacional:

- Densidad de población y vivienda: Número de habitantes o viviendas en un área determinada; permite conocer la distribución de población y vivienda en el territorio, así como la ubicación de zonas con mayor concentración. Se elaboró un sistema de información geográfica utilizando cartografía base del año 2010 de INEGI, ligando datos del Censo de Población y Vivienda 2010. Se calculó el área en hectáreas de cada manzana y se calculó tanto la densidad de población como de vivienda. Los resultados se expresan en habitantes por hectárea (hab/Ha) y viviendas por hectárea (viv/Ha).
- Población flotante: Se refiere a aquella población que hace uso de un territorio sin ser residente de éste; es consecuencia de la movilidad de la población. Su cálculo se realizó mediante dos métodos distintos: Por un lado se calcularon los empleos dentro de la zona, esto mediante el Directorio Estadístico Nacional de Unidades económicas 2014 (DENUE), el cual es realizado por INEGI; para esto se tomaron todas las unidades económicas dentro del polígono, y se tomó un valor medio de número de empleados, ya que este valor viene expresado por rangos; por este método se puede obtener el número total de empleos en la zona de estudios, sin embargo se excluyen otros viajes atraídos por compras, escuelas, recreación, etc. Por otro lado se obtuvieron los viajes atraídos a la zona de estudio con base en los datos de la Encuesta Origen Destino 2007 (EOD), realizada por la ex Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal (SETRAVI), ahora Secretaría de Movilidad (SEMOVI); De este estudio se pueden obtener los viajes atraídos totales a los distritos que componen la zona de estudio sin importar el motivo de viaje, sin embargo, los datos son del año 2007, antes de la implementación de Metrobús y Ecobici, además de otras transformaciones en la zona, por lo que los patrones de movilidad pudieron haberse modificado.

#### Densidad constructiva:

- Número de niveles promedio: Se refiere a la intensidad constructiva en alturas de una zona. Para obtenerlo se realizó un levantamiento en campo, los cuáles fueron

vaciados en un SIG del plano catastral realizado por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Distrito Federal (SEDUVI).

- Espacio lotificado/área pública: Se refiere a la proporción existente entre la superficie de espacio lotificado contra la superficie destinada a vialidades y área libre, que puede ser considerada como área pública. Para esto se calculó el área total del polígono, así como el área total de las manzanas lotificadas, con base en el plano catastral de SEDUVI.
- Figura-fondo: Este gráfico se obtiene con base en el plano catastral de SEDUVI, coloreando en negro las superficies que contienen construcción dentro de los predios, y dejando en blanco el área libre. El análisis de estas figuras nos permite obtener patrones de ocupación dentro de los predios, que son útiles en análisis de morfología.
- Área verde por habitante: Se refiere a la superficie de áreas verdes por cada habitante de una zona: Para esto se utilizaron las áreas verdes de la cartografía de INEGI, y se trazaron las áreas verdes faltantes, tales como camellones, con ayuda de imágenes satelitales de google. Esta variable se expresa en metros cuadrados por habitante ( $m^2/hab$ ).

#### Mezcla de usos:

- Número de locales comerciales en planta baja: Se asocia con el término de plantas bajas activas y la vitalidad que éstas le dan a las calles permitiendo el contacto y la actividad de diferentes usuarios. Se obtuvieron en el levantamiento de campo, contabilizándose el número de locales comerciales en planta baja por cada lote. Posteriormente se asignaron los datos en un sistema de información geográfica.
- Tipo de mezcla: En el levantamiento en campo se identificaron los predios con más de un uso. Si bien los usos se ligaron a la cartografía en SIG, para el mapeo se definieron cuatro tipos de mezcla, los cuales se consideran de mayor interés, siendo así: vivienda con uno o dos comercios en planta baja, vivienda con tres o más comercios en planta baja, vivienda con comercio y oficinas, comercio con oficinas.

### Uso intensivo del espacio público:

- Comercio ambulante: Si bien no es el único tipo de comercio u actividad que se realiza en el espacio público, forman parte importante del modo de ocupación de los espacios, y fueron identificados en el levantamiento en campo. Por un lado se identificaron los ambulantes diarios como los que se ubican en las afueras de los metros o puestos de tacos; por otro lado se encuentran los tianguis o mercados sobre ruedas, los cuales ocupan un espacio bien definido, pero únicamente una vez por semana.

La percepción de los habitantes se obtuvo mediante seis entrevistas, por lo que no se tiene una muestra representativa de la población, y por tanto no es posible presentar los resultados a manera de gráficos o análisis estadístico. Se planteó el número de entrevistas con la intención de realizarlas a profundidad, con un formato de plática, en donde se pudiera ir ahondando en los temas que resultaran de mayor interés. Si bien las preguntas variaron conforme a cómo se desarrolló la entrevista con cada persona, se basó en los siguientes puntos: tiempo residiendo en la colonia, razón por la cual se mudó, ventajas y desventajas de vivir ahí, patrones de movilidad en sus actividades cotidianas, percepción sobre las transformaciones del entorno, posibles mejoras a la colonia, y lugar al cuál se mudarían de tener que hacerlo.

# 3

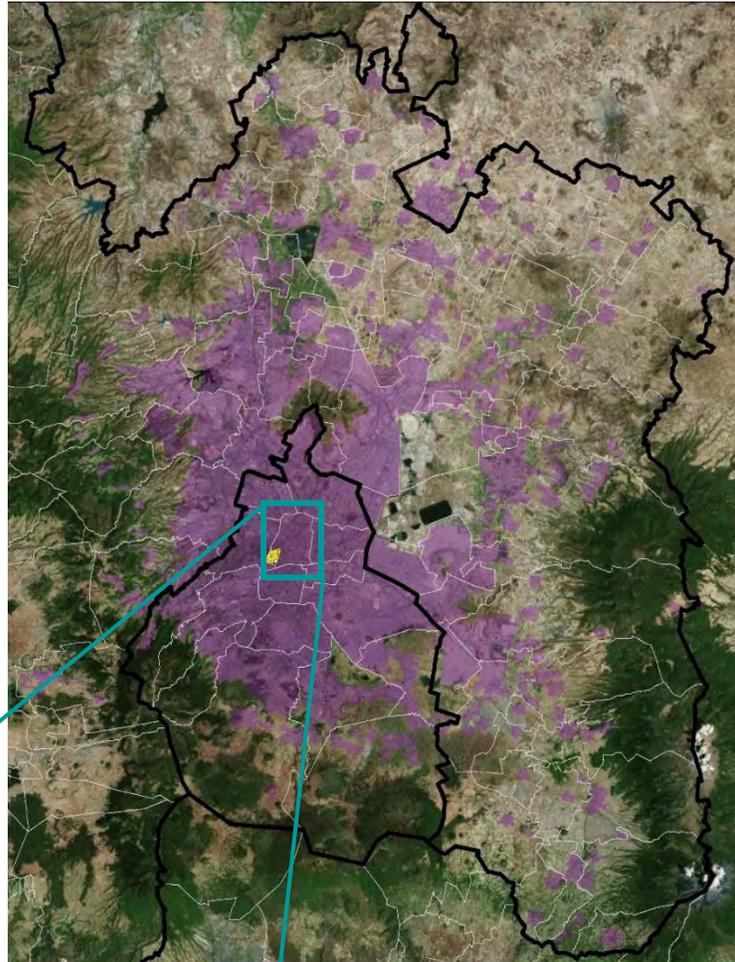
## ANÁLISIS DE CASO DE ESTUDIO GENERAL

*“Demolieron la escuela, demolieron el edificio de Mariana, demolieron mi casa, demolieron la colonia Roma. Se acabó esa ciudad. Terminó aquel país. No hay memoria del México de aquellos años.”*

Las Batallas en el Desierto, José Emilio Pacheco.

Actualmente la mancha urbana de la Zona Metropolitana del Valle de México se extiende en la mayor parte del Distrito Federal, comprendiendo las 16 delegaciones, así como 59 municipios del Estado de México y uno del Estado de Hidalgo.

Para el polígono de estudio se eligieron las colonias Hipódromo, Condesa, Hipódromo Condesa y una parte de Roma Norte, todas ubicadas en la Delegación Cuauhtémoc, en la parte colindante con la Delegación Miguel Hidalgo.



*Ilustración 13: Ubicación de la zona de estudio en la Zona Metropolitana del Valle de México y en la Delegación Cuauhtémoc. | Elaboración propia, con imágenes satelitales de Google e información de INEGI 2015.*

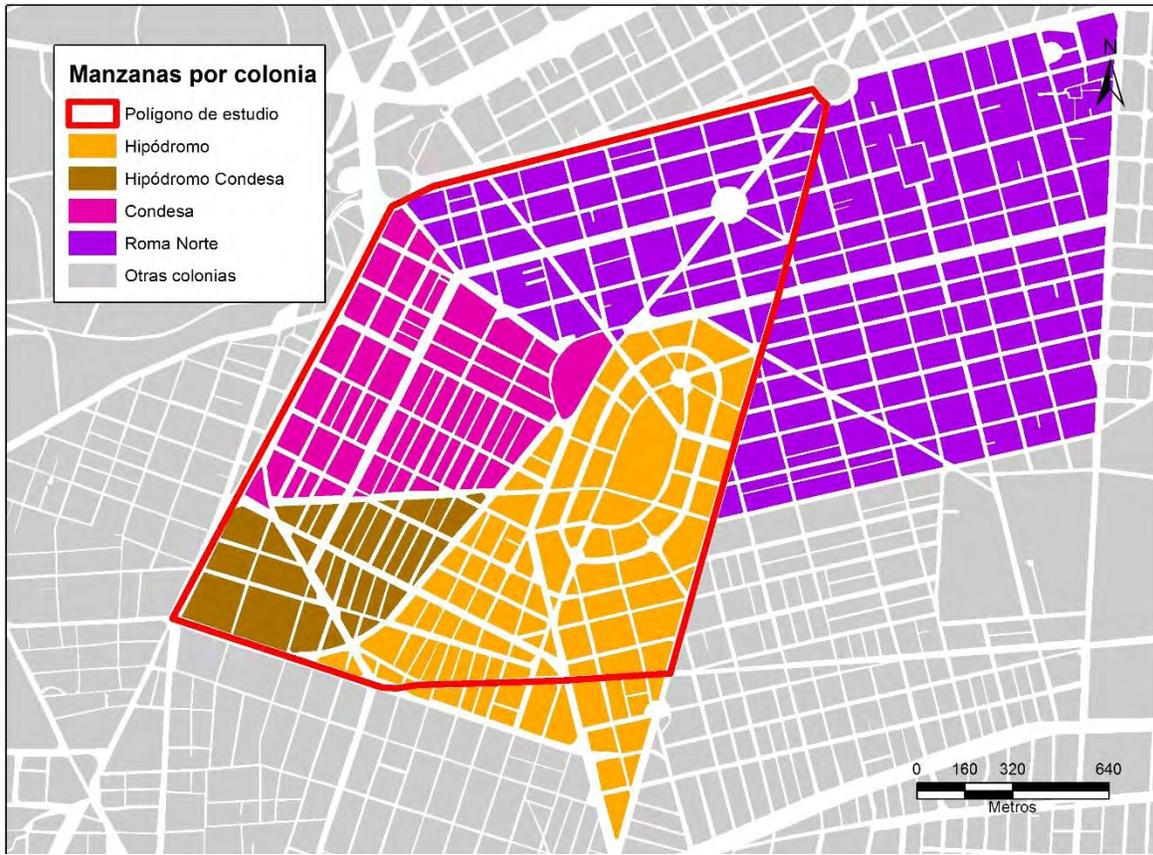


Ilustración 14: Manzanas pertenecientes a las colonias que integran el polígono de estudio. | Elaboración propia, 2015.

Se eligió esta zona debido a sus características y su importancia con respecto a la ciudad, ya que además de su posición privilegiada, alberga una importante cantidad de tiendas, galerías, restaurantes, cafeterías y bares, por lo que llega a considerarse por algunos como “el Soho mexicano”. Esta fama también ha provocado que, sobre todo en la última década, se convierta en una zona “de moda” para vivir, atrayendo así la construcción de proyectos inmobiliarios, conservando sin embargo muchas de sus construcciones, algunas de ellas catalogadas por el INBA.

Los límites del polígono se definieron a partir de vialidades que por su importancia marcan un cambio considerable entre uno y otro de sus lados, generando de cierto modo barreras urbanas. Al norte, se delimita por la Avenida Chapultepec, después de la cual se encuentra la colonia Juárez, zona más cercana al Paseo de la Reforma en donde se puede apreciar una mayor densidad constructiva y presencia de oficinas; al este, se encuentra la Avenida de los Insurgentes, estando del otro lado las colonias Roma Norte y Roma Sur, las cuales si bien suelen asociarse comúnmente a la Condesa, presentan ciertas diferencias tipológicas importantes; al sur se delimitó el polígono por Baja California y Benjamin Franklin, quedando al sur la colonia Escandón, la cual es



Ilustración 14: Delimitación de la zona de estudio. | Elaboración propia con imagen satelital de Google, 2015

principalmente habitacional y es un poco más modesta; por último se tiene el límite oeste marcado por Circuito Interior, estando del otro lado la colonia San Miguel Chapultepec, la cual puede considerarse de nivel económico alto, siendo también principalmente habitacional y colindando con el Bosque de Chapultepec.

### 3.1 Origen y evolución.

A inicios del siglo XVI, los terrenos de estas colonias formaban parte de una hacienda perteneciente a doña María de la Campa y Coss, Condesa de Santiago de Valparaíso. Posteriormente pasaron a manos de la tercera condesa de Miravalle, doña María Magdalena Dávalos de Bracamonte y Orozco, esposa de don Antonio Trebuesto y Alvarado, de quién se dice que tomó el nombre de “La Condesa”. A finales del s. XIX llega a ser parte de doña Dolores Escandón y Arango, familia de quien proviene el nombre de la colonia que se encuentra al sur de esta zona.

Finalmente, los terrenos se fraccionaron en 1902, en donde se construyó la plaza de toros “El Toreo”, inaugurado el 22 de septiembre de 1907, el cual se ubicaba en la manzana comprendida entre las actuales calles de Durango al norte, Colima al sur, Salamanca al oriente y Valladolid al poniente.



*Ilustración 16: Vista aérea de las colonias Condessa y Roma Norte en 1933.*

Posteriormente el Toreo fue trasladado a los límites entre el Distrito Federal y el Estado de México, cerca de la estación de metro Cuatro Caminos, siendo inaugurado el 23 de noviembre de 1947. En la ubicación original del Toreo, ahora Roma Norte, se construyó la primera sucursal de la tienda departamental “El Palacio de Hierro” fuera del primer cuadro de la Ciudad de México, la cual permanece en el lugar hasta la actualidad.



*Ilustración 17: Vista aérea de la década de los 40, antes de ser trasladado el Toreo a Cuatro Caminos.*

Hacia 1910 se construyó también el Hipódromo de la Condessa, perteneciente al Jockey Club, se dice que originalmente se tenía contemplada la construcción de dos hipódromos, sin embargo, el segundo jamás se materializó.

Para 1924 se crea la Compañía Fraccionadora y Constructora del Hipódromo, siendo personajes clave en esto José de la Lama y Raúl A.



*Ilustración 18: Panorámica de la Avenida Oaxaca de Sur a Norte, 1995.*

A mediados de los 40, con la creación de nuevos fraccionamientos como Polanco, Anzures y Lomas, la Condesa y la Roma dejan de ser consideradas como residencial de lujo, atrayendo población principalmente de clase media, sustituyendo algunas de las construcciones originales por edificios de departamentos. En los siguientes años la zona sufrió de varias transformaciones, siendo una de ellas la de usos de suelo, por lo que para los años 60 se concentraba una

importante concentración comercial, escolar y de oficinas en la zona, atrayendo elevado flujo poblacional y vehicular.

El 19 de septiembre de 1985, en la Ciudad de México se registró un terremoto con una magnitud de 8.1 grados Richter, siendo el más significativo por su magnitud, pero sobre todo por los daños registrados. La ciudad se vio muy afectada, pero en especial zonas como la colonia Roma, donde una gran cantidad de inmuebles se derrumbaron, lo cual provocó un decaimiento general de la zona, dándose el cierre de comercios y un marcado despoblamiento.

En los años 90 se comienza a dar una revalorización de la zona, estableciéndose cafés, restaurantes y galerías, así como la construcción de edificios de departamentos más altos y modernos que los de los años 40, con lo cual la zona se comenzó a conocer como “El Soho Mexicano”.



*Ilustración 19: Esquina de Álvaro Obregón e Insurgentes después del terremoto de 1985.*

En la actualidad, se puede observar que en términos habitacionales la zona de estudio no es tan densa en comparación con el resto de la ciudad, contando con una superficie de 272 hectáreas y una población de 31,247 habitantes, lo cual da una densidad bruta de 115 habitantes por hectárea, siendo que la densidad de la ZMVM se estima en 100 habitantes por Hectárea<sup>30</sup>; sin embargo si se calcula la población restando el área de vialidades y parques se obtiene una densidad neta de 171 habitantes por hectárea.

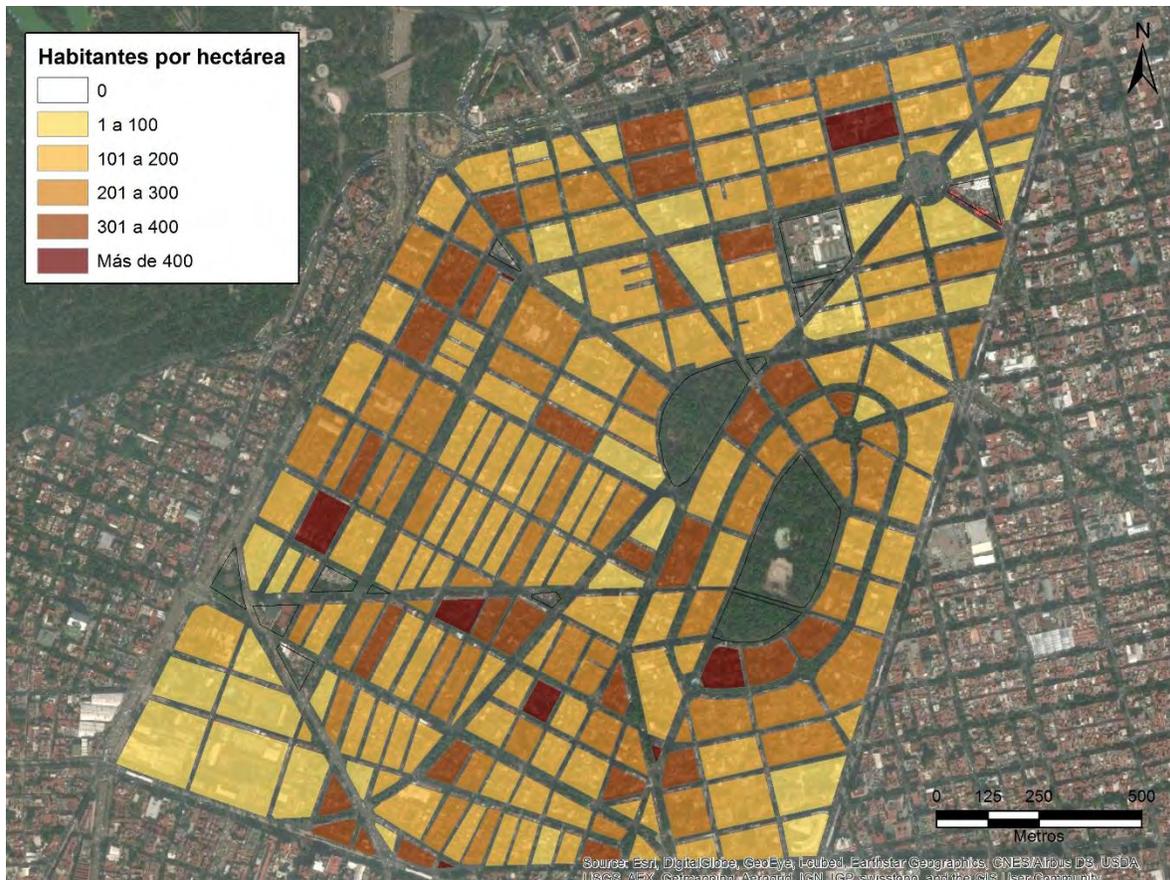


Ilustración 20: Densidad de población en zona de estudio. | Elaboración propia con imagen satelital de Google y datos de INEGI, 2015.

Si bien la densidad se encuentra por arriba del promedio de la zona metropolitana, no es tan alta como se esperaba, sin embargo, la información disponible en cuanto a población y vivienda pertenece al año 2010, y en los últimos años se ha dado la construcción de varios proyectos de vivienda dentro del polígono de estudio, por lo que se espera que la densidad haya aumentado, sin

<sup>30</sup> Rosalba Loyde, *La ZMVM en números* (México: lamanchagrisdf.wordpress, 2013).

embargo esto no se podrá corroborar hasta la publicación de los resultados del Censo de Población y Vivienda 2015 por parte de INEGI.

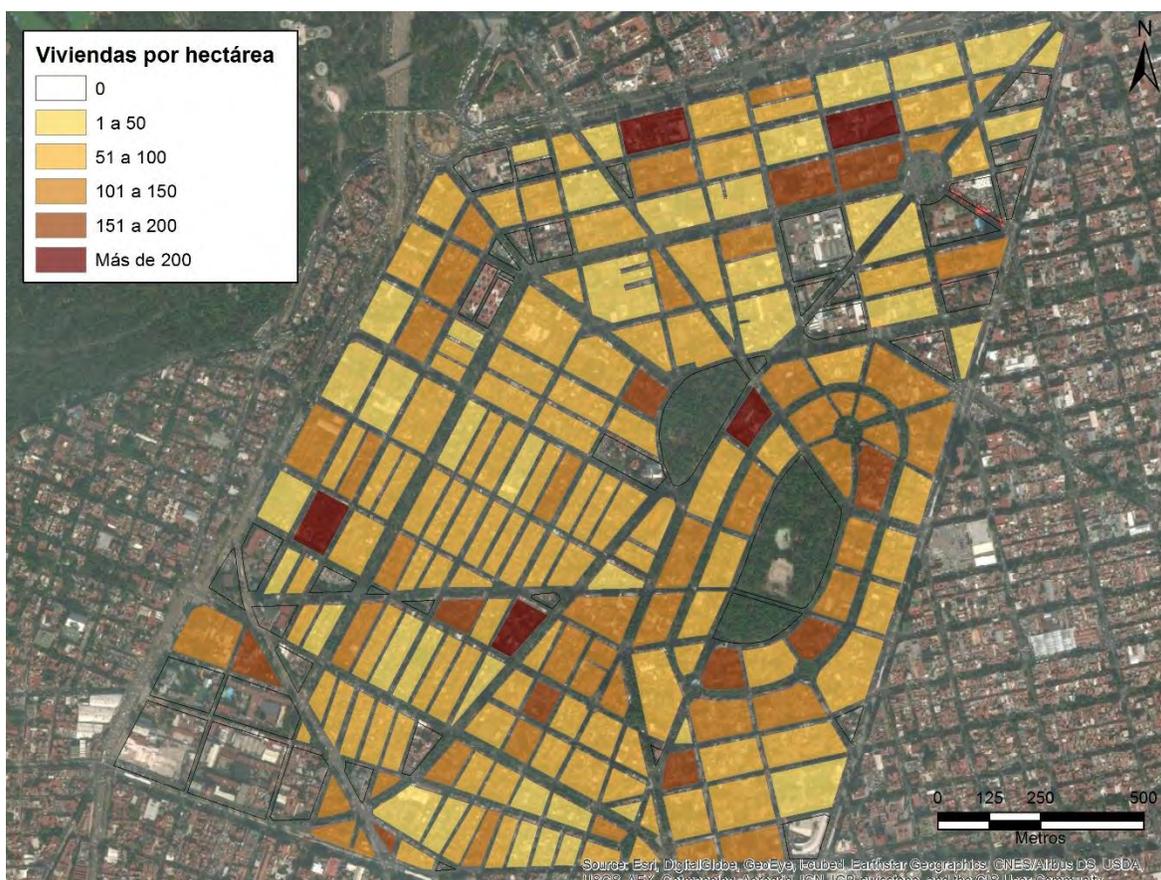


Ilustración 21: Densidad de vivienda en zona de estudio. | Elaboración propia con imagen satelital de Google y datos de INEGI, 2015.

En cuanto a las viviendas, dentro de la zona de estudio hay un total de 15,482, lo que da una densidad bruta de 57 viviendas por hectárea. Ahora bien, si despreciamos para el cálculo el área destinada a vialidad y parques la densidad neta es de 85 viviendas por hectárea.

Llevando a cabo el cruce de población y vivienda se logra encontrar una relación de aproximadamente 2 habitantes por vivienda, lo cual puede considerarse bajo tomando en cuenta que el número promedio de personas por hogar en México para 2015 se considera en 3.7 por la CONAPO<sup>31</sup>.

<sup>31</sup> **CONAPO**, *Número, tamaño y composición de los hogares en México* (México: CONAPO, 2012), [http://www.violenciaenlafamilia.conapo.gob.mx/en/Violencia\\_Familiar/Tamao\\_de\\_la\\_poblacin\\_y\\_hogares\\_en\\_Mxico](http://www.violenciaenlafamilia.conapo.gob.mx/en/Violencia_Familiar/Tamao_de_la_poblacin_y_hogares_en_Mxico)

### 3.2 Morfología.

Dentro del polígono es posible identificar distintas trazas:

En la colonia Hipódromo, las manzanas se fueron trazadas con base en el hipódromo que ahí se encontraba, siendo la calle de Ámsterdam el lugar donde se encontraba la pista, ésta se conservó como un circuito de doble sentido, trazándose además otro más pequeño dentro conformado por la Avenida México, la cual

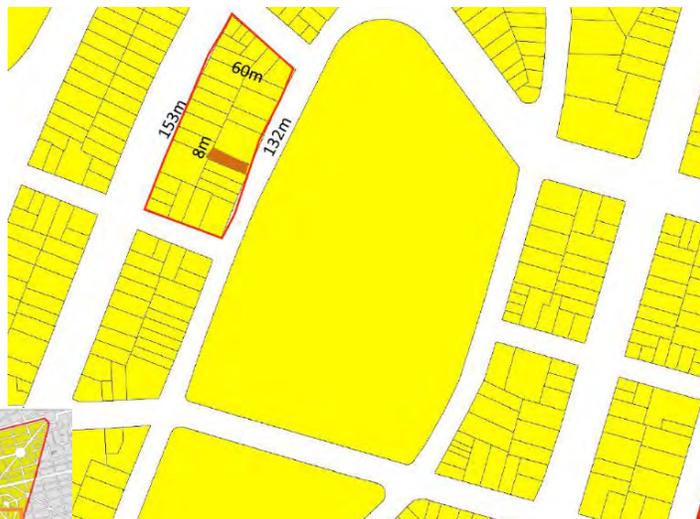


Ilustración 22: Trazo y lotificación en colonia Hipódromo. | Elaboración propia, 2015.

delimita el Parque México y es de un solo sentido; el resto de las calles son radiales partiendo del óvalo del parque.

Aquí el largo de la manzana depende de las calles radiales, sin embargo, se tienen manzanas con 60 metros de ancho y aproximadamente 150 metros de largo, con un lote tipo de 8 metros de frente por 30 metros de fondo. Según la normatividad en estos predios se permite el uso habitacional de hasta cinco niveles con un área libre de 20%.

En las colonias Condesa e Hipódromo Condesa las manzanas tienden a ser más alargadas, con una orientación norte-sur, siendo éstas paralelas al Circuito Interior, a excepción de las manzanas ubicadas al poniente del Parque España. En esta zona la manzana tipo es de 150 por 30 metros, teniendo un lote tipo de 9 metros de frente por 15 de profundidad.



Ilustración 23: Trazo y lotificación en colonias Condesa e Hipódromo Condesa. | Elaboración propia, 2015.

Aquí se permite también el uso habitacional, sin embargo, se tiene la posibilidad de desarrollar únicamente tres niveles con un área libre del 20%.

En el caso de la Roma Norte las manzanas tienen una proporción menos alargada, siendo estas paralelas a Avenida Chapultepec.

La manzana tipo es de 135 por 75 metros, siendo muy cercana a la relación de 1:2, con un lote tipo de 15 metros de frente por 37.5 metros de fondo, aunque en esta zona la medida del frente de los

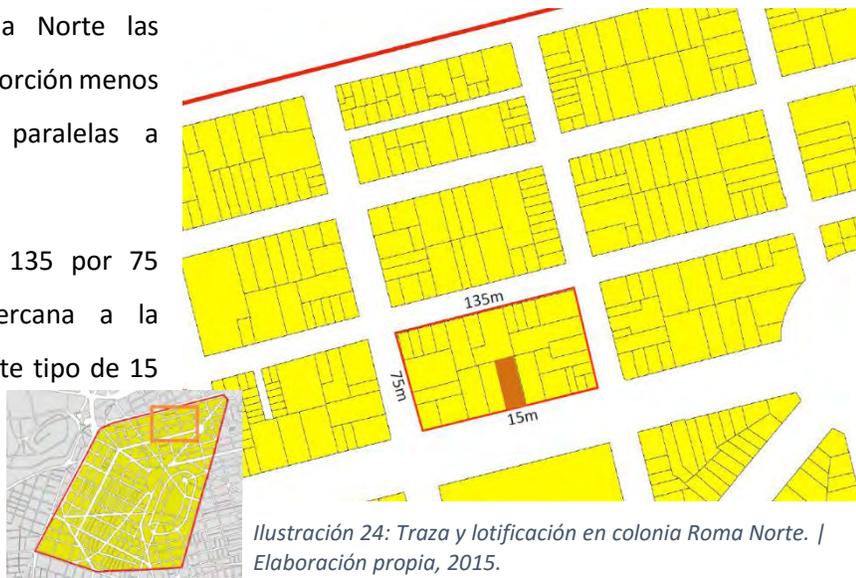


Ilustración 24: Traza y lotificación en colonia Roma Norte. | Elaboración propia, 2015.

lotes es menos uniforme, lo cual puede deberse a diversas cuestiones sociales y económicas, derivando subdivisiones o fusiones de los lotes a lo largo del tiempo. En estos predios se permite el uso habitacional mixto con hasta cinco niveles, siendo la excepción las vialidades principales, en donde se permite el habitacional con oficinas, con hasta ocho niveles, teniéndose que respetar también el 20% de área libre.

Las vialidades de la zona de estudio se caracterizan por ser amplias, con calles locales de un solo sentido con 15 metros de ancho, además de vialidades de dos sentidos con secciones de hasta 35 metros, en las cuales se tiene la presencia de camellones, algunos ornamentales y otros con andadores peatonales al centro.

En la ilustración 25 se muestra un esquema de la sección de Avenida Nuevo León, con 35 metros de ancho, la cual fue modificada en 2014, restando un carril a la circulación para la construcción de una ciclovía unidireccional en la extrema derecha de cada sentido. En el esquema se puede apreciar el camellón de aproximadamente 10 metros que cuenta con vegetación, iluminación y bancas, con el característico andador peatonal al centro.

Aún con la construcción de la ciclovía cuenta con dos carriles para la circulación de automóviles, estando prohibido el estacionamiento sobre esta vialidad.



*Ilustración 25: Sección de Avenida Nuevo León. | Elaboración propia, 2015.*

A continuación, la ilustración 26 presenta un esquema de la Avenida Ámsterdam, la cual es un circuito de 30 metros de ancho que cuenta únicamente con un carril de circulación y uno de estacionamiento en cada sentido, destacando el camellón con andador peatonal al igual que en Nuevo León y otras avenidas de la zona de estudio.



*Ilustración 26: Sección de avenida Ámsterdam. | Elaboración propia, 2015.*

El tercer ejemplo, en la ilustración 27, corresponde a una vialidad local, en este caso tomándose como ejemplo la calle de Laredo, con 15 metros de ancho, la cual no cuenta con camellón, solamente presenta un carril de circulación y uno de estacionamiento en cada lado, siendo una vialidad de un solo sentido.



Ilustración 27: Sección de Calle Laredo. | Elaboración propia, 2015.

### 3.3 Tipologías constructivas.

El tipo de construcciones dentro de la zona de estudio es variada, sobre todo considerando la mezcla de usos presentada en los límites de la zona, sin embargo, tomando en cuenta los usos habitacionales se pueden distinguir principalmente cuatro tipologías.



Ilustración 28: Oficinas de WWF México, esquina de Av. México y Laredo. | Fuente: autor, 2015.

#### Habitacional unifamiliar, 2 a 3 niveles.

Estas viviendas corresponden a las construcciones originales de la zona, datando de los años 20 del siglo pasado. Algunas de estas viviendas, como la que se muestra en la foto, cuentan con área libre al frente (en este caso de aproximadamente tres metros), sin embargo, la mayoría se encuentra construida hasta el límite de la propiedad, contando más bien con patios traseros.

Si bien la mayoría de estas viviendas siguen funcionando como casa-habitación, algunas han sido utilizadas como oficinas, sin modificar considerablemente su apariencia.



*Ilustración 29: Edificio de departamentos en Avenida México. | Fuente: autor, 2015.*



*Ilustración 30: Torre de departamentos, esquina de Michoacán y Tamaulipas. | Fuente: autor, 2015.*

#### Habitacional plurifamiliar, 4 a 5 niveles.

Estos inmuebles pertenecen a la primera transformación de la zona, cuando en los años 40 se demuelen algunas de las casas originales para comenzar a construir edificios de departamentos, los cuales, generalmente no cuentan con cocheras ni entradas de estacionamientos.

En muchos de estos inmuebles es donde se han reestructurado las plantas bajas para dar paso a tiendas, cafés y restaurantes, generando así una mayor interacción con el entorno.

#### Habitacional plurifamiliar, más de 8 niveles.

Estas construcciones corresponden a las últimas décadas del siglo pasado, cuando se comienza la revalorización de la zona. Estos edificios se caracterizan por ser muy altos, teniendo ocho niveles o más.

En la mayoría de estos inmuebles se utiliza la totalidad del frente del predio para entradas de cocheras, debido a la ubicación de estacionamientos en planta baja, lo cual hace más difícil la adecuación de locales comerciales.



*Ilustración 31: Edificio de departamentos en Avenida México. | Fuente: autor, 2015.*

### Habitacional plurifamiliar, más de 4 niveles.

Los edificios de vivienda que se han construido en la última década son distintos, ya que si bien se siguen construyendo altas torres de departamentos que aprovechan el máximo de niveles permitido, también la creciente valorización de la zona ha propiciado la construcción de edificios de vivienda menos densos y más exclusivos, apostando por departamentos de 2 niveles o los tipo loft.

Estos inmuebles tienden a tener estacionamiento en sótanos, por lo que sólo ocupan una o dos entradas para cocheras, sin embargo, generalmente utilizan las plantas bajas como muros ciegos, evitando la interacción del predio con la calle.

### 3.4 Tipos de espacio público.

Los espacios públicos más usados y populares de la zona son los parques: el parque España y el Parque México, sin embargo el espacio público es muy variado, a continuación se enlistan los principales espacios y sus características más notables.

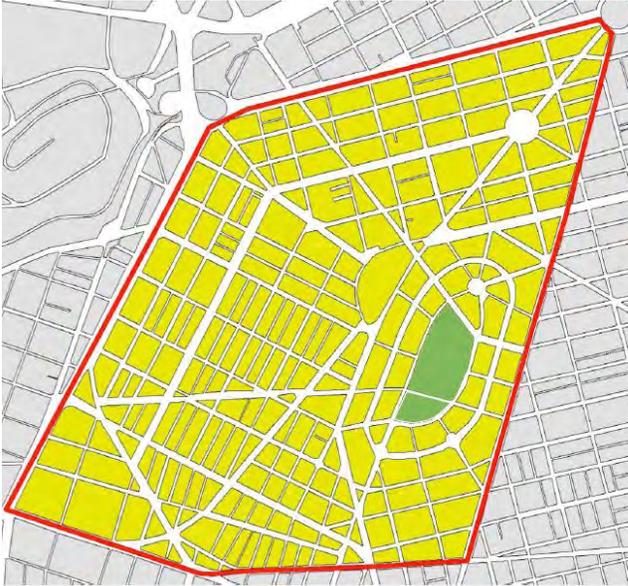


Ilustración 32: Ubicación de Parque México. | Elaboración propia, 2015.

#### Parque México.

El parque cuenta con andadores peatonales, bancas con cubierta, iluminación nocturna y botes de basura. Las áreas verdes cuentan con arbustos y árboles, sin embargo no cuentan con pasto o algún otro tipo de cubresuelo. Dentro del parque se encuentra un pequeño lago artificial con patos, y uno de los espacios más representativos es el foro Lindberg, que es un foro al aire libre. Cuenta además con una biblioteca pública, baños públicos, y recientemente fueron agregados

aparatos para ejercitarse y un corral para perros.



Ilustración 33: Fotografías de Parque México. | Fuente: autor, 2015.

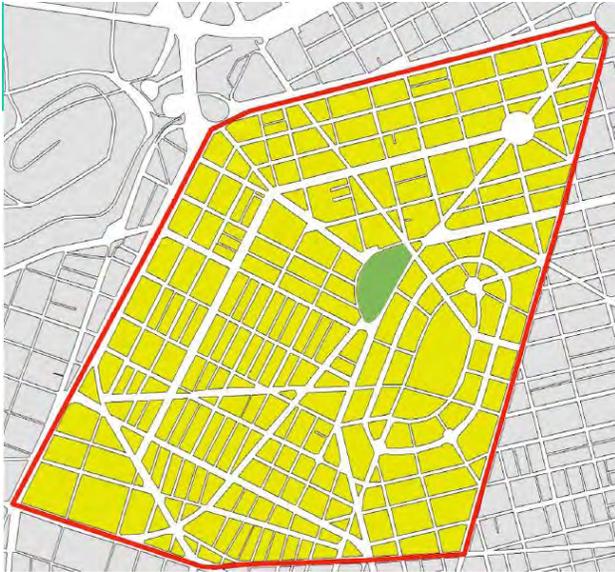


Ilustración 34: Ubicación de Parque España. | Elaboración propia, 2015.

### Parque España.

En cuanto al diseño, mobiliario urbano y vegetación, este parque es muy parecido al Parque México, la única diferencia significativa es que este parque no tiene lago ni aparatos de ejercicio, pero sí cuenta con una zona de juegos infantiles.



Ilustración 35: Fotografías de Parque España. | Fuente: autor, 2015.

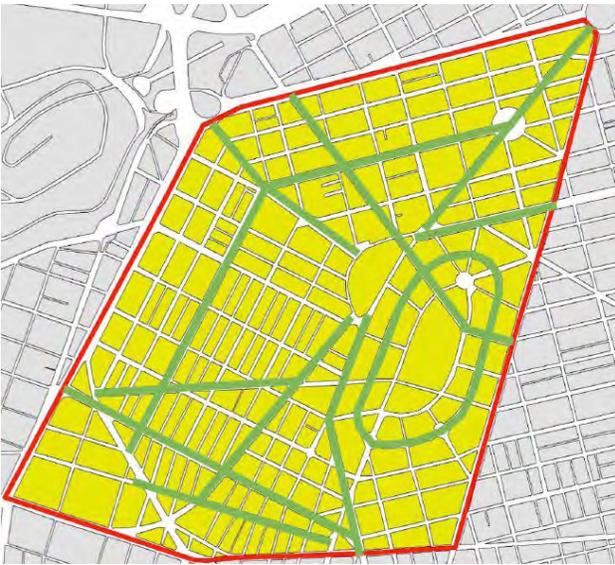


Ilustración 36: Ubicación de calles con camellones. | Elaboración propia, 2015.

### Camellones.

Varias de las avenidas de la zona cuentan con camellones con andadores peatonales, los cuales son utilizados tanto para transitar como para pasear y correr, cuentan con bancas e iluminación, y en algunos casos albergan estaciones de ecobici, como es el caso de Avenida Nuevo León.



Ilustración 37: Fotografías de camellones. | Fuente: autor, 2015.

## Glorietas.

Los circuitos Ámsterdam y México cuentan con tres glorietas, las cuales cuentan con bancas, iluminación, vegetación y fuentes, son utilizadas tanto como lugar de paso como lugar de encuentro. La imagen de abajo corresponde a la glorieta de Popocatepetl, al norte de Avenida México.

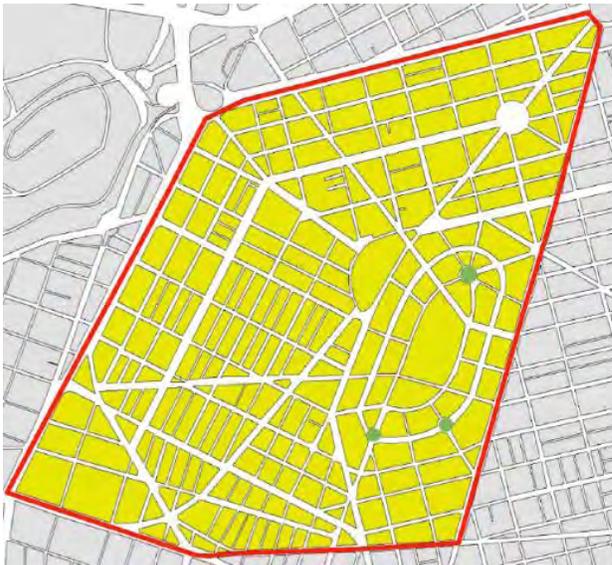


Ilustración 38: Ubicación de glorietas habitables. | Elaboración propia, 2015.



Ilustración 39: Glorieta de Popocatepetl. | Fuente: autor, 2015.

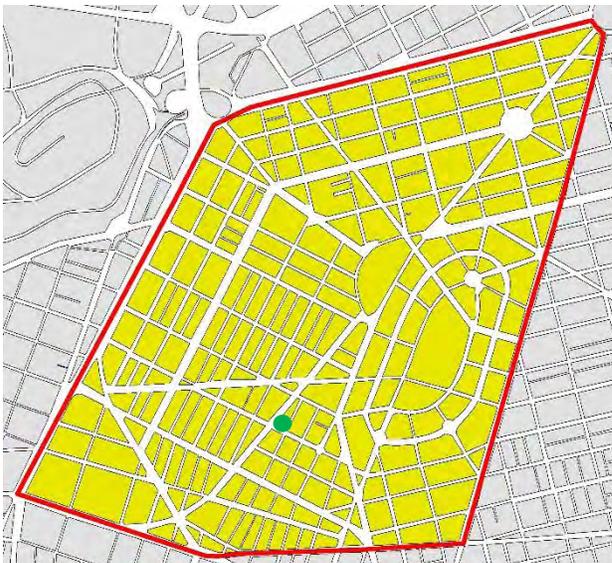


Ilustración 40: Ubicación de parque de bolsillo. | Elaboración propia, 2015.

La ilustración 41 pertenece al parque de bolsillo creado en la intersección de Michoacán, Atlixco y Vicente Suárez, frente al Mercado Condesa.

## Parques de bolsillo.

Estos pequeños parques se han creado por iniciativa del Gobierno del Distrito Federal, utilizando espacios residuales en vialidad para colocar vegetación, bancas, mesas, estacionamientos para bicicletas e internet inalámbrico.



Ilustración 41: Parque de bolsillo en el cruce de Michoacán y Vicente Suárez. | Fuente: AGU, 2014.



En la ilustración 42 se puede apreciar la esquina de enfrente antes y después de la implementación de parques de bolsillo y ecobici.

*Ilustración 42: Transformación de la esquina poniente de Michoacán y Vicente Suárez. | Fuente: Street view de Google Maps, 2015.*

### Banquetas.

También es importante mencionar las banquetas como espacio público, ya que en esta zona es muy común el uso de estas para la colocación de mesas de restaurantes y cafés, pero también es común la instalación de comercio ambulante en las vialidades que delimitan a la zona de estudio, sobre todo cerca de las estaciones de metro.



*Ilustración 43: Uso del espacio público en banquetas, tanto formal como informal. | Fuente: autor, 2015.*

### 3.5 Normatividad.

#### Uso permitido

-  Equipamiento
-  Espacio abierto
-  Habitacional
-  Habitacional con comercio
-  Habitacional con comercio y servicios
-  Habitacional mixto
-  Habitacional con oficinas



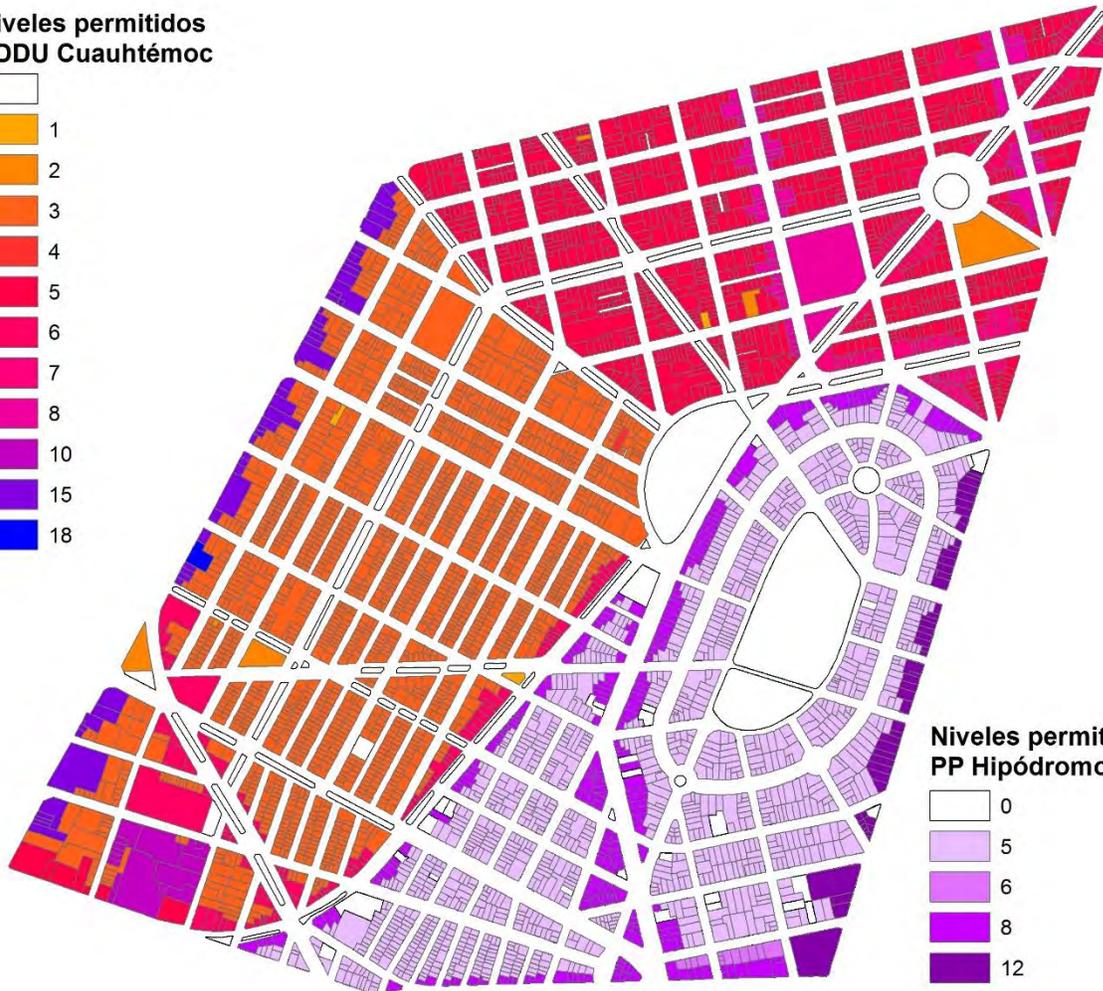
Ilustración 44: Uso permitido según normatividad. | Elaboración propia con información del PDDU Cuahtémoc (2008) y PP Hipódromo (2000), 2015.

Como se puede observar en la ilustración 44, la normatividad vigente establece el uso habitacional en gran parte de las colonias Condesa, Hipódromo e Hipódromo Condesa, estableciendo usos mixtos únicamente en ciertos corredores. Por otro lado, en la Roma Norte la gran mayoría se establece como habitacional mixto, permitiendo habitacional con oficinas en corredores, y habitacional con comercio en Avenida Oaxaca.

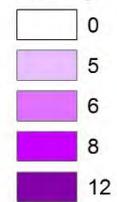
En cuanto a niveles se muestra la ilustración 45 que en la colonia Hipódromo se permiten cinco niveles en la mayoría de los predios, con la posibilidad de construir ocho o 12 en ciertos corredores.

En la Condesa e Hipódromo Condesa se permiten en general tres niveles, a excepción de ciertos corredores donde se pueden construir hasta 18 niveles sobre Circuito Interior.

**Niveles permitidos  
PDDU Cuauhtémoc**



**Niveles permitidos  
PP Hipódromo**

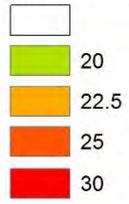


*Ilustración 45: Niveles permitidos según normatividad. | Elaboración propia con información del PDDU Cuauhtémoc (2008) y PP Hipódromo (2000), 2015.*

En la colonia Roma Norte se permiten en su mayoría cinco niveles, y en algunos casos hasta ocho niveles.

En cuanto a área libre, se observa en la ilustración 46 que, en general, se exige un 20%, aunque en la colonia Hipódromo se pide en algunos predios entre 22.5 y 25%, mientras que en los predios que colindan con Circuito Interior se exige 30%.

**Porcentaje mínimo  
de área libre permitida**



*Ilustración 46: Porcentaje mínimo de área libre requerida en normatividad. | Elaboración propia con información del PDDU Cuauhtémoc (2008) y PP Hipódromo (2000), 2015.*

### 3.6 Nivel socioeconómico y mercado inmobiliario.

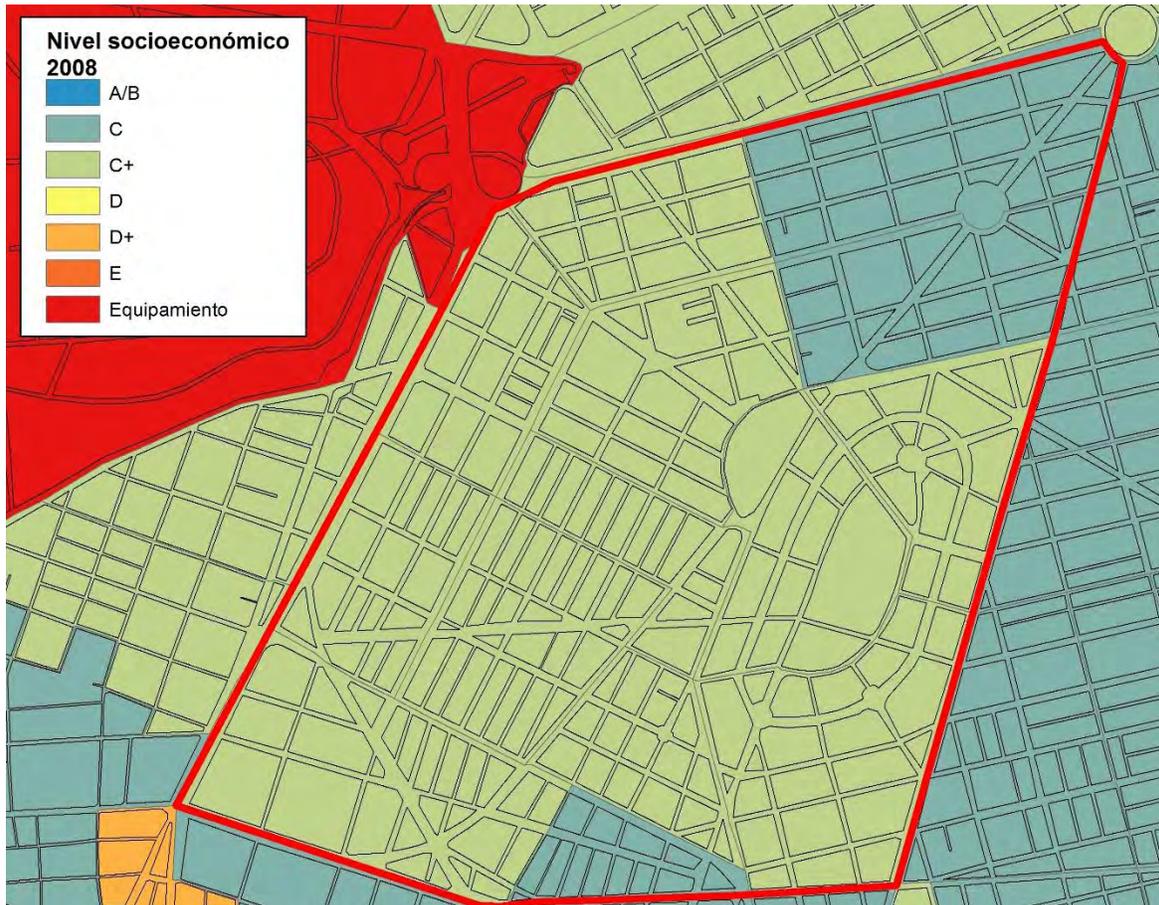


Ilustración 47: Nivel socioeconómico en zona de estudio. | Elaboración propia con datos para 2008 de BIMSA, 2015.

En la ilustración 47 se muestran los niveles socioeconómicos de acuerdo a datos de 2008 de BIMSA, y se logra apreciar que la mayoría del polígono se considera como nivel C+, lo que se entiende como clase media alta, implicando a personas con ingresos o nivel de vida ligeramente superior al medio. Aunque también se puede observar que las partes cercanas a los metros Chapultepec y Chilpancingo son consideradas como C, es decir clase media. Tomando en cuenta la antigüedad de esta información, debemos considerar que estos niveles pudieron haberse modificado debido a los procesos de rehabilitación y aburguesamiento de la zona.

Se muestran a continuación en las imágenes 48 y 49 los valores inmobiliarios por colonia de la zona de estudio y por delegación de la ciudad central, donde se resaltan los precios promedios por metro cuadrado en el caso de departamentos, puesto que en algunos de los casos no se encuentra disponible información por casa sola, en condominio, o de terreno.

Se puede observar que en las colonias Condesa, Hipódromo e Hipódromo Condesa el valor se encuentra por encima del resto de la delegación donde se ubican, siendo que el valor en estas colonias es más parecido al valor promedio de la delegación Miguel Hidalgo, donde se encuentran desarrollos de mayor nivel en las zonas de Polanco y Granada, por ejemplo.

Por otro lado, se observa que el valor de las propiedades en la colonia Roma Norte, es muy parecido al promedio de las delegaciones Cuauhtémoc y Benito Juárez, estando por debajo de las colonias antes mencionadas. Es notable también que dentro de las cuatro delegaciones de la ciudad central, la que tiene un menor valor inmobiliario es la Venustiano Carranza.

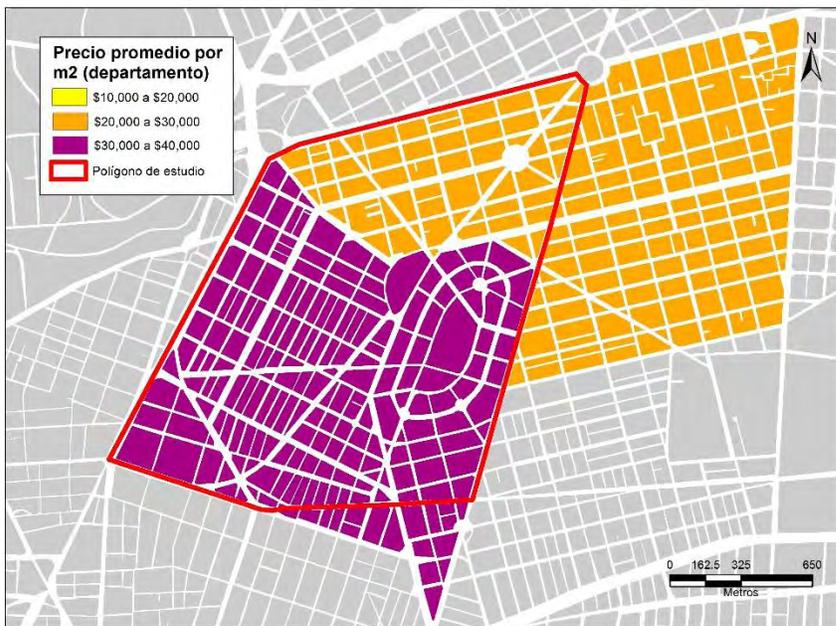


Ilustración 48: Precio promedio por metro cuadrado en departamento en colonias dentro del polígono de estudio. | Elaboración propia con datos de [www.metroscubicos.com](http://www.metroscubicos.com), 2015.

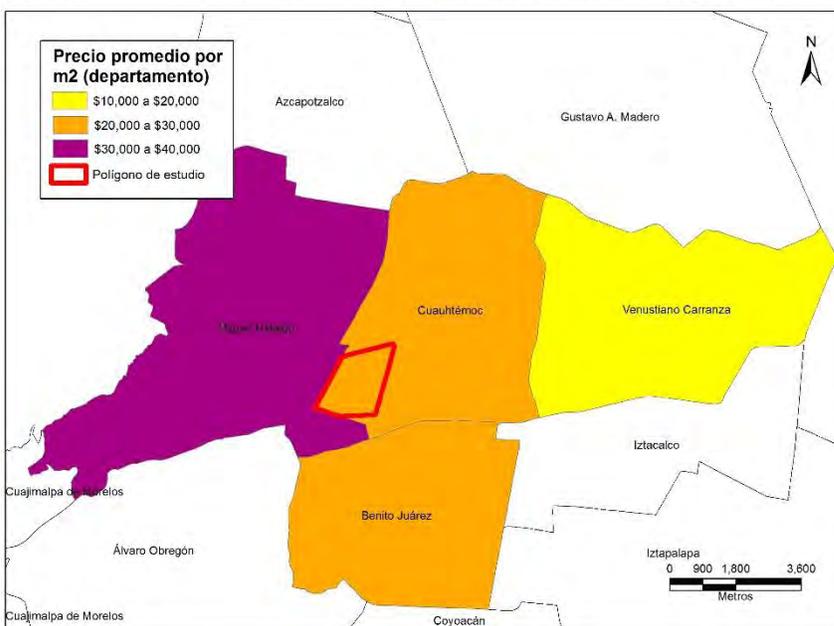


Ilustración 49: Precio promedio por metro cuadrado en departamento en delegaciones de la ciudad central. | Elaboración propia con datos de [www.metroscubicos.com](http://www.metroscubicos.com), 2015.

- Valor de construcciones por colonia dentro del polígono<sup>32</sup>:

Condesa:

	Muestra (Unidades)	Superficie promedio (m <sup>2</sup> )	Promedio por m <sup>2</sup> (pesos)		
			Promedio	Máximo	Mínimo
Casa Sola	22	303.52	35,443.45	39,167.29	31,719.61
<b>Departamento</b>	405	128.43	<b>36,800.82</b>	47,980.45	25,621.19
Casa en Condominio	1	280.00	21,428.57	21,428.57	21,428.57

Tabla 1: Valor de inmuebles en colonia Condesa.

Hipódromo:

	Muestra (Unidades)	Superficie promedio (m <sup>2</sup> )	Promedio por m <sup>2</sup> (pesos)		
			Promedio	Máximo	Mínimo
Casa Sola	4	235.80	11,891.87	16,876.10	6,907.65
<b>Departamento</b>	79	109.86	<b>36,289.72</b>	42,482.86	30,096.58

Tabla 2: Valor de inmuebles en colonia Hipódromo.

Hipódromo Condesa

	Muestra (Unidades)	Superficie promedio (m <sup>2</sup> )	Promedio por m <sup>2</sup> (pesos)		
			Promedio	Máximo	Mínimo
Casa Sola	1	224.00	37,946.43	37,946.43	37,946.43
<b>Departamento</b>	103	112.15	<b>35,941.95</b>	45,768.31	26,115.58

Tabla 3: Valor de inmuebles en colonia Hipódromo Condesa.

<sup>32</sup> Datos tomados de <http://www.metroscubicos.com/> el día 2 de febrero de 2015.

## Roma Norte

	Muestra (Unidades)	Superficie promedio (m <sup>2</sup> )	Promedio por m <sup>2</sup> (pesos)		
			Promedio	Máximo	Mínimo
Casa Sola	6	480.17	30,557.16	37,636.18	23,478.15
<b>Departamento</b>	189	124.88	<b>27,066.33</b>	33,547.28	20,585.38
Terreno	2	10.00	39,495.46	53,065.48	25,925.43
Casa en Condominio	1	140.00	21.36	21.36	21.36

Tabla 4: Valor de inmuebles en colonia Roma Norte.

- Valor de construcciones por delegación dentro de ciudad central:<sup>33</sup>

## Cauhtémoc

	Muestra (Unidades)	Superficie promedio (m <sup>2</sup> )	Promedio por m <sup>2</sup> (pesos)		
			Promedio	Máximo	Mínimo
Casa Sola	97	275.16	20,528.56	29,835.44	11,221.67
<b>Departamento</b>	2,025	100.44	<b>26,044.46</b>	38,413.20	13,675.72
Terreno	5	546.00	30,752.75	50,029.73	11,475.77
Casa en Condominio	15	144.69	11,483.23	17,428.10	5,538.36

Tabla 5: Valor de inmuebles en delegación Cauhtémoc.

<sup>33</sup> Datos tomados de <http://www.metrocubicos.com/> el día 2 de febrero de 2015.

## Miguel Hidalgo

	Muestra (Unidades)	Superficie promedio (m <sup>2</sup> )	Promedio por m <sup>2</sup> (pesos)		
			Promedio	Máximo	Mínimo
Casa Sola	640	722.47	29,653.00	40,695.61	18,610.38
Departamento	2,429	202.00	<b>34,311.68</b>	51,027.55	17,595.81
Terreno	20	683.62	21,654.45	41,585.45	1,723.45
Casa en Condominio	117	566.84	29,044.96	36,293.48	21,796.44

Tabla 6: Valor de inmuebles en delegación Miguel Hidalgo

## Benito Juárez

	Muestra (Unidades)	Superficie promedio (m <sup>2</sup> )	Promedio por m <sup>2</sup> (pesos)		
			Promedio	Máximo	Mínimo
Casa Sola	212	291.80	20,898.59	31,758.12	10,039.06
Departamento	3,703	105.78	<b>25,779.33</b>	33,406.54	18,152.12
Terreno	5	244.50	18,493.50	20,949.84	16,037.16
Casa en Condominio	253	221.51	23,230.27	27,468.48	18,992.06

Tabla 7: Valor de inmuebles en delegación Benito Juárez.

## Venustiano Carranza

	Muestra (Unidades)	Superficie promedio (m <sup>2</sup> )	Promedio por m <sup>2</sup> (pesos)		
			Promedio	Máximo	Mínimo
Casa Sola	45	275.65	11,668.50	14,127.72	9,209.27
Departamento	411	61.32	<b>14,846.34</b>	19,204.24	10,488.45
Terreno	3	370.00	16,135.80	22,044.40	10,227.20
Casa en Condominio	2	99.33	18,375.00	20,319.54	16,430.46

Tabla 8: Valor de inmuebles en delegación Venustiano Carranza.

### 3.7 Vialidad y Transporte.

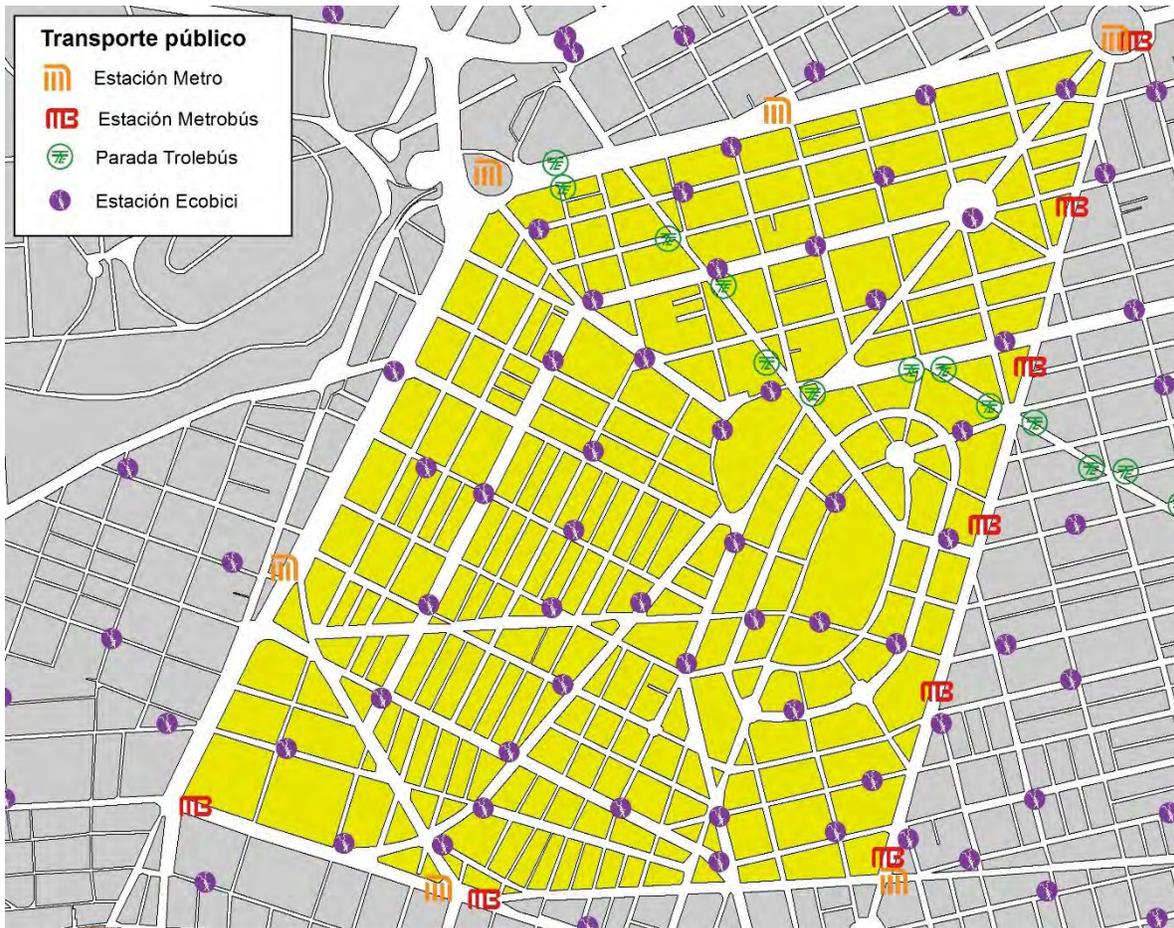


Ilustración 50: Transporte público en la zona de estudio. | Elaboración propia, 2015.

La zona se encuentra muy bien servida de transporte público, ya que si bien ninguna línea de Metro o Metrobús atraviesa la zona de estudio, el perímetro de ésta completamente servido.

De la línea 1 de Metro se tienen las estaciones Insurgentes, Sevilla, Chapultepec y Juanacatlán; y de la línea 9 se tienen las estaciones de Chilpancingo y Patriotismo.

En cuanto a Metrobús se tienen las estaciones Insurgentes, Durango, Álvaro Obregón, Sonora, Campeche y Chilpancingo de la línea 1, mientras que de la línea 2 se cuenta con las estaciones Patriotismo y De la Salle.

También se tiene el Corredor Cero Emisiones Eje 2A-2A Sur (línea S), que entra al polígono por Avenida Sonora y que tiene como terminales los metros Chapultepec y Velódromo.

# 4

## ANÁLISIS DE CASO DE ESTUDIO A DETALLE

*“Es una ciudad extraña, porque cuanto más feo el tiempo, más hermosa la ciudad. Y el más feo de los edificios, es el más coherente de la ciudad.”*

Rem Koolhaas.

#### 4.1 Justificación de polígonos

Para realizar un análisis con mayor detalle se definieron tres polígonos dentro del área de estudio; estos polígonos se delimitaron con base en sus densidades de población y recorridos de campo, eligiendo así las zonas con densidad más alta, más baja y densidad media; en base a esto resultaron los tres polígonos resaltados en color en la ilustración 51, procurando además tener zonas homogéneas, así como con dinámicas y características morfológicas distintas entre cada polígono.



*Ilustración 51: Representación tridimensional de la zona de estudio. | Elaboración propia con datos de SEDUVI, 2015.*

Además, cada polígono contiene un espacio que desempeña la función de centralidad, de diferente tipo y escala; en el polígono 1 es el Mercado Condesa, en el 2 el Parque México, y en el 3 la Glorieta de las Cibeles.





### Polígono 3: Cibeles.

El tercer polígono se encuentra delimitado al norte por Avenida Chapultepec, al este por Avenida de los Insurgentes, al sur por Álvaro Obregón y al oeste por el Eje 3 Poniente Salamanca; en el centro se encuentra la glorieta de Cibeles, y forma parte de la colonia Roma Norte.

Su superficie es de 37.2 hectáreas en 31 manzanas, albergando 3,403 habitantes en 1,641 viviendas. La densidad de población es de 91 habitantes por hectárea y la de vivienda de 44 por hectárea, dando un promedio de 2.07 habitantes por vivienda.



Ilustración 54: Delimitación de polígono 3. | Elaboración propia con imagen satelital de Google, 2015.

Este es el polígono con menor densidad habitacional, sin embargo, cuenta con una gran actividad comercial, sobre todo cerca del cruce de Chapultepec e Insurgentes, además de tener mayor diversidad de giros y una mayor presencia de edificios de oficinas que en los otros polígonos.

A continuación se presenta una comparación de las características de los tres polígonos:

	<b>Polígono 1:</b> <b>Mercado Condesa.</b>	<b>Polígono 2:</b> <b>Parque México.</b>	<b>Polígono 3:</b> <b>Cibeles.</b>
<b>Superficie</b>	29.5 Ha	23.6 Ha	37.2 a
<b>Manzanas</b>	33	16	31
<b>Habitantes</b>	4,196	2,791	3,403
<b>Viviendas</b>	2,090	1,431	1,641
<b>Densidad de población</b>	141 hab/Ha	118 hab/Ha	91 hab/Ha
<b>Densidad de vivienda</b>	71 viv/Ha	61 hab/Ha	44 viv/Ha
<b>Habitantes por vivienda</b>	1.43	1.95	2.07

Tabla 9: Cuadro comparativo de polígonos. | Elaboración propia con datos de INEGI, 2015.

## 4.2 Densidad de población en polígonos

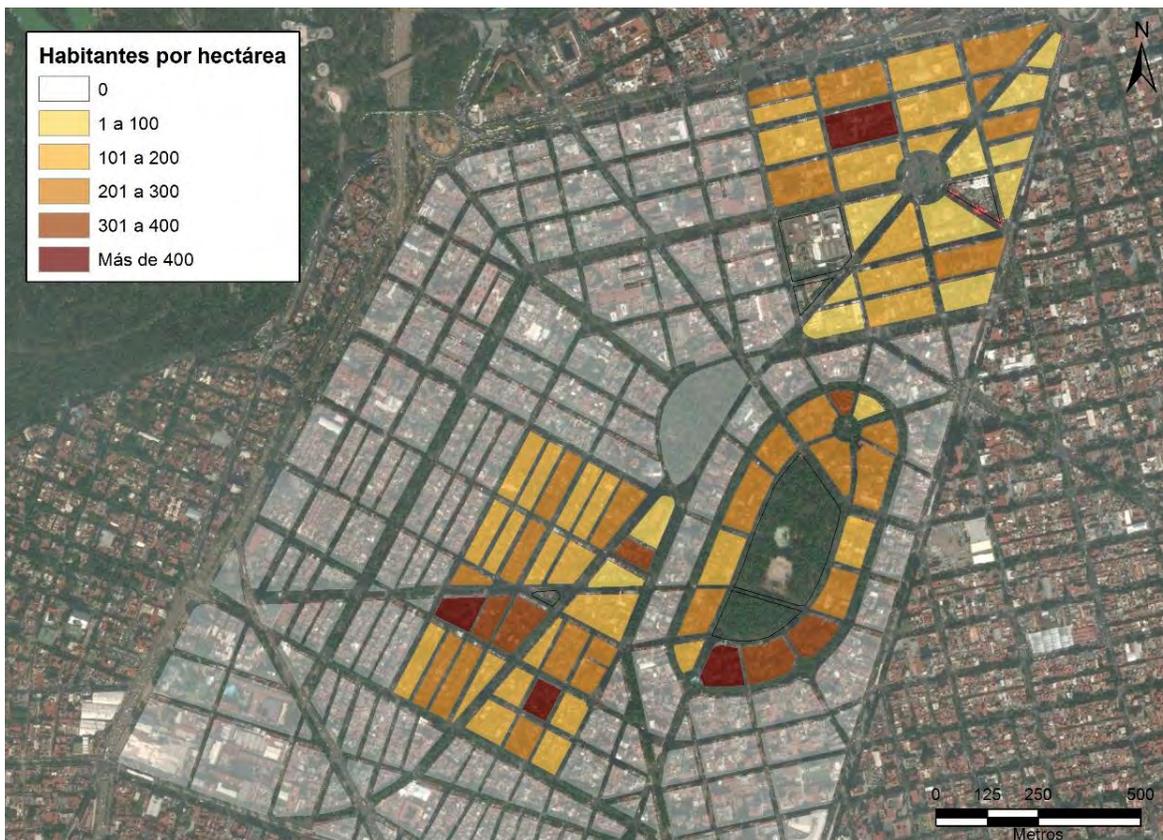


Ilustración 55: Densidad neta de población en polígonos de estudio. | Elaboración propia con imagen satelital de Google y datos de INEGI, 2015.

Estas densidades son netas, por lo que se calcularon con base en el área de las manzanas, sin tomar en cuenta la superficie de área verde y vialidades. Se puede ver que el polígono 3 contiene a las manzanas más y menos densas, siendo la densidad promedio la menor de los tres polígonos. Es interesante ver que al restar la superficie del parque el polígono 2 resulta ser el de mayor densidad promedio, lo cual se entiende si se toma en cuenta que en el polígono 1 las manzanas más alargadas se componen principalmente por vivienda unifamiliar de entre 2 y 3 niveles.

	<b>Polígono 1:</b> <b>Mercado Condesa.</b>	<b>Polígono 2:</b> <b>Parque México.</b>	<b>Polígono 3:</b> <b>Cibeles.</b>
<b>Mínimo</b>	59 hab/Ha	86 hab/Ha	7 hab/Ha
<b>Promedio</b>	205 hab/Ha	246 hab/Ha	124 hab/Ha
<b>Máximo</b>	419 hab/Ha	451 hab/Ha	483 hab/Ha

Tabla 10: Densidad neta de población en polígonos de estudio. | Elaboración propia con datos de INEGI, 2015.

### 4.3 Densidad de vivienda en polígonos.

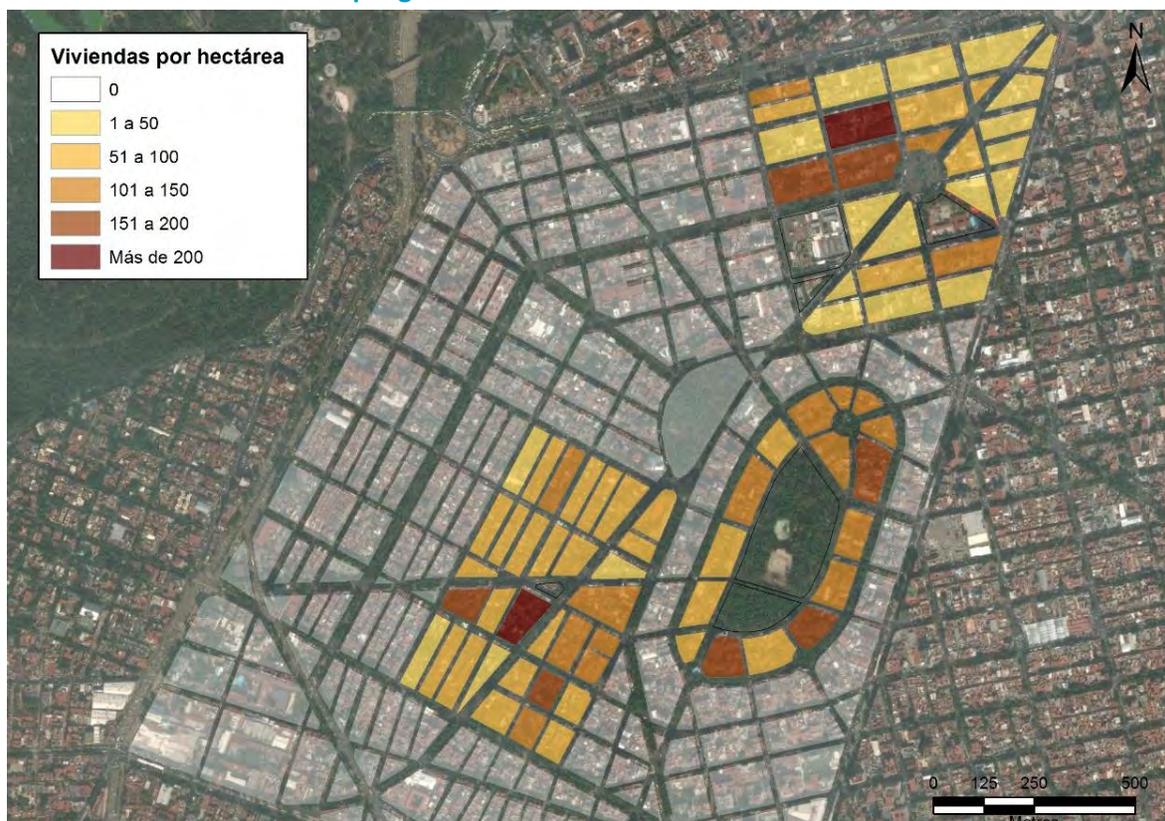


Ilustración 56: Densidad neta de vivienda en polígonos de estudio | Elaboración propia con imagen satelital de Google y datos de INEGI, 2015.

En este caso las densidades de vivienda son también netas, siendo la distribución proporcionalmente similar a la densidad de población. En este caso la manzana con densidad más alta de vivienda se encuentra en el polígono 1, correspondiendo a las torres de departamentos que se encuentran alrededor del mercado; sin embargo debido a la predominancia de vivienda unifamiliar en el resto del polígono, el promedio no es tan alto como en el polígono 2. El polígono con menor densidad promedio de vivienda es el 3, puesto que contiene manzanas en donde la presencia de vivienda es prácticamente nula, sobre todo en la parte cercana a la Glorieta de Insurgentes. El polígono 2 presenta la mayor densidad de vivienda promedio, puesto que en las manzanas se cuenta con proporciones similares de vivienda unifamiliar y plurifamiliar.

	<b>Polígono 1:</b> <b>Mercado Condesa.</b>	<b>Polígono 2:</b> <b>Parque México.</b>	<b>Polígono 3:</b> <b>Cibeles.</b>
<b>Mínimo</b>	31 viv/Ha	51 viv/Ha	2 viv/Ha
<b>Promedio</b>	87 viv/Ha	111 viv/Ha	54 viv/Ha
<b>Máximo</b>	225 viv/Ha	186 viv/Ha	221 viv/Ha

Tabla 11: Densidad neta de vivienda en polígonos de estudio. | Elaboración propia con datos de INEGI, 2015.

#### 4.4 Población flotante

Es difícil determinar la población flotante dentro del polígono, sin embargo podemos realizar aproximaciones con base en la información disponible. En este caso se utilizaron para tal efecto los hoteles registrados, los equipamientos, los registros sobre escuelas de la Secretaría de Educación Pública (SEP), el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas 2014 (DENUE) y la Encuesta Origen Destino 2007 (EOD).

En cuanto a turistas se tienen registrados 11 hoteles dentro de la zona de estudio, sin embargo sólo tres de ellos tienen registrado el número de habitaciones, sumando entre los tres un total de 234 habitaciones.

Se tienen también dentro de la zona de estudios siete centros de asistencia médica, 19 escuelas, dos mercados y tres templos. Según los registros en línea de la SEP, en estas escuelas se tiene un total de 7,785 alumnos, aunque también hay que destacar que algunas de las escuelas dentro del polígono no cuentan con información acerca del número de alumnos, por lo que el número podría ser mayor.

Para calcular los empleados dentro de la zona de estudio se tomaron en cuenta las unidades económicas del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) de INEGI, el cual muestra los empleados por cada unidad económica en rangos, por lo que para el cálculo se tomó el valor medio del rango, es decir, si en la base de datos aparecía “entre 1 y 5



Ilustración 57: Actividad en fin de semana en Parque México. | Fuente: autor, 2015.

empleados”, se tomaba como valor 3 para esa unidad económica. Esto da como resultado una estimación de 56,476 empleados en la zona, distribuidos en 5,117 unidades económicas, lo cual es casi el doble de la población residente según el censo de 2010. En la ilustración 58 se muestra la ubicación de estas unidades económicas por sector y por número de empleados; en ella se puede

notar que predomina el sector terciario, además de evidenciarse que si bien existe una gran cantidad de actividades dentro de la zona de estudio, las que emplean a una mayor cantidad de personas se concentran sobre todo en Roma Norte y algunas en la parte de Circuito Interior.

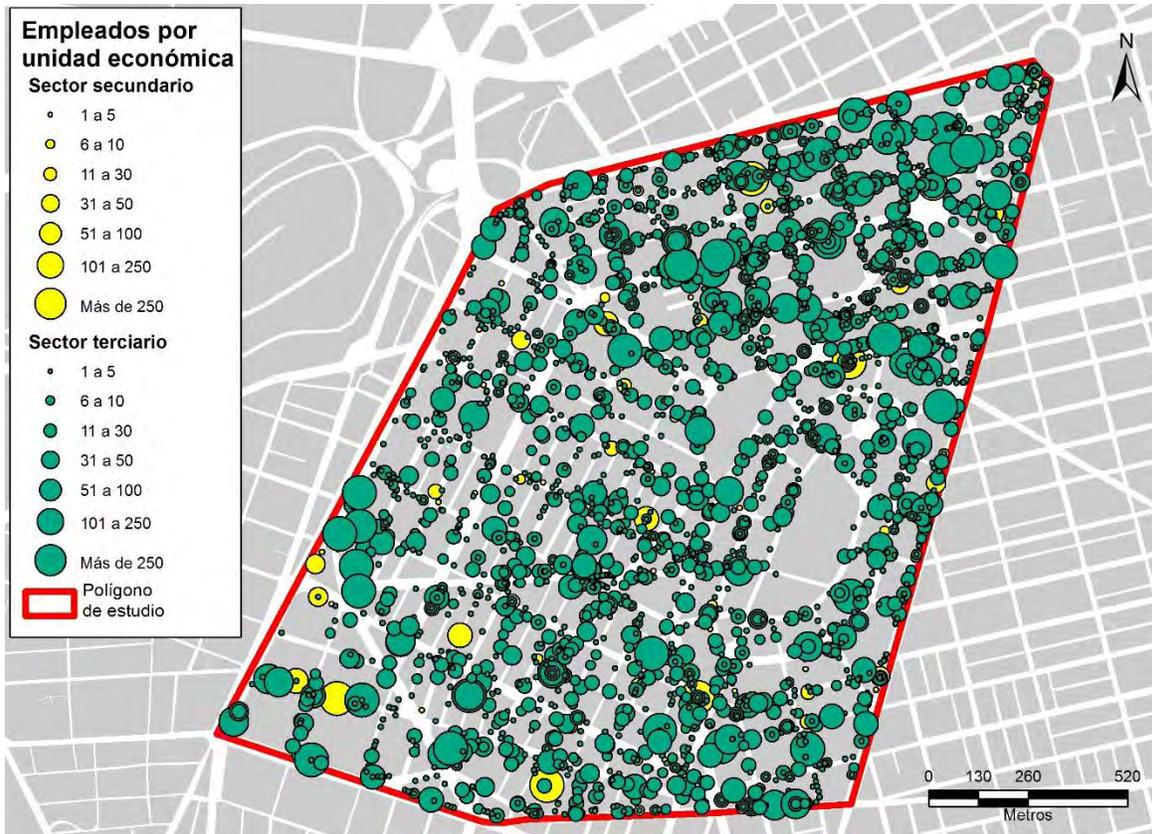


Ilustración 58: Empleados por unidad económica. | Elaboración propia con datos de INEGI, 2015.

En las estimaciones anteriores hace falta considerar varias personas atraídas a la zona tales como los usuarios de los parques, los comensales de los cafés y restaurantes, así como los clientes de las diversas tiendas y galerías, cuyo cálculo sería muy complejo de realizar.

La estimación más completa podría realizarse con base en datos de la Encuesta Origen Destino, según la cual en esta zona se atraen 143,477 viajes al día, lo cual equivale a casi 5 veces la población residente, con lo que se evidencia que la población flotante forma una parte importante de los usuarios cotidianos de la zona. Sin embargo, hay que tomar en cuenta que la EOD se realizó en 2007, y en ocho años los patrones de movilidad pudieron haberse modificado considerablemente.

#### 4.5 Densidad constructiva.



Ilustración 59: Superficie construida contra área libre en zona de estudio. | Elaboración propia con datos de SEDUVI, 2015.

En la ilustración 59 se muestra la relación de la superficie construida (en negro) contra el área libre en cada lote, mientras que en la tabla 12 se muestra el Coeficiente de Ocupación (COS) por polígono y de toda la zona de estudio, el cual no varía mucho.

El edificio más alto de la zona de estudio es de 28 niveles, y se encuentra fuera de los polígonos de análisis; el promedio de niveles en toda la zona de estudio es de 3.9.

	COS promedio
<b>Zona de estudio</b>	0.79
<b>Polígono 1</b>	0.80
<b>Polígono 2</b>	0.79
<b>Polígono 3</b>	0.78

Tabla 12: COS promedio. | Elaboración propia con datos de SEDUVI, 2015.

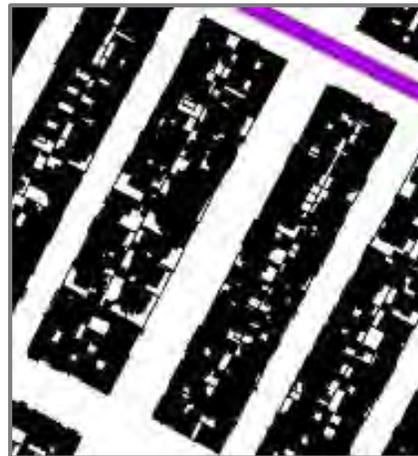
En el polígono 1, la zona del Mercado Condesa, se observan patrones de construcción diversos, lo cual obedece a distintos tipos de construcciones.

En las manzanas más alargadas, que concentran principalmente vivienda unifamiliar, el área libre generalmente se encuentra al fondo del lote, aunque también se presentan como una franja a la orilla del lote, formando una forma de "L" (en ocasiones la "L" también es formada por un área libre lateral y al frente del lote), por lo que se puede inferir que se trata de patios y traspatios. Esto puede observarse en la segunda parte de la ilustración 60.

Por otro lado, entre las construcciones que se encuentran sobre Michoacán o Tamaulipas se encuentran principalmente edificios comerciales o de habitación multifamiliar, en donde los patrones de ocupación son diversos, distribuyendo el área libre no sólo en la parte trasera de los predios, sino también en puntos intermedios lo cual sugiere que puede tratarse de cubos de iluminación y ventilación, como se puede apreciar en la tercera parte de la ilustración 59.



*Ilustración 60: Superficie construida contra área libre en polígono 1. | Elaboración propia con datos de SEDUVI, 2015.*



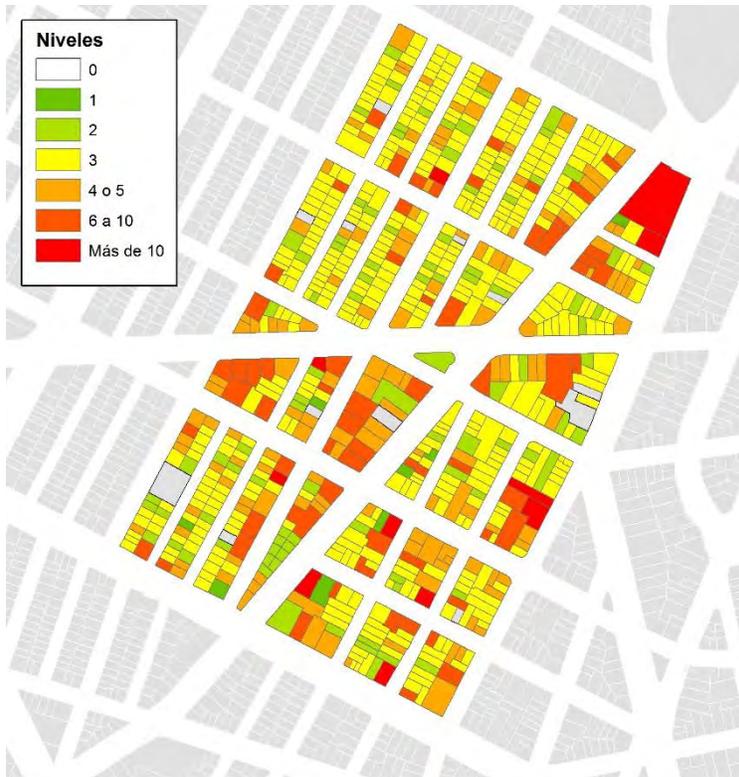


Ilustración 61: Niveles construidos en polígono 1. | Elaboración propia con datos de campo, 2015.

En cuanto a niveles, sobre las calles que van de norte a sur predominan las construcciones de 3 niveles, correspondientes a viviendas unifamiliares. Sin embargo, también se observa la presencia de edificios de más de 10 niveles correspondientes a torres de oficinas y departamentos, como es el caso del foro “Plaza Condesa”, ubicado en la esquina noreste del polígono.

El número de niveles promedio para este polígono es de 3.6, estando por debajo del promedio

general de la zona de estudio.

Con respecto al coeficiente de ocupación, el promedio para el polígono es de 0.8, siendo el más alto de los tres polígonos. En la ilustración 62 se observa la distribución del COS en los predios del polígono.

A continuación, en la ilustración 63, se muestra un modelo tridimensional con las alturas de las



Ilustración 62: Coeficiente de ocupación de suelo en polígono 1. | Elaboración propia con datos de SEDUVI, 2015.

construcciones, mostrándose este polígono resaltado de color dorado.

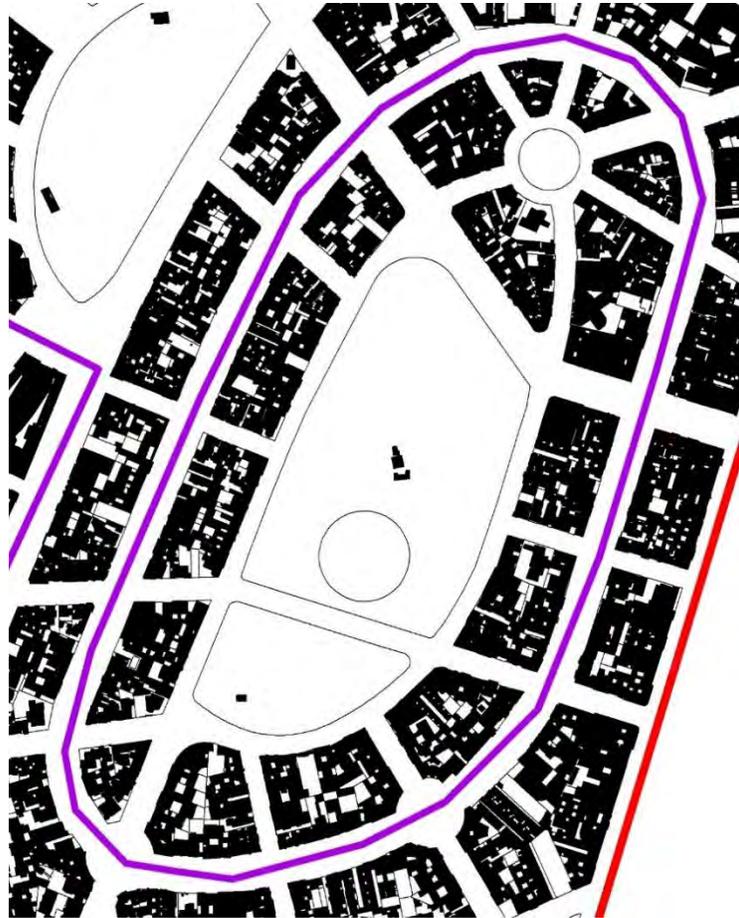


*Ilustración 63: Representación tridimensional de polígono 1. | Elaboración propia con datos de SEDUVI, 2015.*

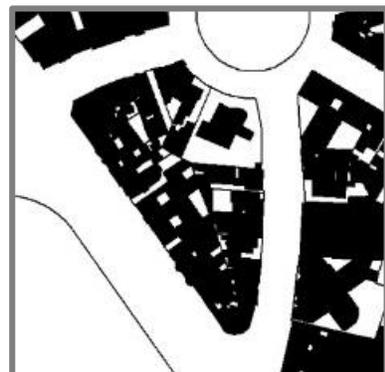
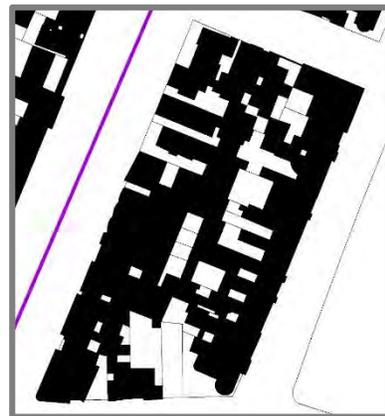
En el polígono 2, en la zona de Parque México, se puede apreciar en primer lugar cómo las construcciones originales que corresponden a vivienda unifamiliar presentan un patrón similar al polígono anterior, con un área libre de circulación lateral y un patio trasero, formando una “L”, aunque en algunos casos la circulación lateral no existe, pero sí el patio trasero. Esto se puede observar en la parte de en medio de la figura 64.

Por otro lado, el polígono cuenta con edificios de vivienda multifamiliar, que en algunos casos presentan también comercio en planta baja, en los cuáles las áreas libres son menores, reduciéndose a cubos de iluminación y ventilación.

En este sentido, las tipologías son similares al polígono anterior, sin embargo, mientras que en el polígono 1 las torres de departamentos se agrupan en ciertos puntos, en el polígono 2 se encuentran más mezcladas con las viviendas unifamiliares y otras construcciones.



*Ilustración 64: Superficie construida contra área libre en polígono 2. | Elaboración propia con datos de SEDUVI, 2015.*



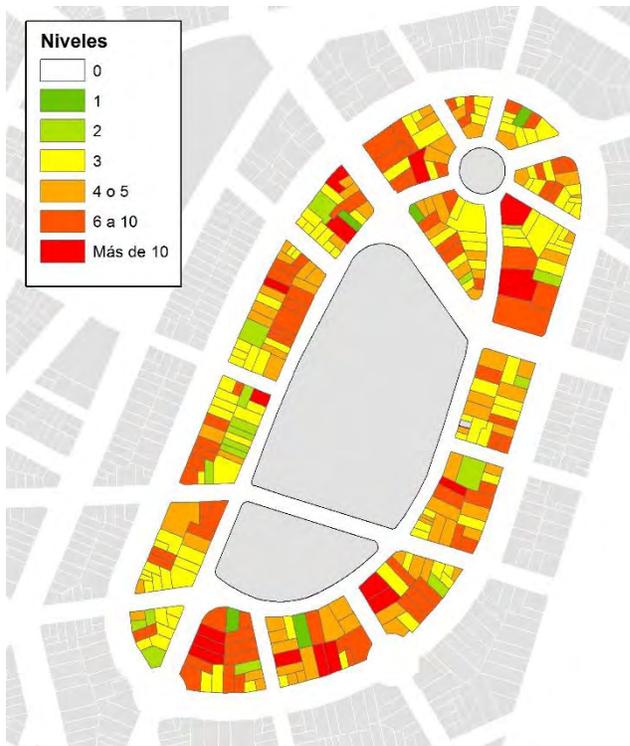


Ilustración 65: Niveles construidos en polígono 2. | Elaboración propia con datos de campo, 2015.

Con respecto a los niveles, se observa que la distribución es más variada que en el polígono 1, siendo más equilibrada la proporción de lotes que preservan las casas de entre 2 y 3 niveles, y los lotes que se han aprovechado para construir edificaciones de mayor altura.

El promedio de niveles para este polígono es de 4.9, siendo mayor que el promedio general de toda la zona de estudios, y siendo el promedio mayor de los tres polígonos de estudio.

El coeficiente de ocupación promedio para este polígono es de 0.79, siendo igual que el promedio de toda la zona de estudio. En la ilustración 66 se puede apreciar la distribución del COS, correspondiendo a las características de las construcciones según su época de construcción, como ya se mencionó anteriormente.

La ilustración 67 muestra el modelo tridimensional de la zona de estudio, encontrándose resaltado este polígono en color verde.

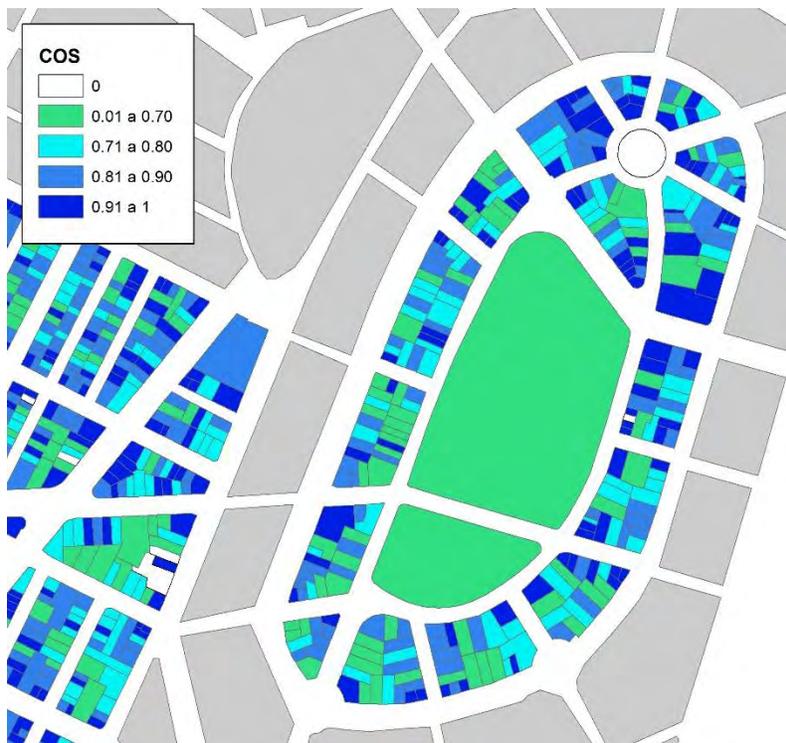


Ilustración 66: Coeficiente de ocupación de suelo en polígono 2. | Elaboración propia con datos de SEDUVI, 2015.



*Ilustración 67: Representación tridimensional de polígono 2. | Elaboración propia con datos de SEDUVI, 2015.*

En el polígono 3 se encuentran patrones de construcción distintos a los otros dos polígonos, esto debido a la presencia de distintos usos. Si bien se tienen algunos predios con viviendas unifamiliares, en los cuales se tienen configuraciones similares a los polígonos anteriores con respecto a los patios, éstos no son predominantes.

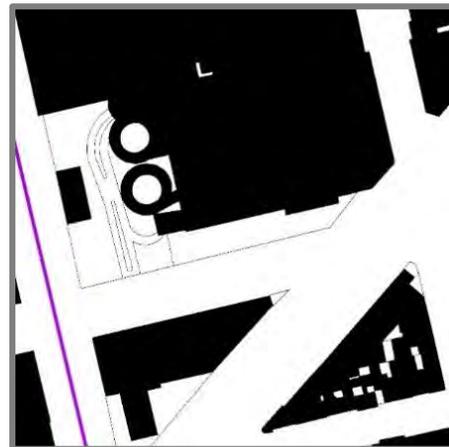
En este polígono se localizan edificios de vivienda multifamiliar, pero también es común encontrar predios con usos únicamente comerciales o de servicios, que tienden a dejar menos área libre, reduciéndose ésta únicamente a los cubos de iluminación y ventilación, distribuidos en la parte intermedia y trasera de los lotes.

También se encuentran predios habilitados como estacionamiento, en los cuales se demolió toda o la mayoría de la construcción original, siendo este espacio utilizado en su mayoría para el acomodo de automóviles.

En el segundo recuadro de la ilustración 68 se muestra una parte de la manzana del Palacio de Hierro, en donde se tiene una pequeña plaza de acceso, siendo el resto de la manzana superficie construida. En el tercer recuadro se muestran manzanas al noroeste de la Glorieta de Cibeles,



*Ilustración 68: Superficie construida contra área libre en polígono 3. | Elaboración propia con datos de SEDUVI, 2015.*

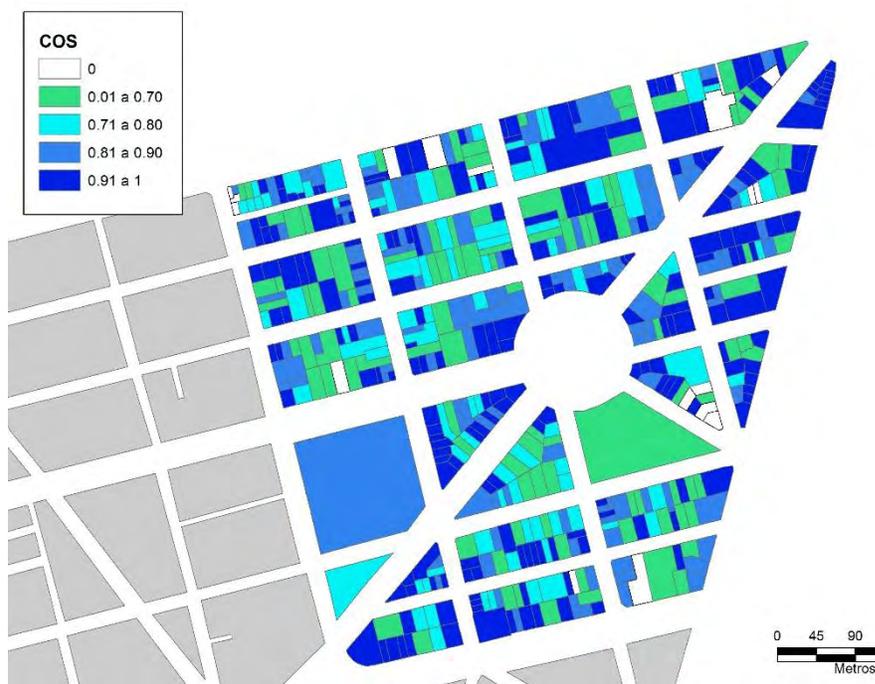


en donde se ejemplifican mejor los patrones de construcción descritos.



Este polígono tiene una mayor proporción de construcciones con más niveles, sobre todo entre 4 y 10 niveles, sin embargo el promedio de niveles en el polígono es de 4.2, siendo mayor que el promedio de la zona de estudios, pero no siendo el mayor de los tres polígonos.

Ilustración 69: Niveles construidos en polígono 3. | Elaboración propia con datos de campo, 2015.



En cuanto al coeficiente de ocupación, se aprecian en la ilustración 70 los predios que tienden a ocupar la mayoría de su superficie con construcción, pero por otro lado también se aprecian los predios que se utilizan como estacionamientos o que se mantienen baldíos.

Ilustración 70: Coeficiente de ocupación de suelo en polígono 3. | Elaboración propia con datos de SEDUVI, 2015.

A continuación, en la ilustración 71, se muestra el modelo tridimensional con niveles de construcción, resaltándose en color naranja este polígono.



Ilustración 71: Representación tridimensional de polígono 3. | Elaboración propia con datos de SEDUVI, 2015.

Otra variable a analizar es la distribución de espacio lotificado contra la destinada a vialidad y a áreas verdes y camellones. En la zona de estudio se tienen 272 hectáreas, de las cuales 172 son destinadas a lotes en las manzanas, dejando 100 hectáreas para vialidad, camellones,



Ilustración 72: Manzanas lotificadas en zona de estudio. | Elaboración propia, 2015.

glorietas y parques, teniendo así 59% de espacio lotificado contra el 41% de área no lotificada, lo cual incluye vialidades y parques.

En cuanto a áreas verdes se refiere, en la zona de estudio se tienen 203,713.7m<sup>2</sup>, contando los parques, glorietas y camellones; si se recuerda que la población es de 31,247 habitantes, se tiene una relación de 6.52m<sup>2</sup> de área verde por habitante en la zona de estudio, con lo cual no se alcanzan los 9m<sup>2</sup> por habitante que son recomendados por la



*Ilustración 73: Áreas verdes en zona de estudio. | Elaboración propia, 2015.*

Organización Mundial de la Salud.

#### 4.6 Mezcla de usos

En el polígono 1 se tiene un total de 300 locales en planta baja, siendo el que presenta mayor número de locales comerciales.

Se observa también que los locales comerciales tienden a agruparse en las esquinas, así como en ciertos corredores.

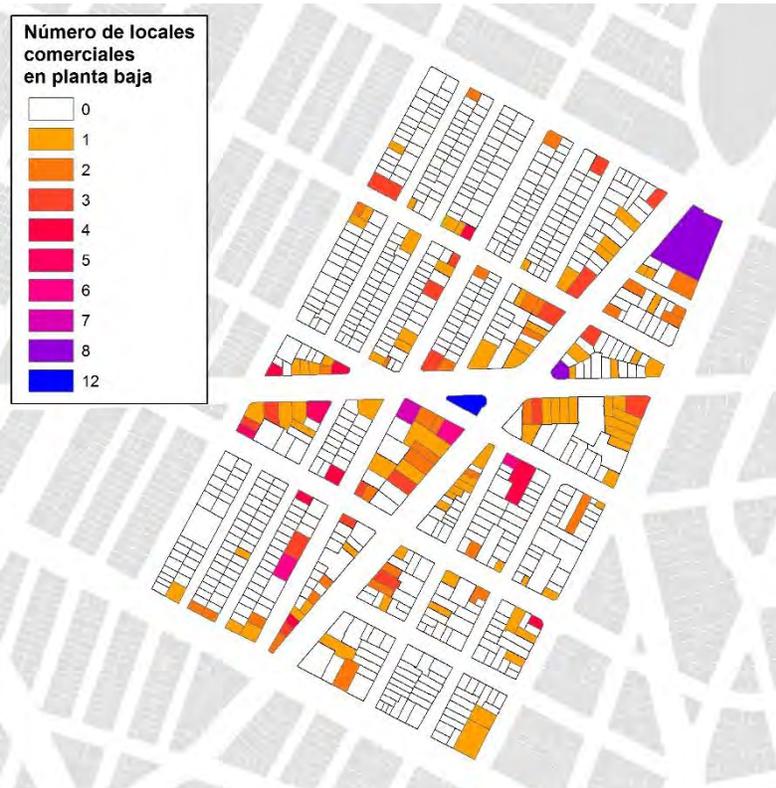


Ilustración 74: Número de locales comerciales en planta baja en polígono 1. | Elaboración propia con datos de campo, 2015.



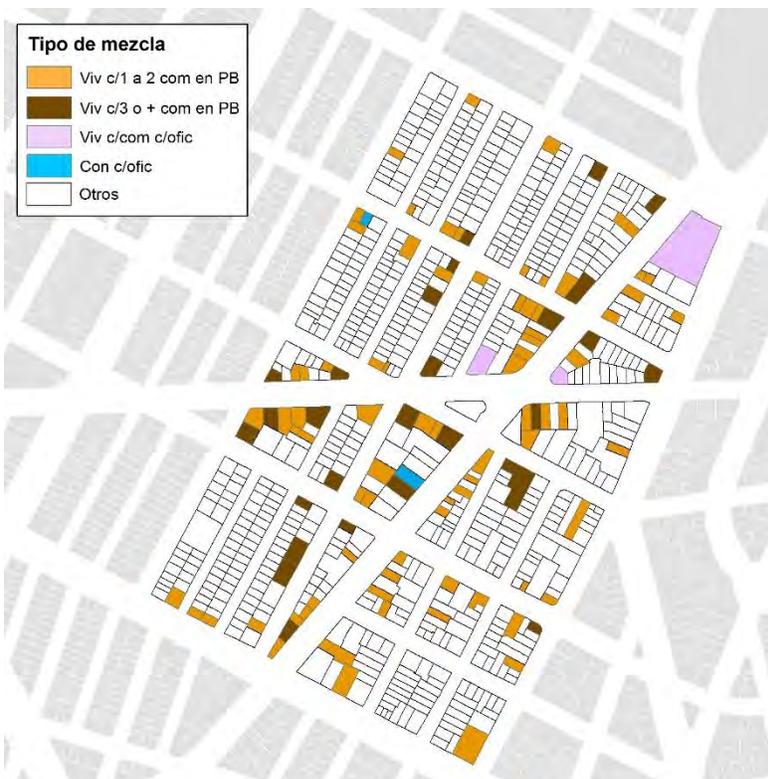
Ilustración 75: Uso de suelo en polígono 1. | Elaboración propia con datos de campo, 2015.

En cuanto a los usos de suelo es claro que predomina el uso habitacional, sobre todo a lo largo de las manzanas más largas, concentrándose los usos mixtos y comerciales principalmente alrededor del mercado y sobre los corredores de Michoacán y Tamaulipas.

Con respecto al tipo de mezcla de usos, es claro que en este polígono lo que predomina son las viviendas con comercios en planta baja, teniendo en este caso una proporción parecida entre los lotes con uno o dos locales comerciales y los que tienen tres o más.

Además, en este polígono se identificaron con mayor facilidad los edificios que mezclan vivienda con oficinas y comercios.

Es importante aclarar que en esta variable se toman en cuenta únicamente los predios que presentan mezcla de usos, quedando así excluidos aquellos que presentan un solo uso.



*Ilustración 76: Tipo de mezcla en polígono 1. | Elaboración propia con datos de campo, 2015.*

En el polígono 2 se tiene un total de 151 locales comerciales en planta baja, siendo este el polígono que menor cantidad de comercios presenta.

Esto se debe principalmente a que muchos de los nuevos desarrollos habitacionales se construyen sin locales comerciales, pero incluso en los lotes que cuentan con ellos, el frente de los lotes no es tan grande, por lo que a diferencia del polígono 1, en la mayoría de los casos de este polígono sólo es posible adecuar uno o dos locales por predio.

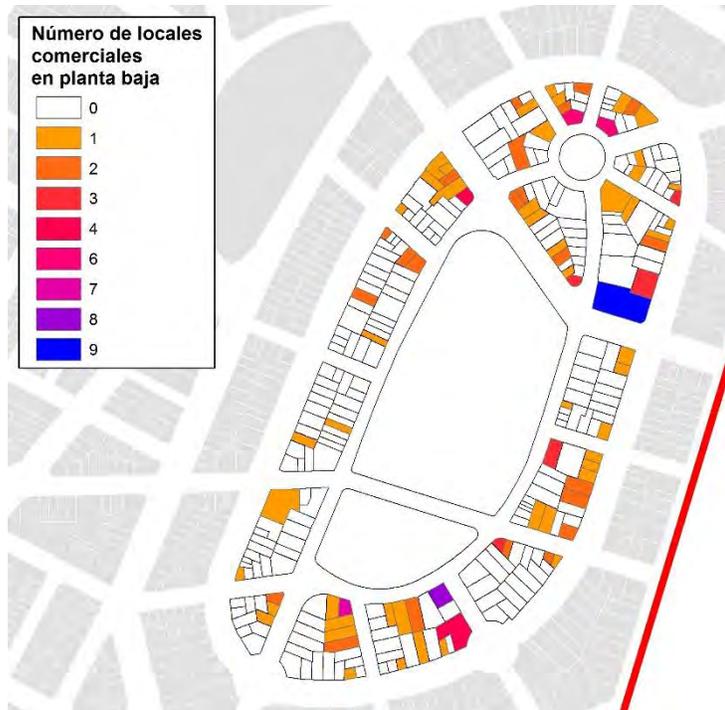


Ilustración 77: Número de locales comerciales en planta baja en polígono 2. | Elaboración propia con datos de campo, 2015.

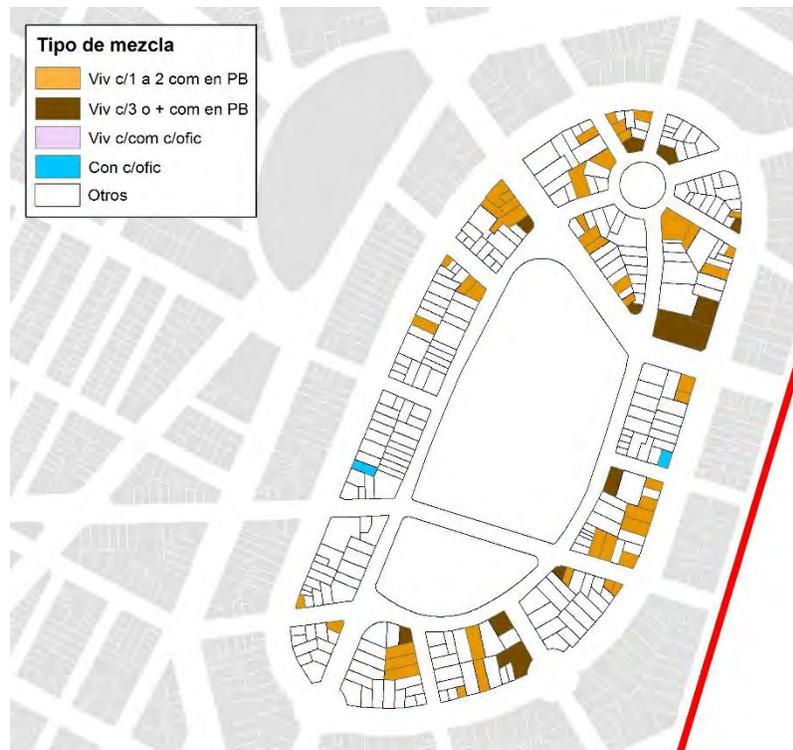


Ilustración 78: Uso de suelo en polígono 2. | Elaboración propia con datos de campo, 2015.

Si bien en este caso sigue siendo el habitacional el uso predominante, se tiene una mayor proporción otros usos, estando más mezclados con el uso habitacional que en el polígono 1, en que se tienen manzanas con paramentos enteramente habitacionales.

En esta parte el programa parcial no permite oficinas, sin embargo, en las observaciones realizadas en campo se identificaron algunos predios que son ocupados con este uso.

En este caso el tipo de mezcla de usos predominante es el primero, teniendo vivienda con uno o dos locales comerciales en planta baja, esto en parte por lo que ya se había mencionado antes respecto a las dimensiones del frente de los lotes, que en la mayoría de los casos no permite el uso de más locales. Se identificaron también un par de predios de oficinas con comercio en planta baja.



*Ilustración 79: Tipo de mezcla en polígono 2. | Elaboración propia con datos de campo, 2015.*

En este polígono se tiene un total de 287 locales comerciales en planta baja, número que se encuentra muy cercano al número de locales en el polígono 1, sin embargo, aquí se encuentran distribuidos de manera más uniforme.

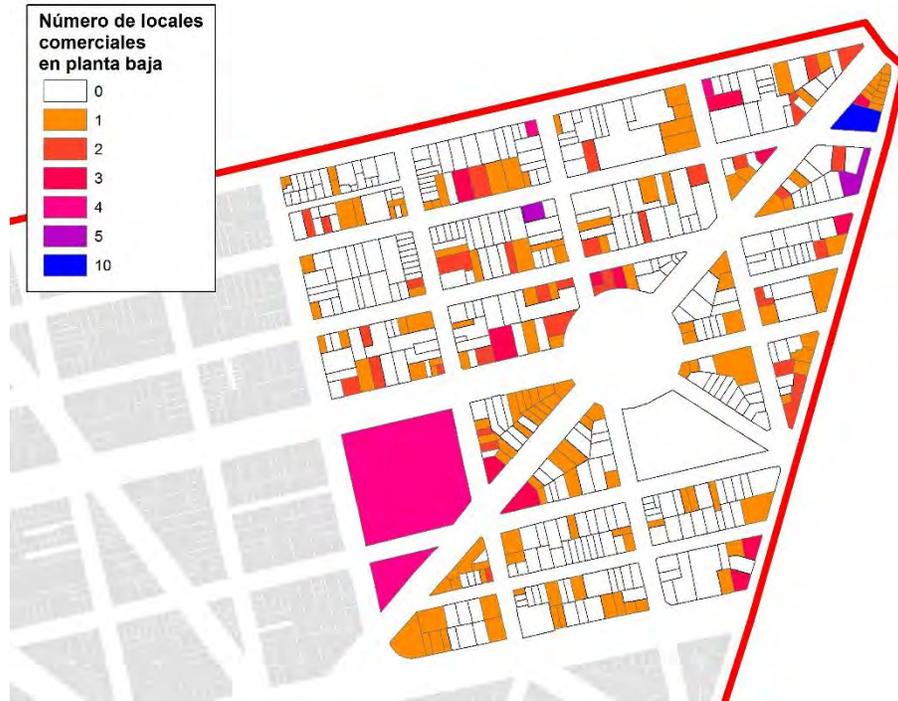


Ilustración 80: Número de locales comerciales en planta baja en polígono 3. | Elaboración propia con datos de campo, 2015.

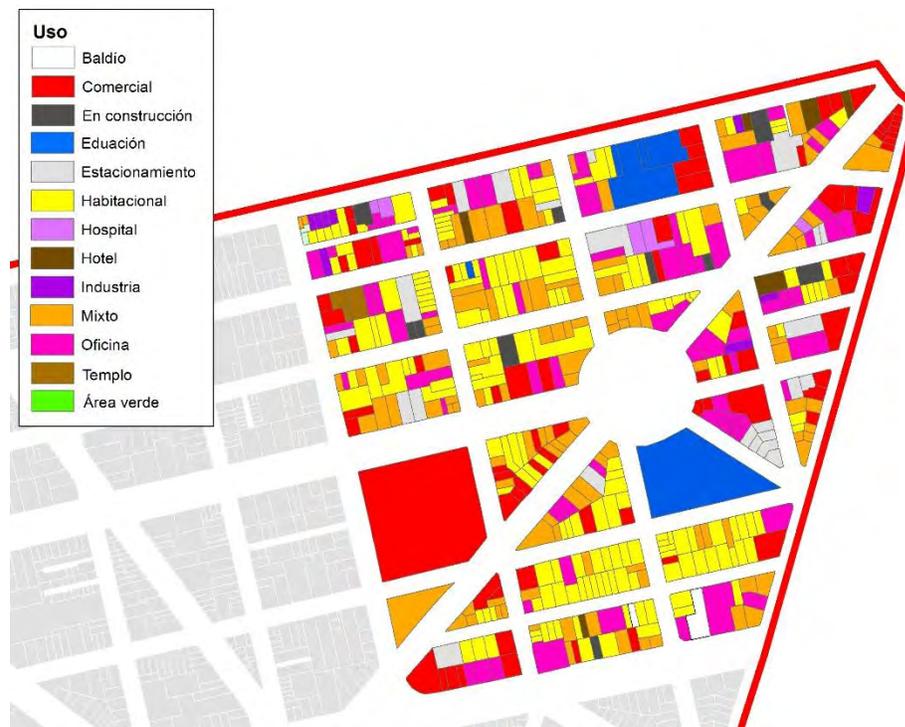


Ilustración 81: Uso de suelo en polígono 3. | Elaboración propia con datos de campo, 2015.

Con respecto a los usos de suelo, aquí se presenta una mayor mezcla de habitacional, comercio, equipamientos y oficinas, aunque también se aprecia una tendencia a disminuir el uso habitacional en la zona más cercana a la Glorieta de Insurgentes.

La mezcla de usos presente en este polígono es mayor que en los otros dos, y es que si bien en cuanto a la mezcla de viviendas y oficinas es predominante con solamente uno o dos locales, esto se debe en



parte a que en general los

*Ilustración 82: Tipo de mezcla en polígono 3. | Elaboración propia con datos de campo, 2015.*

locales comerciales de esta zona son de mayores dimensiones que en los otros dos polígonos. Además, al aumentar la presencia del uso oficinas, es también más frecuente su mezcla con locales comerciales en planta baja.

Una de las situaciones identificadas en los levantamientos fue la dificultad para distinguir los espacios de oficinas en ciertos edificios, ya que en muchos casos las fachadas pueden lucir como edificios de vivienda, o en ocasiones también se encuentran despachos o consultorios adaptados en edificios de vivienda, que no son señalizados ni siquiera en los timbres.

Otro fenómeno frecuente en los últimos años, sobre todo en estas zonas y en los círculos relacionados con el arte y los ambientes creativos, es el hecho de trabajar en casa, ya sea adecuando alguna recámara como despacho o estudio o simplemente trabajando desde una computadora, lo que hace aún más difícil la identificación del uso de oficinas y otras actividades.

#### 4.7 Uso intensivo del espacio público

Una de las características de la ciudad compacta es el uso intensivo del espacio público. En el caso de la zona de estudio este uso se da tanto por las actividades propias de los residentes como por las de los trabajadores y visitantes.

En la ilustración 83 se muestran ciertas actividades que atraen comercio ambulante en ciertos momentos del día, tales como los centros de asistencia médica, las escuelas y los templos. También se muestran actividades que por sí mismas atraen población y por tanto el uso del espacio alrededor de ellas, tales como los mercados, los supermercados y las tiendas departamentales.

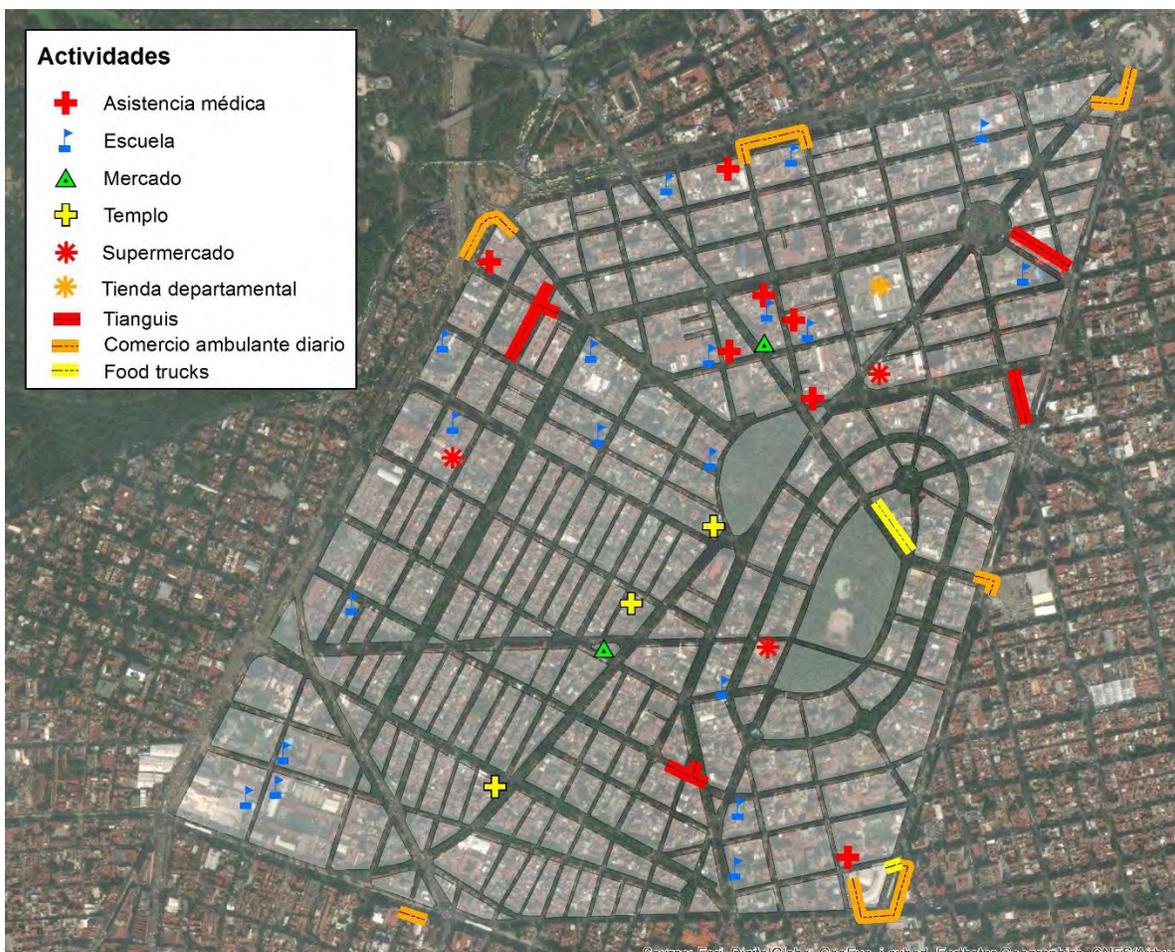


Ilustración 83: Actividades en espacio público en zona de estudio. | Elaboración propia con datos de campo, 2015.

En cuanto al comercio ambulante, que se encuentra sobre la vía pública, se puede hacer distinción entre los mercados sobre ruedas o tianguis que se instalan una vez por semana y los comercios que

se instalan a diario, concentrándose sobre todo alrededor de las estaciones de metro, y tratándose principalmente de puestos de comida preparada.

Un fenómeno cada vez más común son los llamados “food trucks”, es decir, camiones que venden comida preparada, los cuales normalmente se instalan en horarios específicos, es decir, tienen un horario definido como cualquier otro puesto ambulante.

En esta zona, además de identificarse food trucks, se encontraron también remolques con servicios de otro tipo, como por ejemplo venta de libros y servicio veterinario.

En el Parque España y el Parque México se presenta una gran actividad por parte de visitantes y residentes; ambos parques se usan cotidianamente para pasear y para pasear a los perros, además de ser utilizados también para correr, actividad que además se realiza en los camellones de la zona, sobre todo en el del circuito de Avenida Ámsterdam.

La presencia de estos visitantes y residentes en los parques y camellones atrae a vendedores ambulantes, los cuales pueden variar desde fruta picada, galletas y panes, hasta artesanías.



*Ilustración 84: Camellón de Av. Ámsterdam, utilizado comúnmente para pasear y correr. | Fuente: autor, 2015.*



*Ilustración 85: Actividad en fin de semana en Parque México. | Fuente: autor, 2015.*

Un fenómeno muy característico en la zona es el aprovechamiento de las banquetas por parte de los cafés y restaurantes para expandir el área de comensales, lo cual es muy común en los comercios de la zona, por lo que en ocasiones los dueños de negocios, por iniciativa propia, invierten en vegetación, mobiliario urbano y renovación de banquetas al frente de sus predios; sin embargo, si por un

lado es benéfica la inversión de privados en el espacio público, existen casos en que estas intervenciones no se realizan con criterios técnicos adecuados, resultando en tratamientos de piso no adecuados para exteriores, obstrucciones para el paso de peatones y/o construcción de rampas no adecuadas.



*Ilustración 86: Uso de banquetas por parte establecimientos de alimentos y bebidas. | Fuente: autor, 2015.*

# 5

## PERCEPCIÓN DE LOS HABITANTES

*“En ciudades y países la gente es distinta y hace a las ciudades distintas.*

*La ciudad es así porque su gente es así.”*

Clorindo Testa.

Además de los aspectos objetivos, son también importantes los aspectos subjetivos, con lo cual obtenemos información importante sobre la percepción de las personas, tales como la noción que se tiene acerca de cuestiones de seguridad, acceso a bienes y servicios, centralidad y conectividad, sentido de apropiación, entre otros factores.

Con esto se busca presentar puntos de vista interesantes tanto de los residentes como de los empleados de la zona, así como de otros usuarios esporádicos que sólo van de visita para hacer algunas compras, comer o con fines recreativos, sin embargo para este estudio se limitó a entrevistar únicamente a residentes con más de cinco años viviendo en el lugar, esto por considerarse que después de este tiempo se cuenta con mayor conocimiento y conciencia acerca de las dinámicas de la zona.

Para esto no se realizó una encuesta a un número de personas que conformara una muestra representativa, sino que se optó por entrevistas más a profundidad, partiendo de preguntas base acerca del motivo de vivir ahí, las principales ventajas y desventajas, los tiempos y modos de desplazamiento para realizar sus actividades cotidianas, las transformaciones que se han efectuado en el entorno, y el lugar a donde se mudarían si tuvieran que abandonar esta zona. Partiendo de estos planteamientos se dirigieron las entrevistas con base en las respuestas de las personas, para tratar así de sacar el máximo provecho posible e identificar los temas de mayor interés.

Para la aplicación de las entrevistas se eligieron seis personas con tres diferentes perfiles; en primer lugar se tienen dos jóvenes profesionistas solteros, cuya edad se delimitó a entre 25 y 39 años; en segundo lugar se tienen adultos de entre 40 y 59 años, buscándose padres de familia; y el tercer perfil corresponde a personas de la tercera edad, es decir, mayores a 60 años. Con estos tres perfiles se pretende presentar puntos de vista de personas en diferentes etapas de la vida, encontrando los aspectos que favorecen y perjudican a cada grupo.

A continuación se presentan parte de las opiniones que se consideraron más relevantes; las entrevistas completas se encuentran anexas al final del documento.

Los entrevistados comentan que eligieron vivir en la zona por ser muy atractiva, tanto por las actividades que hay ahí, el diseño de sus edificios y sus calles, las áreas verdes, etcétera; además de la ubicación privilegiada en el contexto metropolitano, la conectividad con el resto de la ciudad y la calidad de sus servicios.

*“Me gusta la combinación de elementos en la colonia, todo está relativamente cerca, todo a distancia caminable, no necesitas tener carro, yo no tengo carro y no quería tenerlo. (...) Me mudé aquí principalmente por sus amenities: restaurantes, bares, parques, plazas; la zona es muy agradable. En el contexto de una ciudad tan grande a veces es como un oasis dentro de la gran metrópoli. Es muy céntrica, siempre he estado cerca de mi trabajo; en cualquier ciudad grande entre más cerca vivas de tu trabajo mayor es tu calidad de vida.”*

Héber Delgado, 30 años.

Es también de notar que, en el caso de las personas que han vivido en el lugar toda su vida, están también muy conformes con la zona:

*“Vivo aquí porque...donde yo vivo cruzo y tengo el Palacio, del otro lado tengo un Vips, tengo Radioshack, cafetería; principalmente por el supermercado, por el mercado Colima, por la tintorería, en un radio, a mi alrededor tengo todos los servicios. Antes vivía en la misma zona, nada más que te casas y decides quedarte en la misma zona; aquí naces, y aquí creces, y aquí te buscas el novio, y si no vas y te lo traes para acá.”*

Arcelia Rodríguez, 61 años.

Además del motivo para vivir en el lugar, los habitantes identifican muchas ventajas de vivir en el lugar:

*“Pues es que en sí todo lo tienes a la mano, digo, independientemente de dónde comprar el súper y demás, tienes como comida de todo tipo a la mano, desde si se te antoja una vil torta hasta un kebab, igual muchas cosas vegetarianas y así, y bueno, si ya de plano eres el colmo y te da flojera caminar un par de cuadras, pues igual en la mayoría de lugares hay servicio a domicilio; y pues para salir de noche igual hay como un buen de opciones.”*

Clara Mondragón, 33 años.

Hay que notar que no solamente es cómoda la zona para los jóvenes profesionistas, sino que para los padres de familia también es importante la cercanía de las actividades de sus hijos, además de la sensación de seguridad:

*“Yo vivía por San Juanico, por mi yo estaba bien viviendo allá, pero siempre estaba al pendiente de mis hijas que luego llegaban noche de la escuela y tenían que llegar en combis (...) al final después de un incidente que tuve allá dije: “pues ya, si lo puedo pagar pues mejor nos vamos de una vez para allá”, y aquí ya no me preocupaba mi hija, tomaba el metrobús aquí a una cuadra y ya se iba a su*

*servicio social y yo no me quedaba con el pendiente, y los más chicos pues igual es más fácil que anden por acá solos.”*

Cresencio Ortiz, 53 años.

También se pudo constatar que, si bien esta zona está “de moda” en la actualidad, hace un par de décadas la situación era distinta:

*“Antes había mucho robo en el parque, cuando hubo más luz hubo más seguridad. Cuando Ebrard vivía aquí había mucha vigilancia. Antes robaban las parrillas de nuestros coches en la calle, cada semana, hace 15 años aproximadamente; había edificios abandonados que habitaban delincuentes, por ejemplo donde está el café “el 8” era un edificio abandonado donde se quedaban los vagabundos<sup>35</sup>”.*

Gina Khouri, 43 años.

Es notable que la zona ha sufrido de varias transformaciones en la última década, por ejemplo, fue aquí donde se comenzó con la implementación de bicicletas públicas “ecobici” en 2010, y posteriormente la construcción de la ciclovía sobre Avenida Nuevo León. La línea 1 de Metrobús, que está próxima a cumplir 10 años, pasa por la zona, e incluso podemos mencionar la línea 2 que pasa a un par de cuadras al sur de la zona de estudio. También en la zona se han implementado parques de bolsillo, utilizando espacios residuales de vialidad para colocar mobiliario urbano y vegetación. Un proyecto polémico también fue la implementación de parquímetros, lo cual dividió las opiniones de los vecinos. En los últimos meses se han hecho mejoras en cuanto a accesibilidad y proyectos de rehabilitación como el del Foro Lindberg en parque México y la Glorieta de las Cibeles. En cuanto a estos proyectos, podemos notar que en general las personas mayores tienden a tener menor aceptación:

*“Sí, son buenos algunos de los proyectos que hay en la zona, el problema es que a nosotros nadie nos pregunta ni nos informa; están estas cosas de las bicis que no está mal, pero por otro lado está lo de los parquímetros, que si bien quitaron a los franeleros, nosotros no sabemos a qué se destina el dinero. También para lo del parque, de repente vimos todo cercado y que ya estaba la obra, y a nosotros como vecinos nadie nos dice ni siquiera qué están haciendo”.*

Esteban Alatorre, 63 años.

---

<sup>35</sup> Gina Khouri. 43 años.

Es muy diferente la postura de los jóvenes profesionistas a este respecto:

*“Me ha sorprendido mucho, no es un periodo de tiempo muy largo. Vi que pusieron parquímetros, a veces me despierto en la mañana y digo: “wow, hay calle”, me acuerdo cuando llegué siempre estaba lleno de carros, franeleros. También he visto que le invirtieron a la jardinería aquí en Ámsterdam, también estas placitas de bolsillo como las de Michoacán, los carriles de bici en Nuevo León, ecobici también la han ido como complementando más, también uno siente un cambio en las actitudes de los conductores, cuando llegué aquí sí me daba un poquito más de miedo andar en bici, percibía como que los carros no te prestaban atención, ha habido un cambio cultural quizá en esta zona donde hay más ciclistas, más peatones, personas en patineta”.*

Héber Delgado, 30 años.

También hay aspectos negativos en la zona principalmente los vecinos se quejan del ruido y la basura provocados por los visitantes, además del tráfico:

*“Hay mucha basura, ya hay muchos puestos ambulantes, hace un mes cambiaron el camellón de Durango, y esta semana las coladeras ya estaban llenas de grasa de los puestos de comida. Hay mucha suciedad, las jardineras llenas de basura, no me molesta que vendan comida, pero eso genera basura (...). Le tienen que invertir a la zona. Si el gobierno está permitiendo que crezca me gusta, está padre, pero que le inviertan”.*

Arcelia Rodríguez, 61 años.

Y un fenómeno interesante también, es la cantidad de perros que se encuentra en la zona:

*“En 25 años no ha habido tantos perros. No se puede pasear a gusto por los perros, llenan en parque con suciedad, incidentes en que llega el perro a arrebatar comida<sup>36</sup>”.*

Gina Khouri, 43 años.

Como parte de los cambios que ha sufrido la zona de Condesa-Roma en los últimos años, se han encarecido las rentas considerablemente, lo cual ha afectado a los bolsillos de varios de sus residentes, si bien para otros no es tanto problema:

*“Aquí hay cosas que son absurdamente caras y no lo amerita, por ejemplo un tapete de baño aquí te puede costar 300 pesos, cuando en otro lado te cuesta 50 o 100 pesos, ¿realmente necesito un tapete de 500 o 600 pesos? Pues no. (...) Cuando llegué a mi edificio todos los depas estaban en 9*

---

<sup>36</sup> Gina Khouri. 43 años.

*mil pesos, el mío ahora está como en 10, le han subido sólo la inflación, pero los demás ya están en 15, ha subido 50% en dos años, o 2 y medio.”*

Héber Delgado, 30 años.

En general también hay quejas respecto al ruido de los bares, sin embargo esto en ciertas zonas, ya que los mismos habitantes identifican que en la zona de Condesa y Roma norte hay más bares y ruido, mientras que la parte de Hipódromo e Hipódromo Condesa son más tranquilas, aunque también debido a la existencia de gente joven es común que los vecinos tengan fiestas.

Por último se preguntó hacia donde se mudarían de verse obligados a hacerlo, hacia lo cual las respuestas en general apuntan a que no irían lejos mantenerse, tratando de en la misma zona, pero en caso de verse obligados a salir destacan las respuestas de Polanquito, Coyoacán, san Ángel y Chimalistac, y se encuentra en general la negativa a lugares como Santa Fe e Interlomas, aún cuando dentro de sus círculos cercanos hay gente que vive en esos lugares.

Se observa que los residentes de estas colonias, si bien expresan algunas quejas, hablan más de las ventajas de vivir en un lugar con estas características. Algunos puntos de la zona de estudio tienen mayor presencia de ruido o ambulante, lo cual puede parecer una desventaja para algunos, sin embargo, dentro de la zona se tienen lugares que pueden albergar residentes con diferentes características, los cuales pueden satisfacer sus necesidades básicas y en general se encuentran conformes y hasta contentos con el nivel y estilo de vida en estas colonias.



# CONCLUSIONES

*“Hay suficiente en el mundo para las necesidades del hombre, pero no para su avaricia”.*

Mahatma Gandhi.

Al comenzar a indagar acerca del concepto de ciudad compacta, lo primero que salta a la mente es precisamente que considere un término aplicable a una ciudad entera, ya que si bien comúnmente se asevera que algunas ciudades son compactas, no lo son en todo su territorio. Todas las ciudades tienen zonas con diferentes características, lo cual se debe a numerosos procesos y factores, entre los cuales se encuentran las lógicas de mercado. A riesgo de ser simplista, esto se puede explicar tomando como ejemplo el centro de una ciudad, siendo que los predios más cercanos a este punto serán los más valiosos, mientras que a medida que aumenta la distancia del centro, el terreno será menos costoso; ahora bien, cuando se tienen predios con alto valor, es lógico querer sacar el mayor provecho de él, por lo cual es común pensar en usos comerciales y/o en construir más niveles. Sin embargo, la distancia a una centralidad no es lo único que afecta a la caracterización de una zona o predio, ya que las ciudades son complejas y albergan una gran cantidad de centralidades de diferentes escalas, así como muchos otros factores, y por tanto siempre existirán zonas con características muy distintas.

Es por eso que una ciudad difícilmente puede llegar a ser compacta en su totalidad, ya que siempre existirán zonas (comúnmente periféricas) menos compactas, menos densas, menos mixtas y menos funcionales. De lo que sí podemos hablar es de zonas compactas, las cuales pueden llegar a ser muy diferentes de una ciudad a otra, sin embargo, comparten ciertas características, tales como: una densidad de acuerdo a la capacidad de los servicios de la zona; mezcla de usos que fomenten actividades durante todo el día; manzanas medianas o cortas, evitando así los recorridos demasiado largos; áreas verdes y lugares de recreación acorde a población; diversidad de construcciones en tipología y edad; mezcla social que procure la inclusión; buen nivel de servicios; cobertura de equipamientos básicos; una red de transporte público de calidad y entornos que promuevan los desplazamientos a pie y en bicicleta.

En cuanto al cuestionamiento de si se puede identificar un caso de compacidad en la Ciudad de México, la respuesta es afirmativa. En el caso de Condesa-Roma, se pueden identificar las características antes mencionadas; en los siguientes párrafos se enuncian conclusiones acerca de cada una de estas características, tanto para el polígono de estudio como para la Ciudad de México.

En cuanto a densidad de población, la que se obtuvo del polígono de estudio no es tan alta como se esperaba, sin embargo, con el auge inmobiliario de los últimos años ésta pudo haber aumentado, atrayendo así a más población. Esto, además de ser resultado de una revalorización y revitalización

de la colonia en particular, también se debe en parte a la tendencia a la revalorización de la ciudad central, ya que esta zona no es la única que presenta nuevas construcciones de vivienda ni cambios de uso de suelo. En algunos casos los residentes se oponen al aumento de densidades de población argumentando que los servicios, principalmente el agua, no son suficientes, es por ello que es necesario hacer énfasis en el mantenimiento de las infraestructuras, lo cual puede presentar mayor costo beneficio que la expansión de las redes de servicios de manera expansiva.

Los usos mixtos están presentes en la zona de estudio, sin embargo, en distintas proporciones y de diferentes tipos. De los polígonos analizados a detalle, se encontró con que el de mayor cantidad de predios con uso mixto es el que se encuentra alrededor de la Glorieta de las Cibeles, habiendo un mayor equilibrio entre oficinas, comercios y vivienda. En los otros dos polígonos se tiene también una mezcla de usos importante, y si bien es común la existencia de tiendas y comercio de alimentos en plantas bajas, hay zonas con mayor tendencia habitacional.

Esto puede deberse en parte a la normatividad, ya que en la Roma Norte, donde se encuentra el polígono de las Cibeles, el uso permitido predominante es el habitacional mixto, así como habitacional con oficinas en ciertos corredores, lo cual permite una gran flexibilidad en cuanto al tipo de giros. En el polígono de Mercado Condesa se permiten usos habitacional mixto y habitacional con comercio en el corredor de Tamaulipas, siendo el resto predominantemente habitacional, sin embargo, es notable la concentración de actividades alrededor del mercado, mientras que muchas de las calles alrededor (a excepción de Tamaulipas y Michoacán) carecen de actividad comercial. En la zona del Parque México ocurre algo muy particular, y es que el Programa Parcial de Desarrollo de la colonia Hipódromo establece uso habitacional, sin embargo, alrededor del parque y sobre el circuito de Ámsterdam se encuentra una importante presencia de cafés y restaurantes en planta baja, así como algunas oficinas. Es así que se infiere que la mezcla de usos no se debe únicamente a la normatividad, sino también a ciertas centralidades, así como otros factores que se mencionan más adelante.

En cuanto a normatividad, se intuye que lo más deseable son los usos habitacionales mixtos, ya que se tiene una mayor flexibilidad en cuanto a lo que se puede construir en los predios; en general las zonificaciones en donde se separan los usos resultan en monotonía y pérdida de la vitalidad urbana, por lo que se debe apostar más por zonificaciones mixtas; esto, desde luego, sin descuidar aspectos importantes como el patrimonio histórico y artístico, así como las incompatibilidades de

usos, ya que tampoco es deseable tener grandes industrias en zonas habitacionales, gasolineras cerca de escuelas, ni bares por toda la ciudad.

El tamaño de las manzanas, y en sí la traza de una zona, son muy importantes en el desarrollo de la misma, dado que al evitar manzanas muy grandes se brindan opciones de recorrido, y evitar obligar a recorridos muy largos, pero también porque la actividad comercial comúnmente se desarrolla con mayor frecuencia en las esquinas. En el polígono se pueden apreciar trazas distintas; en la zona de la Glorieta de Cibeles se tienen las manzanas con proporciones más cercanas a un cuadrado, por lo que las esquinas se encuentran a distancias más o menos iguales, lo cual contrasta con la zona del Mercado Condesa, donde las manzanas tienden a ser más alargadas, y es así que la actividad comercial se concentra principalmente en los corredores de las calles diagonales que rompen con la traza, donde las esquinas son más frecuentes, siendo el resto de las manzanas principalmente habitacional; en el caso del Parque México, la proporción es intermedia, sin embargo, aquí se tiene que tomar en cuenta que la presencia del parque es en sí un incentivo para ciertas actividades comerciales, siendo que éstas no se limitan únicamente a las esquinas.

Por otro lado, el tamaño de las manzanas influye también fuertemente en las dimensiones y características de los lotes; cuando se tienen manzanas alargadas como en la colonia Condesa, lo más común es que se tengan lotes de características homogéneas, lo cual, si bien no es limitante, no propicia gran diversidad de tipologías de construcción. Si se tienen manzanas cuadradas, cuyo ejemplo más cercano en el polígono es la Roma Norte, se exige una mayor complejidad para la lotificación, obteniendo predios de tamaños y proporciones diferentes, además de que una manzana de estas proporciones puede ser más fácilmente utilizada para equipamientos o comercios de mayor escala, como el Palacio de Hierro, que anteriormente fue una plaza de toros. La diversidad de proporciones y dimensiones en los predios fomenta a su vez una diversidad en tipologías constructivas y, por tanto, en usos de suelo y actividades.

Esto es también una lección importante para zonas a redesarrollar, tales como zonas industriales o grandes equipamientos. Estas zonas, como ocurre en las colonias al norte de Polanco, generalmente presentan manzanas de gran tamaño, y si bien es benéfico el que se cambie de uso para albergar vivienda, comercio y servicios, generalmente se venden los grandes predios, a veces manzanas enteras, a un solo desarrollador, construyéndose grandes desarrollos que, además de obligar a recorres grandes recorridos, generalmente presentan muros ciegos, rompiendo así la relación con el entorno e inhibiendo la interacción social, además de generar sensación de inseguridad. Al

reciclarse estas zonas e integrarse al entorno urbano, deberían redimensionarse las manzanas, ajustándose en la medida de lo posible al tejido urbano del entorno, para evitar así la homogeneidad y pérdida de dinamismo, pero además es importante fomentar la actividad comercial, generando así plantas bajas activas, para así fomentar la interacción social.

Las áreas verdes y lugares de esparcimiento son muy importantes para toda zona; por un lado podemos ver que los m<sup>2</sup> de área libre por habitante no alcanzan las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud, sin embargo, Condesa y Roma son conocidas por la calidad de sus espacios públicos, los cuales son uno de los grandes atractivos de la zona. De ahí la importancia de destinar espacio para áreas verdes y lugares de esparcimiento en los proyectos de redesarrollo o reciclamiento de zonas industriales o grandes equipamientos, haciendo énfasis, una vez más, en evitar grandes desarrollos con muros ciegos que no se integran con el entorno, además de diseñar calles con banquetas amplias,

El polígono cuenta también con una gran diversidad de construcciones, resultado de los procesos históricos abordados brevemente en el capítulo tres. Se conservan construcciones que datan de los inicios de la colonia y que están catalogados por el INBA, sin embargo se pueden encontrar también modernos edificios de departamentos y comerciales, y un sinnúmero de construcciones de épocas intermedias; incluso se encuentran viviendas mucho más modestas en las zonas cercanas a Circuito Interior. Es importante buscar un equilibrio evitando el conservadurismo histórico radical, pero también evitando el arrasar colonias enteras dando paso a construcciones modernas.

Ante las presiones inmobiliarias y de conservación, han surgido propuestas interesantes, y es que en algunos de los predios de la zona se conserva únicamente la fachada de una casa antigua para desarrollar en la parte trasera torres de departamentos, solución que es muy polémica y debatible, pero es importante considerarla como una opción.

Un aspecto muy relevante es la mezcla social, la cual es deseable tanto desde el punto de vista de la mixtura, como por cuestiones de inclusión social, sobre todo en un país como el nuestro que presenta grandes contrastes. En zonas industriales que se están desarrollando al norte de Polanco, es notable la homogeneidad no sólo de tipologías de construcción, sino también la estandarización del nivel socioeconómico, sin importar que las colonias aledañas sean populares, provocando así segregación.

Antes ya mencionamos que en toda colonia hay zonas distintas, y en este polígono encontramos zonas más populares, sin embargo, éstas podrían resultar caras a comparación de otras zonas de la ciudad. Un punto en contra es la ahora muy comentada *gentrificación*, proceso resultado de la revalorización de una zona, lo cual resulta en el aumento de los costos de vivienda, comercio y servicios, y por consiguiente en la expulsión de las personas que no pueden costearlos. Este fenómeno se puede observar en la zona, y tiene efecto en colonias aledañas como la Escandón y la Doctores, donde el valor de las rentas ha aumentado en los últimos años. El tema es muy delicado, y ciertamente difícil de evitar, ya que la mejora de las zonas siempre trae consigo el aumento de la plusvalía; se han hecho propuestas para evitarlo, tales como el subsidio de viviendas de interés social en estas zonas, sin embargo, es difícil encontrar un caso de éxito. Tal vez una solución podría ser la implementación de políticas redistributivas, encaminadas a realizar grandes mejoras en las zonas populares de la ciudad, para así aminorar los contrastes existentes entre las diferentes zonas, procurando condiciones similares para todos.

Si se habla sobre densificar y compactar la ciudad, es importante pensar en el mantenimiento de los servicios y la cobertura de los equipamientos. En este caso las colonias de estudio, a pesar de haberse concebido en la periferia, actualmente cuentan con una ubicación central, gozando así de todos los servicios necesarios. Al aumentar las densidades de una zona es necesario pensar en el buen mantenimiento de las infraestructuras para garantizar servicios de calidad, esto para evitar además reclamos por parte de los residentes de mayor antigüedad, y garantizar el abasto para todos.

La zona de estudio, además de su ubicación privilegiada en el contexto metropolitano, cuenta además con una buena cobertura de transporte público de calidad, siendo que además de tener servicio de dos líneas de Metro, se vio beneficiada por el primer corredor de Metrobús y la primera etapa de Ecobici. En la actualidad se piensa en la falta de estacionamiento como uno de los principales problemas de la ciudad, además de sufrir gran congestión vial en las horas pico, y por consiguiente, se piensa en la manera de aumentar la capacidad de las vialidades con infraestructuras para automóviles, sin embargo, la mejor forma de mejorar la movilidad en la ciudad es invertir en mejoras a transporte público, que es capaz de transportar a un mayor número de personas en un menor espacio. Por esto es necesario que los nuevos desarrollos o proyectos de redensificación se encuentren en lugares con cobertura de transporte, o de no ser así, que sean acompañados de

proyectos para ello, para así disminuir la dependencia al automóvil, y con ello la congestión vial y los tiempos de traslado.

Por último, y complementario al punto anterior, es importante garantizar la seguridad y comodidad en los traslados a pie y en bicicleta, para evitar así el uso del automóvil para viajes cortos. Esto tiene que ver con accesibilidad universal en espacios públicos y banquetas, así como cultura de movilidad e infraestructura ciclista donde sea necesario, pero también va acompañado de las plantas bajas activas para garantizar la seguridad en las calles y fomentar interacciones sociales.

Retomando uno de los puntos anteriores, es importante garantizar la integración de la vegetación, ya que, por poner un ejemplo, los árboles proporcionan sombra que protege de los rayos del sol en días calurosos, pero no sólo esto, sino que en ocasiones se piensa en las áreas verdes como elementos meramente ornamentales, y se ubican en zonas inaccesibles para los peatones, siendo que gran parte de estas áreas verdes debería brindar la oportunidad de interactuar con ella.

Lo abordado anteriormente no es una “receta para lograr la ciudad compacta”, sino que son aspectos que deben considerarse si se pretende lograr tener zonas compactas dentro de la ciudad. Con respecto a conceptos, pareciera mejor para el entendimiento de lo que se plantea en el presente trabajo si se habla de **zonas densas, compactas, mixtas y conectadas**, ya que así se hace referencia a la densidad habitacional, de vivienda y constructiva; a la compacidad, evitando el desarrollo extenso; a la mixtura de actividades, de tipologías de construcción y social; y a la conectividad con el resto del entorno urbano. Esta definición o caracterización es más aterrizada y menos vaga que el término de ciudad compacta, y presenta una visión más amplia de los elementos que permiten el correcto funcionamiento de una zona, o incluso de una ciudad.

Se concluye también que la Ciudad de México sí presenta zonas densas, compactas, mixtas y conectadas, además de zonas con mucho potencial para llegar a serlo, sin embargo para ello se necesita tomar en cuenta los factores ya señalados, y no esperar que el aumento de densidad constructiva de una zona es suficiente, sino que se debe trabajar en diferentes acciones, lo cual tendrá impacto positivo no solamente en una zona, sino también en su entorno, y en ocasiones en el contexto metropolitano.

Es necesario recordar también que las colonias de la zona de estudio pasaron por procesos de descuido, deterioro y abandono, desaprovechando el gran potencial que ofrecen debido a su ubicación y a sus características morfológicas. Procesos similares se pueden llevar a cabo en muchas

colonias de la ciudad que precisamente cuentan con parques, equipamientos, conectividad y tejido urbano, ubicándose muchas de ellas en zonas centrales, pero que no han logrado atraer procesos de revalorización.

Por esto será también muy interesante la comparación con los casos de estudio de colonias populares y unidades habitacionales, los cuales están contemplados en la investigación sobre ciudad compacta de la cual forma parte esta tesis. Con la comparación de los demás casos de estudio será posible inferir las carencias y oportunidades de unos y otros tipos de colonias, enriqueciendo la investigación y consolidando las bases para los pasos a tomar para mejorar el modelo de ciudad con que se está interviniendo en México.

Una de las grandes limitantes para lograr mejoras en el modelo de ciudad, es la falta de una autoridad metropolitana, ya que una parte importante de la Zona Metropolitana del Valle de México pertenece al Estado de México, e incluso una pequeña parte al Estado de Hidalgo, por lo que si bien se logran avances importantes en el Distrito Federal, y sobre todo en las delegaciones centrales, la falta de coordinación entre gobiernos estatales no permite crear una visión de planificación para la gran ciudad que se ha convertido la Ciudad de México.



# REFERENCIAS

## Bibliografía

- a+t. 2014. *¿Por qué la densidad? Desmontando el mito de la sandía cúbica*. España: a+t architecture publishers.
- Aymonino, Carlo. 1981. *El significado de las ciudades*. España: H. Blume Ediciones.
- Gehl, Jan. 2014. *Ciudades para la gente*. Argentina: Ediciones Infinito.
- Glaeser, Edward. 2012. *Triumph of the city*. EUA: Penguin group.
- ITDP. 2014. *TOD Standard v2.1*. EUA: ITDP.
- Jacobs, Jane. 1992. *The Death and Life of Great American Cities*. EUA: Vintage Books Edition.
- Katz, Peter. 1994. *The New Urbanism: Toward an Architecture of Community*. China: McGraw-Hill. Inc.
- Medina Ramírez, Salvador y Veloz Rosas, Jimena. 2013. *Desarrollo orientado al transporte: Regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad*. México: ITDP.
- Rogers, Richard. 2000. *Ciudades para un pequeño planeta*. España: Editorial Gustavo Gili.
- Tavares López, Edgar. 1995. *Colonia Roma*. México: Clío.

## Recursos electrónicos

- Consejo Nacional de Población. 2012. *Número, tamaño y composición de los hogares en México*. México: CONAPO. [http://www.violenciaenlafamilia.conapo.gob.mx/en/Violencia\\_Familiar/Tamao\\_de\\_la\\_poblacin\\_y\\_hogares\\_en\\_Mxico](http://www.violenciaenlafamilia.conapo.gob.mx/en/Violencia_Familiar/Tamao_de_la_poblacin_y_hogares_en_Mxico) (consultado en junio 27 de 2014).
- Corona, Livia. 2014. *Two Million Homes for Mexico*. USA: mascontext.com <http://www.mascontext.com/issues/21-repetition-spring-14/two-million-homes-for-mexico/> (consultado en febrero 21 de 2015).
- Daily Mail Reporter. 2013. *Amazing aerial photos of Mexico City show that no natural boundaries can stand in the way of endless suburban sprawl*. Reino Unido: dailymail.com <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2401975/Amazing-aerial-photos-Mexico-City-natural-boundaries-stand-way.html> (consultado en febrero 22 de 2014).
- Loyde, Rosabla. 2013. *La ZMVM en números*. México: lamanchagrisdf.wordpress. <https://lamanchagrisdf.wordpress.com/2013/03/12/ciudad-de-mexico-en-numeros/> (consultado en marzo 16 de 2015).

- Presidencia de la República. 2013. *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018*. México: Presidencia de la República. <http://pnd.gob.mx/wp-content/uploads/2013/05/PND.pdf> (consultado en marzo 30 de 2014).
- Rueda, Salvador. *La ciudad compacta y diversa frente a la urbanización difusa*. [http://www.ciecas.ipn.mx/foroodm/f\\_opinion/investigaciones/archivos/ciudadcompacta.pdf](http://www.ciecas.ipn.mx/foroodm/f_opinion/investigaciones/archivos/ciudadcompacta.pdf) (consultado en marzo 30 de 2014).
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. 2014. *Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018*. México: SEDATU. [http://www.sedatu.gob.mx/sraweb/datastore/programas/2014/PNDU/PROGRAMA\\_Nacional\\_de\\_Development\\_Urbano\\_2014-2018.pdf](http://www.sedatu.gob.mx/sraweb/datastore/programas/2014/PNDU/PROGRAMA_Nacional_de_Development_Urbano_2014-2018.pdf) (consultado en marzo 30 de 2014).
- Secretaría de Desarrollo Social. 2011. *La expansión de las ciudades 1980-2010*. México: SEDESOL. <http://ciczac.org/sistema/docpdf/capacitacion/foro%20sedatu/02.-%20LA%20EXPANSION%20DE%20LAS%20CIUDADES%201980-2010.pdf> (consultado en agosto 27 de 2014).
- Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Distrito Federal (SEDUVI). 2008. *Programa Delegacional de Desarrollo Urbano en Cuauhtémoc*. México: SEDUVI. [http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/docs/programas/programasdelegacionales/PLANO-E3-DIVULGACI%C3%93N\\_PDDU-CUAUHT%C3%89MOC.pdf](http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/docs/programas/programasdelegacionales/PLANO-E3-DIVULGACI%C3%93N_PDDU-CUAUHT%C3%89MOC.pdf) (consultado en abril 7 de 2014).
- Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Distrito Federal (SEDUVI). 2000. *Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Colonia Hipódromo*. México: SEDUVI. [http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/docs/programas/PPDU/PPDU\\_Planos\\_Divulgacion/PDDU\\_CU/PPDU\\_Plano\\_Divul\\_CU\\_Colonia%20Hipodromo.pdf](http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/docs/programas/PPDU/PPDU_Planos_Divulgacion/PDDU_CU/PPDU_Plano_Divul_CU_Colonia%20Hipodromo.pdf) (consultado en abril 7 de 2014).
- Steward, Jack. 2014. *Can a city really ban cars from its streets?* Reino Unido: BBC. <http://www.bbc.com/future/story/20140204-can-a-city-really-go-car-free> (consultado en julio 12 de 2015).
- Teorías de la arquitectura. 2009. *La imagen de la ciudad / Kevin Lynch*. México: arquiteorias.blogspot.mx <http://arquiteorias.blogspot.mx/2009/05/la-imagen-de-la-ciudad-kevin-lynch.html> (consultado en abril 3 de 2014).
- Walker, Alissa. 2014. *6 freeway removals that changed their cities forever*. EUA: GIZMODO. <http://gizmodo.com/6-freeway-demolitions-that-changed-their-cities-forever-1548314937> (consultado en julio 12 de 2015).

## Revistas

- Pérez, Javier. 2011. *Ciudad Neza, una historia de contrastes*. México: National Geographic en Español.

## Fuentes estadísticas

- BIMSA. *Mapa mercadológico 2008*.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). *Censo de Población y Vivienda 2010*.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). *Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas 2014 (DENUE)*.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). *Sistema para la Consulta de Información Censal (SCINCE)*.
- Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Distrito Federal (SEDUVI). *ciudadmx, Sistema de Información Geográfica del Distrito Federal*.
- Secretaría de Educación Pública (SEP). *Censo de Escuelas, Maestros y Alumnos de Educación Básica y Especial 2013 (CEMABE)*.
- Secretaría de Educación Pública (SEP). *Sistema Nacional de Información de Escuelas (SNIESC)*.
- Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal (SETRAVI). *Encuesta Origen Destino 2007 (EOD)*.

## Videos consultados

- Video “El coche nos cuesta”. Canal de youtube: ITDPMx. <https://youtu.be/6TI2cMMnVd0>
- Video “Mexico City”. Canal de youtube: NYU STERN URBANIZATION PROJECT. <https://youtu.be/WtQjRCyOuVM>

## Entrevistas

- Gina Khouri Vita. 43 años
- Héber Manuel Delgado Medrano. 30 años
- Arcelia Rodríguez. 61 años.
- Esteban Alatorre Girón. 63 años.
- Clara Mondragón Ascencio. 33 años.
- Cresencio Ortiz López. 53 años.



# **ANEXO DE ENTREVISTAS**

- **Héber Manuel Delgado Medrano, 30 años, 4 años viviendo en Hipódromo.**

No conocía DF hasta 2011, no tenía noción de cómo estaba estructurado. En 2012 hice prácticas de verano acá, amigos en EU me pusieron en contacto con una amiga con un departamento en Hipódromo Condesa, zona tiene mucho contacto con extranjeros, estuvo 3 meses ese verano haciendo prácticas, un año después que regresó a vivir ya conocía la colonia.

Me gusta la combinación de elementos en la colonia, todo está relativamente cerca, todo a distancia caminable, no necesitas tener carro, yo no tengo carro y no quería tenerlo. Acceso a supermercado, farmacia, banco, todo cerca.

“Amenities”: restaurantes, bares, parques, plazas, zona muy agradable. En el contexto de una ciudad tan grande a veces es como un oasis dentro de la gran metrópoli. Es muy céntrica, siempre he estado cerca de mi trabajo; en cualquier ciudad grande entre más cerca vivas de tu trabajo mayor es tu calidad de vida.

Ventajas: conectividad, metrobús a media cuadra, metro a 2 cuadras, ecobici, caminar, en Insurgentes siempre tengo taxi, es un buen punto para desplazarme rápidamente al resto de la ciudad, por otro lado es una zona agradable que me ofrece todas las cosas que necesito. Temas estéticos, arquitectura relativamente antigua, combinación de estilos: edificios de los años 20, 30, luego 60 o 70; desde el punto de vista estético es agradable.

Desventajas: Las ventajas son mayores. No me afecta tanto el ruido, una vez al mes hay fiestas hasta las 7am, yo me duermo y no escucho nada, a algunos vecinos les afecta más. Las cosas que compras aquí son más caras que en otras zonas, porque poder adquisitivo es mayor.

Traslados: trabajo 15 minutos en metrobús, muchos de mis amigos viven aquí o cerca, o los que no viven prefieren vernos acá para un café, restaurante o bar; para ver gente es bastante conveniente. En términos de actividades hay muchas cosas que puede hacer uno, centro y Reforma están cerca, a veces Polanco. En términos de tiempo para hacer algo divertido entre 15 o 20 minutos: Centro, Polanco, Bosque. Supermercado a 2 cuadras, farmacia a una cuadra, todo lo que necesito a 5 o 10 minutos.

Costos: Plantas o flores si voy a Xochimilco o Jamaica son más baratas, pero uno piensa en su tiempo, cuando trabajas tu tiempo libre es súper valioso, haces un cálculo implícito de tu valor del tiempo. En general para la mayoría de las cosas yo sí compro aquí; la excepción son cosas para mi casa, ya sea muebles o arte o cuadros, hay otras zonas donde compras las cosas muchísimo más barato, y también es algo más divertido de ir a buscarlo o pedirlo e incluso cuando voy a visitar a mi familia a EU a veces compro cosas para la casa como tapetes o demás, aquí hay cosas que son absurdamente caras y no lo amerita, por ejemplo un tapete de baño aquí te puede costar 300 pesos, cuando en otro lado te cuesta 50 o 100 pesos, ¿realmente necesito un tapete de 500 o 600 pesos? Pues no. Pero en general casi todo lo que necesito sí lo consigo aquí cerca.

Cambios: Me ha sorprendido mucho, no es un periodo de tiempo muy largo. Vi que pusieron parquímetros, a veces me despierto en la mañana y digo: “wow, hay calle”, me acuerdo cuando llegué siempre estaba lleno de carros, franeleros. También he visto que le invirtieron a la jardinería

aquí en Ámsterdam, también estas placitas de bolsillo como las de Michoacán, los carriles de bici en Nuevo León, ecobici también la han ido como complementando más, también uno siente un cambio en las actitudes de los conductores, cuando llegué aquí sí me daba un poquito más de miedo andar en bici, percibía como que los carros no te prestaban atención, ha habido un cambio cultural quizá en esta zona donde hay más ciclistas, más peatones, personas en patineta, tal vez ya los automovilistas se han ido acostumbrando, se ha hecho más fácil compartir el espacio con los automóviles. También se ha visto mucha construcción de edificios nuevos, creo que se ha encarecido mucho la zona, en dos años y medio es un periodo muy corto, cuando yo llegué acá y estaba buscando departamento acá por la zona, encontrabas un departamento de dos recámaras por 10 o 12 mil pesos, si ya querías algo muy bonito era 15 mil, ya ahorita el mínimo es 15mil, por lo menos aquí en Hipódromo es muy difícil que encuentres algo en menos de eso, se me hace un aumento muy grande en dos años y medio, sí ha aumentado el costo de la vivienda. La vivienda nueva para la mayoría de las personas no es asequible, por ejemplo en Ámsterdam casi todos los depas nuevos te cuestan 10 millones de pesos, o sea casi un millón de dólares, también se ha abierto mucho el diferencial de precios entre los departamentos nuevos y los viejos, mi departamento es como de los 60 o 70 y no cuesta 10 millones de pesos, yo pienso que a lo mucho cuesta 1 millón y medio o dos. En general hay más cambios positivos. También se han abierto muchos negocios nuevos, se siente como que hay una economía muy dinámica aquí, aunque también de repente cierran algunos negocios; ves más negocios nuevos, incluso en edificios donde antes eran sólo tenían residencias, por ejemplo aquí en Parque México han abierto muchos negocitos donde antes eran garaje o algo. El efecto neto comercial aquí ha sido positivo, y también cada día son negocios más caros, tienes un mercado no tan caro como Polanco pero sí se ve que los negocios que les va mejor son aquellos que le tiran a una clientela con mayor poder adquisitivo.

Más comercio y población: Para mí es positivo, tiene s lado negativo porque entre más personas viven aquí más aumenta el valor, sí yo fuera propietario sería feliz, he sido muy suertudo, mi dueño me ha mantenido más o menos la renta, a mis vecinos les ha subido muchísimo, creo que ese es un efecto negativo, muchas familias cada año invierten una mayor parte de su ingreso en vivienda, ahora que siempre tienes la opción de irte. Para mí ha sido positivo porque tienes más oferta, más restaurantes, más cocina internacional, más negocios como "special tea shops", una tienda que vende sólo aceites de oliva, ese tipo de cosas que no necesariamente necesito o consumo, pero entre más opciones tengas es mejor como consumidor. A mí no me molesta que haya más gente, al contrario, siento que entre más personas hay en la zona también le invierten más, no sé si esté correlacionado o no, lo que sí he percibido es que esta zona más o menos es un activo para la ciudad, es un activo que atrae turismo, nuevos residentes, comercio, los que vienen del extranjero a visitar o se quedan aquí o vienen aquí, yo creo que la ciudad lo reconoce, ahorita hay muchas zonas que están destapadas o se están construyendo, y a veces es frustrante porque tú lo que quieres es disfrutar el parque y no ver la obra, pero se agradece que se invierta, y si fuera dueño lo agradecería incluso más.

Irme por costos: Los servicios se han mantenido más o menos igual, igual la comida, cuando llegué a mi edificio todos los depas estaban en 9mil pesos, el mío ahora está como en 10, le han subido sólo la inflación, pero los demás ya están en 15, ha subido 50% en dos años, o 2 y medio. Yo pienso que el irte o no depende de tu poder adquisitivo, si me lo subieran a 15 sí lo podría pagar, pero yo pensaría en otra decisión, porque si uno tiene la posibilidad de rentar es mejor, y ahorita si estás

pagando 15mil pesos por rentar, tú puedes comprar algo quizá por 20 o 25 en la misma zona, o quizá más bien en la Roma u otra zona cercana, entonces si me subiera mucho la renta yo buscaría la oportunidad de comprar en Roma o Condesa. Mientras pueda seguirlo pagando me quedo, pero si van a seguir subiendo los precios pues yo quiero capitalizar de ese proceso, aquí en la Condesa ya no puedes comprar para invertir, si compras ya es el precio caro, un depa nuevo por menos de 500 mil dólares no te lo consigues, en cambio en la Roma o sobre todo Roma Sur sí existe aún la posibilidad de comprar algo de 150 mil o 200 mil dólares y eventualmente va a valorizarse, por ese lado yo sí consideraría tal vez irme a otra colonia aquí cerca.

Yo también me he preguntado mucho dónde viviría, un amigo se va a ir a vivir en Santa Fe, a mí se me hace súper lejos, otra amiga vive en Santa Fe pero sus papás le regalaron el depa, y pues quién le dice no a un depa regalado. Yo jamás viviría en un sitio tan remoto, donde yo tuviera que andar en carro y donde no pudiera caminar. En Santa Fe hay densidad pero no hay banquetas, ni espacios públicos y parques. La diferencia entre una comunidad como esta y la Roma, o la parte vieja de Polanco: Polanquito, son comunidades que de alguna manera surgieron de manera orgánica, es decir esa mezcla de residencias y negocios, de parques, de plazas, quizá también fue porque crecieron en otro periodo, pero yo siento como que son muy diferentes, un amigo vive en Parques Polanco, un edificio nuevo con un Superama en planta baja, tiene gimnasio, es usos mixtos, pero la verdad no tiene la misma vibra, sigue siendo artificial, no sé si construir algo como Condesa o Roma toma décadas y es un proceso que tiene que darse sólo o si uno realmente puede introducir ese tipo de diseño o estructura urbana. Aunque uno no lo percibe, pero yo creo que a las personas que nos gusta vivir aquí es lo que nos gusta, que se siente natural, como que es orgánico y no como que fue forzado, y eso lo noto como algo muy particular de estas zonas.

Si me tuviera que ir: yo creo que yo me iría para colonia Juárez o Cuauhtémoc, porque sí valoro mucho estar céntrico, y también no quiero alejarme mucho de mi trabajo, quizá la otra opción sería Nápoles que me queda más cerca del trabajo, y también cada vez se pone más agradable. Al sur jamás me iría, ni al poniente, y pues ni norte ni el oriente, siempre que me pudiera quedar en el centro.

- **Clara Mondragón Ascencio. 31 años. 7 Años viviendo en Condesa.**

Me moví acá a la Condesa cuando comencé ya en un trabajo estable, o sea antes cuando estaba en la facultad pues sí vivía cerca de la UNAM, porque pues mis papás viven en Querétaro, y pues sí era muy cómodo vivir cerca de la uni, pero tampoco es como el lugar más interesante para salir de noche y así, así que en cuanto ya me libré de la escuela y conseguí un trabajo más estable pues sí busqué algo por acá.

Igual me he cambiado de depa pero dentro de esta misma zona, porque igual comencé como rentando un cuarto con roomies pero después me cambié con una amiga, y pues igual así ya estaba más a gusto, como que con más confianza.

Ventajas: Pues es que en sí todo lo tienes a la mano, digo, independientemente de dónde comprar el súper y demás, tienes como comida de todo tipo a la mano, desde si se te antoja una vil torta hasta un kebab, igual muchas cosas vegetarianas y así, y bueno, si ya de plano eres el colmo y te da flojera caminar un par de cuadras, pues igual en la mayoría de lugares hay servicio a domicilio; y pues para salir de noche igual hay como un buen de opciones.

Desventajas: Realmente no tengo grandes quejas, aquí como hay varios restaurantes y bares pues muchos se quejan del ruido, pero pues igual una que es joven y no tiene hijos pues no hay tanta bronca, además pues igual yo el sueño siempre lo he tenido bien pesado, así que llegando a mi cama ya no sé de nada ni nadie.

Para el trabajo me queda súper bien porque trabajo en Reforma, por la Diana, y pues ya agarro mi ecobici y llego en unos 15 minutos; que igual cuando llegué acá aún no existía ecobici, pero pues en ese entonces trabajaba en otro despacho acá en la Roma, entonces pues tampoco es como que sufriera mucho para llegar. Pues el súper igual queda a unas cuadras, o sea caminando, hasta los bares y los cafés, digo, igual he caminado algunas veces hasta Reforma y pues no es tanto lo que tardo, entonces está buenísimo, porque pues ni siquiera gasto como tanto en taxis y así. Cuando llegué al DF igual no tuve auto porque me daba mucho miedo manejar acá, entonces mis padres igual estaban más tranquilos si yo vivía cerca de la uni, pero entonces sí me tardaba más en llegar a museos, o a algunas fiestas y demás, pero pues ahora tengo todo como muy a la mano, y pues está súper a gusto.

Igual de repente con mis amigos salgo a Polanco o a Coyoacán, pero pues también muchas veces ellos vienen para acá. De repente igual cuando me visitan mis primos o algo así pues andamos turisteando por el centro y así, y pues también de repente para las compras o el cine voy a algún centro comercial, pero pues igual hay varios cerca.

Sí está habiendo ahorita un montón de cambios, de repente ves como obras por todos lados, que si la banqueta, que si el parque, que si pintan las cebras de los cruces, digo, todo eso está buenísimo, o sea se ve que le echan ganas para levantar la zona, además de que se ve mucha construcción de departamentos últimamente, aunque igual cada vez son más caros. En general bien, digo, igual la gente sale a pasear a sus perros, a caminar, a correr, a andar en bici, vienen por un café o por un trago, hay más restaurantes, igual como cosas súper específicas, o sea como que hay más variedad de cosas que en otros lados de la ciudad.

Pues si me viera obligada a moverme, digo yo sé que igual ya es mucho pedir pero me encantaría un depa en Reforma, pero bueno, ya siendo más realistas he visto que en el centro están rehabilitando varios edificios como en Regina y 20 de noviembre, y también se ve súper a gusto, que también me encantaría un depa con vista a la Alameda, eso estaría buenísimo. En general yo creo que no me alejaría así como de la línea de Roma-Condesa-Reforma-Centro, como que todo está ahí.

- **Gina Khouri Vita, 45 años, 25 años viviendo en Hipódromo.**

Vivo en la Condesa por mi esposo, nos fuimos a Líbano, nos casamos y vine a vivir donde mi esposo. El edificio es de una tía de él.

Antes vivía la familia, ahora todos regresaron a Líbano o se fueron a Tecamachalco

Ventajas: Tranquilo, céntrico, mi marido trabaja en centro, mi hija en centro médico, mi otra hija estudia en libre de derecho, mi hijo en politécnico, y mi hija menor en el liceo franco mexicano.

Está cerca de metro y metrobús, ecobici, mi hija mayor usa ecobici al hospital.

Cercanía con mercado, súper, rápido, fácil de moverse, puedo no usar coche, parque cerca, se siente más limpio que otras partes

No es una zona atascada de población

Calles limpias, barren casi diario, no hay problema con servicios.

Desventajas: En esta zona no hay, no como centro de la condesa con bares.

En centro de la condesa mucha construcción, edificios, restaurantes y bares, en esta zona no.

En 25 años no ha habido tantos perros. No se puede pasear a gusto por los perros, llenan el parque con suciedad, incidentes en que llega el perro a arrebatar comida.

Mucho tráfico en hora pico, con parquímetro se han desahogado las calles, y se han liberado espacios. Del parque a Insurgentes puede tardar 15 minutos en hora pico (3 calles). Nuestras visitas tienen que pagar parquímetros, aunque puedan pagar les duele pagar parquímetros. Ahora también parquímetro sabatino y nocturno. A nosotros como residentes no nos afecta en nada.

Falta ayuda para el cuidado de ciclistas, falta señalamiento y comunicación con Polanco y con Chapultepec. También falta de cultura de los ciclistas (con los peatones). Mucha bicicleta, pero no orden, ni leyes ni vigilancia.

Cambios: más caros, llegada de gente al independizarse, se han encarecido los precios. Antes las rentas eran accesibles en comparación a Polanco, ahora ha subido mucho. Hace 5 años, antes departamento 3 cuartos era rentado en 12,000, ahora de 25,000 a 30,000 más mantenimiento, es una locura; extranjeros son los que pueden pagarlo. Rentas tan costosas al propietario no le duran mucho, allí va a haber un problema. Gente se está yendo a Interlomas por ser más barato, pero es muy lejos. Hay niños que se tiene que levantar a las 5:30am para llegar a la escuela. Para mi es prioridad que nuestros hijos estén cerca de donde estudian, pero está siendo difícil por la gente que renta. Gas, luz, teléfono, todo ha subido. Gastos de súper y mercado han subido mucho, tenemos que salir a buscar donde adquirir las cosas más barato. Hay supermercados cerca, pero caros; mercado Medellín también es un mercado caro. He ido hasta central de abastos, en la casa somos papá, mamá, 4 hijos, y empleada = 7 personas. Normalmente hacemos compras en centro y en la merced.

Si tuviera que ir a otro lado, no iría muy lejos, tendría que ser algo céntrico y cerca de universidades, dicen que la Roma es más barato.

También hay calles olvidadas: junto a Saltillo, viniendo de Alfonso Reyes, Revolución y Patriotismo, al igual que las zonas muy pegadas a la Roma.

Trabajos de “orejas” en esquinas no es muy inteligente, está aumentando el tráfico, los camiones tiran los bolardos, deberían invertir en más luz y más señalamiento.

Falta de información a los vecinos con respecto a las obras de Foro Lindbergh.

Antes había mucho robo en el parque, cuando hubo más luz hubo más seguridad; cuando Ebrard vivía aquí había mucha vigilancia. Antes robaban las parrillas de nuestros coches en la calle, cada semana, hace 15 años; había edificios abandonados que habitaban delincuentes: el café “el 8” era un edificio abandonado.

Hay problema con los valet parkings, se creen dueños de las calles, no respetan, provocan accidentes. Antes eran franeleros, ahora con parquímetros ya no hay, más que los domingos.

- **Arcelia Rodríguez, 50 años**, 15 años viviendo en Roma Norte.

Renta un espacio en Chilpancingo (florería) y vive frente a Palacio de Hierro de Durango.

Malo: Hay mucha basura, ya hay muchos puestos ambulantes, hace un mes cambiaron el camellón de Durango, y esta semana las coladeras ya estaban llenas de grasa de los puestos de comida. Hay mucha suciedad, las jardineras llenas de basura, no me molesta que vendan comida, pero eso genera basura, desde que el gobierno quitó las brigadas de la gente que barría las calles, estas colonias siempre estaban limpias, los camiones de basura vienen atiborrados, los parques y las fuentes descuidadas.

Bueno: A la gente le gusta venir los sábados y los domingos, ya se convirtió como en un pueblito muy lindo, ya hay un camioncito que pusieron para hacer un recorrido, eso está buenísimo. Nos tienen que promover más a los espacios como estos que pagamos renta, tienen que hacer un recorrido de todo lo que pueden encontrar en esta zona. La gente viene sábado y domingo y lo busca, pero que lo busquen entre semana. La biblioteca ambulante que pusieron en Parque España estuvo buenísimo, de eso debe de haber mucho, mucho, mucho, eso debe de ser una constante. Todo lo que pusieron en Álvaro Obregón de arte. Debe haber más conciertos, antes teníamos conciertos de música clásica en la explanada del Parque México. Los parquímetros está bien, pero dijeron que con el dinero de los parquímetros íbamos a tener calles limpias, banquetas saludables, ahora las banquetas no las han arreglado, las calles tienen hoyos; qué bueno que ya los franeleros se acabaron, pero no veo la inversión. Ecobici está muy bien, si realmente pudiéramos tener más ecobici, mejor; muy bien la nueva señalización del circuito para las bicicletas, de pon atención tú conductor, que hay bicicletas, y que le tienes que dar la prioridad al que lleva al perro, y al minusválido; eso está súper bien, porque todas estas colonias: la Roma norte y sur, las condesas, la Nápoles, somos gente de cultura, de arte, de cine, de helados, de café, de flores, y por eso se ha convertido más como en un pueblo rústico e internacional, porque extranjeros tenemos de todos lados y está muy lindo, y bienvenidos, pero esto tiene que modificarse, tanta basura y changarro que no le importa porque se van. Nos faltan brigadas por parte de la delegación, yo me acuerdo que

antes estaban con sus chalecos, su ropa amarilla y naranja y traían sus carritos de basura limpiando, ahora no hay nadie que limpie nuestras calles.

El trolebús me parece maravilloso, ese no lo deberían de quitar. Metrobús padre, pero yo no sé quién arma los horarios, porque primero sardinazos y luego vacío. Los taxis padre también, que estamos rodeados de varios sitios de taxis, eso también es muy importante, sólo les tienen que echar mucho ojo porque luego se mandan.

Vivo aquí porque: por la cercanía con....donde yo vivo cruzo y tengo el Palacio, del otro lado tengo un Vips, tengo Radioshack, cafetería; principalmente por el supermercado, por el mercado Colima, por la tintorería, en un radio, a mi alrededor tengo todos los servicios. Antes vivía en la misma zona, nada más que te casas y decides quedarte en la misma zona. Aquí naces, y aquí creces, y aquí te buscas el novio, y si no vas y te lo traes para acá. No tenemos por qué dejar de tener esas comodidades. Estas colonias son de tradición, y como tradición las recuerdas, y eso no se debe perder: los árboles, las casas bonitas del porfiriato. Yo renté una casa durante muchos años en Jalapa y era del porfiriato; de verdad todo eso no lo debemos de perder, y todo eso lo estamos perdiendo porque meten oficinas, y para una oficina no te sirve una casa del porfiriato, entonces hay que tirarla. Bueno, lo salvable salvable de lo viejo, de lo viejo lo que sirva, lo que no ya bye, transformarlo, pero hay cosas que sí sirven.

Ventajas: ubicación, tienes todo a la mano, todo: transporte, comida y servicios.

Traslados: Yo voy a todos lados caminando, camino de mi casa dos cuadras y llego a Sumesa, camino por los parques España y México y llego a mi trabajo, dos cuadras y llego al mercado Colima, una cuadra y tengo la tintorería, unas quequitas de Lichita en la noche y ahí las tengo. Los servicios son importantes para vivir en un lugar a gusto, no eso de trasladarte kilómetros y kilómetros; pero tener los servicios no significa que destruyas el medio ambiente; si me dices vamos a tirar la casa de los ángeles porque vamos a poner un WalMart, no pues sabes qué, adiós WalMart, tengo mi bici y tengo mi coche.

Nuevas construcciones: si la casa ya no es servible, adiós, porque después la invaden, se meten ahí a hacer fechoría y media. Yo creo que eso es bueno siempre y cuando de verdad el bien inmueble ya no lo puedas rescatar.

Aumento de población: vente aquí de 2 a 3 de la tarde y esto es un hormiguero, y antes de las 9. Y tú dices a dónde va toda esa gente, pues toda esa gente va a trabajar en esta zona, la población aquí ha aumentado pero por la gente que viene a trabajar, no por la gente que vive aquí, y genera basura, y esto, y el otro, y aquello. El espacio debe de cumplir con las necesidades del que trabaja y del que vive.

Precios: La zona siempre ha sido cara. Yo no lo percibo porque no pago renta. Si tú quieres convertir en una zona que su plus es vivienda y comercio, es natural que va a subir, aparte de que es una zona súper linda, es el centro del DF, entonces de aquí te mueves a donde sea, tienes Periférico y Viaducto, avenidas principales, todos quieren estar aquí. Tú ve a la Del Valle y hay tanta paz. Aquí la zona se está convirtiendo en el centro, el ojo de la vida en el DF, así lo percibo yo, tú ven sábado y domingo, y está padre, está lindo.

Los camiones (de carga) son pesadísimos, y eso pasan todos los días. Le tienen que invertir a la zona. Si el gobierno está permitiendo que crezca me gusta, está padre, pero que le inviertan.

Si me tuviera que mudar: A Chimalistac o a la Del Valle, me iría un poquito más hacia el sur. A mí me gusta mucho la paz dentro de la ciudad, y todavía hay zonas que tienen paz.

- **Crescencio Ortiz López. 53 años.** 5 años viviendo en Roma Norte.

Yo vivía por San Juanico, por mí yo estaba bien viviendo allá, pero siempre estaba al pendiente de mis hijas que luego llegaban noche de la escuela y tenían que llegar en combis (...) al final después de un incidente que tuve allá dije: “pues ya, si lo puedo pagar pues mejor nos vamos de una vez para allá”, y aquí ya no me preocupaba mi hija, tomaba el metrobús aquí a una cuadra y ya se iba a su servicio social y yo no me quedaba con el pendiente, y los más chicos pues igual es más fácil que anden por acá solos.

Ventajas: Es otro nivel de vida, la verdad es que es todo bien diferente, están los parques y las escuelas para mis niños, y para mis hijas más grandes les queda más cerca la escuela y la chamba, con tantas hijas lo que menos quiero es estar con el pendiente de a qué hora llegan y cómo, es mejor así.

Desventajas: Sí cuesta trabajo a uno acostumbrarse, alguna gente es medio déspota de repente, y pues acá enfrente nos pasa la ciclovía y no hay estacionamiento para visitas, pero además es de acostumbrarse y agarrarle a onda. De repente igual anda uno apurado checando los negocios allá en San Juanico y mi esposa se aburre un poco, como que no se halla acá. Igual a veces hay mucho tráfico para salir de acá, hay mucha gente.

Nuestros negocios nos quedan lejos de acá, y luego hay que andarles echando un ojo, está medio lejos pero pues para eso nos movemos en los coches, gracias a Dios que tenemos. Cuando andamos por allá de repente sí aprovechamos para comprar unas cosas, porque acá todo es más caro. Ya las chamacas pues sí les queda ya todo más cerca, el metrobús está a una calle y pues ya de ahí se van a donde sea.

Aquí nos hemos acomodado más o menos, pero a ver qué Dios quiere, a lo mejor dejamos a las niñas acá y nos regresamos mi esposa y yo para el rancho (Estado de Hidalgo), allá estamos arreglando la casa, porque igual acá está mejor para las niñas y nos quedamos más tranquilos, está bien para nosotros para visitarlas y estar a ratos, pero nada como el rancho, aunque tengamos que venirnos a dar nuestras vueltas seguido a ver a las niñas y a los negocios, pero pues no hay de otra, hay que darle.

- **Esteban Alatorre Girón. 63 años.** 25 años viviendo en Hipódromo Condesa.

Llevo viviendo aquí más o menos 15 años, vine cuando tuve la oportunidad de comprar una casa, ya que antes rentaba en el sur y me hacía más tiempo al trabajo. Sobre todo me gustaba la zona porque es muy céntrica sin ser ruidosa ni caótica, aunque bueno, ahora cada vez hay más gente y más actividad, pero por un lado está bien.

Ventajas: Pues principalmente como decía la ubicación, además de tener cerca los parques y el bosque, tiendas, el súper, algunos mercados y demás; el metro también está a unas calles y pues ahora también el metrobús; y más que nada, como te comentaba, que es un lugar céntrico y que a pesar de tener el circuito interior acá a un lado, sigue siendo una zona tranquila, igual eso es lo que quería para mis hijos.

Desventajas: lo malo es que últimamente se ha encarecido todo, que sí hemos visto mejoras en la colonia, hay más gente en las calles y muchos locales y demás, pero también con esto las rentas y los servicios han subido muchísimo. También llega a haber mucho ambulante a la salida del metro, pero pues es normal, llega mucha gente a trabajar, pero en general no tengo muchas quejas, estoy muy a gusto viviendo aquí.

Yo ya no me muevo tanto, antes iba a trabajar por metro Hidalgo, y pues me tardaba una media hora, ya fuera en auto o en metro, pero ahora que estoy pensionado entre semana casi no salgo de aquí, acaso voy a hacer las compras al súper o a veces al mercado de la Escandón. Los fines de semana a veces voy a ver a mis hijos, uno vive en la Del Valle y el otro en la Álamos, así que tampoco tardo mucho en llegar con ellos.

Ha habido muchos cambios en la colonia, y muchos de ellos han sido para bien, y eso también se va viendo en el valor de las propiedades. Pero también hay cosas que no se han hecho tan bien; sí, son buenos algunos de los proyectos que hay en la zona, el problema es que a nosotros nadie nos pregunta ni nos informa; están estas cosas de las bicis que no está mal, pero por otro lado está lo de los parquímetros, que si bien quitaron a los franeleros, nosotros no sabemos a qué se destina el dinero. También para lo del parque, de repente vimos todo cercado y que ya estaba la obra, y a nosotros como vecinos nadie nos dice ni siquiera qué están haciendo. Me refiero a que sí está bien que le inviertan a las calles y los parques, pero también sería bueno de menos que nos informaran sobre lo que pasa.

De irme, la verdad es algo que yo no quisiera, ya estoy bastante acostumbrado a vivir acá, pero pues yo creo que buscaría algo también tranquilo, como Coyoacán, aunque la verdad es que después de estos años me he acostumbrado a los rumbos, y ya no me gustaría vivir tan al sur.