



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ACATLÁN

La experiencia peatonal en el Complejo Urbano Arquitectónico Global, Santa Fe.

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LICENCIADA EN SOCIOLOGÍA

PRESENTA

María Teresa Ramírez Figueroa

Asesor: Dr. Mauricio Pablo Cervantes Salas

Octubre, 2018

Santa Cruz, Acatlán, Edo. de México



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis 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

Según García Márquez, E. Heminway decía “que no se debía escribir sobre un tema ni demasiado pronto, ni demasiado tarde” .

Aunque pude tomar otros caminos menos extenuantes para lograr mi título profesional, decidí plasmar estas ideas en papel y así evidenciar los problemas que mucha gente padece a diario en las sinuosas calles de Santa Fe.

Después de tres años de ardua investigación y otras actividades paralelas, pude culminar una de las etapas más provechosas y placenteras de mi formación: la carrera universitaria.

Agradezco a todas las personas que me acompañaron y animaron en la realización de este trabajo.

A mis padres, **Maru y Jorge**, por su paciencia, por todas sus enseñanzas, su cariño y por ser mis primeros – y principales – maestros. Este logro es resultado de todo nuestro esfuerzo, los quiero.

A **Miguel Ángel**: hermano, gracias por ser mi ejemplo, por confiar en mí y marcar la pauta permanentemente. Te quiero siempre.

A **Jorge**, porque aunque soy tu hermana mayor, de ti siempre he aprendido a perseverar y conseguir mis objetivos. Gracias por no rendirte, te quiero.

A mi abuela **Roberta**, que dejó en mí todas las ganas de comerme el mundo, sé que también estaría feliz por este paso. Fuiste, eres y siempre serás la mejor, Abue.

A **Mauricio Cervantes Salas**: profesor, gracias por dejarme recorrer este camino a su lado; por confiar en mi propósito desde el principio y por siempre animarme a conseguirlo; por sus duros cuestionamientos y apreciables observaciones, siempre tan atinadas. Nunca olvidaré que esto lo construimos hombro con hombro.

A la **Doctora Cristina Casas**: como su alumna descubrí la pasión por la sociología urbana. Y luego, como su adjunta, despertó en mí el amor a la docencia. Le agradezco por compartir las aulas conmigo, de ida y de vuelta.

A mis sinodales, **Carlos Núñez, Javier Pineda, Sergio Ortiz y Juan Carlos Campuzano**; sin duda, sus comentarios complementaron mi investigación y reforzaron sus puntos flacos... la cereza del pastel.

A **Eder Bayuelo**: gracias por apoyarme y animarme a cerrar este círculo. Por estar siempre, por escucharme, leerme y enseñarme que los límites no existen. La tesis está en corto...

A mis compañeros de la FES Acatlán: Omar, Agus, Abi, Luis y Jonathan, por hacer interesante el recorrido.

A **Carla**, por confiar siempre en mí y ser la amiga más entrañable; porque la sociología nos hizo hermanas, te quiero.

A **Óscar**, por tu apertura a siempre escuchar, proponer y cuestionar.

Al **Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad** durante la gestión de la Doctora Alicia Ziccardi. Dicha Institución me dotó de valiosas herramientas en el camino de la investigación y fue el combustible que arrancó el motor de mi carrera profesional.

A los compañeros entrañables que conocí durante mi estadía en el PUEC: Luis Soto, Laura Ayala, Cynthia Gómez, César Olguin, Job Luna, Karla Serrano, Adriana Vega, Álvaro Paipilla y Humberto Pedraza. Gracias por sus ánimos y buenos deseos en la conclusión de esta etapa.

A **Alberto Rojo**, por tu apoyo invaluable en la realización de los planos que integran este trabajo.

A **Lili Peralta**, por su repetido ánimo, sus atinados comentarios y valiosas aportaciones.

Especial mención a la **Dra. Patricia Ramírez Kuri**, pues sus aportaciones a los estudios urbanos constituyeron una inspiración para esta investigación y laborar junto a ella me ha permitido intercambiar valiosos puntos de vista acerca de los conflictos por el espacio.

A **Jesús Miranda, José Verdeja Maldonado** y todos los que echaron ojo a este trabajo y escucharon mis ideas... cada recomendación alimentó esta tesis.

A todos los desconocidos que se detuvieron en la calle a responder mis cuestionarios y me dejaron conocer pedacitos de su cotidianeidad, se quejaron y se atrevieron a desear una ciudad caminable, GRACIAS.

Contenido

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	3
ÍNDICE DE CUADROS.....	4
SIGLAS Y ACRONIMOS	5
Capítulo 1. El Complejo Urbano Arquitectónico Global	14
1.1. El proceso de Globalización.....	14
1.2. La Ciudad Global y el CUAG Santa Fe.....	19
Capítulo 2. Una aproximación conceptual a los espacios, su apropiación y habitabilidad.....	33
2.1 Espacios públicos, privados y semi-públicos.....	33
2.2 La apropiación y la habitabilidad de los espacios públicos, privados y semi-públicos en el CUAG Santa Fe.....	50
Capítulo 3. Apartado Metodológico	67
3.1. Espacios dedicados a la vialidad	68
3.2. Áreas Verdes.....	70
3.3. Caracterización del área de Estudio.....	71
3.4. Diseño del Instrumento.....	75
Capítulo 4. La experiencia Peatonal en el CUAG Santa Fe.....	87
Ruta residencial.....	87
Apropiación del espacio público.....	89
Habitabilidad del espacio público.....	92
Ruta comercial	94
Apropiación del espacio público.....	96
Habitabilidad del espacio público.....	98
Ruta escuela.....	103
Apropiación del espacio público.....	105
Habitabilidad del espacio público.....	108
Ruta mixta.....	116
Apropiación del espacio público.....	118
Habitabilidad del espacio público.....	120
Capítulo 5. Discusión y conclusiones	126
BIBLIOGRAFÍA.....	135
HEMEROGRAFÍA	141

GACETAS Y DOCUMENTOS OFICIALES.....	143
ANEXOS	145
Anexo 1. Cuestionario versión 1	146
Anexo 2. Resultados de cuestionarios (prueba piloto).....	148
Anexo 3. Cuestionario, versión final.....	159
Anexo 4. Resultados de cuestionarios finales por ruta.	164
Ruta Residencial	164
Ruta Comercial	174
Ruta Escuela	198
Ruta Mixta.....	215
Anexo 5. Empresas, corporativos y comercios emplazados en el CUAG Santa Fe, 2017	239

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Vista satélite de la calle Bernardo Quintana	87
Ilustración 2. Edificios residenciales en La Loma, Santa Fe.	88
Ilustración 3. Banquetas en la calle Javier Barros Sierra	88
Ilustración 4. Avenida de alta velocidad que conecta con Bernardo Quintana	89
Ilustración 5. Banquetas de la calle Javier Barros Sierra	90
Ilustración 6. Encharcamientos en Javier Barros Sierra	91
Ilustración 7. Banquetas y espacio público de Bernardo Quintana	92
Ilustración 8. Vista satelital de la Ruta Comercial	95
Ilustración 9. Cruce peatonal en Vasco de Quiroga y Juan Salvador Agraz.....	97
Ilustración 10. Alameda Poniente.....	101
Ilustración 11. Alameda Poniente.....	101
Ilustración 12. Banquetas en Javier Barros Sierra	101
Ilustración 13. Cruce de calle frente al Centro comercial Santa Fe.....	102
Ilustración 14. Avenida Vasco de Quiroga	103
Ilustración 15. Vista satélite de los principales planteles educativos	104
Ilustración 16. Cruce peatonal en Juan Salvador Agraz	105
Ilustración 17. Alrededores de la UAM Cuajimalpa	105
Ilustración 18. Camellón de Avenida Santa Fe.....	108
Ilustración 19. Bancas en Avenida Santa Fe	108
Ilustración 20. Banqueta del Hospital ABC.....	111
Ilustración 21. Prolongación Vasco de Quiroga.....	111
Ilustración 22. Zona escolar del CUAG Santa Fe.....	113
Ilustración 23. Parque Prados de la Montaña en zona escolar	113
Ilustración 24. Banquetas en Joaquín Gallo	113
Ilustración 25. Parque Prados de la Montaña	115
Ilustración 26. Zona escolar	115
Ilustración 27. Costado del Tec de Monterrey y Parabús en Carlos Lazo	115
Ilustración 28. Banqueta de la Universidad Iberoamericana.....	115
Ilustración 29. Vista satelital de la ruta mixta	116
Ilustración 30. Prolongación Paseo de la Reforma.....	117
Ilustración 31. Bajo puente, Prolongación Paseo de la Reforma.....	118
Ilustración 32. Estancia frente a edificio INTELLEGO	118
Ilustración 33. Paso peatonal en Paseo de la Reforma y Autopista México-Toluca.....	121
Ilustración 34. Banquetas en Prolongación Paseo de la Reforma	123
Ilustración 35. Área Verde en Prolongación Paseo de la Reforma	124
Ilustración 36. Cruce peatonal frente a CCSF	126
Ilustración 37. Rehabilitación de Pabellones en Vasco de Quiroga.....	128

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Crecimiento Mancha Urbana (superficies) 2003-2014	44
Cuadro 2. Correlación de actividades en el espacio público y el derecho a la ciudad	64
Cuadro 3. Precios de suelo en la colonia Santa Fe, La Loma (Álvaro Obregón)	87

SIGLAS Y ACRONIMOS

CCSF	Centro Comercial Santa Fe
CDHDF	Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal
CDMX	Ciudad de México
CIDE	Centro de Investigación y Docencia Económicas
CIESAS	Centro de Estudios Superiores en Antropología Social
CUAG	Complejo Urbano Arquitectónico Global
CUAGs	Complejos Urbanos Arquitectónicos Globales
CTS EMBARQ	Centro de Transporte Sustentable
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
IPN	Instituto Politécnico Nacional
OHL	Obrascón Huarte Lain (Constructores)
OMS	Organización Mundial de la Salud
PAOT	Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial
PPDU	Programa Parcial de Desarrollo Urbano
SEDESOL	Secretaría de Desarrollo Social
SEDUVI	Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda
SEDEMA	Secretaría de Medio Ambiente de la Ciudad de México
UAM	Universidad Autónoma Metropolitana
TITVM	Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México
TLCAN	Tratado de Libre Comercio de América del Norte
ZEDEC	Zona Especial De Desarrollo Controlado
ZMVM	Zona Metropolitana del Valle de México

Introducción

Planteamiento del problema

Lo que antaño constituía una zona de desperdicios hoy en día se erige como un fuerte nodo económico – no sólo de la capital – sino del resto del país.

Santa Fe es en la actualidad un lugar de contrastes y contradicciones; por un lado marginación, segregación espacial e inseguridad peatonal y, por otro, un proyecto arquitectónico de vanguardia que exhibe lujos.

Ciudad Santa Fe está localizada al poniente de la Ciudad de México. Cuenta con una extensión de más de 900 hectáreas y está circunscrita en las demarcaciones Álvaro Obregón y Cuajimalpa con 38.24% y 61.76% del terreno total respectivamente; debido a ello, cuenta con un Programa Parcial de Desarrollo Urbano (2012), cuyos antecedentes son el Programa Maestro de Mejoramiento de la ZEDEC Santa Fe (1987) y el Plan Maestro para el desarrollo de la Zona (1989).

Este megaproyecto es consecuencia de la expansión del área urbana de la Ciudad de México, la cual se ha ido extendiendo desde la década de 1940. Los datos de SEDESOL indican que para 1980 la superficie de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) era de 51,908 hectáreas y en 2010 la cifra osciló en 185,291 hectáreas, es decir, se incrementó 3.57 veces (SEDESOL, 2012: 13).

En el caso particular de Ciudad Santa Fe, la transformación de esta zona ha suscitado múltiples investigaciones desde diversas disciplinas. Muchos de los aspectos estudiados tienen una fuerte relación con el espacio físico, su morfología y el desenvolvimiento de la economía en el complejo (Navarrete, 2009; Pérez, 2010; Moreno, 2008).

El terreno donde hoy se emplaza el complejo Santa Fe, constituyó depositos de arena y hasta un basurero a cielo abierto, al tiempo que era un espacio en el que se edificaron las viviendas informales de muchas familias.

En la década de 1970 se creó un plan de desarrollo a fin de convertir Santa Fe en una zona industrial, así como albergar el Centro de Readaptación Social poniente "CERESO", sin embargo no se logró.

Fue así como en los primeros años de la década de 1980 se produjeron las primeras negociaciones para dismantelar el tiradero que hasta entonces era Santa Fe, iniciativa que también constituiría un desalojo avasallador de los asentamientos de población que, a pesar de la basura y los escombros, ya tenían morada ahí.

Cuando en 1987 se estableció la Zona Especial de Desarrollo Controlado (ZEDEC), creada de manera conjunta por el DDF y SERVIMET, comenzó la construcción de equipamiento escolar con la Universidad Iberoamericana (1983) así como de corporativos y el centro comercial Santa Fe.

Debido al proceso de la Globalización, y al ascenso del neoliberalismo como modelo económico en nuestro país, la Ciudad de México sufrió un proceso de tercerización de las actividades económicas, mismo que se acentuó cuando a mediados de los noventa, México firmó el Tratado de Libre Comercio (TLCAN) e intensificó la centralidad económica, en especial de la zona poniente de la Ciudad de México. Para entonces Santa Fe ocupaba una ubicación ideal para el emplazamiento de una incipiente economía terciarizada.

En este contexto, y pese al territorio con topografía accidentada, la zona se afianzó como un centro de importancia local y regional, así como un nodo económico de gran relevancia para el país ya que concentró importantes inversiones extranjeras.

Santa Fe, en el año 2001, fue nombrado como el centro financiero de México y, según su PPDU, *"Se estima que en el año 2007 ahí se asentaban 11 empresas pertenecientes a las primeras 50 y 28 pertenecientes a las primeras 500 en el mundo"*; además, en México, aproximadamente el 36% de las ventas de servicios al productor se realizan en dicha zona (SEDUVI, 2012: 29).

Para 2017 ya eran 13 empresas del Top 50 mundial emplazadas en Santa Fe (Expansión 2015 y El Economista, 2017). De esa forma, Santa Fe concentra una gran cantidad de personas que emplean su fuerza de trabajo en las escuelas privadas, centros comerciales, hoteles, zonas residenciales y los corporativos que hay en su interior y a diario concurren numerosos visitantes a la zona.

Para dimensionar la importancia de este fenómeno, se estima que Santa Fe ofrece 78,000 empleos permanentes y 40,000 temporales, además de 15,000 cupos de estudio de educación superior y recibe 100,000 visitantes cada día (CTS Embarq, 2015: 2).

Con el paso de los años la zona se ha afianzado como un proyecto inmobiliario que posee la más alta tecnología y arquitectura de primer mundo. No obstante, dadas las condiciones en las que fue concebido el megaproyecto, se han presentado graves problemas de movilidad que han complicado el tránsito al interior de esta zona.

"Se estima que en la Zona de Santa Fe se realizan diariamente 850,000 viajes, de los cuales 64% se asocian a la actividad de los corporativos. La mayoría de los viajes se realizan en transporte público (46%) seguido del automóvil con 41%, en transporte público empresarial 8% y taxis 6%" (CTS EMBARQ, 2015:6).

Es decir, todo tipo de transporte que existe en la zona tiene que ver con transporte motorizado; destaca que los taxis, a diferencia de los autos particulares, viajan con más de un pasajero, corroborable en hora pico. Los taxis compartidos son un transporte que, debido a las grandes distancias y la falta de transporte público, ha cobrado gran relevancia en la zona. *"Los usuarios de auto son responsables del 87% de vehículos que circulan la zona [...] se estima una ocupación promedio de 1.2 pasajeros por auto"* (CTS EMBARQ, 2015: 7).

La condición del tránsito actual en la zona da lugar a que una persona que trabaja en Santa Fe ocupe, en promedio, 26 días al año atorados en el tráfico únicamente por sus traslados laborales. En contraste, los conductores mexicanos de las otras entidades

federativas pasan *sólo* 11 días al año atrapados en dichos congestionamientos viales (INRIX, 2017).

El gasto anual del empleado que viaja en transporte es de \$13,300 MXN al año y para un usuario de automóvil el costo en promedio es de \$25,000 MXN (CTS EMBARQ, 2015: 7).

Hoy en día las ciudades se convierten en lugares que producen hartazgo, pesadas horas en las carreteras consumiendo horas de la vida de las personas.

Un ejemplo extremo: *La Autopista del Sur*, un cuento "fantástico" del escritor argentino Julio Cortázar, que exhibe a un grupo enorme de automovilistas que se quedan estancados en el tránsito de una autopista durante 30 días rumbo a la ciudad de París, Francia. Este cuento fue escrito en 1966. Hoy es una realidad.

Aún con las implicaciones que el uso del automóvil acarrea actualmente, como las horas perdidas en el tránsito, el modelo económico y los valores que de él emergen, se sostiene la idea de que es un lujo y un objeto que dota de cierto estatus; esto se ha traducido en el diseño de una morfología urbana que le ha dado prioridad al automóvil sobre el peatón.

Según un artículo de *El Universal* del 2014, Ciudad Santa Fe es considerada una de las más desarrolladas en cuanto a circulación motriz, ya que exhibe avenidas de tres o más carriles por sentido, sin embargo, es de las zonas más conflictivas para el ciudadano de a pie.

El cruce de una avenida le puede tomar más de 10 minutos a un peatón. Santa Fe también es cuna de atropellamientos y fallecimientos; según esta nota, en las Avenidas Vasco de Quiroga, Santa Fe, Tamaulipas y Carlos Lazo, se registraron hasta 62 atropellamientos y 16 fallecimientos en el periodo de 2012 a 2014: en promedio dos accidentes y un muerto por mes (El Universal, 2014).

A raíz de los riesgos que día a día corren los peatones, actualmente se pueden encontrar diversas asociaciones civiles que demandan mejores condiciones de habitabilidad para que la apropiación peatonal de los espacios públicos sea más segura. Ejemplo emblemático de esto es el caso del "Puente de los Poetas", que fue señalado como un

cruce peatonal de alto riesgo, lo que desató una serie de acciones en toda la ciudad por parte de La Liga Peatonal (MXCITY, 2014).

El Colectivo de Estudios Urbanos Alternativos realizó en el año 2015 una intervención de urbanismo táctico en el bajo puente de acceso a Cumbres de Santa Fe, ubicado en Avenida de los Poetas, para de esa manera *premiarlo* como el cruce peatonal más peligroso de la ZMVM (MXCITY, 2015).

En ese sentido, es pertinente analizar las repercusiones que tiene el diseño urbano de los Complejos Urbanos Arquitectónicos Globales, como es el caso de Ciudad Santa Fe, en la habitabilidad y la apropiación del espacio público, es decir, qué implicaciones tiene la morfología urbana del CUAG Santa Fe para los peatones en cuanto a accesibilidad, movilidad y seguridad, además de saber cómo se da la apropiación en diferentes **espacios públicos (como son las calles, parques, áreas verdes), o semi-públicos (como son plazas y pabellones comerciales) y en el espacio privado (corporativos y vivienda residencial).**

Por lo antes expuesto, el cuestionamiento que da pie a este estudio es cómo la concepción y materialidad de los CUAGs impactan en la habitabilidad y en la apropiación de los espacios públicos, privados y semi-públicos por parte de los peatones.

Hipótesis de trabajo

A la luz de la evidencia empírica expuesta en el apartado anterior, una de las hipótesis de este trabajo es que el diseño urbano del CUAG Santa Fe ha privilegiado la circulación por medios motorizados, provocando que no existan las condiciones de habitabilidad necesarias para que se suceda una adecuada apropiación del espacio público por parte del peatón, como es la falta o mala calidad de la infraestructura peatonal (calles y banquetas), lo cual puede derivar en la fragmentación del espacio urbano y procesos de exclusión social.

Además, la morfología de las ciudades globales y el diseño urbano se configura de acuerdo a las necesidades de las clases altas y a las empresas transnacionales, lo que

conlleva el diseño de espacios públicos en los que se privilegia el uso del automóvil, no así de espacios públicos para el peatón; transformando el espacio urbano en una mercancía, que únicamente puede ser apropiada por cierta parte de la población, y a la que la mayoría tiene acceso restringido; como los peatones, que experimentan calles en mal estado, cruces de avenidas peligrosos, pocas áreas verdes, mismas que no están creadas para su uso, sino como un elemento "estético" de las grandes avenidas. Es decir, una ciudad que promueve la segregación no permite a amplios sectores de la sociedad apropiarse de espacios públicos en condiciones óptimas de habitabilidad.

Por su parte, la creciente mercantilización del espacio urbano privilegia los espacios cerrados, privados y exclusivos; como los centros comerciales, mismos que ofrecen una gama amplia de actividades a realizarse dentro de él. Además, la misma lógica de consumo se denota en las relaciones que se forman dentro de estos centros comerciales; ya que al interior se exhibe la fragmentación, la exclusión, la inequidad y discriminación. A la par, las plazas comerciales resultan ser más seguras y hacen sentir más cómodos a los "clientes" que los típicos paseos al aire libre, lo que deriva en que cada vez se construyan más centros comerciales y de entretenimiento y menos parques y áreas verdes acondicionadas.

Objetivos del trabajo

Objetivo general:

- Captar la relación dinámica y dependiente de la movilidad peatonal con la forma urbana del Complejo Urbano Arquitectónico Global Santa Fe.

Objetivos particulares:

- Analizar los efectos que tiene la ciudad global en la configuración y materialidad del espacio público, semi público y privado.
- Estudiar los efectos de esa materialidad en los procesos de apropiación peatonal y la habitabilidad del espacio público, semi público y privado.
- Analizar la experiencia y percepción peatonal de los espacios públicos, semi-públicos y privados en el CUAG-Santa Fe
- Especificar el papel que tienen los espacios privados y semi públicos frente a los espacios públicos, en la apropiación del espacio urbano

Contenido del trabajo

El primero de los tres apartados que integran esta investigación aborda desde la perspectiva sociológica el concepto de Complejo Urbano Arquitectónico Global (CUAG), un concepto derivado del trabajo de Rocío Navarrete titulado "*La Idea, Materialidad y Signo de la Ciudad: los Complejos Urbano Arquitectónicos Globales de Potsdamer Platz, Alemania y Santa Fe, México*" (Navarrete, 2009), el cual explica el papel de la ciudad en la globalización y a su vez, la globalización y su relación con la construcción simbólica y material de la ciudad. De acuerdo con la autora, estos complejos se originan por la necesidad de servicios especializados y se erige una centralidad económica, tecnológica y cultural, así como una expresión espacial de la construcción de las Ciudades Globales.

La problematización de estos conceptos, será el tema del segundo apartado titulado: *Una aproximación a los espacios públicos, privados y semi-públicos*. En este capítulo se hace una revisión y delimitan los conceptos de espacio público, espacio privado y semi-

público con la intención de aprehender las diversas formas en las que se manifiesta la configuración del espacio urbano en CUAG-Santa Fe.

Con base en los capítulos uno y dos, en la tercera parte se aborda la metodología desarrollada en este trabajo de tesis, la cual consistió en el diseño de un cuestionario cuyo principal objetivo fue captar la percepción de los peatones acerca de la habitabilidad y apropiación de los espacios públicos del CUAG, de acuerdo a la expresión material del Complejo. Para el diseño de la estrategia metodológica, la noción de “experiencia al caminar” de los peatones fue de gran ayuda para hacer operativos los conceptos empleados en este trabajo.

El cuarto capítulo, constituye un informe minucioso de los cuestionarios aplicados en cada una de las cuatro rutas recorridas para el levantamiento de información, todo ello acompañado de evidencia fotográfica que muestra la materialidad del espacio público, privado y semi-público en el CUAG Santa Fe.

El quinto y último capítulo corresponde al desarrollo de la discusión y conclusiones de este trabajo de tesis, en el cual se hace una revisión crítica y autocrítica de los hallazgos de este trabajo.

Principales Hallazgos

El modelo económico del que se derivó este proyecto transformó la forma de concebir y materializar el espacio urbano, pues en Ciudad Santa Fe, se levantan majestuosos rascacielos y lujosos centros comerciales, es decir, el espacio semipúblico y privado es prominente y en esta proporción se relega a los peatones a espacios inadecuados, sin mantenimiento y peligrosos. En el CUAG Santa Fe, no se cuenta con infraestructura apropiada para el peatón ni ciclista, y la infraestructura existente es de mala calidad. Ello conlleva exclusión social y fragmentación del espacio urbano.

Capítulo 1. El Complejo Urbano Arquitectónico Global

1.1. El proceso de Globalización

Frente al sentido de lo abierto, lo común, lo accesible y lo público existen tendencias a la privatización y a la mercantilización del espacio. En este sentido, en este apartado se relacionará el proceso de globalización con el surgimiento de la Ciudad Global y de los CUAG, como su expresión espacial.

Durante la primera mitad del siglo XX se afianza de manera particular el modelo capitalista, que deviene del desarrollo de la técnica y la ciencia. Es en la década de 1960 donde la intervención del Estado en la economía es considerada la forma ideal para evitar crisis económicas; durante esta década se llevan a cabo importantes avances tecnológicos, en especial en la informática y telemática, dichos avances coadyuvaron al desarrollo del sector terciario y también al desarrollo de las comunicaciones.

El incremento constante de los medios de comunicación y de la economía mundial permitió la consolidación de las empresas internacionales, lo que fortaleció el poder corporativo y con ello a los grandes capitales privados. En este periodo, también comenzó un proceso de transformación que se manifestó principalmente en el desmantelamiento de los centros industriales de los países desarrollados y comenzó una acelerada industrialización de los países del llamado Tercer Mundo.¹ A su vez, el desarrollo tecnológico en el campo de las telecomunicaciones y la informática conllevó a una dispersión territorial de la actividad económica de los mercados de todo el mundo, ya en la década de los ochenta comenzó a crearse una red de transacciones a nivel mundial.

En este contexto, se estructura un nuevo orden en la economía mundial emergiendo un proceso que es llamado Globalización. La Globalización deriva en gran medida de relaciones capitalistas de producción e intercambio, ésta puede entenderse como un

¹ Hoy nombrados países en vías de desarrollo.

proceso inacabado y en constante transformación que es de gran relevancia en aspectos económicos y procesos sociales, que se manifiestan con gran fuerza en la vida cotidiana de las ciudades e incluso en ámbitos rurales.

Dicho proceso, más allá de concebirse como un fenómeno económico, es también político y social, muchos estudiosos indican, que la globalización ha llegado a desdibujar la línea entre lo local- global y nacional-internacional (Sassen, 1999, 2007; Giddens, 2007). Desde el punto de vista de Sassen, existe una fuerte conexión entre los Estados Nación debido al proceso globalizador, ello provoca que se borre la línea entre lo exclusivamente nacional de lo internacional:

“El hecho de que un proceso o entidad se encuentre dentro del territorio de un Estado soberano, no necesariamente supone que sea un proceso o entidad nacional, o una entidad extranjera tradicionalmente autorizada (embajadas y turistas extranjeros); en cambio puede tratarse de una localización de lo global, de una entidad nacional que ha sido desnacionalizada, como podría ser el caso, por ejemplo, de un componente del capital nacional que ha sido desnacionalizado” (Sassen, 2013: 12-13).

Sin dejar de hacer hincapié en la localización de lo global, Sassen señala que parte de las consecuencias de la Globalización en la vida nacional de cualquier Estado, también incluye la desnacionalización de empresas o instituciones a priori “Estatales”. Un fenómeno fundamental es la preponderancia de capitales privados y de la cada vez menor incidencia del Estado en asuntos económicos, debido a la ampliación de las redes de filiales extranjeras y el incremento considerable de centros financieros en espacios reservados para su localización.

Son las corporaciones transnacionales pieza clave y protagonistas del proceso globalizador. La apertura comercial y el nuevo liberalismo económico favorecen la incidencia global de dichas corporaciones por encima de las fronteras estatales. Hay un

claro dominio del mercado y decisiones empresariales, lo que genera áreas de privilegio, fragmentadas en todo el planeta (Muxi, 2004: 9).

“El proyecto global de las grandes empresas, las nuevas capacidades que resultan de la tecnología de la información y las telecomunicaciones y el crecimiento de componentes supranacionales en la labor del Estado, en conjunto comienzan a constituir escalas estratégicas que van más allá de lo nacional” (Muxi, 2004: 26).

Sassen hace énfasis en que, lo que da sentido a la Globalización, más que la interdependencia de relaciones entre Estados Nación referente a procesos económicos y políticos, es la desnacionalización de partes fundamentales de esos Estados Nación sin las cuales sería imposible la construcción de mercados globales, y por lo tanto también defiende la idea de que cada país atraviesa por el proceso globalizador de manera distinta y les afecta también de manera diferente.

La autora, define que por un lado se encuentran la formación de procesos y de instituciones derivados de la globalización, entre ellas los mercados financieros internacionales, y por otro, se encuentran procesos que no son de escala global, pero forman parte de la globalización, ya que incorporan redes o entidades transfronterizas que conectan múltiples procesos y actores locales de un gran número de países o ciudades. Desde el punto de vista sociológico, esta postura enfatiza en la nueva estructura regida por redes de comunicación avanzada. Tal como lo planteara Manuel Castells (1997), *la sociedad red* es un modo de interactuar, de comunicar y una forma de organización social, lo que constituye dicha sociedad gira en torno a una infraestructura tecnológica y el medio organizativo que permite el desarrollo de una serie de relaciones sociales que no podrían llevarse a cabo sin internet, este el medio de comunicación utilizado para organizar hoy en día a las sociedades y es pieza clave también para el desarrollo de las empresas en términos globales.

Para Anthony Giddens (2007), la globalización se presenta como un proceso contradictorio, ya que, si bien promueve mayores libertades, suprime de algún modo

prácticas tradicionales, homogeneizando conductas. Para el autor, por primera vez todos vivimos en un solo mundo, ya que estamos en contacto con otras formas de vida en lugares lejanos, de tal manera que nos encontramos más comunicados. Sin embargo, el riesgo también se presenta con la ausencia de figuras de autoridad y ello resuena en que los sujetos tengan libertad de decidir; sin que ello involucre a instituciones que antaño incidían de manera importante, como el Estado y la iglesia.

Giddens también considera que con la globalización se disuelven la mayoría de las tradiciones, el individuo libre de estas, puede tomar sus propias decisiones. Para el autor, ello puede ser la base de prácticas más racionales y nuevos cuestionamientos, con una consecuencia política favorable, ya que la democracia resurge. Efecto del proceso globalizador, Giddens afirma que nuestro entorno cambia, pues en su construcción tiene más peso lo global que lo local, *"la globalización está reestructurando nuestros modos de vivir, y de forma profunda. Está dirigida por Occidente, lleva la fuerte impronta del poder político y económico estadounidense y es altamente desigual en sus consecuencias"* (Giddens, 2007: 5), pues todos los países se insertan de manera distinta en este proceso.

Tanto García Canclini (2012), como Rebeca Ramírez (2003), concuerdan en que la globalización nos encierra en una situación de incertidumbre; que reflejan las diferencias y las acentúa, y exhibe la imposibilidad de un individuo a poseer un bien o hacer uso de un derecho. Según García Canclini, la globalización puede ser entendida como "un conjunto de procesos de homogeneización y, a la vez de fraccionamiento articulado del mundo, que reordena las diferencias y las desigualdades sin suprimirlas". Por su parte, Rebeca Ramírez pone en relieve el sentido espacial de la globalización, esta autora señala que la globalización tiene resultados diferenciales según el lugar:

"ya que la globalización, considerada como una totalidad de un fenómeno determinado, tiene también implícitamente un sentido espacial, en el cual no en todas las posiciones se insertan de la misma forma, organización y expresión" (Ramírez, 2003: 53-54).

Según Zaida Muxí, la Globalización no se presenta de igual forma en el mundo, al respecto, refiere que se pueden considerar tres grandes grupos o modos de adaptación: Estados Unidos como generador de los modelos, Europa como lugar donde la

implantación de estos modelos se matiza y se sosiega por la historia y finalmente, Latino América y África, donde la réplica del modelo no encuentra mayores trabas, se busca lo parecido y la identidad con imágenes que proceden del primer mundo, con la creencia de que se es parte del planeta privilegiado (Muxi, 2004: 10).

Para Zygmunt Bauman (1998:3), las dimensiones globales de negocios, finanzas y comercio, aunado al flujo de información, suceden mediante un proceso "localizador" de fijación del espacio. En tanto ello se produce, también se sucede una movilidad exacerbada de capitales y de mercancías, y se produce también una estratificación social, donde normalmente es la "clase media" la que carga con el peso de toda la nueva estructura económica y es por ello que padecen incertidumbre y miedo; dando origen a nuevas formas de interacción social. Estos procesos dan como resultado un espacio urbano construido bajo los intereses económicos y políticos de la clase dominante, que así mismo tiene un efecto en lo local pues esto se expresa en una cultura del consumo: *"la cual es deseada y enunciada por las estructuras culturales de la sociedad en lo material y simbólico del espacio urbano y arquitectónico del diseño urbano novedoso"* (Bauman, 1998: 8).

De manera general, el proceso de globalización tiene una expresión socioespacial, es decir, un territorio en el cual anclarse para poder operar. Muestra de ello es la materialización de los Complejos Urbanos Arquitectónicos Globales, como parte de las Ciudades Globales, que permiten que dicho proceso se espacialice y se manifieste en lo global como en lo local, pues estos funcionan como puntos nodales de operación de empresas y grandes capitales internacionales.

1.2. La Ciudad Global y el CUAG Santa Fe

En este capítulo, se hará una revisión del término *Ciudad Global*, concepto acuñado por Saskia Sassen (1999) para definir aquellas ciudades que vinculan las economías regionales, nacionales e internacionales con la economía global.

Al mismo tiempo que emerge la globalización y liberación económica, coexiste el agotamiento del Estado como una institución reguladora. Al predominar la *economía neoliberal*, el Estado comienza incluso a reducir o eliminar políticas sociales, a desmantelar programas de desarrollo social y/o vivienda, recortar servicios de salud y educación (Sassen, 1999).

Algunos autores (Escalante, 2015; Parnreiter, 2002; Zapata y Alicia Ziccardi, 2011), han señalado que el origen del neoliberalismo se dio en París en 1938, en un coloquio de Walter Lippman donde dio a conocer su libro "*La buena sociedad*", donde establecía puntos en contra de las políticas públicas, sociales y asistenciales, el Estado del Bienestar y el movimiento obrero y socialista.

Friedrich August Hayek, economista y jurista vienés de la Escuela Austríaca, es uno de los ideólogos importantes del neoliberalismo, éste afirmaba que el Estado, por sus intervenciones y controles tanto en la economía como en la política social, constituía una amenaza al desarrollo y de manera particular, era también una amenaza a la concepción de la libertad individual, por lo que debían limitarse sus acciones y promover, al contrario, la libertad de los mecanismos del mercado mundial. Según Hayek (Cardoso, 2006) si el Estado dejaba de intervenir en la economía el ser humano podría ser capaz de satisfacer todas sus necesidades, ello se lograba si el individuo poseía la capacidad de participar sin restricciones bajo el papel de *consumidor o productor* dentro de un mercado libre. Consideraba la desigualdad social, la pobreza, la inequidad en la distribución de la riqueza, el desempleo, la exclusión, la marginación, desigualdad social, la competencia asimétrica y desleal, las crisis bursátiles y financieras, el aumento de la precariedad de la

salud, de la educación y el trabajo; como valores positivos, necesarios y funcionales para el desarrollo económico mundial (Cardoso, 2006).

Tanto Hayek, como Milton Friedman – otro ideólogo del neoliberalismo – sabían que este modelo económico generaba desigualdad entre los individuos, algo imposible de evitar, por lo que en última instancia cada persona debía procurar su propia seguridad, mantenimiento y bienestar (Bresser-Pereira, 2009). A partir de la década de 1980, el neoliberalismo comenzó a cobrar dimensiones globales y hegemónicas, esto después de que Inglaterra y Estados Unidos lo adoptaran como su sistema económico.

Es en este contexto que se puede concebir un Estado cuya función se limita a administrar y crear algunas leyes que garanticen la plena intervención de la iniciativa privada nacional y extranjera.

La mundialización de la economía tiene un efecto de dispersión y de centralización, así como una dispersión espacial de las actividades económicas, que está posibilitada por las telecomunicaciones y la hipercentralización territorial en el control, gestión y organización económica, aunque de manera física no llega a alterar las fronteras oficiales, sí cambia la forma en la que se organiza el espacio y en cierta medida, cambia el significado de autoridad local y/o estatal, ello por la intensa incidencia que tiene el capital privado en dichos lugares (Sassen, 1999).

Por las razones antes expuestas, se exigen condiciones materiales que hagan posible la gestión y el control de la economía a escala global, lugares que puedan servir de centros de trabajo de la economía globalizada y neoliberal. En este sentido, respecto al nivel urbano es necesario crear un espacio físico apto para funcionar como Ciudad Global, es decir, se exige cierto tipo de ciudad que se adapte a sus necesidades. Tales elementos, hacen que se considere que la ciudad en tanto que objeto de estudio, se transforma, se complejiza y crea nuevas formas de espacio urbano y se transforma su uso.

Las ciudades globales, funcionan como puntos nodales desde donde los flujos del capital, información y mercancías se intersectan, y en los cuales los flujos son redireccionados, es decir, corresponde a una materialización de la economía global (Sassen, 1999). El

proceso de la Globalización ha impulsado así la materialización de ciudades que sirven principalmente a intereses privados de carácter nacional e internacional.

De acuerdo con los planteamientos de Sassen (1999 y 2006) el perfil de una Ciudad Global es el siguiente:

- **Es una Ciudad postindustrial**, es decir, las actividades terciarias son preponderantes, característica principal de dichos nodos corresponde a la especialización de las telecomunicaciones, y de los empleos referidos al sector servicios y financieros.
- **Son sedes de las principales instituciones financieras**, ya que las ciudades globales son lugares donde se concentran las decisiones más importantes dentro de la economía global.
- **Son los motores del sistema económico**, referido al punto anterior, es en las ciudades globales dónde se llevan a cabo los flujos de capitales de las principales empresas transnacionales.
- Son lugares en los que se genera información vital para la toma de **decisiones de alto nivel**.
- **Constituyen Centros de producción e innovación**, al contener las principales firmas de empresas nacionales y transnacionales, así como instituciones financieras. Las ciudades globales comienzan a forjar una imagen de ciudad acorde a los procesos que ocurren en su interior. Dichos lugares contienen los elementos materiales atractivos a los capitales privados.
- **Son aquellas en que convergen nodos de las principales redes de telecomunicaciones.**

Sassen especifica que: *"Si bien todas las ciudades contienen un núcleo de actividades y servicios y las principales ciudades de un país han albergado desde hace tiempo funciones bancarias claves, las ciudades globales representan un proceso más novedoso y específico"* (Sassen, 1999: 159). Novedoso y específico porque este tipo de ciudad funciona

básicamente como un centro de mando para la organización de la economía mundial, como nodos financieros y de servicios especializados que crean una imagen de ciudad diferente e innovadora. Es un espacio un tanto desarticulado del resto, donde tienen lugar principalmente las inversiones privadas nacionales y transnacionales y donde se hace uso de las tecnologías más avanzadas potencializando los efectos de la economía globalizada (Sassen, 1999). Es decir, existe una preponderancia de actividades, negocios e instituciones financieras, servicios empresariales y por lo tanto, estas zonas cuentan con importantes niveles de concentración de empleos, en su mayoría corporativos con múltiples oficinas, como es el caso de Ciudad Santa Fe.

Parnreiter (2002), señala que la Ciudad de México cumple con las características de una ciudad global. Y en este sentido, los CUAGs son una expresión particular de las Ciudades Globales. A este respecto, Rocío Navarrete (2009) asegura que la conformación de los Complejos Urbanos Arquitectónicos Globales, como Santa Fe, se materializan gracias a la globalización que no sólo es de carácter económico, pues las consecuencias se replican en la tecnología y en la cultura local, lo que impacta directamente en el desarrollo de las metrópolis, mediante una excesiva concentración de servicios especializados que derivan de las necesidades de las empresas transnacionales emplazadas en dichos complejos.

En Santa Fe, a principios de los años setenta, se creó un plan de desarrollo para dicha área, y se proponía la creación de una zona industrial, para la cual se formó un fideicomiso, pues el Departamento del Distrito Federal proporcionaría a inversionistas la urbanización de la zona para su posterior emplazamiento. Sin embargo, ésta no tuvo éxito por falta de recursos (López y Ochoa, 1996). En 1989 se constituyeron polígonos de mejoramiento empresarial y de ello se creó un Fideicomiso que se encargaría del mejoramiento y mantenimiento urbano, el D.D.F. participó ofreciendo los servicios urbanos como electricidad, creación de vialidades, agua y drenaje a los inversionistas (López y Ochoa, 1996).

En la década de 1990, comenzaron las obras del proyecto con el Centro Comercial Santa Fe (actualmente el más grande en México) y con ello la apertura de la Carretera de Cuota México-Toluca (Navarrete, 2009). Es en 1994 que se crea la todavía existente Asociación de Colonos Santa Fe, A.C. entre los que figuran, Automotriz Herner, S.A. de C.V.; Banca Serfin, S.A. de C.V.; Impulsora Corporativa de Inmuebles, S.A. de C.V.; Corporativo Opción Santa Fe II, S.A. de C.V.; Universidad Iberoamericana, A.C; Parque Santa Fe, S.A. de C.V. y Hewlett Packard de México, S.A. de C.V.

Al estar más comunicada la zona, comenzó el establecimiento de esos corporativos. Para 2012 el Programa Parcial de Desarrollo Urbano (PPDU) Santa Fe, contabilizaron 245 corporativos (SEDUVI, 2012: 28).

“Las ciudades globales son esencialmente centros de decisión de grandes empresas transnacionales y de grandes corporaciones financieras que actúan por medio de un amplio conjunto de ciudades periféricas que les sirven como centros de coordinación y control de operaciones locales. Esta nueva división internacional del trabajo determina estratos de riqueza y educación, estructura ocupacional, base impositiva y capacidad de promoción del desarrollo interno” (Espinosa, 2008: 54).

Es decir, estos espacios privados cuentan con alta densidad de empleados y equipamiento, en los que predomina una cultura global como símbolo de consumo de bienes y servicios.

Para Saskia Sassen (1999) las ciudades globales son emplazamientos estratégicos, donde coexisten empresas y mercados transnacionales y regímenes económicos que tienen que ver con la desregularización de la economía "nacional". Al respecto se puede mencionar que a finales de la década de los ochenta, comienza un proceso de desregularización de las economías, desapareciendo el Estado de Bienestar, considerado aquel que tenía como primordial responsabilidad las decisiones económicas para dar paso a la liberalización de las fronteras y la desnacionalización de bienes *nacionales*.

“El estado incorpora el proyecto global a través de la disminución de su propia intervención en la regulación de las transacciones económicas en su territorio y fronteras” (Sassen, 1999: 53).

En este contexto, la eliminación de las fronteras económicas – que significan el beneficio de unos cuantos y la exclusión de muchos – la mundialización económica, la hipermovilidad de flujos económicos y el refinamiento de las comunicaciones han dado lugar a nodos específicos, a lugares estratégicos que están vinculados por la mencionada mundialización económica. En resumen, se trata de la aglomeración de actores y actividades cada vez más diversificados (Sassen, 1999). Así mismo, estos cambios de idea y significación de la ciudad, que es vista como mercancía, complejiza la apropiación del espacio urbano así como la idea de lo público y lo privado, cada ciudad busca acaparar la mayor variedad de ofertas de negocios, entretenimiento y comercios, para lograr un peldaño de superioridad en la jerarquía mundial de ciudades; según Zaida Muxí (2014:135), la ciudad conectada, que busca las inversiones globales, ha provocado que las ciudades se asemejen cada vez más, perdiendo particularidades locales al mismo tiempo que permean iconos globales.

Las industrias de la información requieren de dicha infraestructura física que pueda contener la hiperconcentración de servicios, en ideas de Saskia Sassen (2006). Por otro lado, los trabajadores pocas veces son considerados como componentes de la economía global, sin embargo, es necesaria para implantar y manejar el sistema económico global y neoliberal. Así como las grandes sedes en edificios de primer mundo, los servicios financieros y de entretenimiento; los trabajadores son parte irremplazable de esta estructura.

Según Sassen existe una jerarquía de las Ciudades Globales, conformándose por aquellas que tienen en su territorio una mayor concentración de empresas dedicadas a la información y a las finanzas, además de servicios y actividades de entrenamiento, empresas de comunicación, seguros y marketing, son lugares clave para el desarrollo de servicios avanzados. Algunos de los principales centros comerciales y financieros del

mundo son: Nueva York, Tokio, Londres, París, Los Ángeles, Sidney y Hong Kong; aunque en la actualidad, ciudades como México se perfilan como lugares donde se llevan a cabo de manera intensa inversiones y comercio de servicios, configurándose como centros financieros, ello conlleva también que se acentúen las desigualdades en la concentración de recursos, entre esas ciudades y entre las ciudades de cada país (Sassen, 1999: 145), éstas deben ganar supremacía para luego competir a nivel global.

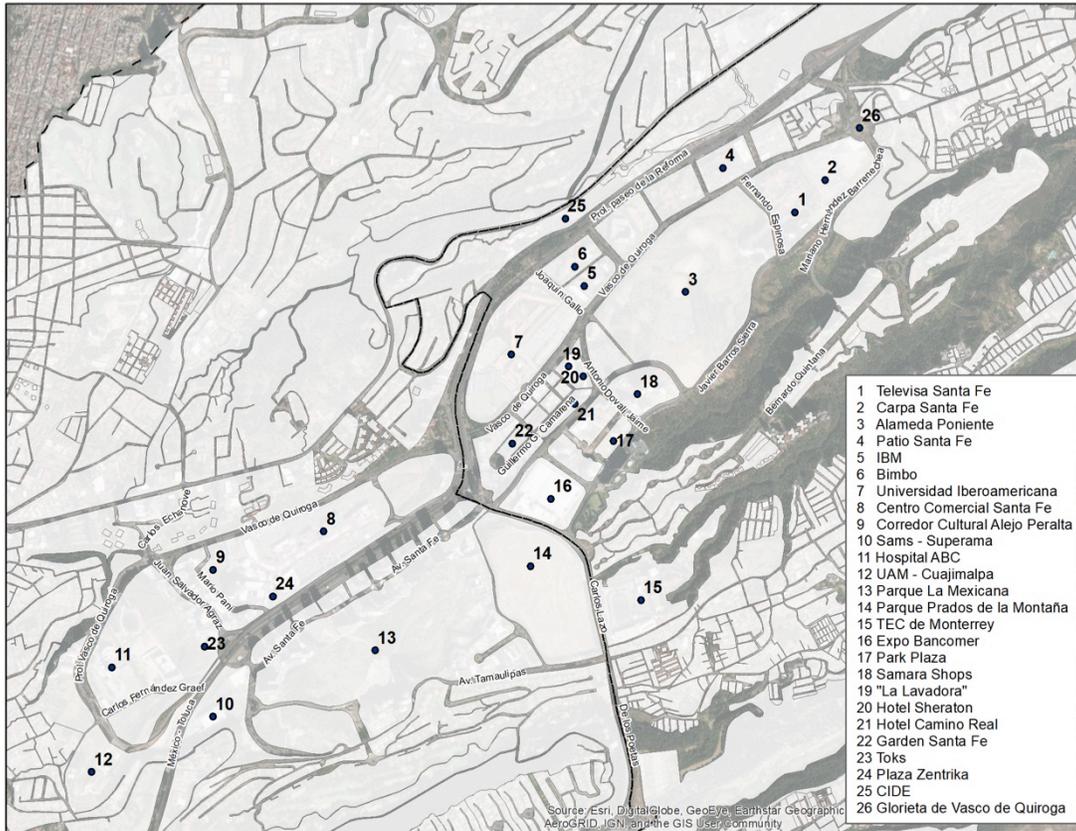
Es decir, comienza también una competencia al interior de cada país, entre las ciudades, por ganar la concentración de recursos, ofreciendo condiciones materiales y laborales con la flexibilización del trabajo. De ese modo se busca afianzar un tipo de economía terciaria y este tipo de ciudades tienden a enfatizar la polarización espacial y económica.

La Globalización no se limita según Sassen a fenómenos en la escala global, sino que impacta a la escala local y ejemplo de ello son los *Complejos Urbano Arquitectónico-Globales*.

Los CUAGs son parte de la Ciudad Global, que deja poco a poco de ser responsabilidad de los gobiernos locales, para pasar a manos de grupos empresariales a través de operaciones mundiales, dichas ciudades emprenden una lucha con sus homólogas, por constituirse como ciudad de "comando", lo que hace aparecer estrategias-espectáculo. Ello se expresa de distintas formas, un ejemplo es la intensa construcción de centros comerciales o edificios corporativos, constituyéndose así un lugar central y emblemático desde dónde dirigir la red de operaciones a gran escala.

Los cambios físicos que devienen de la globalización y la economía neoliberal, alteran la morfología y arquitectura de los lugares, edificios y recintos en los que intervienen actores internacionales, se proyectan complejos que difieren de la forma en la que está construida el resto de la Ciudad, como es el caso de Santa Fe.

Mapa 1. Complejo Urbano Arquitectónico Global, Santa Fe



Fuente: Elaborado por Alberto Rojo, con cartografía SCINCE- INEGI, 2010 y Plan Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona de Santa Fe, 2012.

En este caso de estudio, la idea del proyecto fue que la zona albergara las empresas más importantes del mundo y creara un nodo económico, lo que se traduciría en estabilidad económica y prosperidad para el país. En palabras de Peter Ward:

“El presidente Carlos Salinas aspiraba a convertir la Ciudad de México en el principal centro de servicios financieros de América Latina, lo cual, junto con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), intensificó el papel incipiente de la Ciudad como centro financiero y capital del comercio” (Morán, 2006: 4).

Santa Fe es una zona preponderante de comercio y servicios financieros en constante crecimiento. El PPDU menciona que el personal ocupado entre 1999 y 2004 muestra un crecimiento a una tasa media anual de 23.8%. Para 2012, el PPDU Santa Fe calculaba 40,

000 empleos temporales y 78,000 empleos permanentes pertenecientes al sector servicios financieros en una superficie de 960,000 m² construidos (SEDUVI, 2012: 29).

Los trabajos de Margarita Pérez Negrete, hacen valiosas aportaciones para conocer los orígenes del proyecto de Ciudad Santa Fe, en ellos resalta una serie de claroscuros, al exponerlo como un espacio que a pesar de su importancia económica, ha originado problemas sociales diversos, como la fragmentación del espacio, segregación socio-territorial, desigualdad social y escasos espacios públicos (Pérez, 2010) .

De igual modo, María Moreno Carranco, ha estudiado a Ciudad Santa Fe y lo caracterizó como un clúster, es decir, como una concentración geográfica de compañías e instituciones interconectadas en un campo particular (Mercado y Moreno, 2011 y Moreno, 2008). Esta autora se refiere a esta parte de la Ciudad de México como un fuerte nodo económico con costes sociales sumamente preocupantes.

"No es posible llegar a pie a restaurantes, tiendas de abarrotes o farmacias. No hay puntos de cruce para peatones, bancas ni basureros. Es una ciudad totalmente diseñada para automovilistas" (Moreno, 2008).

Para Carranco, en Ciudad Santa Fe confluyen las clases más altas y las más bajas:

"El diseño original de Santa Fe tiene en cuenta las necesidades de la élite, ignorando y excluyendo a los pobres y a los empleados de nivel medio y bajo que trabajan para las compañías corporativas. El modelo urbano de Santa Fe pasa por alto las prácticas sociales cotidianas y crea una isla que niega al resto de la ciudad. No se hizo ningún intento por articular la ciudad global con el tejido urbano preexistente" (Moreno, 2008).

Si bien efectivamente se puede decir que Ciudad Santa Fe, cumple con las características de un cluster, debe tenerse en cuenta que en este espacio urbano existe una fuerte presencia de empresas internacionales ligadas a mercados globales que demandan servicios altamente especializados.

En este sentido, Rocío Navarrete (2009) introduce el concepto de *Complejo Urbano Arquitectónico Global (CUAG)*, para referir aquella manifestación de la forma específica y concreta de la concentración urbana contemporánea, un sitio que refuerza la centralidad económica, tecnológica y cultural que pretende imponer una nueva forma de vida aislada conducida por las élites (Navarrete, 2009: 11).

"Los complejos son la expresión de los procesos de transformación local por el impacto global, cuya concentración económica, la organización virtual del espacio a través de la informática, sus formas de relación social y el consumo cultural son las condicionantes globales y locales reflejados en lo material y simbólico del espacio urbano – arquitectónico a partir de códigos que construyen el entorno urbano y el espacio público y privado, experiencias de las estructuras culturales de la sociedad" (Navarrete, 2009:9).

Rocío Navarrete hace una caracterización de estos espacios urbanos centrándose en los siguientes elementos: la concentración funcional del poder capitalista global, determinado por actividades financieras comerciales y de consumo (Navarrete, 2009, 1-2). La autora, hace énfasis en que los CUAGs al ser una concentración de la economía y un proyecto de ciudad global, la relación local-global se traducen en la transformación de las funciones, responden únicamente a un tipo de imagen de ciudad y conjuntan la identidad y la apropiación local, lo que produce un ambiente diferente, construcciones distintas y también nuevas funciones en los espacios públicos urbanos, ya que se implementan más espacios privados redirigidos al consumo, como los Centros Comerciales y usos de suelo mixto (Navarrete, 2009: 2). Los CUAG como Santa Fe, son sitios constituidos por proyectos arquitectónicos de mayor relevancia en todo el país, una arquitectura contemporánea e innovadora, que logra una imagen de gran ciudad internacional, con iconos reconocibles globalmente, como empresas, firmas y servicios especializados (Navarrete, 2009: 96).

Los CUAGs también se identifican por las concentraciones del poder capitalista global, funciones financieras, comerciales y de consumo que establecen y moldean una forma y estilo de vida concreto (Navarrete, 2009: 1).

Rocío Navarrete se cuestiona entonces, cómo la globalización (económica, tecnológica y cultural), determina la construcción material de los espacios urbanos, y cómo esa manifestación ha afectado la idea y el significado de la ciudad y del espacio urbano (Navarrete, 2009: 10).

Dicho trabajo logra dar cuenta que los CUAG son un espacio pensado por los actores dominantes y es diseñado para que en su seno se concentren servicios especializados. Según Rocío Navarrete, el impacto de lo global se denota en lo local por una cultura del consumo exacerbado, un rasgo deseado y promovido por las estructuras culturales de la sociedad. Se refleja en lo material y en lo simbólico en el espacio urbano, es decir, en el diseño arquitectónico de primer mundo.

“la necesidad de definir esta parte de la ciudad como complejo, surge de la dificultad que encierra explicarse por medio de una experiencia colectiva que lleva ya pautas globales y locales” (Navarrete, 2009: 1).

Es importante señalar que el diseño urbano y la morfología urbana crean una imagen agradable para los capitales que se alojan en los límites del Complejo, de ahí que sean las firmas de mayor relevancia mundial las que decidan establecer sus corporativos, industrias o empresas en una ciudad y no en otra, es una disputa entre ciudades por facilitar el “mejor” espacio, con los “mejores” servicios y la mano de obra que convenga (Navarrete, 2009: 7).

Dada esta situación, la intervención del Estado, es la figura de mediador de dichas relaciones de fuerza, especialmente las autoridades locales, pues son ellas las que tienen un papel importante y funcional para la clase dominante, ya que abren paso a los grandes corporativos y a los empresarios creadores de circuitos habitacionales cerrados, sin que la población participe en la configuración de la ciudad. Se privilegia la ocupación del espacio residual, privatizándolo. Existen muros que protegen a sectores acomodados

legitimados por políticas públicas que responden a demandas de empresarios y reprimen derechos de gran parte de la población.

Expuesto lo anterior, la Ciudad y los CUAG son entendidos como un conjunto de símbolos que estructuran interna y externamente el espacio urbano-arquitectónico y los elementos específicos de la morfología del lugar (Navarrete, 2009:17).

La perspectiva analítica de Navarrete (2009) da cuenta de que el diseño de los CUAG es distinto al resto de la ciudad y por ende, se traduce en la transformación de las funciones de los espacios públicos urbanos para favorecer el predominio de creación y uso de agentes privados. En tal sentido, la autora muestra que la materialidad de los espacios en los CUAGs acota las posibilidades de experimentar el ambiente construido, de esta manera se produce cierto condicionamiento dado por el espacio urbano al individuo, que además reproducirá únicamente ciertas conductas y modos de relacionarse con su entorno y por tanto también con el otro, pues la apropiación se da mediante el consumo. En ese sentido, la experiencia del complejo se traduce en la participación de los individuos como compradores, encerrados en una lógica de consumir.

Este tipo de ciudades y complejos dan importancia a la velocidad y rapidez, dejando de lado la cotidianidad urbana y experiencia urbana; el surgimiento de estas nuevas formas de hacer ciudad y la redefinición del espacio público, como lo consideraba Castells en *La Cuestión Urbana* (1974), origina dos clases en constante lucha que tratan de definir el espacio público: por un lado fuerzas estructurantes y por otro agentes sociales. Estos últimos buscan reivindicaciones, es decir, características físicas que faciliten la interacción, los encuentros, uso y disfrute de la ciudad, la apropiación del espacio bajo sus propios preceptos y una vivienda urbana digna, transporte, servicios y equipamiento de calidad.

De tal forma que las complejidades a las que se enfrentan los peatones en este espacio es a) la limitación de experimentar un espacio habitable y b) apropiarse de espacios restringidos a la lógica del consumo, pues la materialidad del espacio público no fue

diseñado para contener a la población fuera de los edificios, con lo que es de esperar que exista una clara disminución de la convivencia social y los encuentros cara a cara.

En el trabajo que realiza Navarrete, se caracteriza a los CUAGs y se expone que estos lugares corresponden al cumplimiento de las necesidades del desarrollo de los servicios especializados en el contexto de la Globalización e identifica que de este hecho derivan consecuencias territoriales y en especial en la concepción y materialización del espacio urbano, pues ella menciona que distintos actores conciben, comprenden y se apropian del espacio urbano bajo diferentes perspectivas conjugadas con las fuerzas de los intereses económicos (Navarrete, 2009: 3).

Entre las consecuencias que Rocío Navarrete entrevistó en la construcción de la idea y materialidad de los CUAGs, es a grandes rasgos la planificación global de los espacios; revitalización de vialidades, construcción de corporativos, centros comerciales y viviendas de tipo residencial (Navarrete, 2009: 8). En ese sentido, en estos complejos domina una visión instrumental en la idea de hacer ciudad para reproducir el capital a través del consumo del espacio urbano-arquitectónico producido y productivo; físicamente, los complejos tienen una ubicación apartada del resto de la ciudad, barreras físicas, económicas y naturales, altos costos del suelo, tecnología avanzada y arquitectura posmoderna (Navarrete, 2009: 230) que como veremos en el trabajo que aquí presento, segrega, excluye y fragmenta.

Esta autora también describe la relación de diferentes actores que idean y usan el espacio urbano (público y privado) que son espacios artificiales, agresivos y excluyentes (Navarrete, 2009: 228). Además, atiende las diferencias entre el espacio público y el espacio privado de Santa Fe, señalando que están nitidamente limitados por barreras físicas y construcciones fortificadas, originando espacios áridos con vida social limitada (Navarrete, 2009: 250).

Dado lo anterior, ¿cómo experimentan los peatones que confluyen en esos Complejos dicha construcción de ciudad ya sea en lo simbólico y material? ¿Qué hay de la habitabilidad de los Complejos cuando se enmarcan en dichos procesos globales?

Si la ciudad es construida y transformada a partir de fuerzas económicas y tecnológicas globales y la vida recreativa y social sólo existe al interior de los centros comerciales, ¿qué ocurre con los procesos de apropiación de los espacios públicos?

Con el propósito de problematizar y con la intención de responder los cuestionamientos anteriores, los siguientes capítulos desentrañan los conceptos de espacios públicos, semi-públicos y privados. También se realiza una aproximación a los conceptos de apropiación y habitabilidad. Y finalmente se construye un instrumento para analizar la experiencia peatonal en el CUAG Santa Fe.

Capítulo 2. Una aproximación conceptual a los espacios, su apropiación y habitabilidad.

2.1 Espacios públicos, privados y semi-públicos.

En este capítulo se hace una revisión y delimitan los conceptos de espacio público, espacio privado y semi-público con la intención de aprehender las diversas formas en las que se manifiesta la configuración del espacio urbano en CUAG Santa Fe.

La sociología, la geografía y la antropología fortalecen la concepción del espacio como elemento simbólico, que sin duda es parte fundamental de la vida social ya que es ahí donde el individuo socializa.

Para Castells (1997), el espacio es la expresión de la sociedad. El autor plantea que las formas y procesos espaciales se configuran directamente de la estructura social, además implican conflictos entre actores con intereses y valores opuestos (Castells, 1997: 444). Es decir, el espacio urbano es resultado de relaciones sociales que los proveen de formas, funciones y a su vez significados.

El concepto de espacio alude a una superficie sin límites claros; es considerado un producto social diferenciado. Por otro lado, el espacio social puede considerarse más como un proceso, ya que es producto directo de relaciones sociales, pero no existe sólo un espacio social, sino muchos e ilimitados (Lefebvre, 2013: 142).

"La ciudad concebida como espacio social - urbano, político, cultural y económico - donde confluye la diferencia y se construye la ciudadanía, es el contexto en el que se generan lazos de pertenencia, formas de civilidad, de sociabilidad, de cooperación, de conflicto por los derechos y disputas por el acceso a los recursos de la sociedad" (Ramírez, 1978: 56).

El espacio social no existe como algo ya dado, sino como algo que se construye y es construido por diferentes actores. Eso quiere decir que el espacio debe ser un lugar donde confluyan diferencias, donde se expresen distintas formas de interacción, intereses y demandas.

Henri Lefebvre, en su obra *La Producción del Espacio* (2013: 39), asegura que el espacio implica, contiene y disimula las relaciones sociales, pues el espacio no es una cosa sino un conjunto de relaciones entre cosas (objetos y productos). En este sentido, exponer de manera cartográfica el espacio social, sería una ardua tarea e infinita, pues existen contenidos, sentidos, codificaciones y significaciones dadas por cada individuo, *"el espacio social, y sobre todo el espacio urbano emergen en toda su diversidad, comparable a la de una estructura laminada como la de las milhojas"* (Lefebvre, 2013: 142). Según este autor, la problemática del espacio surge del crecimiento de las fuerzas productivas y técnicas y su tendencia a intervenir en todos los niveles del espacio y en el territorio, pasando del espacio producido al espacio de la producción (Lefebvre, 2013: 146).

El espacio no puede confundirse con el territorio, por ello es necesario reconocer que éste, según Gilberto Giménez es *"cualquier extensión de la superficie terrestre habitada por grupos humanos y delimitada (o delimitable) en diferentes escalas: local, municipal, regional, nacional o supranacional"* (Giménez, 1996: 10), es decir, el territorio se trata de un área estructurada que puede representarse cartográficamente.

Sin embargo, Giménez indica que el territorio debe pensarse desde lo social y cultural como un espacio cargado de valor simbólico y éste posee tres dimensiones: la primera es como un *espacio de inscripción de la cultura*, la segunda *puede servir como marco o área de distribución de instituciones y prácticas culturales espacialmente localizadas*, se trata de pautas distintivas de comportamiento y por último, el territorio *como objeto de representación y de apego afectivo, y sobre todo como símbolo de pertenencia socio-territorial* (Giménez, 1996: 14-15). Esta última dimensión implica procesos identitarios.

Como ya se mencionó, el contexto actual está permeado de flujos globales, intercambios comerciales y redes virtuales con apoyo de nuevas tecnologías, ello ha modificado la

relación del Estado con su propio territorio, pues como asegura Sassen (2013) en la actualidad la globalización económica ejerce una presión para la desregularización de mercados, sectores económicos y fronteras nacionales; con ello la privatización de las empresas y funciones del sector público (Sassen, 2013: 279).

La autora afirma que los procesos globales pueden prescindir de la jerarquía de los Estados-Nación y articularse directamente con cierto tipo de territorios y actores locales (Sassen, 2007: 47).

Todo esto ha ido produciendo efectos de segmentación en el espacio público urbano, lo que indica que las ciudades se dividen en espacios de distinta calidad física y relacional, *“incrementando el desarrollo desigual entre regiones y países produciendo una diversidad creciente en la estructura social urbana”* (Borja y Castels, 1997: 111). De esa forma, son los intereses privados los que dominan en la toma de decisiones de su materialización, así podemos mencionar que en el CUAG Santa Fe, desde el principio de su urbanización, los actores que mayor influencia tuvieron en la producción del espacio urbano fueron empresas transnacionales que posteriormente se emplazarían ahí, como señalan Manuel López y Jacobeth Ochoa: *“Sobre una fuerte presencia del sector privado en el ámbito urbano y la puesta en marcha de grandes proyectos metropolitanos [...] se buscaba cubrir las necesidades de la Ciudad sobre la base de su reordenación y el rescate de espacios urbanos para hacerla más competitiva, fomentando la inversión en el sector servicios”* (López y Ochoa, 1996: 56).

Los mismos autores, señalan que se generó una fuerte oferta de suelo urbano para actividades financieras, comerciales, habitacionales y de servicios, cuyos destinatarios serían los sectores socioeconómicos medios altos y altos, reafirmando su carácter privativo.

Recientemente, se ha abierto la discusión sobre el debilitamiento y degradación del espacio, como un ámbito de integración, socialización y confluencia de actores distintos. Las primeras reflexiones al respecto se remontan a la década de 1960, con los trabajos de Jane Jacobs (1961) y de Richard Sennet (1978). Dichos autores destacan el

debilitamiento del sentido de lo público, debido a la transformación del Estado como referente, originando la secularización de la sociedad y su repliegue hacia lo privado, individual, personal e íntimo.

Lo privado es concebido como algo individual, íntimo y doméstico; también está asociado con la oposición a lo social y público. Para Hannah Arendt (1993) lo público significa *"el propio mundo, en cuanto es común a todos nosotros y diferenciado de nuestro lugar poseído privadamente en él"* (Arendt, 1993: 61).

Según Patricia Ramírez Kuri (2013), la idea y significado de lo público se ha transformado con el paso del tiempo, pues en siglos pasados se identificó como un bien común, abierto y observable por todos. Sin embargo, lo público también significó formas de sociabilidad y expresión en la ciudad, asociadas a expresiones artísticas abiertas, personas en la calle o lugares de reunión como cafés o plazas (Ramírez, 2013 en Ávila, 2015: 24).

En este sentido, Ramírez Kuri (2010), refiere que la espacialidad de lo público se materializa con relaciones entre individuos, por ello la calle, la plaza pública, parques, corredores culturales, pabellones y banquetas son lugares que hacen referencia al individuo y su encuentro con otros: *"lo público se concibe como el espacio de todos, donde converge la diferencia, donde unos y otros aprenden a vivir juntos y a compartir valores como el respeto, la solidaridad y la tolerancia"* (Ramírez, 2010: 44). El espacio público puede entenderse como *un lugar de encuentro con el otro, donde individuos se comunican y se relacionan entre sí y a su vez con tal espacio* (Ramírez, 2015: 9).

Para Richard Sennett (1978), la problemática de la vida pública en la sociedad moderna se denota con facilidad en el ambiente ciudadano, ya que es en este contexto donde se acentúan los intercambios entre diferentes y extraños; lo público se refiere a *"Vínculos de asociación y compromiso mutuo"* (Sennet, 1978: 12). Según este autor nos encontramos frente a un debilitamiento de estos vínculos de carácter impersonal que conformaban la vida pública, ya que con el paso del tiempo los individuos participan menos en su sociedad y tienen falta de compromiso cívico, de ahí deriva la lenta desaparición de la

plaza pública, lugar donde confluía la diversidad y se expresaban demandas de ciudadanos.

En los CUAGs como Santa Fe el espacio público urbano se ve afectado de múltiples formas, se convierte en un lugar donde se afianzan las diferencias espaciales, donde se efectúa el deterioro del centro histórico y/o plaza pública como una consecuencia de la urbanización desmedida y la especulación, regidos también por una lógica del consumo y la superficialidad como acceder a grandes clubes, universidades privadas, centros comerciales de alto renombre o vías con peajes.

Para Borja (1998), el espacio público remite a una dimensión sociocultural, es decir es un lugar de relación e identificación, donde se da contacto impersonal. El espacio público es además un concepto jurídico, ya que es sometido a regulación por parte de la administración pública, la cual posee el dominio del suelo y garantiza (o debería) su accesibilidad a todos; también fija las condiciones de su utilización.

El espacio público, según Jordi Borja, proviene de la separación formal entre la propiedad privada urbana, vinculada al derecho de edificar, y la propiedad pública, que supone reservar suelo libre de construcciones, excepto lo que tenga relación con equipamientos colectivos y servicios públicos, cuyo uso social es característico de la vida urbana. Con ello se refiere a equipamientos de esparcimiento, movilidad, actividades culturales, etcétera. Sin embargo, para Borja, lo que define la naturaleza del espacio público es su uso más que su estatuto jurídico, es decir su apropiación.

Borja (1998) asegura que el *funcionalismo*² dominante en el urbanismo moderno ha asignado al espacio público usos específicos, orillando al individuo a realizar únicamente ciertas actividades dentro de él, ya que en muchos casos se ha confundido el dotar de espacios públicos en condiciones óptimas para su habitabilidad; a construir únicamente vialidades o embellecer el espacio dado, o simplemente se vincula el espacio público con

² Explicado por el propio autor, dicho concepto se refiere a la construcción de ciudades mediante un sentido separador más que integrador, ya que como resultado se aplican políticas sectoriales en lugar de promover la articulación de la diversidad, haciendo a un lado las demandas urbanas.

actividades comerciales, significándolo como mercancía y a las personas sólo como consumidores, como es el caso del CUAG Santa Fe.

Jordi Borja (1998) apunta que el espacio público es siempre de dominio público, pues supone su uso colectivo y su multifuncionalidad, necesariamente debe caracterizarse por su accesibilidad. Éste se evalúa por medio de la calidad de las relaciones sociales que dicho espacio facilite y la capacidad del mismo para estimular la identificación simbólica y la integración de las personas en su interior.

En dicho tenor, al análisis del espacio público se le debe sumar el aislamiento, que es observado en la manera en la que se construye y se organiza el espacio urbano con espacios semi-públicos. En este trabajo se ha definido el espacio semi-público como los *espacios que por sus características influyen en el desarrollo de conductas culturales asociadas al consumo, trascienden límites político-administrativos y trazan límites socioculturales. Al incorporarse al entorno urbano, satisfacen necesidades de consumo ya existentes e impulsan el surgimiento de otras nuevas, acordes a estilos de vida e intereses de las poblaciones que convocan* (Ramírez, 1978: 321-367); entendiendo estos espacios como aquéllos que son constantemente vigilados y de acceso restringido.

Por otro lado, fruto de las tecnologías de la información, Giddens (2007) señala que existe un acercamiento del individuo con la política. Desarrollándose en estos últimos un grado de conciencia social y política ya no de meros habitantes sino de ciudadanos, sin embargo, dicho empoderamiento del individuo en la globalización, provoca que "lo público y lo privado", como lo "nacional- internacional" sea cada vez más difuso. Es por eso que los problemas de un determinado Estado no puedan resolverse de manera unilateral, sino que dependen de una serie de decisiones de orden global y de organismos internacionales.

Y es precisamente que el debate del debilitamiento de lo público frente a lo privado adquiere gran relevancia en el contexto de la articulación de lo global con lo local y el predominio del capitalismo tardío con la flexibilización del trabajo. En dicho contexto,

surgen nuevas formas de convivencia, de relaciones, de comunicación y la forma en la que se participa en la vida pública.

El repliegue del Estado frente a tareas que antaño ocupaba ha coadyuvado a la fragmentación de la idea de lo público, ejemplo de ello es el declive de la vida pública en las ciudades como efecto del capitalismo (Sennett, 1978), pues se redirigió la experiencia urbana al consumo y la proliferación de identidades individuales en torno a símbolos del consumo de masas.

Sennett (1978) asegura que los vínculos sociales de carácter personal se han debilitado pues en las sociedades actuales, al preponderar lo privado, exclusivo, lo íntimo y lo personal, creando individuos cada vez más individualistas.

El espacio social y de los canales de participación ciudadana tienen una relación bilateral con los individuos, pues estos han dejado de expresarse en los espacios públicos debido a los límites visibles de los escenarios ciudadanos, observables en el espacio construido en forma de barreras físicas y simbólicas.

En gran medida, el crecimiento de los negocios privados se debe a políticas públicas y garantías que el Estado genera para crear rentabilidad privada, es decir, contrario a lo que antes sucedía en el Estado de Bienestar³, pues el Estado que promueve la economía neoliberal, utiliza todo su potencial o gran parte de él, para crear únicamente mecanismos que beneficien y sean rentables para el sector privado.

Una expresión espacial concreta de esos mecanismos son lo que en este trabajo se ha definido como espacios semi-públicos y para efectos de esta investigación, se encuentran los centros comerciales, las vías rápidas o carreteras concesionadas, escuelas privadas, cines, deportivos, clubes y calles cerradas; espacios que satisfacen e impulsan

³ En el que por medio de la asignación de derechos ciudadanos incorpora principios redistributivos que contrarrestan el imperativo negativo del mercado capitalista y de las diferencias de clase en las oportunidades individuales, y por tanto, generan compromiso con el sistema (Turner, 1993, 2001, en Ramírez, 2010: 48)

necesidades de consumo, acorde a cierto modelo de vida y tienen un mercado específico al cual dirigen sus instalaciones y productos.

A este respecto, también podemos agregar la *auto-segregación*⁴ en la que las actividades de ocio, deporte, tránsito y trabajo se realizan en lugares separados y cerrados, poco penetrables y denotan exclusividad (Giglia en Ramírez, 2003: 5). De esa forma los individuos buscan *mayor seguridad y comodidad* para realizar dichas actividades y el acceso a estos sitios está regulado.

Es en dicho contexto que los centros comerciales o *malls* han predominado en zonas como el CUAG Santa Fe, donde se emplazan los centros comerciales más lujosos y con las firmas más exclusivas de todo el país. Es también la exclusividad de los espacios lo que acentúa las diferencias sociales, ya que el acceso es lo que permite distinguirse del otro, caracterizada por una relación de dominación.

"La crisis del espacio público no es sólo una crisis de la forma urbis, sino que es al mismo tiempo crisis de la urbanidad como arte de vivir juntos mediada por la ciudad, es decir, como sociabilidad urbana" (Giglia en Ramírez, 2003: 5).

Jane Jacobs (1961), explica en su obra *Vida y Muerte de las Grandes Ciudades*, que éstas se encuentran dispersas territorialmente, que hay segmentaciones de usos y primacía del uso del automóvil. Para Jacobs, la privatización del espacio se expresa en la construcción y proliferación de vialidades con peaje.

La autora defiende un tipo de vida urbana que pueda garantizar a todas las personas el acceso a los servicios públicos con equidad. En su análisis destaca que en las ciudades predomina un constante afán de seguridad, sin embargo, esto se logra por medio de la coacción y la difusión de miedo.

La autora afirma que la seguridad debe derivar de sentimientos de vecindad y confianza de los propios habitantes, por lo que es fundamental la existencia de espacios que hagan

⁴ Dicho fenómeno, según Angela Giglia (2003) es exclusivo de las clases "acomodadas" o altas.

posible la convivencia y socialización. Esto crearía vínculos sociales fuertes que, a su vez, darían a los habitantes un sentido de comunidad, pertenencia y responsabilidad social.

Según Jacobs (1961), la creación de centros comerciales y la construcción de vías rápidas no son concebidas con la finalidad de reordenar la ciudad sino saquearlas. En estos espacios se limita al intercambio comercial y de servicios, no ya como un lugar de encuentro y socialización.

Como se muestra en los resultados de este trabajo, en el CUAG Santa Fe se ha privilegiado la creación de vías rápidas para uso de automóviles, lo que cubre la necesidad de llegar de un punto a otro de manera veloz. En este proceso no se toma en cuenta la seguridad de los peatones ni la creación de espacios para convivencia social.

A estar en los límites de la Ciudad de México, para llegar al CUAG Santa Fe es obligatorio usar avenidas públicas y privadas por medio de transporte motorizado, ya sea taxis, autobuses y/o automóviles privados. Contrario a las delegaciones centrales de la capital, donde se ha puesto en marcha la peatonalización de calles y paseos – en especial en el Centro Histórico – como son Francisco I. Madero, 16 de septiembre, Motolinía, San Jerónimo y Regina.

Jordi Borja (1998), quien coincide con Richard Sennett y Jane Jacobs acerca de la crisis en la que se encuentra el espacio público, hace énfasis en la pérdida de estos espacios. Dentro de los planteamientos de este geógrafo catalán se complejiza la figura del ciudadano en la lógica de una ciudad que se disuelve, de un espacio público que ya no cumple la función de integrar socialmente a los individuos, ni de articularlos física y simbólicamente dentro de él.

Para Jordi Borja (1998) la democracia se desdibuja a pasos agigantados en el proceso histórico que hace retroceder a las libertades tanto individuales como colectivas. Esto permea un ambiente de desigualdades, de egoísmo, segregación y exclusión; en este contexto la figura del peatón cobra poca o nula relevancia en el momento de materializar el espacio urbano.

La demanda social emanada del espacio público se encontraba antaño en el modelo de desarrollo del Estado de Bienestar, mismo que contenía un patrón dado de ciudadanía. Al desaparecer tal modelo, se dio paso al Estado neoliberal, modernizador y globalizador. Sassen (2010) indica que el Estado neoliberal, al eliminar una serie de derechos ciudadanos, redujo a su vez la cantidad y *la calidad* de las interacciones e interdependencias entre éste y el ciudadano (Sassen, 2010: 401). En ese sentido, se da el surgimiento de un sujeto apolítico y desinteresado en la vida pública.

Ello implica nuevos conflictos urbanos, como la definición del espacio mismo, el cual ya no responde a necesidades de los habitantes sino a intereses privados; relativos a la producción, el comercio de bienes inmuebles y la especulación inmobiliaria, contaminación, exclusividad de los espacios y por ende a la exclusión de individuos por sus alcances económicos. De tal forma que dichos procesos han conformado grandes conglomerados de edificaciones de oficinas y centros comerciales que han dejado el espacio público como un espacio residual que no da lugar a la realización de actividades exteriores. Al respecto, Borja apunta que:

"Hay un temor al espacio público. No es un espacio protector ni protegido. En unos casos no ha sido pensado para dar seguridad, sino para ciertas funciones como circular o estacionar, o es sencillamente un espacio residual entre edificios y vías" (Borja, 1998: 1)

La creación de espacios semi-públicos, cerrados, exclusivos, que privilegian el consumo y ofrecen una gama amplia de actividades a realizarse dentro de él, consigue que las relaciones que se forman dentro exhiban fragmentación, exclusión e inequidad, pues hay tiendas que están dirigidas para un mercado especial con el poder adquisitivo alto para consumir.

“La debilidad de las políticas públicas no ha garantizado siquiera el mantenimiento de la extraordinaria calidad de sus espacios públicos y de la mayoría de sus equipamientos [...] Los servicios públicos se han deteriorado o privatizado, y ahora sólo están disponibles para los sectores que pueden pagarlos” (Borja, 2004: 8).

Aunado a ello, la morfología de estos sitios según Zaida Muxi (2004), únicamente son espacios que sobran entre edificios, corporativos y comercios:

“Si hiciéramos un plano, veríamos como los actuales pseudo espacios públicos conforman áreas aisladas. Dichos espacios conforman sólo nodos de la red, desaparece la trama, o queda reducida a un frágil y excluyente tejido de vías rápidas de comunicación, espacios introspectivos, cerrados, quitando a la ciudad como un magma de fondo” (Muxi, 2004: 43).

De tal modo, es de suponer que el dominio de vías para transporte motorizado privado y centros comerciales, va acompañado de una reducción de los espacios públicos a espacios residuales, a los que no se les da atención ni se busca revitalizar, no se invierte en estos espacios debido a que no resultan ser rentables a diferencia de los centros de comercio exacerbado y/o vías rápidas de paga.

Existe evidencia que indica que en los últimos 15 años, se han puesto en marcha diversas obras de carácter inmobiliario y comercial, aunadas a las obras de infraestructura vial, como la Supervía Poniente y el –todavía en obra– Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México (TITVM).

Cuadro 1. Crecimiento Mancha Urbana (superficies) 2003-2014

Subsistemas	Hectáreas	%
Mixto	16.46	29.4
Equipamiento	9.32	16.65
Habitacional	9.73	17.38
Comercial	14.64	26.15
Oficinas	4.84	8.64
Área Verde	1	1.79
Total	55.99	100

Fuente: SITT y Asociación de Colonos Santa Fe (2017). Plan Maestro de Movilidad Urbana de Santa Fe.

De acuerdo con la tabla anterior, el crecimiento de la mancha urbana en el CUAG Santa Fe se ha dado en mayor porcentaje en el uso de suelo comercial, mixto y habitacional – este último en lo que se clasifica como *Residencial* y *Residencial Plus*.

Un dato interesante es que en Santa Fe 11.8% del inventario está tasado en dólares (Propiedades, 2017), y durante el primer semestre de 2017, Santa Fe reportó 3.2% de crecimiento de precios por metro cuadrado de departamentos nuevos y 4.53% en departamentos usados (Propiedades, 2017).

El Complejo está concebido para cierta población que tiene al interior de las residencias espacios para recreación, deporte y entretenimiento. En este sentido Gustavo Kunz asegura que:

"el grupo de población de altos ingresos que hasta la fecha ha sido atraído para establecer su residencia en Santa Fe, son personas de clase media alta y clase alta. Muchos de ellos son empresarios o profesionistas de grandes empresas, generalmente llegaron siendo bastante jóvenes, posteriormente muchos formaron familias" (Kunz, 2014: 17).

La creciente privatización del espacio público y con ello el surgimiento de espacios privatizados y dedicados al consumo, es tangible en tanto que cada vez se confieren mayor cantidad de terrenos a empresas privadas que desarrollan ambiciosos proyectos que afectan las condiciones de vida de la población a su alrededor. Ejemplo de ello es el desabasto de agua de los Pueblos de San Bartolo Ameyalco y San Mateo Tlaltenango y las protestas que derivaron de ello en 2015, así como la conflictiva concepción del parque de La Mexicana⁵ y la construcción del Tren Interurbano Toluca-CDMX⁶.

Estas construcciones incluso se emplazan en zonas susceptibles a hundimientos y agrietamientos que a su vez provocan agrietamientos y desplomes en las construcciones aledañas, como el deslave de un talud en el complejo en noviembre de 2015 ubicado en Vista del Campo en Cuajimalpa - muy cerca del Parque la Mexicana (El Universal, 2017).

La creación de zonas residenciales y centros comerciales con servicios especializados, constituyen un elemento importante para el alza de precios en productos y de impuestos, ello incluso sucede en zonas ecológicamente poco aptas para su desarrollo.

"Un gran porcentaje de los asentamientos urbanos periféricos se llevan a cabo en zonas frágiles y de alto valor ambiental que son muy vulnerables a desastres de origen natural como deslizamientos de tierra e inundaciones. Se estima que en las ciudades cada año se asienta cerca de 90,000 hogares en lugares poco aptos y en condiciones precarias, donde los costos de edificación se llegan a incrementar hasta 50%" (Aguilar, 2013: 195-196).

Es pertinente señalar que la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda que las ciudades tengan de 10 a 16m² de áreas verdes por persona, las demarcaciones de la Ciudad de México y en general todas las ciudades del país, deben cumplir dicha cantidad de metros cuadrados de áreas verdes *per cápita*, entre ellas se contabilizan las plazas

⁵ Para 2012, se pretendían construir además de un gran centro comercial, 12 mil viviendas de lujo contiguas al parque; luego de las protestas, disminuyó a 8 mil. Para 2018 sólo se construirán 1,650 (El Universal, 2017).

⁶ El tramo II de esta obra atravesaba por la Avenida Vasco de Quiroga, y después de protestas, se proyectó evadiendo dicha zona (El Universal, 2014)

públicas, como alamedas, parques y/o estancias de menor tamaño con equipamiento recreativo, mismas que deben estar máximo a 15 minutos a pie del lugar de residencia (Fundación mi parque, 2012). La relevancia de tal requerimiento es que estas áreas juegan un rol fundamental en el medioambiente urbano, ya que mejoran la calidad de vida de los habitantes y con ello la calidad del aire, al tiempo que éstos lugares constituyen espacios dónde las personas disfrutan el tiempo libre, se concibe también, una ciudad balanceada, donde los espacios verdes mitigan los efectos de las construcciones y edificaciones excesivas.

La PAOT estimaba que para 2009, la superficie de Áreas Verdes en toda la Ciudad de México era de 617.7 km², de estos 112.89 km² (18%) eran áreas verdes urbanas y 504.8 km² (82%) bosques, matorrales y pastizales. En este sentido, la SEDEMA (2012) señala que en la Ciudad de México, hay 5.3 m² de áreas verdes bajo manejo por habitante (exceptuando las áreas de conservación), sin embargo su distribución no es equitativa. Por ejemplo, en el caso de las delegaciones como Benito Juárez y Cuauhtémoc tienen 5.9 m² y 5.1m² de áreas verdes por habitante respectivamente, por otro lado, Álvaro Obregón y Cuajimalpa, poseen 3.8 y 1.5 m² respectivamente (SEDEMA, 2012).

Es de suponer que la falta de espacios públicos en Santa Fe, provoque que la necesidad de reunión, de diversión, de encuentro, de ver y oír a otras personas se haya desplazado de las calles y las plazas públicas a espacios semipúblicos, es decir, centros de entretenimiento y centros comerciales, los cuales aglutinan gran variedad de elementos que son comunes a los espacios abiertos, como bancas, juegos, pasillos enormes por los que la gente circula mientras también es bombardeada por una serie de productos para su adquisición y consumo.

Estos sitios, rempazan de alguna manera la idea de espacio público urbano que existe, pues en la misma proporción que se destinan lugares para centros comerciales, se disminuye el número de parques y áreas verdes. Esto avalado por la idea de que resultan más cómodos, seguros y al ser lugares de consumo por excelencia significan una fuente enorme de empleos y de *atractivos turísticos modernos*.

En los Complejos Urbanos como Santa Fe, se exhibe el poder adquisitivo de cada persona que utiliza y se apropia de este espacio, vuelve entonces la idea de homogeneizar y al mismo tiempo diferenciar, entre la gran cantidad de tiendas y servicios a los que se puede y no acceder económicamente hablando, todo dentro del mismo espacio.

Si bien es cierto que existen olas de violencia que aquejan las ciudades de nuestro país, y en muchos otros países de América Latina, las plazas comerciales resultan ser más seguras y hacen sentir más cómodos a los "clientes" que los típicos paseos al aire libre, es menester de los gobiernos locales y estatales asegurar los espacios públicos y crear las condiciones óptimas para la habitabilidad y apropiación de éstos.

Resulta todavía más curioso, que más allá de elementos morfológicos y elementos en el ambiente, lo primero que hayan tomado estos espacios semi-públicos sea el nombre de espacios públicos, así que suelen nombrarse como: Parques, Plazas, Centros, Patios, Pabellones, Galerías y Paseos; entre otros, remitiendo a esos lugares como sitios de encuentro, reunión, diversión y esparcimiento.

Es un debate abierto el considerar a estos sitios públicos o privados, ya sea por la cantidad de gente que los visita y los hace parte de su cotidianidad, pues se considera que los centros comerciales son lugares donde *los habitantes de las megalópolis contemporáneas pueden encontrarse con ellos mismos, con su 'yo' imaginado, con el 'otro' igual o con el otro distinto* (Cornejo y Bellón, 2001). O por la construcción cerrada que los caracteriza, pues como apunta Andoni Iso: "*Son los espacios privados, donde se imita y reproduce la ciudad eliminando los elementos negativos (el "otro", el ruido, lo inesperado, la protesta...)*" (Cohen, 2003; Crawford, 2004, en Iso, 2013: 214).

Como ya se mencionó en este estudio, se ubica a estos lugares como espacios *semi-públicos*, ya que nacen del seno de la inversión privada, de empresas de renombre y reconocidas internacionalmente, mismas que ubican sus firmas en los corredores de estos lugares, aunque suelen ser espacios abiertos *para todo público* en muchas ocasiones hay limitaciones y restricciones de su uso o de admisión, tales como: contar con seguridad privada y con una amplia constelación de cámaras en cada rincón de dichos

espacios para vigilar a los asistentes que son considerados "*clientes*". Para Atilano y Torres estos sitios constituyen "*un espacio pseudo-público, abierto pero seguro, atento a la comunidad, pero comercial, libre y espontáneo, pero al mismo tiempo controlado y producido*" (Atilano y Torres, 2015):

Además, en los espacios semipúblicos existen barreras discriminatorias dadas a partir del poder adquisitivo de cada persona, su aspecto físico e incluso por su forma de vestir. En razón de ello, estos lugares no pueden ser considerados espacios públicos pues su acceso está mediado por el consumo.

Estos centros de comercio, en sus diferentes acepciones; plazas comerciales, centros comerciales, pabellones, patios etc., - tipología construida por el número de locales comerciales al interior - están únicamente dirigidos al consumo, ya no al encuentro, al juego, al descanso y contacto con la naturaleza. Aunque muchos de ellos incorporan zonas de juego, estancias y sitios de relajación, se debe pagar por ello y muchas ocasiones los precios no son concebidos para *todo público*.

La relación del individuo con la infraestructura urbana que le rodea no debería constituir un impedimento para el desarrollo de sus actividades. Sin embargo, hoy en día con la configuración de espacios como los CUAG, esa multiplicidad de realidades que se gestan entre los edificios está fuertemente limitada. Muchos de los espacios en los que los individuos transitan y utilizan quedan convertidos en espacios privados de uso exclusivo, producto de la convergencia de intereses, capitales financieros locales y globales subutilizan y explotan el espacio con la creación de inmuebles exclusivos y espacios recreativos de grandes costos económicos a los que no todas las personas tienen acceso. Un ejemplo de ello es lo ocurrido en Calle 2 y Avenida 1, corredores peatonales que existían en condiciones precarias y que luego se convirtieron en un pasaje de Comida Gourmet.

Es decir, los gobiernos locales se muestran permisivos con las constructoras, mismas que reciben todas las facilidades; con la promesa de emplear a una gran masa de población,

y con ello atraer un sin número de inversiones. ¿Quiénes son, entonces, los que participan, proponen, opinan y conciben el espacio público en Santa Fe?

2.2 La apropiación y la habitabilidad de los espacios públicos, privados y semi-públicos en el CUAG Santa Fe.

Este acápite tiene como principal objetivo ligar el análisis de las condiciones espaciales con el espacio social y el territorio en los CUAG. Para ello se hace la delimitación conceptual de apropiación y habitabilidad del espacio urbano.

Durante las últimas décadas, las ciudades han sufrido un proceso de adaptación al uso del automóvil, la creciente motorización y la planificación casi exclusiva de ella, han derivado en ambiciosos proyectos carreteros, autopistas y distribuidores viales, por ejemplo, en la Ciudad de México, la construcción de segundos pisos, supervías, carreteras y autopistas urbanas (Medina, 2010) (Norte, Sur, Poniente y Oriente) varias de ellas concesionadas.⁷

La idea que justifica los proyectos de movilidad es que el tiempo del recorrido será cada vez menos, pero, ¿a quiénes benefician las vías rápidas sino a personas que poseen un automóvil?

Según el INEGI en 2015 en el país, se tenía un parque vehicular de 40, 225, 996 vehículos, por lo que el índice de motorización era de 337 vehículos por cada 1,000 habitantes (INEGI, 2016), así también según esta institución, los viajes realizados entre el año 2015 y el año 2016 mediante el transporte motorizado se han incrementado en 30% en ZMVM.

El automóvil en sus inicios era considerado como un artículo de lujo, al que no todos podían tener acceso, es decir, únicamente los que tuvieran suficiente solvencia económica para adquirir uno, por lo que como lo enunció André Gorz en su artículo *La ideología social del automóvil* (Gorz, 1973), la idea original de la invención del automóvil era la de un bien de lujo que no se democratizaría, las personas que podían adquirir uno tenían (tienen) una ventaja frente a las demás personas.

⁷ El tramo norte está concesionado a OHL, el sur a IDEAL, mientras que la Supervía Poniente la tiene la Controladora Vía Rápida Poetas, una empresa conformada por OHL y la constructora Copri (Taniguchi, 2013).

Necesariamente, como Zygmunt Bauman lo entrevé en su libro *Libertad* (Bauman, 1991), la libertad no difiere de sus manifestaciones premodernas (como sucedía en la antigüedad, con la existencia de esclavos), en términos de las relaciones modernas existe una libertad como antes: Selectiva. Es decir, que el comportamiento guiado por medios y fines busca cosificar al otro, tiende a privar a otras personas de su capacidad de elegir, las convierte en objetos en lugar de sujetos de acción.

En este contexto, el diseño urbano que obedece a las necesidades de tránsito únicamente de automóvil, logra privar a los peatones de espacios aptos para ser utilizados y/o caminados de forma segura. La construcción de proyectos urbano-arquitectónicos a las afueras de la ciudad central, privilegia el uso de transporte motorizado público o privado, pues las distancias a recorrer son más largas, en el caso de Santa Fe. De tal manera que otorga libertad de tránsito a unos de manera plena mientras que, a otros de forma restringida o nula, así se materializa la ideología del sistema económico predominante que reproduce prácticas cotidianas que sustentan que todos los individuos pueden beneficiarse de manera diferencial de los servicios y equipamiento de la ciudad, lo que en parte re-configura la dotación de consumos colectivos en la ciudad.

Castells (1974), analiza la dotación de consumos colectivos que aseguran la reproducción del modelo de producción, según este autor, los consumos colectivos son dotados por el Estado (en tanto mediador de los agentes sociales y las fuerzas estructurantes del espacio), y lo hace por la supuesta baja rentabilidad del capital para crearlas. Hoy en día, debido a la imposibilidad del Estado para asegurar una movilidad sustentable y funcional, transfiere sus obligaciones a las empresas privadas, y con ello, existen mayor número de vías con peaje, que tienen costos altos, y sólo algunos pueden pagarlos en consonancia con el uso de estacionamientos e incluso transporte "público" urbano.

Las ciudades globales – y también en los Complejos Arquitectónicos Globales como Santa Fe – en ideas de Victoria Camps (1999) conforman un espacio en el que el

individualismo se convierte en egoísmo, donde se subsume la libertad de los miembros que son usuarios y habitantes de la ciudad:

"El individualismo es una consecuencia de la igualdad civil y política que producen los regímenes democráticos, pero puede ser también el mayor escollo para que la democracia sea satisfactoria. Por eso es un valor paradójico, porque, aunque tendemos a calificarlo peyorativamente, la afirmación del individuo ha significado un progreso para la humanidad. No se trata pues de renunciar al individualismo, basta con hacer compatible el respeto por el individuo con las exigencias de la vida en común, con la necesidad de vivir en sociedad" (Camps, 1999).

En el contexto de las ciudades globales y con ello la creación de Complejos Urbanos Arquitectónicos Globales, como Santa Fe, se conciben espacios donde la escala a tomar en cuenta es la de los automóviles; pues estos tienen prioridad tal como carreteras, vías rápidas, puentes, retornos y estacionamientos, no así de los peatones.

Las políticas urbanas de ordenamiento de movilidad, no logran resolver la accesibilidad de la mayoría de la población

"Hasta el momento, ningún Plan Nacional de Desarrollo ha incluido como eje rector el desarrollo ordenado de las ciudades. Por otro lado, los recursos federales dedicados a la construcción de infraestructura urbana han privilegiado la implementación de proyectos que incentivan el uso excesivo del automóvil. Todo esto, aunado con los escasos mecanismos de participación social, ha llevado a una situación crítica en nuestras urbes" (ITDP, 2013: 4).

En este sentido, las políticas de movilidad se han avocado a crear vías carreteras e implementar transporte público motorizado, no así a la creación de espacios caminables en nuestras ciudades, mismas que avanzan a un tipo de desarrollo que ya no contempla la diversidad de sus usuarios y habitantes sino que da por hecho que las condiciones de

las poblaciones son las mismas o deben ser las mismas y de no serlo el individuo se ve fracasado frente a la imposibilidad de satisfacer sus necesidades de movilidad. Como bien apunta Guillermo Boils, *"Para la mayoría de los medios, las empresas, así como para las prácticas seguidas por autoridades locales y federales, las vías de circulación fundamentales tienden a ser destinadas al flujo de vehículos"* (Boils, 2014: 112).

Con el privilegio de la movilidad motorizada, *"El modelo modernista de expansión excluyó del diseño urbanístico toda consideración sobre cercanía o creación de proximidad. Con el carro a la puerta o un crédito bancario para qué preocuparse por las distancias"* (Borrero, 2004: 6).

La ciudad siempre ha sido el lugar, es decir, el espacio físico construido desde y para la dimensión de lo social, sitio del encuentro y del intercambio para el desarrollo de las actividades humanas. En el contexto de globalización que permea la realidad actual; ¿Cómo podemos concebir una ciudad habitable? Para este estudio es fundamental la figura del peatón como usuario de la ciudad en su totalidad, y sujeto que se apropia de los espacios públicos.

Para Miguel Valenzuela-Montes (2015), el peatón es una figura de gran relevancia en las ciudades, pues es habitante y usuario, es esta doble faceta, que se puede considerar la "peatonalidad" como el modo de transporte que mantiene una relación directa e intensa entre el habitante urbano y la ciudad a través de los sentidos, a la vez que le permite interactuar con otros peatones (Gehl, 1971, Peters, 1981 en Valenzuela Montes, 2015).

Se considera peatón a la persona que sin ser conductor, transita a pie por las vías públicas (DGT, 2014: 7), se dice que el peatón conduce su propio cuerpo, por lo que así también se consideran peatones a aquellas personas que empujan o arrastran un vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, o las personas de movilidad reducida que conducen una silla de ruedas. La literatura sobre este tema, sugiere que el peatón no sólo pasea por el espacio urbano, sino que se deja *atrapar* por él y al mismo tiempo, dinamiza dicho espacio con su sola presencia.

Por otro lado, Alejandro Hernández (2015), defiende la idea de que no cualquiera que camine es ya un peatón, pues existen diferencias cualitativas y cuantitativas entre quienes caminan de su casa al coche, de éste al trabajo o escuela y viceversa; pues para ser peatón, hace falta caminar distancias más largas y que ésta constituya la forma predominante que se utilice para llegar de un lugar a otro, pues tampoco son peatones quienes al no tener coche, utilizan transporte público o servicio de taxis de manera cotidiana. El peatón, puede caminar por necesidad, por gusto o ambas.

De acuerdo con el estudio *Walk this way* de la Institución Brookings (Alfonzo y Leinberguer, 2012) existe evidencia del impacto económico positivo que tiene la peatonalización de calles para las zonas urbanas. Por lo que fomentar un mayor nivel de lugares para peatones es benéfico para la salud y para la vida económica de una ciudad, pues con ello aumenta el valor de los predios, del turismo, mejora la movilidad y aumenta la calidad de vida de las ciudades. Los beneficios para las personas que habitan dichas zonas, son variados; pues el transporte posee costos más bajos y hay una mejor distribución de infraestructura vial.

Este estudio señala que las características que deben poseer estos espacios son, lugares que permitan el flujo de bicicletas, automóviles y personas en una coexistencia equilibrada, equipamiento recreativo y numerosas áreas verdes. *"Un lugar donde se pueden realizar los usos y las funciones que la ciudad permita. Juegos, fiestas, intercambio económico, manifestaciones políticas... etc. Sin estas zonas, la ciudad en esencia no existiría"* (Alfonzo y Leinberguer, 2012).

Al construir espacios públicos en los que impera la exclusión, inequidad hacia la figura del peatón, además de contaminación ambiental, significa un retroceso al derecho a la ciudad. Necesariamente, deben rescatarse funciones básicas de la ciudad, es decir una ciudad a medida de las necesidades de la mayoría.

Según Rem Koolhaas, la forma actual del diseño urbano es de tipo genérico:

"...la Ciudad Genérica simplemente disfruta de los beneficios de sus invenciones: muelles, puentes, túneles, autopistas -una enorme

proliferación de la parafernalia de la conexión- frecuentemente tapizadas con helechos y flores como para evitar el pecado original, creando una congestión vegetal (...) Las carreteras son sólo para los coches. La gente (peatones) es conducida (como en un parque de atracciones), por "paseos" que los llevan hasta el suelo, luego son sometidos a un catálogo de condiciones extremas viento, calor, rampas, frío, interior, exterior, olores, humo- en una secuencia que es una caricatura grotesca de la vida en la ciudad histórica" (Koolhaas, 2006: 29).

Hoy en día, al pensar en ciudad y en lo urbano, la imagen que atrae nuestra mente es la de grandes construcciones, infraestructura compleja, un vasto conglomerado de servicios, transporte, comercios, etc. Cuando en realidad, hablar de ciudad refiere hablar de la gente que habita una realidad social compuesta por las múltiples relaciones que se construyen en un territorio dado.

Contrario al desarrollo de la industria que caracterizó la conurbación en los años 40, los CUAG se caracterizan fundamentalmente por la concentración del sector servicios, población que se dedica al trabajo de oficina y administrativo. De hecho, el personal ocupado en el CUAG Santa Fe se ha incrementado hasta en 191% respecto a 1999. De esos empleos, el 75.36% correspondió al sector servicios (SEDUVI, 2012: 29). *"En proporción, el 55% de los empleos permanentes están en la Delegación Álvaro Obregón y el resto, 45%, en la Delegación Cuajimalpa, la mayoría de ellos, pertenecientes al sector servicios que ocupa una superficie de 960,000 m² construidos"* (SEDUVI, 2012: 30). Es decir, buena parte de los peatones son población económicamente activa especializada en los servicios, son individuos que laboran en las tiendas comerciales, en restaurantes, hoteles, casas residenciales y son oficinistas, (más allá del sueldo que cada uno pueda recibir; es decir su capacidad de consumo). Para efectos de esta investigación, el contexto espacial es fundamental para entender la apropiación, pues muchos de ellos caminan y viven el espacio urbano.

Los lugares como Santa Fe son descritos como fragmentarios y vacíos (Moreno, 2008; Pérez, 2010) pues no hay lugar para que el trabajador y en general los peatones tomen un momento de esparcimiento, las condiciones malsanas en las que laboran devienen de la falta de espacios públicos para su disfrute y apropiación.

Respecto a la apropiación y la habitabilidad de los espacios públicos, según Jan Gehl (2006), existen tres tipos de actividades exteriores realizadas en los espacios públicos, lo que plantea reivindicaciones por parte de los individuos totalmente distintas.

1. Las actividades necesarias: incluyen actividades que pueden considerarse obligatorias, es decir, trayectos que realizamos para llegar a nuestro trabajo, esperar el transporte, ir a la escuela, actividades comerciales, etc. *"En general tareas cotidianas y los tiempos muertos pertenecen a este grupo (...) entre otras, la mayor parte de las relacionadas con la acción de caminar"* (Gehl, 2006: 17).

2. Las actividades opcionales: estas actividades se relacionan con deseos propios de los individuos en la participación de alguna actividad, y si el tiempo y el espacio le facilitan tal. Consta de actividades como dar paseos al aire libre, caminatas de reconocimiento de lugares, sentarse, descansar en algún sitio, tomar alimentos en un parque, etc. Es importante resaltar que los espacios pueden permitir y favorecer estas actividades, en tanto se consideren habitables, muchas de ellas de orden recreativo, de no ser así, estos lugares pueden considerarse repelentes de las mismas.

Se trata pues de espacios de calidad respecto a sus condiciones físicas, que proporcionan al individuo un ambiente favorable o desfavorable. *"En las calles y espacios urbanos de poca calidad solo tiene lugar el mínimo de actividad. La gente se va de prisa a casa"* (Gehl, 2006:19).

3. Actividades sociales: son actividades que dependen totalmente de la presencia de otras personas en los espacios públicos, las cuales incluyen estancias de juegos infantiles, actividades comunitarias: talleres, cursos al aire libre, reuniones, etc. Distintivo de estas actividades y de gran importancia son los encuentros pasivos, ver y oír a otras personas. Podría decirse, que las actividades opcionales y las necesarias son vinculantes a las

actividades sociales; de no existir las condiciones ninguna de las tres tiene gran incidencia.

"En una interpretación libre, una actividad social se produce cada vez que dos personas están juntas en el mismo espacio. Verse y oírse mutuamente, encontrarse, en sí una forma de contacto, una actividad social (...) El encuentro mismo, el mero hecho de estar presente, es además germen de otras formas de actividad social más completas"
(Gehl, 2006:23).

En su análisis, Gehl (2006) privilegia la existencia de vida entre los edificios, como una forma de mantener contacto con otras personas en circunstancias morfológicas del espacio en condiciones favorables, la vitalidad de una ciudad que se presenta en las calles, y en espacios abiertos más que dentro de los propios edificios; como ocurre en el CUAG Santa Fe. Opuesto a ello, según Jan Gehl, es lo que ha ocurrido con el diseño urbano actual, es lo que se ve materializado en el CUAG Santa Fe: grandes distancias entre personas – de forma física y simbólica - y en los acontecimientos y las funciones.

Tal distancia se puede notar en diferentes espacios, desde la distancia que existe entre un peatón y un automovilista y dentro de un espacio privado como un centro comercial, como comprador o como prestador de servicios, mano de obra, intendente, etc., la distancia económica se establece al tener "derecho de admisión" a tiendas y servicios exclusivos, espacios de diversión como un campo de golf o deportivo privado. Otro efecto de este modelo de ciudad son los sistemas de transporte que privilegian la movilidad motorizada, que en mayor proporción reducen las actividades exteriores y que, por ende, llevan a que los únicos puntos de reunión disponibles sean las plazas comerciales.

El pensamiento de Henri Lefebvre es considerado uno de los más importantes para la sociología urbana, ya que realizó importantes aportes a los conceptos de *hábitat* y *apropiación del espacio*.

Ya en los años 60's con el auge de la sociología urbana de corte marxista en Francia, Lefebvre (1969, 1974) planteaba que la ciudad estaba definida como una mercancía al servicio de los intereses capitalistas; con ello se daba la privatización de espacios urbanos y el predominio de industrias. La propuesta de Lefebvre giraba en torno a la reivindicación de los ciudadanos para re-apropiarse de los espacios ciudadanos que les habían sido arrebatados por los intereses del capital; de tal forma que se instauraría la posibilidad del bien vivir para todos y hacer de la ciudad un escenario de encuentro para la construcción de la vida colectiva, fundamental para ello era la existencia de lugares públicos que propiciasen la interacción cara a cara en tanto que el hombre es un ser social, y no sólo como lugares de paso o tránsito de autos y personas.

"La apropiación espacial designa básicamente el conjunto de prácticas sociales que confieren a un espacio determinado las cualidades de un lugar, de una obra. La apropiación exige en todo momento una producción, la necesidad y el deseo de hacer" (Lefebvre, 2013: 424).

La apropiación de espacios públicos se presenta como una transformación social, que implica la producción simbólica del espacio y del hombre mismo en este proceso. De acuerdo a la reflexión lefebvriana, el desarrollo humano es un proceso histórico autopoietico, ya que el hombre como productor del mundo es también producto de su creación. Lefebvre retoma a Marx para explicar que la apropiación se opone a propiedad, y esto se aproxima a lo que es propio del hombre; bajo el capitalismo, el hombre ya no es lo que produce, y ya no se reconoce en el mundo, se enfrenta a una realidad ajena. Para el autor, la apropiación es la finalidad de la vida social (véase Lefebvre, 2013).

Para Lefebvre (1969) la vida cotidiana actualmente está permeada de dominación y constreñimiento en distintas presentaciones, por ejemplo: la manipulación mediante el consumo, la planificación del espacio y la publicidad en el mismo.

Para este autor, el espacio también se convierte en un instrumento de la ideología predominante, que se consume con las prácticas del urbanismo moderno mediante la configuración urbana al servicio de unos pocos, entre ellos, inversionistas privados y

empresas transnacionales, y por otro lado ejercicios sutiles de dominación y coacción, limitando las prácticas en el espacio (Martínez, 2014: 6).

Para Henri Lefebvre, el concepto de hábitat diferenciado del de *habitar*, nos dirige a las reivindicaciones que los ciudadanos deben realizar. Se sustenta en transformaciones de la cotidianidad urbana y como él mismo lo enunció *Changer la ville, changer la vie*, Cambiar la ciudad, para lograr un cambio en la vida cotidiana (Lefebvre, 1969). Transformar la realidad construida para luego crear cambios en la forma en la que las personas se relacionan en los distintos espacios.

Para apropiarse de un espacio es necesaria la existencia de un sentido de comunidad, un sentido social del lugar, una valoración positiva por parte del individuo hacia el espacio, sentirse gestor del mismo y no como un simple visitante.

"En la organización del poder, el poder no aparece como tal sino enmascarado como organización del espacio, suprime elude y evacua todo de cuanto se le opone, mediante la violencia inherente y violencia expresa" (Lefebvre, 2013: 356).

Es común que hoy en día los espacios causen cierto desencanto, desde el tránsito, la deficiencia de los servicios, poco equipamiento, calles en malas condiciones, aceras nulas o peligrosas, etc. Todas y cada una de estas experiencias, restringen la libertad del individuo y limitan las actividades y usos que puede hacer del espacio, desarrollando en el peatón un sentimiento de rechazo más que de pertenencia.

Es mediante la planificación urbana que se ordena el espacio y con ello la reproducción de las relaciones y se afianzan las divisiones sociales. El nuevo espacio ordenado, fragmentado y segmentado responde a la lógica del capitalismo, neoliberalismo y orden global de la economía. En este sentido la calle, los parques y las plazas públicas, unen a los habitantes de las ciudades, en el encuentro con el otro diferenciado, como bien señala Jan Gehl (2006), estos espacios deben ser lugar para actividades sociales, es decir, todas aquellas que dependan de la presencia de otros, como jugar, conversar, desarrollar actividades comunitarias y en general ver y oír a otras personas (Gehl, 2013: 22). En el planteamiento de la ciudad global y de los Complejos Urbanos Arquitectónicos Globales,

la pregunta que surge es entonces, ¿cómo se puede concebir una ciudad habitable?, con este concepto remito al "hábitat", al que refiere Henri Lefebvre:

"El espacio urbano, sometido a la racionalidad del funcionalismo no deja lugar a la expresión del deseo ni a lo transfuncional, representado por el monumento, expresión de la creatividad colectiva, ni mucho menos a lo multifuncional, expresado en la calle, donde brotan y se despliegan funciones no cifradas, informativa, simbólica y estética" (Martínez, 2014: 8)

Este urbanismo funcionalista suprime lo lúdico que contienen las calles, segrega las actividades que las personas pueden realizar en el espacio y las limita, este afán de ordenamiento ha suprimido la centralidad, el encuentro y lo imprevisto, con el tiempo estos procesos se van reflejando en hábitos, valores, modos de vida y con ello los miedos de las personas.

Lefebvre (1969) analiza que todo lo que había constituido la vitalidad de la ciudad, en tanto que producto del hombre, había desaparecido, convirtiendo todo cuanto había en mercancía, y por lo tanto en objeto de ser consumido. Ya que existe una relación correlativa entre el espacio y los individuos, es decir, al tiempo que los individuos se apropian del espacio, el espacio se apropia de los individuos, en tanto que su organización deviene en ciertas prácticas y estilos de vida.

Dicho esto, es fundamental, la existencia de una planificación por y para las necesidades sociales, es decir, el espacio debería estar planificado en tanto las necesidades de las personas que lo utilizan, sin que ello signifique limitar las prácticas al consumo y/o laboral como ocurre en los centros comerciales y en general en el CUAG Santa Fe, pues al ser un espacio donde se espacializa la economía neoliberal y globalizada, se crea un espacio acorde a los intereses predominantes, no así a llevar a cabo las funciones o actividades sociales de la ciudad.

Los nuevos procesos económicos, políticos y sociales que devienen de la globalización,

hacen que muchos conceptos tomen un nuevo sentido y que se produzcan nuevos fenómenos, y el proceso de la constitución del espacio público no es la excepción, por ejemplo, el concepto de “cercamiento” (Castro, 2015) o “cerramiento” (Castañeda, 2013) puede esclarecer el proceso de privatización o neoliberalización del espacio urbano. Dicho concepto engloba diversos actos que tienen que ver con la privatización/financiarización y mercantilización de la vida urbana (Castro, 2015: 169). Específicamente, el cercamiento o cerramiento, se refiere a una práctica actual originada principalmente por problemas de inseguridad, por lo que se recurre a encerrar espacios para buscar protección, y según Castañeda (2013) es un acto de diferenciación urbana, pues obedece a un fenómeno de distinción social. A este respecto, Mauricio Castro apunta que este proceso da origen a barrios o condominios cerrados, donde las clases más favorecidas por el proceso de globalización se aíslan del resto de la ciudad, generando hábitats protegidos (Castro, 2015: 170). La exclusión y el desplazamiento de personas en favor de ciertas elites o clases acomodadas y con ello la construcción de muros físicos y simbólicos, representados por varios espacios semi-públicos, han violentado el derecho a la ciudad.

El derecho a la ciudad, es un tema que en la década de los sesenta cobró gran importancia en la literatura de urbanismo, luego de que una de las figuras de mayor relevancia como lo fue Henri Lefebvre expusiera la idea de la democratización del espacio público, de forma que el ciudadano interviniera de una manera más amplia respecto a los espacios en los que se produce su vida cotidiana, social, de trabajo y de vivienda. Dicha obra estaba contextualizada en una serie de movimientos sociales dados en París en 1968, que luchaban por la vivienda digna, por la reducción de los precios del transporte y mejorar la calidad de su servicio, por el acceso a los servicios urbanos básicos y también por el acceso a plazas y jardines, así como centros culturales y un equipamiento urbano acorde a sus necesidades; así también se pronunciaban en contra de la corrupción Estatal, el autoritarismo y a la visión única de la política urbana y con ello la planificación urbana.

Es así que Henri Lefebvre (1969) *conceb*ió el concepto de *Derecho a la Ciudad*, en la cual refería la idea de reivindicar una realidad alternativa a la forma de vivir las ciudades, una realidad menos alienada, más significativa y que fuera gozosa, hoy en día este concepto ha cobrado fuerza mediante movimientos sociales urbanos, dónde se exigen mejores condiciones de vida y servicios de calidad para los residentes. Los diseños de los conjuntos urbanos son cada vez más excluyentes, privilegiando sólo a una parte de la población, por lo que, como lo declara Gina Zabudovksy, la transformación del mundo en el que vivimos nos lleva a repensar y reformular ciertos conceptos a la luz del Mundo Globalizado (Zabudovksy, 2012: 59).

En la Obra *Le Droit à La Ville* de Henri Lefebvre (1969), el autor realiza una fuerte crítica a la realidad urbana de su tiempo (finales de los años 60's). Lo que Lefebvre refiere en la obra mencionada, es que desde el barrio y desde las calles debía surgir la reivindicación al derecho a la ciudad. Para dicho autor, la ciudad es producida social e históricamente, por lo que el derecho a la misma, no puede ser un mero derecho de visita o retorno a las ciudades tradicionales sino un verdadero cambio en la vida urbana, de una vida cotidiana transformada.

“El derecho a la ciudad se manifiesta como una forma superior de los derechos: derecho a la libertad, a la individualización en la socialización, al hábitat y al habitar. El derecho a la obra (a la actividad participante) y el derecho a la apropiación (muy diferente al derecho de propiedad) están imbricados en el derecho a la ciudad” (Lefebvre, 1978: 159).

Como ya se desarrolló con anterioridad, la apropiación conlleva un significado para el individuo que utiliza y hace parte del espacio, es por ello que Lefebvre hace hincapié en que la propiedad con su acepción legal no es lo mismo a la apropiación como producto en sí del hombre, y del hombre mismo en este proceso. Este derecho implica justamente al individuo y su relación con otros y cómo ese espacio coadyuve o haga más difícil el relacionarse con otros, es por ello, que David Harvey apunta también, que el Derecho a la ciudad es así mismo un derecho colectivo:

“Es un derecho a cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo a nuestros deseos [...] Es un derecho más colectivo que individual, ya que la reinención de la ciudad depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo sobre el proceso de urbanización” (Harvey, 2013: 20).

Estos preceptos, englobados en las actividades en el espacio que señala Jan Gehl, son de gran ayuda para conceptualizar de mejor manera el significado que tiene el derecho a la ciudad. Al respecto, Charlotte Mathivet señala los siguientes elementos como componentes del derecho a la ciudad:

- Derecho al hábitat que facilite el tejido de las relaciones sociales*
- Derecho a sentirse parte de la ciudad (sentido de cohesión social y construcción colectiva)*
- Derecho de vivir dignamente en la ciudad*
- Derecho a la convivencia*
- Derecho al gobierno de la ciudad*
- El derecho a la igualdad de derechos (Mathivet, 2010: 26).*

Cuadro 2. Correlación de actividades en el espacio público y el derecho a la ciudad

ACTIVIDADES NECESARIAS	ACTIVIDADES OPCIONALES	ACTIVIDADES SOCIALES
-Trasladarse -Caminar	-Paseos al Aire Libre -Descansar -Habitabilidad de los espacios -Gozar de un Ambiente Favorable	-Actividades en comunidad -Encuentros -Juegos -Talleres
-Derecho a vivir dignamente en la Ciudad	-Derecho al Hábitat -Derecho a la igualdad de derechos.	-Derecho a sentirse parte de la ciudad. -Derecho a la igualdad de derechos. -Derecho al gobierno de la ciudad. -Derecho a la convivencia.

Fuente: elaboración propia con base en Mathivet, 2010 y Gehl, 2006.

En otras palabras, las actividades enumeradas por Jan Gehl, representan la expresión empírica del proceso de apropiación de los espacios urbanos, y el hecho de que dichas actividades se sucedan, de forma correlativa son un indicio de las cualidades de esos espacios, es decir, de sus condiciones de habitabilidad.

El derecho al hábitat tiene que ver con la posibilidad del buen vivir para todos, y que ello requiera un escenario de encuentro para la construcción de la vida colectiva. También está relacionado con la idea de una vida digna, según la Organización de las Naciones Unidas, la Declaración Universal de los Derechos Humanos (10 diciembre 1948) indica que: "*Toda persona y su familia tiene derecho a un nivel de vida adecuado, que le asegure salud, bienestar y alimentación, vestido, vivienda, asistencia médica y los servicios sociales necesarios*" (Ziccardi, 2015: 33).

En este sentido, el derecho al hábitat se refiere a condiciones óptimas de vivienda, servicios y ello incluye también el derecho a disfrutar espacios que sean creadores de comunidad y seguros.

El derecho a sentirse parte de la ciudad, significa que sea disfrutable, que sea cómoda y que sea segura, pero parece que para sentirse parte de algo, debe comenzarse por ser parte de la construcción simbólica y física de estos espacios, en este caso. Sentir de algún modo que las necesidades de la diversidad de individuos son tomadas en cuenta para que al fin, el espacio público sea utilizado sin que ello violente los derechos y en este caso en específico, la seguridad física de las personas.

El Derecho a la convivencia, considera que deben existir una multiplicidad de espacios que propicien el encuentro de individuos y posteriormente la interrelación de los mismos. Lo que significa: oír, ver y relacionarse con otros.

Explicado en apartados anteriores, es indispensable que para el libre desarrollo de los individuos exista en encuentro con el otro. El derecho al gobierno de la ciudad significa que más allá de que el Estado retome la obligación de la creación de espacios públicos urbanos, sean los usuarios y habitantes de la ciudad los que con diversas formas de participación ciudadana, den a conocer sus exigencias y sus necesidades. Por otro lado, el derecho a la igualdad de derechos, quiere decir que todo lo anterior debe estar al alcance de todos, sin oposición alguna.

En terminos más generales, el derecho a la ciudad busca garantizar al habitante la realización digna de sus necesidades primarias y secundarias, tales como beber, comer, al descanso, a la seguridad y a reunirse, entre otras. El derecho a la ciudad como fue afirmado por David Harvey durante el Foro Urbano Mundial en Belém: *"no es simplemente el derecho a lo que ya está en la ciudad, sino el derecho a transformar la ciudad en algo radicalmente distinto"* (Harvey, 2009: 1).

Por ello, la reformulación del espacio en oposición a la Ciudad Genérica, es una alternativa que tiene la ciudadanía para transformar las condiciones de vida urbana creadas por los empresarios, desarrolladores y gobiernos locales. Lo que se traduce en mayor equidad respecto a la relación que establece el peatón con el espacio público, y a la manera en general en la que las personas se apropian del mismo, además de la redistribución de los servicios y beneficios urbanos.

Si bien es cierto es una idea un tanto utópica, es necesaria la construcción de una ciudad habitable y es menester que sea apoyada por la participación ciudadana, para exigir condiciones óptimas para desarrollarse en la ciudad.

El derecho a la ciudad y la participación ciudadana para la definición y estructuración del espacio público disponible, deben tornarse en un bien compartido, en una socialización de ciudadanos respecto a ellos mismos y las necesidades de su entorno. Como se mencionaba, el derecho a la ciudad, aunque no es un concepto nuevo, ha emergido en los últimos tiempos y cuestiona las políticas urbanas y el diseño urbano neoliberal. Ya que éste impide que los ciudadanos constituyan su derecho de asociación e incluso de identidad; porque éstos ya no se sienten parte del entorno construido, por el contrario, se sienten marginados y excluidos.

En el CUAG Santa Fe, no todos pueden ejercer el pleno derecho a su ciudadanía y a gestionar la configuración de la ciudad, no hay una protección especial de grupos o personas en situación vulnerable; como aquellos trabajadores y empleados de oficinas, centros comerciales y viviendas residenciales, caracterizados muchos de ellos como peatones.

No hay un compromiso social ni del sector privado ni del gobierno, no hay una planificación participativa al respecto de los espacios públicos, el desarrollo urbano de la zona se produce bajo la lógica de la especulación y la construcción desmedida sin miras a la sustentabilidad y la protección del medio ambiente, el transporte público es deficiente y escaso por lo que no todas las personas tienen las mismas posibilidades de movilidad.

El espacio público es ahora un espacio donde se evidencia la injusticia social, económica y política. Lo que provoca el miedo de algunos, la marginación de otros y de algún modo la violencia urbana de todos los que ahí trabajan y no tienen los medios para llegar a su lugar de trabajo a salvo y sin complicaciones.

Capítulo 3. Apartado Metodológico

Dado que una parte importante de los objetivos de este trabajo de investigación se relaciona con comprender la experiencia peatonal y percepción del espacio urbano en el CUAG Santa Fe, para el diseño de la estrategia metodológica se considera adecuado emplear una metodología interpretativa y cualitativa, que sea capaz de abordar el caso de forma más completa y significativa, ya que, en este método, se enfatiza que la realidad es construida mental y cognitivamente por los individuos, mismos que interpretan de acuerdo a su experiencia, de distintas maneras los mismos fenómenos. *“El paradigma hermenéutico, consiste en investigaciones centradas en el entendimiento e interpretación, y abarca estudios tanto estrechos como totales”* (Ruíz, 2003).

Para captar la experiencia peatonal se diseñó un cuestionario. Su diseño tuvo el objetivo general de captar la relación dinámica y co-dependiente de la movilidad peatonal con la forma urbana. En tal sentido, la inquietud detrás del diseño del cuestionario, fue identificar el papel del desplazamiento a pie como motor de la convivencia e integración social en los espacios públicos, y el papel del espacio construido y la infraestructura existente como factores que lo favorecen u obstaculizan.

Muchas de las definiciones presentadas en este apartado, se han construido con la finalidad de hacer operativo el estudio del espacio público urbano, en particular en el CUAG Santa Fe. El diccionario de la RAE y manuales especializados en materia arquitectónica, desarrollan los términos de “acera”, “puente” o “calles”, sin embargo, para efectos de esta investigación, era indispensable construir una definición que diera cuenta de la relación del peatón en la forma urbana.

3.1. Espacios dedicados a la vialidad

Se realiza la siguiente caracterización de espacios públicos y semi-públicos, con la finalidad de aprehender y especificar los elementos que conforman cada espacio.

-Aceras o Banquetas: estas son de suma importancia, ya que separa la circulación de peatones del arroyo vehicular, tienen un ancho variable, sin embargo, SEDUVI establece que *"[...] Se reservará en ellas un ancho mínimo de 1.20 m., sin obstáculos para el libre y continuo desplazamiento de peatones. En esta área no se ubicarán puestos fijos o semi-fijos para vendedores ambulantes ni mobiliario urbano"* (SEDUVI, 2012a).

De esa forma, las aceras o banquetas deben estar libres de elementos que obstruyan el paso o dificulten el tránsito peatonal y las haga inseguras, estos elementos deben ser accesibles a todo tipo de personas de manera particular a las personas discapacitadas.

-Calles: Las calles son espacios lineales de asfalto o concreto, con cierto o nulo grado de inclinación y curvaturas que permite el desplazamiento de transportes motorizados o no motorizados, como las bicicletas, separadas de las banquetas o aceras, definidas con anterioridad. Las calles pueden ser de cualquier tamaño, las variantes pueden ser avenidas, carreteras y autopistas; la diferencia radica en la poca o nula presencia de obstáculos para los autos. Las calles son de menor tamaño, las Avenidas contienen carriles en ambos sentidos, con semáforos y son prolongadas, las carreteras son espacios viales más largos, normalmente la intención es conectar un Estado con otro, finalmente las Autopistas son sitios destinados únicamente para los automoviles, son de paga y la finalidad es asegurar un desplazamiento más veloz entre lugares alejados.

-Puentes peatonales: El puente peatonal es una estructura de metal y concreto – la mayoría de las veces – que se eleva por encima del arroyo vehicular, cuerpos de agua, o lugares por donde no es posible cruzar a raz de piso. La altura de los puentes puede variar, la forma y el diseño. Estos han sido diseñados para asegurar el tránsito de personas de no existir un cruce peatonal y/o semáforo. Algunas asociaciones civiles han establecido

que los puentes peatonales son estructuras inadecuadas y no son accesibles para la diversidad de usuarios en las ciudades *"ya que los peatones deben desviar sus líneas de deseo hasta donde se encuentran los puentes, lo que implica más tiempo y esfuerzo"* (Liga Peatonal, 2014).

-Cruces peatonales: Dichos espacios están distinguidos por líneas marcadas – de cualquier color - sobre el pavimento, mejor conocidas como cebras; idealmente, estos cruces requieren del apoyo de personal de tránsito, que regule o asegure el paso de los automóviles y peatones.

-Parabuses: Son lugares establecidos de acuerdo a las rutas seguidas por el transporte público, especialmente diseñados para hacer visibles los espacios destinados para que el peatón espere la llegada del medio motorizado que lo transportará, deben ser seguras e identificables por los usuarios, deben contar con algún tipo de señalización o lugar de espera/descanso. En México, los Parabuses contienen asientos y algún tipo de techo que resguarda al peatón de las inclemencias del tiempo. En la actualidad, los parabuses pueden o no contener un pequeño estacionamiento para bicicletas

-Carril para ciclistas: son espacios emplazados sobre las calles, destinados para ciclistas, sin que éste deba compartirse con peatones, automóviles y transporte público. Además de estas vialidades, es necesario incorporar estacionamientos para las bicicletas.

3.2. Áreas Verdes

Estos espacios son abiertos, son zonas destinadas al disfrute por parte de los ciudadanos y las actividades de convivencia y relajamiento. Algunos contienen mobiliario que hace la experiencia de estancia más cómoda y placentera, tales como juegos infantiles, asientos, bancas, mesas, etcétera.

Es importante arborizar los espacios públicos, para crear condiciones ambientales que incentiven el desplazamiento peatonal y dignifiquen y hagan atractivo el espacio habitable/transitable, elemento constitutivo en *la habitabilidad del espacio*, de la que se tratará más adelante.

Algunos ejemplos de espacios públicos abiertos de áreas verdes son:

-Jardineras: elementos estéticos de áreas verdes, sin que estas obstruyan el paso peatonal de aceras o calles.

-Pabellones: áreas delimitadas en los costados o al centro de las calles y avenidas, estos deben ser seguros y contener el mobiliario adecuado; bancas, por ejemplo.

-Parques: Espacios verdes que propicien el encuentro con el otro y el contacto con la naturaleza, que de igual forma tengan elementos que hagan la estancia más placentera, ello va desde bancas hasta juegos para niños.

-Estancias: éstas se refieren a pequeñas áreas de descanso y/o esparcimiento. En la Ciudad de México, se han implementado estancias que juegan un papel fundamental en la apropiación y recuperación de espacios, un ejemplo de ello son los *parques de bolsillo*⁸.

Estos espacios abiertos se caracterizan por el contacto con la naturaleza y con otras personas, o por el mero hecho de contemplar. Para Jane Jacobs, los espacios públicos repletos de gente atraen más gente, desconocidos entre sí, que muchas veces lo único

⁸ Los parques de bolsillo son parte del programa de rescate de espacios públicos y de vialidades subutilizadas, implementada por el Gobierno del Distrito Federal en 2007 y hasta la fecha. El proyecto contempló la intervención de 150 espacios públicos para recuperación y renovación, a partir de áreas remanentes de vialidades (predios, baldíos y calles en desuso) con una extensión de menos de 400 m².

que buscan es contemplar, ya sea el tránsito de otras personas, de autos y el paso del tiempo en sí: *Una calle animada, tiene siempre usuarios y simples mirones* (Citado en Ramos, 2014).

3.3. Caracterización del área de Estudio.

Según el Programa Parcial de Desarrollo Urbano 2012, en Santa Fe hay 34,494 residentes, 58,614 oficinas y las visitas se calculan en 100,000 personas diariamente. El complejo tiene seis accesos y salidas, de las cuales dos son de peaje.

Las vías principales son: La Carretera México – Toluca, la Av. Santa Fe, Av. Vasco de Quiroga, Javier Barros Sierra, Av. Tamaulipas, Av. De los Poetas, Bernardo Quintana, Av. Santa Lucía y Joaquín Gallo y la recién creada Supervía Poniente. Estas vialidades de alta velocidad poseen tres carriles por cada sentido para uso de automóviles, y algunas cuentan con aceras amplias y otras apenas alcanzan 50 centímetros de ancho.

Por otro lado, las calles secundarias son: Carlos Lazo, Francisco J. Serrano, Fernando E. Gutiérrez, Jalalpa el Grande, Gustavo Díaz Ordaz, Mariano Hernández, Antonio Dovalí Jaime y Guillermo González Camarena.

Existen dos corredores peatonales, el primero en la calle Mario Pani, en el que con una inversión de 11.4 millones de pesos (El Universal, 2015), se realizó un sendero con mobiliario para exposiciones y una concha acústica para conciertos. El otro corredor está en Guillermo González Camarena, ambos poseen algunos cubos para tomar asiento y jardineras, según se corroboró en visita de campo.

En lugares como el CUAG Santa Fe, en los últimos tiempos, se le ha dado mayor importancia a la infraestructura vial para vehículos motorizados que a cualquier otro modo de transporte. La mayor parte de los planes y proyectos de infraestructura urbana han sido dirigidos a un sector geográfico y socioeconómico determinado con posibilidad de moverse en automóvil propio (SEDATU, 2014; SEDUVI, 2012).

Para 2012, la SEDUVI contemplaba dos grandes espacios verdes-abiertos en el Complejo Santa Fe. Uno de ellos es la Alameda Poniente que tiene 35.65 hectáreas de superficie. Este lugar contiene equipamiento y mobiliario de parque urbano.

También en 2012, la revista Real Estate afirmaba que *“La ‘Alameda Poniente’ de casi 38 hectáreas, tiene canchas deportivas, un área en la que se hacen eventos públicos, el depósito vehicular de la Secretaría de Seguridad Pública, un estacionamiento público y un 10% asignado para la subestación eléctrica de la CFE; en uso de espacio abierto, el PPDU permite hasta ese porcentaje para equipamiento urbano y el resto debe ser área verde”* (Real Estate, 2012).

A este espacio no se le ha dado mantenimiento desde hace algunos años (Valenzuela, 2013), como se pudo corroborar en visita de campo. Adicionalmente, el acceso no está permitido al público en general, únicamente hacia la cancha de fútbol en la que se llevan a cabo entrenamientos y encuentros de niños y adolescentes, todos ellos inscritos en una escuela de este deporte. La entrada al parque urbano está convertida en un estacionamiento y baños públicos. Este es un terreno con desprendimiento de gases nocivos para la salud humana⁹, pero que sigue con algunas actividades sin que intervenga autoridad alguna.

En visita de campo se constató que el acceso está restringido por varios policías y vigilantes, además de que el estacionamiento está en funciones normales.

El siguiente parque es Prados de la Montaña, con un área de 24.36 hectáreas. Desde 1987 se iniciaron descargas de residuos sólidos en ese predio; debido a su descomposición, hoy en día es un importante reservorio de biogás, actualmente hay plantas extractoras de este, por lo que no hay acceso al público (El Universal, 2013).

En un artículo de 2012 de la revista Real Estate se decía que la Asociación de Colonos tenía recomendaciones basadas en estudios, para habilitar el predio como parque público con instalaciones recreativas y culturales, estacionamientos y un corredor

⁹ Un estudio amplio de Greenpeace del 2004 y 2008, informa acerca de la incidencia de siete tipos de cáncer en hombres y mujeres que vivían cerca de 38 rellenos donde se presentaba liberación de gases.

gastronómico. Un proyecto que hasta la fecha no se ha puesto en marcha ni se ha hecho del conocimiento de la opinión pública.

A continuación se enlistan las site plazas y centros comerciales que existen en el CUAG - con información recabada en campo y mediante el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas del INEGI (DENUE)-.

Centro Comercial Santa Fe (CCSF): Se encuentra en Avenida Vasco de Quiroga, en la delegación Cuajimalpa de Morelos. El centro comercial más grande de la Ciudad de México fue inaugurado en 1993; cuenta con cuatro niveles, aproximadamente 500 locales y seis tiendas departamentales, dos cines (Cinemex y Cinemex Platino) con un total de 23 salas. Además de 8,000 cajones de estacionamiento y una tienda de autoservicio, así como salas de entretenimiento (DENUE, 2018 y Real Estate, 2012).

Patio Santa Fe: Es una plaza comercial ubicada en Avenida Vasco de Quiroga en la Delegación Álvaro Obregón. Cuenta con más de 130 locales, 2,737 cajones de estacionamiento, un Cinopolis con 12 salas y dos tiendas de autoservicio. Abrió sus puertas en diciembre de 2011 (Real Estate, 2012).

Zentrika Santa Fe: Emplazada muy cerca del CCSF, en Autopista México - Toluca en Cuajimalpa de Morelos, Zentrika cuenta con dos plantas.

La planta baja está dedicada al comercio cotidiano: papelerías, tintorería, farmacia, regalos y panadería. También tiene un teatro – el único en el Complejo Santa Fe – además de otros servicios como bancos, restaurantes, spa, salones de belleza, laboratorio médico, cafés, etcétera.

Fue inaugurada en el año 2000 (Real Estate, 2012).

Garden Santa Fe: Considerado el primer centro comercial sustentable y subterráneo, fue construido en Guillermo González Camarena en Álvaro Obregón. Tiene tres niveles en 35 metros por debajo de un parque, fue considerado un predio rescatado por un grupo de empresarios. Inaugurado el 15 de mayo de 2014, fue diseñado como un proyecto sustentable, pues incluye paneles solares para ahorro de energía, celdas e iluminación

con leds y ventilación natural, con 1600 lugares para estacionamiento y 78 locales (Obras Web, 2014).

Samara Shops: Ubicado en Antonio Dovalí Jaime, en la Delegación Álvaro Obregón, dicho centro comercial cuenta con dos niveles distribuidos de la siguiente manera: un gimnasio, un Cinépolis con nueve salas y área de comida rápida, una tienda de autoservicio, 90 tiendas exclusivas y 2,500 cajones de estacionamiento; abrió sus puertas en el 2011 (Real Estate, 2012).

Park Plaza Shops: Es considerada la plaza de mayor exclusividad y prestigio de la Ciudad de México, abrió sus puertas en el año 2000, está inserta en un complejo de usos mixtos, cuenta con 21 boutiques de alto nivel, un Cinemex con cuatro salas, gimnasio y área de eventos para negocios.

Barrio Santa Fe: De reciente creación (2017), se encuentra en Avenida Javier Barros Sierra; es un corredor gastronómico, que incluye un parque urbano, andador peatonal, foro abierto y nuevo locales de comida gourmet.

En el Anexo 5 se hace referencia a las empresas, corporativos y comercios emplazados en el CUAG Santa Fe.

3.4. Diseño del Instrumento

Por lo antes expuesto, los objetivos de este trabajo de campo partieron de los siguientes ejes:

- Analizar la infraestructura peatonal del CUAG.
- Identificar los principales rasgos físicos del espacio público, privado y semi-público presente en el CUAG
- Comparar la apropiación del espacio público, privado y semi-público en el CUAG
- Analizar la experiencia peatonal en el Complejo Urbano Arquitectónico Global Santa Fe

Estos objetivos se alcanzaron mediante un cuestionario, que dio cuenta de la experiencia de los peatones en sus espacios públicos, privados y semi-públicos presentes en el CUAG Santa Fe, a fin de comprobar su habitabilidad y formas de apropiación. Se alude al término experiencia, para describir la actividad de caminar abierto a la posibilidad de *habitar* y *vivir* el espacio. Es decir, los cuestionarios buscaron rescatar el conocimiento adquirido por los peatones dado su prolongada exposición al entorno construido, la disposición espacial de ese entorno y las características de los elementos constitutivos del espacio público.

Charles Baudelaire acuñó el término *flâneur*, para identificar al observador y paseante apasionado que camina sin destino fijo, habitante del mundo y que se siente en su hogar, aunque esté lejos de él. Sin embargo, fue Walter Benjamín quien utilizó al *flâneur* como figura emblemática de la experiencia urbana moderna. El concepto hacía referencia al paseante parisino del siglo XIX, el *Flâneur*, camina la ciudad, observa y explora su entorno, convirtiéndolo en un lugar de vida.

"El Flâneur, se desplaza dentro del territorio urbano libremente, sin trabas ni limitaciones; camina sin rumbo, serenamente y despreocupado; su cadencia es lenta y sus sentidos están permeados por el espectáculo social y arquitectónico que ofrece la ciudad" (Pérez, 2015: 12).

En este contexto adquiere importancia cuestionar la movilidad peatonal, pues es un tema transversal que abarca asuntos de sustentabilidad, contaminación y el derecho de las personas a habitar la ciudad, así como gozar de servicios y equipamiento de calidad.

Es ahí donde la experiencia peatonal adquiere importancia, pues constituye una acción que involucra al individuo con su entorno, con los rasgos del lugar, elementos materiales o simbólicos así como una relación con los otros, todo ello delineado por el traslado.

Según Patricia Ramírez (2006: 126), *“la experiencia está atravesada por arritmias de tiempos y espacios fincados en el sentido de pertenencia, de exclusiones, de imágenes, símbolos, sensaciones y evocaciones en los recorridos”*.

Esta experiencia se ve modificada por la estructura urbana de calles. Pues si estas son estrechas, incómodas y desiguales, deriva entonces en fastidio y repulsión del espacio y los otros ocupantes de la acera se convierten en obstáculos que cada uno debe superar. Por el contrario, si el espacio contiene elementos de agrado, banquetas amplias, calles seguras, espacios públicos seguros, lugares para descansar (banacas y otras superficies), el individuo permanecerá.

Las calles, las plazas, los senderos y sitios de encuentro son el espacio público por excelencia y como se ha mencionado a lo largo de este trabajo, caminar es una actividad indispensable para revitalizarlos.

Para poder construir un puente entre los conceptos de habitabilidad y apropiación con sus referentes empíricos, se emplearon las categorías analíticas propuestas por Jan Gehl: actividades necesarias, opcionales y sociales. Las cuales pueden ser revisadas en la sección de este documento titulada: La apropiación y la habitabilidad de los espacios públicos, privados y semi-públicos en el CUAG Santa Fe.

Como expresión observable de la habitabilidad, en esta investigación se analizó la accesibilidad y condiciones físicas de los espacios, las calles y banquetas, así como su conexión, si estos espacios permiten la movilidad no motora y si existen alternativas (ciclo vías o senderos peatonales seguros). También se evaluó el acceso al CUAG, los

modos de transporte que permiten al peatón llegar y moverse dentro de este Complejo Urbano; el tipo de actividades que ofrece el espacio y si éste incita a permanecer en él; el mantenimiento, la limpieza y cuidado del espacio; la seguridad y comodidad del CUAG. Como expresión observable de la apropiación, el cuestionario captó los lugares predilectos de las personas para realizar las actividades necesarias, opcionales y sociales así como las calles por las que transitan para llegar a sus destinos y las razones.

Para contrastar percepción del peatón con la expresión objetivo de las condiciones de habitabilidad, se hicieron marchas exploratorias para analizar y tomar registro fotográfico de las condiciones físicas del CUAG Santa Fe. Se realizaron 7 marchas exploratorias en 7 días diferentes, con un recorrido aproximado de 20 km, en estas marchas se buscaba analizar las calles principales, secundarias y terciarias del Complejo, así como los lugares por los que la mayoría de los peatones transitan al interior de Santa Fe.

Bajo dichos ejes, se construyó en junio del 2017 un cuestionario para ponerlo a prueba en campo, esta primera versión estuvo integrada por 11 preguntas, y algunas de ellas contenían incisos para poder registrar información adicional.

Este cuestionario se componía de un filtro que permitió identificar a los peatones, - pues hacía énfasis en las principales formas de desplazamiento – y contenía tres secciones: la caracterización del informante, apropiación del espacio público y habitabilidad del espacio.

La sección 1, compuesta por preguntas cerradas, tuvo por objetivo caracterizar al informante; la edad, sexo y el lugar de residencia. A continuación, se preguntaban los motivos de las visitas, la frecuencia y el tiempo que ocupaban en trasladarse desde sus lugares de residencia hasta Santa Fe.

La sección 2, dividida en tres partes, se dedicó a captar la apropiación de lugares por los peatones, por lo que en primera instancia se cuestionaba acerca de las calles y lugares a los que asistían para realizar los tres tipos de actividades propuestas por Jahn Gehl (necesarias, opcionales y sociales).

En la sección 3, dedicada a verificar la habitabilidad del espacio público y la percepción de los encuestados sobre éste, se preguntó cuáles eran los principales problemas que tenían las calles y lugares por los que transitaban al interior de Santa Fe. Bajo esta línea también se preguntó acerca de los puentes peatonales, las banquetas y su mantenimiento, la facilidad del desplazamiento y la accesibilidad y conexión de las calles. Al final de esta sección, se captó cómo le gustaría a los peatones que fueran los espacios y por qué.

Finalmente, Las secciones 2 y 3, estaban constituídas por preguntas abiertas, como se muestra en el Anexo 1.

La prueba piloto se llevó a cabo el día viernes 14 de julio, con la aplicación de 13 cuestionarios, la mayoría de ellos en la Avenida Vasco de Quiroga y Salvador Agraz.

La aplicación de este cuestionario permitió conocer el perfil de los usuarios del espacio urbano, las cuales fueron personas de entre 22 y 48 años, el 60% (7 personas) fueron mujeres y el 40% hombres (6 personas). De acuerdo con la información obtenida, los principales motivos de visita al CUAG Santa Fe fue ir al trabajo y hacer compras.

De este ejercicio se desprendió información valiosa, sin embargo se identificó que se mezclaban temas; no estaba muy clara la apropiación de calles para llegar a cada destino, pues éstas se enfocaban solamente a las calles para llegar al trabajo o escuela, por lo que no daba cabida a otros destinos y se cuestionaba acerca de las calles y los lugares indistintamente, de esa forma, el informante únicamente mencionaba las calles que utilizaba en la visita que efectuaba en el momento de aplicar el cuestionario. Para solventar este problema, se decidió separar la pregunta para captar las rutas utilizadas

por los peatones según los lugares de destino como la escuela, compras y las actividades de ocio, y se tenía también la opción de agregar otro destino distinto a los mencionados.

Entre los temas que estaban mezclados en la primera versión del cuestionario, eran los temas de habitabilidad y apropiación, ello no permitía hacer una clara distinción de las experiencias peatonales y los referentes empíricos que dotaban de contenido a cada uno de esos conceptos. Aunque el cuestionario estaba dividido por secciones, las actividades diferenciadas de Jan Gehl tenían lugar en la sección 2, de este modo tampoco quedaba muy claro qué actividades correspondían a la apropiación y cuáles a la habitabilidad. Finalmente, las preguntas tenían problemas con su planteamiento, muchas de ellas no eran suficientemente detalladas y claras en el momento de realizar los cuestionamientos a las personas.

En conclusión, no se lograba captar toda la información necesaria para cumplir los objetivos de la tesis. Ello me llevó a desarrollar una segunda versión de este cuestionario.

La segunda versión del cuestionario estuvo conformada por 8 preguntas y sus respectivos incisos, adicionalmente, se incorporó una "*pregunta gancho*" a modo de adentrar al encuestado en el tema y generar confianza. De esta segunda versión también se aplicó una prueba piloto. Esta prueba piloto se realizó el día 8 de septiembre y se aplicaron un total de 12 cuestionarios en un recorrido que comenzó en la esquina de Patio Santa Fe en Vasco de Quiroga, hasta Guillermo González Camarena, y se levantaron algunos cuestionarios en las inmediaciones del parque- centro comercial Garden Santa Fe. Los cuestionarios fueron aplicados a 6 hombres y 6 mujeres de entre 22 y 50 años.

A continuación se describen las preguntas y las pequeñas modificaciones realizadas a partir de la prueba piloto. La versión final del cuestionario se puede consultar en el Anexo 3.

La pregunta gancho resultó una pregunta innecesaria, pues la idea inicial era introducir al entrevistado en el tema, pero se convirtió en una distracción, por ello se suprimió en la versión final del cuestionario.

La sección 1 incorporó las características generales del informante, su edad, sexo, el lugar de residencia; la frecuencia de sus visitas al complejo, el tiempo estimado de traslado desde su domicilio a Santa Fe y los motivos de visita. Todas ellas preguntas cerradas. Debido a que en la primera prueba se identificaron que entre los principales motivos de visita al complejo estaban: hacer compras, actividades de ocio, ir a la escuela e ir a trabajar. En esta segunda versión, estos motivos se convirtieron en opciones de respuesta, siendo posible marcar más de una opción, pues se consideró que probablemente habrían personas que desarrollarían más de una actividad, por lo que era importante captar cada destino con su ruta y las razones. En la segunda prueba piloto estas preguntas funcionaron, pues las personas encuestadas mantuvieron los motivos de su visita y por tanto se decidió incorporarlas en la versión final.

En la sección 2.1 "Calles", se abordó la apropiación del espacio público, separado por calles y lugares. En el primer apartado de cada pregunta, se cuestionó acerca de las calles utilizadas para llegar al trabajo, hacer compras, llegar a la escuela y una pregunta abierta para captar otro lugar. Por cada pregunta se colocó un control de no respuesta y se ahondó en los motivos para utilizar esas calles y no otras. Estas preguntas funcionaron y por tanto se decidió mantenerlas para la versión final.

En la sección 2.2 "Lugares", se identificaron los lugares al interior de Santa Fe a los que se desplazan para realizar compras; esperar el transporte público, pasear o hacer caminatas, hacer deporte o ejercitarse, sentarse o descansar, comer o tomar alimentos, jugar o divertirse y realizar actividades como talleres, cursos al aire libre o reunirse con otros. De igual modo en cada inciso se colocó un control de no respuesta y una pregunta complementaria para saber por qué los peatones van a esos lugares. Estas preguntas permitieron captar la información deseada de manera adecuada, por lo tanto se mantuvieron en la versión final.

En la sección 3 "habitabilidad del espacio público y percepción", se cuestionó acerca de los principales problemas que tenían los lugares que cada informante visitaba al interior del complejo, así como los problemas de las calles por las que transitaba. También se

preguntó por los problemas de los puentes peatonales y las problemáticas percibidas en las banquetas por las que caminaba. Al momento de aplicar la segunda prueba piloto, se pudo detectar que la redacción y el lenguaje empleado en la pregunta no era adecuado y se prestaba a confusiones, ya que se preguntaban las problemáticas de las calles y enseguida por los puentes y banquetas a lo que la gente respondía ¿qué? O ¿cómo? Entonces fue necesario aclarar que se cuestionaba acerca de las problemáticas, por ello, en la versión final del cuestionario se cambió la redacción y aunque resultara repetitivo, se decidió hacer la pregunta completa “¿Cuáles son los principales problemas que tienen las Banquetas y su mantenimiento?”

En esta sección también se preguntó si consideraban que era fácil desplazarse en Santa Fe y si consideraban que las calles estaban bien comunicadas, en ambas preguntas se colocó una respuesta cerrada de sí o no y una abierta para ahondar en sus consideraciones. En un principio se preguntaba acerca de la “conexión de las calles”, sin embargo el sentido de la palabra era confuso, por esa razón en la segunda versión la palabra “comunicadas” funcionó adecuadamente y se mantuvo tal cual en la versión final del cuestionario.

La última pregunta de esta sección era acerca de cómo les gustaría que fueran esos espacios y por qué, en ella no se hizo ningún cambio. Esta pregunta tuvo gran valor para los objetivos de la tesis, pues rescató muchos de los aspectos sobre los cuales los informantes no hubieran dado información en alguno de los apartados anteriores. Este cuestionamiento funcionó muy bien en todas las pruebas piloto porque en todos los casos permitió captar los deseos de los informantes en cuanto a la construcción de la ciudad en conjunto, y en ese sentido, daba una buena idea de la representación espacial predominante en la experiencia del peatón.

De esta prueba piloto se concluyó, que el instrumento recogía valiosa información de manera ordenada, precisa y ahondaba en temas relevantes para la investigación. Se notó que un porcentaje mínimo perdía la atención, -gracias a que el cuestionario no era extenso, no obstante, algunos de los informantes carecían del tiempo suficiente para

responder al cuestionario, como ellos mismos referían en diversas preguntas, por trabajo en el mayoría de los casos. En promedio, realizar el cuestionario llevaba 5 minutos, algunos ofrecían mucha información acompañada de experiencias diarias o datos extras de sus rutas y las problemáticas, por lo que el tiempo máximo osciló entre los 10 y 15 minutos.

Esta prueba piloto, también hizo posible corroborar las hipótesis de la investigación, pues es un hecho que los espacios privados, entiéndase centros y plazas comerciales, han ganado terreno frente a otro tipo de espacios como lo son las calles, banquetas y parques, casi inexistentes en el CUAG Santa Fe.

La determinación de separar las preguntas de la sección de apropiación de los espacios públicos, así como cuestionar el por qué de cada una de las respuestas fue un acierto, pues se consiguió un análisis por cada elemento del espacio, se diversificaron las razones de utilizar rutas determinadas y se obtuvo una mejor comprensión del perfil de los usuarios.

Un aspecto relevante develado por la prueba piloto de este cuestionario, fue que la distancia influye mucho en las decisiones de las personas para visitar estos centros comerciales, pues se desplazan en razón de la cercanía y facilidad de acceso. Por ejemplo, las calles más utilizadas para realizar compras fueron Vasco de Quiroga y Guillermo González Camarena, pues son las calles donde se encuentra Patio Santa Fe, el Centro Comercial Santa Fe y Garden Santa Fe; las calles que transitan para realizar actividades de ocio son esas mismas calles, pues refieren que son las que llevan al Centro Comercial Santa Fe y Garden Santa Fe, para ir al cine o sólo a ver y caminar, aunque no hagan compras. A los lugares ya mencionados para hacer compras, se suman las tiendas departamentales y de autoservicio como SEARS, Liverpool y Walmart; y el centro comercial Samara Shops. Las razones de que sean estos y no otros los lugares para realizar compras, es la cercanía a sus lugares de trabajo y por la variedad de productos que ahí se ofrecen, pues concentran diversos tipos de tiendas, de ropa, supermercados, artículos de electrónica, etc.

Esta información me permitió captar las rutas empleadas por los peatones para llegar a sus destinos, así como distinguir entre las calles y los lugares apropiados y hacer énfasis en descubrir la percepción de los individuos en cuanto a todos los elementos del espacio público y privado.

La construcción de las rutas de levantamiento de información de los cuestionarios y de material fotográfico, obedeció principalmente a abarcar lugares de interés incluyendo estos Centros Comerciales, zona de corporativos y zona escolar, pues la forma de apropiación del espacio público, semipúblico y privado, podía cambiar de acuerdo a los lugares donde se encontraban las personas. Las rutas se organizaron y nombraron de la siguiente manera: ruta residencial, ruta escuela, ruta comercial y ruta mixta. A continuación se describen las características generales de cada una de ellas. El conjunto de estas rutas también buscó que el análisis de la apropiación y habitabilidad abarcara la totalidad del espacio del CUAG Santa Fe.

Ruta residencial:

Inicia en Vasco de Quiroga a la altura de Televisa Santa Fe, tomar Javier Barros Sierra y seguir por Mariano Hernández Barrenechea y tomar Bernardo Quintana (calle cerrada). Esta ruta se caracteriza por la predominio de conjuntos residenciales de los habitantes de la zona, principalmente son edificios que se encuentran en una zona de difícil acceso peatonal, pero fácil acceso de vehículos, y relativamente cerca de la zona de corporativos. Es complicado llegar hasta esta colonia, pues el transporte público es escaso y al ser vivienda, no hay mucha afluencia de personas. El camino a La Loma es descuidado, peligroso y sucio, sin embargo una vez que se llega a la zona residencial, el espacio es limpio y las calles y banquetas amplias, ello se debe a que en el cuidado y mantenimiento del espacio público intervienen los residentes, los cuales conforman una asociación de vecinos que se encargan de contratar personal de seguridad, jardinería y limpieza del espacio.

Ruta escuela:

Esta ruta inicia en el cruce de Salvador Agraz y Vasco de Quiroga hacia el Hospital ABC, sigue por la prolongación Vasco de Quiroga, llega a la UAM Cuajimalpa, continua por Prolongación Paseo de la Reforma, dobla en Luis Barragán, toma la glorieta de Avenida Santa Fe y sale en Francisco J. Serrano. Rodea Prados de la Montaña y llega a la zona escolar, dobla por Av. Tamaulipas, llega al TEC de Monterrey (Av. De los Poetas), dobla en Javier Barros Sierra hasta Antonio Dovalí Jaime, toma Av. Santa Fe para salir hacia Av. Vasco de Quiroga mediante Joaquín Gallo, hasta la Ibero.

Esta ruta fue quizá la más larga de todas con un aproximado de 6 km. Posee elementos contrastantes, el Hospital ABC es una edificación amurallada que poco se ocupa de sus aceras y espacios colindantes. La UAM Cuajimalpa, por otro lado, es un espacio nuevo, en un emplazamiento en el que todavía no se desarrollan construcciones, por lo que, a pesar de contar con banquetas nuevas y calles sin baches, se dificulta en demasía llegar a pie pues esta zona está alejada y relegada del desarrollo principal y el transporte público es escaso.

La Zona escolar del CUAG Santa Fe, alberga colegios como Monteverde, Eton, Pinecrest y Northridge School México, de niveles básicos y medio, así como la escuela y Universidad Westhill, con educación preescolar, primaria, nivel medio y superior. Esta zona posee algunas bahías verdes y camellones a los cuales se les da mantenimiento, sin embargo el espacio de las calles y aceras funciona como estacionamiento del transporte escolar y transporte privado. La mayor parte de los planteles cuentan con murallas que no permiten la vista del exterior, lo que deviene en un espacio público muy solitario.

Ruta comercial:

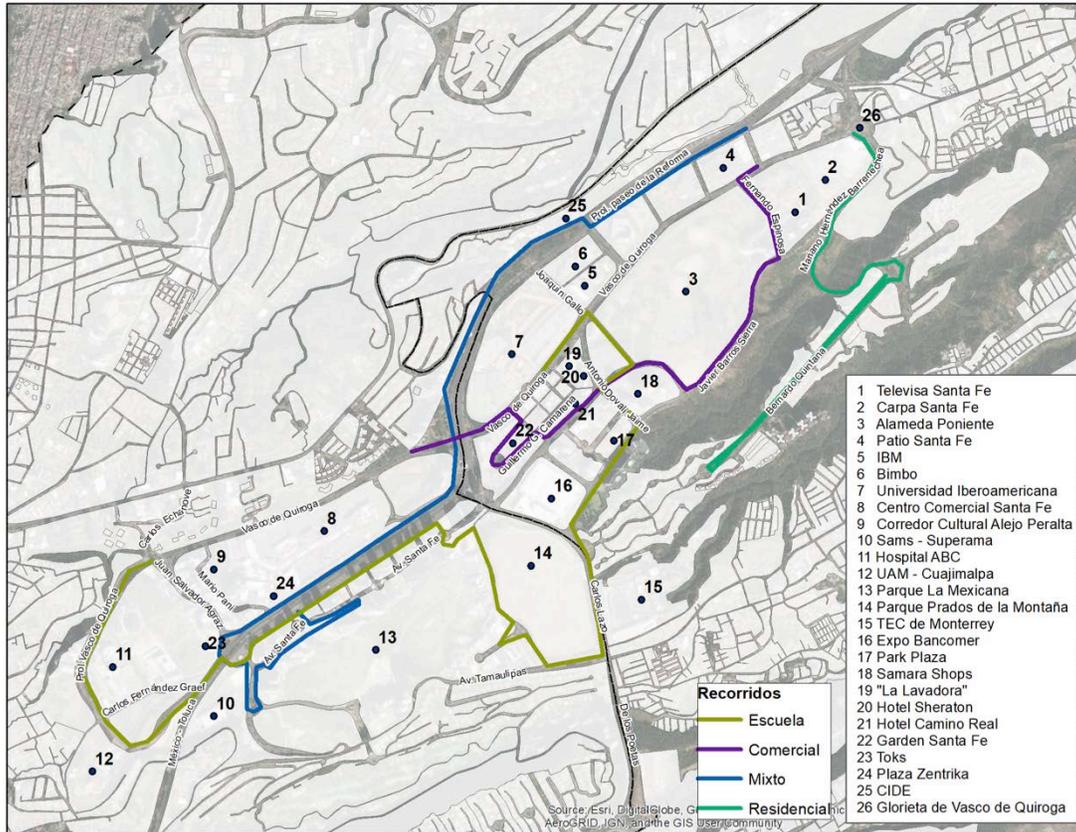
Esta ruta va desde Patio Santa Fe en Vasco de Quiroga, Fernando Espinosa Gutiérrez y luego Javier Barros Sierra, rodea Samara Shops y continúa en Ernesto Martínez Domínguez, sigue por Guillermo González Camarena y Vasco de Quiroga a la altura del Centro Comercial Santa Fe. Como su nombre lo indica, esta ruta abarca varios de los centros comerciales presentes en el CUAG.

Ruta mixta:

Se toma Paseo de la Reforma, hasta el bajo puente hacia Tamarindos, sigue por Paseo de la Reforma y su Prolongación, llega a Toks y rodea la glorieta y llega al Sams, regresa por Avenida Santa Fe y terminar en Enrique del Moral. Esta ruta tiene elementos comerciales, planteles escolares, vías de acceso rápido como la Autopista México-Toluca, pasa por los Centros comerciales Santa Fe y Patio Santa Fe – accesos distintos a los mencionados en la ruta comercial – y también concentra edificios corporativos y de bancas comerciales.

A continuación se muestra un mapa con las rutas seguidas en el trabajo de campo. La intención de hacer tangibles las rutas en un plano, tiene la finalidad de demostrar que esta investigación buscó una visión amplia de la apropiación y habitabilidad de la mayoría de los espacios públicos, privados y semi-públicos en el Complejo. Se pretendía recorrer el CUAG, de manera que se conocieran todos los rincones de mayor relevancia. Pasar por los principales planteles escolares: la UAM, la Ibero, el Tec, así como el entorno inmediato de los Centros Comerciales, desde Park Plaza hasta Garden Santa Fe; descubrir la relación de los habitantes de los conjuntos residenciales con su espacio público; descubrir qué pasa en las calles más pequeñas del complejo como Mario Pani y saber cómo se vive la calle en la Avenida Vasco Quiroga, la avenida principal de Santa Fe. El mapa siguiente, muestra los largos y diversos recorridos realizados.

Mapa 2. Recorridos realizados para la aplicación de los cuestionarios en el CUAG-Santa Fé



Fuente: Elaborado por Alberto Rojo, con cartografía SCINCE- INEGI, 2010 y Plan Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona de Santa Fe, 2012. Trabajo de campo: noviembre 2017.

Capítulo 4. La experiencia Peatonal en el CUAG Santa Fe

Ruta residencial

El levantamiento de información se realizó el día jueves 2 de noviembre del año 2017 en un horario de 10 a 14 horas, en la colonia La Loma. Esta colonia es un conjunto residencial cuya única avenida de acceso es Bernardo Quintana. Se organiza por edificios de más de quince pisos en ambos lados de la avenida que es atravesada por un amplio camellón. Muchos de estos edificios contienen las viviendas de mayor precio de la zona.

Cuadro 3. Precios de suelo en la colonia Santa Fe, La Loma (Álvaro Obregón)

	Tamaño	Precio promedio por m ² (pesos)		
	Promedio (m ² c)	Promedio	Máximo	Mínimo
Casa Sola	532.60	33,410.46	40,899.28	25,921.64
Departamento	165.84	39,895.55	43,640.67	36,150.43
Terreno	0.00	22,687.50	22,687.50	22,687.50
Casa en Condominio	569.40	56,382.53	73,665.64	39,099.42

Fuente: Metros cuadrados, 2018

Esta colonia cuenta con pequeñas glorietas con áreas verdes y dos parques muy pequeños.

Ilustración 1. Vista satélite de la calle Bernardo Quintana



Fuente: Google Earth, 2017.

El recorrido comenzó en la glorieta de Vasco de Quiroga hacia Mariano Hernández Barrenechea y Bernardo Quintana.

Ilustración 2. Edificios residenciales en La Loma, Santa Fe.



Fuente: Inmuebles 24

Se aplicó un total de 9 cuestionarios en las inmediaciones de la colonia La Loma, a 6 mujeres y 3 hombres, la edad de los encuestados fueron de los 23 a los 56 años. Respecto al lugar de origen, 4 personas residían en Cuajimalpa y 5 en la delegación Álvaro Obregón. Las formas de llegar al CUAG Santa Fe fueron variadas, pero la número uno, siempre fue un transporte motorizado, siendo el más común el transporte público (5 personas) la segunda forma más utilizada para trasladarse en Santa Fe fue a pie (6 personas) y la tercera Taxi (4 personas). Esto se explica por la complejidad del acceso a la colonia, ya que para caminar resulta muy largo y peligroso. En esta zona de Santa Fe viven las personas más adineradas del Complejo, por lo que se explica la nula planificación a escala peatonal, pues Mariano Barrenechea es una calle de alta velocidad que a penas y tiene banqueta, que mide un metro de ancho en el mejor de los casos. Es un hecho que los residentes no caminan hacia La Loma, quienes lo hacen son los empleados domésticos. Como se puede notar en la ilustración 3, la banqueta se encuentra

Ilustración 3. Banquetas en la calle Javier Barros Sierra



amurallada por una barda y varios árboles, lo que dificulta ser visto desde el arrollo vehicular.

Cinco personas refirieron ir al complejo en un promedio de 7 veces al mes, tres personas mencionaron ir diario a Santa Fe y una persona señaló ir sólo una vez a la semana. El tiempo de desplazamiento de seis personas es de 30 a 60 minutos, tres personas dijeron ocupar 30 minutos de su tiempo en ir de su domicilio a Santa Fe. En cuanto a los motivos de visita a Santa Fe, tres personas van al trabajo, otras tres trabajan y realizan compras, dos van a trabajar, hacer compras y a realizar actividades de ocio, de ellas, una persona es residente de la zona, realiza compras y actividades de ocio en el Complejo.

Apropiación del espacio público

En cuanto a las calles para asistir al trabajo, la mayoría respondió transitar por Bernardo Quintana y Vasco de Quiroga (7 personas) y 1 persona además de éstas, citó la calle Guillermo González Camarena, la razón es que estas son las calles que les quedan más cerca de su empleo, además es por donde pasa el transporte público y son las rutas más rápidas.



Ilustración 4. Avenida de alta velocidad que conecta con Bernardo Quintana

Para hacer compras, las personas mencionaron transitar por Vasco de Quiroga para ir a los Centros Comerciales (CCSF y Patio Santa Fe), mismos que fueron citados para realizar actividades de ocio.

Cuando se cuestionó acerca del lugar donde realizan compras, mencionaron hacerlo en los Centros Comerciales (CCSF, Patio Santa Fe, Garden Santa Fe y Park Plaza). Las razones giran en torno a la cercanía, a las opciones de compra y a la variedad de restaurantes y tiendas. Tres personas dijeron no hacer ningún tipo de compra, sobre todo por falta de tiempo e interés. En este sentido, la actividad de comprar se encuentra

concentrada en los espacios semi-privados – los centros comerciales – que sin importar sus ingresos, su ocupación y su rutina diaria, las personas de esta zona se dirigen a ellos para comprar cualquier objeto que requieran.

Los lugares donde esperan el transporte, fueron descritos como lugares seguros, pues en la Av. Bernardo Quintana hay mucha vigilancia y porque hay más personas en el lugar esperando, algunos otros dijeron que eran lugares sucios y la mayoría mencionó la inexistencia de un parabús, por lo que no pueden sentarse en ningún lado y no hay un techo que los resguarde del sol o de la lluvia. De modo similar a las restricciones que impone el diseño urbano al acceso peatonal a esta zona, en Bernardo Quintana no existen espacios habilitados, ni mobiliaria que permita a las personas esperar el transporte público, que es la forma predominante en la que llega el personal que labora en los edificios residenciales.

Para hacer caminatas, las personas mencionaron el camellón de la Avenida, en el parque y en Centros Comerciales. Tres personas mencionaron no realizar caminatas, y en todo caso no las realizan por gusto, sino para encontrar el transporte o para adelantarse a éste, cuando se les ha hecho tarde. Los



Ilustración 5. Banquetas de la calle Javier Barros Sierra

peatones de esta zona piensan que el camellón es sumamente agradable para caminar, pero también refieren que caminan la calle por obligación y no les parece atractiva y segura para hacerlo.

Para hacer ejercicio, sólo dos personas dijeron realizarlo, una de ellas dentro del edificio de su departamento, pues ahí hay gimnasio y otra dijo correr en la Avenida Bernardo Quintana. Las razones de que 7 de las 9 personas entrevistadas no hagan ejercicio, es que no tienen tiempo, una persona dijo que los gimnasios eran muy caros y al aire libre no había opciones, entonces se infiere que sus actividades laborales les impide tener

tiempo para realizar esta actividad y que incluso si quisieran o lo tuvieran, no estaría en sus posibilidades económicas, pues los gimnasios no son asequibles para todos, estos están dirigidos a personas de altos ingresos, dejando como única opción ejercitarse en lugares semi-públicos. A la pregunta de dónde se sientan o descansan, 4 personas dijeron hacerlo en el trabajo, pues muchos de ellos laboran como empleados domésticos, jardineros o niñeras, tres personas señalaron hacerlo en centros comerciales o en el auto, finalmente, dos personas de las 9 entrevistadas, dijo no descansar pues sólo van un par de horas y prefieren realizar esa actividad cerca de casa o en casa. Ello sugiere que el espacio público no invita a los peatones a descansar o sentarse, sino que los hace ir pronto a casa, como refiere Gehl (2006).

Acerca de comer o tomar alimentos, 5 dijeron comer en el trabajo, 2 en Centros Comerciales y 1 dijo no comer mientras está en Santa Fe. La razón de comer en el trabajo, es porque se les da facilidad y tiempo para hacerlo ahí y no salir. En el caso particular de esta zona, en el tema de la comida, las personas decían estar muy lejos de los corporativos y zona comercial, siendo un

Oxxo el único comercio con el que cuenta dicha zona. A este respecto, llegan autos con comida preparada a estacionarse en alguna calle cerrada, donde no llamen mucho la atención, pues de descubrirlos, algunos vecinos se quejan. Ello no impide que trabajadores domésticos salgan a



Ilustración 6. Encharcamientos en Javier Barros Sierra

buscarlos para comprar comida. Como menciona María Moreno Carranco, *"En el diseño del megaproyecto, las necesidades de los empleados de nivel bajo o intermedio no fueron tomadas en consideración"* (Moreno, 2008: 80). Es por ello que surgen nuevas formas de apropiarse del espacio público y una forma de hacerlo es mediante el comercio ambulante, al no tener opciones de alimento, estas personas satisfacen las necesidades del personal empleado en los grandes edificios.

En cuanto a las actividades de juego y recreación, seis personas señalaron no realizar ninguna de éstas, pues no tienen tiempo y no les llama la atención; una persona dijo ir a un club (Club Cañada Santa Fe) y al cine a algún centro comercial, porque no hay otras opciones; otra persona dijo ir a divertirse al parque porque tiene a su cargo dos niños y los lleva a jugar ahí. Mencionó que el parque fue expresamente hecho para sacar a pasear perros, puesto que, aunque los edificios tienen parques con juegos para niños, a él le gusta salir. Estas respuestas, demuestran que las actividades de ocio están dirigidas al consumo y a la apropiación de espacios públicos, en este caso representados por estos parques. Aunque, la existencia de un espacio abierto que no tiene ningún costo, también es objeto de apropiación por parte de residentes y empleados.

Los talleres, cursos y reuniones no tienen lugar entre las actividades que realizan estas personas, pues no están interesados, no tienen tiempo y no saben si hay opciones. Una persona señaló ir al club en Santa Fe (Club de Golf Cañada de Santa Fe), pues ofrecen actividades recreativas para todas las personas y una más dijo que para reunirse con gente, va a los

Ilustración 7. Banquetas y espacio público de Bernardo Quintana



centros comerciales, los clubes son lugares que tienen costos elevados y el acceso no es público, sino únicamente para personas que tienen membresías. En este sentido, el espacio para realizar las actividades opcionales, necesarias y sociales, se realizan en espacios semi-públicos, pues las opciones para pasear, descansar y tomar alimento están concentradas en Centros Comerciales y otros lugares de acceso restringido.

Habitabilidad del espacio público

La problemática percibidas por las personas que respondieron el cuestionario sobre las calles, fueron la escasa disponibilidad de transporte público que existe para llegar a esta zona, las deficiente conectividad de las calles para poder llegar a su trabajo (sólo existe una vía de acceso: Javier Barros Sierra y Mariano Barrenechea), así como el peligro para

cruzar las calles, pues los autos van a velocidades altas y finalmente, a ciertas horas del día el tráfico puede ser intenso.

Este espacio de Santa Fe está alejado del área comercial y de corporativos, la calle Mariano Hernández Barrenechea, se encuentra muy descuidada, las banquetas son inexistentes y los autos que llegan de la avenida que converge (Javier Barros Sierra) van a altas velocidades, no hay mucha gente caminando, pero sí muchos autos estacionados en la lateral de la avenida, que aumentan el sentimiento de inseguridad.

Sin embargo, al llegar a Bernardo Quintana, el espacio cambia: no hay muchos autos en las avenidas, las personas salen a correr en el camellón que divide ambos sentidos de la calle, y salen a andar en bicicleta incluso en el arroyo vehicular.

Unicamente, hay una ruta de transporte que va de metro Tacubaya a La Loma, por lo que no hay tránsito de transporte público de manera continua; los autos que salen de las residencias es preferible que lo hagan con mucha precaución, pues eso se puede leer en distintos señalamientos en las calles.

Por lo que se pudo observar en campo, este es un espacio apropiado por vecinos, personas que pasean perros, mujeres y hombres que cuidan de niños y personas de servicio de los grandes edificios, quienes se conocen y se saludan y aprovechan para conversar. El ambiente es muy seguro, pues cada edificio cuenta con vigilancia de 24 horas, y según lo señalado por un empleado, los vecinos dan mantenimiento al espacio público, por ello no hay basura, el pasto está corto y la avenida no tiene baches.

Es importante destacar que la gente utiliza el espacio disponible para caminar, correr o pasear; aunque para algunas personas sea parte de su trabajo, pues se dedican a pasear perros.

Se puede asegurar que en esta zona, aunque los edificios cuentan con lugares de esparcimiento para sus habitantes, el buen mantenimiento del espacio público y la vigilancia exharcerbada que hay, invita a los habitantes de grandes residencias a apropiarse de él, aunque las personas que contestaron el cuestionario refirieron que

carece de lugares donde sentarse y esperar, también dijeron que es un espacio tranquilo, seguro para trabajar y realizar otras actividades como caminar.

Ruta comercial

Esta ruta pasa por los principales Centros Comerciales del CUAG Santa Fe y su entorno inmediato, estos son: Patio Santa Fe, Garden Santa Fe, Samara Shops y el Centro Comercial Santa Fe, este último el más grande de toda la Ciudad de México.

Las avenidas Vasco de Quiroga y Javier Barros Sierra son principales, mientras que Fernando Espinoza, Ernesto Martínez y Guillermo González Camarena son calles secundarias, esta última muy conocida, pues en ella se encuentran hoteles como City Express y Camino Real. En estas calles se concentran los principales corporativos y restaurantes, así como el transporte público. Los accesos a los centros comerciales son para automóviles y sólo Samara Shops tiene el acceso peatonal a pie de calle.

Ilustración 8. Vista satelital de la Ruta Comercial



Fuente: Google Earth, 2018.

Esta ruta se realizó el día 10 de noviembre de las 12:00 pm hasta las 16:00 pm, y se aplicó un total de 14 cuestionarios a personas de entre 21 y 58 años, el 60% (8 personas) fueron mujeres y el 40% hombres. (6 personas). Estas personas tenían por lugar de origen: 7 de Cuajimalpa (50%), 3 de Álvaro Obregón (22%), 2 de Huixquilucan (14%) y una de Miguel Hidalgo y otra de Venustiano Carranza (14%).

Las principales formas de desplazarse en el complejo fueron, Transporte Público (71%), A pie (42%) y Taxi compartido (50%), de ello se desprende que aunque esta ruta comprende avenidas principales, la mayoría de los desplazamientos se hacen con transporte motorizado, no así a pie.

La frecuencia con la que visitan el complejo es Diario (57%), Varias veces al mes (33%) que en promedio son 5 visitas al mes y 10% una vez al mes, ello se relaciona con las razones de la visita pues, se obtuvo que el 65% va a trabajar, de ellos 10% además realiza compras y actividades de ocio y el 35% va al CUAG para hacer compras y actividades de ocio.

La mitad de las personas entrevistadas señalaron que tardan menos de 30 minutos en desplazarse desde su hogar hasta el CUAG (50%), mientras que el 30% de los entrevistados hacen entre 30-60 minutos y el 20% tardan entre una y dos horas.

Apropiación del espacio público

Las calles por las que estas personas transitan para ir al trabajo son Vasco de Quiroga, Prolongación Paseo de la Reforma, Antonio Dovalí Jaime y Javier Barros Sierra, las razones son que estas avenidas son cubiertas por las rutas de transporte público y están cerca de sus empleos.

Por otro lado, para hacer compras, estas personas transitan por Vasco de Quiroga, Guillermo González Camarena y Antonio Dovalí Jaime, pues son las calles que van hacia el Centro Comercial, Patio Santa Fe, Garden Santa Fe y Samara Shops. Para las actividades de ocio, transitan por estas mismas calles, pues asisten al cine en Patio Santa Fe y Samara Shops, ello de nuevo confirma que la mayoría de las actividades necesarias y opcionales se concentran en estos lugares semi-públicos.

En este sentido, las personas entrevistadas señalaron que dentro del CUAG, las compras las realizan en el Centro Comercial Santa Fe y Patio Santa Fe, además de otras tiendas de autoservicio como son Oxxo, Walmart y Chedraui (85%), los motivos de ello son la cercanía, principalmente, y que hay muchas opciones de compra, de acuerdo a lo que busquen en ese momento. El resto de las personas entrevistadas (15%) señaló que no

realiza compras, pues tienen poco tiempo para realizar dicha actividad, además de no tener recursos para ello.

Cuando se pidió describir el lugar donde esperaban el transporte, el 50% señaló que hay



Ilustración 9. Cruce peatonal en Vasco de Quiroga y Juan Salvador Agraz.

parabús, aunque los asientos no alcanzan para toda la gente que espera y en época de lluvias, el techo abarca muy poco. El resto (50%) apuntó que no tienen parabús, pero es un lugar seguro por la gente que pasa aunque no sea cómodo. Respecto a lo anterior, destaca que no existe equipamiento para la espera aún cuando estas avenidas son transitadas por la mayoría de las rutas de la

zona. En el CUAG Santa Fe, se privilegia la creación de más vialidades, pero no se contemplan las necesidades del peatón.

Acerca de los lugares donde realizan paseos o caminatas, la mayor parte de los encuestados lo hacen en algún Centro Comercial (casi siempre el que les queda más cerca), el 20% dijo no realizar ninguna de las dos actividades, por falta de tiempo. Ello demuestra que estas actividades no son satisfechas en el espacio público, sino que son concentradas por los espacios semi-públicos: los Centros Comerciales, con instalaciones amplias y aptas para ser recorridas y a su vez privilegiar el consumo de todo tipo de productos. Por otro lado, cabe hacer énfasis en el poco tiempo y espacios disponibles que tienen las personas para realizar actividades diferentes a trabajar.

Cuando se cuestionó acerca de los lugares que utilizaban para sentarse y descansar, varias de las personas entrevistadas (60%), dijeron hacerlo al interior de un centro comercial, el 15% señaló que lo realiza al interior de su trabajo, pues no tienen tiempo de salir a otro sitio y les parece más cómodo hacerlo ahí. El 25% de las personas señaló no tener tiempo para descansar, pues sólo van a trabajar. Las personas que descansan en los centros comerciales refieren que estos lugares son cómodos y tienen toda una

gama de sillones, bancas, sillas y sitios dónde hacerlo, equipamiento que es inexistente en el espacio público.

Los lugares mencionados para tomar alimentos se distribuyeron de la siguiente manera: más del 50% de los entrevistados refirió el área de comida rápida de algún Centro Comercial y/o tienda de autoservicio; el 30% dijo que en el lugar donde trabajaban tenían comedor y el resto (20%) aseguró que no tienen tiempo ni dinero para comer en Santa Fe, pues en su opinión, la comida es cara. Acerca de lugares donde divertirse, el 57% de las personas mencionaron el interior de algún Centro Comercial para ir al cine o algún bar-restaurant, el resto (43%) dijo no tener tiempo de realizar esa actividad, o no saben si hay actividades en Santa Fe que puedan realizar con ese fin. Asistir a talleres, cursos al aire libre o reunirse con otras personas, es una actividad que no realizan, algunas personas refirieron darse cita en el Centro Comercial Santa Fe para reunirse con otros. Como lo refiere Rocío Navarrete, estos lugares llevan al cambio de la idea de la imagen de la ciudad existente, pues Santa Fe por su estructura, infraestructura y equipamiento obedecen a lo establecido por los servicios especializados en el contexto de la globalización, anulando los espacios públicos verdes para la construcción de espacios comerciales y de consumo (Navarrete, 2009: 1).

Habitabilidad del espacio público

Las problemáticas percibidas acerca de las calles por las que transitan, son banquetas rotas, falta de cruces peatonales, inundaciones, malos olores, baches y no pueden tomar el transporte ni cruzar la calle a la salida de los edificios, centros de comercio o lugares de ocio que visitan, sino que necesariamente deben caminar distancias largas para encontrar los parabuses o los cruces peatonales, ello se debe a que la escala de la concepción material de los Complejos Urbano Arquitectónico Globales como Santa Fe es a la escala de los automóviles, no así de los peatones. Las problemáticas de los lugares, tienen que ver con los costos de la comida y en general de los productos que se ofrecen, pues estos lugares refuerzan una forma y estilo de vida concreto, condicionado por las características culturales propias de cada ciudad (Navarrete, 2009).

Aunque los entrevistados refirieron que es fácil desplazarse en las calles principales, como Vasco de Quiroga, mencionaron la dificultad para hacerlo en otras vialidades secundarias, menos transitadas, como Joaquín Gallo, que carece de baquetas o como Ernesto Domínguez que tiene una curva peligrosa por la que bajan autos a altas velocidades.

Se cuestionó acerca de cómo les gustaría que fueran los espacios al interior del Complejo, a lo que respondieron que son necesarios más espacios verdes, lugares confinados sólo al peatón, tener más limpieza en las calles y construir más puentes. También señalaron crear más líneas de transporte público con más unidades, así como crear vialidades nuevas que sean sólo para transporte público, así como horarios escalonados en sus trabajos, pues los horarios de entrada y salida de corporativos – 9 am y 6 pm – el tránsito de autos está totalmente paralizado.

En estos espacios no se incentiva la vida comunitaria, el encuentro de personas y los paseos al aire libre. Por el contrario, se establecen funciones limitadas de la calle, por ejemplo, las actividades necesarias, que son tareas cotidianas, como tomar el transporte, no se satisfacen de manera total, pues no hay mobiliario que se utilice para este fin. Las actividades opcionales, como caminar - en la forma en la que lo hace el flâneur - sentarse y descansar, en tanto que dependen de las condiciones físicas del espacio, el CUAG Santa Fe no las incentiva, sino que la gente prefiere hacerlo en los espacios semi-públicos o en sus hogares. Finalmente, las actividades sociales tales como reunirse, asistir a talleres o cursos al aire libre, son limitadas en el CUAG, pues al respecto, Rocío Navarrete (2009) menciona que la planificación del espacio urbano en estos complejos, obedece al impacto global económica-tecnológica y cultural impuesta por actores dominantes: "Todo aquel que no tenga el poder adquisitivo para el consumo de productos y servicios que ofrece el CUAG, tanto como los que no forman parte del proceso productivo en los corporativos, queda casi en su totalidad excluido y marginado" (Navarrete, 2009: 130).

Este recorrido abarcó tanto avenidas principales, como secundarias y terciarias, lo que hizo posible comparar la habitabilidad y apropiación. En primera instancia, la calle Vasco

de Quiroga a la altura de Patio Santa Fe, está afectada por las obras del Tren Interurbano, por lo que está muy sucia y con material de construcción por todos lados. Fernando Espinoza, una calle secundaria que conecta Vasco de Quiroga con Javier Barros Sierra, es poco transitada y se encuentra sucia debido a las estaciones de construcción del Tren Interurbano aunado al poco mantenimiento que se le da a la vegetación. Durante el recorrido hecho por la Avenida Javier Barros Sierra, se pudo observar que no existía la afluencia de ningún peatón: la calle estaba sola. En esta calle, el diseño de las banquetas son muy angostas y poco fáciles de ser apropiadas por los peatones, aunque mejoran en las entradas de los edificios, ya que en esos casos, la abanqueta es muy amplia, limpia y con rampa, de lo contrario son angostas y sucias y sin rampas.

Al llegar a las inmediaciones de la Alameda Poniente, la suciedad en las banquetas se acentúa, pues incluso hay lodo y bastante pasto. En el CUAG Santa Fe, un caso particularmente interesante es la *Alameda Poniente*, la cual originalmente estaba constituida por un parque con mobiliario y diversos juegos infantiles, canchas de fútbol, mesas de concreto de gran tamaño y bancas de todo tipo, botes de basura y aparatos para ejercitarse. No obstante, hoy es un espacio abandonado, cerrado al público que funciona como estacionamiento y sólo se permiten entrenamientos y juegos de fútbol infantil, pues al parecer se expidió un permiso especial para una liga infantil. Según Elvira Schwanse (2014) en su artículo *La basura: un reto y una oportunidad para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México*, de esta alameda se vendieron 27 ha de las 68ha que originalmente conformaban la Alameda, adicionalmente, la misma autora señala que existe presencia de biogás en la zona, lo cual representa un cúmulo de gases nocivos para la salud, infraestructura afectada, grietas, hundimientos e incendios, y por dichas razones, actualmente el parque es una zona abandonada, a la que no se puede acceder sino a una zona de estacionamiento y baños públicos.



Ilustración 10. Alameda Poniente



Ilustración 11. Alameda Poniente



Ilustración 12. Banquetas en Javier Barros Sierra

Del lado opuesto, las motos aprovechan que no hay mucha gente caminando en las aceras para utilizarlas como vías para transitar. Cruzar la calle para llegar a Ernesto Domínguez, puede llevar varios minutos, pues los autos no ceden el paso y el semáforo dura muy poco. Esta última calle es solitaria y sin iluminación. Al llegar a Guillermo

González Camarena, el tránsito de autos se torna más pácifico, ya que el arroyo vehicular es más angosto. Es ahí donde está Garden Santa Fe, un espacio público privado semi-público derivado de la recuperación de un predio para construir un Centro Comercial Subterráneo y se caracteriza por la construcción de un parque en la planta a nivel de calle. Este parque es muy cómodo, con bancas de madera muy bien ubicadas, muchos árboles que hacen sombra y una pista de carreras, que aunque no tiene mucho espacio, sí es utilizada por personas que caminan o corren en su circuito. Además de la entrada al



Centro Comercial, hay más tiendas de café, helados y snacks en la parte de arriba, además de un espacio idoneo para teatro al aire libre. Se puede ver a mucha gente sentada, descansando y esperando, pues alrededor hay oficinas y hoteles.

Al salir de ahí para incorporarse nuevamente a Vasco de Quiroga, se puede encontrar más obras y más contaminación visual y auditiva, de camino al Centro Comercial Santa Fe, hay un bajo puente, pues es ahí por donde pasa la autopista México-Toluca. Este es

Ilustración 13. Cruce de calle frente al Centro comercial Santa Fe.

un espacio descuidado, sin iluminación y sucio, pero muy transitado, a menos de 300 metros se

encuentra la Universidad Iberoamericana, el Centro Comercial Santa Fe, el edificio de la Lavadora, Microsoft, edificios iconicos del CUAG Santa Fe etc.

Como se mencionó, la avenida Vasco de Quiroga está en obra, por lo que los residuos de la construcción están por todos lados, así como máquinas estacionadas en los costados de las calles y hay banquetas inhabilitadas, lo que provoca que la gente camine en el arroyo vehicular.

Cruzar la calle a la altura del Centro Comercial Santa Fe, es una tarea que puede llevar varios minutos, pues los semáforos tardan bastante en cambiar y únicamente regulan el paso de los autos en ambos sentidos y con retornos, no así el paso para peatones que normalmente bajan del transporte público a esa altura, pues el puente peatonal más

cercano se encuentra a un kilometro de distancia. En este lugar hay un camellón que tiene algunos resquicios para cruzar, pero las paradas establecidas no concuerdan con estos, lo que provoca que la gente pase a cualquier altura y donde los autos se lo permitan.



Ilustración 14. Avenida Vasco de Quiroga

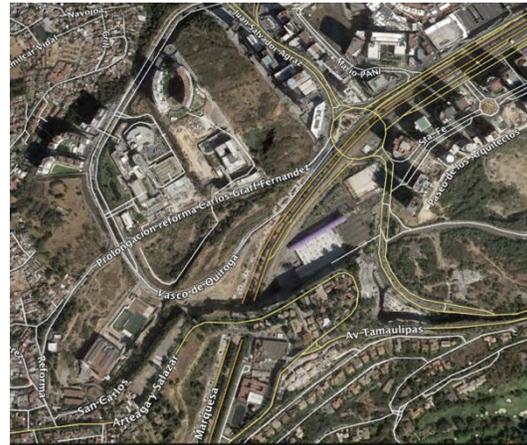
Ruta escuela

La ruta escuela se realizó el 9 de noviembre en un horario de 10: 00 am a 15:00 pm. En total se aplicaron 14 cuestionarios a personas de ambos sexos (8 mujeres y 6 hombres), de entre 16 y 60 años. Los informantes provenían de la delegación Álvaro Obregón (14%), Cuajimalpa (21%), municipios del Estado de México (42%) y otras delgaciones de la Ciudad de México como Gustavo A. Madero, Miguel Hidalgo y Xochimilco (21.4%).

Ilustración 15. Vista satélite de los principales planteles educativos



Zona escolar y TEC de Monterrey



UAM Cuajimalpa



Universidad Iberoamericana

Fuente: Google Earth, 2018.

La principal forma de desplazarse es en transporte público (57%), la gente que se desplaza a pie como segunda y tercera opción representó el 71% del total y dos personas dijeron sólo desplazarse a pie. La frecuencia con la que visitan el complejo es diario (50%), el 35% va varias veces al mes (en promedio 5 visitas) y el 15% de las personas entrevistadas en esta ruta sólo va al CUAG una vez a la semana. El tiempo de desplazamiento se dispone de la siguiente manera: menos de 30 minutos (28.5%), de 30 a 60 minutos (21.4%), las personas que ocupan entre 1 y 2 horas representó el 21.4% y más de dos horas 28.5%, ello a pesar de que la mayoría de los informantes residen en las dos delegaciones más cercanas al complejo.

En cuanto a los motivos de visita, 42.8% va a trabajar, 21.4% va a la escuela, una persona dijo ir a trabajar y a realizar actividades de ocio, otra persona va a la escuela y realiza actividades de ocio, sólo una persona va a la escuela y al trabajo, y una más sólo va a realizar actividades de ocio.

Apropiación del espacio público

Las calles por las que transitan para ir al trabajo son Vasco de Quiroga, Prolongación Paseo de la Reforma, Avenida Santa Fe, Avenida Tamaulipas, Juan Salvador Agraz, Guillermo González Camarena, Mario Pani, Francisco J. Serrano y Agustín M. Chávez, las razones de transitar por estas y no por otras

calles es la cercanía a sus empleos, son las únicas vías de acceso a los mismos, son las calles con más gente o es la ruta por donde pasa el transporte.

Para ir a la escuela, las calles por las que transitan son Vasco de Quiroga y su Prolongación



Ilustración 16. Cruce peatonal en Juan Salvador Agraz

Ilustración 17. Alrededores de la UAM Cuajimalpa



(para ir a la UAM), la carretera México-Toluca, la Supervía, la Avenida Tamaulipas y Santa Fe. Son esas calles por donde pasan las rutas de transporte y las vías de acceso más sencillas. Para hacer compras, las personas transitan por Prolongación Paseo de la Reforma y Vasco de Quiroga, pues es donde se encuentran

los Centros Comerciales (Patio Santa Fe y Centro Comercial Santa Fe). Para las actividades de ocio, las calles mencionadas fueron Prolongación Paseo de la Reforma,

Vasco de Quiroga, Antonio Dovalí Jaime, Javier Barros Sierra, en razón de ser las calles más cercanas a los centros comerciales.

En cuanto a los lugares donde estas personas realizan compras, en el 50% de los casos es en los Centros Comerciales y las tiendas departamentales que hay en ellos. Las razones es que son los lugares más cercanos a sus empleos y escuelas; hay muchas opciones de compra y son sus únicas opciones para comprar comida. Una persona señaló comprar artículos en el 7 Eleven que está cerca de su escuela. El resto de las personas dijeron no realizar ningún tipo de compras, por falta de interés y de tiempo.

Cuando se pidió describir el lugar donde esperaban el transporte público, se registraron respuestas interesantes, el 35% señaló que donde toma el transporte no hay parabús, es una parada sobre la banqueta que se da por hecho, algunas otras personas dijeron que sí había mobiliario, hay techo y bancas para sentarse (21%). Otras personas señalaron que tenían sentimientos de inseguridad pues tienen miedo de ser asaltados, se le cuestionó si ya había sucedido algo así y dijo que no, pero otras personas le han contado que las personas llegan a robar cuando no hay gente. Otra persona encuestada en el TEC de Monterrey, dijo que hay Parabús pero debe caminar más de 300 metros para tomar un retorno e ir del otro lado de la avenida para subirse al transporte, a pesar de que pudiera cruzar la calle a la altura de la salida de la escuela, pero hay una especie de valla de metal que no lo permite. En este caso, menciona que para tomar el transporte no se toma en cuenta que son peatones, sino que a modo de un auto, debe retornar, lo que de nuevo confirma que la escala a tomar en cuenta para la construcción de los espacios en el CUAG Santa Fe, es la del auto, no así escala peatonal. Otra mujer encuestada frente a la Ibero, pero que es alumna de la UAM-Cuajimalpa, mencionó que el parabús que le quedaba más cerca para llegar a la UAM, resultó muy inseguro, pues varias ocasiones le comentaron de los asaltos que tenían lugar ahí. En ese caso prefirió tomar el transporte frente a la Ibero, por lo que tiene que descender unas paradas después y caminar a la Ibero, para poder esperar otro autobús que la deje cerca de la escuela, lo que le ocasiona un gasto extra, física y económicamente.

Cuando se cuestionó dónde realizaban caminatas y paseos, el 50% no los realiza, pues no tienen tiempo, no tienen interés y no hay donde hacerlo. El 14% dijo realizar caminatas y paseos al interior de los Centros Comerciales Santa Fe, Zentrika y Samara Shops, pues son los lugares más cercanos a la oficina. Una de las personas encuestadas dijo que realizaba todos sus desplazamientos a pie, pues hartó del tránsito pesado en las avenidas de Santa Fe, camina desde casa para llegar a su trabajo y al interior del complejo. Otra persona dijo que sólo camina para encontrar el transporte, pero no lo hace por gusto sino por necesidad. Para hacer deporte o ejercitarse, sólo dos personas dijeron realizarlas al interior del complejo, la primera por parte de la empresa, entrena fútbol y otra persona que estudia en el Tec de Monterrey, hace actividades deportivas al interior de esta universidad. El resto, no tiene tiempo de realizar ejercicio y consideran que las opciones que existen son costosas y no las pueden costear, como el caso de los gimnasios, en este sentido las personas encuestadas hacen énfasis en los costos económicos que representan realizar estas actividades e insisten en la inexistencia de espacios al aire libre, sin costo, que puedan ocupar con tal fin.

Acerca de los lugares donde se sientan a descansar, 21.5% no tiene tiempo de descansar, el resto lo hace: dentro de la escuela (alumno de la UAM), en el trabajo, donde hay un lugar para hacerlo, dentro del Centro Comercial, ahí hay bancas de todo tipo para hacerlo; en la Alameda Poniente, hay un espacio cerca del estacionamiento donde sí hay acceso público; en casas de amigos o restaurantes (alumno del Tec de Monterrey); en la Glorieta de Avenida Santa Fe, pues en el camellón hay un par de bancas, la avenida es tranquila y le queda cerca del trabajo y una persona que sólo lo hace en el transporte de ida y vuelta a su casa.



Ilustración 18. Camellón de Avenida Santa Fe



Ilustración 19. Bancas en Avenida Santa Fe

Para tomar o comer alimentos, el 63% lo hace en algún centro comercial que esté cerca de su lugar de empleo y escuela, 21% come en la cafetería de su escuela (UAM y TEC-Monterrey), les queda cerca, es barata la comida y una persona dijo le molestaba salir a buscar comida; 14% señaló que prefiere hacerlo en casa, 2% mencionó que tiene comedor en el trabajo.

Las personas que respondieron el cuestionario mencionaron que para divertirse, lo hacen en algún Centro comercial, ahí realizan diversas actividades entre las que está ir al cine, ir a comer con amigos o ir a un bar. Una persona dijo que odiaba Santa Fe, pues no podía realizar alguna actividad de entretenimiento que no implicara pagar. En esta ruta fue más visible la molestia de experimentar el espacio público, insitiendo que por ello realizan sus actividades al interior de sus empresas o en Centros Comerciales.

Habitabilidad del espacio público

Entre las problemáticas de las calles que transitan al interior de Santa Fe, las personas de esta ruta refirieron al tráfico intenso, además de las altas velocidades a las que conducen muchos automoviles en diferentes avenidas, lo que dificulta el paso peatonal. Una persona dijo que no se puede transitar a pie, es complicado realizar actividades diferentes a la de laborar y si no tienes auto, las distancias a recorrer son largas, no hay donde sentarse para descansar y la zona carece de pasos peatonales seguros así como semáforos ubicados en lugares estratégicos, por lo que tienes que esquivar autos al cruzar la calle. Además, otras personas perciben malos olores, calles sucias, baches, semáforos que tardan en cambiar y no duran el tiempo adecuado para cruzar las calles.

Un alumno del Tec de Monterrey, dijo que las calles no estaban pavimentadas correctamente, que hay mucho desorden por las obras y el drenaje mal ubicado ocasiona inundaciones.

Una profesora adjunta de la Ibero, dijo que hay pocos señalamientos para autos y las calles sólo están diseñadas para éstos, no hay lugares para sentarse en la vía pública y el transporte se tarda bastante, además de las largas distancias que hay que recorrer a pie para llegar a cualquier lado.

Las personas que respondieron este cuestionario, no identificaron problemas de los lugares que visitan al interior del complejo, aunque señalan que en los centros comerciales hay mucha gente y la comida es cara; en el caso de la UAM, se encuentra relegada, muy lejos de los sitios de interés; una persona dijo que en el Tec de Monterrey son inhumanos y muy elitistas y otra más dijo que alguna vez le habían impedido el acceso a un bar. En este sentido, se denota que el espacio público tiene carencias y las personas ven muchas problemáticas en él, pero el espacio semi-público, es decir, los Centros Comerciales, por sus cualidades físicas, son considerados lugares “bonitos” y “cómodos” en los que pueden realizar un sinnúmero de actividades. Sin embargo, también piensan que los problemas con estos lugares son los que tienen que ver con sus ingresos económicos y su capacidad de compra. Como menciona Rebeca Ramírez (2003) la globalización une en la medida que separa y no todos los individuos encajan de igual forma en este modelo, el acceso a sitios costosos es muestra de ello, pues las personas buscan *mayor seguridad y comodidad* para realizar sus actividades y lo hacen en lugares con acceso regulado (Giglia en Ramírez, 2003: 5) en los que se exhibe discriminación.

Cuando se cuestionó acerca de los problemas con los puentes peatonales, la mayoría dijo que no hay y hacen falta. Una persona que respondió el cuestionario en Avenida Santa Fe, dijo que sí los utiliza (los pocos que hay), pero están en mal estado, les faltan bajadas y subidas porque no abarcan la amplitud de las avenidas e incluso citó que hay un puente en Prolongación Paseo de la Reforma a la altura del Centro Comercial que le falta un escalón y no tiene iluminación.

Otra persona dijo que hacen falta más puentes peatonales en avenidas que percibe complicadas para cruzar, como Vasco de Quiroga, Prolongación Paseo de la Reforma y Avenida Tamaulipas, todas ellas avenidas primarias, que invisibilizan al peatón y benefician el tránsito de autos.

Respecto a las banquetas, refieren que en algunos lugares son amplias y en otros son inexistentes. Cerca del paradero las banquetas están hechas de un material resbaloso en días de lluvia, lo que hace peligroso su uso. Se repiten también problemáticas como inundaciones, suciedad, hierba, escombros, banquetas rotas y con baches. Una persona señaló que las banquetas sólo delimitan la calle de los edificios y no están diseñadas para caminarlas. Finalmente una persona dijo que en general las banquetas están en mal estado, pero en Avenida Santa Fe las hay muy amplias y caminables.

Cuando se cuestionó acerca de la facilidad de desplazamiento al interior del Complejo, 57% dijo que es fácil, pero en auto y en horarios específicos, pues en hora pico hay mucho tráfico. Acerca de los desplazamientos a pie, señalaron que es muy complicado, pues no son seguras las calles, tanto en delincuencia como en su diseño para caminar o cruzar. En cuanto a la conectividad de las calles, 42% dijo que sí están comunicadas, hay diversas avenidas que cruzan todo el complejo y varias que se conectan entre sí, sin embargo, varios de ellos también difieren debido al tránsito pesado de autos y las distancias largas que recorren a diario, porque el espacio entre edificios está diseñado para automoviles. El 58% dijo no haberse fijado en ello, pues algunos sólo utilizan un par de avenidas y no recorren el complejo.

Finalmente, se cuestionó acerca de cómo les gustaría que fueran los espacios en Santa Fe, a lo que respondieron: que pavimenten las calles correctamente y desaparezcan los baches e implementen un adecuado sistema de drenaje, pues son muy comunes las inundaciones; espacios para sentarse a descansar y/o esperar, espacios para comer al aire libre, más transporte público, más unidades y otros tipos, como bicicletas; también piensan que hace falta transporte local, que conecte la zona comercial con la escolar y de oficinas; que haya más espacios verdes cercanos a las zonas donde laboran, bancas en

las banquetas; ampliar las avenidas y conferirles otros usos que no se reduzca al uso de autos, como ciclistas, espacios amplios para caminar y descansar e incluso comercio en vía pública. También les gustaría más semáforos y cruces seguros; implementar medidas que bajen la velocidad a los automoviles. En general las personas que respondieron este cuestionario, quisieran cruzar con mayor seguridad las calles más pequeñas, hasta las grandes avenidas del complejo.



Ilustración 20. Banqueta del Hospital ABC

Esta ruta, fue quizá la más larga y complicada

de caminar, pues la zona escolar de Santa Fe está diseñada para acceder con automovil, la primera parte de este recorrido fue la que comprende Prolongación Vasco de Quiroga, rodeando la fortaleza del Hospital ABC, es un gran muro que se levanta con más de tres



Ilustración 21. Prolongación Vasco de Quiroga

metros de alto, delimitando la banqueta hay una serie de árboles que ocultan totalmente la vista de la banqueta, en este sentido, al no tener visibilidad ni hacia dentro o hacia el arroyo vehicular, es común sentir un poco de temor caminar por esa banqueta. Del lado opuesto, hay varios edificios y algunos comercios, al llegar a la UAM Cuajimalpa, las banquetas son amplias y

nuevas, sin embargo es terreno que aún está desocupado, lo que hace que la UAM se vea alejada del complejo, ese sentimiento se comparte entre alumnos de la UAM, pues dicen que están olvidados por ser una escuela pública en una zona tan lujosa como Santa Fe.

De camino al Sams no hay personas caminando por la calle y las banquetas se hacen sumamente angostas, los autos toman la avenida a velocidades altas, al llegar a la glorieta donde está el Toks, el tráfico de autos se vuelve aún más complejo, pues

convergen Prolongación Paseo de la Reforma y Vasco de Quiroga, la autopista México Toluca y Avenida Santa Fe. Para cruzar la calle, la gente espera a otros hasta que decididos paran el tránsito de autos y cruzan al otro lado.

Avenida Santa Fe es corta y es un buen referente de calle compartida, pues a pesar de que tiene dos sentidos, hay un pabellón con mobiliario que es apropiado por las personas que trabajan, visitan y viven en Santa Fe, se puede ver gente paseando con o sin perros, esperando el transporte y sentada.



Ilustración 22. Zona escolar del CUAG Santa Fe



Ilustración 23. Parque Prados de la Montaña en zona escolar

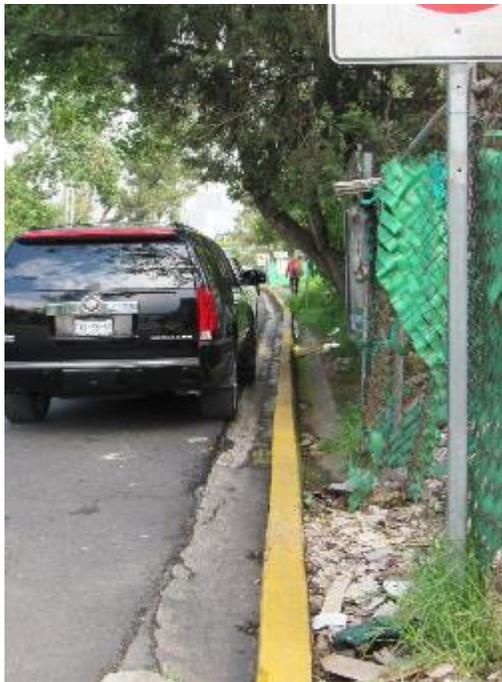


Ilustración 24. Banquetas en Joaquín Gallo

Al llegar al parque Prados de la Montaña y donde se encuentra la zona escolar, la gente es cada vez menos y se pueden ver numerosos choferes esperando a las afueras de las escuelas. El parque está cerrado al público y se puede ver el pasto corto y en buenas condiciones, y un gran estacionamiento de camiones de basura.

La Avenida Tamaulipas, por otro lado, tiene varios puestos de comida, pues si se sigue de largo esa calle, se pasa por colonias populares aledañas al complejo, con una dinámica muy distinta.

La calle Carlos Lazo, la antesala de los terrenos del Tec de Monterrey, es muy transitada por autos y por personas, algunos estudiantes o trabajadores de dicha escuela, en esa calle se puede ver que es imposible cruzar la calle y se reafirma cuando una de las personas encuestadas explica que debe llegar a un retorno para poder llegar del otro lado, en la intersección de esta calle con Javier Barros Sierra, se puede ver un área verde y un parabús, en ese pequeño oasis verde, hay gente sentada en el pasto, pues carece de mobiliario. Ya en Javier Barros Sierra, el tipo de construcciones se hace más sofisticado, y basta ver la entrada de Park Plaza para pasar de largo, pues es sumamente lujosa y llegan automoviles último modelo. Por esas calles es que se construye una especie de Centro Comercial al aire libre, con mobiliario de parque.

Al llegar a Antonio Dovalí, se puede ver mucha gente en las aceras y a las afueras de Samara Shops, puestos de dulces y un par de canastas de tacos que venden sus productos a gente del Centro Comercial.

En esta calle, muchas motocicletas aprovechan para hacer suyas las banquetas, sin importar que haya gente que camina por ahí, el cruce de la calle a Joaquín Gallo es complejo y debe ser poco más adelante donde hay un semáforo que le da 10 segundos a los peatones para pasar.

Vasco de Quiroga está en obra, así que hay pasos peatonales liderados por personal de dichas obras que dan el paso y ponen en alto el tránsito vehicular. Al llegar a las inmediaciones de la Ibero, pasa lo mismo que en la fortaleza del ABC, hay poca vista de la acera hacia ambos lados, a ello se le suman filas de autos estacionados que incluso entorpecen el tránsito.



Ilustración 25. Parque Prados de la Montaña



Ilustración 26. Zona escolar



**Ilustración 27. Costado del Tec de Monterrey y
Parabús en Carlos Lazo**



**Ilustración 28. Banqueta de la Universidad
Iberoamericana**

Ruta mixta

Esta ruta se nombró mixta, pues el uso de suelo es diverso, comercial, pues en Prolongación Paseo de la Reforma se encuentra Patio Santa Fe, también en esta ruta se pasó por el Centro de Investigación y Docencia Económica, A.C, un centro educativo y académico perteneciente al CONACYT. Además, en esta ruta hay diversos corporativos, bancos y casas de bolsa.

Ilustración 29. Vista satelital de la ruta mixta



Fuente: Google Earth, 2018.

Este recorrido se realizó el día 21 de noviembre, en un horario de 9:00 am a 14:00 pm, con 13 cuestionarios, que fueron aplicados a mujeres (53%) y hombres (47%) de entre 22 y 47 años de edad. Respecto al lugar de residencia, fue variado, dos personas de Cuajimalpa, dos de Huixquilucan, una persona de Atizapán de Zaragoza, dos personas de la delegación Miguel Hidalgo, Tlahuac, Texcoco, una de la ciudad de Pachuca y dos personas provenientes de la delegación Álvaro Obregón.

La forma más común de trasladarse al interior del Complejo de estas personas fue Transporte Público (70%), mientras que los desplazamientos a pie ocupan el segundo sitio (30%).

El 54% de las personas va diario a Santa Fe, el resto va varias veces al mes, en promedio 5 veces. El tiempo de desplazamiento desde sus hogares al Complejo es de 30 a 60 minutos (46%), mientras que el 15% ocupa menos de 30 minutos en llegar, el 24% ocupa



Ilustración 30. Prolongación Paseo de la Reforma

más de 2 horas, el resto (15%) hace un tiempo intermedio (entre 1 y 2 horas).

Los motivos de visita a Santa Fe son en su mayoría por trabajo (70%), de ellos 15% además de trabajar dijo ir a hacer compras y realizar actividades de ocio y el 7% además va la escuela. Las

personas que sólo van a hacer compras fue del 15% y un porcentaje similar fue la gente que va sólo a la escuela.

Apropiación del espacio público

Las calles que estas personas transitan para llegar a su trabajo son: Avenida Santa Fe, Antonio Dovalí Jaime, Vasco de Quiroga, Prolongación Paseo de la Reforma, Carlos Lazo, Avenida Tamaulipas, Salvador Agraz y Guillermo Haro, las razones giran en torno a que son las avenidas que usan las rutas de transporte público y son las calles aledañas a sus empleos.



Ilustración 31. Bajo puente, Prolongación Paseo de la Reforma.

Las calles por las que transitan las personas que asisten a la escuela son Vasco de Quiroga y su prolongación, Carlos Fernández Graef y Prolongación Paseo de la Reforma, ello porque son las calles más cercanas a la UAM.

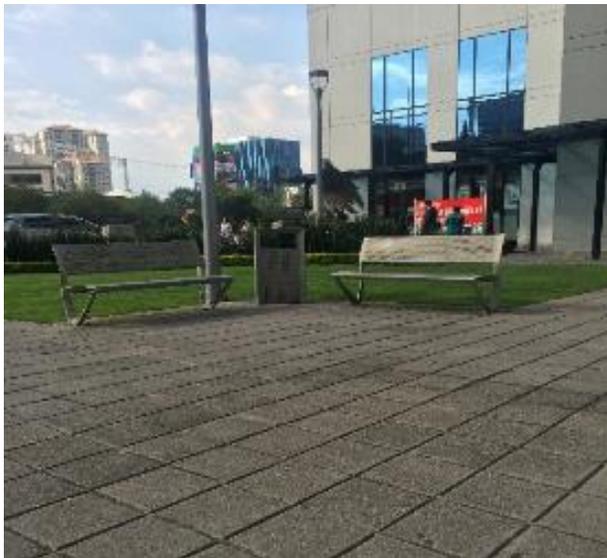


Ilustración 32. Estancia frente a edificio INTELLEGO

Las calles por las que transitan las personas que realizan compras son: Avenida Tamaulipas, Prolongación Paseo de la Reforma, Vasco de Quiroga y Salvador Agraz, pues son las rutas que utilizan para ir al Centro Comercial Santa Fe y Sams. En este sentido, cuando se cuestionó acerca de los lugares donde realizan compras, son en todos los casos en los Centros

Comerciales Santa Fe, Zentrika, Patio Santa Fe y Samara Shops, y otras tiendas

de autoservicio como son Sams, Superama, 7 Eleven y Oxxo. Las razones son que les parece más fácil comprar ahí pues son lugares que frecuentan por la cercanía a sus empleos, porque son los únicos lugares que ofrecen una gama amplia de productos de

todo tipo. La persona que sólo compra en el Oxxo dijo que es lo más cercano pues no hay un tipo de transporte efectivo que le permita ir más lejos para adquirir mercancías.

En cuanto la descripción del parabús, 46% dijo esperar el transporte en un lugar donde hay parabús, es decir un lugar específico donde sentarse y esperar, así como un techo donde resguardarse. El resto respondió que el lugar donde esperan el transporte es sobre la banqueta, aunque eso les da un sentimiento de seguridad, pues hay muchas personas ahí.

Al cuestionamiento de los lugares donde estas personas pasean o realizan caminatas, se obtuvieron diversas respuestas. Una persona que trabaja en el Centro Comercial Samara Shops, realiza caminatas en la plaza y en un piso arriba de ésta tienda, pues hay oficinas y una especie de parque, otra persona dijo que sólo las realiza para ir y regresar del trabajo, una más en Avenida Santa Fe, y dijo que esta es una avenida tranquila, sin tantos autos y con espacio para caminar (un camellón), otra persona más, añadió que en esta avenida se siente segura pues no es probable que ocurra un asalto por la cantidad de gente realizando la misma actividad. El resto señaló que realizan paseos y caminatas en el Centro Comercial, mientras se compran un helado o postre y visitan diversas tiendas.

Sólo una persona citó Avenidas como Santa Fe y Paseo de los Arquitectos, para caminar, pues además de estar "bien diseñadas" son "bonitas", tranquilas y le quedan cerca o son parte de su ruta para ir y regresar de la escuela.

La mayoría de estas personas (84%) no realizan actividades para ejercitarse o hacer deporte, una de esas personas dijo que pagar una suscripción en Santa Fe, le era económicamente imposible, además, le gustaba hacer deporte al aire libre y los sitios en Santa Fe son cerrados, en general las razones giran en torno a que no hay espacios gratuitos para hacerlo y no tienen tiempo. Sólo el 16% realiza esta actividad, una de esas personas hace deporte en la escuela y la otra tiene una suscripción en un gimnasio que está muy cerca de su trabajo.

Acerca de los lugares donde se sientan y descansan, el 53% refirió hacerlo en un Centro Comercial o café, pues es el lugar más inmediato y donde hay bancas para hacerlo. El

23% aseguró no tener tiempo ni interés en descansar, *“es que, ¿qué ves? sólo coches, no hay paisajes o algo verde que ver mientras descansas”*, 24% descansa en las inmediaciones de su empleo, no se alejan mucho y en algunos de ellos hay bancas donde sentarse.

Para comer, el 69% de las personas que respondieron este cuestionario, lo hacen en los centros comerciales, ahí tienen muchas opciones a elegir, algunos alimentos accesibles y algunas veces algo especial aunque sea más costoso. El 15% come en la cafetería de su escuela, es barato y no es necesario desplazarse, el resto de los peatones refirió no comer en ningún sitio, pues no están interesados, tienen poco tiempo o no hay opciones que les queden cerca.

Acerca de jugar o divertirse, 61.5% dijo no realizar ni una sola actividad. Una persona realiza algunos juegos en el trabajo, pues se implementaron espacios y se concedió tiempo en la oficina, el resto, mencionó ir al cine o algún lugar en los centros comerciales. En general, piensan que no existe una oferta que sea gratuita o que les llame la atención.

Acerca de reunirse con otras personas, ir a cursos o talleres, de manera similar a la pregunta anterior, el 77% dijo no hacer ninguna actividad de este tipo, pues *“no hay un lugar donde puedas realizar actividades recreativas sin pagar, como un centro cultural o algo por el estilo”*, muchas de estas personas desconocen si hay talleres o cursos al aire libre. El 23% realiza estas actividades en la escuela o en la oficina.

Habitabilidad del espacio público

Entre las problemáticas que estas personas perciben en el espacio público en Santa Fe, son las constantes reparaciones de redes de teléfono, de agua y luz, que ocasionan daños a las banquetas y calles; el tráfico intenso en las calles; las inundaciones; las velocidades altas a las que conducen los autos; los peligrosos cruces de las calles; la falta de bancas en las calles para descansar; y en general los espacios inadecuados para caminar y esperar, así como descansar en las calles del Complejo.

Acerca de los lugares que visitan, los problemas son que hay muchas personas en los Centros Comerciales, una persona mencionó que no confía totalmente en la seguridad

que tienen estas plazas, pues piensa que no hay personal especializado en caso de incidentes. En estos lugares identifican que la comida es muy cara.

Perciben que los problemas al caminar es que las distancias son bastante largas y hay calles completamente solas y con poca iluminación. En automovil, hay mucho tráfico y poca disponibilidad de estacionamiento o resulta muy costoso.

Por otro lado, no hay puentes peatonales y varias de las personas respondieron que otro de los problemas es que los autos van a velocidades demasiado altas, por lo que los pasos peatonales no funcionan del todo bien. Una de las personas dijo que cerca de la carretera de cuota, hay señalética de paso peatonal, pero no se respetan porque no están definidos con una zebra o semáforo y los autos no paran para dar el paso.

Otra persona dijo que los puentes peatonales que ha visto, no los usa, porque están solos y sin iluminación. Una alumna de la UAM dijo que sólo ocupa un puente cerca del Sams, pero está incompleto, sólo abarca un par de carriles de una avenida, por lo que de cualquier modo debe cruzar una calle. En este sentido, otra persona señaló que los puentes están mal distribuidos por eso mucha gente prefiere arriesgarse a cruzar por debajo de ellos y en lugares donde les queda más cerca.

Acerca de las banquetas, en este recorrido las personas señalaron que están escalonadas, con peligros para personas de la tercera edad o gente que utilice sillas de ruedas, muchas de ellas son angostas y tienen hierba y basura. Con las obras, las banquetas tienen residuos y son resbaladizas, sin embargo, algunos sitios que frecuentan, cuentan con banquetas limpias, en buenas

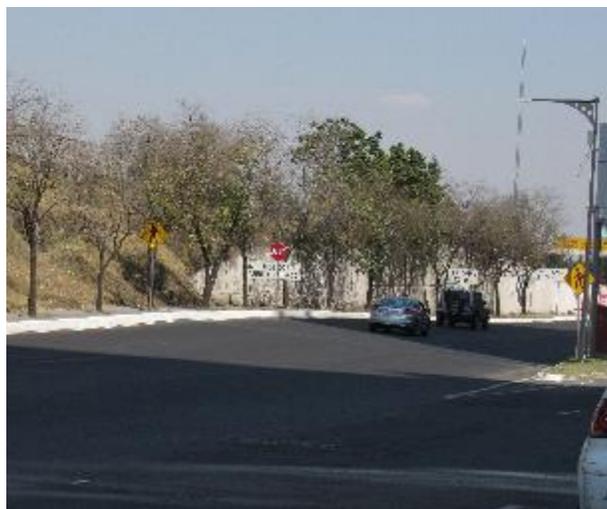


Ilustración 33. Paso peatonal en Paseo de la Reforma y Autopista México-Toluca.

condiciones y con la extensión y amplitud adecuadas para que caminen más de tres personas sin problemas.

Cuando se cuestionó si consideraban fácil o difícil desplazarse en el complejo, el 70% consideró que no lo consideraba fácil, pues entre las razones está que los desplazamientos se ven afectados por el tráfico de autos y la falta de otros tipos de transporte no motorizado, y que si no tienes auto, se enfrentan a caminar distancias demasiado largas, cruces peligrosos y calles solitarias. También señalaron que los semáforos no funcionan bien pues duran indistintamente y muchas veces están descompuestos. Las personas consideraban fácil desplazarse si el medio de transporte es un automóvil, pues aseguran que a pie es agotador y estresante, tienes que aventarte a la mala a los autos para que te dejen cruzar una calle. Las personas que refirieron desplazarse a pie, apuntaron que el tráfico complica los desplazamientos, y el transporte es escaso.

A la pregunta de si las calles están conectadas y comunicadas, 53.8% dijo que sí, pues no debes dar tantas vueltas, las distancias largas son resultado de la morfología de Santa Fe, pues hay desniveles considerables y barrancas, es fácil por las avenidas principales, que abarcan todo el Complejo. Las personas que dijeron que no están comunicadas, dijeron que hay calles principales, secundarias y más pequeñas, pero sólo enfocadas en el tránsito de autos.



Ilustración 34. Banquetas en Prolongación Paseo de la Reforma

Finalmente, las personas dijeron que les gustaría que estos espacios fueran menos contaminados y con más iluminación, con más limpieza en calles y banquetas; con un sistema para reducir la velocidad de los autos; con transporte público de bicicletas; con más pasos peatonales; con vialidades alternas para transporte no motorizado; baños públicos; coladeras destapadas para drenar el agua en tiempo de lluvia; con bancas en las banquetas y camellones; áreas verdes cerca de las áreas de empleo; más topes o semáforos que funcionen correctamente; más seguridad pública y personal de tránsito; tolerancia al peatón y personas de la tercera edad; más iluminación en las calles; más árboles que den sombra en lugares para descansar y esperar; rutas alternas de transporte local; que apresuren las obras y no involucren segundos pisos, pues se sigue construyendo un "mounstro gris de concreto".



Ilustración 35. Área Verde en Prolongación Paseo de la Reforma

La marcha exploratoria hecha en esta ruta, arrojó las siguientes consideraciones.

Esta ruta comenzó en Prolongación Paseo de la Reforma, a la altura del Kilometro 13 de la Carretera México Toluca, es una avenida por la que necesariamente se debe llegar en automóvil o transporte público. De manera inicial, estaba planteado caminar, pero fue imposible siquiera cruzar la calle en el puente CONAFRUT, pues los automóviles transitaban a más de 80 km/hr y sin detenerse. La espera en ese puente fue de cerca de media hora, era imposible comenzar a caminar. Lo que provocó usar el RTP que va desde la Balderas al Complejo Santa Fe. El transporte llegó y sólo lo utilicé para poder bajar en un lugar donde hubiera banqueta y comenzar el recorrido, esto ocurrió a la altura de Patio Santa Fe. En esta avenida confluye también la Autopista México Toluca, por lo que ambas son de alta velocidad con sólo un cruce, el túnel que también es un distribuidor hacia Paseo Tamarindos y Bosque de las Lomas. Este túnel es sumamente oscuro y con mucha basura.

Del lado opuesto, se encuentran algunos edificios residenciales, un hospital, restaurantes y el Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE), sin embargo, no hay mucha gente en las calles, el centro educativo tiene acceso para automóviles, así que no llega mucha gente a pie. A la altura de la Universidad Iberoamericana hay más personas, pero como ya se mencionó, al pasar también la Autopista, la Avenida Paseo de la Reforma complica el paso de personas a pie, incluso las banquetas no son amplias y son

discontinuas. Al llegar a la intersección con Vasco de Quiroga, hay un área verde que no tiene ningún tipo de mobiliario, sino letras hechas con arbusto donde se puede leer "C. Comercial Santa Fe", a pesar de que éste todavía queda a al menos 800 metros lejos de ahí. Es un cruce peligroso que carece de cebra, paso peatonal, puente o personal de tránsito.

Al llegar al edificio Punta Santa Fe, el entorno es distinto, es un espacio más limpio, aunque actualmente está en obra. Aunque hay banquetas nuevas y pintadas, éstas son muy angostas y discontinuas debido a las entradas-salidas de estacionamientos de edificios aledaños. En esta zona hay un puente peatonal doble, que cruza Prolongación Paseo de la Reforma, un túnel y otro puente que pasa por Carlos Lazo, estos puentes se encuentran deteriorados a pesar de ser de reciente creación y los túneles carecen de iluminación (una queja frecuente que salía a relucir en los cuestionarios). Al llegar a la Glorieta, se complica el cruce peatonal, pues ahí no hay puente y confluyen varios sentidos para los autos, debido a ello, muchas personas esperan que haya una cantidad considerable de peatones para poder pasar en grupo.

Las banquetas hacia el Sams, son más amplias pero también se agrava el problema de la basura y de la hierba en ellas. Como mencionó una persona que respondió el cuestionario, el puente que se encuentra frente al Superama-Sams es un poco inútil y no logra abarcar toda la amplitud de la Avenida Tamaulipas, pues de cualquier forma se cruza de forma peligrosa una calle. Adicionalmente, esta zona carece completamente de señalización para autos que indiquen que ahí pueden transitar personas.

Al llegar a Avenida Santa Fe la morfología cambia, responde un poco más que el resto del CUAG a la escala peatonal, aunque no deja de presentar problemas en la amplitud de algunas secciones en las banquetas, pero en esta avenida el tránsito de autos es más lento, pues como lo mencionan en los cuestionarios, hay un camellón por el que se puede caminar sin problemas.

En esta avenida, casualmente, se construyen nuevos edificios residenciales y de oficinas y también se emplaza el Parque la Mexicana.

Capítulo 5. Discusión y conclusiones

A lo largo de este trabajo, se ha señalado el incremento constante de los medios de comunicación y de la economía mundial que permitió la consolidación de las empresas internacionales, mismas que fortalecieron el poder corporativo y los capitales privados, dando paso al desmantelamiento de los centros industriales de los países desarrollados.

Con el desarrollo tecnológico en el campo de las telecomunicaciones y la informática se originó una dispersión territorial de la actividad económica de los mercados de todo el mundo. La Globalización deriva en gran medida de relaciones capitalistas de producción



Ilustración 36. Cruce peatonal frente a CCSF

e intercambio, este proceso, más allá de concebirse como un fenómeno económico, es también político y social, y como lo indica Saskia Sassen, la globalización ha llegado a desdibujar la línea entre lo local- global y nacional-internacional (Sassen, 1999). De este modo la desnacionalización de partes fundamentales de esos Estados Nación, es el elemento clave que hace posible la construcción de mercados globales. También se ha señalado que la globalización, tiene una expresión socioespacial, es decir, un territorio en el cual anclarse para poder operar, frente a este hecho, la materialización de los complejos urbanos arquitectónicos globales, como parte de las Ciudades Globales permite que las

transacciones y la operación de la economía mundial, se vea reflejado en lo global como en lo local, pues estos funcionan como puntos nodales de mando. Las ciudades globales, funcionan como puntos neurálgicos desde donde los flujos del capital, información y mercancías se intersectan, y en los cuales los flujos son redireccionados (Sassen, 1999).

En este sentido, el proceso de la Globalización ha impulsado así la materialización de ciudades que sirven principalmente a intereses privados de carácter nacional e internacional.

Como se menciona en esta investigación, Santa Fe, para la década de los noventa, constituyó un ambicioso plan de polígonos de mejoramiento empresarial.

Como indica Rocío Navarrete, CUAGs dejan poco a poco de ser responsabilidad de los gobiernos locales, para pasar a manos de grupos empresariales a través de operaciones mundiales, el ejemplo más claro de esta aseveración es la importancia que ha tenido la Asociación de Colonos en la construcción del espacio en este complejo, mismos que son integrantes de diversas empresas de orden internacional. Otro derivado de este hecho es la intensa construcción de centros comerciales o edificios corporativos, constituyéndose así un lugar central y emblemático desde donde se dirige la red de operaciones a gran escala y prevalece el consumo.

Santa Fe, en tanto que es una zona preponderante de comercio y servicios financieros en constante crecimiento, se proyecta como un *Complejo Urbano Arquitectónico Global* (CUAG), pues este concepto refiere la manifestación de la forma específica y concreta de la concentración urbana contemporánea, es decir, un sitio que refuerza la centralidad económica, tecnológica y cultural que pretende imponer una nueva forma de vida aislada conducida por las élites (Navarrete, 2009: 11).

Sin embargo, en Ciudad Santa Fe, los servicios financieros y el comercio se desarrollan a la par del debilitamiento y degradación del espacio público urbano. Como un ámbito de integración, socialización y confluencia de actores distintos, surgen nuevas formas de convivencia, relaciones, comunicación y el modo en el que se participa de la vida pública, en la que se redirigió la experiencia urbana al consumo y la proliferación de identidades individuales en torno a símbolos del consumo de masas.

Al constituir un espacio física y simbólicamente distinto al resto de la ciudad, el objetivo de esta investigación fue analizar los efectos que tienen la ciudad global en la

configuración del espacio público, semi-público y privado, así como su apropiación y habitabilidad.

A este respecto, se confirmó la hipótesis de trabajo de que la morfología de las ciudades globales y el diseño urbano se configura de acuerdo a las necesidades de las clases altas y a las empresas transnacionales, lo que deriva en el diseño de espacios públicos en los que se privilegia el uso del automóvil y se da poca o nula atención a espacios públicos para el peatón.

Esto transforma el espacio urbano en una mercancía que únicamente puede ser apropiada por cierta parte de la población y a la que la mayoría tiene acceso restringido. Debido a esto, en la mayoría de los cuestionarios se hacía énfasis en que la infraestructura que predomina en Santa Fe son las vías carreteras de velocidad media y rápida, descuidando el transporte público y las sendas peatonales.

De acuerdo a los cuestionarios aplicados y a la observación realizada durante los recorridos en campo, en el CUAG Santa Fe el espacio disponible para realizar las

Ilustración 37. Rehabilitación de Pabellones en Vasco de Quiroga



actividades sociales, necesarias y opcionales está dado principalmente por los Centros Comerciales, otra hipótesis confirmada.

En Santa Fe impera la construcción de dichos espacios y la inversión de capital privado que hace posible su materialización; en esta zona no se han puesto en marcha proyectos o políticas

de rescate de espacios públicos residuales (como los parques de bolsillo, entre otros) que beneficiarían ampliamente a la diversidad de usuarios que confluyen en el CUAG Santa Fe.

En el Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona de 2012, se aclara que hasta ese año se habían recuperado pabellones de las principales avenidas del lugar,

revitalizándoles con nuevo mobiliario urbano y vegetación.

En reconocimiento de campo, se pudo constatar que dichos pabellones efectivamente fueron rediseñados lo que se redujo a delimitar con cadenas los espacios libres para el cruce de las calles, mismos que son peligrosos porque no hay personal que auxilie y no existen semafóros para un paso seguro.

Además, ubicados al centro de las diversas avenidas – en especial Vasco de Quiroga –, estos pabellones solían estar decorados con esculturas, únicamente dando una mirada más estética a los mismos.

Actualmente, debido a la construcción del Tren Interurbano, algunas de esas esculturas han desaparecido o han sido reubicadas y los pabellones se han ocupado como depósitos de material de construcción.

En cuanto a la materialidad de los CUAG y los procesos de apropiación del espacio público urbano, una de las hipótesis de este trabajo fue que el diseño urbano de Santa Fe ha privilegiado los espacios públicos dedicados a la circulación por medios motorizados, provocando que la apropiación del espacio público mediante la circulación peatonal sean complejos e inseguros.

Como apuntan Giglia y Duhau, de manera ideal *“La experiencia moderna de la vida pública urbana incluye la primacía y el carácter abierto de las calles; la libre circulación; los encuentros impersonales y anónimos de peatones”* (Duhau y Giglia, 2013: 53).

En este sentido, la experiencia peatonal en Santa Fe, no puede ser satisfecha. Algunas de las personas que caminan Santa Fe lo hacen con enfado y temor. Eso ha privilegiado el uso de transportes motorizados, taxis compartidos y privados.

En el CUAG Santa Fe, con la construcción de vías rápidas para desplazarse sólo en auto, se provoca la anulación de la calle y la banqueta. Los trabajadores, usuarios y estudiantes que caminan el espacio cotidianamente, señalan con facilidad sus carencias: caminar distancias largas por calles en mal estado, colapsadas por inundaciones, rotas y sin continuidad, pasar muchas horas en el tráfico, esquivar automóviles, cero espacios de

descanso y de esparcimiento al aire libre. En general, es evidente su desagrado de trabajar, estudiar e ir a Santa Fe

Esta hipótesis se corroboró con ayuda del instrumento de recolección de información en el trabajo de campo, que se realizó con la finalidad de explicar cómo se daba la experiencia de los peatones en el espacio público, privado y semi-público.

De acuerdo con lo anterior, el análisis de los datos recolectados hizo uso de la estrategia de *la saturación teórica*, la cual *"se alcanza cuando el investigador (que recoge al mismo tiempo que analiza la información) entiende que los nuevos datos comienzan a ser repetitivos y dejan de aportar información novedosa"* (Ruíz, 2003: 71).

Es la saturación teórica la que determina la continuidad del muestreo (Ardilla y Ruedas, 2013: 93). En el muestreo realizado en las diferentes rutas, las respuestas obtenidas ya no aportaban contenido de las que se pudiera desprender nueva información, por ello se decidió que los cuestionarios realizados daban cuenta de la experiencia general de este espacio.

Las carencias del espacio público se visibilizan en las respuestas de los cuestionarios, que aludieron en múltiples ocasiones a lo difícil que resulta desplazarse a pie en el complejo, así como las condiciones deplorables en las que se encuentra el espacio entre edificios y lo peligroso que es cruzar la calle o incluso lo incómodo que es esperar el transporte público.

Es por eso que se concluye que en el CUAG Santa Fe los peatones no se sienten atraídos por el espacio público, pues existen espacios más atractivos y en cual sus necesidades de recreación, descanso, alimento y reunión se ven satisfechas por los Centros Comerciales, los cuales contienen elementos físicos que los invitan a apropiarse de ellos y permanecer ahí.

Como parte de esta investigación, se revisó el Marco Regulatorio del CUAG Santa Fe, y de acuerdo a los usos de suelo en el CUAG, hay una gran proporción de áreas verdes, sin embargo, el diseño urbano del complejo los hace inaccesibles a los peatones: únicamente son áreas en la espera de la modificación del uso de suelo para así comenzar

nuevas edificaciones.

Como se menciona en este trabajo, los parques Alameda Poniente y Prados de la Montaña son parques cerrados al público. Son espacios peligrosos para los usuarios, ya que tiene chimeneas de las cuales se desprenden gases tóxicos, consecuencia de los rellenos sanitarios que constituyen no sólo el suelo de los parques, sino de gran parte del CUAG. Queda pendiente investigar por qué en principio se decide construir un espacio público equipado, en un terreno que constituye un peligro para la salud humana.

Otro ejemplo de esto es la construcción del parque en el predio de La Mexicana, que después de negociaciones y de rechazar la construcción de 5,000 viviendas propuestas por el gobierno de Marcelo Ebrard, el 10 de octubre de 2016 dieron a conocer la Asociación de Colonos y el Jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera, la construcción de un parque de 28.4 ha de las cuales 12.8 ha se venderían a desarrolladores inmobiliarios, para que estos construyeran 1,650 viviendas, una torre para oficinas y una tienda subterránea; las ganancias constituirían un fideicomiso para el mantenimiento del parque (Publimetro, 2016).

De este modo, se construye un espacio público *sui generis*, pues no es otra cosa que un centro de comercio y vivienda residencial con áreas verdes. El parque recibe a mucha gente de todas partes de la Ciudad de México e incluso lo han llamado "El Central Park Mexicano", sin embargo, persiste el proyecto del Centro Comercial y vivienda residencial, por lo que se atraviesa la experiencia urbana mediante el consumo.

Aunque este es un esfuerzo por recuperar una zona para el uso de la población residente y flotante del CUAG Santa Fe, la ubicación no beneficia al complejo en su conjunto, porque el parque se encuentra totalmente aislado y no se habilitó una infraestructura peatonal que pudiera hacer más accesible la entrada.

Caminar a La Mexicana no es una opción. Por poner un ejemplo, a una persona le llevaría 30 minutos caminar desde la Ibero, 25 minutos desde Garden Santa Fe y desde el paradero RTP llevaría alrededor de 18 minutos. Se podría inferir que es algo deliberado,

pues es posible que sea un espacio que esté principalmente destinado a la población residente de esa zona del CUAG, una pregunta pendiente en este trabajo.

La Mexicana es el claro ejemplo de la relación que guarda la exclusión y fragmentación con el diseño urbano. La geografía accidentada de Ciudad Santa Fe, también tiene un importante papel, pues muchas otras áreas verdes son barrancas o áreas de acceso restringido. Por su parte, también existen grandes extensiones de terreno consignadas a campos de golf, a los que no todos tienen acceso.

Se puede concluir que el CUAG Santa Fe promueve la segregación, pues no permite a amplios sectores de la sociedad apropiarse de espacios públicos en condiciones óptimas de habitabilidad. En este sentido, la mercantilización del espacio urbano privilegia los espacios cerrados, privados y exclusivos; como los centros comerciales y centros de entretenimiento.

El diseño del espacio público en Santa Fe contradice el principio más elemental de estos espacios, pues recordemos que una de las características más significativas del espacio público es su accesibilidad a todas las personas.

En cuanto a la habitabilidad y la experiencia de los peatones, en el CUAG Santa Fe se ha buscado atender y satisfacer la demanda de vialidades para el tránsito vehicular, lo que conlleva una configuración espacial adaptada a las dimensiones de estos vehículos, pero no para los peatones, obligándolos incluso a hacer recorridos largos, peligrosos y a tomar retornos siguiendo la misma lógica de movilidad espacial que los vehículos automotores, como ocurre con el paso peatonal para cruzar la calle cerca del TEC de Monterrey.

Las obras públicas en este rubro se han concentrado en vías rápidas, distribuidores viales, puentes peatonales y pasos a desnivel, que obstaculizan y complican el desplazamiento de personas: los peatones son completamente relegados en la construcción de lo urbano, en la implementación de lugares que aseguren la manifestación de su persona y el desarrollo de sus necesidades.

Lo que queda para los que habitan el lugar, y en especial para los peatones, son espacios residuales entre edificio y edificio. Recientemente, la Delegación Cuajimalpa construyó puentes peatonales ubicados muy cerca de los accesos al Centro Comercial Santa Fe, sin embargo, no se consideraron más pasos seguros en zonas peligrosas al interior del complejo - Avenida Tamaulipas, Prolongación Paseo de la Reforma y Javier Barros Sierra-, como refirieron las personas cuestionadas en este trabajo.

No se trata de reprobar el uso del automóvil, sino de construir espacios con base en las necesidades de las personas y brindar prioridad al peatón, en una coexistencia equilibrada entre estos y los automóviles, al tiempo que se abre una gama diversa de modos de transporte, que no se reduzcan únicamente a un automóvil, sea particular o compartido.

Además de los pocos espacios conferidos al peatón, los encuestados refirieron que los autos transitan a una velocidad alta. Esto podría resolverse con la puesta en marcha de medidas como el "calming traffic", una estrategia de diseño de carreteras y calles a fin de reducir la velocidad y el volumen de los autos.

Los cambios en las calles pueden variar desde cambios en el diseño, señales que indiquen condiciones cambiantes respecto a la velocidad, pabellones al centro o en los costados de las calles para estrechar carriles - que proporcionan lugares seguros a los peatones para esperar o cruzar la calle -, curvaturas y texturas especiales en el pavimento (adoquines, ladrillos, etc.) y marcas para designar áreas especiales destinadas a ciclistas o peatones (Litman, 1999: 2).

Estas medidas proporcionan mayores beneficios a los peatones, ciclistas y residentes locales, mientras que impone costos mayores a automovilistas. Según Todd Litman (1999), *el control del tráfico tiende a aumentar la equidad horizontal al mejorar el equilibrio entre los diferentes usos de las calles, también aumenta la equidad vertical porque beneficia a las personas que están física, económica y socialmente en desventaja, mientras que impone mayores desventajas a conductores relativamente de ingresos más altos* (Litman, 1999: 1).

En el CUAG Santa Fe, el espacio público se encuentra descuidado, pues no se da mantenimiento a muchas banquetas y calles, que están rotas e inaccesibles; las pocas áreas verdes se encuentran en un estado deplorable, la vegetación descuidada y sin mobiliario que ofrecer, lo que deja a estos espacios como residuos de lo que no se encuentra edificado.

Derivado de los recorridos en campo, se puede asegurar que en tanto se construya para las personas y no para los autos, ellas buscarán apropiarse de los espacios. El ejemplo claro fue la ruta residencial. Ese espacio alejado del complejo que cuenta con las viviendas más caras y exclusivas de todo Santa Fe, donde al interior de las residencias se tienen todos los servicios, amenidades y otros lujos.

En esta misma ruta se constató que aunque las viviendas cuenten con áreas comunes, las personas salen a la calle y construyen comunidad, salen a apropiarse del par de parques con los que cuentan, dan paseos y caminatas y hasta pueden andar en bicicleta. Esas calles fuera de las viviendas más lujosas de la ciudad sí son apropiadas por residentes y trabajadores de la zona.

En Santa Fe –y en todo el país- se debe vencer el paradigma de construir ciudad para los autos, pero sí para la gente y favorecer la calle compartida. La política urbana debe derribar la tendencia a la privatización y mercantilización del espacio público urbano e invertir la pirámide de manera que se beneficie la planificación a escala humana, para su uso y disfrute colectivo.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR**, Adrian Guillermo (2013). *La Distribución Territorial de la Población en México. Elementos esenciales para una nueva Ley General de Población*. PP. 195-196
- ALVARADO**, Ronulfo y Pérez Maribel (2004). *Aceras, Peatonos y Espacios Públicos*. Dirección de Gestión Municipal. Sección de Investigación y Desarrollo, Costa Rica.
- AMPHOUX**, Pascal (2007). *Les approches sensibles du territoire. Vision rétrospective et panorama de methodes*. Centro de Investigación sobre el Espacio Sonoro y el desarrollo urbano, Genoble. PP. 60-82
- ATILANO**, Rodrigo y Torres Gustavo, (2015). ¿Espacio Comercial o centro público? La sociedad frente a la obsolescencia urbana de sus islas, en: *Revista Territorio*, No. 9, diciembre 2015. <http://revistaterritorio.mx/espacio-comercial-o-centro-publico.html>
- BAUMAN**, Zygmunt (1991). *Libertad*, Alianza Editorial, México.
- BAUMAN**, Zygmunt (1998). *La Globalización, consecuencias humanas*. México, Fondo de Cultura Económica.
- BOILS**, Guillermo, (2014). "Espacio Público, Banquetas y paisaje Urbano en la Colonia Roma Norte, Ciudad de México" en: Ramírez, Patricia. *Las Disputas por la Ciudad*. UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales, México.
- BORJA**, Jordi y Manuel Castells (1997). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. UNCHS, Taurus, Madrid.
- BORJA**, Jordi (1998). *La Agorafobia urbana*. Disponible en línea: <http://www.laciudadviva.org/opencms/export/sites/laciudadviva/recursos/documentos/JordiBorjaciudadaniayespaciopublico.pdf-716bb2b29c8725d2ba970c143258d832.pdf>
- BORJA** Jordi y Zaida Muxí (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*, Barcelona.
- BORRERO**, José M. Navia, Ranulfo Alvarado y Maribel Pérez (2004). *Aceras, Peatonos y Espacios Públicos*. Dirección de Gestión Municipal en Sección de Investigación y Desarrollo, Costa Rica.

- BRESSER-PEREIRA**, Luiz Carlos (2009). "El asalto al Estado y al mercado: neoliberalismo y teoría económica" en: *Nueva Sociedad*, No 221, mayo-junio de 2009. PP. 83-99.
- BUTTLER**, Judith (S/F). *¿Puede Uno Llevar Una Vida Buena En Una Vida Mala?* Disponible en línea: <http://www.egs.edu/faculty/judith-butler/articles/puede-uno-llevar-una-vida-buena-en-una-vida-mala/>
- CAMPS**, Victoria (1999). *Paradojas del Individualismo*. Editorial Crítica.
- CARDOSO**, V. Hugo (2006). "El origen del neoliberalismo: tres perspectivas" en: *Espacios Públicos*, vol. 9, núm. 18. Universidad Autónoma del Estado de Mexico. PP. 176-193. Disponible en: <http://www.redalyc.org/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=67601812>
- CASTAÑEDA**, Juan Manuel (2013). "Las ciudades cercadas, el caso de Bogotá" en: *Políticas de vivienda y derechos habitacionales. Reflexiones sobre la justicia espacial en la ciudad latinoamericana*. Disponible en línea: <http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/article/viewFile/5380/4752>
- CASTELLS**, Manuel (1974). *La Cuestión Urbana*. Siglo XXI Editores, México.
- CASTELLS**, Manuel (1997). *La era de la información: economía, sociedad y cultura*. Alianza, Editorial.
- CASTRO**, Coma Mauricio (2015). *Neoliberalismo y comunes urbanos en procesos de regeneración de frentes marítimo-portuarios*, Tesis de Doctorado en Políticas Públicas y Transformación Social, Insitut Universitari de Govern i Politiques Públiques (IGOP).
- CORNEJO**, Inés y E. Bellón (2001a). "Centro Santa Fe: la nueva Ciudad de México", en: *Revista Iberoamericana de Comunicación*, núm. 1, pp. 79-95.
- CORNEJO**, Inés y E. Bellón (2001b). "Prácticas culturales de apropiación simbólica en el Centro Comercial Santa Fe", en: *Convergencia*, núm. 24, pp. 67-86.
- CORTÁZAR**, Julio (1966). "La autopista del sur" en *Todos los fuegos el fuego*, Debolsillo México.

- DÍAZ**, Fabiá y Anna Ortiz (2003). *Ciudad e Inmigración: Uso y Apropiación del Espacio Público en Barcelona*. Universidad de Barcelona.
- DUHAU**, Emilio y Ángela Giglia, (2016). *Metrópoli, espacio público y consumo*. Fondo de Cultura Económica, México.
- DUHAU**, Emilio y Ángela Giglia, (2013). *Las Reglas del Desorden*. UAM Azcapotzalco, Siglo XXI Editores.
- ESCALANTE**, Gonzalbo Fernando (2015). *Historia mínima el Neoliberalismo*. El Colegio de México.
- ESPINOSA**, Pérez. J.R. (2008). *Eficiencia en la gestión de la tecnología de medios de pago en el Metrobús Insurgentes de la Ciudad de México*, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Tesis de Maestría en Ciencias Sociales. PP. 34.
- FUNDACIÓN MI PARQUE**, (2012). *La gran diferencia de m2 de áreas verde por persona en Latinoamérica*, 5 de marzo 2012. Disponible en: <https://www.miparque.cl/la-gran-diferencia-de-m2-de-areas-verde-por-persona-en-latinoamerica/>
- GARCÍA**, Canclini Nestor (coord.) (1999). "Políticas culturales: de las identidades nacionales al espacio latinoamericano", en: *Las industrias Culturales en la Integración Latinoamericana*, Grijalbo, México.
- GARCÍA**, Canclini Nestor (2012). *"La globalización imaginada"*. Buenos Aires. Paidós.
- GEHL**, Jan (2006). *La humanización del Espacio Urbano*. Editorial Reverté, Barcelona.
- GIDDENS**, Anthony (2007). *Un mundo desbocado, los efectos de la Globalización en nuestras vidas*. Taurus, México.
- GIMÉNEZ**, Gilberto, (1996). "Territorio y cultura", en: *Estudio sobre las Culturas Contemporáneas*, vol. II, núm. 4. Universidad de Colima, México. PP. 9-30. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/316/31600402.pdf>
- GORZ**, André (1973). "La ideología social del automóvil". Disponible en línea: *Letras Libres*. Disponible en línea: <http://www.letraslibres.com/reviSanta/convivio/la-ideologia-social-del-automovil>

- HARVEY, David** (2009). En el Foro Social Mundial: *El Derecho a la Ciudad como alternativa al neoliberalismo*. Disponible en línea: hic-gs.org/topdf.php?type=A&pid=3825
- HARVEY, David** (2013). *Ciudades Rebeldes: Del Derecho a la Ciudad a la Revolución Urbana*. AKAI. Salamanca.
- IRACHETA, Alfonso** (1988). *Hacia una planeación urbana crítica*, Universidad Autónoma Metropolitana, Gernika, México.
- ISO, T. Antoni**, (2013). *El espacio público en los centros comerciales a cielo abierto. El caso de Pamplona*. Universidad Pública de Navarra, Pamplona. Disponible en línea: <http://www.euskomedia.org/PDFAnlt/zainak/36/36213230.pdf>
- JACOBS, Jane** (2011). *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades*. Capitán Swing Libros. Madrid.
- KOOLHAAS, Rem** (2006). *La ciudad Genérica*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona. Disponible en línea: <http://es.scribd.com/doc/17627969/La-Ciudad-Generica-Rem-Koolhaas>.
- KUNZ, Gustavo**. (SF). *La constitución urbana y espacial de la ZEDEC Santa Fe: origen y desarrollo producto de la reestructuración urbana, y símbolo del proyecto neoliberal mexicano*. Disponible en: www.bib.uia.mx/ciudad/siglo21/Kunz.pdf
- LEFEBVRE, Henri** (1969). *El derecho a la ciudad*. Ediciones Península. México.
- LEFEBVRE, Henri** (2013). *La producción del espacio*. Primera edición, Capitan Swing, Madrid.
- LITMAN, Todd** (1999). *Traffic Calming Benefits, Costs and Equity Impacts*. Victoria Transport Policy Institute. Disponible en línea: <http://www.vtpi.org/calming.pdf>
- LÓPEZ, Zarate Manuel y Ochoa Jacobeth** (1995). "Santa Fe, razones de un proyecto" en *CIUDADES* 27, julio-septiembre, RNIU, México.
- MARTÍNEZ, Emilio** (2014). "Configuración urbana, habitar y apropiación del espacio" en: *XI Coloquio Internacional de Geocrítica. El Control del espacio y los espacios de*

Control. Universidad de Barcelona. Barcelona. Disponible en:
<http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2014/Emilio%20Martinez.pdf>

MATHIVET, Charlotte (2010). "El derecho a la ciudad: claves para entender la propuesta de crear otra Ciudad Posible". En *Ciudad Para Todos*. Habitat International Coalition. Santiago de Chile

MORÁN, Escamilla Jorge Damián (2006). *Santa Fe: De un tiradero de basura a un Megaproyecto Urbano*. Tesis de Maestría en Estudios Urbanos Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales. El Colegio de México. México.

MORENO, Carranco María (2008). "Producción espacial de lo global: lo público y lo privado en Santa Fe, Ciudad de México" en: *Alteridades* vol.18 no.36 México jul/dic. Disponible en línea:
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=So188-70172008000200007

MUXÍ, Zaida (2004). *La arquitectura de la Ciudad Global*. Editorial Gustavo Gili, S.A. Barcelona.

NAVARRETE, Chávez María del Rocío (2009). *Idea, materialidad y signo de la ciudad: los complejos urbanos arquitectónicos globales Postdamer Platz, Alemania y Santa Fe, México*. Universidad Autónoma Metropolitana, México.

PARNREITER, Christof (2002). Ciudad de México: el camino hacia una ciudad global. *EURE* (Santiago), 28(85), 89-119. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008500006>

PÉREZ, López Ruth (2015). "De la flânerie al tránsito peatonal: la negación del derecho a la ciudad", en: *CyberGeo: European Journal Gegraphy. Espace, Societé, Territoire*. Disponible en línea: <http://cybergeogeo.revues.org/26991>

PÉREZ, Negrete Margarita (2010). *Santa Fe: ciudad, espacio y globalización*. Universidad Iberoamericana, Puebla.

RAMIREZ, Kuri. Patricia (2015). *Espacio público, ¿Espacio de todos? Reflexiones desde la ciudad de México*. Disponible en línea:
www.revistas.unam.mx/index.php/rms/article/download/46614/41861

- RAMIREZ**, Kuri Patricia (coord.) (2014). *Las Disputas por la Ciudad, Espacio Social y Espacio Público en Contextos Urbanos de Latinoamérica y Europa*, México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales.
- RAMIREZ**, Kuri Patricia (coord.) (2013). *Espacio Público y Reconstrucción de Ciudadanía*. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Miguel Ángel Porrúa, México.
- RAMIREZ**, Kuri Patricia (2007). "La ciudad, espacio de construcción de ciudadanía", *Revisita Enfoques: Ciencia Política y Administración Pública*, núm. 7, segundo semestre, PP. 85- 107 Universidad Central de Chile, Santiago, Chile. Disponible en línea: <http://www.redalyc.org/pdf/960/96000704.pdf>
- RAMIREZ**, Kuri Patricia (1978). "Coyoacán y los escenarios de la modernidad", en García Canclini, (coord.), *Cultura y Comunicación en la ciudad de México, Primera parte. Modernidad y multiculturalidad: la ciudad de México a fin de siglo*, México, Grijalbo/UAM-Iztapalapa.
- RAMÍREZ**, Vázquez Blanca (2003). *Modernidad-Posmodernidad, globalización y territorio: un recorrido por los campos de las teorías*, México, UAM-Xochimilco.
- ROMERO**, Gustavo y Rosendo Mesías (coord.) (2001). *La participación en el Diseño Urbano y Arquitectónico en la Producción Social del Hábitat*. CYTED-HABITED-RED XIV.F.
- RUIZ**, José Igacio (2003). *Metodología de la investigación cualitativa*. Serie Ciencias Sociales, vol. 15 Universidad de Deusto Apartado, Bilbao.
- SASSEN**, Saskia (1999). *La ciudad global: Nueva York, Tokio, Londres*. Editorial Eueba, Buenos Aires, Gili, SL, Barcelona PP. 159.
- SASSEN**, Saskia (2007). *Una sociología de la Globalización*. Katz Editores. Buenos Aires, Argentina.
- SASSEN**, Saskia (2010). *Territorio, autoridad y derechos*. Katz Editores. Buenos Aires, Argentina.
- SENNETT**, Richard (2012). *Juntos, Rituales, placeres y políticas de cooperación*. Anagrama, Barcelona.

SENNETT, Richard (2000). *La Corrosión del Carácter, Las consecuencias personales del trabajo en el nuevo capitalismo*. Barcelona, Editorial Anagrama.

SENNETT, Richard (1978). *El declive del Hombre Público*. Península, Barcelona.

SCHWANSE, Elvira (2014). "La basura: un reto y una oportunidad para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México", en *Interdisciplina 2*, núm. 2. PP. 219–231.

ZABLUDOVSKY, Kuper Gina (2012). "El debate conceptual y las Teorías de alcance intermedio a propósito de la sociología en México" en: *Acta Sociológica*, Centro de Estudios Sociológicos. FCPyS UNAM. No. 59, septiembre-diciembre 2012.

ZICCARDI, Alicia (2015). *Análisis regional de las condiciones de habitabilidad de la vivienda. Encuesta Nacional sobre las Condiciones de Habitabilidad de la Vivienda*. UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas. México.

HEMEROGRAFÍA

ALFONZO, Mariela y Christopher Leinberger (2012). *Walk this way: The economic promise of walkable places in Metropolitan Washington, D.C. Brookings*, May 25, 2012. Disponible en línea: <https://www.brookings.edu/research/walk-this-way-the-economic-promise-of-walkable-places-in-metropolitan-washington-d-c/>

DGCS, (2017). *Identifica la UNAM zonas de atención prioritarias para prevenir accidentes de tránsito en todo el país*. Disponible en: http://www.dgcs.unam.mx/boletin/bdboletin/2017_525.html

EXPANSIÓN (2015). *Las 500 empresas más importantes de México en Expansión 2015*. Disponible en: <https://expansion.mx/rankings/2016/03/29/las-500-empresas-mas-importantes-de-mexico-de-expansion-2015>

EL ECONOMISTA, (2017). *Las 20 mejores empresas del mundo en el 2017. 28 de junio de 2017*. Disponible en: <https://www.economista.com.mx/empresas/Las-20-mejores-empresas-del-mundo-en-el-2017-20170628-0113.html>

EL UNIVERSAL (2014). *Santa Fe, caos y riesgo para los peatones*. Lunes 15 de diciembre de 2014. Disponible en: archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2014/santa-fe-caos-y-riesgo-para-peatones-1061965.html

EL UNIVERSAL (2014). Cruzar vialidades en Santa fe, riesgoso. Jueves 3 de julio 2014. Disponible en: <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2014/impreso/cruzar-vialidades-en-santa-fe-riesgoso-124427.html>

MEDINA, R. S. (2010). "Segundos pisos, supervías y vías express en México: más contaminación y tráfico", en: *Nexos*, Julio 20 2010. Disponible en línea: <http://redaccion.nexos.com.mx/?p=1812>

MXCITY (2015). *La liga de la justicia peatonal*. <https://mxcity.mx/2014/07/la-liga-de-la-justicia-peatonal/>

PUBLIMETRO (2016). *Santa Fe, tendrá parque tres veces más grande que la Alameda*, publicado el 10 de octubre 2016. Disponible en línea: <http://www.publimetro.com.mx/noticias/santa-fe-tendra-parque-tres-veces-mas-grande-que-la-alameda/mpjj!DuwpqYdmF2rCA/>

TANIGUCHI, Hanako (2013). "¿Las autopistas urbanas son la solución vial para el DF?" en: *Obrasweb*. Disponible en línea: <http://www.obrasweb.mx/construccion/2013/07/01/autopiSantas-urbanas-del-df>

GACETAS Y DOCUMENTOS OFICIALES

CTS EMBARQ (2015). *Estudio de Movilidad de la Zona Santa Fe en la Ciudad de México*.

Disponible en: wriciudades.org/research/publication/estudio-de-movilidad-de-la-zona-santa-fe-en-la-ciudad-de-méxico

CNDHDF, (2012). *La política de movilidad en el DF requiere poner en el centro al peatón y a los usuarios de transporte público*. Boletín 296/2012. 14 agosto 2012. Disponible

en línea: [http://cdhdf.org.mx/2012/08/la-politica-de-movilidad-en-el-df-requiere-](http://cdhdf.org.mx/2012/08/la-politica-de-movilidad-en-el-df-requiere-poner-en-el-centro-al-peaton-y-a-los-usuarios-del-transporte-publico/)

[poner-en-el-centro-al-peaton-y-a-los-usuarios-del-transporte-publico/](http://cdhdf.org.mx/2012/08/la-politica-de-movilidad-en-el-df-requiere-poner-en-el-centro-al-peaton-y-a-los-usuarios-del-transporte-publico/)

GREENPEACE (2008). *Resumen de los impactos ambientales y sobre la salud de los rellenos sanitarios*. Campaña contra la contaminación, Greenpeace Argentina.

Disponible en:

<https://www.greenpeace.org/argentina/Global/argentina/report/2009/9/resumen-de-los-impactos-ambien-2.pdf>

INRIX (2017). Global Traffic Score. Disponible en: cardinrix.com/scorecard/

ITDP, (2013). *Hacia una política nacional de ciudad: cinco propuestas para el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2013 en México*. Ciudad de México, México. Disponible en línea:

[http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Hacia-una-politica-nacional-de-](http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Hacia-una-politica-nacional-de-ciudad.pdf)

[ciudad.pdf](http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Hacia-una-politica-nacional-de-ciudad.pdf)

LIGA PEATONAL (2014). *Carta Mexicana de los Derechos del Peatón*. México. Disponible

en línea: <http://ligapeatonal.org/carta-mexicana-de-los-derechos-del-peaton/>

PAOT, (2009). *Estadísticas y datos generales de las áreas verdes de la CDMX*. Disponible

en: http://www.paot.org.mx/micrositios/FORO_CONS_RN/pdf/mesa_4/Zenia.pdf

PAOT, (2014). *Elaboración del Proyecto de la Nueva Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal*. Disponible en línea:

<http://centro.paot.org.mx/documentos/paot/estudios/LDUDF2014.pdf>

SCT, (S/F). *Carreteras*. Disponible en línea: [http://dicyg.fi-](http://dicyg.fi-c.unam.mx/~eventos/Sistemas/Carreteras.pdf)

[c.unam.mx/~eventos/Sistemas/Carreteras.pdf](http://dicyg.fi-c.unam.mx/~eventos/Sistemas/Carreteras.pdf)

SEDEMA, (2012). *Áreas Verdes bajo manejo por habitante*. Disponible en línea:

http://www.ciudadverde.sedema.df.gob.mx/pdf/infografia_zonas_arboladas.pdf

SEDESOL, (2012). *La expansión de las ciudades 1980-2010*. México. Segunda Edición.

SEDUVI, (2012). *Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la zona de Santa Fe*, México D.F.

SITT y Asociación de Colonos Santa Fe (2017). *Plan Maestro de Movilidad Urbana de Santa Fe*. Asociación de Colonos Santa Fe A.C.

Anexo 1. Cuestionario versión 1

FECHA: __/__/__

No. De cuestionario _____

Lugar de aplicación: _____

Tiempo de Aplicación del Cuestionario: _____

Observaciones Generales: _____

Santa Fe: Apropiación y Habitabilidad de los espacios públicos en los Complejos Urbanos Arquitectónicos Globales.

Filtro: ¿Cuáles son las 3 principales formas que usted usa para desplazarse en Santa Fe?

1: _____

2: _____

3: _____

Sección 1. Características generales del Informante

1. EDAD: _____ 2. SEXO: FEMENINO MASCULINO

3. Lugar de Residencia:

1. ¿Cuáles son los motivos de su visita a Santa Fe?

2. ¿Con qué frecuencia visita Santa Fe?

Diario Una vez a la Semana Varias veces al mes

3. ¿Cuánto tiempo ocupa en trasladarse de su domicilio a Santa Fe?

Menos de 30 min. De 30 – 60 min Entre 1 y 2 hr.

Más de 2. Horas.

Sección 2. Apropiación del Espacio Público

4. Cuáles son las calles por las que transita en Santa Fe para:

Llegar al trabajo: _____

Llegar a la escuela: _____

¿Por qué? _____

7.1. Cuando está en Santa Fe, a qué lugares va para realizar compras:

¿Por qué? _____

7.2. ¿Puede describir el lugar dónde espera el transporte?

5. Mencione los principales lugares dentro de Santa Fe, a los que va para:

Pasear: _____

Hacer caminatas: _____

¿Por qué?: _____

Sentarse o descansar: _____

Comer o tomar alimentos: _____

¿Por qué?: _____

6. Mencione los principales lugares dentro Santa Fe, a los que va para:

Jugar o divertirse: _____

¿Por qué ahí? _____

Realizar actividades tales como asistir a talleres, cursos al aire libre, reuniones, etc.:

¿Por qué ahí?: _____

Sección 3. Habitabilidad del espacio público y Percepción

7. ¿Cuáles son los principales problemas que tienen las calles y los lugares por los que transita al interior de Santa Fe?

Respecto a los puentes peatonales: _____

Banquetas y su mantenimiento: _____

Facilidad de desplazamiento: _____

Accesibilidad y conexión: _____

8. ¿Cómo le gustaría que fueran estos espacios? Y ¿por qué?:

Anexo 2. Resultados de cuestionarios (prueba piloto)

DATOS GENERALES Y FILTRO

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Edad	Sexo	Lugar de residencia	Principal forma de desplazarse en el CUAG
1	Afuera de Patio Santa Fe: Mario Sandoval, esquina con Vasco de Quiroga	47	F	Cuajimalpa Centro	1. Transporte Público 2. A pie 3. Taxi Particular
2	Paradero expreso	22	M	Naucalpan	1. Transporte Público 2. Taxi Particular 3. A pie
3	Esquina Salvador Agraz/ Vasco de Quiroga	20	F	Interlomas	1. Coche 2. A pie 3. Transporte público
4	Frente a Fantasías Miguel	57	M	Cuajimalpa	1. Coche 2. Transporte público 3. Pie
5	Estacionamiento Liverpool	22	F	San Fernando, Huixquilucan	1. A pie 2. Transporte público 3. Taxi colectivo
6	Estacionamiento Liverpool	23	F	Vasco de Quiroga	1. A pie 2. Transporte público 3. Coche
7	Salida del CCSF	36	M	Unidad Belén	1. Transporte Público 2. A pie 3. Coche
8	Edificio NISSAN	24	F	Chimalpa, Cuajimalpa	1. A pie 2. Transporte público 3. Coche
9	CCSF fuera, estacionamiento	39	M	Tacubaya	1. Transporte Público 2. A pie 3. Bicicleta
10	Vasco de Quiroga a la altura de PH	19	F	La villa	1. A pie 2. Transporte público 3. Coche
11	Fuera de Casa Palacio, Av. Vasco de Quiroga	48	F	Tecámac	1. Transporte Público 2. A pie 3.coche
12	Frente al ABC Santa Fe	24	M	Acopilco, Cuajimalpa	1. Coche 2. A pie 3. Transporte público
13	Frente a la glorieta Toks	27	M	Atizapán de Zaragoza	1. Transporte de la Empresa 2. Transporte Público 3. A pie

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Motivos de visita	Frecuencia	Tiempo de desplazamiento
1	Afuera de Patio Santa Fe: Mario Sandoval, esquina con Vasco de Quiroga	Realizar compras y pagos	Varias veces al mes	de 30-60
2	Paradero	Trabajo: entrega de documentos	Una vez a la semana	Entre 1 y 2 horas
3	Esquina Salvador Agraz/ Vasco de Quiroga	Ver amigas, comer, compras	Varias veces al mes	Entre 1 y 2 horas
4	Frente a Fantasías Miguel	Tabajo	Una vez a la semana	Menos de 30 min
5	Estacionamiento Liverpool	Trabajo, Compras y entretenimiento	Diario	Menos de 30 min
6	Estacionamiento Liverpool	Compras y diversión	Una vez a la semana	Menos de 30 min
7	Salida del CCSF	Trabajo (Mantenimiento en el CCSF)	Diario	de 30-60
8	Edificio NISSAN	Trabajo	Diario	Menos de 30 min
9	CCSF fuera, estacionamiento	Trabajo	Diario	Menos de 30 min
10	Vasco de Quiroga a la altura de PH	Trabajo	Varias veces al mes	Entre 1 y 2 horas
11	Fuera de Casa Palacio, Av. Vasco de Quiroga	Trabajo	Diario	Entre 1 y 2 horas
12	Frente al ABC Santa Fe	Ir a la escuela y hacer compras en Santa Fe	Diario	de 30-60
13	Frente a la glorieta Toks	Trabajo	Diario	Entre 1 y 2 horas

Apropiación 1

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Calles por las que transita	Motivos	Sitios para realizar compras	Motivos	Descripción del parabús
1	Afuera de Patio Santa Fe: Mario Sandoval, esquina con Vasco de Quiroga	Carretera México Toluca, Prol. Carlos Échanove y Vasco de Quiroga	Son las que uso para ir al Centro Comercial Santa Fe y Patio Santa Fe	Liverpool, Chedraui, Sears C.C.Santa Fe y Home DePPot	Facilidades de pago y todo está ahí	Incomo para esperar, no hay banca para sentarse ni techos
2	Paradero	Mario Pani y Vasco de Quiroga	Vasco de Quiroga es la principal forma de llegar a las oficinas donde se hace entrega de documentos	SEARS, Sams Club	Son accesibles y encuentra alimentos	No hay banca ni techo, y los camiones se tardan mucho
3	Esquina Salvador Agraz/ Vasco de Quiroga	Vasco de Quiroga, Salvador Agraz Y Mario Pani	Son las calles más transitadas y más seguras	Samara Shops CCSF	Hay gran variedad de artículos	Son seguros pero no hay mobiliario para esperar
4	Frente a Fantasías Miguel	Por todo Santa Fe en auto, pero a pie Vasco de Quiroga, Glorieta, Salvador Agraz	Cercanía al trabajo	CCSF	Hay gran variedad de comercio	Son paradas que no tienen mobiliario
5	Estacionamiento Liverpool	Prolongación Paseo de la Reforma, AV. Vasco de Quiroga	Son las rutas más cortas	Patio Santa Fe, Samara, Park Plaza, CCSF	Por la diversidad de tiendas	Enfrente de Fantasías Miguel, hay poco mobiliario pero es seguro porque hay mucha gente
6	Estacionamiento Liverpool	Av. Vasco de Quiroga y Barros Sierra	Son las rutas más directas para llegar a todos lados	Patio Santa Fe, Samara, Park Plaza, CCSF	Porque encuentro lo que busco, hay mucha variedad de actividades	Está sobre la calle, no cuenta con un buen mobiliario
7	Salida del CCSF	Vasco de Quiroga y Camino real a Toluca	Son la directas a su lugar de trabajo	Sams Club y Superama	Porque tiene suscripción	No hay infraestructura, hay un árbol para cubrirse del sol y un metal doblado y ahí se puede esperar sentado. La calle suele inundarse y es terrible esperar el transporte cuando llueve

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Calles por las que transita	Motivos	Sitios para realizar compras	Motivos	Descripción del parabús
8	Edificio NISSAN	Vasco de Quiroga y Prol. Carlos Echanove	Es la ruta directa al trabajo	CCSF	Es el lugar más cercano	Hay asientos y techo
9	CCSF fuera, estacionamiento	Vasco de Quiroga	Es la ruta más directa al CCSF	En ningún lugar	Porque todo está muy caro	Es a la salida del CCSF, no hay mobiliario, donde si hay, los camiones no hacen parada, y sólo lo usan taxis
10	Vasco de Quiroga a la altura de PH	Salvador Agraz, Vasco de Quiroga y alrededores de Garden Santa Fe	Hay más gente	No las realiza	Porque es costoso	Hay bancas y un techo, pero son pocas para toda la gente que va
11	Fuera de Casa Palacio, Av. Vasco de Quiroga	México Toluca hacia CCSF	Es la ruta más directa al CCSF	Credraui, Walmart y Patio Santa Fe	es las que quedan más cerca	No hay donde atajarse del sol o de la lluvia pero son seguros
12	Frente al ABC Santa Fe	Vasco de Quiroga y calle dónde está la UAM	Es la ruta más ruta directa	Credraui, Liverpool, Best Buy, Sam's Club	Por la cercanía, son lugares confiables y hay gran variedad	No es cómodo, sólo son camellones muy pequeños y no se puede hacer fila, hay mobiliario pero es insuficiente para la cantidad de autobuses que salen ahí.
13	Frente a la glorieta Toks	Sólo Vasco de Quiroga desde la parada de la Ibero	Es la ruta que hace el transporte público y empresarial	CCSF	Queda a 5 minutos a pie, ahí hay de todo.	En una de las paradas, la que está en Vasco de Quiroga, hay mobiliario de parabús y en la de Paseo de la Reforma sólo es sobre la banqueta

Apropiación 2

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Paseos/ Caminatas	Sentarse o descansar	tomar alimentos	Motivos	Jugar/divertirse	Motivos	Talleres/cursos/ reuniones	Motivos
1	Afuera de Patio Santa Fe: Mario Sandoval, esquina con Vasco de Quiroga	Centro Comercial Santa Fe, no hago caminatas aquí	Cualquier lugar dentro del CCSF	Área de comida rápida en el CCSF	Es más cómodo	Al cine	No hay otras opciones	Reuniones en restaurantes, hay taller de tejido dentro del CCSanta Fe, pero son costosas.	No hay más opciones
2	Paradero	No realizo ninguna de las dos	No tengo tiempo	Starbucks o Seven Eleven	Son los lugares más comunes	No hay tiempo	.	No hay tiempo	
3	Esquina Salvador Agraz/ Vasco de Quiroga	CCSF, por la dimensión del lugar	En el paradero, dentro del CCSF	CCSF	No hay opciones fuera, y hay gran variedad de comida ahí	Samara Shops y CCSF	Hay varias actividades, cine, gimnasio y lugares para comer	reuniones con amistades, dentro del CCSF	No hay más opciones
4	Frente a Fantasías Miguel	No hay tiempo	en el coche, o en banquetas cerca de los lugares de espera	a veces no hay tiempo de comer	NO HAY TIEMPO	No hay tiempo	No hay tiempo	Ninguno	No hay tiempo.
5	Estacionamiento o Liverpool	Patio Santa Fe, Samara, Park Plaza, CCSF	CCSF	CCSF	Es el lugar más cercano a su trabajo	CCSF	Es lo más cercano, usualmente es ir al cine	No hay opciones	No hay
6	Estacionamiento o Liverpool	CCSF Y en la calle a espaldas del CCSF	CCSF	CCSF y Patio Santa Fe	Son lugares más cómodos	CCSF: cine, tiendas y PlayTime	Es entretenido	Expo-Bancomer	Tiene buenas platicas y talleres

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Paseos/ Caminatas	Sentarse o descansar	tomar alimentos	Motivos	Jugar/divertirse	Motivos	Talleres/cursos/ reuniones	Motivos
7	Salida del CCSF	Campos de Fútbol en la Alameda Poniente. Hay restricción de la entrada, pero un familiar trabaja como vigilante y da permiso de entrar a jugar	No hay muchos lugares y dentro del CCSF está muy lleno siempre	Dentro del trabajo hay comedor, a veces va a Sams Club, pues la empresa les da suscripción y vales de alimentos	No hay más sitios donde hacerlo	No hay lugares y dentro del CCSF es caro		No hay tal, para reuniones, el punto de reunión es La Lavadora, de ahí es muy común ir al CCSF o Samara	Son sitios cómodos para comer
8	Edificio NISSAN	No pasea ni camina, por falta de tiempo y exceso de personas	No hay donde	Hay comedor en el trabajo	No hay para qué salir	Ninguno	Porque no tiene tiempo		
9	CCSF fuera, estacionamiento	En el CCSF, hacer caminatas del trabajo a su casa y viceversa	No hay dónde, no hay jardnes ni estancias para hacerlo	En el comedor, dentro del CCSF	Porque no hay otra zona	No hay muchos lugares,	es elevado el precio	No realiza en Santa Fe	No hay tiempo ni lugares que le llamen la atención
10	Vasco de Quiroga a la altura de PH	No hace paseos, camina sólo por las calles mencionadas para vender sus productos	No hay donde	Come en su casa	Falta de recursos				

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Paseos/ Caminatas	Sentarse o descansar	tomar alimentos	Motivos	Jugar/divertirse	Motivos	Talleres/cursos/ reuniones	Motivos
11	Fuera de Casa Palacio, Av. Vasco de Quiroga	Recorrer el CCSF	Descansar, fuera de Casa Palacio (aunque sería bueno tener banquitas)	Tiene comedor en el trabajo cuando tiene ganas de comer otra cosa, bajan en taxis a la glorieta (dónde comienza la zona corporativa)	No hay otra cosa	Ir al cine	No hay más opciones, no hay otra cosa que le llame la atención	No hay opciones y/o no sabe si hay	No hay opciones y/o no sabe si hay
12	Frente al ABC Santa Fe	Dentro de la Escuela o al CCSF	Dentro de la Escuela	En algún Centro Comercial o Plaza, Samara Shops, o CCSF	porque son los lugares más cercanos y con más variedad de alimentos	Al CCSF: al cine	Hay gran diversidad de lugares donde divertirse	Dentro de la escuela	No sabe si hay más opciones fuera, para reuniones el CCSF
13	Frente a la glorieta Toks	CCSF dentro y para ir.	Parte baja del edificio, hay bancas y un patio que usa todo el edificio	En el comedor del trabajo o ir al CCSF	No es fácil ni da tiempo desplazarse a otros sitios	CCSF	Por cercanía y comodidad	No hay tiempo	

Habitabilidad 1

No. De Cuestionario	Problemáticas de las calles	Puentes peatonales	Banquetas
1	Hay muchas calles sólo para autos y mucho flujo vehicular	Están bien diseñados pero sólo hay uno, el que está cerca del paradero	Son angostas y mal hechas, los desagües de los edificios tienen salida a las banquetas, y se inundan, las banquetas más amplias son las entradas a los corporativos
2	Las distancias son muy largas para tomar el transporte o llegar de un lado a otro	Sucios y deteriorados	Sucias y rotas
3	La nula limpieza, hay mal olor, los baches, semáforos que tardan en cambiar y luego dan poco tiempo para cruzar	Sólo conoce el de Vasco de Quiroga, pero no lo ha utilizado, piensa que es inseguro	Están en buenas condiciones
4	No hay semáforos y hay mucho tránsito	No los utiliza	algunas son amplias pero a veces las invaden los autos
5	Las calles tienen un aspecto descuidado, y se inundan	No hay, solo uno en un sitio estratégico	Están mal hechas y rotas
6	Hay muchas construcciones que obstruyen el paso y es peligroso	Son casi nulos	Algunas, las que están en calles principales, tienen buena extensión, pero no hay mobiliario, por ejemplo botes de basura
7	Falta de seguridad, está solo, las calles están vacías, inundadas, hay baches, no se puede caminar en muchas banquetas, tienes que rodear para llegar a varios puntos, es más fácil con coche, para ir a Movistar, no se puede, pues pasa la autopista y no hay cómo cruzar.	No hay	por el tren hay renovación pero el 30% está en correctas condiciones
8	Charcos de agua en la calle y en las banquetas, no hay alumbrado suficiente y por las mañanas está muy oscuro y solo		Son amplias, al menos por las que pasa

No. De Cuestionario	Problemáticas de las calles	Puentes peatonales	Banquetas
9	No hay espacio para bicicletas, las avenidas tienen costo	No hay puentes	Están destruidas por CFE, TELMEX, hacen arreglos y no dejan como estaba la banqueta
10	Las calles están en mal estado y no son seguros los cruces peatonales	Utiliza sólo uno, está en buenas condiciones	Son amplias
11	Los accesos siempre están muy saturados	Sí funcionan	Están en buen estado
12	No hay seguridad vial, no hay personal suficiente i suficientes cruces, las calles tienen baches	No hay suficientes	Están rotas y en mal estado
13	Es difícil desplazarse caminando, aún en Vasco de Quiroga, no hay suficientes semáforos y entre las 5 y 9 pm hay mucho tránsito	No hay, sólo el del paradero	Son de tamaño reducido en la mayoría de las calles,

Habitabilidad 2

No. De Cuestionario	Facilidad de desplazamiento	Accesibilidad y conexión	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
1	Es difícil, por los autos y por tantos coches	Hay discontinuidad en las banquetas	Más lugares para el peatón, seguros y que no tengas que cruzar grandes avenidas para llegar al otro extremo.
2	No hay facilidad de tomar el transporte ;, tienes que caminar a las calles principales	No es fácil desplazarse, las banquetas son angostas o inexistentes	Más mantenimiento, mayor cantidad de espacios para descansar
3	Es fácil desplazarse	Algunas calles están desconectadas y se notan inseguras	Más semáforos y espacios más accesibles para el peatón, más seguridad en los cruces de las calles y grandes avenidas.
4	Es fácil llegar a cualquier lado en auto	Es fácil desplazarse	Parques o áreas verdes pero ya no hay espacio por el comercio, conviene más hacer corporativos y tiendas que espacios verdes
5	Hay mucho tráfico y las distancias son largas y complicadas para caminar y no usar auto.	Es buena, es fácil desplazarse por Vasco de Quiroga, pero otras calles son complicadas	Que hubiera más cuidado con el mantenimiento de las calles y las banquetas. En Prolongación de la Reforma hay una alcantarilla que despide aguas negras
6	No, por las edificaciones, hay pocas calles que se conectan	Es buena, pero sólo en calles principales	Más parques, áreas libres para disfrutar y perder el tiempo
7	No hay conexión, no están aptas para caminar	Muchas avenidas están desconectadas y es difícil desplazarse	Que sean lugares más caminables y haya más parques y lugares para esperar, descansar o perder el tiempo
8	El recorrido diario es fácil, pero hay mucho tráfico y es inseguro	No hay buena conexión con otras avenidas o para tomar el transporte	No hay tiempo para salir a la calle, pero podría ser más seguro, iluminado y con mejor mantenimiento

No. De Cuestionario	Facilidad de desplazamiento	Accesibilidad y conexión	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
9	Es difícil, <i>si tienes dinero, te hacen caso y mantienen los espacios, y si no, pues no, cómo las avenidas de paga</i>	Es difícil desplazarse a pie y en bicicleta, los autos mandan	Que las calles fueran libres y sin costo, que hubiera más áreas verdes y equipamiento en las calles, para descansar, sentarse o banquetas en buen estado
10	Es fácil desplazarse	Las calles son accesibles	Aunque hubiera más espacios, no tendría tiempo de usarlos
11	Es fácil desplazarse		Que hubiera más jardines para descansar
12	Es fácil en coche, pero a pie son largas distancias en calles solas	sólo las avenidas principales están conectadas	Lugares más seguros para caminar, y con descansos, también más puentes o cruces seguros, calles en buen estado
13	No hay pasos peatonales, eso complica el desplazamiento de un lugar a otro	No es sencillo moverse, por eso no sale a explorar, por las noches se queda vacío y es inseguro pues es una zona de puras oficinas	Que haya más puentes, espacios para caminar y más mantenimiento a las calles y banquetas

Anexo 3. Cuestionario, versión final

FECHA: ___/___/___

No. De cuestionario _____

Lugar de aplicación: _____

Tiempo de Aplicación del Cuestionario: _____

Santa Fe: Apropiación y Habitabilidad de los espacios públicos en los Complejos Urbanos Arquitectónicos Globales.

Filtro: ¿Cuáles son las 3 principales formas que usted usa para desplazarse en Santa Fe?

- A pie Transporte Público Taxi Auto particular Bicicleta

Sección 1. Características generales del Informante

1. EDAD: _____ 2. SEXO: FEMENINO MASCULINO

2. Lugar de Residencia:

(Entidad federativa, Municipio, Colonia)

3. ¿Con qué frecuencia visita Santa Fe?

- Diario Una vez a la Semana Varias veces al mes: ¿cuántas? _____

4. ¿Cuánto tiempo ocupa en trasladarse de su domicilio a Santa Fe?

- Menos de 30 minutos De 30 – 60 minutos Entre 1 y 2 horas Más de 2. Horas.

5. ¿Cuáles son los motivos de su visita a Santa Fe?

- Trabajo Escuela Compras Ocio Otro: _____

Sección 2. Apropiación del Espacio Público

2.1. CALLES

6.1 ¿Cuáles son las calles por las que transita en Santa Fe para llegar al trabajo?

- No Sabe No Contestó

¿6.1.1 Por qué transita por esas calles?

6.2 ¿Cuáles son las calles por las que transita en Santa Fe para hacer compras?

No Sabe No Contestó

6.2.1 ¿Por qué transita por esas calles?

6.3 ¿Cuáles son las calles por las que transita en Santa Fe para llegar a la escuela?

No Sabe No Contestó

6.3.1 ¿Por qué transita por esas calles?

6.4 ¿Cuáles son las calles por las que transita en Santa Fe para llegar a (Otro Lugar)_____?

No Sabe No Contestó

6.4.1 ¿Por qué transita por esas calles?

2.2. LUGARES

7.1 Cuando está en Santa Fe, ¿a qué lugares va para realizar compras?:

No Sabe No Contestó

7.1.1 ¿Por qué en esos lugares?

7.2 ¿Cómo es el lugar donde espera el transporte público?

No Sabe No Contestó

Mencione los principales lugares dentro de Santa Fe, a los que va para:

7.3 Pasear o hacer caminatas:

No Sabe No Contestó

7.3.1 ¿Por qué ahí?

7.4 Hacer deporte o ejercitarse:

No Sabe No Contestó

7.4.1 ¿Por qué ahí?

7.5 Sentarse o descansar:

No Sabe No Contestó

7.5.1 ¿Por qué ahí?

7.6 Comer o tomar alimentos:

No Sabe No Contestó

7.6.1 ¿Por qué ahí?

7.7 Jugar o divertirse:

No Sabe No Contestó

7.7.1 ¿Por qué ahí?

7.8 Realizar actividades tales como asistir a talleres, cursos al aire libre, reuniones, etc.:

No Sabe No Contestó

7.8.1 ¿Por qué ahí?

Sección 3. Habitabilidad del espacio público y Percepción

8.1. ¿Cuáles son los principales problemas que tienen los lugares que visita al interior de Santa Fe?

No Sabe No Contestó

8.2 ¿Cuáles son los principales problemas que tienen las calles por las que transita al interior de Santa Fe?

No Sabe No Contestó

8.3 ¿Cuáles son los principales problemas que tienen los puentes peatonales:

No Sabe No Contestó

8.4 ¿Cuáles son los principales problemas que tienen las Banquetas y su mantenimiento:

No Sabe No Contestó

8.5 ¿Considera que es fácil desplazarse en Santa Fe?

Sí No 8.5.1 ¿Por qué?

No Sabe No Contestó

8.6. ¿Considera que las calles están bien comunicadas?

Sí No 8.6.1 ¿Por qué?

No Sabe No Contestó

8.7. ¿Cómo le gustaría que fueran estos espacios? Y ¿por qué?

Observaciones Generales: _____

Anexo 4. Resultados de cuestionarios finales por ruta.

Ruta Residencial

Folio	Lugar de Aplicación	Edad	Sexo	Lugar de residencia	Principal forma de desplazarse en el CUAG
1	Glorieta - Javier Barros Sierra	40	F	Cuajimalpa, Cuajimalpa	1. Transporte público 2. A pie 3. Taxi colectivo
2	Bernardo Quintana	23	F	Pueblo de Santa Fe, Álvaro Obregón	1. Taxi colectivo 2. A pie 3. Transporte Público
3	Bernardo Quintana	39	M	Acopilco, Cuajimalpa	1. Auto particular 2. Transporte Público 3. A pie
4	Bernardo Quintana	29	F	Pueblo de Santa Fe, Álvaro Obregón	1. Transporte público 2. A pie 3. Taxi colectivo
5	Bernardo Quintana	45	M	Santa Fe, La Loma	1. Auto particular 2. A pie 3. Bicicleta
6	Parque Bernardo Quintana	47	F	Jalalpa, Álvaro Obregón	1. Transporte público, 2. A pie 3. Taxi
7	La Loma, en el parque	56	M	Jalalpa, Álvaro Obregón	1. Auto particular 3. Transporte Público 3. A pie
8	Bernardo Quintana	39	F	San Mateo Tlaltenango, Cuajimalpa	1. Transporte público 2. A pie 3. Taxi colectivo
9	Glorieta, Vasco de Quiroga y Javier Barros Sierra	32	F	La Navidad, Cuajimalpa	1. Taxi 2. Auto Particular 3. A pie

Folio	Lugar de Aplicación	Frecuencia	Tiempo de desplazamiento	Motivos de su visita
1	Glorieta - Javier Barros sierra	Una vez a la semana	De 30-60 minutos	Trabajo
2	Bernardo Quintana	Varias veces al mes (4)	De 30-60 minutos	Trabajo, compras
3	Bernardo Quintana	Varias veces al mes (4-5)	De 30-60 minutos	Trabajo
4	Bernardo Quintana	Diario	De 30-60 minutos	Trabajo, compras
5	Bernardo Quintana	Diario	menos de 30 minutos	Trabajo, compras, ocio, vivienda
6	Parque Bernardo Quintana	Varias veces al mes (12)	De 30-60 minutos	Trabajo
7	La Loma, en el parque	Varias veces al mes (4)	menos de 30 minutos	Trabajo, compras, ocio
8	Bernardo Quintana	Diario	De 30-60 minutos	Trabajo, compras
9	Glorieta, Vasco de Quiroga y Javier Barros Sierra	Varias veces al mes (12)	menos de 30 minutos	Compras y Ocio

Folio	Lugar de Aplicación	Calles por las que transita para ir al trabajo	¿Por qué?	Calles por las que transita para ir a la escuela	¿Por qué?	Calles por las que transita para hacer las compras	¿Por qué?	Calles por las que transita para ocio	¿por qué?	Calles por las que transita para otro	¿por qué?
1	Glorieta - Javier Barros sierra	La Loma, Avenida Bernardo Quintana y Vasco de Quiroga	Por ahí pasa el transporte para ir a su trabajo, es la ruta más cercana	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
2	Bernardo Quintana	Bernardo Quintana, Vasco de Quiroga y La Loma	Son las que la llevan a su lugar de empleo	Vasco de Quiroga	Para ir a Patio Santa Fe	NA	NA	NA	NA	NA	NA
3	Bernardo Quintana	Avenida Vasco de Quiroga y Bernardo Quintana	Son las calles más directas a su empleo	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
4	Bernardo Quintana	Avenida Vasco de Quiroga y Bernardo Quintana	Son las más directas al trabajo	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
5	Bernardo Quintana	Bernardo Quintana, Vasco de Quiroga, Guillermo González Camarena	son las que lo llevan al corporativo			Vasco de Quiroga y Paseo de los Arquitectos	Para ir al CCSF, Park Plaza o Patio Santa Fe	Vasco de Quiroga y Paseo de los Arquitectos	Para ir al CCSF, Park Plaza o Patio Santa Fe	Bernardo Quintana	Es la única avenida
6	Parque Bernardo Quintana	Vasco de Quiroga, Santa Lucia, Bernardo Quintana	Es donde toma el transporte, son las rutas más fáciles	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

Folio	Lugar de Aplicación	Calles por las que transita para ir al trabajo	¿Por qué?	Calles por las que transita para ir a la escuela	¿Por qué?	Calles por las que transita para hacer las compras	¿Por qué?	Calles por las que transita para ocio	¿por qué?	Calles por las que transita para otro	¿por qué?
7	La Loma, en el parque	Vasco de Quiroga y Bernardo Quintana	son las más rápidas desde casa	NA	NA	Vasco de Quiroga	para ir a Patio Santa Fe o el CCSF	NA	NA	NA	NA
8	Bernardo Quintana	Vasco de Quiroga, Prolongación VQ, Javier Barros Sierra, Bernardo Quintana	son las más cercanas a su trabajo	NA	NA	Vasco de Quiroga	Es donde están los Centros Comerciales	NA	NA	NA	NA
9	Glorieta, Vasco de Quiroga y Javier Barros Sierra	NA	NA	NA	NA	Vasco de Quiroga, Salvador Agraz, Antonio Dovalí Jaime y Carlos Echánove	Para llegar a los Centros Comerciales	Vasco de Quiroga, Salvador Agraz, Antonio Dovalí Jaime y Carlos Echánove	Para llegar a los Centros Comerciales	NA	NA

Folio	Lugar de Aplicación	Lugar donde hace compras	¿por qué esos lugares?	Lugar donde espera el transporte público	Lugares para pasear o hacer caminatas	¿Por qué ahí?	Hacer deporte o ejercitarse	¿Por qué ahí?	Sentarse o descansar	¿Por qué ahí?	Tomar alimentos	¿Por qué ahí?	Jugar/divertirse	¿Por qué ahí?	Talleres/ cursos/ reuniones	¿Por qué ahí?
1	Glorieta - Javier Barros sierra	No las realiza	Lo hace en otro lugar, porque sólo viene a trabajar una vez a la semana, todas sus actividades las realiza en otro lugar, cerca de su casa	Debajo de un árbol en la banqueta, es un lugar donde se puede sentar pero no está hecho para eso, es porque el transporte tarda mucho en pasar	No las realiza, camina pero no por gusto, a veces porque ya se hace tarde.	Porque no tiene tiempo para pasear	No lo realiza	Porque sólo va a trabajar	No descansa, no está mucho tiempo en Santa Fe	Sólo para trabajar	Come en casa	Come en otro lugar, no tiene tiempo para hacerlo en los CC, que son los únicos lugares con comida.	No lo realiza	Falta de tiempo	No lo realiza	Falta de tiempo
2	Bernardo Quintana	A Patio Santa Fe	Porque es el lugar que queda cerca del trabajo y de paso a la casa	Es en la avenida, no hay parabús, es seguro porque están los vigilantes de las casas y los edificios.	A veces sale a los camellones a caminar	Porque es lo que le queda más cerca	No lo realiza	No tiene tiempo	En el trabajo, porque es niñera, y tiene espacios para hacerlo	Es lo más viable, para no salir	En el trabajo	Le dan horario para comer algo, que le preparan en esa casa	No lo realiza	Falta de tiempo	No lo realiza	No está interesada
3	Bernardo Quintana	No las realiza	No hay oportunidad de hacerlas, no le da tiempo	No hay parabús y un lugar sucio	No las realiza	No le da tiempo	No lo realiza	No tiene tiempo	En el trabajo	Hay espacio donde hacerlo	En el trabajo	Le dan espacio para comer, a veces lleva su propia comida	No lo realiza	no le llama la atención	No lo realiza	No está interesado
4	Bernardo Quintana	Patio Santa Fe o CCSF	Son los más cercanos y donde hay muchas opciones de compra	Es un lugar muy descuidado en la glorieta (VQ)	En el camellón de Bernardo Quintana y en el parque	Es lo más accesible, cercano al trabajo	No lo realiza	Por falta de tiempo	En el trabajo	Porque no hay oportunidad de hacerlo fuera	Dentro de la casa, aunque sale a comprar de vez en cuando a un coche que se estaciona en algunas cerradas, para vender comida	Porque afuera no hay donde hacerlo	No lo realiza	no le llama la atención	No lo realiza	No está interesada
5	Bernardo Quintana	CCSF, Park Plaza, Garden Santa Fe, Patio Santa Fe	Son los más cercanos y con buenos restaurantes, tiendas etc	No lo utiliza	Dentro del edificio y en la Avenida Bernardo Quintana	Dentro hay un parque y jardines, fuera de la Avenida es tranquila para caminar	Dentro del edificio	Hay lugar para hacerlo	En el trabajo, en el coche, en las plazas comerciales y en casa	son los únicos lugares donde puede hacerlo	Restaurantes y en casa	Le queda cerca ir a su casa a comer o ir a los Centros Comerciales, también en otros lugares restaurantes etc	Club, en el edificio, ir al cine, lugares de juegos	es lo único que hay	Club	Sólo ahí ofrecen actividades recreativas para toda la familia
6	Parque Bernardo Quintana	No suele realizarlas, pero algunas veces va a Patio Santa Fe	les queda cerca del trabajo	Sin Parabús, no hay donde atajarse ni donde sentarse	En la Avenida Bernardo Quintana y en parques donde pasea a los perros, o en el camellón de la avenida	son las únicas opciones	no las realiza	No tiene tiempo	en los parques y al interior del edificio	es lo más accesible y donde hay oportunidad	en el edificio	fuera no hay opciones, sólo un oxo	No lo realiza	no hay opciones y no tienen tiempo	No lo realiza	no tiene tiempo y no sabe si hay opciones

Folio	Lugar de Aplicación	Lugar donde hace compras	¿por qué esos lugares?	Lugar donde espera el transporte público	Lugares para pasear o hacer caminatas	¿Por qué ahí?	Hacer deporte o ejercitarse	¿Por qué ahí?	Sentarse o descansar	¿Por qué ahí?	Tomar alimentos	¿Por qué ahí?	Jugar/divertirse	¿Por qué ahí?	Talleres/cursos/reuniones	¿Por qué ahí?
7	La Loma, en el parque	Patio Santa Fe o CCSF	Son los que le quedan más cerca o de paso desde el trabajo	Muy seguro, porque hay vigilancia en toda la zona, no hay parabús pero es cómodo	Bernardo Quintana	Si no tienen mucho trabajo, aprovecha para salir con los niños, andar en bici, salir al parque, ver a las personas que pasean a los perros etc	correr en la Avenida Bernardo Quintana	Es cómoda, es muy larga y tranquila	En el auto, solo hay donde sentarse en el parque (hay dos) que de hecho hicieron por los perros, las personas que viven ahí, tienen todo dentro de los edificios, gym, club, jardines, etc.	Porque no hay más lugares, sólo dentro del edificio residencial, además sólo va de 3 a 5 horas	Trabaja 3 horas, entonces come en casa, no hay opciones, aunque hay autos que van a vender, pero no los ocupa	porque es poco tiempo y es mejor hacerlo en casa	Ir al parque	es el único lugar de la zona	No lo realiza	no tiene tiempo y no sabe si hay opciones
8	Bernardo Quintana	Centros comerciales	es donde hay todo	Es sobre la calle, pero hay mucha gente ahí también esperando el transporte	No las realiza	No le da tiempo	no las realiza	No está interesada	En ningún lado	No hay mucho tiempo para hacer otras cosas que no sean trabajar	En el trabajo	Le dan tiempo para hacerlo	No lo realiza	no le llama la atención	No lo realiza	No está interesada
9	Glorieta, Vasco de Quiroga y Javier Barros Sierra	CCSF, Patio Santa FE, Samara Shops, Sams	Son los más amplios, hay variedad, se puede comprar de todo		Centros Comerciales	Hay variedad de tiendas, te diviertes y resuelves las compras, los trámites	No lo realiza	Los gym son muy caros y fuera al aire libre no hay opciones	Centros Comerciales	no hay lugares para hacerlo fuera	Centros comerciales	variedades de alimentos	Para niños lugares de paga	hay varias opciones, o los cines	No lo realiza	Quizá reunirse con gente en los Centros comerciales, comer o ir al cine

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de los lugares	Problemáticas de las calles	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles comunicadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
1	Glorieta - Javier Barros sierra	Hay mucho tráfico para llegar de un lado a otro	Para ir a la Loma, el transporte es escaso y tarda mucho en pasar	Sí usa los puentes, piensa que faltan más, y que la gente los utilice	Que tienen muchos baches y hierba, en algunas hasta tienes que caminar por la calle, porque son muy angostas, o la hierba las desaparece	más o menos	Por el tráfico, en auto siempre es problemático, en transporte público se tarda mucho y cuando de plano no pasa, tiene que tomar un taxi colectivo.	Sí	Es fácil ir y regresar a su destino, volver a tomar el transporte	Que tengan mantenimiento, que limpien las banquetas y las limpien, que pase el transporte público más seguido, que haya rutas más locales.
2	Bernardo Quintana	Al principio de la Avenida, cuando camina, está muy solitario, es mejor tomar taxi o esperar el transporte público	Ninguno, a veces está muy lleno el CC	No hay	Sucias, rotas, con charcos, con hierba y otras no existen	Sí	Sólo utiliza un par de avenidas para llegar al trabajo	Sí	Para llegar al trabajo es muy sencillo	Donde trabaja, las banquetas son amplias, hay camellón, pero no donde sentarse, hace falta poner bancas ahí
3	Bernardo Quintana	Es conflictivo llegar	Que son muy pocas las formas de llegar, sólo una avenida, y es cerrada, pero por lo demás está muy adecuado para andar, son amplias	No los usa	En Bernardo Quintana están muy amplias tienen mantenimiento continuo, pero en Vasco de Quiroga si son muy sucias y llenas de hierba	Sí	con auto, porque se llega más fácil a todos lados, a pie y en transporte público es más	Si	Algunas están continuas, otras no tanto.	Unas bancas en el pabellón, menos tráfico, implementar otros trasnportes para que no haya tanto tráfico pesado

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de los lugares	Problemáticas de las calles	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles comunicadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
							complejo porque es muy lento, porque las calles no permiten caminar con libertad, hay muchos obstáculos			
4	Bernardo Quintana	Los precios y no hay más opciones, por ejemplo para comer, la comida rápida es cara	No hay problemas en BQ hay mucha gente en la calle y es muy seguro, hay personal y muchas cochecitos dando rondines, gente en las avenidas corriendo o sacando a los perros	No hay	Ninguno, son amplias, en VQ son muy sucias por las obras	Sí	Con auto, a pie es inseguro en VQ, por las calles solas y sin mantenimiento	Si	Para andar en auto son funcionales pero a pie las distancias son largas	Más espacios para caminar, otras opciones de transporte que no sea solo el TP que se tarda mucho, bancas en el camellón de BQ
5	Bernardo Quintana	Ninguno	El tráfico y las obras, mucha gente que viene a trabajar, comprar, ya no cabemos	No los utiliza, no sabe si hay	Ninguno, son amplias y limpias	Sí	El tráfico lo dificulta un poco	Sí	Pues en general hay jerarquía en calles y todas tienen retornos, entradas, salidas.	Más áreas verdes, que se apresuren a las obras y ojalá que cuando estas terminen se renueven las calles, las banquetas y el encarpado, hacer jardines que cambien

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de los lugares	Problemáticas de las calles	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles comunicadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
										la imagen de Santa Fe.
6	Parque Bernardo Quintana	Que están llenos de gente, en las tiendas tardas mucho para que te atiendan	El tráfico	No hay, hacen falta más	Son amplias, son limpias	sí	Es fácil pero hay mucho trafico	Sí,	es fácil moverse al interior, lo complicado es entrar a Santa Fe, se llenan mucho las avenidas	Con bancas en las áreas verdes, mas áreas verdes.
7	La Loma, en el parque	el tráfico, es el único problema, respecto a los lugares, piensa que su zona de trabajo es cómoda y segura	tráfico, dentro de Santa Fe es fácil, pero el problema siempre es llegar y salir	No hay	no tiene problema	Si	Es fácil dentro, las salidas y entradas, es complicadp	sí	el desplazamiento es rápido	Todo está dentro de los edificios, más parques fuera, que las calles sean más amplias, que hagan otras formas de llegar a todos lados, un teleferico, para salir de La Loma
8	Bernardo Quintana	Mucha gente	En tiempo de lluvias está inundado	Sólo ha visto uno y no lo ocupa	Muchos baches, mucha basura, rotas, con hierba	Si	Se vuelve complicado por el trafico	Sí,	pasa el transporte por varios lugares	Más seguros, como que a veces no hay mucha gente en la calle, y se cuenta que hay asaltos. Menos sucio. Está descuidado y lleno de basura
9	Glorieta, Vasco de Quiroga y Javier Barros Sierra	No son espaciosos para utilizar carreolas, la gente invade las rampas y	Es peligroso para cruzar las calles, es muy peligroso ser peatón y hay mucho tráfico para estar en coche	No los ha utilizado, el puente que ha visto, no es funcional, porque no	Por las construcciones, estan llenas de tierra y escombros, incluso una vez se resbaló		En fin de semana, está muy libre entre semana por el tráfico		No sabe, no se ha puesto a pensar en eso	Con mas rampas para carreolas, para poder caminar seguro, opciones al aire libre, parques o más espacios verdes

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de los lugares	Problemáticas de las calles	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles comunicadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
		utilizan los elevadores		tiene escaleras para donde está el transporte, como que no cumplía su misión aún tienes que cruzar calles						

Ruta Comercial

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Edad	Sexo	Lugar de residencia	Principal forma de desplazarse en el CUAG
1	Esquina Vasco Quiroga y Patio Santa Fe	29	M	Cuajimalpa Centro, Cuajimalpa , CDMX	1. Transporte público 2. A pie 3. Taxi
2	Vasco de Quiroga y Fernando Espinosa Gutiérrez	49	F	Santa Fe (pueblo) Álvaro Obregón, CDMX	1. Taxi 2. Transporte Publico 3. Pie
3	Banca de la calle Fernando Espinosa Gutiérrez	24	M	Cuajimalpa Centro, Cuajimalpa , CDMX	1. Transporte Público 2. Taxi 3. A pie
4	Frente Alameda Poniente	60	F	Toluca, Villa de los Sauces, EDOMEX	1. Transporte Público 2. Auto particular 3. A pie
5	Frente a Samara Shops	22	M	La Villa, Venustiano Carranza, CDMX	1. Transporte público 2. A pie 3. Taxi colectivo
6	Antonio Dovalí, costado de Samara Shops	34	M	Huixquilucan, EDOMEX	1. Transporte público 2. A pie 3. Taxi compartido
7	Ernesto Martínez Domínguez	50	F	Santa Fe. CDMX	1. Transporte público 2. A pie 3. Taxi particular
8	Garden Santa Fe	25	F	Santa Lucia, Santa Fe. Guanajuato,	1. Auto particular 2. Transporte Público 3. A pie

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Edad	Sexo	Lugar de residencia	Principal forma de desplazarse en el CUAG
9	Prolongación Paseo de la Reforma	29	M	Santa Fe, Pueblo.	1. Transporte público 2. A pie 3. Taxi
10	Prolongación Paseo de la Reforma	25	F	Cuajimalpa Centro, Cuajimalpa , CDMX	1. A pie 2. Transporte Público 3. Taxi compartido
11	Guillermo González Camarena	27	M	Roma Norte, Cuauhtémoc, CDMX	1. Transporte Público 2. Taxi compartido 3. A pie
12	Vasco de Quiroga bajo puente	25	F	Cuajimalpa Centro, Cuajimalpa , CDMX	1. Transporte público 2. A pie 3. Taxi

Folio	Lugar de Aplicación	Frecuencia	Tiempo de desplazamiento	Motivos de su visita
1	Esquina Vasco Quiroga y Patio Santa Fe	Diario	De 30 a 60 minutos	Trabajo y Ocio
2	Vasco de Quiroga y Fernando Espinosa Gutiérrez	Diario	Menos de 30 minutos	Trabajo y compras
3	Banca de la calle Fernando Espinosa Gutiérrez	Diario	Menos de 30 minutos	Trabajo, escuela, compras y ocio
4	Frente Alameda Poniente	Una vez a la semana	entre 1 y 2 horas	trabajo
5	Frente a Samara Shops	Diario	entre 1 y 2 horas	trabajo
6	Antonio Dovalí, costado de Samara Shops	Diario	Más de 2 horas	trabajo
7	Ernesto Martínez Domínguez	Diario	Menos de 30 minutos	Trabajo y compras
8	Garden Santa Fe	Diario	De 30 a 60 minutos	Trabajo
9	Prolongación Paseo de la Reforma	9 veces al mes	Menos de 30 minutos	Compras y ocio
10	Prolongación Paseo de la Reforma	3 veces al mes	De 30 a 60 minutos	Compras y ocio
11	Guillermo González Camarena	Diario	entre 1 y 2 horas	Trabajo, compras y ocio
12	Vasco de Quiroga bajo puente	Diario	Menos de 30 minutos	Trabajo y compras

Folio	Lugar de Aplicación	Calles por las que transita para ir al trabajo	¿Por qué?	Calles por las que transita para ir a la escuela	¿Por qué?	Calles por las que transita para hacer las compras	¿Por qué?	Calles por las que transita para ocio	¿Por qué?	Calles por las que transita para otro	¿Por qué?
1	Esquina Vasco Quiroga y Patio Santa Fe	Vasco de Quiroga, Prolongación Carlos Echánove	Es la más directa a su trabajo	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
2	Vasco de Quiroga y Fernando Espinosa Gutiérrez	Avenida Vasco de Quiroga, Javier Barros Sierra, Fernando Espinosa	Son donde pasea a los perros, ese es su trabajo.	NA	NA	Vasco de Quiroga	Porque es donde está CCSF y Patio Santa Fe	NA	NA	NA	NA
3	Banca de la calle Fernando Espinosa Gutiérrez	Salvador Agraz, Vasco de Quiroga, Javier Barros Sierra	Es donde están las obras para el Tren Interurbano, trabaja ahí en la inspección de las obras, tiene que moverse para pedir materiales	Prol. Vasco de Quiroga y Salvador Agraz	son las calles por las que se llega a la UAM	Vasco de Quiroga	Está Patio Santa Fe y CCSF	Vasco de Quiroga	va al cine a CCSF	NA	NA
4	Frente Alameda Poniente	Javier Barros Sierra y Vasco de Quiroga	Son las que usa para dejar el auto en el estacionamiento y estar en Samara Shops	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

Folio	Lugar de Aplicación	Calles por las que transita para ir al trabajo	¿Por qué?	Calles por las que transita para ir a la escuela	¿Por qué?	Calles por las que transita para hacer las compras	¿Por qué?	Calles por las que transita para ocio	¿Por qué?	Calles por las que transita para otro	¿Por qué?
5	Frente a Samara Shops	Vasco de Quiroga y Juan Salvador Agraz	Porque trabaja en Javier Barros Sierra y en Vasco de Quiroga es donde espera el transporte	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
6	Antonio Dovalí, costado de Samara Shops	Vasco de Quiroga y Javier Barros Sierra	Es el único acceso a su trabajo	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
7	Ernesto Martínez Domínguez	Vasco de Quiroga, Javier Barros Sierra	Son las calles donde se baja del transporte y camina hacia su trabajo	NA	NA	Vasco de Quiroga	Es donde está el Walmart en Patio Santa Fe	NA	NA	NA	NA
8	Garden Santa Fe	Avenida Tamaulipas, Avenida de los Poetas, Javier Barros Sierra, Ernesto Domínguez y Guillermo González Camarena	Son las más directas a su trabajo y donde puede tomar el transporte	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
9	Prolongación Paseo de la Reforma	NA	NA	NA	NA	Vasco de Quiroga	Es la ruta más directa desde su domicilio	NA	NA	NA	NA

Folio	Lugar de Aplicación	Calles por las que transita para ir al trabajo	¿Por qué?	Calles por las que transita para ir a la escuela	¿Por qué?	Calles por las que transita para hacer las compras	¿Por qué?	Calles por las que transita para ocio	¿Por qué?	Calles por las que transita para otro	¿Por qué?
10	Prolongación Paseo de la Reforma	NA	NA	NA	NA	Vasco de Quiroga y prolongación Carlos Echánove	Son las calles cerca del CCSF y Patio Santa Fe	NA	NA	NA	NA
11	Guillermo González Camarena	Llega en transporte a Vasco de Quiroga, se baja en la parada de la lbero y camina hacia su trabajo, en CocaCola	Porque es la ruta más fácil para llegar al trabajo	NA	NA	Vasco de Quiroga, Guillermo González Camarena	Porque está el CC Garden Santa Fe y Patio Santa Fe	Vasco de Quiroga, Guillermo González Camarena	Para ir al Garden Santa Fe y Patio Santa Fe, son los más cercanos al trabajo	NA	NA
12	Vasco de Quiroga bajo puente	Prolongación Carlos Echánove y Vasco de Quiroga	Son las calles mas directas al trabajo	NA	Porque desde el trabajo es el CCSF la plaza más cercana	NA	NA	NA	NA	NA	NA

Folio	Lugar de Aplicación	Sitios para realizar compras	¿por qué?	Descripción del parábús	Paseos/aminatas	¿por qué?	Hacer deporte o ejercitarse	¿por qué?	Sentarse o descansar	¿por qué?	Tomar alimentos	¿por qué?
1	Esquina Vasco Quiroga y Patio Santa Fe	Centro comercial Santa Fe y Patio Santa Fe	Son más accesibles, en el sentido de ser las más cercanas desde su trabajo, como proveedor y le ayuda a cubrir ambas bancas.	Espera el transporte frente a Patio Santa Fe, hay un pequeño parábús con pocas bancas	Para pasear, ir a sus hijos a la escuela o al CCSF	Porque a los hijos les gusta y a su esposa también, es un lugar cómodo para caminar y comprar cosas	No lo realiza	Porque esa actividad es más fácil hacerla por su casa, pues tiene un equipo de fútbol con vecinos	Patio Santa Fe	Al ser proveedor, es el último lugar por donde pasa según su circuito de trabajo, al finalizar, se descansa dentro del centro	Patio Santa Fe	Por ser la última parada que realiza normalmente en Santa Fe
2	Vasco de Quiroga y Fernando Espinosa Gutiérrez	Patio Santa Fe, Samara Tops y CCSF	Son los más cercanos	Hay banca para esperar pero está solo cuando es temprano o muy noche	La alameda coniente	si la han dejado pasar, pero sólo algunas veces, ahí se paseos	La alameda coniente (dice que tiene un par de meses que no va, que no sabe si ya no hay acceso)	Aquí juega fútbol y corre	En las bancas del CCSF y en las piedras de la calle Fernando Espinosa,	Hay bancas en las bancas comerciales, a las piedras le gusta irse ahí y mirar desde lo alto.	Patio Santa Fe	Es lo más cercano

Folio	Lugar de Aplicación	Sitios para realizar compras	¿por qué?	Descripción del parábús	Paseos/aminatas	¿por qué?	Hacer deporte o ejercitarse	¿por qué?	Sentarse o descansar	¿por qué?	Tomar alimentos	¿por qué?
3	Banca de la Calle Fernando Espinosa Gutiérrez	CCSF, Patio Santa Fe,	porque son los centros comerciales mas cercanos a su escuela y trabajo	Es en Vasco Quiroga hay parábús hay donde esperar el parábús	Vasco Quiroga	Porque es tranquilo, hay poca gente, se puede caminar porque las banquetas son espaciosas a diferencia de los	No realiza	Hay gimnasios, pero son costosos	Patio Santa Fe y CCSF	Porque hay bancas donde descansar, hay bancas	CCSF y Patio Santa Fe	Porque hay comida variada, a veces trae comida la puede comer esos alrededores.
4	Frente a la avenida oriente	Samara Shops y Redraui	Le queda cerca es económico hacer el super ahí	Enfrente de Samara Shops. Hay parábús y es cómodo, aunque pasan muchos autos y el humo de ellos le hace daño	Samara Shops	porque es que le queda más cerca	No realiza	Lo hace por su casa, va a clases de yoga	Samara Shops	Porque hay bancas, es limpio y está cómodo	Samara Shops	hay mucha variedad de comida

Folio	Lugar de Aplicación	Sitios para realizar compras	¿por qué?	Descripción del parabús	Paseos/aminatas	¿por qué?	Hacer deporte o ejercitarse	¿por qué?	Sentarse o descansar	¿por qué?	Tomar alimentos	¿por qué?
5	Frente a Samara Shops	CCSF	Es en donde hay más variedad de productos	Hay parabús, pero muchas personas esperando, entonces no hay donde sentarse y llueve no se puede atajar de lluvia ahí	las aminatas, solo para ir trabajar, esa por la orientación hacia la pervia y ahí a su abajo	porque no tiene tiempo para hacer otra cosa que bajar	no lo realiza	porque no tiene tiempo para hacer deporte u otras actividades	no lo hace	las horas que pasa en Santa Fe, lo hace para trabajar y no le da tiempo de otra cosa	Paga el comedor en oficina	Es más barato comer ahí en la oficina que salir a comprar cosas al CCSF
6	Antonio ovalí, costado de Samara shops	Samara shops	es lo más cercano a su sitio de trabajo	Hay parabús, pero una vez le tocó un asalto ahí, mientras esperaba el transporte	No realiza	No tiene tiempo para hacer otra cosa que bajar	No lo realiza	sólo viene por trabajo	no lo hace	Sólo trabaja	en un abellón cercano a Samara shops, donde hay esto	Es lo más cercano, pero no va muy seguido por falta de tiempo

Folio	Lugar de Aplicación	Sitios para realizar compras	¿por qué?	Descripción del parábús	Paseos/aminatas	¿por qué?	Hacer deporte o ejercitarse	¿por qué?	Sentarse o descansar	¿por qué?	Tomar alimentos	¿por qué?
7	Ernesto Martínez Domínguez	Patio Santa Fe, CCSF, Garden Santa Fe, Samara Tops	porque son los bares que quedan más cerca del lugar de empleo	La parada es que está junto a Patio Santa Fe, no tiene bancas ni techo, ni botes de basura	las aminatas solo para ir a venir del abajo, o a Patio SF cuando hay tiempo	son los bares por los que debe pasar y si le da un poco de tiempo, va al centro comercial a ordenar el tiempo	No lo realiza	No acostumbra, y en Santa Fe no hay lugares para hacerlo	En el abajo, o en Plazas Comerciales	En su trayecto no hay lugares para sentarse	en el abajo le dan un espacio para comer	Para no salir y gastar tiempo en lo
8	Garden Santa Fe	Patio Santa Fe, garden Santa Fe y CCSF	Quedan cerca del trabajo, no se desplaza mucho para llegar a esos bares	no hay parábús, no es cómodo y no hay	Garden Santa Fe (arque), Patio Santa Fe	Porque son lugares cercanos a su trabajo	No lo realiza	no tiene tiempo de hacer esas actividades	Garden Santa Fe, fuera en el parque	es agradable, hay bancas suficientes y está limpio	Garden Santa Fe, y un comedor en el trabajo pero le gusta más salir	Se distrae y busca un aire fresco y bancas para sentarse

Folio	Lugar de Aplicación	Sitios para realizar compras	¿por qué?	Descripción del parábús	Paseos/aminatas	¿por qué?	Hacer deporte o ejercitarse	¿por qué?	Sentarse o descansar	¿por qué?	Tomar alimentos	¿por qué?
9	Prolongación Paseo de la Reforma	CCSF	Hay variedad de opciones, para comer, hacer pagos y divertirse	No hay bancas ni parabus pero hay la banqueta elevada y ahí se tiene que esperar transporte	no las realiza	No lo realiza	No hay opciones en Santa Fe para realizar esas actividades, no hay arreteras y calles para jugar en auto	no hay opciones, sólo en las banquetas pero debes pagar y están llenos	en la banqueta o en el CCSF	Porque no hay bancos fuera pero dentro si	CCSF	Es más fácil porque no hay bancas fuera
10	Prolongación Paseo de la Reforma	CCSF, Pedraza, Perpool, EARS, Patio Santa Fe	hay variedad y son accesibles para pagar	es una parada pero sin parábús	CCSF	porque es grande y puedes ver cosas para comprar	No lo realiza	porque hay más opciones fuera de ahí y son más costosas	CCSF	hay bancas y lugares donde hacerlos	CCSF	es el más cercano

Folio	Lugar de Aplicación	Sitios para realizar compras	¿por qué?	Descripción del parábús	Paseos/aminatas	¿por qué?	Hacer deporte o ejercitarse	¿por qué?	Sentarse o descansar	¿por qué?	Tomar alimentos	¿por qué?
11	Guillermo González Zamarena	Garden Santa Fe y Estadio Santa Fe	son los más cercanos a la zona donde está su empleo	Es en la encuesta, hacia centro de la ciudad, no hay parábús y cuando llega a Santa Fe hay	Garden Santa Fe (parque)	Está ubicado desde su abajito, es un lugar agradable, por el parque	Cuando viene tiempo corre a la hora de la comida, varias veces al día, sube a velocidad cada vez	Es lo más cercano a ejercitarse, como pasa durante todo el día en la oficina de una forma de activarse	También en Garden Santa Fe	por las bancas que hay en el parque en el Centro comercial	Dentro del trabajo y miedo, aunque al cruzar una zona a la mañana salen a comer fuera de la oficina, y lo hacen en Garden Santa Fe	Es lo más cercano al trabajo
12	Vasco de Quiroga bajo puente	CCSF	porque ahí hay de todo, tiendas departamentales, comida y supermercado	En Carlos Manóvil, cerca de la carretera X-Tol ahí toma taxi colectivo no hay parada ni cho, en las mañanas hay mucha gente pero más tarde está solo	CCSF	Porque es muy espacioso y limpio	No lo realiza	no hay bares y si hubiera no tendría tiempo de usarlos, su horario de abajito no se lo permitiría	En el abajito, pero no viene tiempo de descansar, a veces cuando sale comprando al CCSF	Porque es cómodo y está limpio, hay variedad de lugares para sentarse	En el abajito y miedo, se puede comprar ahí llevar comida, también se puede ir al CCSF si el tiempo se lo permite	porque lleva menos tiempo comer dentro del abajito

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	¿por qué?	Jugar o divertirse	¿por qué?	Talleres y reuniones	¿por qué?
1	Esquina Vasco Quiroga y Patio Santa Fe	Por ser la ultima parada que realiza normalmente en santa fe	No realiza, sólo asistir al cine en el CCSF o Patio SF	Son accesibles, pues por las calles donde están esas plazas pasa el transporte, que viene desde su lugar de residencia	No lo realiza	Ni en su casa ni en Santa Fe, porque no tiene tiempo, para reuniones algun centro comercial
2	Vasco de Quiroga y Fernando Espinosa Gutiérrez	Es lo más cercano	Alameda Poniente y CCSF	Las áreas verdes son lo que más le gusta, jugar ahí y en el CCSF ir al cine	No tiene tiempo	Por el trabajo no le da tiempo
3	Banca de la calle Fernando Espinosa Gutiérrez	Porque hay comida variada, a veces trae comida y la puede comer en esos comedores.	No sabe si hay lugares diferentes a los CC	No sabe	Vasco de Quiroga	En el CCSF y en la avenida se realizan talleres libres por la obra donde explican a los vecinos el impacto medio ambiental de la obra del TIMT
4	Frente Alameda Poniente	hay mucha variedad de comida	CCSF Y Samara Shops	es lo que queda más cerca	No realiza	No tiene interés ni tiempo

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	¿por qué?	Jugar o divertirse	¿por qué?	Talleres y reuniones	¿por qué?
5	Frente a Samara Shops	Es más barato comer ahí en la oficina que salir a comprar cosas al CCSF	No lo realiza	no tiene tiempo	No los realiza	no tiene tiempo
6	Antonio Dovalí, costado de Samara Shops	Es lo más cercano, pero no va muy seguido por falta de tiempo	También en el pabellón	no hay otro lugar, sólo lleva tortas o sandwich, y los puede comer ahí	no los realiza	no tiene tiempo
7	Ernesto Martínez Domínguez	Para no salir y gastar tiempo en ello	En Patio Santa Fe	es lo más cercano	No realiza talleres ni cursos pero para reunirse con alguien en una plaza comercial	se puede comer bien, y disfrutar el rato, es cómodo
8	Garden Santa Fe	Se distrae y toma aire fresco hay bancas para sentarse	Patio Santa Fe, CCSF, va al cine o lleva a su hijo a comprar cosas	Queda cerca y son seguros, no hay inseguridad (peligro de delitos)	Patio Santa Fe, para reunirse con la gente	para talleres no sabe si hay lugares y para reunirse con gente, esa es una plaza accesible
9	Prolongación Paseo de la Reforma	Es más fácil porque no hay lugares fuera	Sólo cine	No hay opciones sin costo	No lo realiza	Las realiza cerca de su domicilio

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	¿por qué?	Jugar o divertirse	¿por qué?	Talleres y reuniones	¿por qué?
10	Prolongación Paseo de la Reforma	es el más cercan	Hay un cine, es la unica opción	No las realiza en Santa Fe	No sabe si hay opciones y hay eventos pero con costo	por los precios
11	Guillermo González Camarena	Es lo más cercano al trabajo	Ir al Cine en Patio Santa Fe o bares en CC	Son las únicas opciones	No los realiza	No tiene tiempo, por el trabajo, cuando sale ya es tarde, y no sabe si hay opciones
12	Vasco de Quiroga bajo puente	porque lleva menos riempo comer dentro del trabajo	no le da tiempo, sólo para el trabajo	No le da tiempo por el trabajo	No hay tiempo de realizarlas	su horario de trabajo no se lo permite

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles conectadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
1	Esquina Vasco Quiroga y Patio Santa Fe	Exceso de automoviles, mucho trafico aunque no sea hora pico, para cruzar la calles es un problema, tienes que esquivar autos	Ninguno, tiene todo ahí, servicios, compras, entretenimiento, está limpio y es seguro	Sólo hay uno, en Vasco de Quiroga, pero no lo usan las personas, piensa que se arriesgan al cruzar por debajo, en cambio cree que está bien planeado y le ayuda a cruzar la calle con seguridad	Están bien, no tiene problemas al caminar	Es difícil	Es difícil por los traslados en transporte, son largos por el trafico, tardas mucho en llegar de un punto a otro aunque la distancia sea corta	Sí	Por las calles principales y secundarias que abarcan todo santa fe	Que las calles fueran más amplias para reducir el trafico
2	Vasco de Quiroga y Fernando Espinosa Gutiérrez	el transporte ineficiente y el trafico en horas pico	hasta ahora no ha visto problemas	No hay puentes	Están sucias, con baches y rotas por las obras del tren, cuando llueve se inundan	Es fácil	Porque hay transporte durante el día, aunque en la noche no. Después de las 8pm no pasan seguido, lo bueno es que ahora con UBER, pides un taxi y esos sí en tres minutos ya están llegando por ti	Sí	Porque están conectadas las principales con otras más pequeñas.	Que fuera más limpio, con más áreas verdes, con basureros en las calles, le encantaría una ciclista y áreas para perros, lugares para sentarse y descansar.

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles conectadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
3	Banca de la calle Fernando Espinosa Gutiérrez	hay mucho tráfico y hay mucha gente que se mueve en auto particular	No hay problemas	No hay puentes, no suele usar los puentes, pero por la obra hay gente que cede el paso a autos y personas	No hay problema con ellas, son espaciosas aunque sucias.	Es difícil	por el poco transporte que hay y el mucho tráfico	Sí	Hay señalamientos y no hay calles cerradas, todo está conectado	No mejoraría nada, le gusta el paisaje urbano y los lugares a los que va
4	Frente Alameda Poniente	Es peligroso para cruzar la calle, los semáforos duran poco	No hay problemas	No hay puentes peatonales	Les falta mantenimiento y son angostas	Ambas, depende la forma	En automóvil es fácil, en transporte público y a pie es difícil, no es cómodo caminar por las banquetas sucias y llenas de hierba y en algunas calles como Javier Barros Sierra no hay mucha gente.	Sí	Todas las calles están conectadas con las calles principales, aunque si no conoces puedes perderte por falta de señalamientos, pero si te pasas en automóvil, siempre hay retornos	Con banquetas más extensas y limpias, sin baches.

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles conectadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
5	Frente a Samara Shops	Ineficacia del transporte público y las pocas modalidades que hay para llegar de un lado a otro, muchas construcciones y cada vez más edificios pero no construyen espacios abiertos, como parques o condicionar pabellones, para darle una vista más estética, limpia y verde a las calles. Hay mucha basura, las calles se ven descuidadas	No hay problemas con esos lugares, excepto que hay lugares muy caros	No hay	están en mal estado, hay basura en ellas y no están pintadas, son de extensión adecuada pero hay que cortar el pasto y la hierba que invade las banquetas	Es difícil	Depende del horario, en la tarde es más fácil desplazarse entre las (11-14) después de esas horas, hay bastante tráfico para desplazarse fuera y dentro de Santa Fe	Sí	hay comunicación en las calles principales y secundarias, hay retornos adecuados y las calles principales llegan a todos los lugares de interés, como las plazas comerciales	Con más áreas verdes para lograr un balance entre lo construido y la naturaleza

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles conectadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
6	Antonio Dovalí, costado de Samara Shops	es complicado llegar por el tráfico y hay muchos autos en las calles, por lo que se hace difícil cruzar las calles	ningun problema	No hay puentes	les hace falta mantenimiento, hay baches y mucha basura, las coladeras están abiertas y despiden un mal olor además de que son peligrosas	Es difícil	Porque hay mucho tráfico	Sí	las calles si tienen accesos y salidas	Todo le parece bien, solo le gustaría que las calles y banquetas fueran más limpias
7	Ernesto Martínez Domínguez	Que no hay limpieza ni en las calles ni en las banquetas	Ninguno	Sólo ha visto el de Prolongación Carlos Echánove, le parece que está bien por los cruces peligrosos	Están descuidadas y sucias, con hoyos y está levantado el concreto	Es fácil	Vasco de Quiroga, por ejemplo, abarca todo Santa Fe, entonces en transporte es fácil que llegues a cualquier altura	Sí	Por la facilidad de llegar por las calles principales	Más limpio y cuidado, que le den mantenimiento a las banquetas y haya bancas a lo largo de ellas

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles conectadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
8	Garden Santa Fe	Mucho tráfico, en horas pico y con las obras, las calles están sucias y reducidas en carriles y de las banquetas	la comida es cara y en general los servicios que se ofrecen ahí	No hay puentes peatonales y por eso no los ha usado, ni siquiera sabe si hay más de uno	No hay problemas con las banquetas, por las que camina son amplias	Es fácil	Al interior es fácil, pero para llegar es complicado cuando hay tráfico	No	no hay señalamiento o de los sentidos de las calles, los autos no te dejan pasar si no hay semáforo, como pasa en la mayor parte de las calles	Que los sentidos de las calles sean claros y haya más señalización, sobretodo para autos, más parques como Garden Santa Fe y que estén a poca distancia para poder usarlos, que haya más opciones de desplazamiento que no sean sólo los camiones o los taxis, por ejemplo una ciclovía.

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles conectadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
9	Prolongación Paseo de la Reforma	El problema más grande de Santa Fe es el tráfico	Son lugares para oficinistas, todo es muy costoso	No hay	Son cómodas para caminar pero tienen baches y les dan poco mantenimiento, no están limpias ni pintadas y por las obras, están rotas y llenas de material para construcción, agua con cemento y grava	Es difícil	por el tráfico y las calles en mal estado	No	Están desordenadas, hay distancias largas entre las calles principales, que difícilmente puedes recorrer a pie. En transporte es muy tardado, si vienes en el expreso, tardas como 40 minutos tan sólo salir de Santa Fe	con menos autos, menos delincuencia, le han tocado dos asaltos en bajo puentes pues hay poca iluminación

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles conectadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
1	Prolongación Paseo de la Reforma	Hay baches, los semáforos para el peatón duran 10 segundos y los autos 78 segundos, las calles son de alta velocidad y los automovilistas no ceden el paso, casi no hay semáforos, como que nada más hay en avenidas con cruceros, para regular el tránsito de los autos, pero no para dejarnos pasar a las personas	Hay lugares muy caros y a veces hay mucha gente	Hay uno, pero está mal planeado y de cualquier modo debes cruzar una calle peligrosa para subir al puente.	Tienen baches y están llenas de lodo, tampoco están planeadas bien porque tienen postes en medio y casetas de teléfono, algunas son amplias y en otras debes caminar por un espacio reducido	Es fácil	si tienes auto, aunque los estacionamientos son caros. Es fácil en distancias cortas pero no es fácil llegar de CCSF a Superama, por ejemplo, es más seguro tomar un taxi	Sí	Todas las calles principales tienen pequeñas calles que las conectan con otras	Banquetas con mantenimiento y limpias, parques o áreas verdes, calles peatonales y señalizaciones. También semáforos o policías que te ayuden a cruzar seguro en cada esquina de Santa Fe, sobretodo en avenidas donde no hay tanta gente, porque los autos si no ven muchas personas no te dan el paso

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles conectadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
11	Guillermo González Camarena	Inundaciones, banquetas angostas, pocos semáforos	Los precios de los lugares en los que come	No hay	Angostura y poca limpieza	Es fácil si permaneces en una sola zona	porque si no tienes necesidad de moverte de un lado a otro, puedes llegar al trabajo sin problema, por ejemplo, sólo por el hecho de cruzar las calles y evadir las obras, por lo demás es fácil	sí	hay avenidas principales con transporte que abarcan todo Santa Fe	Que no oliera mal, que hubiera áreas verdes, parques cercanos, precios accesibles y zonas de descanso, en las calles

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles conectadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
12	Vasco de Quiroga bajo puente	Las calles son para autos y las banquetas están sucias y rotas, y pasa mucho tiempo para que arreglen los hoyos que hay en ellas	El costo de la comida, es caro comer ahí	No hay problemas con el unico puente en todo santa fe que está del lado del Paradero RTP	Están rotas y sucias, hay discontinuidad, se vuelven más amplias o mas estrechas conforme te alejas de las calles principales, a menos que haya un gran edificio, porque si hacen amplias las entradas, pero si no, ni el pasto cortan	Es fácil	Considera que para ella es fácil porque no se desplaza más allá de Vasco de Quiroga y no tiene tiempo de salir por el trabajo, entonces no le parece que haya problemas con esas calles	Sí	Al menos para llegar al trabajo las calles están comunicadas	Que hubiera una ciclovia, llegaría más rápido al trabajo porque hay mucho trafico y el recorrido a pie es largo y por las mañanas está oscuro.

Ruta Escuela

Folio	Lugar de Aplicación	Edad	Sexo	Lugar de residencia	Principal forma de desplazarse en el CUAG
1	Prolongación Vasco de Quiroga	16	F	Avenida Observatorio, Miguel Hidalgo, CDMX	1. Transporte Público 2. Taxi 3. A pie
2	Prolongación Vasco de Quiroga	23	M	Jalalpa, Álvaro Obregón	1. Transporte Público 2. Taxi 3. A pie
3	Prolongación Vasco de Quiroga y Carlos Graeff Fernández	60	F	Chimalhuacán, Estado de México	1. Transporte Público 2. A pie
4	Av. Santa Fe	33	M	Cuajimalpa, Cuajimalpa	1. A pie
5	Av. Santa Fe y Francisco J. Serrano	29	M	Atizapán de Zaragoza	1. Transporte Público 2. A pie 3. Auto particular
6	Frente al TEC Monterrey	37	F	Álvaro Obregón, CDMX	1. Transporte Público 2. Taxi 3. A pie
7	Tec de Monterrey	24	F	Estado de México	1. Transporte Público 2. A pie
8	Ibero	20	F	Interlomas, Huixquilucan	1. Auto 2. A pie 3. Transporte Público
9	Tec de Monterrey	21	M	Zona Esmeralda, Atizapán	1. Auto particular
10	Ibero	27	M	Xochimilco	1. Transporte Público 2. A pie

Folio	Lugar de Aplicación	Edad	Sexo	Lugar de residencia	Principal forma de desplazarse en el CUAG
11	Ibero	25	F	Toluca	1. Transporte público
12	Ibero	19	F	La Villa	1. A pie 2. Transporte público
13	Fantasías Miguel	57	M	Cuajimalpa, Centro	1. Auto 2. Transporte Público 3. A pie
14	Paradero, Salvador Agraz	25	F	Contadero, Cuajimalpa	1. Taxi 2. Transporte público 3. A pie

Folio	Lugar de Aplicación	Frecuencia	Tiempo de desplazamiento	Motivos de su visita
1	Prolongación Vasco de Quiroga	Varias veces al mes (3-4)	De 30-60 minutos	Escuela
2	Prolongación Vasco de Quiroga	Diario	Entre 1 y 2 horas	Escuela
3	Prolongación Vasco de Quiroga y Carlos Graeff Fernández	Diario	Más de 2 horas	Trabajo
4	Av. Santa Fe	Diario	De 30-60 minutos	Trabajo
5	Av. Santa Fe y Francisco J. Serrano	Diario	Entre 1 y 2 horas	Trabajo, compras y ocio
6	Frente al TEC Monterrey	Varias Veces al mes (2-3)	Menos de 30 de minutos	Ocio
7	Tec de Monterrey	Varias Veces al mes (10)	Más de 2 horas	Trabajo
8	Ibero	Una vez a la semana	Menos de 30 de minutos	Trabajo y ocio
9	Ibero	Diario	De 30-60 minutos	Escuela, ocio
10	Ibero	Varias Veces al mes (2-3)	Más de 2 horas	Trabajo
11	Ibero	Diario	Más de 2 horas	Escuela
12	Ibero	Varias Veces al mes (6)	Entre 1 y 2 horas	Trabajo
13	Fantasías Miguel	Una vez a la semana	Menos de 30 de minutos	Trabajo
14	Paradero, Salvador Agraz	Diario	Menos de 30 de minutos	Trabajo, escuela

Folio	Lugar de Aplicación	Calles por las que transita para ir al trabajo	¿Por qué?	Calles por las que transita para ir a la escuela	¿Por qué?	Calles por las que transita para hacer las compras	¿Por qué?	Calles por las que transita para ocio	¿Por qué?	Calles por las que transita para otro	¿Por qué?
1	Prolongación Vasco de Quiroga	NA	NA	Vasco de Quiroga	Es por donde pasa el transporte	NA	NA	NA	NA	NA	NA
2	Prolongación Vasco de Quiroga	NA	NA	Vasco de Quiroga y Prol.	Es la calle principal	NA	NA	NA	NA	NA	NA
3	Prolongación Vasco de Quiroga y Carlos Graeff Fernández	Vasco de Quiroga	La avenida por donde pasa el Transporte	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
4	Av. Santa Fe	Carlos Echanove, Vasco de Quiroga, Prolongación Paseo de la Reforma y avenida Santa Fe	Es la ruta más cercana al trabajo, más corta	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
5	Av. Santa Fe y Francisco J. Serrano	Avenida Santa fe, Prol. Paseo de la Reforma, Vasco de Quiroga y	Son las calles para llegar más rápido al trabajo	NA	NA	Prolongación Paseo de la Reforma y Vasco de Quiroga	Es donde están los Centros Comerciales	Prolongación Paseo de la Reforma y Vasco de Quiroga	Es donde están los Centros Comerciales	NA	NA

Folio	Lugar de Aplicación	Calles por las que transita para ir al trabajo	¿Por qué?	Calles por las que transita para ir a la escuela	¿Por qué?	Calles por las que transita para hacer las compras	¿Por qué?	Calles por las que transita para ocio	¿Por qué?	Calles por las que transita para otro	¿Por qué?
		Francisco J. Serrano									
6	Frente al TEC Monterrey	Tamaulipas, Vasco de Quiroga	son las calles cercanas al CCSF	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
7	Tec de Monterrey	Supervía, Avenidad de los Poetas, Vasco de Quiroga, Av. Tamaulipas y Santa Lucia+	Son las únicas vías de acceso	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
8	Ibero	Vasco de Quiroga, Salvador Agraz, Mario Pani	son las más directas al trabajo	NA	NA	NA	NA	Vasco de Quiroga y Antonio Dovalí J.	Es donde están los Centros Comerciales	NA	NA
9	Ibero	NA	NA	Mexico-Toluca de cuota, Supervía, Tamaulipas.	Es la ruta más rápida	NA	NA	Vasco de Quiroga, Antonio Dovalí Jaime, prolongación Paseo de la Reforma y Javier Barros Sierra	Para ir a casas de amigos, para ir a los restaurantes, centros comerciales	NA	NA
10	Ibero	Vasco de Quiroga y Agustín M. Chavez	Son las más directas a la oficina	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

Folio	Lugar de Aplicación	Calles por las que transita para ir al trabajo	¿Por qué?	Calles por las que transita para ir a la escuela	¿Por qué?	Calles por las que transita para hacer las compras	¿Por qué?	Calles por las que transita para ocio	¿Por qué?	Calles por las que transita para otro	¿Por qué?
11	Ibero	NA	NA	Vasco de Quiroga y Avenida Tamaulipas	Por ahí pasa el autobús	NA	NA	NA	NA	NA	NA
12	Ibero	Salvador Agraz, Vasco de Quiroga y Guillermo González Camarena	Es donde hay más gente	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
13	Fantasías Miguel	Salvador Agraz, Vasco de Quiroga	son las que normalmente usa para dejar a su jefe	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
14	Paradero, Salvador Agraz	Avenida Santa Fe y Vasco de Quiroga	Es la ruta más fácil	Prolongación Vasco de Quiroga, Av. Santa Fe	Es la ruta más fácil	NA	NA	NA	NA	NA	NA

Folio	Lugar de Aplicación	Sitios para realizar compras	¿por qué?	Descripción del parabús	Paseos/ Caminatas	¿por qué?	Hacer deporte o ejercitarse	¿por qué?
1	Prolongación Vasco de Quiroga	CCSF	Es lo más cercano a la escuela, hay muchas opciones para comprar	No hay parabús, es una parada	CCSF	Es el único lugar donde puede hacerlo	No lo realiza	No está interesado
2	Prolongación Vasco de Quiroga	CCSF	Es lo más cercano a la escuela	Es un parabús, techo y lugar para sentarse	No las realiza	No tiene tiempo	No lo realiza	No está interesado
3	Prolongación Vasco de Quiroga y Carlos Graeff Fernández	No realiza compras	No le da tiempo, no está interesada	Es sobre la banqueta	No los realiza, sólo cuando está parado el tránsito	No tiene tiempo	No lo realiza	No está interesada
4	Avenida Santa Fe	No las realiza, sólo compra comida	Hay muchas opciones para comer	No espera transporte público, todo lo hace a pie.	Sus traslados son siempre a pie	Le parece que es más rápido caminar que lidiar con el tráfico de Santa Fe	No lo realiza	Sólo trabaja
5	Av. Santa Fe y Francisco J. Serrano	En CCSF y Patio Santa Fe	Son los lugares más cercanos a la oficina	No hay parabús, es sobre la banqueta	En Avenida Santa Fe o en el CCSF	Por la cercanía a la oficina	En la empresa,	Organizan partidos semanales de fútbol
6	Frente al TEC Monterrey	Dulces, al interior del CCSF	Es el cine más cercano a su domicilio	No hay parabús, le han dicho que es un lugar inseguro y cuando se queda sola, le da miedo que la asalten	No las realiza	No está interesada	No lo realiza	Las opciones son caras
7	Tec de Monterrey	Cafetería del TEC, Punta del Cielo.	Es la única opción, salir es un problema, todo queda muy lejos a pie	Hay parabús, pero para ir, debe ir hacia abajo y dar una vuelta muy larga a pesar de que podría cruzar la calle, pero hay un desnivel y barras	No los realiza	No hay donde hacerlo	No lo realiza	No está interesada

Folio	Lugar de Aplicación	Sitios para realizar compras	¿por qué?	Descripción del parabús	Paseos/ Caminatas	¿por qué?	Hacer deporte o ejercitarse	¿por qué?
8	Ibero	CCSF y Samara Shops	Le gusta la diversidad de artículos	Es un lugar cómodo, no hay mobiliario pero es seguro	CCSF, Samara Shops y Zentrika	Es el único lugar donde puede hacerlo	No lo realiza	No tienen tiempo
9	Tec de Monterrey	No las realiza	No está interesado	No utiliza transporte público	No las realiza	No tienen interés	Fútbol y Bicicleta, dentro de la escuela	Es una actividad extra en la escuela
10	Ibero	CCSF	Aglutina todo el comercio	Hay donde sentarse y el techito, pero es pequeño	No las realiza	Por el trabajo, no le da tiempo	No lo realiza	No tiene interés
11	Ibero	A veces un 7 eleven, pero realmente no hace compras, sólo va a la escuela	No le interesa	Es un lugar inseguro, entonces le recomendaron que descendiera en otra parada y después camina a la Ibero y ahí espera el bus que va a la UAM	No las realiza, más que para tomar el transporte	No tienen interés	No lo realiza	No está interesada
12	Ibero	No las realiza	Porque es caro	Es de la ruta 100, hay parabús pero pocas bancas para sentarse	No los realiza con el fin de pasear, caminar y vender es parte de su trabajo	Es donde hay más gente para vender	No lo realiza	No tiene tiempo
13	Fantasías Miguel	Centro Comercial Santa Fe	Hay gran variedad de comercio	En el paradero, no hay bancas, sólo un par de techos	En Salvador Agraz	Es donde espera a su jefe, no puede alejarse mucho	No lo realiza	No contestó

Folio	Lugar de Aplicación	Sitios para realizar compras	¿por qué?	Descripción del parabús	Paseos/ Caminatas	¿por qué?	Hacer deporte o ejercitarse	¿por qué?
14	Paradero, Salvador Agraz	Pues rápido y fácil al 7 (seven) o city market, Chedraui	es lo más rápido, lo más cercano, Dependiendo de en donde este, por ejemplo cerca de la uam no hay nada... tienes que caminar hasta el conalep a una tienditas o al Oxxo que está más allá del abc. Si estoy en el trabajo , en av Santa Fe pues igual no hay muchas opciones , así que el seven o el city.	Hay parabús, pero sólo para algunas rutas	No las realiza	No tiene tiempo, entre la escuela y el trabajo, no le da tiempo	No lo realiza	No tienen tiempo

Folio	Lugar de Aplicación	Sentarse o descansar	¿por qué?	Tomar alimentos	¿por qué?	Jugar o divertirse	¿por qué?	Talleres y reuniones	¿por qué?
1	Prolongación Vasco de Quiroga	No lo realiza	Lo hace en otro lugar	Starbucks o en fast food del CCSF	Son las únicas opciones	En el CCSF	Es donde está el cine	No lo realiza	No le llama la atención
2	Prolongación Vasco de Quiroga	Dentro de la escuela	No hay oportunidad de descansar	En la Escuela o en el CCSF	En la cafetería de la UAM es barato, y en el CCSF es lo más cerca y donde hay más opciones	CCSF	Para ir al cine	En el CCSF	Para ir a comer, no realiza cursos o talleres, no sabe si existen
3	Prolongación Vasco de Quiroga y Carlos Graeff Fernández	No lo realiza	No le da tiempo	Come en casa	Trabaja pocas horas, y de ahí se va a su casa	No lo realiza	No tiene tiempo	No lo realiza	Falta de tiempo y de interés
4	Avenida Santa Fe	En el trabajo	No tiene tiempo de hacerlo fuera del trabajo	CCSF, en el área de comida rápida	Es lo más fácil por lo cerca	Al CCSF, a veces va al cine	Está el cinemex, Es accesible	No las realiza	No tiene tiempo
5	Av. Santa Fe y Francisco J. Serrano	En la Glorieta de Av. Santa Fe	Hay un par de bancas y está tranquilo	En el CCSF o en el comedor de la empresa	Al CCSF por antojos, por la diversidad de comida rápida	En los CC	Para ir al cine	No las realiza	No sabe
6	Frente al TEC Monterrey	Fuera del cine	No le gusta caminar	Dentro del CCSF	Hay muchas opciones	Sólo ir al cine	Es lo único para adultos	No las realiza	No está interesada
7	Tec de Monterrey	No lo realiza,	si pudiera no iría a Santa fe, pero ahí está su trabajo	En la cafetería del tec	No le gusta salir	No lo realiza	Odia Santa fe, no puede realizar esas actividades	No las realiza,	va de entrada por salida
8	Ibero	Dentro del CCSF	No hay donde hacerlo fuera	CCSF, Samara Shops y Starbucks	La comida es rica y más o menos barata, además hay varias opciones	Samara Shops o CCSF	es donde hay cine y lugares de diversión	No lo realiza	No hay opciones, sólo se reúne con gente en los CCS

9	Tec de Monterrey	En casas de amigos, en restaurantes, en la escuela	No hay otros lugares	Restaurantes, centros comerciales (Samara, Park Plaza, CCSF)	Hay muchas opciones	En bares	con amigos, de vez en cuando, son las únicas opciones	No realiza, pero para reunirse con personas, en departamentos de amigos y restaurantes	son las unicas opciones
10	Ibero	En la Alameda Poniente	Es tranquilo y hay espacio	Zona de comida de Samara y CCSF	Hay variedad	En el bar Macarthy Irish Pub	Por la música, que es de rock	No las realiza	No tiene tiempo
11	Ibero	Sólo en el transporte	No hay oportunidad de descansar	En la cafetería de la escuela	La comida es barata	No lo realiza	Sólo viene a la escuela, esas actividades las hace en otro lado, cerca de su domicilio	No los realiza	No esta interesada, no sabe si hay
12	Ibero	No descansa	No hay donde, hasta su casa	No come en Santa Fe	No le da tiempo y es caro	No lo realiza	No hay tiempo, sólo va a trabajar	No lo realiza	Falta de tiempo e interés
13	Fantasías Miguel	Dentro del auto o en la banqueta	No hay otros lugares, ni bancas donde esperar	En casa, no lo realiza en Santa Fe	No le da tiempo	No lo realiza	No contestó	No las realiza	No contestó
14	Paradero, Salvador Agraz	En los espacios muertos en el trabajo	No tiene chance de hacerlo en otro lugar	En Centros Comerciales	Es lo más cercano	Centros Comerciales	Es lo más accesible, no hay otras opciones, por ejemplo ir al cine	No las realiza	No hay opciones, sólo se reune con gente en los CCS

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles conectadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
1	Prolongación Vasco de Quiroga	Baches	No tienen problemas	No ha visto puentes peatonales	Están amplias, aunque algunas son de material resbaloso	Sí	Aunque en hora pico hay mucho tráfico	Sí	No hay pierde, entras y sales por las mismas calles	Está todo bien, no cambiaría nada, más limpieza, tal vez.
2	Prolongación Vasco de Quiroga	EL trafico para llegar	no tienen problemas, todo está muy distante de la UAM	Si lo utiliza, el que está en Salvador Agraz	La mayoría no tienen pintura, algunas son inaccesibles, hay basura de las construcciones y hierba	No	Por el tráfico, a todas horas	Sí	Hay retornos, calles de sentidos especificos	Ampliación de avenidas y dar otros usos a las calles, para que no sólo sean avenidas de alta velocidad.
3	Prolongación Vasco de Quiroga y Carlos Graeff Fernández	Mucho trafico para llegar	Ninguno	Ha visto uno, pero no lo usa	Son amplias y limpias	No	Por el tráfico	no sabe	No se ha fijado en eso	más agilidad al tránsito del transporte público

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles conectadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
4	Av. Santa Fe	El tráfico intenso de autos, que van a altas velocidades o de plano detenidos y a veces los asaltan	Hay mucha gente en el CCSF y poca en las calles, de pronto se vuelve inseguro.	Están en mal estado, o les faltan bajadas y subidas, como que no abarcan la amplitud de todas las calles, hay uno en Prol Paseo de la Reforma que es muy oscuro y hasta le falta un escalón	No hay coladeras, en tiempo de lluvias se inundan, están sucias, llenas de hierba, pero sólo algunas, otras son muy amplias y nuevas, como en Avenida Santa Fe.	Sí	En auto no mucho, por el tráfico, a pie es más rápido, incluso por las avenidas largas, es menos seguro por las calles que se quedan solas o el miedo de que te atropellen	Sí	Hay calles primarias, secundarias y otras que concetan a esas	Más limpieza en las banquetas y que las pinten para limitar el espacio que es para caminar, a veces se suben las motos, cuando hay tráfico, ya ni en la banqueta vas seguro.
5	Av. Santa Fe y Francisco J. Serrano	El tráfico para llegar, es horrible	las construcciones, las obras, todo siempre está con tierra y polvo	Hacen falta, en avenidas complicadas como en Vasco de Quiroga, Prolongación Paseo de la Reforma, Tamaulipas	Están sucias y llenas de escombros	No	Muy complicado para llegar	sí	Tienes varias opciones para llegar al mismo lugar	Poner más semáforos en Avenidas grandes, porque los autos van muy rápido, entonces deberían implementar algo que baje la velocidad, hacer más cruces peatonales y poner más bancas en camellones

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles conectadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
6	Frente al TEC Monterrey	Mucha gente	Ninguno	No los utiliza, no sabe si hay	No ha puesto atención, aunque a veces huele horrible	Sí	En hora pico es lo complicado	sí	hay rutas establecidas	Mas seguridad, porque no le ha pasado nada, pero le han contado. Las calles son muy solas.
7	Tec de Monterrey	No se puede transitar a pie, es complicado realizar otras actividades distintas a trabajar si no tienes coche, porque las distancias son largas, las calles están horribles, no hay donde sentarte, ni siquiera cruzar la calle, muchos autos, no hay pasos peatonales, semáforos, ni pidiendo chance te dejan a veces.	Soy muy elitistas y muy inhumanos.	No hay puentes, ni siquiera líneas para marcar los pasos	Son angostas, se inundan, sólo sirven para delimitar los edificios del arroyo vehicular, no para caminar.	No	El Transporte es ineficiente, se tarda mucho en pasar, cuando pasa está lleno, no puedes subir, las banquetas angostas, todo debes hacerlo en coche, obviamente también es muy lento el tránsito.	No	Tan simple como cruzar la calle es de jugarse la vida,	Que fueran menos elitistas, que fuera más fácil llegar y salir, que hubiera espacios para peatones, para caminar, para estar, para esperar. Mejorar el transporte público.

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles conectadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
8	Ibero	El mal olor, la limpieza de las calles, los baches, los semáforos que tardan mucho en cambiar y no duran mucho para los peatones	La cantidad de gente que hay	Sólo conoce el de Vasco de Quiroga	Son angostas, están rotas, hay hierba crecida que invade el pavimento	Sí	Cuando no hay mucho tráfico	Sí	Las avenidas grandes se conectan con pequeñas y a su vez con otras, para llegar a todos los lugares de interés	Más pasos peatonales, con semáforos adecuados, más seguridad para cruzar la calle
9	Tec de Monterrey	Renovación de la pavimentación, Baches en las calles, el desorden que hacen las obras de infraestructura, como cuando meten cables de telefono, agua, luz, es un desorden, está siempre en obras y no arreglan las calles.	Problemas viales y el tráfico, cuando llueve, todo se descontrola	No hay, piensa que hacen falta, las personas caminan por la calle y bajo de las banquetas	Son angostas, no están limpias.	Sí	Pero depende la hora, hay momentos en los que no se dificulta, pero en hora pico, es imposible	No	Los semáforos y las calles no están bien distribuidos, los semáforos de Prol Paseo de la Reforma, están mal sincronizados, hay más transito de un lado, y es donde más lento cambia el semáforo.	Que pavimenten las calles, lleva 3 llantas ponchadas en el último mes, por los hoyos y los baches, que el drenaje sea adecuado que vaya respecto a la inclinación de las calles, porque cuando llueve está terrible, se inunda bastante.

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles conectadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
10	Ibero	Pocos señalamientos, calles sólo para autos, no hay bancas para descansar y eso que las distancias son muy largas y el transporte se tarda mucho	Lo caro de los artículos y la comida, la restricción de accesos y una vez le negaron el acceso a un bar por cómo iba vestido	Debería haber más o más cruces	Hace falta darle mantenimiento, algunas banquetas están levantadas y algunas son muy angostas, las motos se suben a ellas, por el tráfico	No	Si no traes auto, no	No	Hay muchos edificios, no hay buena distribución de las calles	Lugares para la gente que trabaja, para esperar, para sentarse, para comer, sin tener que entrar a un centro comercial, que haya más transporte, bicicletas, para no llenar de coches los accesos.
11	Ibero	El tráfico	Zonas muy alejadas, muy solas. No sabe si es porque la UAM es una escuela pública, que resulta tan abandonada, pero eso no le gusta	El problema es que no hay	Hace falta darle mantenimiento, algunas están en muy malas condiciones, rotas, con baches y sucias	No	Hay transporte, pero es complicado llegar y salir	No	Hay zonas relegadas, como la UAM	Más atención al transporte público, comunicar todas las zonas, comercial, escolar con un equilibrio. También espacios seguros para caminar.

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles conectadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
12	Ibero	Trafico	Mucha basura	Utiliza el que está en Salvador Agraz	Son extensas, algunas sucias y a veces con hierba	Sí	Sí es fácil, sólo camina del CCSF a Garden Santa Fe, el camino es corto y de ahí al paradero así que no hay mayor problema	No sabe	Sólo utiliza la avenida principal	Aunque hubiera mas espacios verdes, de descanso y bancas, no las usaría por el poco tiempo que tiene
13	Fantasías Miguel	El trafico, semáforos descompuestos	Que no tienen espacios adecuados para esperar	No los utiliza	Algunas son amplias, por lo mismo a veces las motos también las usan	Sí	Dos avenidas principales abarcan todo santa fe	No sabe	No sabe	Parques, pequeños, que estén cerca de todos los edificios, bancas en as banquetas, áreas verdes para estar.
14	Paradero, Salvador Agraz	Inseguridad al cruzar y al caminar, también los asaltos	Muchisima gente y que la comida es cara	No hay	Son angostas y están sucias	Sí en auto, no a pie	A pie las distancias son largas	sí	En ese sentido puedes llegar a donde quieras	Más limpios, con áreas de desanso y horarios escalonados a la entrada y salida, homeoffice.

Ruta Mixta

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Edad	Sexo	Lugar de residencia	Principal forma de desplazarse en el CUAG
1	Prol. Paseo de la Reforma	25	F	Contadero, Cuajimalpa	1. Transporte Público 2. A pie 3. Taxi
2	Prolongación Paseo de la Reforma y Tamaulipas	39	M	Tlahuac, CDMX	1. Transporte Público 2. A pie
3	Prolongación Paseo de la Reforma y Tamaulipas.	35	F	Atizapán de Zaragoza	1. Transporte Público 2. A pie
4	Prolongación Paseo de la Reforma frente al Toks	22	M	Gustavo A. Madero	1. Transporte Público 2. A pie 3. Auto Particular
5	Superama-Sams Club	43	F	Pachuca	1. Transporte Público 2. Taxi 3. A pie

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Edad	Sexo	Lugar de residencia	Principal forma de desplazarse en el CUAG
6	Frente a Intellego	25	F	Pueblo de Santa Fe, CDMX	1. A pie 2. Transporte Público
7	Glorieta Toks	26	M	Santa Lucia, Álvaro Obregón, CDMX	1. Transporte público 2. A pie 3. Taxi
8	UAM Cuajimalpa	26	M	Texcoco	1. A pie 2. Transporte Público 3. Taxi
9	UAM Cuajimalpa	25	F	Avenida Observatorio, Miguel Hidalgo	1. Transporte Público 2. A pie 3. Taxi
10	Carlos Graeff Fernández	23	F	Tacubaya	1. transporte público 2. A pie

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Edad	Sexo	Lugar de residencia	Principal forma de desplazarse en el CUAG
11	Hospital ABC	47	F	Huixquilucan, Estado de México	1. Taxi 2. A pie
12	Crucero Salvador Agraz	26	M	Huixquilucan	1. Transporte público 2. A pie 3. Auto Particular
13	Salvador Agraz	25	M	San Mateo, Cuajimalpa	1. Moto 2. A pie 3. Transporte Publico

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Frecuencia	Tiempo de desplazamiento	Motivos de su visita
1	Av. Santa Fe	Diario	De 30 a 60 minutos	Trabajo
2	Prolongación Paseo de la Reforma y Tamaulipas.	Varias veces al mes (3-4)	Más de 2 horas	Trabajo
3	Prolongación Paseo de la Reforma y Tamaulipas.	Diario	Entre 1 y 2 horas	Trabajo
4	Prolongación Paseo de la Reforma frente al Toks	Diario	Entre 1 y 2 horas	Trabajo
5	Superama-Sams Club	Varias veces al mes (3)	Más de 2 horas	Trabajo
6	Frente a Intellego	Diario	De 30 a 60 minutos	Trabajo y escuela
7	Glorieta Toks	Diario	Menos de 30 minutos	Escuela y Compras
8	UAM Cuajimalpa	Varias veces al mes (12)	Más de 2 horas	Escuela
9	Carlos Graeff Fernández	Diario	De 30 a 60 minutos	Escuela
10	Hospital ABC	Una vez a la semana	De 30 a 60 minutos	Compras
11	Crucero Salvador Agraz	Varias veces al mes (3-4)	De 30 a 60 minutos	Compras

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Frecuencia	Tiempo de desplazamiento	Motivos de su visita
12	Salvador Agraz	Diario	Menos de 30 minutos	Trabajo, Compras, Ocio

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Calles por las que transita para ir al trabajo	¿Por qué?	Calles por las que transita para ir a la escuela	¿Por qué?	Calles por las que transita para hacer las compras	¿Por qué?	Calles por las que transita para ocio	¿Por qué?	Calles por las que transita para otro	¿Por qué?
1	Av. Santa Fe	Avenida Santa Fe, Antonio Dovalí Jaime y Vasco de Quiroga	Son las calles por las que pasa el transporte y es la ruta más cercana	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
2	Prolongación Paseo de la Reforma y Tamaulipas.	Vasco de Quiroga y Prolongación Paseo de la Reforma	Es donde pasa el transporte público	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
3	Prolongación Paseo de la Reforma y Tamaulipas.	Vasco de Quiroga, Guillermo Haro, Paseo de la Reforma	Son las más cercanas a la oficina	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
4	Prolongación Paseo de la Reforma frente al Toks	Prol. Paseo de la Reforma, México Toluca (cuota) Avenida Santa Fe	Es más rápido	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
5	Superama-Sams Club	Carlos Lazo, Vasco de Quiroga y Tamaulipas	Es por donde pasa el transporte y es la ruta más rápida a su trabajo	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Calles por las que transita para ir al trabajo	¿Por qué?	Calles por las que transita para ir a la escuela	¿Por qué?	Calles por las que transita para hacer las compras	¿Por qué?	Calles por las que transita para ocio	¿Por qué?	Calles por las que transita para otro	¿Por qué?
6	Frente a Intellego	Vasco de Quiroga, Paseo de la Reforma	El transporte la deja en TOKS y camina a la torre	Vasco de Quiroga y prolongación Vasco de Quiroga	Para ir a la UAM	NA	NA	NA	NA	NA	NA
7	Glorieta Toks	NA	NA	Vasco de Quiroga	Via más rápida para llegar a la escuela	Tamaulipas, Vasco de Quiroga y Prol. Paseo de la Reforma	Es donde está el Centro Comercial	NA	NA	NA	NA
8	UAM Cuajimalpa	NA	NA	Vasco de Quiroga, Carlos Graeff Fernández	Es la ruta más fácil	NA	NA	NA	NA	NA	NA
9	UAM Cuajimalpa	NA	NA	Vasco de Quiroga, México Toluca y Carlos Graeff Fernández	Depende de la ruta de taransporte público camina desde el ABC o desde el CCSF, o Toks	NA	NA	NA	NA	NA	NA
10	Carlos Graeff Fernández	NA	NA	Vasco de Quiroga, Carlos Graeff Fernández, Prol. Paseo de la Reforma	Son las rutas que hace el transporte y las más rápidas a su destino	NA	NA	NA	NA	NA	NA
11	Hospital ABC	NA	NA	NA	NA	Vasco de Quiroga, Salvador Agraz	Porque son las que van al CCSF y al Sams	NA	NA	NA	NA

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Calles por las que transita para ir al trabajo	¿Por qué?	Calles por las que transita para ir a la escuela	¿Por qué?	Calles por las que transita para hacer las compras	¿Por qué?	Calles por las que transita para ocio	¿Por qué?	Calles por las que transita para otro	¿Por qué?
12	Crucero, Salvador Agraz	NA	NA	NA	NA	Vasco de Quiroga	Es la vía principal y donde está el CCSF	NA	NA	NA	NA
13	Salvador Agraz	Vasco de Quiroga, Carretera a San Mateo y Salvador Agraz	Es la ruta más directa a su trabajo	NA	NA	Vasco de Quiroga	Es donde está el CCSF	Vasco de Quiroga	Para ir al cine o hacer otra cosa en CCSF	NA	NA

Folio	Lugar de Aplicación	Sitios para realizar compras	¿por qué?	Descripción del parabús	Paseos/ Caminatas	¿por qué?	Hacer deporte o ejercitarse	¿por qué?	Sentarse o descansar	¿por qué?
1	Av. Santa Fe	Chedraui, Cielito Querido Café, Stradivarius y Sally Beauty	Es más fácil porque son los lugares que frecuenta porque quedan cerca del trabajo	Es frente a Plaza Samra, hay parabús, muy segura porque pasa mucha gente	A veces ahí mismo afuera o arriba en la plaza, donde están los corporativos, en un área verde tipo parque al interior del edificio	Está muy accesible, sin alejarse del trabajo	En Santa Fe solo hay gym, pero nunca ha ido a alguno, porque son caros	Le es económicamente imposible y prefiere hacer ejercicio al aire libre.	Dentro de la plaza Samara, o fuera, depende el clima	Es lo más cerca
2	Prolongación Paseo de la Reforma y Tamaulipas.	En los Centros Comerciales	Es el único lugar donde puede realizarlas	Es un parabús y hay una base de taxis	Sobre las aceras, para ir y venir del trabajo	Es más seguro	No lo realiza	No está interesado en realizar esa actividad en Santa Fe, no va seguido y no sabe siquiera si hay un lugar para hacerlo, gratis.	En el Centro Comercial	Es el unico lugar donde puede hacerlo

Folio	Lugar de Aplicación	Sitios para realizar compras	¿por qué?	Descripción del parabús	Paseos/ Caminatas	¿por qué?	Hacer deporte o ejercitarse	¿por qué?	Sentarse o descansar	¿por qué?
3	Prolongación Paseo de la Reforma y Tamaulipas.	En Patio Santa Fe, Sams, CCSF	Es lo que le queda más cerca	Sí hay parabús	En los centros comerciales	es más seguro	No lo realiza	No contestó	En los Cenntros comerciales,	Hay espacios donde hacerlo
4	Prolongación Paseo de la Reforma frente al Toks	Centros comerciales, CCSF y Zentrika	Queda muy cerca del trabajo	Es el paradero de RTP y el Expresso	En el centro comercial	Queda cerca, y es cómodo	No lo realiza	No está interesado	Fuera del trabajo (explanada TOKS)	Casi no sale, ese lugar le queda cerca

Folio	Lugar de Aplicación	Sitios para realizar compras	¿por qué?	Descripción del parabús	Paseos/ Caminatas	¿por qué?	Hacer deporte o ejercitarse	¿por qué?	Sentarse o descansar	¿por qué?
5	Superama-Sams Club	Sams, Superama y Fantasías Miguel	Para hacer la despensa o comprar material para manualidades	Es sobre la banqueta, el cruce de un puente	No las realiza	Por falta de tiempo	No lo realiza	Por falta de tiempo	No lo realiza	No hay donde hacerlo
6	Frente a Intellego	No las realiza, a veces va al 7Eleven y CCSF	Es lo mas cercano	En la banqueta, no hay parabús	Avenida Santa Fe	Es tranquilo y hay menos coches o en CCSF, se compra un helado o postre mientras ve las tiendas	No lo realiza	Falta de tiempo y dinero para ir al gym	Fuera de la torre o dentro	Es lo más cercano y hay bancas para hacerlo

Folio	Lugar de Aplicación	Sitios para realizar compras	¿por qué?	Descripción del parabús	Paseos/ Caminatas	¿por qué?	Hacer deporte o ejercitarse	¿por qué?	Sentarse o descansar	¿por qué?
7	Glorieta Toks	CCSF y Samara Shops	CCSF ceca de la universidad, hay más variedad	Paradero del Ecobús no hay parabús	Avenida Santa Fe, Paseo de los Arquitectos y Lomas de Santa Fe y Carlos Graeff Fernández	Porque es tranquilo, seguro y no es probable que ocurra un asalto, es bonito y las aceras son amplias para caminar está bien diseñado	No lo realiza	No hay opciones accesibles y no tiene tiempo	Centro comercial	Aprovecha para comer algo y hay bancas.
8	UAM Cuajimalpa	OXXO	Porque es lo más accesible, es difícil moverse, no hay transporte efectivo	Hay donde sentarse y es seguro	No los realiza	Es difícil de llegar y salir	No lo realiza	No hay donde hacerlo	No lo realiza	No hay donde hacerlo ni le da tiempo

Folio	Lugar de Aplicación	Sitios para realizar compras	¿por qué?	Descripción del parabús	Paseos/ Caminatas	¿por qué?	Hacer deporte o ejercitarse	¿por qué?	Sentarse o descansar	¿por qué?
9	UAM Cuajimalpa	CCSF	Es lo más cercano	No hay bancas o techo para todas las rutas	No camina por recreación sino por necesidad, Carlos Graeff Fernández o el CCSF	Es el medio para llegar y salir a la escuela	No lo realiza	Muchos autos y mucha contaminación	No lo realiza	"Es que, ¿qué ves? Puros coches, no hay un paisaje, algo verde"
10	Carlos Graeff Fernández	No las realiza	Los lugares están muy distantes no hay opciones para hacerlo, sólo va a la escuela y de vuelta a casa	No tiene techos ni bancas, cuando llueve o hace calor, está expuesto, sobretodo cuando se inunda	Sólo caminar hacia la escuela y de regreso al Transporte público, no por gusto	No hay parque o lugar al que quiera salir para caminar o pasear	Dentro de la escuela	Hay canchas y lugar donde hacerlo	Sólo en la escuela, fuera no hay espacios ni para esperar el transporte, además huele mal	Es la única opción

Folio	Lugar de Aplicación	Sitios para realizar compras	¿por qué?	Descripción del parabús	Paseos/ Caminatas	¿por qué?	Hacer deporte o ejercitarse	¿por qué?	Sentarse o descansar	¿por qué?
11	Hospital ABC	CCSF, Sams, Liverpool, Chedraui	Facilidades de pago	Es seguro, no hay parabús, es un sitio de taxis	CCSF	Hay muchas tiendas que ver	No las realiza	No le llama la atención	En las bancas de CCSF	Son cómodas, hay sillas, bancas, sillones
12	Crucero, Salvador Agraz	Centro Comercial Santa Fe y Patio Santa Fe	Son los principales lugares donde realizarlas	Sobre la avenida, no hay techo ni bancas	CCSF	Hay varios sitios de interés	NA	no está interesado	CCSF	Es el lugar con más variedad

Folio	Lugar de Aplicación	Sitios para realizar compras	¿por qué?	Descripción del parabús	Paseos/ Caminatas	¿por qué?	Hacer deporte o ejercitarse	¿por qué?	Sentarse o descansar	¿por qué?
13	Salvador Agraz	CCSF	Porque está todo más a la mano, tiene Chedraui, comida, bancos, cafés etc y puedes hacer o comprar más cosas sin tener que transportarte a otros lugares	Sobre la acera	No las realiza	En Santa Fe no hay ningún lugar para ello	SmartFit Santa Fe	Porque queda cerca de su trabajo y puede pagarlo-	Cafeterías con terraza por ejemplo Starbucks	Le gusta el café y son los únicos lugares donde puede relajarse

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Tomar alimentos	¿por qué?	Jugar o divertirse	¿por qué?	Talleres y reuniones	¿por qué?
1	Av. Santa Fe	Casi no come en Santa Fe, cuando llega a hacerlo lo hace en Chedraui o McDonalls	Es lo más accesible (económicamente hablando)	Ninguna actividad	Pues no tiene mucho tiempo	No las realiza	No le llama la atención
2	Prolongación Paseo de la Reforma y Tamaulipas.	En los Centros comerciales, en el área de fast food	Es el único lugar donde venden comida	No lo realiza	No contestó	Reuniones con personas en los centros comerciales	Los cursos y los talleres no sabe si hay opciones
3	Prolongación Paseo de la Reforma y Tamaulipas.	En la zona de comida rápida	Es lo más rápido	No lo realiza	No contestó	No los realiza	No contestó
4	Prolongación Paseo de la Reforma frente al Toks	CCSF y en el comedor de la empresa	Esta muy cerca y queda de camino a su casa, y en la empresa, pues hay sitio	En el trabajo.	Tienen espacios	CCSF para reunirse con personas hay cursos y talleres por parte de la empresa.	Es lo más cómodo
5	Superama-Sams Club	No lo realiza, aunque a veces cuando le da hambre, compra algo en el super y se lo come en ése lugar		Patio Santa Fe	Ahí lleva a los niños que cuida	No los realiza	No está interesado
6	Frente a Intellego	Dentro de la torre, a veces en Zentrika o CCSF	Es donde hay más opciones para comer y lo más cercano	No realiza ninguna actividad	No tienen tiempo	No lo realiza	No sabe si hay opciones

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Tomar alimentos	¿por qué?	Jugar o divertirse	¿por qué?	Talleres y reuniones	¿por qué?
7	Glorieta Toks	CCS	En el área de comida rápida	CCSF	Para ir al cine	No los realiza	No tiene tiempo
8	UAM Cuajimalpa	Cafeteria de la escuela	Más accesible	No lo realiza	Sólo va a la escuela	No las realiza	No sabe
9	UAM Cuajimalpa	CCSF y Sams, hay unos puestos de comida , tacos y cosas así	Lo más cercano	No lo realiza	Costos altos de las opciones que hay	No lo realiza	No hay espacios, si no consumes algo. No hay un lugar en el que puedas realizar actividades recreativas sin pagar, como un centro cultural o algo así
10	Carlos Graeff Fernández	Dentro de la Cafetería	Las otras opciones quedan bastante lejos	No las realiza	No hay tiempo	No lo realiza	No hay opciones
11	Hospital ABC	Fast Food	Por economía y porque hay opciones para elegir	CCSF	Para ir al cine	Reuniones en Vips Santa Fe	Porque no hay opciones, las manualidades en Santa Fe son caras.
12	Crucero, Salvador Agraz	CCSF, Fast food	El precio y la variedad	CCSF	Hay diferentes actividades que se pueden realizar como ir al cine	No las realiza	NO hay opciones

No. De Cuestionario	Lugar de Aplicación	Tomar alimentos	¿por qué?	Jugar o divertirse	¿por qué?	Talleres y reuniones	¿por qué?
13	Salvador Agraz	Torre Diamante en la Terraza	Está cerca, el lugar es cómodo y la comida rica	Ninguna actividad		No lo realiza	Sólo se reúne con personas para comer

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles comunicadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
1	Av. Santa Fe	El tránsito pesado, señalizaciones obsoletas, semáforos que benefician a los autos, no a los peatones	Desconfía de la seguridad de las plazas comerciales, siente que no es tan buena, los guardias no están tan capacitados para asltos o robos.	Si los utiliza y no les ve problemas,	Las banquetas por las que transita, están en buenas condiciones, algo de hierba y basura	Sí	Existe transporte para todos lados, a pie, es seguro, los alrededores de las plazas siempre hay mucha gente	Si	No hay que dar tantas vueltas, si a caso lo difícil es por el desnivel, que se vuelve en distancias largas.	Que estuviera más libre de contaminación, no estaría de más ecobicis o algo parecido para reducir los automoviles que causan tráfico y contaminación visual y auditiva, y a veces el mal olor es insoportable.
2	Prolongación Paseo de la Reforma y Tamaulipas .	Las constantes reparaciones, obras, construcciones. Las calles son amplias pero siempre están llenas-	Hay mucha gente y ya no hay espacio, los Centros comerciales están llenos, a todas horas, peor para comer	Casi no hay	Muy angostas	No	Los desplazamientos se ven afectados por el tráfico y la falta de transporte	No	Como son barrancas, debes rodear o tomar más de dos calles para llegar a pie a un lugar, en cambio en auto es más fácil, en transporte público es muy tardado	Más comunicadas las calles, con paseos peatonales, no hay suficientes vialidades para otros tipos de transporte.

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles comunicadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
3	Prolongación Paseo de la Reforma y Tamaulipas	Inundaciones en tiempo de lluvia, las calles y las banquetas afectadas por las obras	Ninguno, son lugares muy prácticos	No hay, en la calle por donde está la carretera de cuota, hay pasos peatonales que no se respetan, porque no están definidos y los autos van a velocidades altas	Están levantadas, con basura y causan accidentes	No	Muy difícil, casi no hay transporte o pasa muy lleno	No	Hay confusión en el nombre de las calles	Más transporte, que haya baños públicos, que arreglen las banquetas y destapen las coladeras
4	Prolongación Paseo de la Reforma frente al Toks	La velocidad de los autos y los cruces peligrosos	No hay condiciones para los peatones, debe resolverse el que los coches vayan a tan altas velocidades	No los ha utilizado, sólo ha visto el del puente de Superama	Las banquetas están escalonadas, son peligrosas para personas con sillas de ruedas y de la tercera edad, no están pintadas y son angostas	No	Si no tienes auto, las distancias son largas, las rutas son específicas para cohes	No	Falta espacio para los peatones, que disminuyan las distancias para ir de un lado a otro	Bancas en las banquetas o calles, en los camellones, con jardineras, protección para los peatones en las banquetas. Áreas verdes, más topes o semáforos para reducir la velocidad de los autos, más rutas internas de transporte público, más unidades

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles comunicadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
5	Superama-Sams Club	Están muy enredadas, el tráfico y al mismo tiempo, los autos van muy veloces	Mucha gente	Son inseguros porque están solos	Están fatales, son sucias, maltratadas y con las obras hay mucha basura de construcción	No	Es complicado por el tráfico	Sí	Son calles largas y abarcan todo el espacio disponible	Más seguridad, personal de tránsito, para gente mayor, tolerancia al peatón y reducción de velocidad
6	Frente a Intellego	Los cruces son peligrosos, como para salir del trabajo debes pasar el bajo puente, super oscuro y con los autos a la máxima velocidad	La comida es cara y siempre hay mucha gente	No hay, pusieron varios hace un para de meses, pero le quedan lejos así que no los utiliza	Algunas tienen tamaño adecuado pero otras son casi inexistentes con hoyos y basura	Sí	Si tienes coche, a pie te juegas la vida a diario	Sí	Son las avenidas más largas que conectan todo	Más seguros, que haya más iluminación, que haya más cruces seguros y que los autos vayan a una velocidad adecuada. Más semáforos o personal de tránsito.
7	Glorieta Toks	No hay bancas para sentarse	Hora pico hay mucho tráfico, no hay cultura vial, mucha gente, mucho ruido con las obras	No hay	Con las construcciones, tienen basura y tardan mucho en limpiar, eso ocasiona que te resbales	No	Caminando es más cansado pero incluso más rápido, en auto ya no es posible	Sí	Por las vías principales	Más bancas en las calles para sentarse y descansar, más árboles para hacer sombra y que esté más cerca

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles comunicadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
8	UAM Cuajimalpa	El tráfico	Lugares alejados, distancias largas para caminar, dificultad para llegar	Ninguno, sólo ha visto uno y no lo usa	Están en buenas condiciones	No	No hay rutas de transporte y otras opciones para moverse al interior de Santa Fe	Sí	Pero sólo para los autos, las distancias a pie son muy largas	Que hubiera rutas internas de transporte público que pasara por lugares de interés, o que hubiera ecobici, y que este transporte fuera ágil.
9	UAM Cuajimalpa	No hay adecuación para peatones ni semáforos	No hay puentes peatonales, sólo para autos.	El único que ocupa es el del Sams y está incompleto, abarca sólo una calle, y para pasar a la siguiente tienes que cruzar una calle a pie, entonces te arriesgas a que te atropellen.	Son pequeñas a veces no existen, otras son nuevas.	No	No hay facilidad para la gente que va en transporte público o a pie.	No	Hacia fuera no, al interior no tanto, das muchas vueltas	Agregaría puentes, banquetas, otro tipo de transporte como bicis, Transporte local, rutas internas, que apresuren las obras que no involucren segundos pisos, siguen construyendo un lugar gris de concreto.

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles comunicadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
10	Carlos Graeff Fernández	Mucho tráfico, autos a velocidad alta, sin banquetas, muy solas	Distancias muy alejadas, calles solas, lugares costosos y por eso no va	No hay	Algunas son nuevas y son espaciosos, pero en varios lugares son cortas, con mucha basura y rotas	Si	En coche "y eso más o menos por el tráfico" a pie es super agotador y estresante, tienen que aventarte a los autos para que te dejen cruzar las avenidas	sí	Hay calles grandes, pequeñas, pero la mayoría enfocadas a los coches	Más caminables y seguras, que tengan otros tipos de transporte, taxis, combis y bicicletas
11	Hospital ABC	Muchos autos, Santa Fe no es un lugar donde puedas caminar con seguridad	Precios elevados, si no compras, es raro meterse a las tiendas	Estan mal distribuidos, por eso mucha gente prefiere no usarlos y cruza donde les queda más cerca	Banquetas incompletas, cuando llueve las banquetas son como vias del drenaje y desague de los edificios	No	Por los coches, mucho cruce de autos y pocos pasos peatonales	No	Son muy largas, mucho edificio y estacionamiento es de fácil acceso para autos particulares no así a pie	Más pasos peatonales, menos estacionamientos, más áreas verdes, para estar, descansar y hacer más fresco el ambiente. Areas públicas porque, hay clubes con parques pero no son públicos.

Folio	Lugar de Aplicación	Problemáticas de las calles	Problemáticas de los lugares	Puentes peatonales	Banquetas	Facilidad de desplazamiento	¿Por qué?	Calles comunicadas	¿Por qué?	¿Cómo le gustaría que fueran esos espacios?
12	Crucero Salvador Agraz	Tráfico	Trafico y poca disponibilidad de estacionamiento	No existen muchos, no son muy factibles, no se utilizan porque están mal hechos	Estan en mal estado por las obras	Sí	Pero es lento el tráfico	No	En algunos casos por la cantidad de autos que circulan por una sola avenida o que convergen en una sola, es demasiada y causan transito muy lento	Que el transito se prganizara de mejor manera para reducir los tiempos de desplazamiento, que den prioridad al Transporte Publico
13	Salvador Agraz	Trafico en todo momento	Mucha gente, estacionamientos muy caros	No hay muchos, no los utiliza, muchos están solos y sin luz	Hay coladeras abiertas, están rotas y hay grietas	No	Los semáforos son un asco, duran indistintamente y muchas veces están descompuestos.	Sí	Están comunicadas las principales abarcan todo Santa Fe	que hubiera más espacios como parques zonas verdes, mejorar el tránsito, los semáforos y el sentido de las calles

Anexo 5. Empresas, corporativos y comercios emplazados en el CUAG Santa Fe, 2017

Empresa o Corporativo	Dirección	Descripción
AMAZON	Juan Salvador Agraz #73, de Morelos, Lomas de Santa Fe, C.P.05348 Cuajimalpa, CDMX	Amazon permite a terceras partes ofrecer y vender sus productos en Amazon.com.mx
BONAFONT	Mario Pani #400, Lomas de Santa Fe, Contadero, C.P.01219 Cuajimalpa, CDMX	Bonafont es un proyecto de inversionistas mexicanos para desarrollar el mercado de agua embotellada, pertenece a Grupo Danone, uno de los principales productores de alimentos y bebidas a nivel mundial.
CARGILL DE MEXICO S.A DE C.V.	Antonio Dovalí Jaime #70 Torres C y D, Piso 11, ZEDEC Santa Fe, C.P. 01210 Álvaro Obregón, CDMX	Provee productos y servicios alimenticios, de agricultura, financieros e industriales para todo el mundo.
CITIZEN DE MEXICO	Juan Salvador Agraz #61 Piso 9, Santa Fe, C.P. 05109 Cuajimalpa, CDMX	Fabricante de relojería que va desde crear los componentes individuales al ensamble definitivo del reloj.
CONSTELLATION BRANDS	Mario Pani #400, Lomas de Santa Fe, Contadero, C.P.01219, CDMX	Comercio al por mayor de cerveza
DANONE	Mario Pani #400, Lomas de Santa Fe, C.P. 05348, Cuajimalpa, CDMX	Empresa especializada en productos lácteos como el yogurt y en bebidas como agua embotellada
ERICSSON TELECOM S.A DE C.V.	Prolongación Paseo de la Reforma #1015, Torre A, 50., Santa Fe, CDMX	Líder global en la entrega de soluciones TIC. De hecho, el 40% del tráfico móvil mundial se lleva a cabo a través de las redes Ericsson.
GRUPO ALMOS	Avenida Vasco de Quiroga #3900, Lomas de Santa Fe, Contadero, C.P. 01219. CDMX	Distribución de alimentos congelados
HEIDELBERG MEXICO S. DE R.L. DE C.V.	Avenida Santa Fe #170 Interior 8-4-4, Lomas de Santa Fe, Álvaro Obregón, CDMX.	Ventas Maquinaria Offset, Acabado, Preprensa e Impresión Digital y Consumibles
HEWLETT-PACKARD MEXICO	Prolongación Paseo de la Reforma #700, Lomas de Santa Fe, C.P.01210 Álvaro Obregón, CDMX	Desarrollo y consultoría de plataformas digitales, centro de datos, aplicaciones, servicios de red y de almacenamiento.
HITACHI DATA SYSTEMS	Prolongación Paseo de la Reforma #1015, Lomas de Chapultepec V Secc., 01376 Santa Fe, CDMX	Es un reconocido proveedor de servicios y soluciones de tecnologías de la información que colabora con negocios para mejorar los costos de TI y la agilidad de los negocios, con el objetivo de maximizar la recuperación de la inversión (ROI)
HUAWEI TECHNOLOGIES DE MEXICO S.A DE C.V.	Avenida Santa Fe #440, Lomas de Santa Fe, Contadero, C.P. 05348 Ciudad de México, CDMX	Ofrece servicios y soluciones de tecnologías de la información y comunicación, también ofrece soluciones de infraestructura de centros de datos basados en el cómputo de la nube para que los clientes puedan mejorar el uso del almacenamiento de información

Empresa o Corporativo	Dirección	Descripción
MONSANTO y MONSANTO COMERCIAL	Avenida Javier Barros Sierra #540 Torre II, Piso 1 y 2 Park Plaza, Santa Fe, C.P. 01210 México, D.F.	Productos agrícolas y vegetales. Tecnología agrícola. Productos para la protección de cultivos.
NADRO S.A P.I DE C.V.	Avenida Vasco de Quiroga, ZEDEC Santa Fe, Álvaro Obregón, CDMX	Distribución de Productos Farmacéuticos, de Higiene y Belleza Personal. Somos el eslabón entre el Productor y las Farmacias o Clientes Institucionales.
NALCO DE MEXICO S DE R.L. DE C.V.	Avenida Santa Fe #505 - 4 piso Santa Fe Col. Cruz Manca, Cuajimalpa C.P. 05349 México, D.F.	Nalco trabaja en estrecha colaboración con la industria mexicana para proveer productos y servicios que les ayuden a cumplir y superar las normas de emisión, tratamiento y eliminación de desechos industriales establecidas por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología y la Asociación Nacional de la Industria Química
OFICINAS DE COMPRA VENTAS EQUIPO DE COMPUTO APPLE	Guillermo Haro #600, Santa Fe, Peña Blanca. CDMX	Comercio al por mayor de mobiliario, equipo, y accesorios de cómputo
ROCKWELL MEXICO	Avenida Santa Fe #481, Cruz Manca, San Mateo Tlaltenango, C.P.05349, CDMX	La mayor empresa del mundo dedicada a la automatización industrial y la información
SERVICIOS BUNGE	Alfonso Nápoles Gándara #50 Piso 3. Santa Fe, Peña Blanca, C.P.01210, Álvaro Obregón, CDMX.	Comercialización de productos agrícolas para el consumo interno y para la exportación a los mercados mundiales.
SONY DE MEXICO	Santa Fe #50, Piso 3 y 4, Lomas de Santa Fe, C.P. 01219, Álvaro Obregón, CDMX	Industria manufacturera de equipos electrónicos y magnéticos de consumo fabricación de equipo de audio y de video
SANTANLEY BLACK & DECKER	Avenida Antonio Dovali Jaime #70 Torre B Piso 9, La Fe, Santa Fe Álvaro Obregón, CDMX	Comercialización de herramientas eléctricas, automotriz, para hogar y jardín
COORPORATIVO TIENDAS NETO	Avenida Santa Fe #495, Lomas de Santa Fe, C.P.05600 Álvaro Obregón, CDMX	Venta de productos varios y pago de servicios
AUTOMOTRIZ HERMER S.A. DE C.V.	Avenida Vasco de Quiroga #2000, ZEDEC Santa Fe, C.P.01219, CDMX	Comercializadora de autopartes.
BELCORP MÉXICO S.A. DE C.V.	Carretera México Toluca #1015, y Vasco de Quiroga s/n, Cuajimalpa de Morelos, CDMX	Consultoría y venta de productos de belleza
BODEGA SEARS	Avenida Vasco de Quiroga #3850, Santa Fe, C.P.05109 Cuajimalpa, CDMX	Almacén de tienda departamental
BONICE	Guillermo González Camarena #1200, C.P. 01210 Álvaro Obregón, CDMX	Venta de bebidas congeladas
BROTHER	ZEDEC Santa Fe, CDMX	Empresa de origen Japonés que comercializa una gran variedad de equipos de oficina
CITY MARKET	Avenida Santa Fe #498, Lomas de Santa Fe, Contadero, C.P.05348 CDMX	Supermercado y restaurante
CONTINENTAL TIRE DE MEXICO S.A. DE C.V.	Avenida Santa Fe #170, Álvaro Obregón, Lomas de Santa Fe, C.P.01210 Ciudad de México, CDMX	Continental desarrolla desde hace más de 140 años su experiencia en movilidad, y transporte.

Empresa o Corporativo	Dirección	Descripción
CORPORATIVO SUNGLAS HUT MÉXICO	Centro Comercial Samara Shop, Antonio Dovali Jaime, ZEDEC Santa Fe, C.P.01210, CDMX y Avenida Vasco de Quiroga #3850 Loc. 1819 Antigua Mina La Totolapa, Vía Santa Fe, C.P. 05109 Cuajimalpa, CDMX	Cadena de tiendas que ofrece una gran selección de gafas de sol de moda de marcas de diseño
DISTRIBUIDORA GAMEXPRESS	Avenida Tamaulipas #40, Lomas de Santa Fe, Contadero, C.P.05300 Cuajimalpa de Morelos, CDMX	Comercio al por menor de discos y casetes
DOROTHY GAYNOR	Avenida Vasco De Quiroga #3850	Venta de calzado
EL PALACIO DE HIERRO	Avenida Vasco de Quiroga #3800, Contadero, C.P.01509 CDMX	Es una empresa que opera tiendas departamentales de lujo en México.
CHANEL	Avenida Vasco de Quiroga #1210, ZEDEC Santa Fe, C.P.01210, CDMX	Tienda de ropa de diseñador
SAKS FIFTH AVENUE	Avenida Prolongación Vasco de Quiroga, Cuajimalpa, Contadero, C.P. 05109, CDMX	Tienda departamental
EURO PREMIUM	Juan Salvador Agraz #60, Santa Fe , Cuajimalpa, C.P. 05109, CDMX	Concesionaria, venta de automóviles Volkswagen
FANTASIAS MIGUEL	Juan Salvador Agraz #15, Santa Fe, Contadero, C.P. 05348, CDMX	Venta y distribución de materiales para Manualidades, Joyería, Arte Floral, Mercería y Decoración.
GAME PLANET	Plaza Patio Santa Fe: Prolongación Reforma #400, Local SC-29, Santa Fe Peña Blanca Centro Comercial Santa Fe: Avenida Vasco de Quiroga #3800. Local - 354, Antigua Mina	Venta de videojuegos
GATES DE MÉXICO S.A. DE C.V.	Avenida Vasco de Quiroga, #3200, Álvaro Obregón, Colonia Santa Fe, C.P.01210, CDMX	Empresa dedicada a la fabricación y distribución de bandas y mangueras automotrices.
HOME DEPOT	Patio Santa Fe: Prolongación Paseo de la Reforma #400, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, C.P. 01210, CDMX	Tienda de artículos para el hogar
IMPERIO VISANTA HERMOSA	Carretera México-Toluca #2757, Campestre Palo Alto, C.P. 05110, CDMX	Concesionario NISSAN
PORSCHE Santa Fe	Carretera México-Toluca #5420, La Rosita, C.P. 05320 Cuajimalpa, CDMX	Concesionario Porsche
MULSANNE MÉXICO	Prolongación Paseo de la Reforma #2000, Lomas de Vista Hermosa, C.P. 01210, CDMX	Concesionario de automóviles
VOLVO SUECIA CAR BOSQUES Santa Fe	Juan Salvador Agraz #73, Santa Fe, C.P. 05348 Cuajimalpa, CDMX	Concesionario de automóviles
MITSUBISHI	Juan Salvador Agraz #73, Las Tinajas, C.P.05370 Ciudad de México, CDMX	Concesionario de automóviles
ISHOP	Avenida Vasco de Quiroga #3800, Lomas de Santa Fe, Cuajimalpa, C.P.05109, CDMX	Tienda de celulares y electrónicos
JOHNSON Y JOHNSON MEDICAL	ZEDEC Santa Fe, CDMX.	Empresa de seguridad electrónica y tecnología
LIVERPOOL Tienda Departamental y Corporativo	Mario Pani #200 y Avenida Vasco de Quiroga #3800, Cuajimalpa, Santa Fe, C.P. 05109, CDMX	Tienda departamental

Empresa o Corporativo	Dirección	Descripción
LUXOTTICA MÉXICO S.A. DE C.V.	Avenida Vasco de Quiroga #5, Álvaro Obregón, Santa Fe, 01210 Ciudad de México, CDMX	Venta de accesorios optométricos
MADERA CARPINTERIA PROFESIONAL S.A. DE C.V.	Guillermo González Camarena #1205, ZEDEC Santa Fe, C.P.01210, CDMX	Empresa dedicada a Comercio al por menor de pisos y recubrimientos cerámicos.
MARTI	Avenida Vasco de Quiroga #3800, Delegación Cuajimalpa de Morelos, Antigua Mina de Totoloapa, C.P.05109, CDMX	Empresa líder en ventas de artículos deportivos
CORPORATIVO MAZDA MOTORS	Mario Pani #150, Lomas de Santa Fe, Cuajimalpa de Morelos, C.P.05300 CDMX	
OFFICE DEPOT	Juan Salvador Agraz #101, Santa Fe Cuajimalpa, Contadero, C.P.05348, CDMX Guillermo González Camarena #1205 A10, Santa Fe, C.P. 01210 Álvaro Obregón, CDMX Prolongación Paseo de la Reforma #400, Álvaro Obregón, Santa Fe Peña Blanca, C.P.01376 Ciudad de México, CDMX	Venta de artículos de papelería
PUMA SPORT	Lomas de Santa Fe, Contadero, C.P.01219 Ciudad de México, CDMX	Tienda de la marca de zapatillas y ropa deportiva, donde también se venden mochilas y otros accesorios.
SAMS CLUB	Avenida Tamaulipas #3000, Cuajimalpa de Morelos, La Rosita Avenida Tamaulipas #3000, La Rosita, C.P. 05340 Ciudad de México, CDMX Prolongación Paseo de la Reforma #400, Álvaro Obregón, Lomas de Santa Fe, C.P.01210, CDMX	Autoservicio mayorista
SANBORNS	Avenida Vasco de Quiroga, Cuajimalpa, Santa Fe, C.P.01210, CDMX Guillermo González Camarena #1205, ZEDEC Santa Fe, C.P.01210 Álvaro Obregón, CDMX	Tienda departamental y restaurante
SUPERAMA	Avenida Tamaulipas #3000, La Rosita, C.P.05340 Cuajimalpa, CDMX	Tienda de autoservicio
CHEBRAUI SELECTO	Centro Comercial Santa Fe: Avenida Prolongación Vasco de Quiroga #3800, Cuajimalpa de Morelos, Santa Fe Selecto, C.P.05348 Ciudad de México, CDMX Avenida Antonio Dovali Jaime #70, ZEDEC Santa Fe, C.P. 01260 Álvaro Obregón, CDMX	Tienda de autoservicio
UNISYS DE MEXICO	Mario Pani No. 150, Cuajimalpa, Lomas de Santa Fe, 05300 Ciudad de México, CDMX	Consultor informático
WILSON SPORTING GOODS CO. DE MEXICO S.A. DE C.V.	Avenida Constituyentes #1000, Lomas Altas, C.P.11950, CDMX	Tienda de deportes

Empresa o Corporativo	Dirección	Descripción
ZARA HOME	Avenida Vasco de Quiroga #3800, Lomas de Santa Fe, Cuajimalpa, C.P.05109, CDMX Avenida Santa Fe #94, ZEDEC Santa Fe, C.P.01219, CDMX	Tienda de artículos para el hogar
CONCESIONARIA VUELA COMPAÑIA DE AVIACION VOLARIS	Avenida Antonio Dovalí Jaime #70 Torre B Piso 13, Álvaro Obregón, ZEDEC Santa Fe, C.P.01210, CDMX Hau Suites Santa Fe, Prolongación Reforma #1190, Cruz Manca, C.P.05349 Cuajimalpa de Morelos, CDMX	Compañía de Aviación
INTERJET	Reforma #1190, Cruz Manca, C.P.05349 Cuajimalpa de Morelos, CDMX	Oficina de ventas de vuelos nacionales e internacionales
INTERNATIONAL CORPORATE AND CARGO SERVICES S.A. DE C.V.	Avenida Santa Fe #505 piso 20, Cruz Manca Santa Fe, C.P. 05349, CDMX	Oficina de ventas de vuelos nacionales e internacionales
RYDER CAPITAL	Alfonso Nápoles Gándara #50, Santa Fe Peña Blanca, 01219 Álvaro Obregón, CDMX	Logística, almacenamiento y distribución de mercancías
TELEPEAJE DINAMICO, S.A. DE C.V.	Avenida Santa Fe #495, Contadero, C.P. 01219, CDMX	Servicios de administración de carreteras, puentes y servicios auxiliares.
DHL EXPRESS INTERNACIONAL DE MÉXICO S.A. DE C.V.	Avenida Santa Fe #578, Lomas de Santa Fe, Contadero, C.P.05348, CDMX	Servicio de mensajería
FEDEX DE MÉXICO, S. DE R.L. DE C.V.	Alfonso Nápoles Gándara #3111, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, 01219 Ciudad de México, CDMX	Oficinas de la empresa, líder en mensajería
FEDEX EXPRESS MÉXICO	Guillermo González Camarena 111-6 / Santa Fe, Santa Fe, 01210 Álvaro Obregón, CDMX	Servicio de mensajería
ADICTA FILMS	Prolongación Paseo de la Reforma, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, 01219 Ciudad de México, CDMX	Agencia de publicidad
AT&T	Avenida Vasco de Quiroga #3850, Lomas de Santa Fe, Contadero, C.P.01219 Ciudad de México, CDMX Guillermo González Camarena #1205, Local M 01, Santa Fe, C.P.01210 Álvaro Obregón, CDMX Avenida Santa Fe #94, ZEDEC Santa Fe, C.P.01210 Álvaro Obregón, CDMX	Compañía telefónica
CINEMEX SANTA FE	Avenida Javier Barros Sierra 540, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, 01210 Ciudad de México, CDMX Avenida Vasco de Quiroga 3800, Cuajimalpa, CDMX	Cine
CINEPOLIS PATIO SANTA FE	Avenida Prolongación Paseo de la Reforma 400, Álvaro Obregón, Santa Fe, 0137 Ciudad de México, CDMX	Cine
CINEPOLIS VIP SAMARA SANTA FE	Avenida Antonio Dovalí Jaime 70, Santa Fe, 01210 Ciudad de México, CDMX	Cine
EDITORIAL TELEVISIA	Avenida Vasco de Quiroga 2000, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, 01219 Juan Rodríguez Clara, CDMX	Editor

Empresa o Corporativo	Dirección	Descripción
	venida Vasco de Quiroga 2000, Álvaro Obregón, Santa Fe, 01210 Ciudad de México, CDMX	
MC GRAW HILL INTERAMERICANA EDITORES S.A. DE C.V.	Lomas de Santa Fe, Contadero, 01219 Ciudad de México, CDMX	Editor
MICROSOFT MÉXICO	Paseo de Los Tamarindos 400A, Bosques de las Lomas, 05120 Ciudad de México, CDMX	Venta de software
RADIOTELEVISORA DE MEXICO NORTE	Avenida Vasco de Quiroga 2000, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, 01210 Álvaro Obregón, CDMX	Transmisión de programas de televisión
T1MSN DE MÉXICO	Carlos Lazo, #3200, Santa Fe, C.P. 01210, Álvaro Obregón, CDMX	Edición y difusión de contenido exclusivamente a través de Internet y servicios de búsqueda en la red
TELEFÓNICA MÉXICO	Prolongación Paseo de la Reforma 1200, Lomas de Santa Fe, Contadero, 05349 Ciudad de México, CDMX	Proveedor de servicios de telecomunicaciones
TELEVISA SA DE CV	Avenida Vasco de Quiroga 2000, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, 01210 Delegación Álvaro Obregón, CDMX	Fundación y empresa de comunicación
TELEVISIÓN DE PUEBLA S.A. DE C.V.	Antonio Dovalí Jaime #70, Santa Fe Álvaro Obregón, C.P. 01210, CDMX	Transmisión de programas de televisión
ACTINVER CASA DE BOLSA, S.A. DE C.V., GRUPO FINANCIERO ACTINVER	Guillermo González Camarena #1200, Centro, C.P.01210 Álvaro Obregón, CDMX	Sociedad financiera y casa de bolsa
ALPHA CREDIT	Avenida Antonio Dovalí Jaime, #70 Torre C Piso 7, ZEDEC Santa Fe, C.P. 01210, CDMX	Sociedad financiera
ASSURANT VIDA MEXICO, S.A.		Compañía de seguros
BANCO ACTINVER, S.A., INSTITUCIÓN DE BANCA MULTIPLE, GRUPO FINANCIERO ACTINVER	Guillermo González Camarena #1200, Centro, C.P.01210 Álvaro Obregón, CDMX Avenida Vasco de Quiroga #3850, Lomas de Santa Fe, Cuajimalpa, C.P.05109, CDMX	Sociedad financiera
BANCO SANTANDER (MEXICO), S.A., INSTITUCIÓN DE BANCA MULTIPLE,	Avenida Prolongación Paseo de la Reforma #500, Colonia Lomas de Santa Fe, Álvaro Obregón, CDMX	Sociedad financiera

Empresa o Corporativo	Dirección	Descripción
BANKAOOL, S.A., INSTITUCION DE BANCA MÚLTIPLE	Avenida Santa Fe #495, Contadero, C.P.01219, CDMX	Sociedad financiera
CASA DE BOLSA SANTANDER	Avenida Prolongación Paseo de la Reforma #500, Colonia Lomas de Santa Fe, Álvaro Obregón, CDMX	Casa de Bolsa
CF CREDIT SERVICES, S.A. DE C.V.	Avenida Paseo De La Reforma #1240, Cuajimalpa, Santa Fe, C.P.05346 Ciudad de México, CDMX	Oficinas de sociedad financiera
CONSUBANCO	Avenida Santa Fe #94, ZEDEC Santa Fe, C.P. 01219 Álvaro Obregón, CDMX	Sociedad financiera
CONSUPAGO, S.A. DE C.V. S.O.F.O.M. E.R.	Avenida Santa Fe #94, Torre C, Piso 14, ZEDEC Santa Fe, C.P. 01210, Álvaro Obregón, México, D.F.	Despachos de cobranza
FINANCIERA FINSOL, S.A. DE C.V. S.O.F.O.M. E.N.R.	Prolongación Paseo de la Reforma, ZEDEC Santa Fe, C.P.01219 Ciudad de México, CDMX Prolongación Reforma #600, Santa Fe Peña Blanca, Álvaro Obregón, C.P.01210, CDMX	Sociedad financiera
FINANCIERA INDEPENDENCIA, S.A.B. DE C.V. S.O.F.O.M. E.N.R.	Prolongación Paseo de la Reforma #600, Santa Fe, Paseo de las Lomas, C.P. 01210, CDMX	Asesor financiero
GESTIÓN SANTANDER	Prolongación Paseo de la Reforma #500, Lomas de Santa Fe, C.P.01219 Álvaro Obregón, CDMX	Oficinas de la empresa
THE CAPITA CORPORATION DE MÉXICO, S.A. DE C.V., SOCIEDAD FINANCIERA	Javier Barros Sierra #540, Álvaro Obregón, Santa Fe, C.P.01210 Ciudad de México, CDMX	sociedad financiera
ADMINISTRADORA DE CENTROS COMERCIALES SANTA FE S.A. DE C.V.	Avenida Vasco De Quiroga #3800, Antigua Mina México; Distrito Federal; C.P. 05109	Servicios de Consultoría Técnica, de Administración
CHG MERIDIAN MÉXICO	Lomas de Santa Fe, Contadero, C.P.01219, CDMX Juan Salvador Agraz #40, Santa Fe Cuajimalpa, C.P. 5348, CDMX	Gestión de tecnología
COPIADORAS TEXSA	Av. Santa Fe #481, Cuajimalpa, CDMX	Artículos de oficinas
HOGARES UNIÓN	Prolongación Paseo de la Reforma #1236, Lomas de Santa Fe, Contadero, C.P.05348 Ciudad de México, CDMX	Desarrollo inmobiliario
AMGEN MEXICO S.A. DE C.V.	Avenida Vasco de Quiroga #3000, Santa Fe, C.P. 01210, CDMX	Compañía farmacéutica
AUTOMATION AND CONTROL SOLUTIONS S. DE R.L. DE C.V. (HONEYWELL)	Antonio Dovalí, ZEDEC Santa Fe, Álvaro Obregón, CDMX	Servicios de ingeniería
BBDO MEXICO	Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, #01219 Ciudad de México, CDMX	Agencia de publicidad
CARAT MEXICANA S.A. DE C.V.	Avenida Santa Fe #440, Lomas de Santa Fe, Contadero, C.P.05348, CDMX	Agencia de publicidad

Empresa o Corporativo	Dirección	Descripción
CONSULTORIA DE NEGOCIOS CAPGEMENI	Avenida Santa Fe #440 Pisos 8 y 9, Lomas de Santa Fe, Cuajimalpa de Morelos, Cruz Manca, C.P.05349 Ciudad de México, CDMX	Compañía de software
DDB	Avenida Santa Fe #505, piso 16, Cruz Manca, Cuajimalpa, 05349 Ciudad de México, CDMX	Agencia de publicidad
DEVELOPMENT SYSTEM	Edificio Espacio Santa Fe Carretera México-Toluca #5420 C.P.05320, El Yaqui	Multinacional española, servicios de modelo de negocios
HAVAS MEDIA S.A. DE C.V.	Prolongación Paseo de la Reforma #1015, Lomas de Santa Fe, Desarrollo Santa Fe, C.P.01219, CDMX	Agencia de marketing
IBOPE	Av. Javier Barros Sierra #555, Lomas de Santa Fe, C.P.01219 Álvaro Obregón, CDMX	Empresa de medios de comunicación
INTELLEGO	Avenida Santa Fe #1236, Santa Fe, C.P.05348 Ciudad de México, CDMX	Servicios y tecnologías de la información
IPSOS BIMS A S.A. DE C.V.	Avenida Santa Fe 94 Torre A, Piso 7, ZEDEC Santa Fe, 01210 Álvaro Obregón, CDMX	Investigaciones de mercado
LEO BURNETT MEXICO	Av. Javier Barros Sierra 540, Torre 1, Piso 6, Álvaro Obregón, Santa Fe, 01210 Ciudad de México, CDMX	Agencia de mercado
LION COMMUNICATIONS MEXICO S.A. DE C.V.	One O One, Autopista México- Marquesa #65, Lomas de Santa Fe, Contadero, C.P.05300 Cuajimalpa de Morelos, CDMX	Agencia de publicidad
LIQUIDEZ CREATIVA S.A. DE C.V.	Edificio Premier, Avenida Vasco de Quiroga #2999, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, C.P.01210 Álvaro Obregón, CDMX	Agencia de publicidad
MEDIA CONTACTS	Prolongación Paseo de la Reforma Punta Santa Fe #1015 C.P. 01376, CDMX	Agencia de marketing
ORACLE DE MEXICO	Prolongación Paseo de la Reforma #600 - 210, Peña Blanca Santa Fe, Álvaro Obregón, C.P.01210, CDMX	Compañía de software
PULSO MERCADOLÓGICO	Avenida Santa Fe #505, Lomas de Santa Fe, Contadero, C.P. 01219, CDMX	
SAP MÉXICO S.A. DE C.V.	Corporativo Santa Fe #505, Avenida Santa Fe #505, Cruz Manca Santa Fe, Cuajimalpa de Morelos, CP. 05349, CDMX	Investigación de la Opinión Pública
VON WOBESER Y SIERRA S.C	Guillermo González Camarena #1100 Piso 7, Santa Fe, Álvaro Obregón, C.P.01210, CDMX	Buffette de abogados
CORPORATIVO BIMBO S.A. DE C.V.	Alfonso Nápoles Gándara, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, 01219 Ciudad de México, CDMX	oficinas de la empresa
GE INTERNATIONAL MEXICO S. DE R.L. DE C.V.	Antonio Dovali Jaime #70, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, C.P.01219, CDMX	Fabricación de Equipos de Cómputo y Accesorios Electrónicos
GRUPO CALIDRA	Avenida Vasco de Quiroga #1800, Santa Fe, C.P., CDMX	Oficinas de la empresa fabricante de cal hidratada y sus derivados

Empresa o Corporativo	Dirección	Descripción
GRUPO POSADAS	Prolongación Paseo de la Reforma #1015 Piso 9 Torre A, Santa Fe, C.P.01210 Cuajimalpa, CDMX	Opera más de 100 hoteles y más de 18,000 habitaciones bajo sus 6 marcas
GRUPO SECAF SEGURIDAD PRIVADA, S.A. DE C.V.	Guillermo González Camarena #900, Santa Fe, Álvaro Obregón, CDMX.	Servicios de investigación y de protección y custodia
GRUPO SANTANDARD & POOR S. DE R.L. DE C.V.	Torre A, Autopista México-Marquesa #1015, Lomas de Santa Fe, Contadero, C.P.01376 Cuajimalpa de Morelos, CDMX	Agencia de administración
HOTEL SHERATON SUITES SANTA FE	Guillermo González Camarena #200, Santa Fe, Álvaro Obregón, C.P.01210, CDMX	Hotel de cuatro estrellas
IBM DE MEXICO S DE RL.	Joaquín Gallo, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, C.P.01219 Ciudad de México, CDMX	Empresa de software
OPERADORA DE HOTELES CITY EXPRESS	Juan Salvador Agraz #69, ZEDEC Santa Fe, C.P.05348, CDMX	Hotel de cuatro estrellas
OPERADORA DE TIENDAS DE BISUTERIA S.A. DE C.V.	Avenida Santa Fe #495 int. 701, Cruz Manca, Cuajimalpa de Morelos C.P. 05349 Ciudad de México	Empresa de tiendas de Retail dedicada a la venta de accesorios para dama.
OPERADORA MING	Prolongación Paseo de la Reforma #61 piso 8, Torre Axis, Paseo de las Lomas, C.P. 01330 Ciudad de México, CDMX	Restaurante
REFRESCOS Y AGUAS MINERALES	Mario Pani, #100, Santa Fe, Cuajimalpa, CDMX	Venta de bebidas
SECORH		Contratación de personal para SEARS
SERVICIOS CORPORATIVOS DE PERSONAL ESPECIALIZADO S.A. DE C.V.	Avenida Vasco De Quiroga, #3000, Álvaro Obregón, C.P. 12100	Contratación de personal
SONY COMERCIO DE MEXICO S.A. DE C.V.	Santa Fe #50, Piso 3 y 4, Lomas de Santa Fe, C.P.01219 Álvaro Obregón, CDMX	Artículos de sonido
SUPER CHE SAMARA SANTA FE	Antonio Dovalí Jaime #70 - 1	Supermercado
TELEFONICA MOVISANTAR	Avenida Vasco de Quiroga #3800, Lomas de Santa Fe, Contadero, C.P.05109, CDMX	Proveedor de servicios de telecomunicación
AEZ A.C	Av. Prolongación Vasco de Quiroga #3880, Las Tinajas, C.P.05300 Ciudad de México, D.F., México	Academia de Idiomas
COLEGIO GRIMM	Contadero, C.P.05230 Ciudad de México, CDMX	Institución educativa
EBS SANTA FE	Avenida de los Poetas 100, Santa Fe, La Loma, 01389 Ciudad de México, CDMX	Institución educativa
ETON S.C.	Prados de la Montaña, D García Ramos S/n, Contadero, C.P.05619 Ciudad de México, CDMX	Institución educativa
HARMON HALL OPERADORA A.C.	Avenida Vasco de Quiroga #3880, Santa Fe, Contadero, C.P.05300, CDMX	Academia de inglés
I.T.E.S.M. CAMPUS SANTA FE	Avenida de los Poetas #100, Santa Fe, La Loma, C.P. 01389, CDMX	Campus universitario

Empresa o Corporativo	Dirección	Descripción
PEARSON EDUCACION DE MEXICO	Antonio Dovali Jaime #70 Torre B Piso 6, Álvaro Obregón, ZEDEC, C.P. 01210, CDMX	Institución educativa
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA UNIDAD CUAJIMALPA	Avenida Vasco de Quiroga #4871, Santa Fe, C.P. 05348, CDMX	Campus universitario
UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO	Juan Salvador Agraz #101, Santa Fe, C.P. 05300 Ciudad de México, CDMX	Campus universitario
UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO OFICINAS CORPORATIVAS	Juan Salvador Agraz #101, Santa Fe, C.P. 05300, CDMX	Oficinas
UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA A.C.	Prolongación Paseo de la Reforma #880, Santa Fe, Contadero, C.P.01219, CDMX	Campus Universitario
WESTHILL INSTITUTE S.C.	Lomas de Santa Fe, Contadero, C.P.01219 Ciudad de México, CDMX	Escuela
HOSPITAL ABC	Avenida Vasco de Quiroga #4299, Las Tinajas, C.P.05370 Ciudad de México, CDMX	Hospital general
INSTITUTO DE ESTERILIDAD Y GENETICA	Carretera Mex - Toluca #5420 Piso 5, Cuajimalpa de Morelos, El Yaqui, C.P. 05320, CDMX	Clínica de fertilidad
KIDZANIA DE MEXICO S.A. DE C.V.	Avenida Vasco de Quiroga 3800 92, Cuajimalpa, 05109 Ciudad de México, CDMX	Parque temático y corporativo
PICCOLO MONDO	Juan Salvador Agraz #50, Santa Fe, C.P. 05348 Cuajimalpa, CDMX	
SPORT CITY ENTRENNA SAMARA	Prolongación Vasco de Quiroga #3800, Cuajimalpa de Morelos, Santa Fe, C.P. 05109, CDMX	Parque temático
SPORTIUM SANTA FE	Plaza Samara, Antonio Dovali Jaime #94, Álvaro Obregón, Santa Fe, C.P.1210, CDMX	Gimnasio
SPORTS WORLD	Prolongación Paseo de la Reforma #400, ZEDEC Santa Fe, C.P. 01376, CDMX	Gimnasio y centro recreativo
BEER FACTORY SANTA FE	Guillermo González Camarena #1205, Álvaro Obregón, Santa Fe Centro Ciudad, C.P.01210, CDMX	Gimnasio
BISTRO ESTORIL SANTA FE	Centro Comercial Santa Fe: Avenida Vasco de Quiroga #3800, Santa Fe, C.P. 05109 Cuajimalpa de Morelos, CDMX	Fábrica de cerveza
BOSTONS	Guillermo González Camarena #999 Local 1a., Santa Fe, C.P.01220 Álvaro Obregón, CDMX	Restaurante japonés y de comida mexicana
CABANNA BY LOS ARCOS	Avenida Vasco de Quiroga #200, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, C.P. 45620, CDMX	Restaurante
CAMINO REAL SANTA FE	Avenida Paseo de la Reforma #400, Santa Fe Peña Blanca, C.P.01210 Álvaro Obregón, CDMX	
	Juan Salvador Agraz #37, Contadero, C.P. 05370, CDMX	Bar y restaurante
	Guillermo González Camarena 300, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, 01210 Ciudad de México, CDMX	Hotel de cinco estrellas

Empresa o Corporativo	Dirección	Descripción
GIOCOVANNI	Santa Fe, Alameda Poniente, C.P.01219, CDMX	Restaurante italiano
HOTEL RODAVENTO	Calle Guillermo González Camarena #500 PB, ZEDEC Santa Fe, C.P. 01210, Álvaro Obregón, CDMX	Campus corporativo
HOTEL COMFORT INN SANTA FE	Prolongación Paseo de la Reforma #557, ZEDEC Santa Fe, C.P.01330, CDMX	Hotel de cinco estrellas
ITALIANIS	Avenida Prolongación Vasco de Quiroga #3800, Antigua Mina de Totolapa, C.P. 05109 Cuajimalpa de Morelos, CDMX Av. Vasco de Quiroga #400, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, C.P.01210 Álvaro Obregón, CDMX	Restaurante italiano
PESCADOS Y MARISCOS FISHER	Avenida Dovali Jaime #75 L-1, Santa Fe, C.P. 01330 Álvaro Obregón, CDMX	Restaurante de pescados y mariscos
PF CHANGS SANTA FE	Avenida Vasco de Quiroga #3800, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, C.P.01219, CDMX	Restaurante de comida china
THE PALM, Santa Fe	Juan Salvador Agraz #97, Intercontinental Presidente, Santa Fe, C.P. 05300 Cuajimalpa, CDMX	Restaurante americano
PRESIDENTE INTERCONTINENTAL SANTA FE	Juan Salvador Agraz #97, Santa Fe, C.P.05300 Cuajimalpa, CDMX	Hotel y Restaurante
RESANTAURANT LA GRANGE CHURRASCARIA	Avenida Vasco de Quiroga #3900, Cuajimalpa de Morelos, Lomas de Santa Fe, C.P 01219 Cuajimalpa, CDMX	Restaurante brasileño
RESANTAURANT ODEON	Guillermo González Camarena #1600, Santa Fe, 01210 Álvaro Obregón, CDMX	Restaurante
RESANTAURANTE EL BAJIO COCINA MEXICANA	Guillermo González Camarena #200, ZEDEC Santa Fe, 01210 Álvaro Obregón, CDMX Av. Vasco de Quiroga #3800, Lomas de Santa Fe, Cuajimalpa, 05109 Ciudad de México, CDMX	Restaurante de comida mexicana
RESANTAURANTE GURIA	Calle Javier Barros Sierra 555, Santa Fe, 01210 Álvaro Obregón, CDMX	Restaurante de cocina española
RESANTAURANTE IHOP SANTA FE	v. Vasco de Quiroga 39, ZEDEC Santa Fe, Ciudad de México, CDMX	Restaurante americano
RESANTAURANTE SUNTORY	Av. Santa Fe #190, Lomas de Santa Fe, 01219 Álvaro Obregón, CDMX	Restaurante
RESANTAURANTE VAPIANO	Antonio Dovali Jaime 70, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, 01210 Ciudad de México, CDMX	Restaurante
TEPPANYAKI MIYAKO	Avenida Vasco de Quiroga 3800, Antigua mina la Totolapa, 05109 Cuajimalpa, CDMX	Restaurante japonés
THE CHEESECAKE FACTORY	Avenida Vasco de Quiroga 3800, Delegación Cuajimalpa de Morelos, Col. Antigua Mina La Totolapa, 05130 Ciudad de México, CDMX	Restaurante americano
THE WESTIN SANTA FE MEXICO CITY	Avenida Javier Barros Sierra 540, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, 01219, CDMX	Servicios de alojamiento, zona de reuniones, piscina y bar

Empresa o Corporativo	Dirección	Descripción
TOKS SANTA FE	Juan Salvador Agraz #101 Lt 6, Santa Fe, C.P.05348 Cuajimalpa, CDMX. Avenida Prolongación Paseo de la Reforma #400, Colonia Santa Fe Peña Blanca, C.P.01210 Álvaro Obregón, CDMX	
CENTRAL COCA COLA	Mario Pani, Santa Fe, C.P. 05348 Cuajimalpa de Morelos, CDMX	Estacionamiento corporativo
CENTRAL HOSPITAL ABC SANTA FE	Avenida Vasco de Quiroga #4299, Las Tinajas, C.P. 05370 Ciudad de México, CDMX Av. Carlos Fernández Graef #154, Contadero, C.P.05300 Cuajimalpa, CDMX	Estacionamiento del hospital
CENTRAL PASAJE SANTA FE	Guillermo González Camarena #999, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, C.P.01210 CDMX	Estacionamiento
CENTRAL UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA	Prolongación Paseo de la Reforma #880, Santa Fe, Contadero, C.P. 01219 CDMX	Estacionamiento de institución educativa
BANCO NACIONAL DE SERVICIOS Y OBRAS PÚBLICAS	Avenida Javier Barros Sierra #515, Santa Fe, ZEDEC Santa Fe, C.P.01219 Ciudad de México, CDMX	Institución líder de la banca de desarrollo en México. BANOBRAS hace posible la creación de infraestructura impulsada por el Gobierno Federal
SENASICA	Carretera México-Toluca Km 15.5, ZEDEC Santa Fe, C.P. 01219, CDMX	Laboratorio de análisis clínicos

Fuente: elaboración propia con datos de DENUE y Google Earth, 2017.