

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO  
FACULTAD DE ARQUITECTURA

Visión urbana del espacio público en la Ciudad Global. Caso de estudio: Centro de Ciudad Santa Fe, Ciudad de México.

---

**Violeta Sofía Burckhardt Razeto**

2/6/2010

Dra. Mónica Cejudo Collera.

Dr. Héctor Quiróz Rothe.

Arq. Luis E. De la Torre Zatarain.

Arq. Norma Susana Ortega Rubio.

Arq. José Calderón Kluczynski.

Los espacios productos de la globalización y nuevas tendencias urbanas se ven reflejados en el desarrollo del proyecto urbano Santa Fe en la ciudad de México. ¿A qué se debe este singular desarrollo? y ¿Qué es lo que significa para el futuro del espacio público?



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

## DEDICATORIA

A mi madre,  
Maritza Silvana Razeto Villalobos,  
a quién le debo la vida.

En paz descanse.

## AGRADECIMIENTOS

Agradezco a la Universidad Nacional Autónoma de México por haberme dado las facilidades y todos los recursos necesarios para una formación como arquitecta.

Agradezco de igual forma a todos los profesores, quienes durante la carrera mostraron una dedicación inigualable tanto hacia los alumnos como hacia las materias que impartían. Fue esto lo que me alentó a realizar una tesis de carácter teórico y a explorar temas relevantes y actuales dentro de la arquitectura y todo lo que ésta conlleva.

Me gustaría agradecerle a mis sinodales, sin quienes hubiera sido posible la realización de esta tesis y quienes apoyaron desde el principio la realización de una tesis teórica con un enfoque diferente.

Dra. Mónica Cejudo Collera.  
Dr. Héctor Quiróz Rothe.  
Arq. Luis E. De la Torre Zatarain.

Agradezco a mis compañeros de tesis por el apoyo académico y moral que me ofrecieron durante los dos semestres de seminarios de tesis.

Agradezco a mi familia y amigos por haberme apoyado durante este periodo, el cual resultó ser de suma dificultad para mí.

A mi novio, quien me ayudó a sobrellevar todos los obstáculos que se me presentaron durante este tiempo.

Agradezco a mis padres por haberme dado la educación necesaria durante todos estos años de mi vida y por haberme empujado siempre a ser dedicada y congruente en mi trabajo y en la vida.

“La ciudad escribe y prescribe, es decir, significa: orden, estipula. ¿Qué? Descubrirlo le corresponde a la reflexión”

*Henri Lefebvre*

ÍNDICE	2
INTRODUCCIÓN	6
I. ANTECEDENTES Y MARCO TEÓRICO.	
1.1 Ciudad posmoderna y globalización. De la modernidad al día de hoy.	9
1.2 Ciudad Global. El rostro de la Ciudad de México hacia el mundo.	14
1.3 Ciudad de México. Desde la fundación de Tenochtitlán al proyecto urbano Santa Fe.	17
1.4 Espacios de flujo y los no lugares.	26
1.5 Espacio público y el discurso urbano post-moderno.	31
II. “SANTA FE”. CIUDAD DE MÉXICO.	35
2.1 Plano de localización.	36
2.2 Orígenes y contexto histórico del desarrollo urbano de Santa Fe.	38
2.3 Zonificación y usos de suelo de Santa Fe.	42
2.4 Accesos vehiculares y peatonales al complejo.	48
2.5 Espacios públicos y áreas verdes dentro de Santa Fe.	52
2.6 Exclusión y segregación social en Santa Fe.	55
2.7 Análogos de estudio.	
i) “La Défense”, Paris. Francia.	57
ii) “Crystal City”, Virginia. E.U.A.	62
iii) “Puerto Madero”, Buenos Aires. Argentina.	65
III. CASO DE ESTUDIO: PARQUE CENTRO DE CIUDAD, SANTA FE .	69
3.1 Localización del parque.	70
3.2 Infraestructura urbana del parque.	71
3.3 Contexto arquitectónico y urbano del parque.	72
3.4 Análisis a partir de las señalizaciones en el parque.	74
3.5 Análisis a partir de la movilidad vehicular y peatonal en el parque.	78
3.6 Análisis del comercio regular e irregular en el parque.	82
CONCLUSIONES	86



## INTRODUCCIÓN

*El tema de la ciudad y todo lo que ésta significa ha sido un tema recurrente a lo largo de la historia. Desde Platón, hasta estudiosos contemporáneos, la ciudad ha formado parte central de la investigación humana. No se trata de un estudio meramente físico o urbano, sino de un estudio de la humanidad, de nuestro entorno, de nuestra percepción y de nuestros sueños como ciudadanos y habitantes de las urbes. La ciudad, como lo plantea LeFebvre, “se vuelve parte de un significante, cuyos significados buscamos eternamente”<sup>1</sup>.*

*La arquitectura tiene un estrecho vínculo con la ciudad; sus existencias se encuentran sujetas una a la otra; por lo que resulta de suma importancia analizar la relación que existe entre ellas. La arquitectura puede considerarse como un arte de carácter individual, ya que por lo general se articula en función a intereses individuales; de manera contraria, el urbanismo abarca los intereses del público en general. Ambas disciplinas son producto de la sociedad y su contexto.*

*La arquitectura se refiere a un arte de carácter técnico e individual, como lo describe Aldo Rossi: “la arquitectura elabora principios, se transmite según ciertas leyes que la hacen autónoma. Elabora un propio <<corpus>> doctrinal.”<sup>2</sup> Sin embargo, hablar de arquitectura implica casi inminentemente hablar de urbanismo, mismo que requiere del estudio individual de edificios para entender la organización general social, arquitectónica y urbana. Es por ello que en el caso de este ensayo, de carácter teórico, hacemos uso de referentes tanto urbanos, como arquitectónicos, filosóficos y sociales; en un intento por abarcar el problema en cuestión desde una visión amplia y complementaria.*

*La ciudad representa un fenómeno social, colectivo; reflejo de la sociedad que alberga. Se manifiesta por medio de las relaciones entre sus espacios públicos. Hoy en día estos espacios han adquirido características particulares, de modo que no sólo constituyen una expresión estética-arquitectónica-urbana; sino también una propuesta antropológica y social.*

*En la actualidad, la mayor parte de las poblaciones del mundo vive en nichos urbanos, los cuales a su vez han tenido un rápido crecimiento a partir de la industrialización. La Revolución Industrial marcó un parte-aguas en el desarrollo de las ciudades. Nuevas actividades, tanto económicas como sociales empezaron a surgir, generando una demanda de espacio en las ciudades emergentes. La centralización, tanto política como económica obligó a una gran parte de la población rural a reconstruir sus vidas dentro de las grandes ciudades (Un ejemplo concreto de ello es la capital de la Ciudad de México). Desde entonces las ciudades se han mantenido en constante crecimiento que, aunado a otras variantes, ha sido causa de la desorganización, aparente caos de la ciudad y muchos de los problemas que en ella se enfrentan.*

---

<sup>1</sup> LEFEBVRE, Henri. *El derecho a la ciudad*. Ediciones Península 62, 1975. Pag 97.

<sup>2</sup> LUQUE, José. Aldo Rossi: *Un clásico Heterodoxo de la Arquitectura de hoy*. Nuestro Tiempo, n. 522, año 1997. Pag. 104.

*Hoy en día, las nuevas formas urbanas de relacionarse, sumadas al incremento en el flujo de personas e información, tanto real como virtual, ha generado nuevas formas de vivir dentro de la cotidianidad urbana. Así mismo también ha traído consigo un aislamiento entre las personas, que aún cuando se encuentran dentro de este sistema de redes de comunicación y movimiento, son excluidas de las formas tradicionales de socialización y contacto social real.*

*Actualmente hablar de “La ciudad” es sinónimo de hablar de peligro, caos, inseguridad, miedo y pobreza, cuando en sus orígenes la ciudad buscaba ser todo lo contrario. La primera idea de ciudad se manifestó en la cultura griega (La Polis), idea que surgió a partir del interés común. La polis representaba orden, normatividad y civilidad. Dentro de este modelo urbano el espacio o plaza pública tenía gran importancia ya que era en ésta dónde se llevaba a cabo el intercambio social y nacía la ciudadanía; misma que se entendía como símbolo de pertenencia, un espacio fuera de peligro. De modo que al considerar la actual Ciudad de México, como caótica y desarticulada, estamos cuestionando el concepto mismo de ciudadanía. El caso de Santa Fe en la Ciudad de México es reflejo de un discurso económico, político y social que se está llevando a cabo en varias ciudades del mundo. Pero la pregunta es cuál es el papel que juegan los espacios públicos y lo que éstos representan dentro de este nuevo discurso. Es por ello que para entender la estructura urbana de Ciudad Santa Fe debemos estudiar sus espacios públicos, como aquellos donde se lleva a cabo la construcción ciudadana actual.*

*Dentro de esta ciudad fragmentada y post-moderna, podemos encontrar cierta heterogeneidad dentro del espacio público. La dispersión de signos y señalizaciones dictan nuestras aspiraciones, necesidades y formas de relacionarnos con los demás dentro de un espacio abstracto, que no obedece a ningún contexto más que el de la globalización. Es en estos espacios donde encontramos al real habitante de este siglo: un transeúnte huidizo, anónimo, carente de identidad; producto de su mismo desplazamiento a través de espacios reales y virtuales; de “lugares” y “no lugares”.*

*Hoy en día la realidad de las urbes es totalmente diferente. Vivimos en una modernidad emergente, producto de un sistema social y económico resultado de la Globalización. Es así que se da lugar a lo que Saskia Sassen denomina “la ciudad global”<sup>3</sup>. Con el avance del crecimiento de las ciudades el espacio se ha ido reduciendo de manera constante. El problema recae en el hecho de que los espacios que más sufren bajo esta presión urbana son los espacios públicos. En una ciudad que se articula con base en el movimiento y el infinito acceso de información, el individualismo característico de nuestra modernidad nos ha convertido en viajeros solitarios sin historia.*

*El esfuerzo por transformar las ciudades en ciudades globales, traducido en términos urbanos y económicos ha convertido nuestras calles en espacios de tránsito y consumo, creando una proliferación de los “no-lugares” y la transformación del espacio público en la ciudad. De esta misma manera se ha perdido cierta memoria e identidad colectiva, ya que no existen los referentes históricos o los contextos físico-culturales. La ciudad se convierte en una*

---

<sup>3</sup> Término Acotado por Saskia Sassen. Especialista en planeamiento urbano en la universidad de Columbia en Nueva York.

*serie de símbolos y señales que nada tienen que ver con nuestra cultura y mucho menos con nuestra propia identidad.*

*En el caso de la ciudad de México podemos ver los efectos de la globalización y de nuevas tendencias económicas, sociales y urbanas reflejadas en desarrollos como el de Ciudad Santa Fe; conjunto urbano realizado con base en premisas de orden privado. Es precisamente en este lugar donde podemos encontrar estos nuevos espacios, semiprivados y a la vez semipúblicos que corresponden a la idea de “no-lugares” de Marc Augé. ¿Cómo se traduce este concepto al modelo mexicano? ¿De qué manera transforma el espacio? Y ¿de acuerdo a qué? Son sólo algunas de las preguntas que buscaremos responder en este ensayo.*

*Este texto busca encontrar señalar algunas motivaciones y raíces de estos nuevos espacios, fenómenos de nuestra situación actual, a través del estudio de su contexto social, histórico, político y arquitectónico. La arquitectura no sólo es el estudio y exploración del espacio y del lugar, sino también de lo que Marc Augé denomina el “no lugar”<sup>4</sup>. La intención de este ensayo es definir de qué manera ha cambiado el espacio público en la búsqueda general de las grandes urbes de mantenerse dentro de un marco internacional como ciudades globales, en dónde podemos encontrar estos espacios dentro del modelo urbano mexicano, específicamente en el caso del desarrollo urbano de Santa Fe, para después estudiar su importancia para su contexto inmediato y sociedad correspondiente y posteriormente analizar las repercusiones que tiene en el deber arquitectónico.*

---

<sup>4</sup> Término acotado por el autor Marc Augé en su libro “ Non-places. Introduction to an anthropology of supermodernity.”

## 1.1 CIUDAD POSMODERNA Y GLOBALIZACIÓN. DE LA MODERNIDAD AL DÍA DE HOY.

¿Qué es la modernidad?

La modernidad se refiere a un período histórico que se usa para describir el desarrollo de las sociedades de occidente y abarca desde el Renacimiento, a finales del siglo XVII; hasta la Revolución Industrial, en el siglo XVIII. Para poder entender el pensamiento moderno es primordial establecer el marco histórico dentro del cual se desarrolló y las principales repercusiones que generó.

En el Renacimiento surgió el individualismo contrapuesto a la identidad cultural como representación de la sociedad. Durante esta época se llevaron a cabo todo tipo de descubrimientos que a su vez llevaron a una mundialización del conocimiento. La reforma protestante enfatizó la importancia del trabajo y la disciplina. Durante el periodo conocido como Ilustración se desarrolló la idea del ser racional. La razón fue concebida como el elemento que le da sentido a la vida y es a través de éste y de la experiencia que adquirimos conocimiento.

Esta nueva forma de pensar tuvo grandes repercusiones en el sistema social de entonces que todavía pueden verse presentes en la organización social actual. Por un lado se desarrolló el individualismo, donde se comenzó a valorar al individuo como un sujeto racional y pensante; de ahí que el pensamiento racional ayudara a crear el fundamento capitalista, que se basa en esquemas de medios y fines, normalmente asociados a un pensamiento racionalista.

Dentro de la Ciencia podemos ver uno de los logros más importantes de la modernidad que se refiere al nuevo pensamiento científico y el desarrollo del método científico. De esta manera se logró un desarrollo que fuese más allá de la ciencia heredada del mundo clásico. Se desacredita la opinión como herramienta de conocimiento sometiéndola a diversas pruebas y se tomó a la ciencia como el valor central del progreso. Es debido a esto que también se produce un mayor distanciamiento de la religión y se establece una nueva moral laica, en la que el hombre se rige por la moral producto de la razón y no por órdenes divinas.

Otra de las grandes repercusiones de la modernidad es la evolución del concepto de Estado. El estado moderno se refiere al desarrollo de una institución política. Por un lado se monopoliza la violencia legítima como herramienta para eliminar conflictos sociales y con ello se logra crear una sociedad civil. Para que esto funcione se hace uso de los recursos humanos como la burocracia profesional, es decir, Funcionarios ajenos a los recursos del Estado, pero que operan a favor de éste. Así mismo se requiere de recursos financieros, razón por la que aparece la fiscalización. Estos cambios llevaron al Estado a transformarse y adquirir la forma con la que lo conocemos hoy día. El Estado era una institución mercantilista que buscaba guardar los intereses económicos de la sociedad, pero también generó grandes cambios en la dinámica social: Por una parte la nobleza se transformó en lo que hoy se denomina burguesía; mientras que, por otro lado, apareció una nueva clase social: la clase media, que contribuyó a crear un equilibrio social y económico.

Uno de los aspectos políticos y económicos más importantes, también resultado de la modernidad, fue el surgimiento del capitalismo. A partir de los siglos XV y XVI el sistema económico sufre una transformación de un sistema rural, agrario y artesanal a un aparato económico basado en la industria y el mercado. Con la aparición del capitalismo no sólo se satisfacen las necesidades básicas del ser humano, sino que se logró hacer mediante formas organizadas tales como las empresas, las cuales a su vez también gozaron de un beneficio económico y se definieron a partir de su rentabilidad. Las empresas buscaban operar de manera racional a partir de esquemas medios/fines para lograr la máxima eficiencia. Con el surgimiento del sistema capitalista también aparecieron nuevos sujetos económicos: empresarios, capitalistas y la burguesía.

La modernidad es un proceso histórico difícil de definir debido a la cantidad de transformaciones que ha sufrido a lo largo del tiempo. Su interpretación también se encuentra sujeta a las experiencias y opiniones de aquellos que vivieron en ella. Del siglo XV al XVIII se construye la idea de Estado, pero todavía no existen las herramientas históricas para entender estos cambios debido a la fuerte influencia que tenía tanto la iglesia como la filosofía para la sociedad. En el siglo XIX surgen varias contradicciones con el nacimiento de nuevas corrientes como el romanticismo que proponen un retorno al pasado; el positivismo, que legitima la nueva sociedad industrial y el marxismo que sugiere que la modernidad es inevitable y un estado transitorio de una sociedad conflictiva y alienante, donde se busca acabar con ella para poder seguir adelante.

En el siglo XX podemos ver un desarrollo sin precedentes de la técnica y la ciencia. Existe una gran adaptación del modelo capitalista, por medio de un neocapitalismo que da prioridad a la organización y planeación: "suprime la ley del desarrollo desigual, que subsiste y marca diferencia entre países, regiones, clases y grupos hegemónicos, ricos y desarrollados, y países, regiones, clases, grupos subordinados, pobres y subdesarrollados"<sup>1</sup> En los años treinta el papel del Estado se transforma para poder contrarrestar las consecuencias de la crisis económica mundial. Se implementan diversas estrategias de intervención. Esto perduró hasta los años cincuenta, cuando después de la Segunda Guerra Mundial el Estado adquirió un papel dominante y la intervención económica se volvió una herramienta para poder ganar mayor control burocrático sobre la sociedad.

Debido a la sistematización de la actividad económica y organización de la sociedad se perdió espontaneidad; lo que redundó en una sociedad sumamente organizada, programada y, hasta cierto grado controlada. Se desvió la mirada hacia una visión espectacular del mundo, perdiéndose así la línea entre realidad y apariencia.

Durante los años sesenta, comienza un periodo de prosperidad. Se confía en la intervención del Estado para evitar próximas crisis económicas y se prevé un gran crecimiento económico. Durante esta época se llevan a cabo avances tecnológicos con el desarrollo de la informática y telemática, las cuales se usan para mejorar la producción y el sector terciario se incrementa. También podemos apreciar un auge en los medios de comunicación: televisión,

---

<sup>1</sup> *La modernidad en el siglo XX*. ([http://biblioteca.itam.mx/estudios/estudio/letras23/notas/sec\\_4.html](http://biblioteca.itam.mx/estudios/estudio/letras23/notas/sec_4.html)). Marzo 24, 2010.

prensa y publicidad, las cuales enfocan sus contenidos hacia una sistematización de ciudadanos consumidores, proponiendo modelos de vida. Con esto y la incapacidad de una gran parte de la población para poder ajustarse a estos nuevos modelos de vida, aumenta la alienación del individuo dentro de su propia ciudad.

El constante crecimiento de la economía mundial y la consolidación de las firmas transnacionales empiezan a ejercer presión sobre el Estado-Nación, haciendo difusos los límites entre ellos. Con el debilitamiento del Estado-Nación y el fortalecimiento del poder corporativo, vemos como las políticas económicas en gran parte de las ciudades del mundo privilegian a los grandes capitales.

Desde finales de los años setenta y hasta la primera mitad del siglo XX se habla de posmodernidad, un movimiento amplio con connotaciones artísticas, políticas, económicas, filosóficas y sociales, razón por la que su contenido resulta ser a veces ambiguo. Sin embargo, mantienen en común la innovación radical en los procesos artísticos, sociales, culturales y de pensamiento. El término se popularizó a finales de los años setenta con la publicación del libro "La condición posmoderna"<sup>2</sup> de Jean François Lyotard. Dentro de este texto el autor hablar de el fin de los meta-relatos y grandes discursos, refiriéndose a los grandes discursos políticos y sociales como alguna vez lo llegó a ser el discurso marxista. Sin embargo esta afirmación no tiene mucho sentido debido a que los meta-relatos solamente han sufrido una transformación y el posmodernismo en sí no deja de ser otro discurso más.

Otra característica de la sociedad posmoderna es la importancia da a las diferencias culturales y sociales, presentándolas como algo digno de ser celebrado; lo que deriva en la identificación y celebración de la identidad cultural. Sin embargo, es importante señalar que una premisa de esta índole también supone que no existe algo en común que nos una a todos como humanos y ciudadanos, lo cual también resulta ser una falacia, ya que existen tanto identidades locales como globales.

De modo que resulta difícil apreciar la ciudad de México actual como una sociedad posmoderna. La modernidad funciona como una categoría cultural y como una herramienta histórica. Busca establecerse en el presente, como una negación del pasado en el nombre del futuro. Como un concepto temporal, también se delimita y condiciona su existencia por medio de sus cualidades geopolíticas y espaciales. Estas condiciones se encuentran en un proceso radical de transformación a través del proceso de globalización y el capitalismo como una forma económica cultural. Es así que podemos definir nuestra modernidad como una intensificación de la temporalidad o supermodernidad; término acotado por el antropólogo Marc Augé.

Este supermodernismo es un resultado directo de la globalización hoy en día, la cual ha tenido repercusiones prácticamente en todos los campos que engloban nuestra sociedad,

---

<sup>2</sup> HEREU, Pere; Maria Montaner, Josep; Oliveras, Jordi. *Textos de Arquitectura de la Modernidad*. Editores Nerea, 1994.

incluyendo a la arquitectura. Una de las consecuencias para la arquitectura es la eliminación de lo que conocemos como post-modernismo y todas las teorías deconstructivistas de la época, dónde se celebraba lo único y especial como características del sitio. Hoy en día, en la arquitectura, el contexto ha perdido fuerza como herramienta de diseño y análisis arquitectónico, haciendo aparecer cada vez más lo que se percibe como una arquitectura neutral y atemporal, (los no-lugares).

La globalización y el desarrollo urbano a partir de las relaciones capitalistas de producción e intercambio han planteado un nuevo lugar que se define como un único espacio sin raíces histórico-temporales, que ha logrado extenderse al espacio social o público. El capital no se encuentra fijo a un territorio en especial, con un lugar fijo en el sistema económico global, lo que ha dado lugar a lo que Saskia Sassen denomina las ciudades globales, lo que resulta ser simplemente una de las fases del capitalismo posindustrial y la globalización.

Esta globalización ha llevado a la arquitectura a nuevos extremos, donde la ciudad ha adquirido nuevas características. Desde finales del siglo XX, la situación global económica ha transformado nuestra forma de ver, percibir y proyectar las ciudades. La disolución de fronteras y el fuerte apoyo a empresas multinacionales ha fracturado el concepto urbano, creando nuevos polos dentro de las ciudades, enfocados única y exclusivamente a la actividad económica global y ha creado la fuerte competencia entre ciudades para ocupar un lugar dentro de las nuevas redes de producción.

Con la disminución del poder Estatal, florecen nuevas formas y nuevas posibilidades de ejercer el control. El espacio urbano resulta ser un territorio que se articula a través del consumo, el cual se ha transformado en un factor cultural. No sólo se fragmenta la ciudad de la mano del individuo, sino que también persiste una cierta confusión cultural, producto del carácter a-histórico de la globalización.

La revolución Industrial marcó un parte aguas en la concepción de las ciudades. A partir de esta surgió la pobreza, miseria de la mano a la opulencia y lujos, creando así serios problemas sociales. No fue hasta después de 1848, después de las reivindicaciones sociales que las ciudad Europeas decidieron tomar una nueva posición frente a la problemática de la ciudad y comenzaron el "lento camino hacia un concepto armónico del espacio urbano y un tránsito hacia las urbes democráticas del siglo XX"<sup>3</sup>.

La realidad en América Latina es sumamente diferente. Las ciudades se caracterizan por una falta de planeación urbana, también resultado de desarrollos industriales desiguales. Existe un gran abandono de las zonas rurales, lo que a su vez dio lugar a un pobre desarrollo, con servicios públicos ineficientes, crecimiento desbordado de las periferias, transporte colectivo insuficiente y desorganizado, inseguridad, caos vehicular, entre otras cosas que han logrado persistir hasta el día de hoy. Lo cierto es que la globalización no es lo mismo en todos lados y la situación de la Ciudad de México no es una excepción.

---

<sup>3</sup> FLORES Pamela, Crawford Livingston. *La ciudad en América Latina o la construcción simbólica de una mirada que nos re-presente*. Revista de Estudios Sociales, octubre, No. 010. 2001. Pag 42.

Por otro lado la situación en las ciudades de Europa es completamente diferente. Existe un fomento de identidad y “reconocimiento y protección de los espacios públicos y zonas de ocio”<sup>4</sup> mientras que en América Latina los proyectos urbanos se hacen ignorando los contextos urbano-arquitectónicos dentro de los que se encuentran, ignorando su historia y los cinturones de miseria que los rodean, como es el caso de Santa Fe.

Los signos de la posmodernidad son diferentes en ambos contextos y en América Latina se traduce en un gran desarrollo de carreteras y vías de alta velocidad, grandes centros comerciales, la pérdida del centro y un aumento de seguridad con el uso de rejas, vigilancia, alarmas y en términos arquitectónicos y urbanos representa el auge de lo que se conoce como comunidades fortificadas; las cuáles a su vez no sólo representan una deficiencia política y social, sino también urbano arquitectónica. Otro de los signos de la posmodernidad de acuerdo a David Harvey, es el espectáculo, un espectáculo que “no convoca acciones ni asume compromisos”. Este espectáculo se basa en el consumo y en la democratización de los espacios, lo que en realidad dentro del contexto Latinoamericano se tradujo a la sectorización y aislamiento social.

Dentro de este contexto urbano podemos ver como el objeto arquitectónico se transforma en un producto más de la ciudad, en la que tal como lo había afirmado Marx un siglo antes, tiende a diluirse ante una realidad determinada por los ciclos de producción. Este producto se encuentra sujeto a parámetros internacionales y a un sistema económico dominante, que a su vez resulta sumamente excluyente para aquellos que no colaboran con el mismo. De esta manera la ciudad posmoderna se convierte en la Ciudad Global, fenómeno que, debido a la interconexión económica y social que ha creado la globalización, ha transformado la realidad urbana en todas las grandes ciudades del mundo, incluyendo la nuestra, donde la ciudad “como todo producto globalizado está hecha para seducir.”<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Ibid. Pag 44.

<sup>5</sup> ORTÍZ, Renato. *Otro Territorio. Ensayos sobre el Mundo Contemporáneo*. TM Editoriales. Santa Fe de Bogotá. 1998. Pag 115.

## 1.2 CIUDAD GLOBAL.

### EL ROSTRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO HACIA EL MUNDO.

Los procesos globales transforman la forma, estructura y funcionamiento de las grandes urbes contemporáneas; la ciudad de México siendo un polo económico sumamente importante en Latino América no se encuentra exento de estos cambios.

A partir de los ochentas con la creciente influencia del mercado global surgen nuevos conceptos como la ciudad global. Estas nuevas conformaciones urbanas surgen cuando los centros industriales salen de los centros de las ciudades para relocalizarse en diversas zonas, muchas veces localizados en las periferias, pero que se encuentran conectados a diferentes mercados tanto a escala local como global. Ésto se debe en gran parte a la necesidad de ofrecer servicios que propicien el flujo eficiente de productos e información y al hecho de que el objetivo de venta dejó de ser la ciudad enfocándose ahora en un mercado internacional. Se imponen, “consultorías aduanales y financieras que habiliten el intercambio de dinero que hace posible el financiamiento, la producción y el traslado de los productos, consultorías legales internacionales y corporativas que velen por los intereses de cada empresa transnacional”<sup>6</sup>, de modo que exista una apertura económica o libre mercado.

De esta forma se ha impulsado el proceso de globalización a partir de estrategias urbanas, que a su vez responden a intereses privados nacionales e internacionales, generando la concentración de riqueza en grupos sociales y económicos que a su vez obedecen a lo que dictan las políticas adoptadas por los gobiernos.

Con este tipo de implementaciones políticas y económicas sólo se ha logrado incrementar el número de personas que viven en pobreza extrema alrededor del mundo un nuevo “renacimiento de identidades culturales locales, que en defensa de tradiciones, se presentan como resistencias.”<sup>7</sup>

El proceso de globalización y la transformación de las ciudades a ciudades globales difiere en todo el mundo. Resulta difícil encontrar los parámetro adecuados para la definición de la ciudad global, sin embargo podemos hablar de las características que tiene el proceso de globalización en las ciudades y la forma en la que los atributos que definen este concepto existen y conviven en los entornos urbanos:

-Globalización de la economía mundial y transgresión de las fronteras nacionales.

-Incremento en la movilidad del capital y en la distribución de lo que se concentra en algunas ciudades.

-Transformación de la producción industrial en las ciudades a la concentración de servicios financieros.

---

<sup>6</sup> ORTIZ Struck, Arturo. *Aspectos de la Ciudad de México en la era Global*. Pag 1

<sup>7</sup> Ibidem.

-Concentración de decisiones de la economía global en algunas ciudades principales a nivel mundial.

-Organización jerárquica de ciudades en un sistema global.

Esta definición de la ciudad global, aportada por el autor Saskia Sassen en "La Ciudad Global"<sup>8</sup> considera a la ciudad como herramienta, parte de un proceso económico y técnico, dejando afuera e ignorando por completo los procesos sociales, el tema de identidad, los cuales constituyen los ladrillos que construyen y sostienen socialmente a una ciudad.

No es hasta la década de los noventa con los grandes avances tecnológicos que se aprecia la importancia de los sistemas de comunicación virtual en la vida social de la ciudad. Finalmente es a través de tecnología electrónica virtual que se logra incrementar el potencial de la economía global. A partir de esto se logran establecer vínculos de identidades, los cuales poco tienen que ver con el contexto inmediato o cualquier tipo de cultura local. Se apoyan estilos de vida ya sea a través del consumo de ciertos productos o también como miembros de proyectos de índole ética mundiales: Green Peace, Amnesty International, etc.

Esta nueva apertura de información cuidadosamente dirigida crea identidades globales en sociedades y ciudades con geografías e historias muy particulares. Este aparente choque entre lo local y lo global ha beneficiado la organización y comunicación de identidades virtuales y un acreciente intercambio cultural, pero también ha llevado a las urbes a desarrollarse de maneras inesperadas, muchas veces excluyentes creando tensiones sociales y respuestas violentas por parte de los habitantes.

Manuel Castells, teórico catalán, comprende estos nuevos fenómenos urbanos como "un tipo nuevo e informal de desarrollo que nace de la interacción entre las tecnologías de la información y las actividades que se derivan de su procesamiento, que ha creado un sistema articulado organizado de manera técnica"<sup>9</sup>. Castells nos ofrece una visión diferente de las nuevas ciudades, donde ésta se encuentra dentro de un entorno global definido por las sociedades e identidades que en ella habitan, dejando de ser solamente un reflejo de circunstancias y aspiraciones meramente económicas y técnicas.

Castells explica el uso de la tecnología como un instrumento para los sistemas legítimos de autoridad, gobiernos y el mercado internacional. De la misma manera acusa la incorporación de sistemas económicos que sobrepasen las formas de organización social. Los procesos de internacionalización actuales regresan a la idea inicial de una globalización económica en la que se busca la eficiencia global y credibilidad financiera que permita la acumulación de capital en función de la propiedad privada. Sin embargo, a través de este modelo se han cometido grandes injusticias y luchas sociales que resisten estos procesos, buscando defender así su identidad y localidad.

---

<sup>8</sup> SASSEN, S. "The Global City: New York, London, Tokio", Princeton, NJ, Princeton University Press, 1991.

<sup>9</sup> CASTELLS, Manuel. Informational Cities. Oxford, UK. Blackwell Publishers Ltd, 1991.

La ciudad actualmente se conforma en gran parte por este modelo urbano sin embargo para Massey hay muchos otros elementos que determinan nuestra percepción de la ciudad y la forma en la que la vivimos que van más allá de las definiciones urbanas en base al capital y la economía global. Massey determina el lugar como el resultado de una construcción social en un espacio, por lo que las ciudades se convierten en el producto de estas construcciones sociales, donde los habitantes deciden cómo ocupar el espacio. Tomando en cuenta la definición de Massey podemos entender que los lugares no son necesariamente estáticos con límites claramente definidos. Son conceptualizados a partir de la interacción social, la cual tiene un carácter móvil, convirtiendo a los lugares en procesos dinámicos. De esta misma manera el autor explica que dentro de un lugar podemos encontrar más de una sola identidad, sino que comprenden una gama de conflictos internos.

La especificidad de un lugar se deriva de la mezcla de los procesos de globalización así como de la tecnología, específicamente hablando de la información electrónica, las cuales forman parte fundamental de las nuevas construcciones sociales. Massey habla de el sentido de el lugar como el entendimiento de su carácter el cual sólo existe a partir de las relaciones que existen entre el lugar con los otros.

Se trata de un lugar que busca tener un sentido global a partir de lo local. En el caso de la ciudad de México y del complejo urbano de Santa Fe en particular, es importante tomar en cuenta el sentido global del lugar, describiendo de qué manera el lugar se delimita tanto física como políticamente a partir de esto. El entorno se define a partir del reconocimiento de signos locales y transnacionales.

### 1.3 CIUDAD DE MÉXICO.

#### DESDE LA FUNDACIÓN DE TENOCHTITLAN AL PROYECTO URBANO SANTA FE.

Para poder entender la realidad urbana dentro de la cual se desenvuelve el proyecto de Santa Fe debemos primero ahondar en la historia de la Ciudad de México y las razones detrás de cada uno de los pasos que tomó su desarrollo. Abordaremos el contexto de esta ciudad desde sus inicios como capital Mexica hasta llegar a la búsqueda de posicionarse a la Ciudad de México como una ciudad mundial. Esto también nos ayuda a establecer los parámetros con los cuales posteriormente podremos analizar nuestro caso de estudio: Centro de Ciudad Santa Fe.

Al principio en la zona donde actualmente se localiza la ciudad de México existían un pequeño número de poblados o núcleos urbanos dispersos, pero no fue sino hasta la llegada de los Mexicas que se funda la gran ciudad de Tenochtitlan. La leyenda dicta que este pueblo guerrero había abandonado su hogar en Aztlán y guiados por la deidad de Huizilopochtli fueron en búsqueda de su nueva ciudad. De acuerdo con la deidad, los mexicas debían de fundar esta nueva ciudad donde encontrasen un águila posada sobre un nopal, devorando una serpiente, lo cual ocurrió en uno de los islotes situados en el actual lago de Texcoco del Valle de México.

La fundación de esta nueva capital azteca se remonta al año 1324. Al principio la ciudad se sostenía a partir de la pesca y recolección, mientras poco a poco empezaban a construir chinampas con el fin de extender su territorio. A medida que iba creciendo la ciudad y su población, los mexicanos se enfrentaron a lo que sería el problema más grave de la ciudad hasta el día de hoy: el agua. Siendo una ciudad montada sobre un manto lacustre, las edificaciones se encontraban en permanente peligro de inundaciones. Sin embargo a medida que el imperio se iba fortaleciendo y las riberas de los lagos se fueron dominando, se dieron a la tarea de la construcción de acueductos, diques y calzadas con el fin de obtener un mayor control del flujo del agua.

La ciudad siguió creciendo y se empezaron a edificar las casas reales, la plaza del mercado y posteriormente la plaza Mayor. Sin embargo, ocurrieron varias inundaciones durante esta época obligando a los habitantes a construir y reconstruir varias veces. Para el año de 1521, previo a la llegada de los españoles, la ciudad se encontraba en pleno esplendor. Contenía un claro núcleo urbano, constituido por el centro ceremonial, del cual se extendían las cuatro principales calzadas de la ciudad en la dirección de los cuatro puntos cardinales. Esto dividía a la ciudad en cuatro zonas o "calpullis"<sup>10</sup>. Con una población alrededor de 300 000 habitantes. La traza que tenía la ciudad en esos momentos era resultado directo de las dificultades que representaba el agua; mientras más tierras en los alrededores se fueron dominando, más acueductos, albarradones<sup>11</sup> y calzadas se pudieron construir con lo que se mantenía el control hidráulico de la cuenca.

---

<sup>10</sup> Barrio en náhuatl.

<sup>11</sup> Albarradón: dique construido por los aztecas que se utilizaba para separar el agua dulce de la salubre y para mitigar las inundaciones que eran una constante en Tenochtitlan.

Para el desarrollo urbano de la ciudad de México, la llegada de los conquistadores españoles no sólo significó la introducción de un nuevo diseño urbano, sino también el choque entre dos esquemas totalmente diferentes de organización política, económica y social.

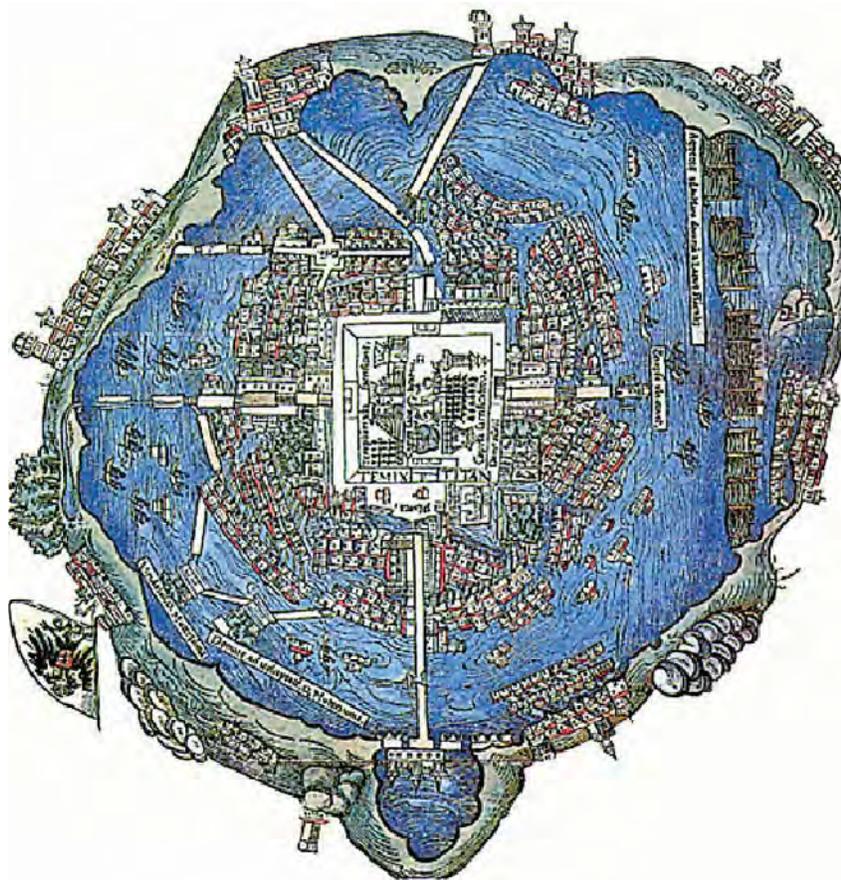


Figure 1 Mapa de Tenochtitlan de Hernán Cortés. 1524. (<http://www.usuarios.lycos.es/Onuba/CAR12.htm>)

Después de la conquista de la ciudad de Tenochtitlan, surgió el nuevo proyecto para construir la nueva capital; lo cual se hizo sobre las mismas ruinas de la antigua ciudad. Cortés decidió levantar la capital del llamado Nuevo Mundo sobre Tenochtitlan debido a la abundancia de agua, la existencia de infraestructura urbana: canales y calzadas y, sobre todo debido al carácter simbólico de la zona “para conquistar y explotar este vasto y rico territorio cuyos límites los conquistadores no alcanzaban a percibir en ese entonces, era imprescindible alzar la nueva capital precisamente sobre las ruinas de la ciudad azteca.”<sup>12</sup>

Para llevar a cabo las obras se tomó en cuenta La Cédula Real de Felipe II, donde se dictaba el desarrollo urbano en el nuevo continente. Dentro de este documento se dejaba en claro dónde debían localizarse los edificios principales: iglesia, ayuntamiento, mercado y también las plazas. Con esta nueva disposición se buscaba transformar Tenochtitlan en la ciudad Renacentista; esto dio pauta a la construcción de las primeras casas, palacios y

<sup>12</sup> GAMBOA de Buen, Jorge. *Ciudad de México, una visión de la Modernización de México*. Fondo de Cultura Económica. México D.F. 1994.

monumentos a lo largo de la ciudad. Dentro de las primeras obras sobresalen la Catedral de la Ciudad de México que se inaugura en el año de 1667 y el Palacio Nacional que se edifica en 1523, sobre los cimientos del palacio mismo de Moctezuma Xocoyotzin.

Como podemos observar los inicios de la Ciudad de México como la conocemos hoy en día se basaron en el ejercicio de poder y se usaron tanto el diseño urbano como la arquitectura para reforzar este objetivo. Se construyó encima de las antiguas construcciones Aztecas como símbolo del nuevo poder y de lo que éste podía y pudo hacer.

Otra de las herramientas que se utilizaron durante esta época para poder controlar y establecer nuevas estructuras de poder fue la implementación de una nueva religión y su consecuente sentido de la moral: el cristianismo. A partir de la conquista se mandaron frailes al nuevo mundo para construir iglesias en cada rincón del nuevo territorio y para enseñar la nueva ley eclesiástica. Fue también la época en que se construyeron gran cantidad de conventos en toda la Ciudad de México, a tal punto que para finales del siglo XVI la ciudad ya contaba con veintinueve conventos de varones y veintidós de mujeres.

Los accesos a la nueva ciudad se hacían por medio de tres calzadas: la de Cuatitlán, la que traía el agua desde Chapultepec y la Piedad. Durante esta época la ciudad se abastecía de agua por medio de los manantiales de Chapultepec y las fuentes de Santa Fe.

Esta era la realidad urbana que se vivía dentro del núcleo urbano de la nueva ciudad, sin embargo la situación era muy diferente en los alrededores, donde se encontraba la comunidad indígena. Las condiciones en esta zona eran precarias y no existía ningún tipo de infraestructura urbana. Como podemos observar, la exclusión social a partir de desarrollos urbanos ha estado presente en la historia de México desde su fundación; tal y como lo podemos ver hoy en día en el desarrollo urbano Santa Fe. La exclusión social o pública que se vivía en la nueva ciudad no sólo se traducía en la expulsión de la comunidad indígena y clase social menos favorecida a la periferia de la ciudad, sino también a partir del uso de suelo que se implementó durante esa época. Es importante denotar que desde el inicio el plan maestro de la Ciudad de México no contemplaba la creación de espacios recreativos para el dominio público. Varios edificios contaban con jardines y parques privados dentro de sus grandes terrenos, pero ninguno de éstos era accesible para el resto de la población. Sin embargo la situación era la misma en la ciudad de Tenochtitlan, donde los jardines y espacios verdes eran de igual forma propiedad privada. No fue sino hasta el año 1592 cuando se construyó el primer espacio público, al poniente de la ciudad en una zona pantanosa e insalubre y con álamos, razón por la que fue bautizada como Alameda.

La ciudad fue creciendo paulatinamente, pero siempre bajo el constante peligro de inundaciones, las cuales habían logrado sumergir a la ciudad repetidas veces. Es por esto que en 1580 surgió la idea de crear un desagüe directo hacia el norte. No fue hasta veinticuatro años después que finalmente el virrey Juan de Mendoza y Luna decidió emprender la construcción del desagüe en Huehuetoca. El proyecto no fue aprobado y entonces comenzó la construcción de varios diques y la reparación de la albarrada, que había sido construida años antes por el virrey Luis de Velasco. Sin embargo, más adelante se logró nombrar una comisión

especial encargada del proyecto de Huehuetoca y con la ayuda de más de quince mil indios se logró construir el túnel de Nochistongo para ser inaugurado el año de 1620.

Posteriormente en 1629 la ciudad sufrió inundaciones, debido a que el flujo de agua era demasiado y el túnel de desagüe todavía no se encontraba totalmente terminado cuando se decidió ponerlo en funcionamiento. Las inundaciones no sólo causaban grandes estragos en la infraestructura de la ciudad, sino que también traían consigo una gran cantidad de enfermedades a causa del estancamiento del agua residual y la falta de agua potable. Solo un mes más tarde habían fallecido más de treinta mil indígenas y cuatrocientas de las veinte mil familias que residían en la ciudad. La catástrofe fue tan grande y los gastos tan elevados que el rey Felipe IV envía una Cédula Real a la ciudad de México, en la que ordena la reubicación de la ciudad hacia tierras más altas: Tacuba y Tacubaya.

A finales del siglo XVII la ciudad ya había logrado posicionarse como cabeza de la Nueva España con una población de cien mil habitantes. Se sustentaba económicamente por ser el centro de comercialización para sí misma y para el resto del país. La ciudad se caracterizaba, tanto como lo hace hoy en día, por ser una tierra de contrastes. Las calles se encontraban grandes edificios con enormes patios y casas pertenecientes a la aristocracia que lucían la opulencia en todo su esplendor. La vida a las afueras de la ciudad era totalmente diferente. Sin traza alguna, el panorama observable eran chozas de mala condición en zonas insalubres, donde habitaban los indios de la ciudad.

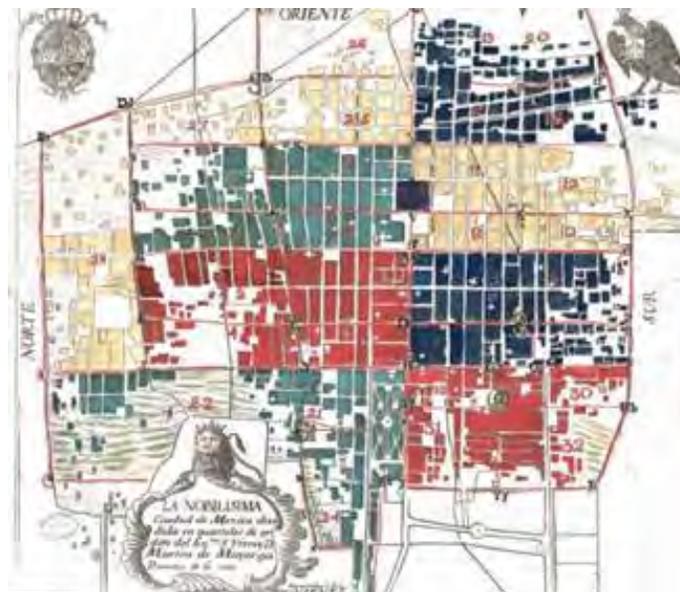


Figura 1 Plano de la ciudad de México dividida en cuarteles. 1782. Manuel Villavicencio. AGI. En el siglo XVIII se realizó una demarcación de barrios con un claro criterio administrativo.

Las plazas abundaban en toda la ciudad sin embargo los espacios públicos se encontraban en mal estado, estaban sucios y eran peligrosos. Hay un descuido no sólo de las

plazas, sino de las calles en general. El gobierno no toma responsabilidad de éstas y obliga a los propietarios de las casas a encargarse de empedrar las calles y colocar faroles en cada puerta.

Los problemas en la ciudad continuaron con las constantes inundaciones y no obstante, en el siglo XVIII se continuaron construyendo edificios. En 1790 el nivel del piso de la plaza central fue rebajado 1.25 metros y se construyeron fuentes para el abastecimiento de agua y drenaje. Se introdujo nomenclatura a las calles, dándole mayor organización a la ciudad.

En este momento “el clero y la nobleza poseían 2096 propiedades urbanas y los particulares solamente 1250: La ciudad pertenecía a los frailes y las monjas”<sup>13</sup>. Es importante hacer notar esto ya que durante esta época la iglesia controlaba el desarrollo urbano. Más adelante y con el caso de Centro de Ciudad Santa Fe podemos ver que el poder cambió de pertenecerle a la iglesia al Estado, para finalmente recaer en las manos del poder corporativo responsable de este desarrollo.

Al estallar los movimientos revolucionarios en el mundo como la Revolución francesa y con las crecientes diferencias sociales que se vivían dentro de la ciudad y otras partes del país se logró la independencia de México, la cual fue causa de grandes cambios en la ciudad. Se demolieron monasterios para después venderlos en lotes, se agrandaron avenidas y se transformaron los edificios religiosos en espacios de servicios como bibliotecas, colegios y hospitales.

A mediados del siglo XIX el gobierno se empezó a centralizar cada vez más y la ciudad empezó a crecer. Surgieron los fraccionamientos y con ellos una separación social cada vez



Figura 2 Vista aérea de la ciudad de México. C. Castro. Siglo XIX. BN. En el siglo XIX se iniciaron programas de embellecimiento urbanos. Se ensancharon calles, se abrieron nuevas plazas y las antiguas se ajardinaron, cambiando de aspecto.

---

<sup>13</sup> GAMBOA DE BUEN, Jorge. *Ciudad de México, una visión de la Modernización de México*. Fondo de Cultura Económica. México D.F. 1994. Pag.18.

más pronunciada. Más adelante durante el Porfiriato se vivió un gran crecimiento económico, resultado de la incorporación de la economía nacional a una internacional. La ciudad se convirtió en un espacio de intercambio y consumo. Creció el poder del Estado y esto se vio reflejado en la amplia construcción de edificios gubernamentales en toda la ciudad.

En 1910 se proclama el Plan de San Luis por Francisco I. Madero, es electo como Presidente; un año más tarde y la población se duplicó a medio millón de habitantes. Durante estos años el desarrollo urbano se extendió a las colonias como: San Rafael, Roma, Condesa, Santa María de la Ribera, Escandón, Lomas de Chapultepec, Polanco y Obrera. La traza urbana en estas zonas sigue siendo ordenada, con amplias calles y abundantes espacios públicos. Hoy en día, debido a las presiones inmobiliarias, el panorama en estas colonias ha cambiado abruptamente y cada vez son más reducidos los espacios de interacción pública.

La ciudad de México es producto de diversas transformaciones generadas con base en impulsos locales, regionales y mundiales. Es a partir de la segunda mitad del siglo XX que la ciudad de México sufre las transformaciones más grande a nivel urbano. Esto se debió en gran medida a la industrialización, la cual desde los años cuarentas hasta finales de los años setentas, impulsó el rápido crecimiento de la urbe, fortaleciendo así el Estado social y corporativo. Otro de los procesos que cambian la estructura social y urbana es la terciarización económica, la cual se desarrolla dentro del contexto de globalización y como parte del proceso de capitalismo flexible y modelo neoliberal, la que impulsó el desarrollo y reproducción de diversas actividades económicas localizadas en el centro de la ciudad.

La industrialización fue el motor para el desarrollo urbano de la ciudad de México y entre los años cuarentas y ochentas se lleva a cabo una transformación profunda del paisaje urbano. En los años cincuentas la industria se localiza en su mayor parte en el territorio de la ciudad de México, de modo que el espacio urbano se adecuó y repartió de acuerdo a las necesidades de una urbanización capitalista. A una escala nacional estos desarrollos industriales y comerciales colocaron a la ciudad en una posición dominante política, económica y socialmente. Se dejó de hablar de la ciudad central para empezar a hablar del área urbana. A su vez la fuerte industrialización generó cambios en los usos de suelo y la expulsión de la población hacia las periferias.

El incremento de mercado interno centrado en la ciudad es la causa de las grandes migraciones que podemos ver del medio rural a la gran urbe, creando mayor concentración territorial. El Estado jugó un papel fundamental en el proceso de modernización y esparcimiento urbano asociado a la reproducción de funciones del área central hacia las periferias, "Este proceso estuvo asociado a fenómenos especulativos y mecanismos legales, ilegales e irregulares en el acceso de suelo, vivienda y servicios urbanos."<sup>14</sup>

Es importante remarcar que la mayor parte de la urbanización de la Ciudad de México mediante mecanismos legales, para el acceso a suelo y vivienda, ha sido por medio de la intermediación de empresas desarrolladoras, promotores inmobiliarios, agentes financieros y la participación del Estado con la aplicación de políticas y programas de vivienda de interés

---

<sup>14</sup> RAMÍREZ Kuri, Patricia. *La ciudad y los Nuevos Procesos Urbanos*. Sociología Urbana, 2009, pag 175

social. Por otro lado, lo que más ha proliferado son los mecanismos ilegales, impulsados por un sector público de bajos recursos. Se trata de la “urbanización popular”<sup>15</sup> que se crea a partir de la migración rural y la pobreza urbana.

Con la expansión de la ciudad y el creciente poder económico concentrado en ella, también se dio la expansión del centro de negocios. Originalmente localizado en el Centro Histórico, en los años cuarentas, se empieza a expandir hacia el poniente, a lo largo de Av. Juárez frente a la Alameda y a partir de los cincuentas y sesentas se extendió a lo largo de Paseo de la Reforma. Este crecimiento direccional, causó la rehabilitación de estas avenidas para poder cubrir con un mayor flujo peatonal y vehicular y al mismo tiempo repercutió en la construcción de edificios de servicios en las áreas circundantes de este nuevo eje comercial. Esto incluyó la Zona Rosa, continuando hacia Polanco, hasta llegar a la parte baja de las Lomas, obedeciendo siempre a un eje central hacia el poniente.

El crecimiento que se originó a mediados del siglo XX, fue uno de los impulsos para el desarrollo urbano de Santa Fe. Este complejo representa la cabeza y remate del eje histórico antes descrito. Un eje que desde sus inicios hasta el día de hoy fue sujeto a intereses económicos de índole privada.

A partir del surgimiento de las clases medias se generaron nuevas actividades y hábitos de consumo. Surgen los primeros grandes centros comerciales dentro de las áreas sub-urbanas, se crearon modernos edificios para la administración pública a lo largo de los principales ejes viales dentro de la ciudad. Entre el año 1950 y finales de 1970 la ciudad se expandió hacia el norte y poniente con usos de suelo industriales. Al mismo tiempo se empezaron a crear los grandes fraccionamientos, conjuntos y unidades habitacionales representando así el desarrollo habitacional de la ciudad. Esta gran expansión de la ciudad se debe en gran parte a una clase económica media creciente con mayor capacidad de consumo.



Figura 3 Torres de Satélite. Símbolo de la Ciudad Satélite y obra de Mathias Goeritz y Luis Barragán.

Uno de estos fraccionamientos fue “Ciudad Satélite”, construido en 1957 y diseñado por el taller de urbanismo del arquitecto Mario Pani, dirigido por el arquitecto José Luis Cuevas y los arquitectos talleristas Domingo García de León, Miguel de la Torre, Homero Martínez de Hoyos, Taide Mondragón, Miguel Morales y el ingeniero Víctor Vila. El fraccionamiento era de uso residencial y se encontraba al noroeste de la zona metropolitana de la ciudad de México, en el municipio de Naucalpan de Juárez, en el Estado de México. La idea detrás de este desarrollo era crear una zona de suburbios a las afueras de la ciudad, donde sus habitantes pudieran abastecerse de todo lo necesario

<sup>15</sup> Ibid, pag 176.

para vivir dentro de estas zonas sin necesidad de ir a la ciudad. Crear un nuevo estilo de vida a partir de circuitos, jardines, centros comerciales y las características torres de Satélite, obra del escultor Mathias Goeritz y Luis Barragán.

El proyecto fue financiado por el Banco Internacional Hipotecario y se basaba en una organización orgánica de la traza urbana, donde los circuitos son circulares y no existen semáforos que corten el flujo dentro del fraccionamiento. El proyecto se vendió a partir de la premisa de una ciudad dentro de la ciudad. Este sistema funcionó muy bien hasta la explosión del parque vehicular. Donde se transformó la zona a partir de las necesidades vehiculares de la ciudad.

Durante los años ochentas con el agotamiento del Estado como institución reguladora emerge el estado neoliberal, producto de la creciente globalización, como modelo económico y político alterno. El cambio se puede ver reflejado en diferentes medidas monetarias y de políticas de ajuste orientadas a reducir o eliminar por completo políticas sociales, tales como los recortes de presupuesto para programas de desarrollo de vivienda y bienestar social, privatización de instituciones económicas y sociales junto con la disolución de movimientos sociales. De igual forma debido a lo que Manuel Castells denomina "la ciudad informacional" también se dieron grandes avances dentro de la cultura, ciencia, técnica y arte.

Para México y Latino América los ochentas representaron una época de crisis económica, derivada del desgaste del modelo de desarrollo que estuvo presente hasta finales de los años setentas. Esto incrementa la deuda externa del país y obligó al gobierno a hacer recortes estructurales, creando mayor pobreza en el país. Se vuelve cada vez más difícil el acceso a créditos del Estado y los costos de la vivienda de interés social suben abruptamente, reduciendo el bienestar social y en general la calidad de vida de una gran parte de la población. Una de las propuestas más importantes en estos años es la de descentralización, como parte de los cambios de mercado necesarios, los cuales se llevan a cabo a través de la privatización. En México la crisis económica impulsó al país a buscar su lugar político, económico y social dentro del modelo mundial y a crear nuevas vinculaciones con él.

Es a partir de este momento que la Ciudad de México empieza a adquirir características de ciudad global, por medio de nuevas estrategias urbanas, resultado de acuerdos público-privados y con base en la flexibilidad que se da en los usos de suelo. Debido a esto se produce un auge en el sector inmobiliario sin precedentes. A partir de la inversión privada y por medio de la incorporación de financiamientos bancarios, créditos hipotecarios y demás herramientas para la adquisición de bienes inmuebles, se impulsa a la ciudad y diversas localidades hacia una modernización mexicana.

Grandes obras urbanas se llevan a cabo, tales y como el rescate histórico-patrimonial del Centro Histórico de la Ciudad de México y Alameda Central, el rescate ecológico de Xochimilco, después haber sido declarado Patrimonio de la Humanidad y el desarrollo urbano de mega-centros comerciales y corporativos como Santa Fe.

Este proyecto de índole público-privada es el más importante en términos económicos e inmobiliarios. Localizado en el poniente de la Ciudad de México, "el metro cuadrado del suelo

pasó de un valor de treinta centavos a finales de los años setenta, a un rango de entre mil cuatrocientos y dos mil dólares, precio de mercado en 2007.”<sup>16</sup>

Este proyecto urbano, que originalmente consistía en el hogar de habitantes irregulares de la ciudad hoy en día concentra noventa y nueve de las empresas más grandes del país y representa el lugar con el impuesto predial más alto de la Ciudad de México.

A partir de este nuevo eje central que se extiende de oriente a poniente desde el Centro Histórico hasta terminar en el nuevo desarrollo urbano de Santa Fe a lo largo de la Av. Reforma, ha generado mayor actividad, convirtiéndolo en el nuevo centro de la ciudad y ha logrado posicionar a la Ciudad de México, por lo menos aparentemente, como una ciudad global.

Lo cierto es que la activación del modelo económico neo-liberal ha afectado enormemente el ordenamiento urbano de la Ciudad de México, dando lugar a una ciudad desigual y fragmentada. La transformación de esta ciudad global tiene un costo social que todavía está por resolverse. Para poder entender la ciudad y su desarrollo debemos volcar nuestras miradas hacia el estudio de las construcciones espaciales, a partir de las construcciones sociales. Finalmente son éstas las que le dan autenticidad y carácter a los lugares o “no-lugares”.

---

<sup>16</sup> SÁNCHEZ Inzunza, Alejandra. *Planeta Santa Fe*. Revista Expansión, 25 de julio, 2007.

## 1.4 ESPACIOS DE FLUJO Y LOS NO LUGARES.

El complejo de Santa Fe es el resultado de una serie de fenómenos políticos y económicos que han influido enormemente el desarrollo de la Ciudad de México. El flujo y el movimiento acelerado es uno de los factores que ha impulsado esta transformación urbana. Para poder entender este flujo y lo que significa para el desarrollo de los espacios dentro de Santa Fe es necesario primero entender el concepto a través de varios puntos de vista. Una de las teorías que se tomaran en cuenta proviene del autor francés Marc Augé, quien discute sobre la nueva tendencia urbana hacia lo que él denomina los “no lugares”, resultado de la supermodernidad.

El término nace en 1995 del libro “No-lugares: Introducción a una antropología de la Supermodernidad”. El autor se refiere a lugares que podrían estar en cualquier lado, en cualquier momento del tiempo, de forma que ofrecen comodidad de una manera no-geográfica. No hay historia, no hay identidad, sólo una arquitectura sin alma que se ha convertido en componente esencial de la existencia del ser humano en la actualidad. El autor define el espacio como relacional, histórico y con identidad, por lo que su idea del no-espacio constituye una oposición completa a estos términos.



Figura 4 Portada del libro " Non places. Introduction to an anthropology of supermodernity" de Marc Augé, 1995.

Se trata de espacios de flujos constantes, como el aeropuerto, carreteras, etc. Lugares con identidades previamente establecidas, de manera que puedan acomodar a un mundo global y a la imagen homogénea del individuo moderno. Un espacio abstracto, donde el habitador se localiza en el espacio por medio de su relación con palabras y señales. El movimiento surge a partir de un lenguaje que prescribe, prohíbe y/o informa.

Para poder hablar de lugares y no lugares debemos primero abordar la relación existente entre el lugar y el espacio. Para entender este punto analizaremos las nociones de lugar y espacio de Michel de Certeau.

Certeau no opone los “lugares” a los “espacios”, como lo hace Augé con los “lugares” y los “no lugares”. De acuerdo con él, el espacio es un lugar practicado, un cruce de elementos en movimiento, lo cual coincide con el discurso de Augé, en el cual los caminantes son los que transforman el espacio o el lugar en términos urbanos. Ésta es la relación que existe entre estos conceptos: el lugar como conjunto de elementos que coexisten en un cierto orden y el espacio como animación de estos lugares por el desplazamiento de elementos móviles, personas.

De acuerdo con Augé el espacio se define a partir de la frecuencia con la que se usan y ocupan los lugares, “El Espacio, como la frecuentación de lugares en vez de un lugar.”<sup>17</sup> En este sentido la definición que nos ofrece se asimila un poco a la idea de Massey, mencionada anteriormente en el texto, donde la ciudad se conforma a partir de la interacción del público con los lugares. Para Massey, la especificidad de cada lugar es el resultado de relaciones, prácticas, intercambios, etc, que se entrelazan dentro de este espacio y que también es producto de los entrelazamientos que en él se llevan a cabo: “un sentido global del lugar”<sup>18</sup>, que se puede traducir a un sentido global de lo local.

Para Massey la identidad de un lugar se encuentra en constante cambio, pues no existen identidades predeterminadas; los lugares adquieren sus identidades a partir de las relaciones que en él se llevan a cabo. En este caso el argumento de Massey refuta el concepto del no-lugar de Augé, debido a que aún cuando los no-lugares representen relaciones virtuales o imaginarias, siguen creando una interacción y movimiento de los individuos y por ende una identidad particular; particular de un nuevo modelo de vida que podríamos denominar, usando el mismo lenguaje de Augé, como supermoderno.

Los no lugares representan el declive del hombre público, para dar lugar a un hombre individualista, obsesionado con su propia persona. Los no lugares logran adquirir estas características debido a la forma en la que se relaciona con los espacios colindantes. En un sentido urbano esto se traduce a espacios solitarios, que de alguna forma se encuentran resguardados por contraseñas, tarjetas de crédito y cámaras de seguridad que por un lado sí logran crear seguridad, pero también la alienación y enajenación del individuo. Sin embargo como explicamos anteriormente, éste no le quita la cualidad de lugar al espacio, que en este caso es el Centro de Ciudad Santa Fe.

Con la pérdida del hombre público y de las relaciones inter-sociales se pone en jaque el concepto y existencia del espacio público. Las relaciones, en la sociedad supermoderna que describe Augé, no necesitan de la relación espacial con otras personas y se limitan a la relación virtual dentro de una red de contactos personales y de negocios. Esto no sería posible sin los avances tecnológicos necesarios. Al hablar de las nuevas tecnologías el autor señala las enormes posibilidades que han planteado los avances tecnológicos en los sistemas de comunicación y medios para la sociedad. Sin embargo expresa su miedo referente a esta

---

<sup>17</sup> AUGÉ, Marc. *Non-places. Introduction to an anthropology of supermodernity*. Verso, 1995. Pag 173.

<sup>18</sup> MASSEY, Doreen. *Lugar, Identidad y Geografías de la Responsabilidad en un mundo de Globalización*. Treballs de la Societat Catalana de Geografia, 2004. Pag 78

situación, una en la que el medio se vuelve el fin, “Pienso que no hay que perder de vista que los medios de comunicación son medios y que las imágenes son imágenes.”<sup>19</sup>

Uno de los mayores exponentes que abordan el tema de la importancia de las nuevas tecnologías y los cambios económicos para la creación de espacios de flujos es el autor Manuel Castells (Sociólogo español con estudios en urbanismo). En el año de 1989, Castells introduce el concepto de “espacios de flujos”, que se asimila a la idea de Augé, pero difiere en que esta teoría se centra en la relevancia de los componentes reales y virtuales de las redes globales de información, por medio de las cuales la economía logra coordinarse, en tiempo real y a través de las distancias, “Tanto el espacio como el tiempo han sido transformados bajo el efecto combinado del paradigma de la tecnología de la información y de las formas y procesos sociales inducidos por el proceso actual de cambio histórico.”<sup>20</sup> Castells explica que debido a las nuevas tecnologías el tiempo ha adquirido la cualidad de transformarse y acortarse considerablemente, lo que nos ha hecho perder el sentido de secuencia de las cosas y de historia.

El espacio de flujos cobra existencia dentro de la ciudad global. En este caso y en la ciudad de México esto se puede ver representado a partir del proyecto de Santa Fe, como un intento de ciudad global en territorio mexicano. Sin embargo, el concepto de espacios de flujos se traducen de manera diferente dentro de nuestro contexto. Para Castells el espacio territorial no desempeña ninguna función en el desarrollo de la ciudad global, “Los territorios que rodean estos nodos desempeñan una función cada vez más subordinada: a veces llegan a perder toda su importancia o incluso se vuelven disfuncionales. Por ejemplo, las colonias populares de la Ciudad de México (en su origen de asentamientos ilegales) que representan dos tercios de la población de la megalópolis, sin desempeñar ningún papel distintivo en el funcionamiento de la ciudad como centro comercial internacional.”<sup>21</sup>

Este argumento resulta ser refutable a través del análisis de nuestro caso de estudio. Por más que de alguna forma se haya querido distanciar a todos los barrios que se encuentran alrededor de Santa Fe, en particular aquellos que constituyen clases más bajas, esto no se ha podido lograr ya que el desarrollo de Santa Fe como ciudad global depende de éstos. Actualmente Santa Fe sigue siendo un punto importante de actividad constructiva en la ciudad, pero para poder llevar estas obras a cabo se requiere de un fuerte número de recursos humanos, es decir, trabajadores para construir las edificaciones. Cuando preguntamos a los trabajadores sus orígenes y residencias podemos observar que la mayor parte de la gente proviene de las periferias de la ciudad y alrededores de Santa Fe. De igual manera la actividad de comercio informal que se lleva a cabo dentro de Centro Ciudad Santa Fe es llevada a cabo en gran medida por personas que viven directamente afuera del nodo económico y urbano que es Santa Fe. Esta realidad se asemeja más a la idea de Massey del desarrollo global a partir de lo local.

---

<sup>19</sup> SAN MARTIN, Raquel. *Es preciso hacer una revolución educativa*. Entrevista con Marc Augé. La Nación. 2 de mayo, 2007.

<sup>20</sup> CASTELLS Manuel. *El surgimiento de la ciudad de redes*, (<http://www.hipersociologia.org.ar/catedra/material/Castellscap6.html>). Febrero 17, 2010.

<sup>21</sup> CASTELLS, Manuel. *La Era de la Información. Volumen III*. Siglo XXI Editores, México.

Regresando al tema del no-lugar, Tanto para Augé como para el filósofo Walter Benjamin, los espacios deben ser parte de una interminable interacción entre habitador y espacio, defendiendo siempre al lugar en contra del no-lugar. Para Benjamin la arquitectura no es sólo espacio, sino también es parte de una experiencia háptica, que se refiere al descubrimiento y exploración del espacio por medio de la interacción con él. Sin embargo en los no-espacios podemos observar un gran deterioro de la relación entre cultura y lugar y una tendencia hacia una arquitectura impersonal de espectáculo, tema contemporáneo de la teoría de la arquitectura como Robert Venturi, describieron como una de las consecuencias del posmodernismo en la obra “Aprendiendo de Las Vegas”, publicado en 1977.



Figura 5 Réplica de la ciudad de Nueva York en Las Vegas, Nevada. E.U.A.

El concepto de los no-lugares se relaciona de manera intrínseca con el tema de la identidad. Para Augé la identidad se construye de manera individual y personal a través de las experiencias y las relaciones con el otro. Sin embargo, para que esto sea posible se requiere de espacios donde las personas se puedan encontrar y generar cierta interacción social, lo cual resulta cada vez más difícil con todos los medios de comunicación existentes hoy en día que nos permiten llevar a cabo este tipo de actividades sin la necesidad de salir de un solo lugar.

Marc Augé, como antropólogo, basa sus análisis en base al estudio meticuloso de la sociedad y la manera en la que ésta percibe su entorno. Se trata de una sociedad que se articula en base al consumo, el cual a su vez define nuevos modos de individualidad; una individualidad que podría considerarse como prestada. Augé afirma que el índice de consumo es relativo a la salud del país.

Aún cuando fue Augé quién trajo el término del no-lugar, podemos ver como conceptos similares se han ido desarrollando a partir de éste, con definiciones y teorías que han aportado

en gran medida a la teoría urbana hoy en día. Sin embargo es importante denotar que la visión de Marc Augé sobre el futuro de la sociedad y de los lugares o no lugares que la conforman, se encuentra limitada por su propia definición. En el texto el autor no nos ofrece una definición concreta de lo que se concibe como un no lugar y sólo nos ofrece una serie de características que son producto de un desarrollo tecnológico y económico. El autor no toma en cuenta la forma en la que espacios de flujos tales como pueden ser los aeropuertos, supermercados, carreteras y centros comerciales son igualmente contruidos por roles sociales que se llevan a cabo dentro del espacio. Para poder explicar esto mejor, tomemos en cuenta todos aquellos que llegan a una nueva ciudad como migrantes, donde su primera mirada hacia su nuevo espacio y nuevo porvenir es el aeropuerto. Quizás el aeropuerto no represente la identidad y cultura del espacio en el que se encuentre ubicado, su arquitectura no sea otra que la perteneciente a la cultural global e internacional, no responda tanto a su historia como a su contexto; sin embargo este espacio esta cargado de valor simbólico y sentimental para esta persona y si los lugares también se conforman por las experiencias y percepciones de individuos, entonces el aeropuerto se convierte en lugar.

## 1.5 ESPACIO PÚBLICO Y EL DISCURSO URBANO POST-MODERNO.

Como hemos mencionado anteriormente, el desarrollo de las ciudades como producto de nuevas tendencias económicas, en particular el desarrollo urbano de Santa Fe, ha generado un problema o quizás simplemente una nueva dinámica respecto al espacio público dentro de éste. Para abordar el tema del espacio público a través del caso de Centro Ciudad Santa Fe, primero debemos entender el origen de la palabra y lo que significa.

La concepción del espacio público ha existido desde hace mucho tiempo, pero se define a partir de las ideas de Immanuel Kant (1724-1804), uno de los grandes exponentes de la ilustración y del proyecto de modernidad. Para Kant, el espacio público “reconoce la libertad de pensamiento y libre expresión.”<sup>22</sup> El espacio social surge a partir de un acuerdo social entre Estado y público; el Estado se apoya en el poder, pero a la vez está alimentado por la exigencia del derecho.

Los espacios públicos son de suma importancia porque ayudan a establecer las bases para la interacción social. Son también puntos de la construcción de ciudadanía y de nuevas formas de interacción social. Sin embargo, hoy en día el espacio público está sufriendo cambios drásticos y el caso de Santa Fe no es una excepción. El espacio público representado por calles, plazas y parques se ha empezado a privatizar, lo que implica que el acceso a estos espacios ahora se encuentra delimitado a partir de interés privados que muchas veces no responden a necesidades públicas, tal y como es el caso del Centro de Ciudad Santa Fe.

A partir de la privatización del espacio público también podemos ver una mercantilización del espacio. Hoy en día la identidad se forma a través del consumo. Caso que podemos observar en Santa Fe, tomando como referencia tanto nuestro caso de estudio: Centro Ciudad Santa Fe, como el “mall”<sup>23</sup>. En ambos casos el discurso sobre la construcción de ciudadanía y encuentro social se mantiene, pero se encuentra restringido exclusivamente a clases sociales que tengan la posibilidad de consumir, dando lugar a los espacios pseudo-públicos o post-públicos, “El espacio pseudo-público es entonces abierto pero seguro, atento a la comunidad, libre y espontáneo pero al mismo tiempo controlado y producido.”<sup>24</sup> El derecho al espacio público existe y es accesible únicamente en la medida en la que se pueda comprar o consumir en él.

Algunos autores, como Sorkin, señalan que se trata del fin del espacio público. Lugares en donde la inclusión, la accesibilidad, la tolerancia y la diversidad como características del espacio público han desaparecido casi por completo. Contrasta esta idea con un pasado mítico de la era moderna. Un espacio público con características totalmente diferentes, donde existía una multiplicidad de usos y encuentro social que cada vez se hacía más recurrente. Esta es la

---

<sup>22</sup> VILLAFUERTE Valdés, Luis Fernando. *Kant y el espacio público*. 2009. Pag. 93.

<sup>23</sup> Término en inglés que se refiere a: centro comercial y que ha sido adoptado en el lenguaje coloquial en varios países hispano parlantes.

<sup>24</sup> SALCEDO Hansen, Rodrigo. *El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno*. Eure Vol 28, No.84. 2002. Pag. 19.

idea que defienden los urbanistas post-modernos así como el concepto de espacios post-públicos para referirse a los nuevos espacios públicos que surgen en las últimas décadas: “La consecuencia universal e ineluctable de esta cruzada por hacer la ciudad segura es la destrucción del espacio público accesible”<sup>25</sup> Para estos autores el espacio público sólo puede ser resultado de la interacción social entre personas con diferentes propósitos, es decir, que se requiere de diversidad. De esta misma forma tocan el tema de la autenticidad como característica esencial del espacio público. Sin embargo la autenticidad está sujeta al gusto y percepción del observador: “por lo que un barrio obrero es más auténtico que un McDonald’s es una reflexión normativa sin conexión alguna con la realidad social.”<sup>26</sup>



Figura 6 "Shopping city", Londres. 2007. ( Wikimedia.)

Las ideas de los posmodernos pueden ligarse al trabajo de Habermas, defensor de la modernidad y su legado; mientras que las ideas escépticas corresponden a los estudios de Foucault, padre del post-estructuralismo filosófico.

Para analizar estos dos conceptos debemos situarlos dentro de un contexto histórico que nos remonte al siglo XVII, con el nacimiento de la esfera pública. Esto se produce a partir de lo que podemos describir como la unión de los intereses privados con lo público. Buscaban una mayor consideración en el debate sobre las reglas generales que controlan las relaciones en la “básicamente privada pero públicamente relevante esfera del intercambio de mercancías

<sup>25</sup> DAVIS, M. *City of Quartz: Excavating the future of Los Angeles*. New York. Verso. 1990.

<sup>26</sup> FEINSTEIN, F. *The City Builders*. Cambridge. Blackwell. 1994

y el trabajo societal.”<sup>27</sup> En este caso la esfera pública se produjo a través de la racionalidad; creando un espacio metafórico pero real, un espacio medio entre el Estado y los intereses personales. Este fenómeno surgió como consecuencia de la situación histórica de ese momento, esto es: el fin del orden feudal y su sustitución por el capitalismo comercial y financiero temprano.

En el Renacimiento la burguesía todavía estaba integrada a una estructura de poder y acomodaba sus demandas a las condiciones políticas de la sociedad. Para que pudiera existir la esfera pública de manera concreta se necesitaba del cuestionamiento de las formas de gobierno. Es a partir de esto que aparecen nuevas instituciones y el espacio público pasa a ser el centro de poder democrático y de ciudadanía. Estas son las cualidades que para Habermas crearon un debate racional y la consolidación de la esfera pública. Sin embargo, la realidad hoy en día difiere enormemente de esta utopía de encuentros libres y diálogo racional entre diferentes grupos sociales. Esta es la discusión que ha formado parte central en el discurso urbano post-moderno del espacio público. Para estos autores el espacio público es lo que caracteriza a la urbe moderna.

De modo que, para los estudiosos post-modernos, el espacio público es creado por la burguesía para combatir el orden previo, para después convertirse en la misma herramienta con la cual los excluidos lucharán contra el orden burgués. Esto, teóricamente transforma la lucha por el espacio público esencialmente en una lucha contra la sociedad capitalista. Sin embargo, la realidad demuestra lo contrario; ya que han sido estas mismas clases privilegiadas las responsables de las violentas represiones en contra de las apropiaciones de espacio urbano, de luchas sociales durante el siglo XIX y XX. Como podemos observar el discurso resulta sumamente ideológico y no corresponde a la realidad.

Para los autores posmodernos existe una diferencia primordial entre los espacios públicos y los post-públicos; los primero buscan la comunión social y se genera encuentro, diálogo y ciudadanía; mientras el segundo reafirma las diferencias y las relaciones de poder entre distintos grupos sociales. Sin embargo esta afirmación niega una característica del espacio público: “una relación de poder sostiene la existencia del equipamiento colectivo y su funcionamiento.”<sup>28</sup>

Lo anterior nos conduce a la idea en que los espacios contribuyen a crear y se crean a su vez, a partir de las relaciones de poder expresadas por Foucault, negando de esta manera la distinción post-moderna entre espacios y pseudo-espacios. Esta expresión de poder y su relación con el espacio se puede advertir a través de la historia desde el foro romano y plaza medieval, espacios donde la realeza ejercía su poder y castigaba a aquellos que atentaban en contra de éste, hasta el surgimiento de los centros comerciales.

---

<sup>27</sup> SALCEDO Hansen, Rodrigo. *El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno*. Eure Vol 28, No.84. 2002. Pag 5.

<sup>28</sup> FOURQUET, F y MURARD, L. *Los equipamientos del poder. Ciudades, Territorios y equipamientos colectivos*. Barcelona. Gustavo Gilli editores. 1976

Uno de los cambios que ocurrieron con la llegada de la modernidad para la transformación del concepto de espacio a partir de relaciones de poder, no fue el cambio de la condición humana y su constante búsqueda de poder, sino las características del discurso de este poder. En términos arquitectónicos y espaciales Foucault comenta lo siguiente: “La arquitectura comienza a finales del siglo dieciocho a involucrarse en problemas de población, salud y la cuestión urbana. Previamente, el arte de construir correspondía a hacer manifiesto el poder temporal o divino. El palacio, la iglesia y el fuerte eran las grandes formas arquitectónicas. La arquitectura manifiesta el poder, el soberano, Dios. Su desarrollo había estado centrado en esos requerimientos. Entonces, a finales del siglo XVIII aparecen nuevos problemas: se convierte en una cuestión de usar el espacio para fines económico-políticos.”<sup>29</sup>

Es aquí donde podemos relacionar de manera clara las ideas de espacio de Foucault con el desarrollo urbano Santa Fe y de su centro público. Como veremos posteriormente Santa Fe nace, se desarrolla y vive con base en intereses privados, los cuales a su vez buscan crear una ciudad que simbolice el poder económico del país. Para mantener este poder también se debe mantener una imagen particular que pueda ser digerida dentro de varios contextos diferentes; de igual manera se necesita de las prácticas disciplinarias del espacio público, creando lo que se consideran espacios de vigilancia.

---

<sup>29</sup> FOUCAULT, Michel. *Power Knowledge. Selected interviews and writings 1972-1977*. Pantheon Books. 1980.

## II. "SANTA FE", CIUDAD DE MÉXICO.

El desarrollo urbano de Santa Fe surge como un centro corporativo y desarrollo inmobiliario en lo que solía ser una de las zonas más marginadas de la Ciudad de México. Construida sobre antiguas minas de arena y basureros de la ciudad de México, hoy alberga el centro comercial más grande de Latino América. Ubicado al poniente de la ciudad, entre las delegaciones Álvaro Obregón y Cuajimalpa, este centro busca ser un símbolo del poder corporativo de la ciudad y alcanzar estatus como una ciudad competitiva dentro de una economía global. A sólo treinta Km. del aeropuerto Benito Juárez y a cuarenta Km. del aeropuerto de Toluca, Santa Fe se ha convertido hoy en día en el centro corporativo más importante de México.

El territorio que comprende el proyecto colinda por un lado con Santa Fe de los Naturales, Santa Lucía y Jalapa, las cuales constituyen zonas habitacionales de bajos recursos; muchas veces con infraestructura deficiente, mientras que por otro lado se encuentran unas de las zonas más lujosas de la ciudad como lo son Bosques de las Lomas, Tecamachalco, Vista Hermosa e Interlomas. Formando así un nuevo escenario de cambios y contrastes.



Figura 1 Autopista México- Toluca. Santa Fe. Ciudad de México. ( [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com) )

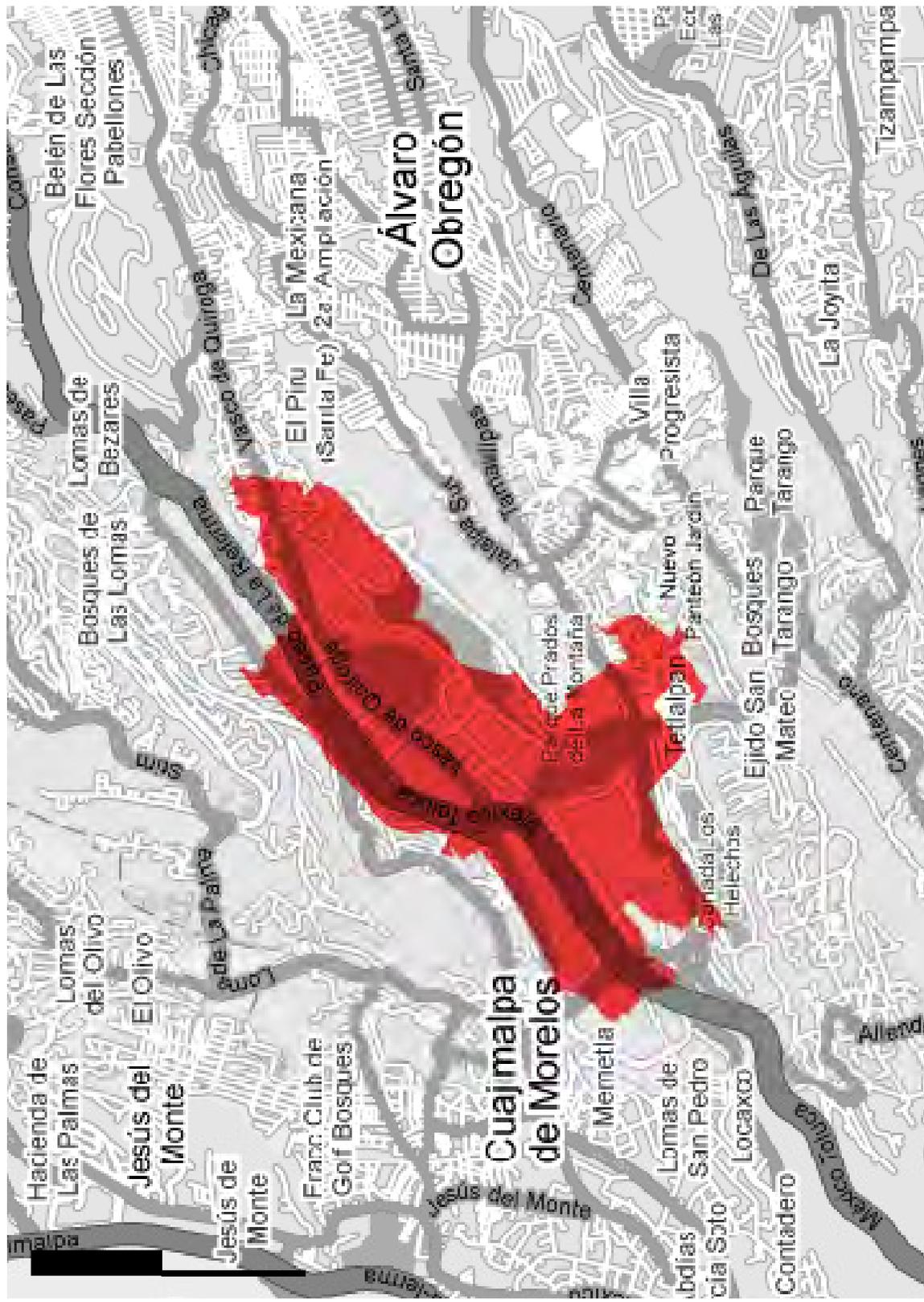
El proyecto se gestó en los años ochentas durante el gobierno de Miguel de la Madrid, cuando el país sufría de una crisis económica. No fue hasta después que se logra cierta estabilidad y la inflación se reduce del 150% al 30%. Así mismo, con el gobierno de Carlos Salinas de Gortari como Presidente y Manuel Camacho como regente de la ciudad, se generaron grandes expectativas de crecimiento económico y es aquí dónde Santa Fe comenzó a jugar un papel importante como una nueva posibilidad para un cambio y crecimiento

económico de la ciudad y el sector inmobiliario. Claramente podemos observar que este espacio fue resultado de un urbanismo en función de intereses económicos privados.

Santa Fe, actualmente, es símbolo del poder corporativo de la ciudad y representa a una nueva clase social emergente de altos recursos económicos. Resultado de un interés inversionista y de grupos corporativos para el desarrollo de nuestros mercados, centros residenciales, corporativos, escuelas, universidades y otros servicios aparentemente de índole social.

El carácter transitorio de este espacio, tanto física como históricamente lo convierte en un espacio que no sólo decide ignorar su contexto físico, sino que también reniega su pasado. Forma parte de una ampliación de conexiones vehiculares, donde el fin último es el efectivo desplazamiento de personas y recursos. Un lugar dónde todo se encuentra en constante movimiento. Nido perfecto para lo que denominamos el no lugar.

2.1 SANTA FE  
PLANO DE LOCALIZACIÓN-



## 2.2 ORÍGENES Y CONTEXTO DEL DESARROLLO URBANO SANTA FE.



Figura 2 Croquis de Localización de Santa Fe. Versión publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

El proyecto urbano de Santa Fé comienza a inicios de los años ochentas. Sin embargo la historia de este territorio se remonta a la época de la colonia. Después de la independencia de México en 1810 Santa Fe era una zona principalmente de pastoreo con una creciente actividad minera de arena. Los asentamientos alrededor de la zona eran los pueblos de Santa Fe, Santa Lucía, San Mateo Tlaltenango y San Pedro Cuajimalpa. La importancia de la zona se debía primordialmente a una ruta importante para el flujo de personas y productos denominado el camino Real de Toluca, posteriormente el trazo de las vías del ferrocarril, el que iniciaba desde Tacubaya, se extendía a través de Santa Fe, subía por lo que hoy se conoce como la Av. Arteaga y Salazar a la Sierra de

las cruces para después desembocar en lo que hoy constituye la carretera federal hacia Toluca.

A partir de los años treinta y hasta llegar a su auge en los años cincuenta empieza a crecer la industria de la construcción en la Ciudad de México, creando gran demanda de materiales de construcción, haciendo a los bancos de arena una parte primordial para el desarrollo de la ciudad. La explotación minera creó grandes cambios en el subsuelo, los cuales tienen repercusiones importantes en el funcionamiento del mismo hoy en día. Por un lado la extracción de arena creó un hueco de aproximadamente cuatro Kilómetros de largo por dos Kilómetros de ancho y en algunos lugares hasta de cien metros de profundidad, creando cambios bruscos en los niveles de suelo y dándole una calidad inestable. Otro de los cambios importantes en el subsuelo de esta zona fue la desviación del río de Tacubaya por la carretera Federal a Toluca, dejando a la zona sin ninguna fuente natural de agua para abastecerla.



Figura 3 Imágen de las antiguas minas de arena en Santa Fe. (Extraído de página oficial de internet de la Asociación de Colonos Santa Fe.)

En los años sesenta, debido a la fuerte explotación de los bancos de arena se volvió cada vez más difícil y costosa la extracción de este material; los dueños empiezan a vender las minas al gobierno del Distrito Federal y el gobierno decide convertirlo en un relleno sanitario, tiradero de basura a cielo abierto. El relleno originalmente se extendía desde el límite norte de Centro Comercial Santa Fe hasta la zona de la colonia Peña Blanca, al igual que junto a los túneles que hoy en día conducen hacia el paseo de Tamarindos.

El primer plan de desarrollo que se realizó para la zona fue en los años setenta, donde se planeaba construir una zona industrial. Dentro de este plan nunca se consideró incluir áreas habitacionales, debido a las insuficiencias del terreno para la correcta instalación de infraestructura de agua y drenaje.

A principio de los años ochenta durante el gobierno, encabezado por el regente Carlos Hank González (1983-1988), se inicia la compra y expropiación de terrenos hasta llegar a un total de ochocientas cincuenta hectáreas ubicadas entre las delegaciones Álvaro Obregón y Cuajimalpa. Para entonces la mayoría de los tiraderos de basura ya habían sido cerrados. Durante esta época la economía nacional empezaba a adquirir cierta estabilidad, con la reducción de la inflación de un 150% a un 30%, creando altas expectativas de desarrollo en el país. Cuando entra el gobierno de Carlos Salinas de Gortari como presidente del país y Manuel Camacho como regente el proyecto urbano de Santa Fe se convierte en una oportunidad para cumplir estas expectativas y para impulsar la economía nacional y la inversión extranjera. De acuerdo con Jorge Gamboa de Buen, quién durante el gobierno de Carlos Salinas ocupó el puesto de Coordinador General de Reordenación Urbana y Vivienda, "Santa Fe se originó retomando los conceptos de centros y sub-centros de la planeación urbana tradicional en un momento en que las actividades económicas tendían hacia la terciarización, y las cuales demandaban espacios para establecer sus operaciones."<sup>1</sup>

A partir de una serie de estudios que se hicieron sobre la factibilidad de la zona para uso inmobiliario y después de darse cuenta del potencial económico existente; el entonces regente capitalino Manuel Camacho Solís promueve el ZEDEC Santa Fe, para poder transformar la zona y se inicia el reparto de suelo y de usos de suelo. En el año de 1981, cuando el presidente López Portillo, a través de SERVIMET, hace una enorme donación de veinte hectáreas (pertenecientes al gobierno del Distrito Federal) a la Universidad Iberoamericana UIA. Sin importar las evidentes limitantes de la zona, como la deficiente infraestructura de agua y drenaje, las escasas vías de comunicación con el resto de la ciudad y su proximidad a los basureros, se inaugura de todas formas en el año 1988 convirtiéndose en el primer actor privado en establecerse en esta zona. La construcción y el establecimiento de una de las universidades más distinguidas de la ciudad despierta el interés en la zona y sirve como catalizador para la inversión privada que detonó en los siguientes años.

Para poder llevar a cabo el desarrollo urbano de Santa Fe tuvieron que tomarse en cuenta las Normas urbanísticas de la Ciudad de México. A finales de los años ochenta el Programa de Desarrollo Urbano del Distrito Federal crea el ZEDEC (Zonas Especiales de

---

<sup>1</sup> VALENZUELA, Alfonso. Santa Fé (México): Megaproyecto para una ciudad dividida. Cuadernos Geográficos 40, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, México. Pag. 59.

Desarrollo Controlado) a cargo de las delegaciones de Cuajimalpa y Álvaro Obregón. Este programa buscaba actuar como una nueva herramienta de carácter legal para controlar el desarrollo urbano de varias zonas de la ciudad por medio del control de usos de suelo, "Con éste instrumento se plantea un mayor control con el objeto de alcanzar los objetivos específicos en materia de desarrollo Urbano Rural, Medio Ambiente y del Patrimonio Arquitectónico."<sup>2</sup> Dentro de las zonas ZEDEC podemos encontrar áreas de conservación ecológica (Xochimilco), áreas de generación urbana (San Ángel), zonas con valor patrimonial (Centro Histórico) y en el caso de Santa Fe como zona de desarrollo corporativo inmobiliario.

Durante esta época se crea SERVIMET (Servicios Metropolitanos del D.D.F), empresa pública de carácter mixto, que en conjunto con otros inversionistas impulsan el primer plan de desarrollo urbano de la zona, para convertir la antigua zona de basureros y minas en un nuevo centro para actividades financieras y comerciales con espacios habitacionales. De acuerdo a funcionarios de SERVIMET, el desarrollo de Santa Fe consiste en: "La transformación de un espacio caracterizado por un grave deterioro ambiental, conflictos sociales y una carencia de regularización urbana, en una zona de desarrollo controlado, que en pocos años permitió incorporar la actividad económica de la Ciudad, una importante reserva urbana para el desarrollo inmobiliario."<sup>3</sup> Sin embargo, para lograr este desarrollo se necesitaba de una fuerte inversión, por lo que se desarrolló un Fideicomiso.

En 1989 se propone un nuevo esquema americano llamado "Business Improvement District" BID (Polígono de mejoramiento empresarial), donde se estipula un cobro de 3% extra sobre el impuesto predial. El gobierno después devuelve el excedente al fideicomiso el que, a su vez, se encarga del mejoramiento urbano dentro del área con este dinero. El BID es el encargado de la seguridad, iluminación y eliminación de ambulante en la zona de Santa Fe.

Dentro del Fideicomiso antes nombrado, el entonces Departamento del Distrito Federal (D.D.F) participa en el desarrollo urbano de la zona, proporcionando los servicios urbanos como electricidad, vialidad, agua y drenaje a los inversionistas. En 1994 se crea la Asociación de Colonos ZEDEC Santa Fe, A.C. Cuyos primeros inversionistas fueron:

- 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.
- Hewlett Packard de México, S.A. de C.V.

El fideicomiso está sujeto a la revisión y aprobación de un comité técnico, formado por siete miembros, de los cuales, cuatro son asignados por la asociación y tres son pertenecientes al gobierno del Distrito Federal.

---

<sup>2</sup> DDF (1987) *Programa general de desarrollo urbano del DF 1987-1988*, Dirección General de Reordenación Urbana y protección Ecológica, México.

<sup>3</sup> LÓPEZ, M y OCHOA, Jocabeth. *Santa Fe. Razones de un Proyecto*. CIUDADES 27, Sep 1995, RNIU, México.

Este nuevo tipo de gestión urbana, que consiste en acuerdos público-privados, entre Estado e Instituciones privadas que abogan por intereses propios es una de las características más importantes de los desarrollos urbanos que surgen a finales del siglo XX y principios del siglo XXI. Es a partir de estos acuerdos económicos que la ciudad comienza a fragmentarse, dividirse y auto-segregarse, poniendo en peligro la esencia de lo que se conoce como espacio público. A continuación haremos referencia a casos de desarrollos urbanos que sirven como preámbulo histórico a Santa Fe; en el caso de La Défense, como modelo económico, y en el caso de Crystal City, como un polo corporativo en Latino América con el caso de Puerto Madero.



# USOS DE SUELO SANTA FE



Figura 5 Plano de Usos de Suelo de Santa Fe. Extraído de Gaceta Oficial del Distrito Federal.

**TABLA DE USOS DEL SUELO**  
**SUELO URBANO**

**SIMBOLOGÍA**

 USO PERMITIDO  USO PROHIBIDO

- Los usos que no están en la tabla, se sujetarán al procedimiento establecido en el Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano.
- El uso habitacional (H), permite el comercio en planta baja hasta 50 m<sup>2</sup>.
- Los equipamientos públicos existentes, quedan sujetos a lo dispuesto por el Artículo 3o., Fracción IV de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal; así como a otras disposiciones aplicables sobre bienes inmuebles públicos.

**CLASIFICACIÓN DE USOS DEL SUELO**

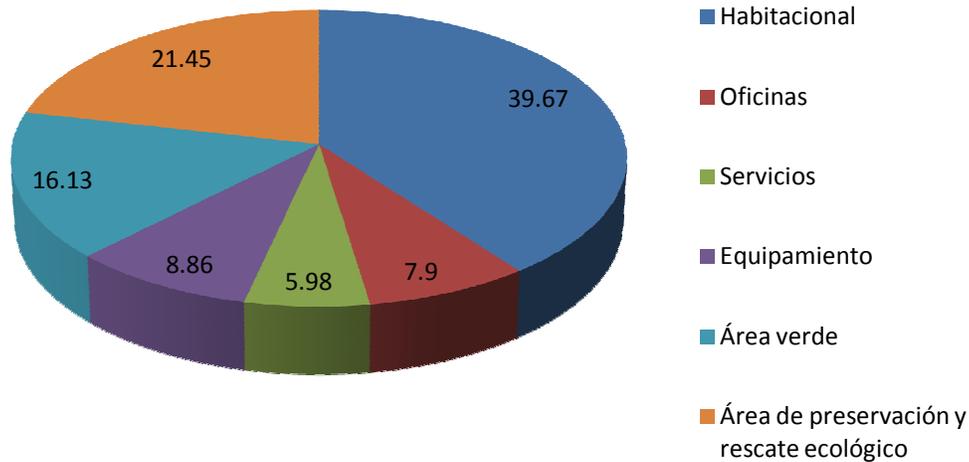
HABITACION	USOS DEL SUELO	CLAVE	TIPO	UBICACIÓN
VIVIENDA UNIFAMILIAR	UNA O DOS VIVIENDAS	H1	Habitación unifamiliar y uso permitido	en toda la zona urbana
VIVIENDA PLURIFAMILIAR	TRES O MAS VIVIENDAS	H2	Habitación plurifamiliar	en toda la zona urbana
ABASTO Y ALMACENAMIENTO	BOVEDAS DE PRODUCTOS PERECEDEROS	H3	abastecimiento de productos perecederos	en toda la zona urbana
	BOVEDAS DE PRODUCTOS NO PERECEDEROS	H4	abastecimiento de productos no perecederos	en toda la zona urbana
	DEPOSITO Y COMERCIALIZACION DE COMBUSTIBLES	H5	abastecimiento de combustibles	en toda la zona urbana
	BASES LINEALES CON SERVICIOS COMPLEMENTARIOS DE TIENDA DE AUTOSERVICIO MINISUPER, Y VENTA DE ACCESORIOS Y REPARACIONES AUTOMOTRICES	H6	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	VERIFICACIONES	H7	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	ESTACIONES DE GAS COMBUSTIBLE	H8	abastecimiento de combustibles	en toda la zona urbana
	FACTORES Y FERRAMENTAS	H9	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	VENTA DE ALARCONES, COMESTIBLES Y COMIDA ELABORADA SIN SERVICIO DE COMEDOR, PANADERIAS O PASTELERIAS, MINISUPERS Y BISCOLANDIAS	H10	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	MOLINO, VENTA DE GRANOS Y FORRAJES	H11	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	VENTA DE ARTÍCULOS MANUFACTURADOS EN GENERAL Y DE ESPECIALIDADES	H12	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
TIENDAS DE PRODUCTOS BÁSICOS Y ESPECIALIDADES	EXHIBICIONES DE OROFERIAS Y BOTICAS	H13	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	VENTA DE MATERIALES ELÉCTRICOS, EN EL TRÁNSITO SANITARIOS, FERRERIAS Y PINTURA CON BOVEDA HASTA EL 20% DEL AREA	H14	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
TIENDAS DE AUTOSERVICIO	VENTA DE MATERIALES DE CONSTRUCCION Y MAQUINARIAS	H15	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	TIENDAS DE AUTOSERVICIO DE HASTA 6,000 M <sup>2</sup>	H16	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
TIENDAS DE AUTOSERVICIO DE MAS DE 6,000 M <sup>2</sup>	TIENDAS DE AUTOSERVICIO DE MAS DE 6,000 M <sup>2</sup>	H17	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	TIENDAS DE AUTOSERVICIO DE MAS DE 6,000 M <sup>2</sup>	H18	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
TIENDAS DE DEPARTAMENTOS	TIENDAS DE DEPARTAMENTOS	H19	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
TIENDAS DE DEPARTAMENTOS	TIENDAS DE DEPARTAMENTOS	H20	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
AGENCIAS Y TALLERES DE REPARACION	REPARACION DE ARTICULOS DOMESTICOS EN GENERAL	H21	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	VENTA Y REPARACION DE VEHICULOS Y MAQUINARIA	H22	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
TIENDAS DE SERVICIOS	DISTRIBUCION Y VENTA DE VEHICULOS CON SERVICIOS COMPLEMENTARIOS, OTRAS PROVIDAS, TALLER DE SERVICIO, VENTA, ESTACIONES Y ACCESORIOS	H23	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	TALLERES AUTOMOTRICES, LAVATERIAS	H24	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
TIENDAS DE SERVICIOS	TALLERES DE REPARACION DE MAQUINARIA, LAVADORAS, REFRIGERADORES Y BICICLETAS	H25	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	BANOS PUBLICOS	H26	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
TIENDAS DE SERVICIOS	SALONES Y ADMINISTRACION FISICA	H27	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	SALON DE BELLEZA, PELUQUERIA, LAVANDERIAS, INFORMAS Y SACRIFERIAS, ESTUdios Y LABORATORIOS FOTOGRAFICOS, SERBERIAS Y VIVENCIAS	H28	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
TIENDAS DE SERVICIOS	SERVICIOS DE ALQUILER DE ARTICULOS EN GENERAL, MUEBLES Y PAQUETERIA	H29	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	OPICAR PRIVADAS, DESIGNIOS Y CONSULTORIOS	H30	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
TIENDAS DE SERVICIOS	REPRESENTACIONES OFICIALES Y SIMBOLICAS, EXHIBICIONES Y OFICINAS CONSULTORIOS	H31	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	RECURSOS EN SERVICIO CABAL DE CARRERAS Y COMARCAS VIEJAS	H32	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
TIENDAS DE SERVICIOS	AGENCIAS DE VALORES DE PUBLICIDAD, RENTA DE VEHICULOS Y MAQUINARIA ORGANIZADA DE VEHICULOS	H33	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	HOSPITALES	H34	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
CENTROS DE SALUD	HOSPITAL DE URGENCIAS, DE ESPECIALIDADES GENERAL Y CENTRO MEDICO	H35	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	CENTROS DE SALUD, CLINICAS DE UROLOGIA Y CLINICAS EN GENERAL	H36	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
CENTROS DE SALUD	CONSULTORIOS MEDICOS, TALLERES MEDICO DENTAL, LABORATORIO CENTRAL DE ANALISIS BIOLÓGICOS Y RADIOLOGICOS	H37	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	ASILES DE ANCIANOS, CASAS DE OLVIDA Y OTRAS INSTITUCIONES DE ASISTENCIA	H38	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
ASISTENCIA SOCIAL	CLINICAS VETERINARIAS Y TIENDAS DE ANIMALES	H39	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
ASISTENCIA ANIMAL	CENTRO ANTI-TRÁFICO Y HOSPITALES VETERINARIOS	H40	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
EDUCACION ELEMENTAL	GUARDERIAS, SERVICIOS DE NIÑOS Y ESCUELAS PARA NIÑOS ATÁRICOS	H41	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	ESCUELAS PRIMARIAS	H42	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
EDUCACION MEDIA SUPERIOR CIENTIFICAS	ACADEMIAS DE DANZA, BELLEZA, CONTABILIDAD Y COMERCIALIZACION	H43	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	ESCUELAS SECUNDARIAS Y BACHILLERES TECNOLÓGICOS, ESCUELAS PREPARATORIAS, INSTITUTOS TECNOLÓGICOS, CENTROS DE CAPACITACION, C. D. H., COMPLEJOS, VIGADORIAS	H44	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
EDUCACION	INSTITUCIONES TECNOLÓGICAS, UNIVERSIDADES, ESCUELAS NORMALES Y CENTROS DE ESTUDIOS DE POSGRADO	H45	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	JARDINES BOTANICOS, ACUARIOS, PLANTARIOS, OBSERVATORIOS	H46	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
CENTROS DE INFORMACION	SALONES DE ARTES, MUSEOS, CENTROS DE EXPOSICIONES TEMPORALES Y AL ARTE LIBRE	H47	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	BIBLIOTECAS	H48	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
INSTITUCIONES RELIGIOSAS	TEMPLOS O LUGARES PARA EL CULTO	H49	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	INSTITUCIONES RELIGIOSAS, SEMINARIOS Y CONVENCIONES	H50	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
RECREACION Y DEBIDO	CAPES O RESTAURANTES EN VENTA DE BEBIDAS ALCOHOLICAS	H51	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	VENTA DE VINOS Y CERVEZAS CON ALMBUTOS	H52	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
RECREACION Y DEBIDO	RESTAURANTES CON VENTA DE BEBIDAS ALCOHOLICAS	H53	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	FONDOS	H54	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
RECREACION Y DEBIDO	CENTROS NOCTURNOS, BARRS Y VEDOS BARRS	H55	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	DISCOTECA Y BARRS	H56	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
RECREACION Y DEBIDO	CENTROS COMERCIALES Y DE OTRAS ACTIVIDADES	H57	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana
	RECREACION Y DEBIDO	H58	abastecimiento de combustibles y servicios	en toda la zona urbana



## Usos y Superficie Construida en Santa Fe

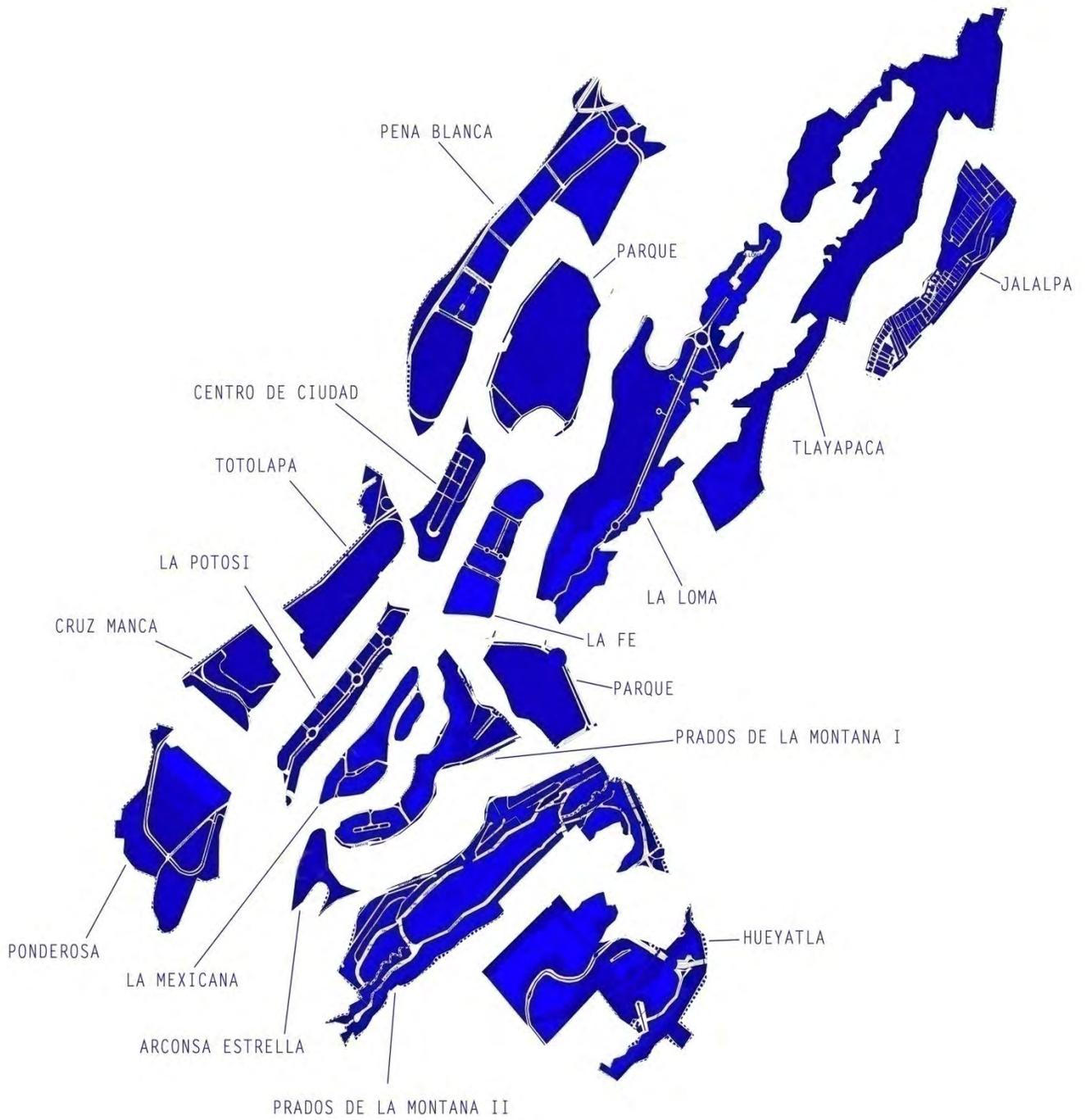
USO	No. De edificios	sup. Promedio (m2)	sup. Total (m2)	inversion (m2) en USD	Inversión total
Oficinas	75	15,000	1,125,000	600	\$900,000,000.00
Habitación					
Casas	1,500	400	600,000	1,200	\$720,000,000.00
Departamentos	4,000	200	800,000	700	\$560,000,000.00
Centros Comerciales	4	75,000	300,000	500	\$150,000,000.00
Centros de Exposiciones	1	120,000	120,000	500	\$60,000,000.00
Hoteles	5	30,000	150,000	1,500	\$225,000,000.00
Restaurantes	40	250	10,000	3,000	\$30,000,000.00
Universidades y Escuelas	7	35,000	245,000	500	\$122,500,000.00
Hospitales y Clínicas	2	40,000	60,000	2,500	\$200,000,000.00
			3,430,000	\$866 DLS x m2	\$2,967,500,000.00

Del desarrollo a precios del 2005

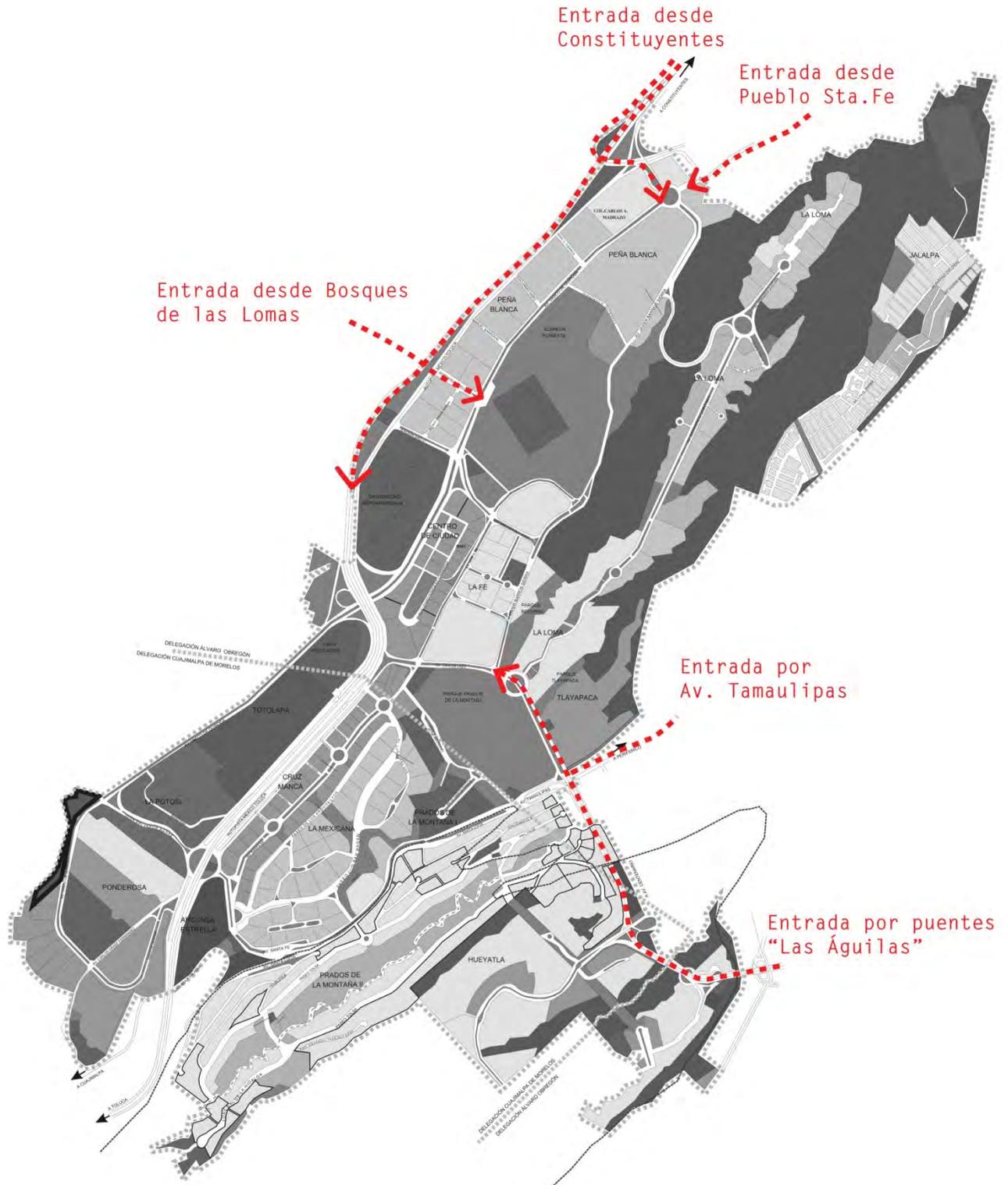


Porcentaje de los usos de suelo en Santa Fe.

# ZONAS



## 2.4 ACCESOS VEHICULARES Y PEATONALES AL COMPLEJO



## ACCESOS



Figura 7 Acceso a Santa Fe desde Av. de los Poetas.



Figura 8 Acceso a Centro de Ciudad, Santa Fe.



Figura 9 Acceso desde Bosques de las Lomas.

A partir de los años ochenta y con el desarrollo económico que se presentaba en el país en ese entonces comienza la construcción de Santa Fe, un nuevo polo corporativo e inmobiliario que buscaba ser reconocido como nuevo modelo de ciudad. Sin embargo la realidad hoy en día demuestra que este desarrollo urbano está lejos de cumplir con las necesidades urbanas actuales; siendo la accesibilidad uno de sus puntos más débiles.

Como podemos observar en el mapa del desarrollo, los accesos principales son únicamente cuatro; todos de índole vehicular. Este favorecimiento al uso vehicular se puede relacionar con los análogos previamente expuestos, tanto la Défense como Crystal City, sin embargo el manejo o la forma en la que se busca contrarrestar esta falta de accesibilidad difiere mucho al caso de Santa Fe. En la Défense, desde sus inicios, se tomó en cuenta la creciente importancia del automóvil como parte esencial para el desplazamiento y percepción de la ciudad. Le Corbusier había propuesto para este desarrollo en particular una ciudad donde se dividiera en dos plataformas el flujo peatonal del flujo vehicular; de modo que la percepción de la ciudad a nivel peatonal no se viera en conflicto con la movilidad de los autos. El caso de Crystal City resulta ser mucho más similar a lo que podemos encontrar en Santa Fe ya que ambas ciudades crecieron y se articularon de acuerdo a vías de alta velocidad, carreteras, que unían puntos de interés político y económico.

Sin embargo en el caso de Crystal City se solucionó este problema a partir de calles subterráneas que conectan a los ciudadanos con los diferentes puntos en ambos lados de la carretera. En La Défense se propone colocar los autos en un nivel inferior mientras en Crystal City se decide bajar al peatón a los espacios subterráneos. Pero ¿Qué es lo que sucede en Santa Fe?

En Santa Fe sólo se pensó en el acceso vehicular, limitando el ingreso al complejo de manera física y económica bajo la premisa de que “si no se tiene automóvil es porque no se cuenta con los recursos económicos para poseer uno y por tanto, no se puede entrar al lugar”. Pero, el problema de accesibilidad no acaba ahí. Después de tener los medios para poder llegar a Santa Fe en auto y decidir entrar por la carretera hacia Toluca, existe el problema de que si por falta de atención se llega a pasar la primera salida, sólo queda una opción para volver a entrar a Santa Fe, la cual es a partir de una caseta. Esto resulta ser otro tipo de exclusión, ahora a través de los recursos económicos. También representa un mensaje muy claro de que quien no pueda pagar la caseta no tiene acceso a Santa Fe.

Como podemos ver el tema de la accesibilidad está fuertemente ligado al de la exclusión y segregación social. La segregación que se sufre dentro de esta zona se debe en gran parte al problema de los accesos limitados y totalmente excluyentes, ignorando por completo las necesidades peatonales; como ejemplo podemos observar uno de los accesos principales proviene desde Avenida de las águilas, hasta convertirse en “Av. De los Poetas”; en éste, simplemente se omitió el paso peatonal, obligando a muchas personas a caminar el estrecho, presentándose como un problema inminente a la integridad física de los ciudadanos.

Una de las cualidades que buscaba tener Santa Fe, era la relación directa con el centro histórico de la ciudad, como una extensión de ésta. Sin embargo hoy en día el trayecto entre un punto y otro puede durar más de dos horas. -Existen tramos dentro de la avenida principal Vasco de Quiroga, donde el recorrido original se hacía en cinco minutos y hoy en día se puede extender hasta una hora de tráfico, -señala el jefe de la Delegación Álvaro Obregón, Leonel Luna Estrada-. El funcionario declara que a diario transitan por la avenida más de cuarenta mil vehículos, causando serios problemas de tráfico vehicular desde las siete de la mañana hasta las seis de la tarde.

Las calles y la carretera que atraviesan Santa Fe, resultan ser un grave problema para la libre circulación, debido a que funcionan como barreras que interrumpen el flujo en esta zona urbana. Una de las entrevistas que se hicieron para el fin de esta investigación se llevó a cabo en el Centro Ciudad Santa Fe, donde se entrevistó a una madre y a su hija, quienes hacían uso del parque para pasear a su perro. Al abordar el tema de la accesibilidad y el transporte me comentaron como era una verdadera pena que viviendo dentro de la misma zona y a corta distancia la una de la otra, se veían forzadas a usar el auto para poder verse. La solución más clara sería que, debido a la cercanía, se caminará hacia la casa del otro. Sin embargo el intento se había hecho y había resultado casi imposible cruzar una de las calles. -No existen semáforos, no existen banquetas y los automóviles no respetan al peatón ya que casi no existe -explicaba la hija-. En el caso de Santa Fe no sólo se favorece el uso vehicular, sino que a

partir de la planeación urbana deficiente se pone en riesgo la vida misma de todos aquellos que viven o trabajan en la zona.

Una de las características más notables de Santa Fe y la gente que habita en ella, es el hecho de que cuenta con una gran población temporal. Con este término nos referimos a todos aquellos que habitan la zona de manera periódica; ya sea como estudiantes, empleados o visitantes. Las estadísticas muestran que existen más de setenta mil empleados, alrededor de ocho millones de visitantes al año y trece mil quinientos estudiantes que acuden a la zona de manera irregular. Esto implica que durante los horarios administrativos, tanto para trabajadores como para los alumnos de la zona, todos deben entrar y salir por el mismo lugar. Se trata de un polo corporativo con unos de los mejores centros universitarios de la ciudad, el cual por esta misma razón sufre de un gran flujo vehicular en las horas pico. Acceder a esta zona entre las ocho y la diez de la mañana, o bien, entre las seis y las ocho de la noche resulta casi imposible. Sin embargo, no se toma en cuenta esta problemática dentro de la solución de accesos, creando el enorme caos vial que caracteriza a la zona.

Ciudad fuerte, producto no sólo de una pobre planeación, sino también expresión de poder y de miedo, Santa Fe hoy en día es símbolo de desigualdad. Si la accesibilidad es una característica del espacio público, podemos afirmar que Santa Fe no es una zona pública.

## 2.5 ESPACIOS PÚBLICOS Y ÁREAS VERDES DENTRO DE SANTA FE.





Figura 10 Banca grafitada en Centro de Ciudad,.



Figura 11 Usuarios en el descanso de comida.



Figura 12 Mobiliario urbano en malas condiciones.



Figura 13 Rejas del parque las cuales se encuentran cerradas 5 días a la semana.

El tema de los espacios abiertos dentro del complejo Santa Fe resulta difícil de abordar debido al carácter privado del proyecto urbano. Sin embargo, como cualquier proyecto urbano se buscó tomar en cuenta los espacios públicos y parques como partes importantes del proyecto. Lo cierto es que la realidad hoy en día demuestra totalmente lo contrario.

La problemática de los parques se remonta a los orígenes de este territorio como basurero de la ciudad. Los parques de la zona como lo es la Alameda Poniente mantienen un acceso restringido al público debido a la emisión de gases peligrosos, resultado de la compactación de basura bajo este predio.

Se trata de un parque que se encuentra cerrado durante toda la semana y se limita a abrir sus puertas los días domingo de 8 a 5 de la tarde; sin importar los gases tóxicos que ahí se emiten. Existen chimeneas que extraen los gases tóxicos del subsuelo, pero salen a cielo abierto contaminando toda la zona y creando un problema serio de salud para todos aquellos que deciden entrar al parque bajo estas premisas. Se hacen eventos privados en el parque sin tomar en cuenta lo que la exposición a estos gases puede causar en los usuarios.

Parece ser que al igual que en los inicios de la Ciudad de México, los espacios verdes, los amplios jardines, sólo existen como un lujo privado, reflejo de una clase económica social/alta. Los parques podrán estar abandonados, pero podemos observar amplios jardines de golf y otros espacios verdes privados en todo el conjunto urbano.

Dentro de la zona de Centro de Ciudad Santa Fe podemos encontrar uno de los espacios que aparentemente debiera ser de los más importantes dentro del proyecto, el cual consiste en una gran plaza o parque localizado en el corazón de Centro de Ciudad. Sin embargo resulta ser uno de los espacios más olvidados y abandonados de la zona.

El mobiliario urbano que encontramos dentro de la zona se encuentra en pésimas condiciones y resulta totalmente inadecuado para su uso. Casi todas las bancas están destrozadas, el pasto es seco y amarillo, el pavimento se encuentra roto y la iluminación contribuye a crear un panorama deprimente y triste.

Para la realización de un parque resulta indispensable y crucial el manejo de la vegetación, no sólo para crear la forma y carácter estético del parque, sino también para el manejo de olores, colores, sombras y demás elementos que contribuyen a nuestra percepción de los lugares. En el caso del Centro de Ciudad Santa Fe podemos ver como dentro de las jardineras coexisten las plantas originalmente planeadas para ese espacio de la mano de hierbas malas que han crecido a lo largo del tiempo y que no han sido debidamente removidas. Otro de los problemas fácilmente observable es la falta de vegetación en la parte central del parque, el cual por estar rodeado de gigantes de concreto, en época de calor se convierte en un verdadero horno.

La plaza se usa como lugar de descanso y refugio contra el sol durante la hora de comida, la cual resulta ser el momento en el que es más concurrida. Es durante este tiempo cuando el sol se encuentra en su cenit y el calor resulta más insoportable para todos aquellos trabajadores de los alrededores que decidieron aventurarse a la calle en vez de reservar su hora de descanso a sus respectivos comedores corporativos. Sin embargo, debido al material metálico de las bancas y la escasez de árboles para proteger del sol, la plaza apenas se usa, convirtiéndola en un lugar sin vida, un lugar perdido, un “no-lugar”.

La iluminación también es uno de los problemas del parque. Al hablar con los residentes de la zona pudimos observar como de noche el parque se apaga casi completamente, de manera que nadie lo puede utilizar. Nos comentaron que la seguridad en la zona es eficiente y que en ese sentido la falta de iluminación del parque no representa un peligro, pero la falta de iluminación lo convierte en un lugar hostil, por el que ni visitantes ni residentes se atreven a pasar.

El espacio abierto es importante dentro de la realización de cualquier proyecto urbano; no sólo por la gran zona de vegetación que podemos encontrar, con lo que de alguna forma se busca contrarrestar la gran huella climática que tiene la construcción (tanto para la ciudad, como para el planeta), sino también por lo que representa para los usuarios de manera psicológica.

Al pasar algún tiempo en el parque de Centro Ciudad Santa Fe y a partir de las entrevistas que se llevaron a cabo, nos percatamos de la importancia que tiene para todos aquellos que articulan sus vidas alrededor de él, por el simple hecho de ser un espacio diferente a lo que se puede encontrar en todo el complejo. El único espacio que, a pesar de estar parcialmente destruido y descuidado, ofrece una sensación opuesta a la que se vive dentro de los restaurantes, oficinas, centros comerciales, residencias y universidades. Sólo es un espacio abierto, pero esta característica es la que atrae a las pocas personas que acuden al parque.

## 2.6 EXCLUSIÓN Y SEGREGACIÓN SOCIAL EN SANTA FE.

Antes de la intervención urbana que se hace en los años ochentas. La zona de Santa Fe carecía de todo tipo de servicios e infraestructura, presentando problemas de insalubridad y conflictos sociales. A partir de 1989 comienza la labor de reubicar a más de trescientas familias con el fin de desocupar el terreno que se tenía programado para la elaboración del plan urbano Santa Fe.

La problemática reside en la forma en la que muchas de estas familias fueron desalojadas de sus terrenos. Los terrenos fueron comprados por parte del gobierno a precios muy por debajo de su valor real, para después revenderlos por precios elevados al sector privado. A medida que comenzaban las construcciones sobre estos terrenos, justo en frente de aquellos que habían sido relocalizados, se construían grandes muros y divisiones con el fin de alejar a todos aquellos que viven en los alrededores y con el fin de crear una clara diferencia entre lo que alguna vez fue Santa Fe y lo que es ahora, convirtiéndolo en una zona exclusiva.



Esta segregación ha acompañado la historia de México desde sus inicios. Tal y como ocurrió en la ciudad del Virreinato, todos los indígenas se situaban fuera del núcleo de la ciudad para que no tomaran parte de la esfera pública de la ciudad en ese entonces. La ciudad creció y se desarrolló en base a estos principios, haciendo cada vez más evidente las diferencias sociales entre aquellos que vivían en la ciudad y aquellos que habitaban sus periferias. De manera similar Santa Fe segrega a sus vecinos y la clase social de ellos a través de la accesibilidad, el comercio y elementos físicos como los muros que podemos ver entre lo que hoy en día es el pueblo de Santa Fe y el nuevo proyecto Santa Fe.

Al inicio del proyecto se argumentaba que se buscaba generar empleos en la zona, contribuyendo de alguna forma al injusto desalojo de las comunidades que habitaban esta área. Sin embargo los empleos generados, “se convirtieron en empleos

Figura 14 Límites entre viejo y nuevo Santa Fe, Ciudad de México ( [www.laciudadviva.org](http://www.laciudadviva.org))

vinculados al mantenimiento y limpieza para los habitantes del lugar, sin espacios de desarrollo intermedio laboral.”<sup>4</sup>

Toda la actividad económica que se llevaba a cabo dentro de la zona estaba dirigida hacia una población de estatus socio-económico más alto, convirtiéndolo en una zona totalmente inaccesible para la mayor parte de la población de La Ciudad de México, “Es sorprendente constatar el modo en que la planeación ha legitimado la imposición de controles y decisiones que son para el beneficio exclusivo del enclave residencial y corporativo, dejando de lado las necesidades de la otra parte de los ciudadanos.”<sup>5</sup>

Lo cierto es que mientras más crece Santa Fe más resentimiento social existe entre lo que ahora es Santa Fe y su contexto espacial-urbano. Los habitantes de Santa Fe están conscientes de este resentimiento, saben que los terrenos fueron injustamente tomados y saben que el desarrollo es totalmente excluyente. De esta manera deciden encerrarse cada vez más, edificando muros cada vez más altos, haciendo cada vez más evidente la clara injusticia social que existe en la ciudad y la clara negación por parte de las autoridades correspondientes de entenderla como el lugar de intercambio entre personas iguales.



Figura 15 Panorama de Santa Fe, visto desde el acceso por Av. de los Poetas.



Figura 16 Panorama de viejo Santa Fe, visto desde los puentes de Av. de los Poetas.

<sup>4</sup> VALENZUELA, Alfonso. Santa Fe (México): *Megaproyectos para una ciudad dividida*. Cuadernos Geográficos, (2007), I pag 57.

<sup>5</sup> Ibid, pag 59.

## 2.7 ANÁLOGOS

### i) “LA DÉFENSE”, PARIS. FRANCIA

En 1988 Juan Enríquez Cabot, exfuncionario de Servimet, compró dos mil noventa y cinco hectáreas con la idea de realizar un proyecto urbano equiparable a La Défense, en París. Dicho proyecto llevaría el nombre de Santa Fe. Es por esto que usaremos a La Défense como caso de estudio referencial, haciendo un análisis comparativo entre su desarrollo y el de Santa Fe.

Como ya hemos mencionado previamente, el desarrollo de las economías globales y el funcionamiento de la globalización varía dependiendo de la región geográfica de la que se hable. En este caso la situación dentro de la cual se desenvuelve el proyecto urbano de La Défense, en París es totalmente diferente al contexto y situación política, económica y social que podemos presenciar en la Ciudad de México. ¿Por qué entonces se usó La Défense como modelo para el desarrollo urbano de Santa Fe? Y ¿De qué manera son similares o diferentes tanto los procesos como el resultado?

El complejo urbano de La Défense es el distrito corporativo número uno en Europa y es manejado a través de la EPAD (Etablissement Public pour l'Aménagement de la région de La Défense). El desarrollo hoy en día consta de más de tres millones de metros cuadrados para uso de oficinas, veinte mil residentes y ha logrado generar más de ciento cincuenta mil trabajos. En este sentido Santa Fe cumple con las mismas características de un poderoso centro corporativo para el país y nicho de intercambios económicos.

La historia de La Défense se remonta a la época de Napoleón I, quién inaugura la vía imperial y ordena la construcción de un arco de triunfo, que conmemorara el prestigio y gloria del ejército francés. Esta estrategia también tenía otras funciones; una de ellas era la seguridad de la ciudad. De acuerdo a Cerdá, arquitecto de la reforma de Barcelona: “hay un imperativo en las ciudades modernas, uno que nunca se puede dejar de considerar, el cual es la defensa interior del orden público, primera garantía de las naciones civilizadas. Esto hizo necesario para el emperador Napoleón abrir avenidas anchas, destruyendo el confuso laberinto del antiguo París.”<sup>6</sup> Podemos ver como desde sus inicios, el desarrollo de lo que llegaría a ser el corporativo más grande de Europa, se apoyaba en las ideas de Foucault acerca de la importancia de la vigilancia para mantener el orden social y como una reafirmación del poder imperial; pero sin dejar de tomar en cuenta el espacio público como una parte esencial para poder obtener total dominio de su territorio.

El eje en su totalidad no fue inaugurado sino hasta 1863 por Napoleón III y se erigieron estatuas a lo largo del paseo. De esta manera “La Défense de París” ofreció su nombre a la glorieta y avenida que se dirige hacia el Puente de Neuilly, antes de dar paso al barrio de los negocios.

---

<sup>6</sup> CERDÁ, I. *Las cinco bases de la teoría general de la urbanización*. Electa. Madrid. 1996.

Es importante observar que la formación del eje, que posteriormente daría lugar al crecimiento urbano de La Défense, partió de una situación histórica muy particular, así como de una necesidad o capricho de las altas clases sociales y la necesidad de facilitar el desplazamiento de una estancia real a la otra. Todo el desarrollo está basado en este eje, símbolo de flujos y movilidad, característica también de los espacios posmodernos.

En el siglo XIX con el desarrollo de la Revolución Industrial se genera un crecimiento urbano hacia el oeste de París. Con esta misma lógica se urbaniza toda la zona de “La Défense” para principios del siglo XX. En toda la zona empiezan a distribuirse fábricas, talleres, lavanderías, maquinaria y petróleo como parte del estallido industrial ocurrido durante la época. Únicamente la avenida de La Défense logra salvarse de la ola industrial.

Más adelante en 1926 se crea un concurso urbanista en el que participan grandes arquitectos del momento como: Le Corbusier, Auguste Perret y Mallet-Stevens entre otros. Desafortunadamente la ambición de los proyectos iba más allá de los objetivos del Consejo Municipal y ninguno se lleva a cabo. No obstante lo anterior, dentro de las propuestas destaca la presentada por LeCorbusier, quién ya presentaba la separación de los autos y los peatones en dos niveles. Más adelante se vuelve a recurrir a una serie de concursos urbanistas, pero la crisis económica se interpone y el proyecto no se logra concluir.

A partir de la guerra y de la creciente población en París se intensifica la planificación urbana y se crea el Ministerio de la Reconstrucción y el Urbanismo, poniendo en marcha la modernización de la ciudad. Se propone la remodelación de la rotonda de La Défense y se crea un nuevo barrio; La Défense, para impulsar el desarrollo de la zona. La idea es generar no sólo un eje de penetración, sino también un eje de urbanización.



Figura 17 La Défense en sus inicios como un centro de conexión vehicular. ([www.volker-goebel.biz](http://www.volker-goebel.biz))

Es hasta los años cincuenta que se propone transformar a La Défense en un centro de negocios a las afueras de París. Esta idea ya había sido planteada en 1931 por parte del primer banco de negocios del mundo: Citibank, que desde entonces estaba convencido del potencial de la zona. Sin embargo, hubo gran debate y muchos funcionarios dudaron en mover sus

sedes hacia las afueras de la ciudad y el proyecto fracasa una vez más, ésta vez dejando en claro que La Défense será el reto urbanista del futuro de París.

En 1954 se presenta la licencia de obras y la administración se ve obligada a elaborar rápidamente un documento de urbanismo en el que se establece el marco general de ordenamiento territorial y se establecen los límites y las zonas de La Défense. Para el año de 1956 se da luz verde al proyecto. La prolongación del eje se protege con un área no edificable de ciento cuarenta metros de ancho, preservándolo para una futura autopista y la prolongación de la línea del metro. La idea principal es la de crear “entidad pública de carácter industrial y comercial”<sup>7</sup> y es así como nace la EPAD (Entidad Pública de Ordenamiento de la Región de la Défense), encargado de asegurar el equilibrio financiero del proceso.

La EPAD es un consejo presidido por un Director General y administrado por diez y ocho miembros: nueve representantes de las entidades locales y organismos públicos y nueve representantes del Estado. La primera estrategia realizada por este grupo es la expropiación y reubicación de cuatrocientas quince hectáreas. Es a partir de esto que se inician las obras de construcción y rehabilitación urbana de la zona de Santa Fe.



Con base en el plan de 1956 se divide la zona en dos partes, entre las cuales se corre un eje vial con un flujo continuo de sesenta mil coches. La rotonda se divide en dos ramas para absorber el tráfico regional y las vías en la periferia de la zona se destinan al flujo local. Sin embargo, esta solución se oponía a la continuidad del eje histórico, por lo que se busca una nueva solución. Apoyándose en una propuesta de Le Corbusier, durante el concurso en 1926, se proyecta una ciudad en dos niveles: “el Comoditas, que comprende servicios de comunicación, estacionamientos y áreas de servicios, situado bajo el

Voluptas, para los peatones y edificios.”<sup>8</sup> Esto llevó a la construcción de una enorme plataforma de concreto de poca pendiente destinada al uso peatonal, incluyendo veinte hectáreas de jardines.

---

<sup>7</sup> *La Défense, Paris*, ([http://www.ladefense.fr/wp-content/uploads/2010/02/guidearchitecture\\_espagnol\\_310708doc.pdf](http://www.ladefense.fr/wp-content/uploads/2010/02/guidearchitecture_espagnol_310708doc.pdf)) pag 24.

<sup>8</sup> *Ibidem*.

ESSO, compañía petrolera es la primera compañía en apostar por el potencial de La Défense y decide erigir su torre corporativa “en medio de unos terrenos que de momento no son más que barrizales.”<sup>9</sup> Es así como comienza la construcción de rascacielos en el área. Para 1970 se pueden ver los primeros resultados del desarrollo: una central de climatización y de calefacción, tres mil quinientos lugares de estacionamiento, quince kilómetros de galerías técnicas y dos estaciones de tren. A lo largo de los años crece una mayor demanda de uso de oficinas y la EPAD se ve forzada a redefinir el plan general inicial, por lo que se duplica la capacidad para oficinas y se quitan los límites a las alturas.

Después de la crisis económica en los setentas y de cinco años dentro de los cuales no se vendió ninguna propiedad dentro de la zona de La Défense, se vuelve a impulsar el mercado inmobiliario y se multiplican las nuevas construcciones. Esta vez los arquitectos buscan la calidad de acuerdo y en conjunto a las consignas económicas. En 1981 se inaugura el centro comercial “Quatre Temps” con un área de ciento cinco mil metros cuadrados; lo que lo convierte en el más grande de Europa. En 1981 el presidente decide llevar a cabo el proyecto de “Cabeza de La Défense” y otorga el premio del concurso al arquitecto Johan Otto Von Spreckelsen con el proyecto de un arco de triunfo contemporáneo, construido con mármol blanco. Con la construcción de este nuevo edificio se termina de definir el eje histórico de París.

Una de las diferencias más importantes ente La Défense y Santa Fe es el periodo de tiempo durante el que se han desarrollado. En el caso de La Défense su historia se remonta al siglo XVII, por lo que el desarrollo fue paulatino y acorde a su contexto social. Los cambios que se llevaron a cabo eran resultado de diversas necesidades y movimientos sociales, primero comienza como un capricho real y termina siendo resultado del crecimiento económico y el renovado estatus de la ciudad de París dentro del mercado global.

En el caso de La Défense, se quería lograr una imagen que atrajera de alguna forma tanto a los habitantes como a los visitantes. Se crearon amplios espacios peatonales, centros culturales como Museos y estatuas que pertenecen a una cultura global, pero ayudan a crear la autenticidad del lugar, característica de los espacios públicos según la definición de Baudrillard previamente explicada, y un sentido de identidad, cuestión que fue totalmente olvidada en el caso de Santa Fe.

Aún cuando ambas planeaciones urbanas buscan desde un inicio el planteamiento del poder, no tanto sobre los ciudadanos sino dentro del contexto económico y global; La Défense logra establecer una identidad global a partir del uso local del espacio que no ha conseguido Santa Fe.

Finalmente La Défense, así como el desarrollo del concepto del espacio público previamente descrito en este apartado, ha ido ajustándose tanto a su historia como a las nuevas necesidades; en este punto radica su éxito. Ha pasado por una serie de fracasos que a su vez han servido para reforzar las futuras construcciones y desarrollos urbanos que en él se han llevado a cabo. La historia de Santa Fe se limita a un par de décadas y sin embargo, ya

---

<sup>9</sup>Ibid, pag 26.

podemos ver claramente sus deficiencias. Montada sobre una de los accesos más importantes que conectan la ciudad de Toluca con la Ciudad de México es precisamente la accesibilidad uno de los principales problemas que enfrenta el desarrollo urbano. Así mismo, a partir de su deficiencia vial y su falta de conexiones con la ciudad se han creado problemas de exclusión y segregación social.

Al hablar de París y de Francia, debemos tomar en cuenta que se trata de una de las ciudades europeas más importantes, con una historia que marcó el futuro de toda Europa. Entendemos que hoy en día la situación social y económica congregue a todas las ciudades en un mismo tiempo. Sin embargo la cultura mexicana difiere enormemente de la cultura europea; su evolución se basó en principios e ideas completamente diferentes. Querer adoptar modelos como éste, modelos que fueron en sí un desarrollo natural de una ciudad con una historia, geografía y propósito totalmente distintos a los nuestros, está destinada al fracaso.

En el caso de La Défense una de las diferencias más importantes que mantiene con nuestro caso de estudio es el uso de un organismo público para la gestión del proyecto. Tanto en el caso de Santa Fe como los dos que analizaremos a continuación, surgen a partir de propuestas privadas, sujetas a intereses económicos privados. En el caso de La Défense existe una línea muy clara entre el poder que tiene la intervención privada dentro del espacio ciudadano, espacio público y existen reglas estrictas para evitar cualquier tipo de irregularidad dentro de los procesos. En el caso de Santa Fe, la normatividad existente no ha limitado de ninguna manera su desarrollo, ni tampoco ha influido en la concepción del proyecto. Las leyes parecen ser meras sugerencias, por parte del poder cada vez menor del estado, para el uso de la ciudad, una ciudad que cada vez se vuelve más ajena y al mismo tiempo enajenante.

ii) "CRYSTAL CITY", VIRGINIA. E.U.A.



La Crystal City es un proyecto que surge a partir de la extensión de la carretera *Jefferson Davis Highway* (U.S Route 1), al sur de el Pentágono y al este de la Ciudad del Pentágono, *Pentagon City*. También se encuentra a una distancia caminable del aeropuerto nacional Ronald Regan, *Ronald Reagan Washington National Airport*, lo que convierte a esta ciudad en un lugar de flujos, al igual que el caso de Santa Fe. Hoy en día el paisaje de la ciudad se caracteriza por altos rascacielos, oficinas corporativas y un gran número de hoteles y restaurantes.

Antiguamente el área que hoy en día ocupa la ciudad constaba de sitios industriales en desuso y lotes destinados a contener desperdicios y basura. La ciudad no consideró una planeación previamente establecida, sino que su crecimiento se fue dando a partir de un catalizador: el inversionista Robert H. Smith. En 1961 Smith se percató del potencial económico de este sector, debido a su proximidad con diversos servicios de transporte y su cercanía con la zona gubernamental del pentágono, y decide comprar diez y ocho hectáreas que destinó a la construcción de su visión arquitectónica que denominó *Crystal House*.

Esta construcción se llevó a cabo en el año de 1963 y consistía en un condominio y un edificio de oficinas.

Es a partir de esta construcción que fueron construyéndose gran número de edificios, los cuales fueron tomando el nombre Crystal acoplándolo a sus propios proyectos: *Crystal Gateway*, *Crystal Towers*, etc. Hoy en día el terreno que comprende el desarrollo the *Crystal City* es de ciento cincuenta hectáreas, diez millones de pies cuadrados de espacio para oficinas, doce mil cajones de estacionamiento, seis mil quinientos cuartos de hotel y más de cinco mil unidades residenciales.

En este caso es importante remarcar que aún cuando ambos lugares, tanto Santa Fe como Crystal City, representaban espacios olvidados y en desuso en sus inicios, una de las principales diferencias entre ellos es el hecho de que Crystal City contaba con el equipo urbano de infraestructura necesario para poder proveer desde un inicio las necesidades de un espacio residencial. El primer edificio que se construyó en este complejo, definía desde el inicio la línea de funcionamiento de la ciudad: edificio de oficinas; lo que representaba el carácter económico y corporativo de la ciudad, y las residencias aledañas, dándole un lugar, aunque fuese secundario al usuario y ciudadano.

La arquitectura que podemos encontrar en Crystal City se expresa a través de una estética homogénea, que busca hacer referencias a otras ciudades del mundo, ciudades globales y totalmente conectadas; como se menciona en la misma página web de la ciudad, sus representantes buscan transformarla en un “*destino de clase mundial*”<sup>10</sup>. No sólo se logró esto a través de la forma arquitectónica, sino también a partir del uso de los materiales, el cual se limitó al granito blanco. En su momento histórico su diseño fue considerado Avant Guard. Éste se desarrolló a partir de grandes manzanas entrelazadas a partir de arterias y calles circulatorias, lo que favorece el paso vehicular.

Al igual que Santa Fe, Crystal City se articula a partir del eje vehicular de la carretera que atraviesa por completo el desarrollo urbano. Tanto aquí, como en nuestro caso de estudio la carretera resulta ser una limitante física que impide el libre flujo, especialmente el flujo peatonal. Sin embargo, la forma en la que se busca contrarrestar este factor difiere en cada uno de los casos. En Crystal City se buscó solucionar esta problemática a partir de la implementación de túneles subterráneos que conectan a la ciudad de norte a sur por debajo de la carretera. La actividad principal que se lleva a cabo dentro de estos corredores subterráneos es la de servicios y comercio. De esta manera se ha creado un espacio semi-público, semi-privado que al igual que Santa Fe se funda con base en intereses privados. También ha resultado ser un problema para todos aquellos que representan un comercio de menor escala o comercio local, el cual se ha visto lentamente reemplazado por grandes establecimientos, propiedad de grandes corporaciones.



El espacio público en esta ciudad no se reduce a los corredores subterráneos, que sirven más bien como vías peatonales de conexión alterna para la ciudad, sino que también cuenta con una variedad de parques y plazas, dentro de las cuales se llevan a cabo todo tipo de actividades destinadas a la población en general, con el fin de propiciar una mayor integración ciudadana. Al contrario de los espacios públicos que encontramos en Santa Fe y particularmente nuestro caso de estudio el parque *Centro de Ciudad Santa Fe*, estos

espacios se encuentran en muy buen estado, apoyándose de una eficiente infraestructura urbana. Existen también caminos y rutas para bicicletas que se extienden desde el parque *Water Park* hasta el camino *Mt. Vernon Trail* ofreciendo un panorama natural para el peatón en general. Varias de las plazas también cuentan con servicio gratuito de internet inalámbrico, lo cual forma parte de una consideración contemporánea ante la necesidad de los individuos de otro tipo de flujos y movimientos a través de espacios virtuales.

Nuestro caso de estudio presenta una realidad totalmente diferente. El centro de Ciudad Santa Fe se encuentra totalmente olvidado, tanto por las autoridades como por los habitantes.

<sup>10</sup> *Crystal City*. (<http://crystalcity.org/>) Abril 28, 2010.

Habitantes que tampoco buscan tomar responsabilidad de este espacio debido a su carácter transitorio en sus vidas. Al igual que Santa Fe, Crystal City cuenta con una gran población temporal, flotante, quienes vienen de día a sus respectivos trabajos para posteriormente regresar a sus hogares en la noche; la ciudad cuenta con seis mil residentes y sesenta mil habitantes temporales.

El transporte también es un tema que se maneja de manera completamente diferente en las dos ciudades en cuestión. Santa Fe sufre de un gran problema de accesibilidad y transporte, resulta casi imposible llegar a este desarrollo sin el uso de un automóvil. Sin embargo Crystal City logra solucionar estos problemas de manera eficiente. La ciudad cuenta con un sistema de Metro-bus, pistas para ciclistas y un tranvía, los cuales comprenden rutas y paradas previamente establecidas, que abastecen a toda la población permanente y temporal de la ciudad. Sin embargo, la problemática persiste, ya que las banquetas son insuficientes para el tráfico peatonal, y las calles, en su trazo, siguen privilegiando el uso vehicular. Debido a esto existe un nuevo programa en camino que busca restablecer el lugar del peatón en la ciudad a partir de diversas medidas, como el ensanchamiento de banquetas y un mayor número de pistas para bicicletas, entre otras.

Al igual que Santa Fe, Crystal City es un proyecto de índole pública-privada. En Abril del 2006 la ciudad se convirtió en un BID, *Crystal City Business Improvement District*, lo que forma parte de una alianza para promover los negocios y actividad comercial en el área. Al mismo tiempo, el condado de Arlington estableció el *Crystal City Planning Task Force*<sup>11</sup>, el cual cuenta con trece miembros y se encarga de analizar los impactos fiscales y económicos del complejo; se encarga de proveer una base para que exista un desarrollo económico y se encarga de tareas urbanas como el establecimiento de alturas, densidad, usos de suelo, espacios al aire libre y transporte para la ciudad. El equivalente de esta organización dentro de nuestro campo de estudio es la Asociación de Colonos de Santa Fe, la cual expresa de igual manera como primera prioridad la creación de un espacio seguro para el intercambio económico y desarrollo corporativo, pero que a su vez asume el papel de la planeación urbana.

Parece ser que hoy en día el urbanismo se encuentra más apegado a los intereses económicos que nunca, llegando a un punto donde las autoridades responsables de este desarrollo privilegian los intereses privados de la ciudad. Sin embargo, es importante tomar en cuenta que es a partir de esta inversión privada que los desarrollos pueden llevarse a cabo, por lo que debe existir un punto medio entre los intereses públicos y los privados. En el caso de Crystal City, una ciudad contemporánea con menos de un siglo de antigüedad, podemos ver cómo, poco a poco, tanto las autoridades como el público se dan cuenta de la importancia que tiene el espacio público para la salud de una ciudad. El futuro de estas ciudades recae en su capacidad de adaptación a nuevas actividades y necesidades. Una ciudad no es nada sin sus ciudadanos y es por esto que debe de existir cierta comunión entre las dos partes para asegurar su existencia.

---

<sup>11</sup> Fuerza de Planeación de la Ciudad de *Crystal City*.

### iii) PUERTO MADERO, BUENOS AIRES. ARGENTINA.



Figura 18 Docks de Puerto Madero, Buenos Aires.

El nuevo proyecto de Puerto Madero en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, se llevó a cabo a principios de los noventa, para intentar renovar de manera radical un sector de la ciudad que a pesar de su importancia por la gran cantidad de edificios, patrimonio de la Cultura, se encontraba olvidado tanto por las autoridades como por los ciudadanos. Hoy en día se ha conformado como el barrio más caro de Buenos Aires y como el polo corporativo más importante del país.

El proyecto se gesta a finales de los años ochentas y principios de los años noventa, por lo que se asimila a la situación que se enfrenta la Ciudad de México al promover la idea del proyecto de Santa Fe. Los análogos que hemos analizado previamente enriquecen nuestro conocimiento sobre nuestro caso de estudio, sin embargo se encuentran dentro de contextos que aunque influyen enormemente en el desarrollo urbano en la Ciudad de México y alrededor del mundo, no se asemejan a su cultura y contexto.

Al igual que Santa Fe, se trata de una obra de carácter público privado, sustentada a partir de la institución público-privada de Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. CAPMSA, lo cual resulta en un proceso innovador de gestión urbana para la ciudad. Se buscaba transformar Puerto Madero en un nuevo espacio para las actividades terciarias que se desarrollan durante estos años. Como Santa Fe, se busca crear un nuevo polo empresarial y una zona de usos mixtos.

Los planes de renovación urbana de Puerto Madero se pueden remontar hacia los años veinte. Siempre se tomó en cuenta la importancia de esta zona por su proximidad al centro histórico de la ciudad de Buenos Aires y como un eje de comunicación Norte-Sur. Los planes han existido desde la propuesta de la Comisión Estética Edilicia de 1923, pasando por el proyecto de Catalinas Norte en 1960 hasta llegar al actual maestro. Todos tienen en común la preocupación por la rehabilitación arquitectónica, beneficiar la actividad comercial y el desarrollo de áreas verdes públicas.

A finales de los ochentas el país estaba pasando por un periodo económico de recesión económica e hiperinflación que sacudió enormemente a la ciudad de Buenos Aires, que para estas alturas tenía más de doce millones de habitantes. Los cambios se manifestaron en el ámbito político, urbano y en las modalidades de gestión. Por la parte política el proyecto estaba siendo impulsado por el intendente de la ciudad el Lic. Carlos Grosso, quien había tenido la oportunidad de viajar a Barcelona como invitado para el comienzo de las obras de la Villa Olímpica y a partir de esto surge la idea de integrar la idea del proyecto, “incorporándolo como tema importante para la ciudad en la campaña electoral.”<sup>12</sup> De modo que el proyecto, desde sus inicios formaba parte de una decisión política y de intereses personales. Debido al debilitamiento económico se necesitaba impulsar el desarrollo urbano y revitalizar y extender el área central de la ciudad., lo que se lleva a cabo a través de las operaciones del PRAM y Puerto Madero. Dentro de la gestión de proyectos urbanos el cambio más importante que podemos ver en la ciudad es la integración de instituciones de carácter público-privado como herramienta para crear inversión en áreas determinadas como Puerto Madero. Se implementan los Talleres de Planeamiento y Gestión, La Mesa de Concertación para los asentamientos ilegales y se crea la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

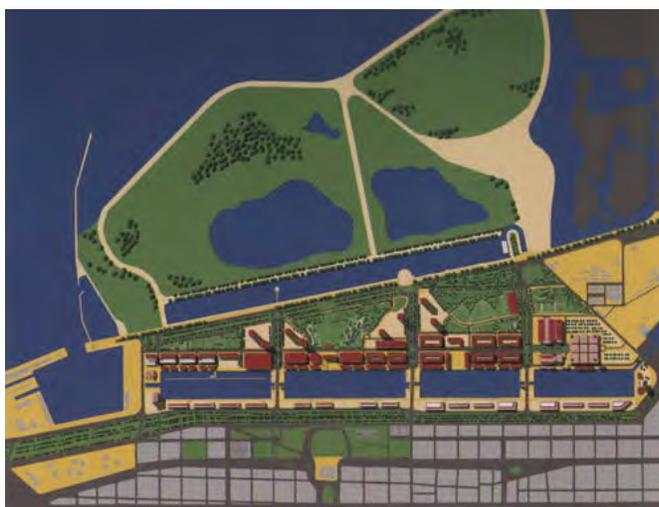


Figura 19 Plan Maestro del desarrollo urbano de Puerto Madero, Buenos Aires. ([www.puertomadero.com](http://www.puertomadero.com))

El proyecto consistía en la transformación de ciento setenta hectáreas, ubicados del lado este de la ciudad de Buenos Aires. Se crea el plan maestro del proyecto donde quedan claramente definidos los espacios, con sus límites, circulaciones, volúmenes y usos de suelo. Se establece que el equipamiento constituirá el 34,9%, 31,2% de oficinas, 27,3% de residencia, 4,4% de comercio y 2,2% correspondientes a espacios que todavía no han sido definidos. Como podemos observar existe

un gran porcentaje en cuanto al uso de oficinas en el áreas, a través de lo cual, al igual que en nuestro caso de estudio

Santa Fe, se estresa la importancia del poder corporativo dentro de la zona.

El proyecto se construye por etapas y se comienza a trabajar en la parte oeste del complejo, donde se encontraban las antiguas construcciones de galpones de ladrillo. Este sector forma parte del Área de Protección Patrimonial Antiguo Puerto Madero, por lo que existía una normatividad estricta que respetar. Se trata de una zona de trescientos veinte mil metros cuadrados cubiertos, los cuales corresponden a dieciséis edificios que bordean los diques. Esta parte del proyecto es de suma importancia ya que establece los parámetros estéticos que

<sup>12</sup> Entrevista realizada al Arq. Alfredo Garay. Secretario de Planeamiento durante la gestión del Intendente Dr. Grosso y propulsor principal de la intervención. Agosto, 2003.

debían posteriormente hacer referencia a la zona. La rehabilitación de los docks<sup>13</sup> le da carácter e historia al lugar, contrastando totalmente con el caso de Santa Fe, donde todas las construcciones se hicieron desde cero, debido a la falta de infraestructura necesaria para la creación de un centro corporativo. En este sentido Santa Fe no rescata ningún elemento del pasado y no se practica ningún tipo de rescate arquitectónico como se dio en Puerto Madero.

La primera etapa del proyecto consiste en la primera licitación de los primeros cinco edificios en julio de 1991, donde se presentaron veintiséis grupos empresariales, evidenciando el interés de los inversionistas en el nuevo proyecto urbano. La segunda etapa del proyecto se da lugar en marzo de 1992 con la segunda licitación de los tres galpones restantes del dique tres. Más adelante se venden los cuatro edificios del dique uno y se adjudican los cuatro galpones del dique dos a la Universidad Católica Argentina, como terreno para la creación de un campus universitario. A la par de la venta de los galpones y de los terrenos, la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A da comienzo a las obras de infraestructura, conformando así el polo comercial que es Puerto Madero hoy en día.



Dentro de la segunda etapa del proyecto se busca incorporar la rivera opuesta, lugar donde no existían edificios que estuvieran protegidos por estrictas normas como fue el caso de los docks, lo que dio lugar a construcciones de mayor escala y de mayor altura.

En el caso de Santa Fe no existía ninguna normatividad en cuanto a la preservación de edificios históricos o límites de altura, de modo que todo fue construido de la misma manera en que se llevó a cabo la segunda etapa del proyecto de Puerto Madero. El proceso que se manejó durante esta etapa consistía en que “Los compradores de los terrenos podían escriturarlos a su nombre una vez que el proyecto alcanzara un grado de desarrollo del 40%.”<sup>14</sup> Esto funcionaba como garantía para el proceso de urbanización para que se cumpliera de acuerdo con los compromisos asumidos.

Dentro del desarrollo de Puerto Madero sólo existió un instrumento de participación pública que se refiere al Concurso Nacional al que se convoca, lo cual sucede dos veces: la primera en 1991 para la realización del Plan maestro y la segunda en 1996 que se refiere a la habilitación de nuevas áreas verdes y la revitalización de la Costanera Sur. Todo lo demás siempre estuvo en manos de instituciones, sin ninguna aportación real de la ciudadanía en estas decisiones.

---

<sup>13</sup> Muelle ó dársena.

<sup>14</sup> ETULAIN, Juan Carlos. *¿Gestión promocional o privatización de la gestión urbanística? Proyecto Urbano Puerto Madero, Buenos Aires. Argentina.* Revista Bitácora Urbano Territorial, Vol. 12, Núm 1. 2008. Pag 179

En 1997 se da la etapa final del proyecto, que corresponde a la elaboración del Plan Maestro definitivo: la incorporación al Código de Planeamiento Urbano y la intervención en el sector Oeste. Lo más notable dentro de esta última etapa es la manera en la que se empiezan a hacer alteraciones a la normatividad. Se incorporan edificios de perímetro libre con más de una manzana por volumen construido. Se plantea una capacidad para edificar superior a la existente. Se permiten mayores alturas en las edificaciones, etc.

Como podemos observar, tanto en Puerto Madero como en Santa Fe se vivió un gran desarrollo urbano que surge a partir de la iniciativa privada y de intervenciones económicas empresariales. La falta de participación ciudadana, falta de espacios residenciales y espacios públicos, dentro de una zona que le pertenece a la ciudadanía sólo reafirma la premisa de un proyecto urbano y por ende de carácter social que busca cumplir con los intereses de poderes corporativos e inmobiliarios. Se produce, al igual que en Santa Fe, una zona exclusiva de negocios y servicios que sólo se encuentra al alcance de aquellos que puedan ser activos dentro de espacios que son destinados únicamente a la actividad comercial. Por medio de otras medidas como la policía privada, conocido como la Prefectura Naval, sólo se logra que el proyecto se aleje cada vez más de su centro, haciendo que la zona funcione como “enclave social de elite o la construcción de un ghetto.”<sup>15</sup> Definición que resume de manera muy similar la situación en Santa Fe, Ciudad de México.



Sin embargo, la gran diferencia entre este proyecto y Santa Fe es el manejo de las áreas verdes. Desde sus inicios se identificaron varias zonas que deberían permanecer intactas. La gran diferencia aquí es que, contrario a la situación en Santa Fe, sí se da mantenimiento a estas zonas. Las áreas verdes que podemos encontrar son parques, plazas y bulevares que en conjunto suman veinte hectáreas. También se crea un acercamiento entre el público y el elemento natural, el río, a través de la rehabilitación de los docks en la costa.

Santa Fe no ha logrado ningún tipo de acercamiento hacia su entorno natural y tampoco ha logrado mantener sus espacios públicos. Quizás la diferencia más importante aquí es que en el caso de Puerto Madero se percataron de la importancia que tienen los espacios públicos para lograr que la zona se respete a nivel mundial, como centro de negocios y para el turismo. Finalmente el turismo también representa un ingreso importante para la zona, transformando al espacio público en un espacio resultado de intereses privados.

---

<sup>15</sup> Ibid. Pag 183

### III.CASO DE ESTUDIO

#### PARQUE CENTRO DE CIUDAD, SANTA FE

Tomando todas las condiciones explicadas previamente y el contexto del cual surge el proyecto, podemos constatar la importancia que tiene el espacio público dentro de complejos urbanos como Santa Fe. Su existencia y la forma en la que su funcionamiento repercute de manera política, económica, social, constata una crítica viva y sólida de lo que sucede en la zona y en el país.



Figura 1 Acceso principal al parque Centro de Ciudad, Santa Fe.

El parque Centro de Ciudad Santa Fe se propone originalmente como un espacio público y como el centro de todo el desarrollo urbano. Ya han pasado más de diez años desde que se construyó el primer edificio dentro de la zona y el parque sólo ha empeorado. El parque se trata de un espacio público localizado dentro de un territorio privado y como lo denominan las mismas autoridades que la operan, un lugar exclusivo.

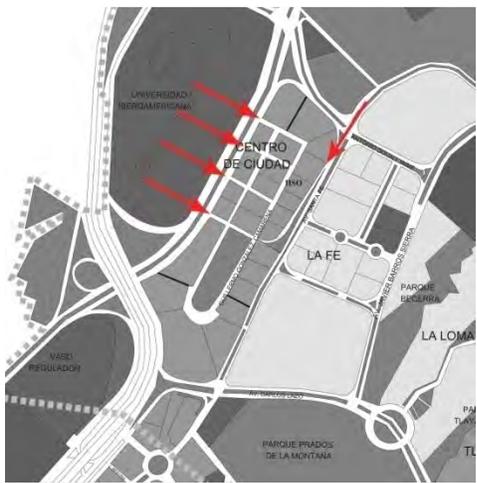
Estas son las contradicciones que podemos encontrar hoy en día dentro de un mundo dedicado al comercio y que corre a base de interés privados. Donde la eficiencia se mide a partir de cifras de mercado y publicidad. Es por esto que nos acercamos a este espacio que, según sus propios planeadores, es el centro y corazón de Santa Fe.

Las características de un espacio público como Centro de Ciudad Santa Fe nos obligan a cuestionar los límites de los conceptos. La investigación del espacio se realizó a partir de toda la investigación previa de antecedentes y contexto que envuelve el espacio, al igual que a partir de entrevistas dirigidas hacia los actores que transitan la zona día a día. No sólo se basa en un estudio de los elementos físicos que conforman el espacio, sino también de las vivencias que en él se presentan. Los relatos, que de manera virtual, forman el espacio. El análisis del sitio se hace a partir de 3 elementos, que surgen como características de estas nuevas ciudades y proyectos urbanos que buscan establecerse como ciudades globales. Estos elementos son: Las señalizaciones, la movilidad y el comercio.

### 3.1 LOCALIZACIÓN



LOCALIZACIÓN CIUDAD CENTRO SANTA FE



ACCESOS VEHICULARES



PARQUE CIUDAD CENTRO SANTA FE

## 3.2 INFRAESTRUCTURA URBANA



Figura 2 Banca destrozada en parque Centro de Ciudad.



Figura 3 Deterioro de infraestructura urbana



Figura 4 Basurero atrás de la entrada principal al parque Centro de Ciudad.

Las bancas que podemos encontrar en el parque se encuentran casi todas destruidas. Obligando a los usuarios que buscan pasar un rato dentro del parque a sentarse ya sea en el suelo o sobre las jardineras elevadas, bajo los árboles a un costado de la calle. El deterioro de las bancas no se debe a su antigüedad, sino que son actos de vandalismo.

El deterioro de la infraestructura urbana también es evidente en esquinas como esta donde las piezas que conforman las jardineras se encuentran desprendidas o rotas. Esto también se puede observar en el piso, el cual en muchas ocasiones se encuentra totalmente levantado.

El parque en sí comienza a adquirir características de basurero. Los encargados de limpiar el parque lo hacen de manera sumamente ineficiente y abandonan todo el material, tanto sus herramientas como la basura misma detrás de la banca que se encuentra en el acceso principal del parque.

### 3.3 CONTEXTO ARQUITECTÓNICO Y URBANO DEL PARQUE.



Figura 5 Foto panorámica de 360 grados desde el centro del parque Centro de Ciudad.

Centro de Ciudad, Santa Fe, originalmente contemplaba un conjunto mixto de vivienda, comercios y corporativos que intentaba, “dar vida las veinticuatro horas del día a la zona”. El espacio es cerrado, con limitados accesos y cuenta con una vigilancia exhaustiva que dura desde temprano en la mañana, antes de que los empleados lleguen a trabajar hasta altas horas de la noche, monitoreando el correcto funcionamiento de los restaurantes y bares que rodean la zona y que operan de día y noche.

La plaza que se encuentra dentro de Centro de Ciudad en Santa Fe, espacio público en el corazón del conjunto urbano se encuentra rodeado de modernos edificios que albergan las oficinas para distintas compañías tanto nacionales como internacionales. Fue concebido como el nodo de todo el desarrollo urbano, como un espacio público. Sin embargo su exitoso funcionamiento puede ser cuestionado, apoyándonos en las premisas de espacio público previamente expuestas en el texto.

Dentro de esta área no sólo podemos observar los edificios ya construidos y además los que están en construcción. A tres meses de haber sido terminado, encontramos un edificio de Hewlett Packard. Los empleados no son oficinistas sino trabajadores, lo cual representa una clase social diferente a la que encontramos en el resto de la zona.

Como explicamos anteriormente la identidad y autenticidad de un lugar se forma a partir del movimiento de diversas personas dentro de éste. La diversidad de personas dentro del Centro de Ciudad Santa Fe ya existe y es muy marcada. Por un lado tenemos a una clase media/alta que trabaja en las oficinas; a una clase alta que operan como ejecutivos de alto nivel

o jefes de empresa e imponen su poder sobre estos mismos ejecutivos de clase media; después tenemos a todos aquellos encargados de los servicios del edificio que constituyen los cuidadores, cocineros, valet parking, etc, los cuales constituyen una clase media/baja; posteriormente tenemos a los trabajadores de las construcciones quienes llevan a cabo una labor física y que contribuyen a la existencia de los espacios que los empleados de servicios limpian, que los ejecutivos ocupan para trabajar y que los jefes requieren para imponer intereses que ni siquiera suponen aspiraciones personales, sino aquellas de la empresa para la que trabaja.

La estructura social es muy clara y con esta diversificación el Centro de Ciudad Santa Fe le da un gran potencial al lugar como un espacio público. Sin embargo el espacio se ha desarrollado de una manera diferente. La conformación del espacio en la plaza se basa en estas relaciones sociales, que a su vez están fuertemente sujetas a las relaciones de poder de las que habla Foucault.

Como lo define Castells nuestra forma de vivir está condicionada por las conflictivas tendencias de globalización e identidad. Sin embargo también es cierto que estas fuerzas, “*no pueden funcionar sin lo local.*”<sup>1</sup> Sin los mismos trabajadores que son los que hacen uso del comercio irregular que se desarrolla en la plaza, no existirían las construcciones que a su vez sirven como imagen al mundo.

El área se encuentra delimitada por un gran muro alto en la parte posterior de Centro de Ciudad Santa Fe, reduciendo el flujo y circulación vehicular y peatonal a la zona.

La zona se encuentra directamente frente a las puertas principales de la Universidad Iberoamericana. Sin embargo no vemos ningún tipo de actividad estudiantil alrededor de la plaza. Los estudiantes tienden a juntarse en los restaurantes y cafés que dan directo a la Universidad sin aventurarse a la plaza.

Debido al acceso restringido que tiene la plaza, no resulta un buen lugar de reunión y se transforma en un espacio deshabitado, casi muerto, lo que Augé describe como un “no lugar”. El espacio es atravesado diariamente por todo tipo de habitantes con culturas, referencias históricas e identidades totalmente diferentes, pero siempre manteniendo una distancia medida entre unos y otros.

---

<sup>1</sup> SALCEDO Hansen, Rodrigo. *Lo Local, lo Global y el Mall: La lógica de la exclusión y la interdependencia*. Revista de Geografía, Norte Grande, No.30. Chile Pag 107.

### 3.4 ANÁLISIS A PARTIR DE LAS SEÑALIZACIONES EN EL PARQUE.



Figura 9 Señalización vehicular.



Figura 7 Símbolos y logos de compañías.



Figura 8 Prohibición a partir de señalizaciones.



Figura 6 Señalización de compañías en los edificios.

El lenguaje es una herramienta vital para la interacción entre individuos y por ende para la creación de la esfera pública. El lenguaje que se maneja dentro de Santa Fe es resultado de los nuevos espacios de flujo que podemos observar en la sociedad hoy en día, así como de nuevas formas de comunicación.

Santa Fe es una zona diseñada exclusivamente para su apreciación, descubrimiento y recorrido en rápido movimiento; en automóvil. Un espacio por el que atraviesa una de las conexiones viales más importantes que conectan la ciudad de México con sus alrededores y en este caso, con la ciudad de Toluca (Autopista México-Toluca). Esto sujeta el lenguaje a espectaculares con grandes escritos que a partir de una o dos palabras comunican un mensaje.

Dentro de esta exclusividad existen modelos de conducta previamente establecidos e impuestos a través de señalizaciones, que moldean los espacios y que en el caso del parque Centro de Ciudad Santa Fe limitan las actividades que se pueden llevar a cabo dentro de ella.

Esto se traduce a la forma arquitectónica y urbana que podemos apreciar dentro de la zona. La arquitectura responde a ideales internacionales, volviendo la imagen del complejo totalmente homogénea. Esto crea una identidad que si bien no corresponde a la tradición mexicana si corresponde a la tendencia mundial hacia este tipo de estándares estéticos. La arquitectura no corresponde a su contexto de la manera en la que lo concibe Augé, para describir los no lugares, sin embargo consiste en un resultado directo de la evolución política y económica de la Ciudad de México; la forma urbana que toma es sólo consecuencia de esto.

El nuevo entorno urbano que encontramos en este caso se define a partir del reconocimiento de signos locales y transnacionales, expresando una vez más la idea de Massey, donde explica la importancia de tener un sentido global de lo local. Estos nuevos signos generan diversas y nuevas dinámicas sociales.

Para abordar el tema del lenguaje y las señalizaciones dentro de este contexto de ciudad global, debemos primero tomar en cuenta las ideas que el arquitecto Robert Venturi manifiesta en el libro "Aprendiendo de las Vegas", donde junto con Steven Izenour y Denise Scott Brown llevan a cabo un estudio de Las Vegas. Cabe recalcar que a partir de la década de los sesentas, Venturi se convirtió en uno de los defensores del movimiento posmoderno. Tanto en sus edificios como en sus escritos defendió la arquitectura rica en simbolismo, complejidad y contradicción.

Para Venturi la arquitectura se trataba más sobre la relación del individuo con señales que con el espacio mismo. Sus estudios se basan en el ejemplo de Las Vegas y la manera en la que la arquitectura se contempla como símbolo y no como forma. No existe el tiempo o el contexto, es un mundo fantástico real, parte de una arquitectura espectáculo y de una actividad lúdica de ocio que responde de igual manera al concepto del no lugar de Marc Augé. Puntualmente podemos hablar de los hoteles y casinos como ejemplos de este tipo de espacios.

Venturi habla de Las Vegas como un sistema de comunicación, "la comunicación domina el espacio en cuanto elemento de la arquitectura y del paisaje."<sup>2</sup> Esta comunicación es simbólica, pero también responde a una necesidad económica de persuasión comercial, "El mensaje es rastreadamente comercial; el contexto es básicamente nuevo"<sup>3</sup>. El autor explica que se trata de un nuevo paisaje urbano de grandes espacios y altas velocidades.

Esto se asemeja a la situación que podemos observar dentro de Santa Fe, aún cuando suceda décadas después del surgimiento de esta nueva teoría posmoderna de la arquitectura. El espacio de Santa Fe se relaciona tanto con los usuarios como con los otros espacios a través de un lenguaje basado en el simbolismo y las señalizaciones. Los edificios más grandes son aquellos que representan un mayor poder y lugar económico, mientras que de igual manera sus limpias fachadas se ven interrumpidas por grandes palabras que definen el espacio: el nombre de la compañía.

---

<sup>2</sup> VENTURI, Robert. *Aprendiendo de las Vegas*. Barcelona, España. Editorial Gustavo Gili, SA., 2004.pag 29.

<sup>3</sup> Ibidem.

El otro tipo de lenguaje que predomina el paisaje son las señalizaciones, con implicaciones autoritarias que dirigen, prohíben y delimitan el movimiento de los habitantes a través del espacio. Señales de no-estacionarse, no fumar, se prohíbe la entrada, etc., se pueden observar alrededor de todo el parque. Estos señalamientos, más que crear un orden público como lo menciona Michel de Certau en sus ideas sobre el espacio público, generan un espacio de tensión continua, arrebatando la libertad del usuario y su posibilidad de transformar el espacio libremente a partir de su movimiento a través de él.

En el diagrama de la plaza podemos observar la numerosa cantidad de señalizaciones que prohíben estacionarse. Esto representa de alguna manera una forma de delimitar el espacio. Sin embargo los coches se encuentran estacionados a todas horas alrededor del parque sin que nadie se queje o haga algo al respecto. La razón de esto es clara, no existe espacio suficiente para acomodar los autos. Cómo se les puede prohibir estacionarse en la vía pública cuando no se les ofrece una alternativa para solucionar el problema. Los policías recorren las calles y observan lo que sucede sin apearse a la ley que establecen estas

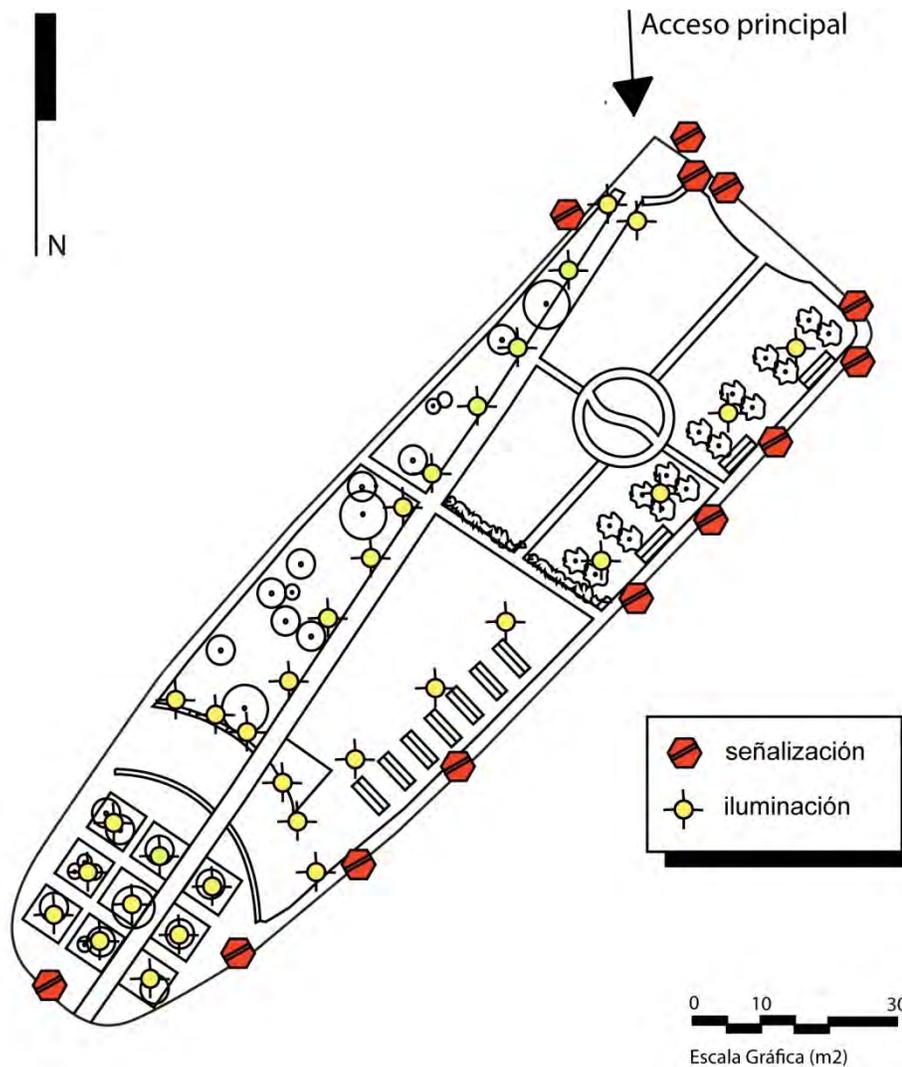


Figura 10 Diagrama de Localización de Señalamientos.  
Parque Centro de Ciudad, Santa Fe.

señalizaciones. Ha surgido un acuerdo social entre los habitantes y la autoridad, basado en la racionalización de la situación y el espacio.

El modelo de conducta que se busca establecer dentro de este espacio no es respetado ni por los usuarios, ni por las mismas autoridades (los policías). Al platicar con los cuidadores de autos que circulan la zona, observamos que se dividen el parque por sectores que, si bien no tienen límites físicos, sí están claramente diferenciadas para ellos. Esto nos dio a conocer la forma en la que existía un acuerdo tácito e ilegal entre policías y cuidadores de coches para que pudieran seguir trabajando ahí. De vez en cuando se les otorgaba cierta cantidad de dinero para no poner en riesgo su labor y sustento económico. Es aquí donde podemos ver la manera en la que espacios como Santa Fe no pueden mantener esta aparente exclusividad, debido a que la condición económica y social que se vive fuera de sus límites es totalmente diferente. Si existen “viene vienes”, como se les conoce coloquialmente, es debido a una compleja problemática social en la que estas personas no están preparadas adecuadamente para desempeñar trabajos de mejor calidad y además no existen trabajos oficiales o legales que ofrecerles. Ellos también son parte de la ciudad y como ciudadanos tienen derecho a una calidad de vida; esta es su forma de conseguirlo.

### 3.5 ANÁLISIS A PARTIR DE LA MOVILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR EN EL PARQUE.



Figura 11 Coches estacionados en doble fila alrededor del parque Centro de Ciudad. Transporte privado.



Figura 12 Transporte público.

Los flujos son una de las características de lo que Manuel Castells considera la nueva ciudad global. Estos flujos se refieren al movimiento físico y virtual de personas, productos, dinero e información. Santa Fe es una ciudad de flujos, en constante movimiento. Con un total de setenta mil empleados, ocho millones de visitantes por año y más de trece mil quinientos estudiantes, la población temporal llega a ser una mayoría. Las grandes construcciones se ocupan por día, para transformarse en espacios vacíos de noche.

La movilidad, de acuerdo al diccionario de filosofía, se define como “un cambio o proceso de cualquier especie”. Mientras que traslación se refiere a la capacidad que tienen los agentes de permutar espacios. De modo que cualquier tipo de movimiento genera una alteración del producto, de su entorno, del espacio. En el caso de Santa Fe podemos observar como la movilidad física se traduce al de automóviles y personas mientras que el movimiento virtual se refiere al de dinero y los procesos de manejo de capital. En este caso analizaremos la forma en que el movimiento de las personas nos ayuda a definir el modo en que se usa el espacio público en el Centro Ciudad Santa Fe y cómo afecta su forma.

El concepto de movilidad se relaciona directamente con las diferentes categorías de accesibilidad. Esto se refiere a la relación de un lugar con respecto a los otros espacios y el de flujos de comunicación desde la terrestre hasta la inalámbrica.

La movilidad está fuertemente vinculada con el concepto de territorio en el sentido que, “al ser usado para transitar y desplazarse cotidianamente por agentes diversos, es modificado

por éstos, generando transformaciones materiales, sociales e imaginarias, que permiten afirmar que éste se produce y reproduce constantemente.”<sup>4</sup>

La congestión de automóviles es un serio problema para los ciudadanos. A lo largo de las calles podemos observar grandes cantidades de autos estacionados en zonas de “No Estacionarse”. Dentro del área de Centro de Ciudad, podemos ver coches estacionados en doble fila, mientras que las banquetas quedan casi inutilizadas. En algunos casos, podemos observar como los edificios omiten completamente la banqueta para remplazarla con grandes entradas vehiculares hacia estacionamientos subterráneos o servicios de Valet-parking. Al entrevistar a las personas, casi todas denunciaban el tráfico vial como uno de los problemas más grandes y la razón por la que no caminaban en la zona. Los coches obstruyen los pasos peatonales y la emisión de gases de los autos; todo esto sumado al calor que se puede experimentar en la zona en algunas épocas del año, hacen de la banqueta y la calle un lugar opresivo y violento para el peatón.

La fila de autos alrededor de la plaza funciona como una barrera tanto física como visual para el acceso de los transeúntes. La entrada a la plaza, a lo largo de un camino de piedra no tiene autos en la entrada, por lo que el acceso resulta fácil y hasta agradable. Sin embargo, a medida que se recorre el trayecto y se llega al final, el camino es abruptamente interrumpido por los autos estacionados del otro lado; autos que muchas veces se encuentran tan cerca el uno del otro que resulta inclusive difícil el flujo entre los mismos. Si accesibilidad es una de las características más importantes de un espacio público, el caso de Santa Fe no logra cumplir con esta expectativa.

Por otro lado el transporte público, aún cuando no sea excelente, logra satisfacer las necesidades de todos aquellos que no cuentan con auto o que buscan desplazarse dentro de Santa Fe a través de éste. Los camiones parten desde el metro Tacubaya y Observatorio atravesando Santa Fe hasta llegar al camino a Toluca. Al hablar con uno de los clientes de los puestos ambulantes que se colocan alrededor de la plaza en las tardes, nos hizo notar como muchas veces iba a comer al mercado de Santa Fe viejo donde afirma que la comida es más rica y definitivamente más económica que la que encontramos alrededor de la plaza y la travesía la realizaba en transporte público, aún cuando cuenta con auto propio. Prefiere dejar el coche estacionado alrededor de la plaza, porque si sale después no logra encontrar ningún lugar para estacionarse nuevamente. Por lo que la única solución al problema es estacionarse en estacionamientos privados los cuales no pueden ser financiados por gran parte de la población. Una vez más se logra una exclusión a partir del espacio vehicular, el mismo espacio que define y de acuerdo al cual se articula toda Ciudad Santa Fe.

Como mencionamos anteriormente, Santa Fe se inspira en el centro corporativo de La Défense en París para su realización. Independientemente de las diferencias apuntadas en capítulos previos, podemos observar en los dos complejos el hecho de que en La Défense se hacen los arreglos necesarios, a través de la extensión de varias vías públicas, para la implementación de una extensión del metro. Hoy en día, en México, todavía no se ha logrado integrar el metro como sistema de transporte público del complejo urbano.

---

<sup>4</sup> LEFEBVRE, Henri. El derecho a la ciudad. Ediciones Península 62, 1975. Pag. 38.

Sin embargo, se están tomando medidas gubernamentales para solucionar este problema. El director del Sistema de Transporte Colectivo (STC), Francisco Bojórquez, presentó el proyecto de la línea C del Metro, que irá hacia Santa Fe y se conectará con la línea 1 y 12. Debido al carácter público-privado del desarrollo de Santa Fe el presupuesto representa un problema, aunque existe la posibilidad de plantear el proyecto como parte de una inversión público-privada. Finalmente el problema del transporte afecta en su mayor parte a todos aquellos que no tienen los medios para tener un auto y que a su vez representan la mano de obra y servicio humanos que mantienen viva a la ciudad de Santa Fe; no considerarlos dentro del plan urbano resulta ser una expresión cínica de sus mismos planeadores.

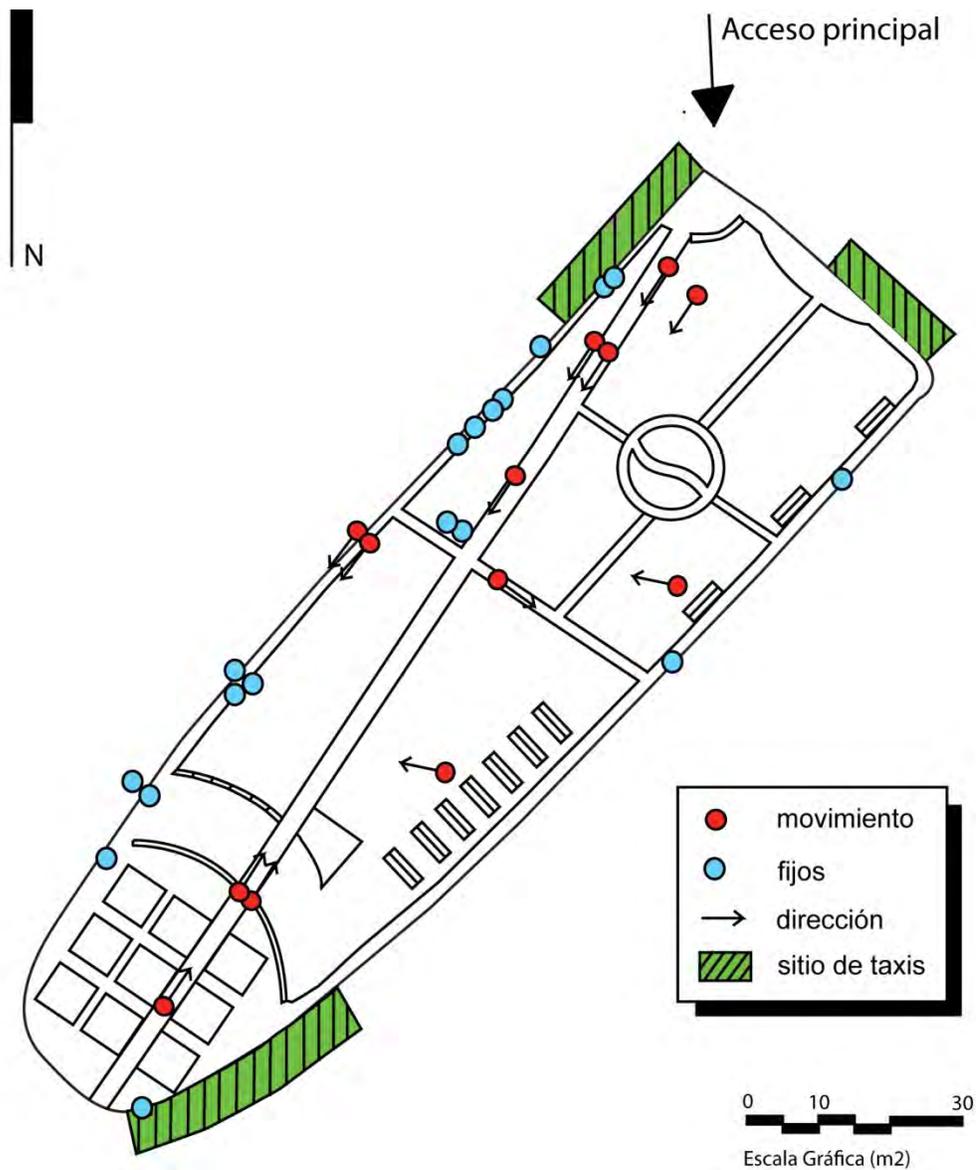


Figura 13 Diagrama de movimiento de usuarios a través del parque durante cinco minutos a las 12.00 pm. Parque Centro de Ciudad, Santa Fe.

Para poder analizar la manera en la que el espacio se construye y delimita a partir del flujo de las personas se hizo un experimento donde se localizó a las personas que recorren el espacio, su posición y si se encuentran fijos o en movimiento. El experimento se llevó a cabo a medio día, por un periodo de cinco minutos. Saber la posición de las personas es un elemento importante ya que nos permitió determinar cuáles son los lugares que se usan y cuáles son los menos recorridos. También nos fijamos en la dirección de los caminos que tomaban las personas para saber de qué manera el movimiento nos ofrece una nueva lectura del espacio público.

El hecho de que las personas se encuentren fijas implica una apreciación directa con el espacio. Significa que existe una relación entre el espacio y el transeúnte que lo obliga a parar y usar su tiempo libre para apreciarlo y disfrutarlo. La mayor parte de las personas que encontramos fijas en el parque se encuentran en el borde, donde se ubica la banqueta. En este caso se debe a que el comercio informal que abastece al público en la zona se ubica en estos espacios. Es aquí cuando existe una mayor variedad de personas concentradas en un mismo lugar, al mismo tiempo y consecuentemente, es lo más cercano que existe en el parque a una interacción pública.

Todos los transeúntes en movimiento son los que encontramos tanto en los bordes del parque como en su centro. Nadie decide quedarse dentro del parque en gran medida debido a la falta de árboles y a la ineficiente infraestructura urbana que existe. Por tanto, el parque se transforma en un espacio de flujo y uso efímero. La relación entre el habitador y el parque cesa de existir transformando al parque en otra vialidad, aunque esta vez de índole peatonal. Este constante movimiento que caracteriza a las nuevas ciudades o sectores globales, es el responsable de que no exista tiempo suficiente para que las interacciones sociales tengan lugar y el único contexto en que logran interactuar, es a partir del consumo.

### 3.6 ANÁLISIS A PARTIR DEL COMERCIO REGULAR E IRREGULAR EN EL PARQUE.



Figura 14 Comercio irregular. Boleador



Figura 15 Comercio regular. Seven Eleven.



Figura 16 Comercio regular. Starbucks Coffee.



Figura 17 Comercio irregular. Tacos en coche.

El comercio es parte esencial de Santa Fe y su característica y fin más importantes. Ideado desde un principio como una zona corporativa con expectativas de ser el polo financiero más importante del país, Santa Fe busca colocarse dentro de un mercado competitivo a una escala mundial. Sin embargo gran parte de lo que mantiene viva a la ciudad y a sus habitantes es el comercio a una menor escala: la tiendita de la esquina, la tortillería, los tacos, etc. Esto es parte esencial de nuestra cultura y una necesidad para el desenvolvimiento social de los ciudadanos, pero como ya mencionamos anteriormente el comercio y el mercado que se maneja dentro de Santa Fe está dirigido a un sector social con ingresos mucho más altos, excluyendo por completo a todos aquellos que trabajan como cuidadores, trabajadores de construcción o limpieza, etc.

Alrededor de la zona de estudio podemos ver gran cantidad de comercios, en su mayoría relacionados con la comida. Finalmente este es el único tiempo libre que tienen los verdaderos habitantes de Santa Fe: los empleados. Tanto oficinistas como albañiles salen de sus respectivos trabajos a la misma hora para poder disfrutar de la hora de comida. Pero lo único que encontramos alrededor son restaurantes donde un taco no cuesta menos de quince pesos, equipados con Valet parking y meseros, algo que ni siquiera la clase media se puede dar el gusto de disfrutar todos los días.

Es por esta razón que han crecido el número de actividades clandestinas de venta de comida y de otras prestaciones de servicio como lo son los cuidadores de autos, aunque existe una fuerte restricción por parte de la Asociación de Colonos de Santa Fe que busca erradicar dichas actividades. Según lo que dice la policía se trata de una zona exclusiva, donde el ambulante se encuentra totalmente fuera de lugar.

Al dirigirnos a los vendedores, las preguntas siempre son contestadas con cierta inquietud y desconfianza, ya que existe una constante lucha entre los vendedores y la asociación de vecinos. Los vendedores argumentan estar proporcionando un servicio a todos aquellos que no tienen la oportunidad de comer en restaurantes u otros comercios que se encuentran en la zona. No sólo por la cuestión monetaria sino también por la satisfacción de poder disfrutar de “una buena comida casera”, como lo mencionó uno de los consumidores que nos encontramos a un lado de un coche con la cajuela abierta vendiendo tacos.

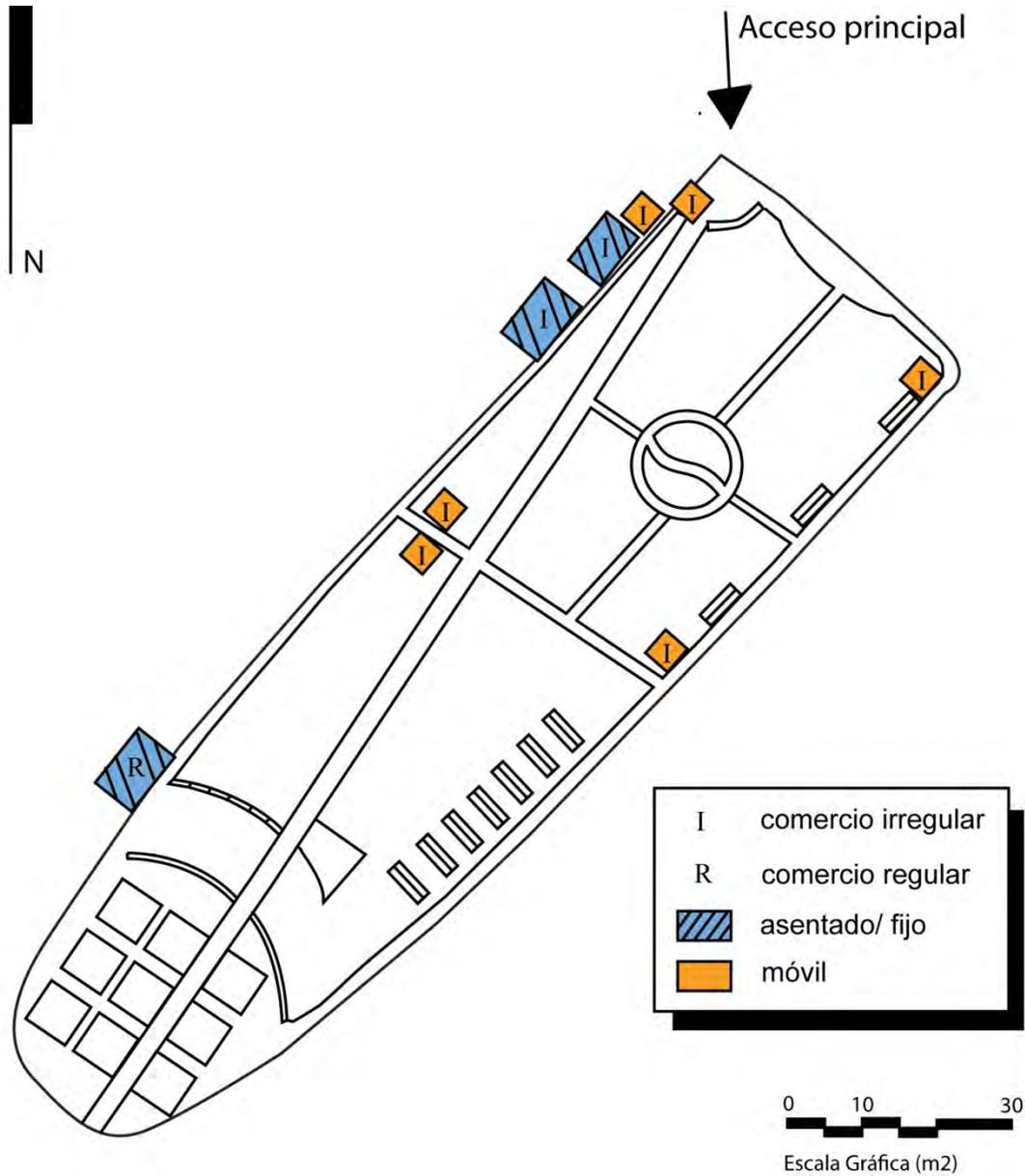


Figura 18 Diagrama de Localización de Comercio Regular.  
Parque Centro de Ciudad, Santa Fe.

La vendedora de este establecimiento, quién prefiere mantenerse en el anonimato, comenta que debe mantener a sus cuatro hijos como madre soltera y explica lo difícil de la situación económica actual. Para ella esta es su vida y su futuro y sin ello no podría mantener a su familia. Mientras “City Santa Fe” busca darse a conocer como un centro financiero de primera índole a nivel mundial, la vendedora (residente de lo que se conoce como (Santa Fe viejo), busca ganarse la vida de la misma manera en la que muchos mexicanos lo hacen.

Lo cierto es que han pervivido estas formas de comercia, ya sean vendedores semi-improvisados en cajuelas de autos, vendedores de donas en la calle o los tacos de canasta que normalmente posicionan su característica bicicleta cerca de las construcciones. Es aquí dónde podemos ver al ejecutivo de traje comiendo al lado del trabajador de alguna construcción. Aún cuando la convivencia no es plena y sólo un par de palabras son intercambiadas, esto es lo más cercano a un espacio público que podemos encontrar en Santa Fe.

La estructura legal de comercio que encontramos dentro del Centro de Ciudad Santa Fe es totalmente diferente a la realidad que enfrentamos dentro de su espacio vecinal: Viejo Santa Fe. El comercio en este caso funciona como un mediador y vínculo social entre lo público y lo privado. El comercio asegura la presencia de lo privado dentro del espacio público, “Esta función social actualiza siempre las lógicas de la privatización y de la <publicitación> en un conflicto que parece ser una constante en las ciudades”.<sup>5</sup> Este conflicto se lleva a cabo entre autoridades públicas contra el comercio ambulante, entre los pequeños comerciantes y las grandes empresas, comercios particulares en contra de usuarios no deseados (como el caso de los vagabundos adentro de centros comerciales), entre otros.

En el caso del Centro de Ciudad Santa Fe, el mayor conflicto que podemos observar entre diferentes tipos de comercio es entre el comercio formal y el irregular. Estos comercios compiten por la centralidad urbana “tradicional”, que en este caso se traduce a la plaza de Centro de Ciudad.

Curiosamente el vendedor solía trabajar en uno de los edificios que rodean la plaza como supervisor de seguridad en una empresa americana. A partir de la observación se percata de la necesidad de comercio alimenticio en la plaza y decide renunciar a su trabajo, para poder dedicarse al comercio informal alrededor de la plaza. Padre de familia con siete hijos, todos con educación superior y sin embargo varios sin trabajo, habla de cómo se ve forzado a asumir este tipo de trabajo irregular para poder llevar algún sustento económico a la familia. Para él, el parque es de su agrado, sin importar el aspecto descuidado que tiene, ya que de aquí es donde ejerce su única profesión y porque representa su fuente de ingresos.

Al referirme a los otros vendedores informales que se encuentran alrededor de la plaza y la relación que mantiene con todos ellos, contesta que existe una relación de respeto por la que no se han presentado problemas entre ellos; sin embargo representan la competencia y es por esto que la comunicación es limitada y casi nula.

---

<sup>5</sup> MONET, Jerome. *Espacio Público, Comercio y Urbanidad en Francia, México y Estados Unidos*. Alteridades. 1996. Pag 12.

Por el otro lado tenemos al comercio legal, el cual es importante aclarar, se conforma de un solo puesto localizado al extremo suroeste del parque, en contraste con los diez comercios irregulares que podemos observar en la misma plaza en el transcurso del día. La entrevista se le hizo a la Sra. Margarita, quién, contrario al caso del vendedor irregular, se encontró dispuesta a otorgarnos su nombre. Margarita, al igual que su contraparte, el vendedor irregular, trabaja de lunes a viernes de siete de la mañana a las diez de la noche. Desde hace seis meses que se encuentra aquí y obtuvo el trabajo a través de su sobrina. El stand fue impuesto por parte de la Asociación de colonos y el contrato que hizo fue directamente con ellos.

Al preguntarle sobre la plaza, describió cómo se usa en su mayor parte a la hora de la comida, tanto por los trabajadores de la construcción cercana, como por los ejecutivos que trabajan en las oficinas. Señala que el parque se encuentra en deterioro físico, las bancas están rotas, hay basura y el pasto se encuentra casi totalmente seco; pero a pesar de ello es concurrido por todas las personas de los alrededores por ser la única alternativa hacia un espacio público. Las calles no se pueden caminar, los parques se encuentran cerrados, de modo que las únicas opciones para poder despejarse son la plaza de Centro Ciudad Santa Fe o el centro comercial.

Ambos comercios tanto el regular como el irregular tienen su lugar asignado, ya sea por parte de la autoridad de Colonos de Santa Fe o por la autoridad de orden social por la que se rigen los comerciantes irregulares. Existe otro tipo de comercio irregular que se encuentra ligado al terreno de una manera más dinámica, conformada por los vendedores de tacos de canasta, donas o cacahuates, quienes se encuentran en constante movimiento y usan este dinamismo como herramienta en contra de la vigilancia e imposición de la autoridad sobre la plaza. Existe una resistencia.

## CONCLUSIONES

Santa Fe, más allá de simbolizar el futuro de la ciudad mexicana, resulta ser “un ejemplo de lo que no hay que hacer”<sup>1</sup> Zona de contrastes y símbolo de un desarrollo urbano que no sólo repercute en nuestra ciudad y en nuestro país, sino en el mundo entero. Un desarrollo urbano que busca incorporarse a la economía mundial como una ciudad global, dándole la espalda a sus propios ciudadanos. Es un olvido generalizado ya que ni ricos, ni pobres cuentan con uno de los factores más importantes para el desarrollo de la ciudad y calidad de vida: el espacio público.

El carácter transitorio de este espacio, tanto física como históricamente lo convierte en un espacio que no sólo decide ignorar su contexto físico, sino que también reniega de su pasado. Forma parte de una ampliación de conexiones vehiculares, donde el fin último es el efectivo desplazamiento de personas y recursos, junto con la ganancia económica. Un lugar donde todo se encuentra en constante movimiento. Nido perfecto para lo que denominamos el “no lugar”.

Debido al desarrollo urbano en función de intereses privados podemos observar que el espacio público dentro de esta área es casi nulo. Como podemos observar en el caso de estudio de Centro de Ciudad Santa Fe, el espacio público se ha reducido totalmente y se ha convertido en un espacio de consumo y de transición.

El manejo de este parque, propuesto como espacio público, se da a través de la institución privada de la Asociación de Colonos de Santa Fe, encargada de la infraestructura en todo el complejo y del mantenimiento del parque. Sin embargo, a pesar de la cooperación económica que dan los vecinos por medio de donaciones, ningún resultado es visible; lo cual ha obligado a los vecinos a retirar esta ayuda. Esto plantea una fuerte pregunta. Si no podemos exigir nada a las autoridades públicas correspondientes, debido al carácter privado del desarrollo urbano y de igual manera no podemos confiar en la institución privada que teóricamente se encarga del problema, ¿En quién nos podemos apoyar? ¿En manos de quién queda la autoridad sobre el espacio público?

De la forma en la que se plantea este espacio, podríamos fácilmente argumentar que las teorías de poder de Foucault son reales y se manifiestan de manera evidente dentro de la ciudad moderna. El espacio público en este caso se usa como una herramienta de ejercicio de poder, una estructura liderada por el consumo. Sin embargo existe una resistencia a este poder, A pesar de que en el parque de Centro de Ciudad Santa Fe se ven expresados el poder corporativo y empresarial dentro del espacio público, este no deja de existir a partir de una de las herramientas que nos da el consumo. Dentro de este consumo podemos observar cómo se busca cierta independencia económica y social.

Existe una relación de co-dependencia entre lo local y lo global. Lo global, referido a los grandes corporativos y el símbolo económico que representa Santa Fe para el mundo, no

---

<sup>1</sup> Entrevista en Revista Replicante No.7. “Ciudades Ideología y poder” Abril, 2006.

podría subsistir sin el apoyo local. Dentro de la imagen uniforme que persiste en el proyecto urbano de Santa Fe, podemos encontrar una variedad de relatos de individuos que sin importar su contexto económico social, buscan un sentido de pertenencia, de vecindad y de comunidad dentro de las zonas en las que habitan. El espacio público representa el lugar ideal para hacer visibles estas necesidades y para crear la colectividad, que como parte de un movimiento local, sostiene el carácter global de Santa Fe. Existe una alternativa al discurso, muchas veces fatalista de Foucault, ya que se pueden usar las mismas herramientas que usa el “poder” para resaltar su poderío, como es el comercio en este caso, para que a partir de éste se logre crear la convivencia social; cuestión que ya está muy presente en el parque Centro de Ciudad Santa Fe.

El espacio público más allá de haber cambiado, se encuentra en un constante estado de transición. Como plataforma del público, también se rige y moldea a partir de ésta, la cual a su vez responde a su contexto político, económico y social. Se trata de un espacio que más que público o privado conforma un espacio de transición y desarrollo. Como espacio de transición, un espacio que aún no queda claramente definido, nos presenta con las herramientas necesarias para poder comunicarnos y relacionarnos de manera abierta. Funciona como una plataforma para el diálogo, parte esencial de la esfera pública.

Las ciudades hoy en día se rigen por individuos; individuos que a su vez son producto del sistema neoliberal y de la pérdida de poder del Estado. Las instituciones Públicas no tienen ninguna voz ni voto real dentro de las decisiones de orden pública. Sin embargo, podemos trabajar a partir de la individualidad que proponen los nuevos sistemas económicos y sociales para lograr crear un espacio público real. Como individuos tenemos la capacidad de cambiar y moldear el espacio a partir del movimiento y flujo físico de la persona, el mismo flujo referido por teóricos al abordar el tema de la ciudad global. Crear una localidad a partir de impulsos personales, individuales. Esta es la huella sobre la cual tenemos absoluto control y con la cual podemos actuar de manera directa. La esfera pública hoy en día es controlada a partir de intereses privados, pero podemos hacer que estos intereses privados se transformen en los intereses públicos. Como podemos ver en los casos análogos expuestos previamente en este texto, el espacio público es parte esencial para lograr esa imagen de ciudad global al mundo, pero se convierte en un producto que puede manipularse de manera individual.

No se trata de desarrollar propuestas urbanas con parámetros y límites previamente definidos, sino de establecer la normatividad adecuada para que, en su debido momento, la ciudad logre sustentarse a sí misma y crecer de una manera controladamente “natural”. Sin embargo, con las condiciones que expresa el espacio público hoy en día como algo transitorio, debemos de tomarlo como el eje central del futuro de las ciudades.

En el caso de Centro de Ciudad Santa Fe podemos ver cómo es que a partir de la señalización se delimita el espacio, de manera que las personas que lo recorren se ven dirigidos y monitoreados por aquellos que crean las señalizaciones y las usan también como símbolo de poder. A partir de estos flujos podemos entender la forma en la que el flujo se limita a la locación de los comercios alrededor del parque. Sin embargo las señalizaciones no funcionan, ya que nadie las respeta, debido a que no existen alternativas, perdiéndose así la

autoridad de las instituciones privadas. Este es el tipo de pacto social que podemos observar en el parque de Centro Ciudad Santa Fe, uno en el cual se respetan las necesidades económicas y culturales de las personas. Ya que comer tacos de canasta no sólo representa alimento a un precio accesible, sino también es parte de una cultura gastronómica y social, otorgándole al espacio cierta identidad.

La misma policía, tanto privada como delegacional exigen “mordidas” por parte de los comerciantes y cuidadores que operan de manera ilegal en la planta, perdiéndose así el respeto a las instituciones públicas. Pero el comercio irregular persiste, porque existe un público y si podemos encontrar un público de esta índole dentro de una de las zonas más controladas y excluyentes de la ciudad es porque todavía existe un futuro para el espacio público, pero la iniciativa debe de ser de carácter individual.

Por supuesto que podríamos hablar de las responsabilidades tanto institucionales como gubernamentales en el mejoramiento de la infraestructura del parque. De la falta de agua y la forma en la que se empieza a usar el parque como basurero, pero como actores del espacio público debemos también asumir la responsabilidad y entender que por medio de nuestro mero movimiento a través del espacio lo estamos reconfigurando diariamente. Está en las manos de la organización local y la iniciativa individual el lograr activar este espacio.

Es de suma importancia hacer un análisis de lo que está sucediendo en esta zona, ya que como podemos observar, no es un fenómeno que se limite a la ciudad de México o el mismo continente Americano, sino que constituye un fenómeno mundial con una fuerte influencia en los modos de vivir del ser humano y por ende de los espacios que lo contienen: su arquitectura.

Como arquitectos es indispensable reconocer que nuestro campo de estudio involucra mucho más que un estudio funcional y estético de los espacios y que en un mundo donde la línea que divide lo real de lo virtual ha desaparecido casi por completo, es nuestra responsabilidad comprender todos estos nuevos fenómenos, frutos de nuestra actualidad.

La ciudad es una proyección de la sociedad que en ella habita. Santa Fe resulta ser un desarrollo urbano, concebido de manera prematura, sin tomar en cuenta los factores geográficos, económicos y sociales que estaban en cuestión. Se trata de una zona de contrastes que a su vez refleja la situación en la que se encuentra sumergido el país. El caso de Centro de Ciudad Santa Fe nos da la oportunidad de entender la forma en la que se relaciona el ciudadano con el espacio público dentro de un contexto urbano, que a su vez opera en base a intereses económicos y de índole privada. Dentro de este extremo individualismo que crea una sociedad como en la que vivimos hoy en día, no nos queda más que asumir nuestra responsabilidad como ciudadanos y como agentes catalizadores de cambio. El espacio público se alimenta de la colectividad; como decía Aldo Rossi, “sin la vida de la colectividad, ni la ciudad ni la arquitectura son posibles.”<sup>2</sup> Usando la misma lógica de las ciudades globales

---

<sup>2</sup> LUQUE, José. *Aldo Rossi: Un clásico Heterodoxo de la Arquitectura de hoy*. Nuestro Tiempo, n. 522, año 1997. Pag 105.

podemos lograr conectar intereses individuales, crear una esfera pública y reclamar lo que a todos nos pertenece: el espacio público.

## BIBLIOGRAFÍA

AUGÉ, Marc. *Non-places. Introduction to an anthropology of supermodernity*. Verso, 1995.

BAUDRILLARD, Jean. *Simulacra and Simulations*. EUA. University of Michigan Press, 1994.

CASTELLS Manuel. *La Sociedad Red*. Editorial Siglo XXI. México, 1996.

CASTELLS, Manuel. *Informational Cities*. Oxford, UK. Blackwell Publishers Ltd, 1991.

CASTELLS Manuel. El surgimiento de la ciudad de redes ,  
(<http://www.hipersociologia.org.ar/catedra/material/Castellscap6.html>). Febrero 17, 2010.

CERDÁ, Ildelfonso. Las cinco bases de la teoría general de la urbanización. Electa. Madrid. 1996. MEURER, Bernd. *Die Zukunft des Raums. The Future of Space*. Campus, 1994.

DAVIS, M. *City of Quartz: Excavating the future of Los Angeles*. New York. Verso. 1990.

DE CERTEAU, Michel. *La invención del cotidiano*. Gallimard, 1990.

DE GORTARI Rabiela, Hira y HERNÁNDEZ Franyuti, Regina. *La Ciudad de México y el Distrito Federal*. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. México, D.F. 1988.

DDF (1987) *Programa general de desarrollo urbano del DF 1987-1988*, Dirección General de Reordenación Urbana y protección Ecológica, México.

ETULAIN, Juan Carlos. *¿Gestión promocional o privatización de la gestión urbanística?*

FAINSTEIN, Susan. *The City Builders*. Cambridge. Blackwell. 1994

FLORES Pamela, CRAWFORD Livingston. *La ciudad en América Latina o la construcción simbólica de una mirada que nos re-presente*. Revista de Estudios Sociales, octubre, No. 010. 2001.

FOUCAULT, Michel. *Power Knowledge. Selected interviews and writings 1972-1977*. Pantheon Books. 1980.

FOURQUET, F y MURARD, L. *Los equipamientos del poder. Ciudades, Territorios y equipamientos colectivos*. Barcelona. Gustavo Gili, 1976.

GAMBOA DE BUEN, Jorge. *Ciudad de México, una visión de la Modernización de México*. Fondo de Cultura Económica. México D.F. 1994.

GARCÍA Vázquez, Carlos. *Ciudad hojaldre, visiones urbanas del siglo XXI*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 2004.

GYAM Prakash; M.KRUSE, Kevin. *The spaces of the modern city. Imaginary, Politics and Everyday life*. Princeton University Press, 2008.

HARVEY, David. *La condición de la Posmodernidad*. Amorrortu Editores, 2008.

HEREU, Pere; MARIA MONTANER, Josep; OLIVERAS, Jordi. *Textos de Arquitectura de la Modernidad*. Editores Nerea, 1994.

LEFEBVRE, Henri. *El derecho a la ciudad*. Ediciones Península 62, 1975.

LÓPEZ, M y OCHOA, Jocabeth. *Santa Fe. Razones de un Proyecto*. CIUDADES 27, Sep 1995, RNIU, México.

LUQUE, José. *Aldo Rossi: Un clásico Heterodoxo de la Arquitectura de hoy*. Nuestro Tiempo, n. 522, año 1997.

MASSEY, Doreen. *Lugar, Identidad y Geografías de la Responsabilidad en un mundo de Globalización*. Treballs de la Societat Catalana de Geografia, 2004.

MONET, Jerome. *Espacio Público, Comercio y Urbanidad en Francia, México y Estados Unidos*. Alteridades. 1996.

MUXÍ, Zaida. *La arquitectura de la ciudad global*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 2004.

ORTÍZ, Renato. *Otro Territorio. Ensayos sobre el Mundo Contemporáneo*. TM Editoriales. Santa Fe de Bogotá. 1998.

ORTIZ STRUCK, Arturo. *Aspectos de la Ciudad de México en la era Global*. (<http://www.tallerterritorial.com/downloads/eu/acmeg.pdf>)

RAMÍREZ KURI, Patricia. *La ciudad y los Nuevos Procesos Urbanos*. Sociología Urbana, 2009.

SALCEDO Hansen, Rodrigo. *El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno*. Eure Vol 28, No.84. 2002.

SÁNCHEZ INZUNZA, Alejandra. *Planeta Santa Fe*. Revista Expansión, 25 de julio, 2007.

SAN MARTÍN, Raquel. *Es preciso hacer una revolución educativa*. Entrevista con Marc Augé. La Nación. 2 de mayo, 2007.

SASSEN, Saskia. *Global cities*. Nueva Jersey, EUA. Princeton University Press, 2001.

VALENZUELA, Alfonso. Santa Fé (México): Megaproyecto para una ciudad dividida. Cuadernos Geográficos 40, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, México.

VILLAFUERTE Valdés, Luis Fernando. *Kant y el espacio público*. Dirección General de Bibliotecas de la Universidad Veracruzana. México, 2009.

VENTURI, Robert: BROWN, Scott. *Aprendiendo de las Vegas*. Barcelona, España. Editorial Gustavo Gili, SA., 2004.

*Asociación de Colonos Santa Fe. Su formación e Historia*. Noviembre 15, 2010.  
(<http://www.colonossantafe.com/historia.html>)

*Construcción de las Torres de Satélite*. Abril 23, 2010.  
(<http://www.arqhys.com/construccion/satelite-torres.html>)

*El Virreinato de Nueva España*. Mayo 9, 2010.  
(<http://www.armada15001900.net/elvirreinatodenuvaeasp.htm>)

*Historia y Evolución*. Noviembre 29, 2010. ( <http://centrosantafe.com.mx>)

*La Conquista de México*. Mayo 10, 2010. ([http://pe.kalipedia.com/historia-mexico/tema/fotos-plano-ciudad-tenochtitlan.html?x1=20080801klphishbo\\_32.les&x=20080801klphishbo\\_30.Kes](http://pe.kalipedia.com/historia-mexico/tema/fotos-plano-ciudad-tenochtitlan.html?x1=20080801klphishbo_32.les&x=20080801klphishbo_30.Kes))

*La Défense, París*, Abril 16, 2010. ([http://www.ladefense.fr/wp-content/uploads/2010/02/guidearchitecture\\_espagnol\\_310708doc.pdf](http://www.ladefense.fr/wp-content/uploads/2010/02/guidearchitecture_espagnol_310708doc.pdf)).

*La Defense/ Paris*. Abril 28, 2010. (<http://www.volker-goebel.biz/indexLaDefense.html>)

*La modernidad en el siglo XX*. Marzo 24, 2010.  
([http://biblioteca.itam.mx/estudios/estudio/letras23/notas/sec\\_4.html](http://biblioteca.itam.mx/estudios/estudio/letras23/notas/sec_4.html))

*Proyecto Urbano Puerto Madero*, Buenos Aires. Argentina. Revista Bitácora Urbano Territorial, Vol. 12, Núm 1. 2008.

*Puerto Madero*. Mayo 12, 2010. (<http://www.puertomadero.com/>)

*Tecnologías de la información, ciudades y exclusión. Un apunte sobre la Ciudad de México*. Febrero 13, 2010. (<http://www.laciudadviva.org>)

*The Beauty of Crystal City*. Mayo 5, 2010. (<http://crystalcity.com/>)

Entrevista en Revista Replicante No.7. *Ciudades Ideología y poder*. Abril, 2006