

# “MOVILIDAD Y CALIDAD DE VIDA EN POLANCO. PROPUESTA DE TRANSFORMACIÓN”

---



**ARQ. ABRIL LÓPEZ VILLEDA**

**PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN  
ARQUITECTURA**

**2012**





Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

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

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

**“MOVILIDAD Y CALIDAD DE VIDA EN POLANCO.  
PROPUESTA DE TRANSFORMACIÓN”**

---

---

Tesis que para obtener el grado de Maestra en  
Arquitectura presenta:

Arq. Abril López Villeda.

**PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN  
ARQUITECTURA**

2012

**Director de tesis:**

Dr. Hermilo Salas Espíndola.

**Sinodales:**

Dr. Fernando Palma Galván.

Dr. Raúl Salas Espíndola.

Mtro. Jaime Irigoyen Castillo.

Dr. Oscar Rivera Melo Rivera.

.

## AGRADECIMIENTOS:

A Dios, por guiarme, iluminarme y acompañarme en mi camino.

A mis papas, Rita y Adalberto, por ser las personas que más me apoyan y me aman.

A mis hermanas, Gaby, Ary y Karen por toda una vida de amor, consejos y complicidad.

A mis amigos, Marysol Haro, Judith Zárate, Elmer Solano, Manuel Hurtado y Mario Silva, por ser los hermanos que yo elegí.

A mis profesores y sinodales Fernando Palma, Raúl Salas, Oscar Rivera Melo y Jaime Irigoyen por ser la guía académica que me llevó a este resultado.

A mi tutor, Hermilo Salas por sus enseñanzas.

Al CONACyT por otorgarme una beca en el tiempo que realicé mis estudios de maestría, los cuales he concluido satisfactoriamente.

Me pierdo en mis largas esperas; me vuelvo a encontrar por las sorpresas que me  
causo a mí mismo; y por medio de estas graduaciones sucesivas de mi silencio,  
progreso en mi propia edificación; y me acerco a una correspondencia tan exacta entre  
mis deseos y mis potencias, que me parece haber convertido la existencia que me fue  
dada, en una especie de obra humana.

A fuerza de construir, me dijo sonriendo, acabo por creer que me he construido a mí  
mismo.

Eupalinos o el Arquitecto.

## **CONTENIDO**

### **INTRODUCCIÓN. (7)**

### **CAPÍTULO 1. MOVILIDAD Y OTRAS NOCIONES.**

- 1.1 Concepto de Movilidad en la Planeación Urbana. (11)
- 1.2 Desarrollo Urbano. (15)
- 1.3 Habitabilidad Urbana. (17)
- 1.4 Concepto de Calidad de Vida en la Planeación Urbana. (19)
- 1. 5 Características del Diseño Urbano. (25)

### **CAPÍTULO 2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE POLANCO. 1938-2011.**

- 2.1 Análisis histórico de Polanco. (27)
  - 2.1.1 Creación de una nueva colonia. Chapultepec-Polanco. (31)
  - 2.1.2 Análisis de los cambios de uso de suelo. (40)
  - 2.1.3 Densificación urbana en Polanco. Cambio de paradigma. (48)
- 2.2 Problemática arquitectónica-urbana actual de la zona. (50)

### **CAPÍTULO 3. SISTEMAS DE REHABILITACIÓN ARQUITECTÓNICA-URBANA.**

- 3.1 Análisis de la Movilidad y la Habitabilidad en Polanco. (54)
- 3.2 Actualidad y deterioro de la Movilidad. (58)
- 3.3 Problemas y deterioro arquitectónico-urbanos. (63)
- 3.4 Ejemplo análogo aplicable al caso Polanco. Chamberí, Madrid. (Estancia semestral de Maestría). (66)

## **CAPÍTULO 4. NORMATIVIDAD. PLAN PARCIAL Y PLAN DE MOVILIDAD.**

4.1 Antecedentes. ZEDEC. (71)

4.2 Plan Parcial de Desarrollo Urbano de Polanco. 1992-2010. (79)

4.2.1 Alteraciones legales. (85)

4.3 Plan de Movilidad Polanco 2011. (89)

## **CAPÍTULO 5. PROPUESTA DE TRANSFORMACIÓN.**

5.1 Propuesta de mejora a la movilidad a través de la rehabilitación urbana. (97)

5.1.1 Acciones en el caso Polanco. (99)

5.1.2 Propuesta de rehabilitación urbana en Polanco. (107)

**CONCLUSIONES.** (121)

**BIBLIOGRAFÍA.** (124)



## **INTRODUCCIÓN.**

El siguiente trabajo presenta un estudio de la Colonia Polanco desde una perspectiva actual, en donde el caos y la desorganización urbana son los protagonistas. El planteamiento inicial era el conocer por qué, si desde sus inicios (1938), Polanco ha sido una zona que siempre ha estado a la vanguardia arquitectónica, ahora es un nudo de tráfico y de anarquía constructiva, sin embargo me encontré con una zona, que más allá de ser exclusiva y vanguardista, es vulnerable ante las razones económicas que a través de las compañías inmobiliarias acechan cada uno de los inmuebles patrimoniales no solo de Polanco, sino de todo México.

Actualmente, ante la falta de visión y planeación de las autoridades, la calidad de vida se ha visto mermada. La colonia siguiendo su traza y uso de suelo original se ve ahora incapacitada para alojar a los cientos de personas que acuden al sitio a trabajar, que ahí habitan o que la visitan incidentalmente. Las avenidas arboladas se ven ahora invadidas por conductores en busca de un sitio para estacionarse. Las banquetas que al principio poseían una continuidad ajardinada con las avenidas, cuentan ahora con bardas publicitarias que anuncian de manera indirecta la demolición de la casa que alberga. La construcción constante de edificios de vivienda ya forma parte de la vida diaria de la colonia, destruyendo casas neobarrocas que debieran de estar catalogadas. Todo esto afecta enormemente en la calidad de vida de los habitantes.

En el capítulo uno presento los conceptos que nos llevarán al desarrollo de toda la tesis. La Movilidad, el Desarrollo Urbano, la Habitabilidad son la columna vertebral de este estudio ya que son los elementos con los que Polanco nació y actualmente carece de ellos. La intención es entender y analizar en qué momento y a través de qué actos se fueron perdiendo estas características, de la misma manera encontrar una manera de volver a ellos.

En el segundo capítulo el panorama presentado es urbano-arquitectónico, en donde conocemos cuándo, porque y cómo se creó la colonia. Conocer su arquitectura nos lleva también a navegar en su historia, la cual refleja un proceso y una etapa de México en la que la transición fue la protagonista.

En 1938 Polanco fue concebida como una colonia habitacional donde las calles se diseñaron para albergar a los habitantes de sus majestuosas casas neobarrocas.

Pasaron los años y la idea de que un diseño urbano ideal en una colonia de la Ciudad de México permaneciera excluida del desarrollo ciudadano fue quedando atrás.

La corriente en la que Polanco fundamentó su creación es el neobarroco, siendo este estilo objeto de críticas y elogios, los cuales están fundamentados en las diversas opiniones e ideologías que existían en ese momento en México, país que vivía un proceso de búsqueda, transformación y consolidación de una identidad que verdaderamente se ajustara a sus raíces mestizas, tratando de que esta búsqueda fuera congruente con el México que en ese momento se gestaba.

La colonia fue creció vez mas y fue punto de reunión para diversos ámbitos del país, económico, político y social. La tranquilidad de sus calles poco a poco iba quedando atrás dándole la bienvenida al caos urbano. La movilidad comenzó a dañarse convirtiendo esta importante zona en una de las más congestionadas y caóticas de la Ciudad. En el capítulo tres analizo las características actuales de la zona, cómo se han deteriorado y cómo se ha visto perjudicado el habitante y el visitante. Hoy en día, por cada residente de Polanco, hay 2.3 empleados que laboran en la zona, lo cual provoca que casi 90% de los viajes sean de visitantes. Tan sólo entre las seis de la tarde y las ocho de la noche se generan 87 mil traslados de personas que salen de su trabajo.

En este capítulo vemos cómo en una metrópoli como la Ciudad de México los trayectos marcan un punto de atención para los especialistas en el tema: la movilidad ha comenzado a ser una cuestión de gran interés por parte de ciudadanos y autoridades. ¿Existe un transporte público de calidad en la Ciudad?, ¿Qué tanto afecta una movilidad deteriorada en la Calidad de Vida de los ciudadanos? *Al recuperar el espacio público en Polanco (calles, plazas, banquetas, parques, etc.) para priorizar al peatón y al crear áreas de convivencia colectiva, se logrará un alza en la calidad de vida tanto de los habitantes de esta zona, como de los visitantes.*

La habilidad de trasladarse de un lugar a otro, es decir, la movilidad, es fundamental para el desarrollo y la calidad de vida de los habitantes de una ciudad. Durante mucho tiempo asociar la movilidad con el uso del automóvil fue un distintivo de progreso. Pero hoy esta asociación es imposible. El uso creciente e indiscriminado del automóvil genera grandes impactos negativos a nivel económico, ambiental y social en todo el país.

Diariamente millones de personas se movilizan desde diferentes puntos de la ciudad para realizar sus actividades. Sus trayectos muchas veces consumen varias horas de su día, así como una alta cantidad de dinero. Existen variadas situaciones por analizar: estudiantes que recorren la ciudad completa al trasladarse de Ecatepec a CU, trabajadores que viven en Iztapalapa y su empleo esta en Interlomas<sup>1</sup>; estos ejemplos no solo denotan un ámbito por corregir, sino que hablan de la manera en que esta constituida social, económica y espacialmente la ciudad.

Los índices diarios muestran la incapacidad de la ciudad de crecer de forma ordenada, esto por falta de políticas urbanas adecuadas, de ordenamiento territorial, de provisión de servicios e infraestructura pública, incluyendo el transporte.

Que una persona pase horas en el automóvil o tenga que tomar el metro y dos microbuses para llegar a su destino, tiene como resultado una mala calidad de vida, produciendo un fallo en su desarrollo tanto social, como profesional.

El capítulo 4 nos muestra que la apuesta por una mejor calidad de vida tiene que incluir soluciones de movilidad urbana, entre las que se encuentran un sistema de transporte público eficiente, sostenible, digno y seguro, en donde sus diferentes opciones estén interconectadas. También es necesario hablar de una correcta política de uso de suelo que considere todos los derechos y obligaciones de los ocupantes de la zona. Crear un proyecto viable desde la perspectiva económica, política y ambiental en donde se incluyan los intereses de los vecinos de Chapultepec-Polanco y de la gente que la visita incidentalmente, logrando una mejora en la calidad de vida. Con esta propuesta se intentará resolver la problemática de autos, transporte y vialidades de Polanco.

Presento un estudio de movilidad (Plan de Movilidad Polanco 2011), revisar los usos de suelo y continuar con la actualización del plan parcial de desarrollo de esta colonia para garantizar el fácil acceso y los servicios básicos de agua potable, drenaje y energía eléctrica, basándonos siempre en una conciencia ecológica.

Por ultimo, un cambio ideológico y cultural no puede faltar, un cambio en donde el automóvil deje de representar deseos y aspiraciones sociales. Las calles tienen que recomenzar a formar parte de sus habitantes como un medio de desarrollo, de

---

<sup>1</sup> Quienes llegan a Polanco lo hacen de diferentes partes de la ciudad e incluso del Estado de México, de acuerdo con el estudio, los conductores de auto provienen de las delegaciones Benito Juárez,

recreación y convivencia, no solo como interconexiones entre espacios donde realizamos nuestras actividades. Por ello se requiere un cambio de paradigma de política pública federal en materia de transporte y movilidad urbana, abandonando el actual enfocado en mantener y aumentar el flujo vehicular y centrado fuertemente en el uso del automóvil, por un nuevo paradigma orientado a la accesibilidad de las personas a bienes y servicios.

Polanco tiene grandes atractivos para los habitantes de la ciudad, su riqueza histórica marca una época en la Arquitectura mexicana. Este estudio pretende analizar las variantes que han ocasionado su desorganización urbana, con el fin de devolver no solo a los habitantes, sino a México en general, una colonia con una gran carga cultural para la historia del país.

## **CAPÍTULO 1. MOVILIDAD Y OTRAS NOCIONES.**

### **1.1 Concepto de Movilidad en la Planeación Urbana.**

La Ciudad de México representa hoy en día una de las urbes más congestionadas del mundo con más de 11 millones de viajes realizados diariamente, de los cuales el 19% se realiza en autos particulares y 81% en transporte público. (Encuesta Origen-Destino 2007).

El parque vehicular asciende a 3.5 millones de unidades con un incremento de 200,000 vehículos anuales. Los ciudadanos invierten más de 3 horas diarias en el transporte y la velocidad promedio de los vehículos motorizados se ha reducido a 17 km por hora y sigue en descenso. Además, el transporte representa en México la segunda actividad con más emisiones de gases de efecto invernadero. En este contexto, los desafíos que enfrenta la ciudad son múltiples, entre ellos una disminución de los tiempos de desplazamiento con el fin de lograr una movilidad más eficiente y una mejora del medio ambiente. (Encuesta Origen-Destino 2007).

La actual administración de la Ciudad de México está llevando a cabo diferentes acciones y políticas con el fin de mejorar la movilidad y la calidad de vida de los ciudadanos: el desarrollo de una red de metrobuses, la implementación de la restricción vehicular sabatina, el transporte escolar obligatorio en las escuelas privadas, el programa de reubicación de trabajadores de gobierno con el fin de disminuir las distancia entre el domicilio y el lugar de trabajo, la restricción del transporte de carga en la ciudad, la implementación de un corredor cero emisiones, el desarrollo de una red de ciclovías, entre otras.

Aunque el 80 por ciento de los viajes que se realizan en el Distrito Federal se hacen en transporte público, los derechos de movilidad y seguridad de los usuarios se violan sistemáticamente. A diferencia de lo que ocurre en otras ciudades del mundo, en la capital, el tiempo promedio de viaje es de una hora con 23 minutos, tres veces más que la media mundial.<sup>2</sup>

Luis González, presidente de la Comisión de Derechos Humanos del DF, explicó que la movilidad está relacionada con una serie de derechos que en ocasiones quedan ocultos en medio de una actividad que se ha convertido en algo más que un hecho cotidiano.

---

<sup>2</sup> <http://excelsior.com.mx>

"El derecho a la movilidad se relaciona con un conjunto de derechos como el de seguridad, de medio ambiente y calidad de vida que tiene mucho que ver con los tiempos de traslado", mencionó Luis González.

El pronóstico para la Ciudad de México es positivo ya que en la capital el 70% de los viajes se realizan en transporte público, lo que implica que la ciudad se mueve de manera “sustentable” en comparación, por ejemplo, con Chihuahua, donde 80% de los viajes se realizan en automóvil. Ahora pongámonos más exigentes y pensemos que más del 50% de los viajes los hacemos en Microbús.

Quizá el problema de movilidad que enfrenta la ciudad de México está enfocado en la calidad del transporte, y no podemos decir que por alcanzar una movilidad del 70% de los viajes en transporte público con un 50% en Microbús, tengamos una movilidad sustentable. En la ciudad de México chocan 40 microbuses cada día, 14 mil 500 en un año, entre 2011 y lo que va de 2012, 26 usuarios perdieron la vida, mientras 157 resultaron heridos.

Nuestra movilidad no es sustentable porque la velocidad promedio de un automóvil en el D.F. es de tan sólo 13 km/hr debido a los embotellamientos, lo que afecta sensiblemente la calidad del aire. Tampoco lo es, porque 50% de los viajes se realizan en Microbús y el 80% de estas unidades son obsoletas y operan dentro de un sistema anárquico de organización que no sólo contamina, sino también mata.

La buena noticia es que el 40% del total de los viajes que se realizan en auto y Microbús, no rebasan los 8 km de distancia lo que permitiría sustituir entre 2.5 y 3.5 millones de viajes que se realizan en estos medios de transporte, por viajes en bicicleta, en este sentido la bici podría ser una alternativa de movilidad sustentable e incluso de seguridad vial ya que actualmente es el medio de transporte que menos contamina y con menor índice de accidentes mortales.

En el DF, el uso de la bicicleta es totalmente viable por su velocidad y por el clima. Tenemos una temperatura extraordinaria que es, en el 80 por ciento del año, de confort alto, es decir, oscila entre los 17 y 21 grados; no hace frío ni calor, y es un promedio que permite estar todo el tiempo en el exterior; además, el 70% del suelo es plano.

Se espera que para finales de este año, este sistema de transporte Ecobici llegue a 275 cicloestaciones y 4 mil bicicletas en operación, para que las utilicen 73 mil

usuarios. Este gran proyecto ahora cubrirá las colonias Juárez, Centro Histórico, Doctores, Polanco Oriente, Escandón, San Miguel Chapultepec, Granada, Anzures, Irrigación, San Rafael, Roma Norte y Roma Sur.

La movilidad urbana es la forma de desplazarse eficientemente en la ciudad. La movilidad urbana sostenible toma en cuenta otras características como ser respetuosa de los usuarios, calles y medio ambiente. Se puede explicar como el desplazamiento de personas donde se minimiza el costo energético y la contaminación.

“La movilidad urbana sostenible debe definirse, por tanto, en función de la existencia de un sistema y de unos patrones de transporte capaces de proporcionar los medios y oportunidades para cubrir las necesidades económicas, ambientales y sociales, eficiente y equitativamente, evitando los innecesarios impactos negativos y sus costes asociados”<sup>3</sup>

Las bicicletas son el futuro de la movilidad urbana y esperemos que en este próximo sexenio se retome la “Estrategia de Movilidad en Bicicleta” proyectada por la UNAM para la ciudad de México. Para cambiar de ciudad hay que cambiar de modelo de transporte.

En las economías modernas resulta imprescindible un sistema de transporte adecuado que posibilite la movilidad de la población y por lo tanto, accesibilidad a los servicios. Sin embargo, su configuración actual está provocando fuertes resultados negativos y genera gran parte de los problemas de sostenibilidad ambiental y social. A escala global, se sufre contaminación atmosférica y calentamiento del planeta por las emisiones de los vehículos, y destrucción de zonas naturales por la continua expansión de las vías de circulación. A escala local, la configuración de las áreas metropolitanas está conformando un modelo intensivo en el uso del vehículo privado, subutilizado en el número de personas que transporta, y derrochador de energía.

Todos los motivos mencionados han hecho de la movilidad urbana sostenible un término públicamente necesario. La elaboración de un listado de proyectos sobre movilidad urbana sostenible es sencilla, pero la puesta en marcha de medidas que realmente la promuevan no lo es tanto.

---

<sup>3</sup> Lizárraga, Carmen. Movilidad Urbana Sostenible, un reto para las Ciudades del siglo XXI. Volumen 6, número 22. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Granada, España. 2006.

Se considera que la movilidad urbana sostenible ha de basarse en tres “pilares”: un uso del suelo que incorpore las necesidades de movilidad, la restricción del uso del vehículo privado y la promoción de un sistema de transporte público eficaz.<sup>4</sup>

Es importante mencionar que la movilidad sostenible en las zonas urbanas tiene que integrarse en políticas más amplias de ordenación del territorio y usos del suelo. “En el ámbito europeo se insiste en la necesidad de integrar las distintas políticas (política económica, de ordenación del territorio, política social y educativa) en pro de la sostenibilidad ambiental y social, ya que la política de transportes por sí sola no es suficiente. Diversos documentos sobre la política europea de planificación espacial hacen hincapié en la necesidad de integrar los distintos niveles y los diferentes agentes en el proceso de aplicación de políticas.”<sup>5</sup>

En concreto, un sistema de transporte sostenible debe permitir el acceso a los bienes y servicios, al trabajo, a la educación, a la recreación y a la información, de tal forma que doten de una óptima calidad de vida a la población. Debe garantizar la equidad, ser asequible, operar de manera eficiente y ofrecer diferentes modos de transporte para lograr una intermodalidad sin interrupciones.

Un ejemplo es el transporte mediante bicicletas, el objetivo es ir tejiendo una red entre las vías primarias, en las que hay que construir ciclovías segregadas por el diferencial de velocidad con los coches, y las secundarias, donde hay que apostar por calmar el tráfico para que los autos privados convivan con los ciclistas.

*“En una sociedad democrática hay que destinar más espacio a los medios que transportan más personas y dejan una menor huella ecológica”, “El 50% de los viajes en la ciudad son de siete o menos kilómetros, unos 30 minutos en bicicleta. En estos tramos, la sustitución del vehículo podría ser una realidad”<sup>6</sup>.*

---

<sup>4</sup> Pozueta, Julio. Movilidad y Planteamiento Sostenible. Cuadernos de investigación Urbanística. Madrid, España. 2009.

<sup>5</sup> Lizárraga, Carmen. Movilidad Urbana Sostenible, un reto para las Ciudades del siglo XXI. Volumen 6, número 22. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Granada, España. 2006.

<sup>6</sup> [www.accionesdf.com](http://www.accionesdf.com)



## 1.2 Desarrollo Urbano.

La definición legal indica que el desarrollo urbano es el conjunto de acciones y medidas técnica, administrativas, económicas y sociales encaminadas al mejoramiento racional y humano de los centros de población.

Es decir, el desarrollo urbano implica y compete a todas las ciudades de nuestro estado, poblados, rancherías y en general a todos los núcleos poblacionales.

Debe ser responsable, debido a que los programas de desarrollo urbano no deben obedecer y diseñarse exclusivamente para beneficiar a personas de un solo partido político; debe ser conformado, proyectado o trazado con el objetivo de lograr beneficios a corto, mediano y largo plazo, que permita la consecución del mismo programa urbano o rural, aun cuando las autoridades o personas encargadas de su diseño y puesta en marcha, hayan concluido su periodo de gestión, es decir, deben ser concebidos para ser aplicables y funcionales más allá de un trienio, más allá de un sexenio.

La Ley de Desarrollo Urbano delimita sus funciones en los siguientes apartados:

- I. Planear el desarrollo urbano, con base en proyecciones del crecimiento poblacional de la ciudad de México, a fin de garantizar la sustentabilidad de la Ciudad de México mediante el ejercicio de los derechos de los habitantes del Distrito Federal al suelo urbano, a la vivienda, a la calidad de vida, a la infraestructura urbana, al transporte, a los servicios públicos, al patrimonio cultural urbano, al espacio público, al esparcimiento y a la imagen urbana y su compatibilidad con el sistema de planificación urbana del Distrito Federal;
- II. Hacer prevalecer la función del desarrollo sustentable de la propiedad del suelo, a través del establecimiento de derechos y obligaciones de los propietarios y poseedores de inmuebles urbanos, respecto de los demás habitantes del Distrito Federal y del entorno en que se ubican;
- III. Alentar la participación y concertación con los sectores público, social y privado en acciones de reordenamiento urbano, dotación de infraestructura urbana, prestación de servicios públicos, conservación, recuperación y acrecentamiento del patrimonio cultural urbano, recuperación y preservación de la imagen urbana y de crecimiento urbano controlado.
- IV. Sustentar las acciones en las materias de esta Ley en la gestión que realicen los habitantes en lo individual y/o a través de la representación de las organizaciones

sociales de las colonias, barrios y pueblos de la Ciudad de México constituidos conforme a las normas aplicables;

V. Establecer y actualizar el sistema de planificación urbana que se adapte a la movilidad de la población del Distrito Federal y a las necesidades de desarrollo de las diferentes zonas de la Ciudad de México, así como a su conformación geopolítica; 4 GACETA OFICIAL DEL DISTRITO FEDERAL 15 de Julio de 2010

VI. Limitar la existencia de zonas unifuncionales, a través del fomento del establecimiento de áreas geográficas con diferentes usos del suelo, que permita una mejor distribución poblacional, la disminución de traslados y el óptimo aprovechamiento de servicios públicos e infraestructura urbana y la compatibilidad de la expansión urbana con la sustentabilidad ambiental, social y económica;

VII. Planear el desarrollo urbano, considerando la instalación de sistemas de ahorro de energía y el aprovechamiento de energías renovables;

VIII. Otorgar mayor certidumbre al tráfico inmobiliario, a través del establecimiento de mecanismos administrativos que faciliten la regularización de la propiedad inmobiliaria;

IX. Establecer sistemas de tributación inmobiliaria que permitan la aplicación, en acciones de desarrollo urbano, de recursos recaudados por actos realizados en materias de esta Ley,

X. Fomentar el desarrollo de industria sustentable, a través de la previsión de beneficios fiscales para su instalación y operación y de medidas administrativas que faciliten su establecimiento, y

XI. Establecer mecanismos de simplificación de trámites y procedimientos, para la aplicación de esta Ley su Reglamento.

Consideremos que un programa de desarrollo urbano es una herramienta que contribuye al abatimiento de la pobreza, de la escasez, de la inseguridad, de la insuficiencia, de los malos y deficientes servicios públicos. Una ciudad o una comunidad que se desarrollo en forma urbana dispersa, en desorden y sin congruencia, representa para toda autoridad gubernamental un reto económico como urbano.

## 1.2 Habitabilidad Urbana.

La habitabilidad en el espacio urbano se conceptualiza *como una condición habitacional donde la vivienda está integrada físicamente a la ciudad, con buena accesibilidad a servicios y equipamiento, rodeada de un espacio público de calidad. Se carece de habitabilidad cuando la vivienda, aun estando en buenas condiciones se encuentra emplazada en un área vulnerable, marginal y de difícil acceso.*<sup>7</sup>

Ahora, si el concepto de habitabilidad lo trasladamos a un espacio urbano, se genera el concepto de *bienestar habitacional, que es entendido como la percepción y valoración que diversos observadores y participantes le asignan al total y a los componentes de un conjunto residencial, en cuanto a sus propiedades y atributos, en sus interacciones mutuas y con el contexto en el cual se inserta estableciendo distintas jerarquizaciones de acuerdo a variables de orden fisiológico, psicosocial, cultural, económico y político.*<sup>8</sup>

Por su contexto lo podremos considerar como bienestar social, ya que no solo se habla del bienestar de un individuo, sino también del bienestar de un grupo social en el espacio o contexto específicos donde se desarrolla, que en sentido integral podríamos conceptualizar como hábitat, ya que éste es el espacio en donde nos movemos y vivimos a diario. Por lo tanto, la satisfacción de las necesidades que este espacio le brinda al habitante genera un grado de bienestar que va directamente relacionado con la calidad de vida.

Para una necesidad, existe un satisfactor, y el nivel de satisfacción que este logre depende de las distintas formas de percepción y valoración que tiene el individuo o sociedad del espacio que habita, es decir del hábitat donde se desarrolla. Por lo tanto las necesidades generalmente son las mismas, pero los satisfactores son variables y para que exista bienestar habitacional y social las necesidades deben ser satisfechas, lo que permitirá generar calidad de vida.<sup>9</sup>

---

7 Moreno Olmos, Silvia. La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida. Revista de investigación científica en Arquitectura “Palapa”. Julio-Diciembre 2008. Colima, México.

8 Alguacil Gómez, Julio. Calidad de vida y Praxis Urbana. En: Lles & Tobío, 1990.

<sup>9</sup> Ibid.

Ahora, ¿qué surge primero, el concepto de habitabilidad o la calidad de vida? El concepto de calidad de vida surge en los años setenta y se ha estudiado desde el momento en que se habla de satisfactores y estado de bienestar del ser humano, y el concepto de habitabilidad inicialmente del interés por mejorar la vivienda, ya que al aumentar la población su déficit genera la exigencia de la construcción masiva de la misma, orientándose especialmente a la de interés social.

Otro concepto derivado es la “calidad de vida urbana”, definida como: *“unas condiciones óptimas que se conjugan y determinan sensaciones de confort en lo biológico y psicosocial dentro del espacio donde el hombre habita y actúa, las mismas en el ámbito de la ciudad están íntimamente vinculadas a un determinado grado de satisfacción de unos servicios y a la percepción del espacio habitable como sano, seguro y grato visualmente”*.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Holahan, Charles. Psicología Ambiental. Un enfoque general. P. 140. Editorial Limusa. México, 2006.

#### 1.4 Concepto de Calidad de Vida en la Planeación Urbana.

La calidad de vida es un constructo social, relativamente reciente, que surge en un marco de cambios sociales. El estudio de la Calidad de Vida a través del tiempo ha sido abordado desde diferentes enfoques, lo que presenta un amplio abanico de posibilidades para establecer una medición concreta de todos los factores que intervienen en ella. Este concepto es fruto de los procesos sociales que dirigen una incierta transición desde una sociedad industrial a una sociedad postindustrial. Los desarrollos habitacionales y sus viviendas son uno de los principales motores que propician la migración del campo a la ciudad y, en conjunto, son un fenómeno que va incidiendo sobre la morfología urbana<sup>11</sup>. El concepto empieza a acuñarse en:

1. Desde la Edad Media hasta el siglo XIX las ciudades presentaban diversas enfermedades, como hepatitis, cólera, tuberculosis debido al descontrol de las aguas residuales, a los espacios habitacionales poco ventilados, a la suciedad y al hacinamiento. Lord Shaftesbury definió por primera vez en Inglaterra los estándares mínimos exigibles de salubridad en las viviendas y en el medio urbano estableciendo las condiciones mínimas de espacio, ventilación, luz, dotación de agua y de un mueble de baño por familia dentro de las viviendas, así como la disposición de redes de infraestructura de agua potable y alcantarillado urbano.
2. En 1970, la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico) establece un programa de estudio de la evolución del bienestar o de lo que denomina “áreas de preocupación social”.
3. En 1972 se organiza la Conferencia Internacional sobre Calidad de Vida por parte del sindicato de los metalúrgicos alemanes IG Metall.
4. En junio de 1974 se crea el Ministerio de la Calidad de Vida en Francia y,
5. En 1976 se firma la *Charte de la Qualité de la Vie* por parte del primer mandato francés.
6. En España, hasta 1978 este concepto adopta un lugar de relevancia institucional (la Constitución española ya recoge en su breve preámbulo la idea

---

11 Moreno Olmos, Silvia. La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida. Revista de investigación científica en Arquitectura “Palapa”. Julio-Diciembre 2008. Colima, México.

de “promover el progreso de la cultura y de la economía para asegurar a todos una digna calidad de vida”. En uno de sus artículos se hace referencia a la utilización racional de los recursos naturales con el fin de proteger y mejorar la calidad de vida; en otro artículo se hace referencia a la Seguridad Social cuya función afecta directamente a la calidad de vida o al bienestar general, de tal manera que se recogen tres grandes dimensiones que engloban el concepto de calidad de vida: medio ambiente, bienestar y cultura.<sup>12</sup>

La calidad de vida puede ser abordada desde distintas perspectivas, ya que es un concepto multidimensional.

Existen dos grandes perspectivas de la Calidad de Vida:

1. *Perspectiva Institucional*, que supuso ya desde el origen del concepto una transposición a lo social de las técnicas y de los instrumentos de medición y de valoración de los fenómenos económicos, por lo tanto se inscribe en un enfoque basado en la construcción de indicadores cuantitativos de los umbrales de satisfacción.
2. *La Perspectiva Sociocultural y Psicosocial* pone de relieve cómo los comportamientos sociales, las formas de vida y satisfacción de las necesidades, no se pueden medir exclusivamente a partir de posiciones estructurales, dado el carácter multidimensional del que se viene dando cuenta.<sup>13</sup>

La enorme expansión de las ciudades del siglo XX, seguida de la gestación de las grandes metrópolis, la congestión del tráfico, el estrés, la contaminación, entre otros aspectos negativos propios de la urbanización convierte a las ciudades en lugares poco habitables sino se cuenta con un plan correcto de urbanización.

Es importante mencionar que en 2008, más de la mitad de la población mundial habitará grandes centros urbanos. Para el 2030, las metrópolis tendrán unos 5 mil millones de habitantes. Sea en lujosos apartamentos, casas de barrio o zonas

---

12 -Alguacil Gómez, Julio. Calidad de vida y Praxis Urbana. En: Lles & Tobío, 1990:68.

-Moreno Olmos, Silvia. La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida. Revista de investigación científica en Arquitectura “Palapa”. Julio-Diciembre 2008. Colima, México.

13 Ídem.

marginales, el año próximo la mitad de los habitantes del mundo (3.300 millones) residirá en ciudades. Y la tendencia es irreversible. Las próximas décadas ofrecerán un crecimiento urbano sin precedentes en el mundo en desarrollo, cuyas ciudades albergarán a más del 80% de la población urbana.

Fuente: Fondo de las Naciones Unidas para la Población, 2007.

Las cifras confirman que estamos ante una segunda ola de urbanización mundial. La primera ocurrió en las naciones desarrolladas, mientras que ahora se manifiesta en los países en desarrollo. Los datos estadísticos son concluyentes: en el año 1900, en todo el mundo, de cada diez habitantes solamente uno era urbano; para 1950 el número ascendía a tres de cada diez; y ahora uno de cada dos reside en ciudades.

Del 50% de la población mundial que vive en ciudades, la región en la que el fenómeno se presenta con más intensidad es:

3. América del Sur con un 83%
4. Estados Unidos y Canadá con el 81%
5. Europa con el 72%
6. Oceanía con el 71%
7. Asia con el 42%
8. África con el 40%

Fuente: Fondo de las Naciones Unidas para la Población. Argentina, 2007.

Para el próximo año, más del 4% de la población del planeta vivirá en megaciudades, tales como Buenos Aires, Mumbai o Tokio.<sup>14</sup>

Como actualmente cerca de la población mundial habita en ciudades, la problemática ambiental que se genera es una de las mayores preocupaciones para la población en general, ya que la calidad de vida, estará condicionada por la capacidad de conocer y controlar la relación de las ciudades con el medio ambiente.

---

<sup>14</sup> Cifras tomadas de “State of World Population 2007” del UNFPA (Fondo de las Naciones Unidas para la Población), presentado en las oficinas del organismo en Buenos Aires, Argentina.

Es importante enfatizar que la percepción de los problemas medio ambientales ha tenido sobre la construcción de la idea de Calidad de Vida, de tal forma que se hace difícil separar uno del otro. No enfatizaremos en como el medio ambiente contribuye de forma directa a la percepción de la Calidad de Vida, pero es importante reseñar cómo contribuye indirectamente sobre la misma.

La incorporación del medio ambiente tiene un gran influjo sobre la vida humana y manifiesta efectos en diversos ámbitos de la misma. La interacción del medio ambiente sobre el territorio, la salud y el trabajo, la cultura y las relaciones sociales es innegable y como tal debemos de considerarlo como un índice importante en la consideración de la calidad de vida.

Un medio ambiente deficiente significa una salud deficiente, también pone en evidencia los desequilibrios territoriales y sociales, lo que a su vez puede ser motivo de tensiones y conflictos sociales de muy diversa naturaleza. Esto no significa que cualquier referencia a la Calidad de Vida lleve implícita obligatoriamente la dimensión ambiental, pero sí que ésta ha sido protagonista en la construcción de esa idea.

El clima desde el inicio de la historia ha sido un elemento sumamente variable. Desde el inicio de los tiempos, este factor ha determinado actividades humanas, cómo vestir, que comer, como habitar y en dónde. La primera y más común de las observaciones al clima es que es cambiante e impredecible.

Si a esos factores naturales del cambio del clima, le agregamos las actividades humanas que inciden en un impacto al ambiente, tenemos como resultado una alteración importante al medio donde habitamos y donde nos desenvolvemos como seres humanos. <sup>15</sup>

**CAMBIO CLIMÁTICO ANTROPOGÉNICO:** las alteraciones en el delicado equilibrio del clima del planeta causadas por el propio ser humano. <sup>16</sup>

Estos cambios y alteraciones nocivas son un serio motivo de preocupación global y local de las políticas públicas con respecto al deterioro de la viabilidad del progreso económico, de la salud y de la calidad de vida.

---

<sup>15</sup> La habitabilidad, es diferente en condición en el campo que en la ciudad. La calidad del medio ambiente y el microclima urbano son factores importantes que determinan el grado de habitabilidad urbana de las ciudades.

<sup>16</sup> Galindo, Luis Miguel. La Economía del Cambio Climático en México. Síntesis. SEMARNAT. SHCP.



Las políticas públicas enfocadas a mitigar este cambio, pero principalmente para lograr una disminución en las emisiones deben de ser puestas en marcha propiciando una inteligente y sana adaptación al cambio climático que permita disminuir los daños económicos y de salud asociados al mismo así como transformar los sistemas de producción, distribución y consumo para reducir la vulnerabilidad económica y social ante estos fenómenos.

Los Estados pueden y deben actuar en esta materia mediante:

1. Regulaciones y normas de control.
2. Con inversiones directas en infraestructura ambiental y en la rehabilitación de ecosistemas.
3. Promoviendo inversiones público-privadas de carácter ecológico.
4. Utilizando los mercados a través de eliminación de subsidios perversos; estableciendo impuestos y cargas en relación al daño ambiental; otorgando subsidios focalizados, y
5. Creando mercados, garantizando derechos de propiedad, con programas de compensación, permisos y derechos negociables, adquiriendo productos “verdes”, estableciendo fondos de inversión ambiental y efectuando pagos por la generación de servicios al ecosistema.<sup>17</sup>

La habitabilidad en el espacio urbano se conceptualiza como una condición habitacional donde la vivienda está integrada físicamente a la ciudad, con buena accesibilidad a servicios y equipamiento, rodeada de un espacio público de calidad. Se carece de habitabilidad cuando la vivienda, aun estando en buenas condiciones se encuentra emplazada en un área vulnerable, marginal y de difícil acceso.<sup>18</sup> La habitabilidad está determinada por la relación y adecuación entre el hombre y su entorno, y se refiere a cómo cada una de las escalas territoriales es evaluada según su capacidad de satisfacer las necesidades humanas.

---

<sup>17</sup> Ídem.

<sup>18</sup> Moreno Olmos, Silvia. La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida. Revista de investigación científica en Arquitectura “Palapa”. Julio-Diciembre 2008. Colima, México.

Delimitemos ambos conceptos:

1. La **calidad de vida** es un conjunto de satisfactores que al integrarse permiten que un individuo o un grupo de individuos viva y se desarrolle, incluyendo características biológicas, sociales, económicas, culturales, ideológicas y psicológicas; donde también intervienen las protecciones contra las condiciones extremas del clima en la región y el respeto de los modos de vida regional y los usos tradicionales del espacio.<sup>19</sup>
2. El concepto de **habitabilidad** ha sido estudiado más desde el punto de vista de la vivienda y es definida como el gusto o agrado que sienten los habitantes por su vivienda en función de sus necesidades y expectativas, con el propósito de encontrar una medida general de la habitabilidad y conocer las variables involucradas. La habitabilidad está estrechamente vinculada al aspecto urbano, es decir a la manera en que los usuarios disfrutan los espacios del entorno urbano donde se ubica la vivienda, por tal motivo es considerada como un concepto que recae en los aspectos que se pueden medir objetivamente mediante la valoración del espacio y sus cualidades objetivas.<sup>20</sup>

La habitabilidad es una acción cuantitativa relacionada directamente con la calidad de vida y, por tanto, puede ser cuantificable, y más aún, controlable por el diseño, cuya obligación es proporcionar las “mejores condiciones” espaciales a partir de estándares determinados por especialistas, como condiciones acústicas, térmicas y de salubridad, es decir, sonido, temperatura y sanidad.

Para que exista la Calidad de Vida en los espacios, siendo en este caso los que existen dentro de un desarrollo habitacional, estos deberán tener principalmente áreas urbanas habitables para el ser humano. De ahí que se puede concluir que sin habitabilidad no hay calidad de vida, o la habitabilidad constituye una condicionante para el desarrollo de calidad de vida dentro del espacio urbano.

---

<sup>19</sup> Alguacil Gómez, Julio. Calidad de vida y Praxis Urbana. En: Lles & Tobío, 1990.

<sup>20</sup> Ídem.

## 1. 5 Características del Diseño Urbano.

El diseño urbano de Polanco obedece al cauce del río que pasaba por el terreno de la Hacienda de los Morales, actualmente la avenida Campos Elíseos.

Los desarrolladores, al ser los mismos de la colonia Hipódromo Condesa, tenían el antecedente de haber dejado un gran porcentaje de áreas verdes y de espacios para la comunidad, como el Parque México. En el caso de la Colonia Polanco, su trazo copia estos elementos urbanos que garantizaban el éxito de la futura colonia. Su trazo se extiende prácticamente sobre los terrenos de cultivo existentes de la Hacienda de los Morales. Las calzadas de riego y de sembrado son las calles principales que conocemos hoy en día. El río es la actual Campos Elíseos que acusa el cauce con su traza zigzagueante. Es decir que respetaron las condicionantes físicas existentes, urbanizando el campo con cambios mínimos.

Al principio, se iba a desarrollar únicamente la primera sección, que es hoy la parte central de Polanco y su trazo seguía un eje lineal, el cual daba inicio en el acceso principal, enmarcado por el Obelisco con fuente que está en Reforma, de ahí, la calzada de entrada desembocaría en el actual Parque Lincoln, o parque del Reloj, o parque de los Espejos, área central de convivencia, con lagos, palomar, jaulas de pájaros, bancas, arboles, etc. la cual continuaría pasando a un costado del Centro de Servicio el actual Pasaje Polanco y finalmente la avenida principal remataría con el Parque América, el de las Jacarandas donde estaría el servicio Religioso. Un eje que se distingue en planos, pero que en la realidad, visualmente no es tan claro al estar interrumpido por las avenidas transversales como Masaryk y Horacio.

De ese centro crecería la colonia hacia el exterior. Y efectivamente, lo primero en construirse y poblarse sería el centro y fue tal el éxito que pronto se desarrollaron 4 secciones más de Polanco, cada vez con menos condicionantes estéticas y con menos sesiones al espacio urbano. Habrán pensado que el Bosque de Chapultepec ya era un parque muy cerca, como para poner más parques por toda la colonia, áreas que representaban menor ganancia y mayor mantenimiento.

Inicialmente este espacio satisfizo los criterios normativos del diseño urbano.

Logró una imagen urbana característica e identificable que trascendió a través de los años a pesar de las diversas modificaciones que sufrió. Lo que causa el deterioro de la calidad de vida de los habitantes es causado por la modificación indirecta a este diseño urbano.

Existen criterios normativos que se deben considerar en el diseño urbano.

COMODIDAD	Los factores más críticos son el clima, el ruido, la contaminación y la imagen visual; criterios que ofrecen un rango de comodidad en el medio urbano el cual debe resultar no muy cálido y no muy frío, no muy silencioso y no muy ruidoso, no muy cargado de información y no muy carente de ella; tendiendo siempre a obtener un rango de comodidad aceptable con bases parciales biológicas y parcialmente culturales, de acuerdo con los diferentes tipos de personas a las cuales dará servicio.
DIVERSIDAD	La diversidad de sensaciones debe existir como prerrequisito para ofrecer al habitante que escoja el de su preferencia y que pueda cambiarlo con el tiempo según como cambien sus gustos, lo que le dará sensación de placer en la variedad y en los cambios. La dificultad se centra en saber que variedad de personas usan los espacios y cuáles son sus necesidades y deseos.
IDENTIDAD	Los lugares deberán poseer una identidad perceptual; ser reconocibles, memorables, vívidos, receptores de la atención y diferenciados de otras localidades. Deberán tener en suma el “sentido de lugar”, sin el cual un observador no podrá distinguir o recordar sus partes.
LEGIBLE	Estas partes identificables deberán estar organizadas de modo que un observador normal pueda relacionarlas y encontrar su origen en el tiempo y en el espacio. Un espacio urbano deberá ser legible no solo cuando se circula en la calle, sino también cuando se recuerda.
ORIENTACIÓN	El sentido de orientación será propiciado principalmente por un claro sistema de circulación y señalamiento adecuado, que simplifiquen posibles confusiones. La numeración de las calles y avenidas puede servir de gran ayuda a este propósito, así como la ubicación consciente de puntos de interés visibles en el diseño de conjuntos urbanos
SIGNIFICATIVO	Un medio urbano será percibido como significativo si sus partes visuales, además de estar relacionadas unas con otras en tiempo y espacio, se relacionan con aspectos de la vida, actividad funcional, estructura social, patrones políticos y económicos y carácter individual e idiosincrasia de la población.

Cuadro tomado del libro “Manual de Diseño Urbano. Jan Bazan. Trillas. 2003.

## CAPÍTULO 2. ANTECEDENTES HISTÓRICO DE POLANCO. 1938-2011.

### 2.1 Análisis histórico de Polanco.

Esta tesis tiene por objeto estudiar una zona que desde sus inicios ha sido ejemplo de vanguardia arquitectónica: Polanco. Conocer su arquitectura y su problemática actual nos lleva también a navegar en su historia, la cual refleja un proceso y una etapa de México en la que la transición fue la protagonista.

La corriente en la que Polanco fundamentó su creación es el neobarroco, siendo este estilo objeto de críticas y elogios, los cuales están fundamentados en las diversas opiniones e ideologías que existían en ese momento en México, país que vivía un proceso de búsqueda, transformación y consolidación de una identidad que verdaderamente se ajustara a sus raíces mestizas, tratando de que esta búsqueda fuera congruente con el México que en ese momento se gestaba.

El siguiente histórico tiene por intención situarnos en la tendencia ideológica existente en el país para saber qué pasaba en el momento en el que Polanco se creó y también conocer qué pasó después, elementos que nos ayudan también a conocer las diferentes etapas de la evolución de la colonia para poder conocer el momento y las circunstancias que llevaron a Polanco ser lo que actualmente es, una colonia cosmopolita, pero con un alto grado de problemas urbanos y de calidad de vida.

Actualmente es importante concebir la arquitectura como un elemento característico de expresión cultural, es una fuerte y precisa abstracción de un grupo de personas que en un edificio *imprimen* todo un modo de pensar, mas es importante saber que la arquitectura no solo es una imagen que representa alguna etapa histórica. Antes que ser una imagen formal, la arquitectura es un medio que resuelve el problema básico de habitación para las personas. Cuando se habla de la arquitectura como expresión cultural, se debe tener cuidado en considerarla no solamente como un medio artístico de expresión, porque se le limitaría a ser una arquitectura de *fachada*, siendo la imagen externa lo único que se considera como importante y como elemento definitorio de un estilo arquitectónico.

En la época pos revolucionaria, diversos ámbitos en el país estaban modificándose gracias a la reforma realizada por la Revolución Mexicana; si la ideología de una nación cambia, las artes también se modifican, siendo estas muestra

de un modo de pensar colectivo. La arquitectura no está fuera de este proceso y también tiene que pasar por cambios que logren una evolución.

Remontándonos a los cimientos de la ideología nacionalista encontramos que todo el ambiente por el que atravesaba el país, daba a la gente una gran necesidad de poseer un sentimiento de arraigo por algo que se tomara como realmente mexicano, las personas necesitaban elementos que los hicieran sentir que México seguía siendo una nación fuerte y con costumbres y tradiciones propias. Las opiniones eran encontradas y la discusión sobre lo que se pensaba como mexicano se desviaba entre los que consideraban que México era el que existía antes de la Colonia, con todas las características y costumbres prehispánicas y entre los que creían que el México actual, debía basarse en las tradiciones coloniales, ya que fue en ese momento cuando se creó el mestizaje del cual procede el pueblo mexicano.

Como mencionaba, la arquitectura no se mantiene al margen de los cambios que vive un país, por lo contrario los refleja. Un ejemplo de esto, son los dos tipos de arquitectura que se edificaban en la época de la que hablamos, por un lado está a Manuel Amábilis con su arquitectura neoprehispánica, y por el otro la arquitectura neocolonial (la realización de edificios neocoloniales en este período es mayor a los realizados en la misma Colonia) siendo mostrada hacia las personas como el estilo que resaltaba la mexicanidad buscada en esa época por parte del gobierno. José Vasconcelos se encargó de articular este concepto.

Más allá de la necesidad de encontrar la identidad mexicana y de establecer una corriente arquitectónica, las necesidades de vivienda crecían, la evolución de la ciudad continuaba y las ganas de encontrar lugares más placenteros para habitar y con una mayor calidad de vida que los del Centro Histórico continuaban. Las nuevas colonias anunciaban su llegada, teniendo un éxito asegurado, al basarse en las necesidades atrás mencionadas.

De la Lama y Basurto, lograron visualizar una colonia que albergara lo mejor de la época: Chapultepec Polanco. Las casas construidas ahí, están hechas bajo el estilo neobarroco, que es *una de las tres manifestaciones arquitectónicas pos revolucionarias* (Fierro Gossman) <sup>21</sup>. Una casa con este estilo es criticada por muchos de los arquitectos de la época en la que se desarrolló porque lo consideraban como un

---

21 Rafael R. Fierro Gossman. La gran corriente ornamental del siglo XX. Una revisión de la arquitectura neocolonial en la ciudad de México. UIA. México. 1998.

estilo puramente ornamental, es decir, se critica de estas casas, la mala distribución que desemboca en un mal funcionamiento y desaprovechamiento de los espacios. Todo esto por la razón de enfocarse al ornamento en la fachada, en lugar de proveer a los usuarios de una casa con un óptimo funcionamiento, sin embargo en la colonia Polanco se realizaron casas construidas con este estilo porque al trazarse este lugar, se hizo pensando en ofrecer a la gente *lo mejor*. Todo lo implantado en esta colonia, desde los sistemas de instalaciones, constructivos, hasta el diseño arquitectónico era en la década de los cuarentas lo mejor que había a nivel urbano-arquitectónico en toda la ciudad de México. La corriente Neobarroca tenía que estar presente en esta zona ya que era un símbolo de lujo, de riqueza y con tipologías ostentosas.

Sin embargo, todo en una ciudad que se va gestando nuevamente y que adquiere una identidad después de un periodo de guerra (Revolución) tiene que tener cambios que culminen en el reflejo de lo que la sociedad desea que se considere como propio. Ese fue el caso de nuestro país, en el cual aún estaban pendientes las promesas hechas por la Revolución; la gente aún necesitaba solución al problema de la vivienda y el gobierno tenía que encontrar un proceso más práctico que el neobarroco o el neocolonial para llegar a esta meta: el funcionalismo.

Cuando el gobierno se dio cuenta de que la gente necesitaba vivienda gracias a la gran movilización del campo a la ciudad, considero como correcta y conveniente la inserción del funcionalismo, impulsado en esos momentos por Juan O ‘Gorman pero con un concepto contrario al del neobarroco, es decir, este representaba a una arquitectura socialista que *funcionara* para toda la gente que requiriera de vivienda, siendo así concebida, realizada y presentada ante los habitantes del país.

La entrada del funcionalismo al país significó para México un gran cambio en la arquitectura, ya que se inició una manera diferente de concebir un espacio; los materiales eran aprovechados totalmente así como el área. Hay grandes ejemplos para esta corriente, basta mencionar las veinticinco casas construidas por Juan O ‘Gorman o la Ciudad Universitaria, ambas ejemplos bajo la corriente funcionalista.<sup>22</sup>

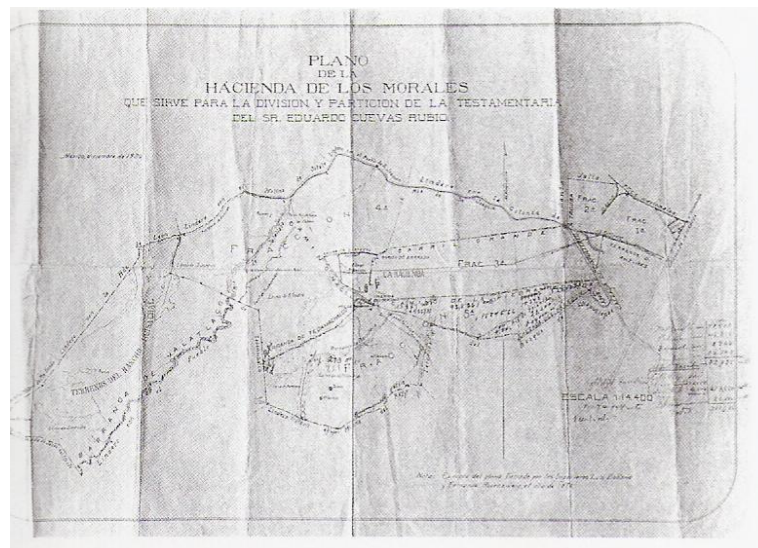
---

<sup>22</sup> Enrique X. de Anda, *Historia de la arquitectura mexicana*, Gustavo Gili, Barcelona, 2006.

A partir de esta época la arquitectura ha seguido transformándose continuamente, sin embargo, creo pertinente concluir el estudio histórico del presente documento considerando que en el marco histórico en que se concibió Polanco la corriente Neoprehispánica, el Neobarroco, el Art Déco y el Funcionalismo fueron las corrientes que jugaron un papel importante en la historia del país que vio nacer esta colonia, el mismo que actualmente la ve derrumbarse.

El enorme, acelerado y caótico crecimiento de la Ciudad de México no sólo ha rebasado las posibilidades de las autoridades gubernamentales para responder a las necesidades de sus habitantes. La planeación urbana se ha visto rebasada por la necesidad de vivienda de la gente de la ciudad que en busca de un sitio en donde establecer su hogar, llega a zonas no aptas para la habitación instalándose de manera irregular y sin ninguna planeación previa de ningún tipo. Por este motivo, la capacidad de los historiadores para relatar lo que en esta ciudad acontece se ha visto mermada por los mismos factores.

La historia de Polanco no es una excepción. Es un tanto difícil hacer historia de las colonias que pertenecen a un nivel económico alto, ya que no están “en la mira” de sociólogos o historiadores. Sin embargo, y a pesar de la carencia de libros que hablen sobre la historia de esta colonia, se narra a continuación brevemente el desarrollo de la colonia Chapultepec-Polanco, información obtenida mayormente a través de una investigación de campo y hemerográfica.



Plano de la Hacienda de los Morales que sirve para la división y partición de la testamentaria del Sr. Eduardo Cuevas Rubio. Imagen tomada de: Yo, Polanco. Villalobos, 2007.



### 2.1.1 Creación de una nueva colonia. Chapultepec-Polanco.

Antes de comenzar con la colonia Polanco ya urbanizada, mencionaré brevemente los inicios de estas tierras pasando así a la manera en cómo se realizó su repartición, la que posteriormente se convirtieron en las colonias Polanco y sus colindantes.



Imagen aérea con los lotes vacíos y construidos. Colonia Polanco. Archivo personal del Arquitecto Víctor Arias.

Existe información que habla de los antecedentes de la Hacienda de los Morales, que datan de la época anterior a la conquista. Tecuichpo, primogénita de Moctezuma, fue propietaria de la encomienda de Tacubaya, donada por Cortés. Ésta comprendía terrenos de lo que fue posteriormente dicha Hacienda.

En 1861 el rancho de Polanco era propiedad de doña Ana de Lascuráin de Cuevas Rubio quien se casó con Eduardo Cuevas en 1875. Su hijo, don Eduardo Cuevas Rubio y Lascuráin pasó a ser el propietario de estas tierras. Un levantamiento realizado en 1871 por los ingenieros Louis Bolland <sup>23</sup> y por Fernando Rosenzweig, respecto a la hacienda y los molinos de San Juan de Dios de los Morales y ranchos anexos incluyendo El Huisachal y Polanco con las anotaciones de sus linderos, muestran su ubicación: al poniente, el Molino de Sotelo, el pueblo de San Joaquín y la hacienda de la Ascensión; y por el sur, la hacienda de Jesús del Monte, el pueblo de

---

<sup>23</sup> El mismo al que se le atribuye el trazo del Paseo de la Emperatriz, ahora Paseo de la Reforma.

Tecamachalco, el Molino del Rey y el rancho Anzures. Un dato a mencionar es que el plano de la gran Hacienda de los Morales tenía una superficie mayor que la de la capital de la República.



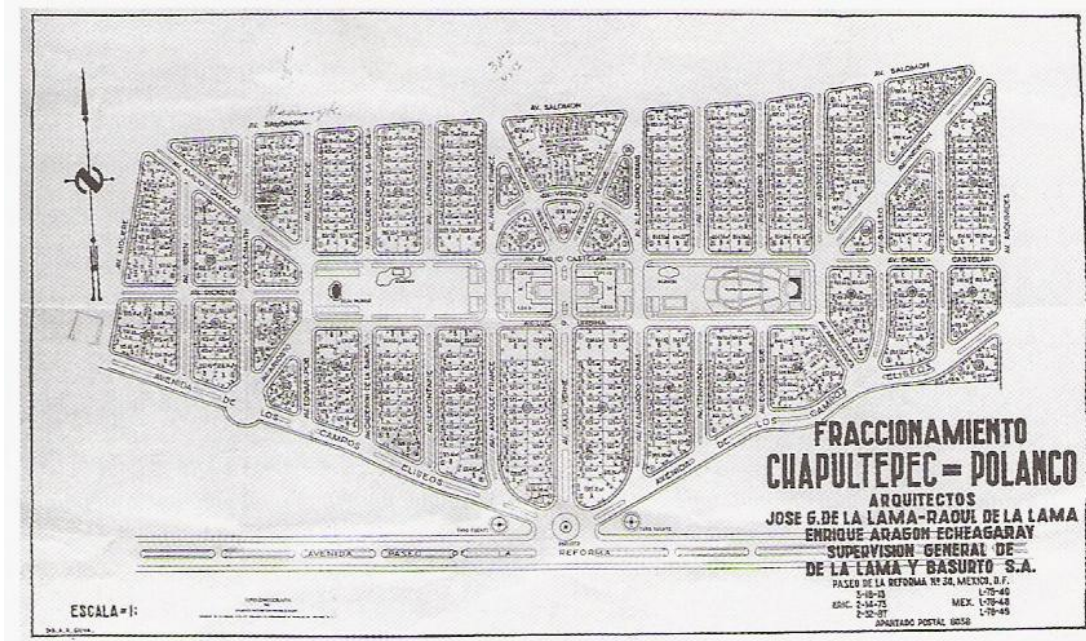
Hacienda y molino de San Juan de Dios de los Morales. Imagen tomada de Yo, Polanco. Villalobos, 2007.

En el año 1902, Eduardo Cuevas Lascuráin adquirió al precio de \$287 036. 36, la fracción quinta de la Hacienda y Molino San Juan de Dios de los Morales, con fragmentos de sus ranchos anexos: El Huisachal y Polanco. Posteriormente en 1920 se lleva a cabo la división y partición de la Hacienda, la cual pertenecía ya a Eduardo Cuevas Rubio.

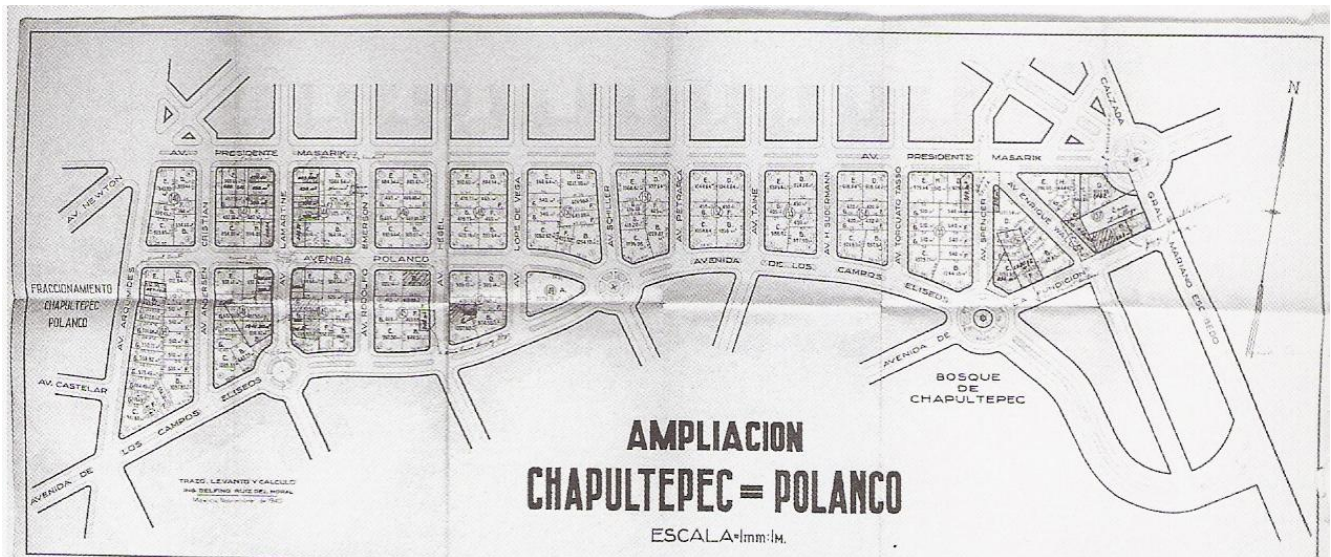
Lo que hoy es la colonia Anzures se constituye con los terrenos de ese rancho y con las fracciones primera y segunda de la partición. En fracción tercera se urbanizará las secciones denominadas Chapultepec Morales, Polanco Reforma, Los Morales (el Olivar de la Hacienda), Los Morales sección Palmas y Los Morales sección Alameda. La fracción cuarta actualmente es la colonia Granada y su ampliación, Irrigación, San Isidro, Residencial Militar e Hipódromo de las Américas.

La fracción quinta se urbanizó con los nombres de Rincón del Bosque, Bosques de Chapultepec, Chapultepec-Polanco, Palmitas, Molino del rey y parte de la actual Lomas de Chapultepec, incluyendo un fragmento de la segunda Sección del

Bosque de Chapultepec. El rancho Huisachal donde se urbanizarían, tiempo después, Tecamachalco, La Herradura, Huisachal, Río Escondido y Lomas Hipódromo.

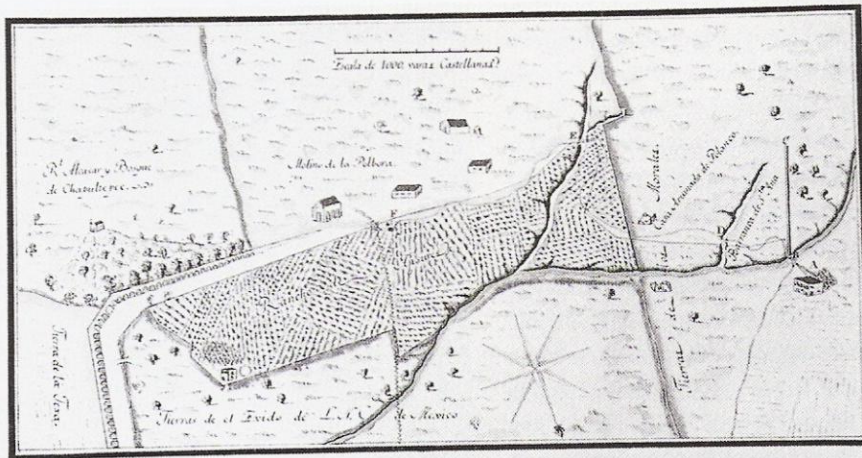


Primer propuesta de la traza del fraccionamiento Chapultepec-Polanco. 1938. Imagen tomada del periódico “El Universal”, 2 de enero de 1938.



Ampliación del fraccionamiento Chapultepec-Polanco que va de la calle Arquímedes a la avenida Mariano Escobedo. Imagen tomada del periódico “El Universal”.

Los datos que nos dicen porque Polanco tiene ese nombre, son los que mencionan que el cauce de un río con el mismo nombre cruzaba gran parte de la superficie de esta zona, aunque en otros textos se conoce como el río de Los Morales. Actualmente ese cauce es la avenida Campos Elíseos. Otra versión menciona que el nombre “Polanco” viene de una antigua construcción llamada “La casa arruinada de Polanco”, ubicada en el Rancho de los Morales, al lado del Rancho de Anzures, este hecho se le atribuye a la tradición oral. Finalmente “Polanco” fue el nombre con el que se conoció la zona y que posteriormente sirvió a los fraccionadores De la Lama y Basurto para nombrar la naciente colonia.



Tierras de los Morales, en donde se encuentra la “Casa arruinada de Polanco”. Imagen tomada de “Yo, Polanco”. Villalobos, 2007.

José y Raúl de la Lama, junto con Raúl A. Basurto realizaron, en 1927, la exitosa urbanización de la colonia Hipódromo Condesa, precedida por la creación de la colonia Chapultepec Heights, la cual, fraccionada por el Ingeniero Albert Blair (esposo de Antonieta Rivas Mercado), no obtuvo el éxito esperado, siendo la causa el hecho de que la gente en esa época no estaba interesada en los terrenos altamente accidentados y lejanos de Las Lomas. De esta manera se inicia el interés por adquirir los terrenos que actualmente pertenecen a Chapultepec-Polanco, aunque ya estaba a la venta el terreno de las actuales colonias Cuauhtémoc, Granada y Anáhuac, la zona “madre hacienda” estaba aún en espera de ser utilizada.



Fotografía aérea de la zona Hacienda de los Morales. Archivo personal del Arquitecto Víctor Arias.

De la Lama y Basurto, respaldados por el éxito de su anterior trabajo urbanístico realizado en la colonia Hipódromo-Condessa y su visión de expansión inmobiliario, fijaron su atención en el interés mostrado a la zona de la antigua Hacienda de los Morales, esto, aunado a la creciente urbanización de la ciudad de México causada por su rápido desarrollo, fueron las determinantes para la adquisición del terreno.

Existían también diversos factores que facilitaban el interés por fraccionar Polanco, entre ellos, la tierra firme, con sustrato tepetatoso –algo magnífico en una ciudad que propensa a los temblores-, plana aunque bien drenada –ventaja sobresaliente en una ciudad que constantemente se inundaba- y el hecho de que hubieran sido pastizales, la hacía susceptible de ser excavada fácilmente para proporcionar los servicios que una nueva colonia requería, e incluso dotada de mantos acuíferos subterráneos para proporcionar agua en abundancia, perforación de pozos

que aún hoy siguen en explotación. *Polanco, en resumen, se prestaba para hacer un fraccionamiento superior a la colonia de mayor éxito: la Hipódromo-Condesa.* <sup>24</sup>

Las negociaciones con la familia Cuevas comenzaron, mencionando el interés por la adquisición y el destino de las tierras en disputa. Los fraccionadores consideraron la viabilidad de su inversión con las autoridades, el trazo de las calles y avenidas, la notificación, los requerimientos de agua, drenaje y servicios públicos conexos, sin antes pensar en la manera de recuperación de lo invertido, pensando con ello, los requerimientos sociales.

Una vez lograda la adquisición del terreno, el trazo y urbanización quedaron a cargo de José y Raúl de la Lama (teniendo como traza previa el cauce del río que actualmente es Campos Elíseos y antiguo camino a la Hacienda, hoy avenida Presidente Masaryk), con las finanzas y la promoción de Raúl A. Basurto. El arquitecto Enrique Aragón Echegaray se encargó del diseño de paisaje de los sitios comunes de la colonia, es decir, la torre palomar, un lago, un acuario, un par de estanques, una monumental pajarera y un teatro con concha acústica.

La urbanización de Polanco se llevó a cabo en el año 1939 como lo consta la placa establecida en el Obelisco situado en el Parque Lincoln. Este proceso se basó no solamente en la urbanización y el trazo de la zona, ya que tuvo que resolver problemas de agua, drenaje, luz, teléfono y tránsito, que a pesar de contar con ciertas dificultades, logró establecer en la colonia los mejores servicios que en esa época existieran en México.

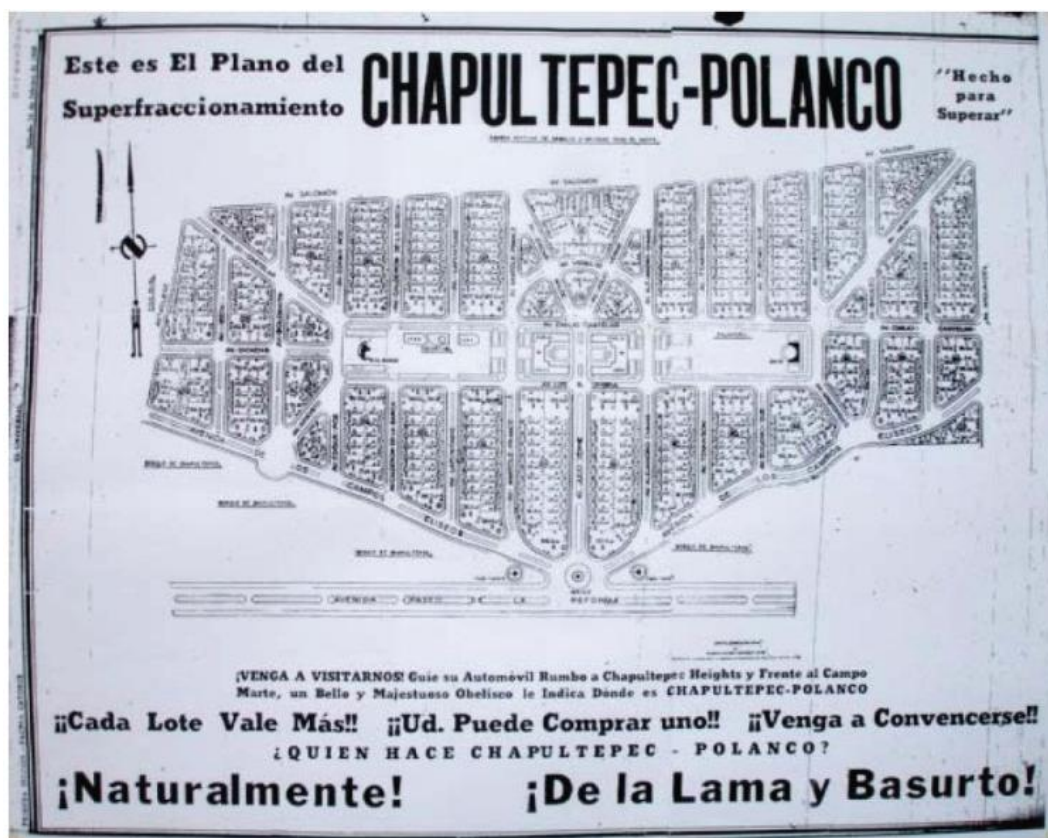
La Academia de Arquitectura apenas comenzaba a transformar su enseñanza, todavía se debatía mucho el futuro de la arquitectura a nivel interno en las aulas y fuera de ellas. Todavía existía una fuerte reticencia entre las viejas generaciones y las nuevas. Los profesores “de antes” seguían enseñando lo que ellos sabían y creían debía permanecer y los nuevos comenzaban a implantar nuevas ideas. El hecho de que todavía en las escuelas de arquitectura se enseña a Le Corbusier como “lo moderno” es síntoma de que cuesta trabajo transformar las tendencias. Y sorprende ver que obras tan disímolas estéticamente se hayan construido a la par. Por citar tan solo un ejemplo: El Pasaje Polanco vs. Casa Estudio Luis Barragán; Casas estilo Polanco y Edificios de Mario Pani o Vladimir Kasje. Incluso el propio Vladimir Kasje

---

<sup>24</sup> Gloria Villalobos. *Yo, Polanco*. Gobierno del Distrito Federal. México 2007.

tiene una casa completamente neoclásica sobre Masaryk que nadie imaginaria que fue realizada por el, con ese estilo y en esa época. La arquitectura de la colonia Polanco no la determinaron las tendencias actuales o las ideas innovadoras, ni el empuje de arquitectos jóvenes, fueron los desarrolladores en busca de una nueva colonia residencial que suplantara el estilo clásico de la colonia Roma y Condesa. Un estilo que consideraban “elegante”, vendible, de lujo.

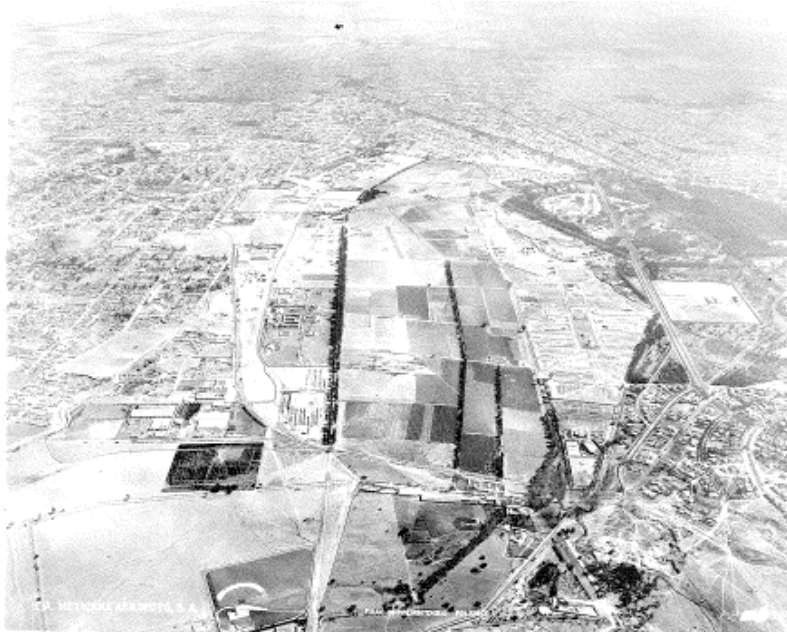
Remontándonos a 70 años atrás, la sección primera de Polanco se trazó sobre una superficie de 18 hectáreas, la cual parte de la quinta fracción de la hacienda, de las que deben descontarse espacios destinados a calles, aceras, avenidas y parques.



Publicidad aparecida en el periódico “El Universal” el 2 de enero de 1938.



Publicidad aparecida en el periódico “El Universal” el 2 de enero de 1938.



Fotografía aérea en donde se visualiza la zona en donde se realizó la traza de Chapultepec-Polanco. Archivo personal del Arquitecto Víctor Arias.



La traza urbana realizada en 1930 alrededor del parque Lincoln obedece a que los desarrolladores, al ser los mismos de la colonia Hipódromo Condesa, tenían el antecedente de haber dejado un gran porcentaje de áreas verdes y de espacios para la comunidad, como el Parque México. En el caso de la Colonia Polanco, su trazo copia estos elementos urbanos que garantizaban el éxito de la futura colonia. Su trazo se extiende prácticamente sobre los terrenos de cultivo existentes de la Hacienda de los Morales. Las calzadas de riego y de sembrado son las calles principales que conocemos hoy en día. El río es la actual Campos Elíseos que acusa el cauce con su traza zigzagueante. Es decir que respetaron las condicionantes físicas existentes, urbanizando el campo con cambios mínimos.

Al principio, se iba a desarrollar únicamente la primera sección, que es hoy la parte central de Polanco y su trazo seguía un eje lineal, el cual daba inicio en el acceso principal, enmarcado por el Obelisco con fuente que está en Reforma, de ahí, la calzada de entrada desembocaría en el actual Parque Lincoln, o parque del Reloj, o parque de los Espejos, área central de convivencia, con lagos, palomar, jaulas de pájaros, bancas, arboles, etc. la cual continuaría pasando a un costado del Centro de Servicio el actual Pasaje Polanco y finalmente la avenida principal remataría con el Parque América, el de las Jacarandas donde estaría el servicio Religioso. Un eje que se distingue en planos, pero que en la realidad, visualmente no es tan claro al estar interrumpido por las avenidas transversales como Masaryk y Horacio.

De ese centro crecería la colonia hacia el exterior. Y efectivamente, lo primero en construirse y poblarse sería el centro y fue tal el éxito que pronto se desarrollaron 4 secciones más de Polanco, cada vez con menos condicionantes estéticas y con menos sesiones al espacio urbano. Habrán pensado que el Bosque de Chapultepec ya era un parque muy cerca, como para poner más parques por toda la colonia, áreas que representaban menor ganancia y mayor mantenimiento.

Hablando de estilos arquitectónicos, el neobarroco estuvo presente en esta zona haciendo que el nombramiento de este estilo en los anuncios publicitarios diera una mayor proyección al mostrar que realmente la colonia “Chapultepec-Polanco” era una zona en donde se encontraba lo mejor en cuanto a todos los elementos se refiere (instalaciones, construcción, infraestructura), incluyendo también en estos, al arquitectónico y como atrás se menciona, no podían ofrecer en una zona llena de vanguardia y lujo, construcciones funcionalistas dirigidas a obreros.

## 2.1.2 Análisis de los cambios de uso de suelo.

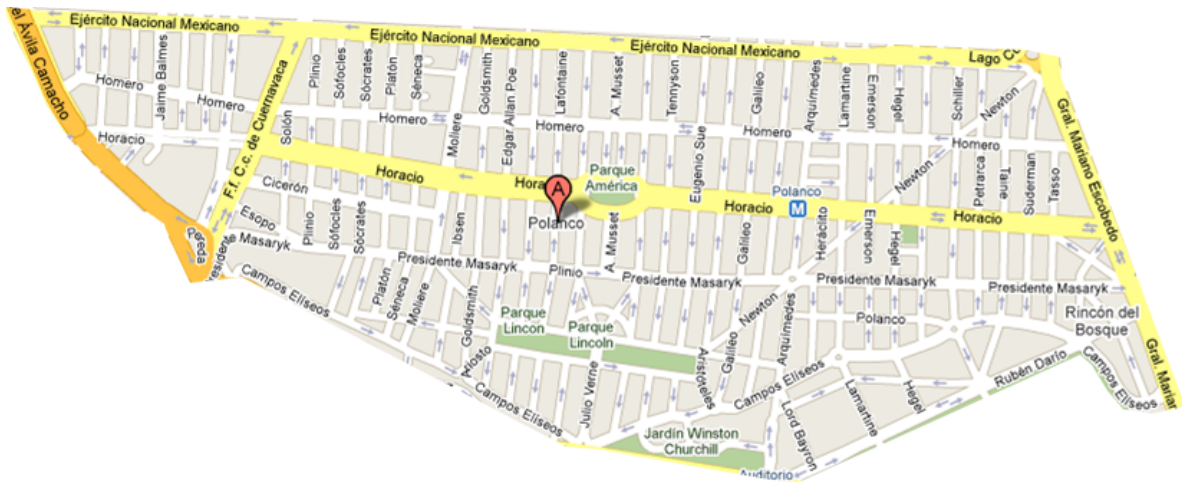
La evolución del uso de suelo que ha atravesado Polanco a través de las diversas modificaciones que se han hecho a los Planes Parciales que rigen a esta colonia y la NO puesta en marcha de estos cambios ha sido la causa del deterioro de la calidad de vida y de la percepción de “colonia” que inicialmente poseía esta zona. Este cambio o alteración del uso de suelo, modifica negativamente la vida cotidiana de los habitantes.

Es importante mencionar que el Plan Parcial vigente marca de manera precisa lo que está permitido y lo que no en materia legal. Con este instrumento, se puede constatar en qué zonas se permite construir oficinas, edificios de una altura en especial, comercios, etc. y en cuáles solo es permitido el uso de suelo habitacional. Sin embargo, en la actualidad y desde que están vigentes los Planes Parciales, se ha hecho caso omiso de las leyes sin que ninguna autoridad lo detenga: las edificaciones surgen de la noche a la mañana y se sigue construyendo inmuebles con más niveles que los permitidos, sin contar con licencias de construcción o a través de manifestaciones que registran ciertos metros cuadrados de obra, que al final se sobrepasan e invaden la vía pública.

Entrando en el tema, consideraremos como área de aplicación: Polanco Primera Sección (I), Polanco Segunda Sección (II), Polanco Tercera Sección (III), Polanco Cuarta Sección (IV) y Polanco quinta Sección (V). El cual se encuentra en el centro de la Delegación Miguel Hidalgo y consta de 349.2 hectáreas.

6. Al norte: El tramo de la Av. Ejército Nacional Mexicano, comprendido entre el Boulevard Manuel Ávila Camacho y la calzada Gral. Mariano Escobedo.
7. Al este: El tramo de la calzada Gral. Mariano Escobedo comprendido entre la Av. Ejército Nacional Mexicano y la Av. Campos Elíseos.
8. Al sur: El tramo de la Av. Campos Elíseos comprendido entre la calzada Gral. Mariano Escobedo y la Av. Rubén Darío; el tramo de la Av. Rubén Darío comprendido entre la Av. Campos Elíseos comprendido entre la Av. Campos Elíseos y la intersección de la calle Arquímedes y la Av. Paseo de la Reforma; el tramo de la Av. Paseo de la Reforma comprendido entre la calle Arquímedes y la calle Julio Verne y el tramo de la avenida Campos Elíseos comprendido entre la calle Julio Verne y el Boulevard Manuel Ávila Camacho.

9. Al oeste: El tramo del Boulevard Manuel Ávila Camacho comprendido entre la Av. Campos Elíseos y la Av. Ejército Nacional Mexicano. 25



La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917 estableció en su artículo 73 que el Congreso de la Unión estaba facultado para legislar en todo lo relativo al Distrito Federal, a partir de las bases que señalaba la fracción VI de este precepto. De esta manera, el DF crea sus propias leyes ambientales y de ordenamiento territorial, como la Ley de Desarrollo Urbano del DF, que tiene como finalidad:

10. *Fijar las normas básicas para planear, programar y regular el ordenamiento territorial y el desarrollo, mejoramiento, conservación y crecimiento urbanos del Distrito Federal.*
11. *Determinar los usos, destinos y reservas del suelo, su clasificación y zonificación, la protección, conservación, recuperación y consolidación del Paisaje Urbano del Distrito Federal, así como de los elementos que lo componen.*
12. *Establecer las normas y principios básicos mediante los cuales se llevara a cabo el desarrollo urbano.*

Dentro de esta ley están las leyes de Normas de ordenación: las que regulan la intensidad, la ocupación y formas de aprovechamiento del suelo y el espacio urbano; así como las características de las edificaciones, las construcciones, la transferencia de potencialidades de desarrollo urbano, el impacto urbano y las demás que señala esta Ley; dichas normas se establecerán en los programas general, delegacionales y parciales y en el Reglamento de esta Ley, como es el caso de POLANCO:

---

25 Proyecto del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Polanco 2010.

*“Con fecha 2 de diciembre de 1992, se publica en el Diario Oficial de la Federación, el acuerdo por el que se exceptúa a la Colonia San Miguel Chapultepec, del acuerdo de fecha 11 de mayo de 1988, en el que se aclaran, subsanan y complementan los Programas Parciales Delegacionales en su versión 1987; en ellos se señalan aquellas zonificaciones de tipo habitacional en donde se incorporan polígonos de apoyo al comercio y servicios de hasta 40 m2 con vivienda, con el objeto de ayudar a incentivar la economía familiar, por lo que esta colonia se sujetará a lo establecido en dicho acuerdo”*

Fuente: Carta Delegacional Miguel Hidalgo.

Existe una evidente desorganización en la colonia Polanco producto de muchos años en los cuales no hubo interés en ordenar las actividades económicas, por diversas causas, algunas sin duda, atribuibles a la autoridad. Esta desatención se refleja hoy en un incuestionable desorden sobre todo en lo que respecta al uso de la vía pública y en los permisos otorgados para la construcción de nuevos establecimientos comerciales y de vivienda.

El ex delegado de la Miguel Hidalgo, Demetrio Sodi, ha expresado en diversas reuniones su compromiso para ordenar a fondo las actividades y dar soluciones que mejoren la calidad de vida de sus habitantes, no solo mediáticos o de corto plazo, pero a pesar de que la actual administración se ha visto “un poco más accesible” en cuestión de tomar en cuenta la opinión de los vecinos, no se han visto aun soluciones claras, las construcciones ilegales siguen formando parte de la vida cotidiana de los “polanqueños” violando así las leyes actuales.

La organización vecinal en este caso ha jugado un papel importante. Cansados de propuestas sin fondo y promesas sin resultados, los habitantes de la colonia se han visto en la necesidad de involucrarse profundamente en la toma de decisiones concernientes al orden urbano. Este grupo de vecinos han creado un verdadero Comité Vecinal con carácter propositivo que ve a favor de la colonia, las reuniones con el ex Delegado Demetrio Sodi traen consigo una serie de propuestas (aunque también quejas) que tratan de retroalimentar el trabajo de autoridades delegacionales-comité de vecinos en pro de un desarrollo sostenible e incluyente.

La participación vecinal mencionada ha sido crucial en la historia de la legislación de esta zona. Al inicio de los problemas, en la búsqueda de soluciones definitivas al problema del desarrollo urbano controlado, la Delegación realizó más de

80 reuniones de trabajo en la colonia Polanco junto con la participación de vecinos, comerciantes y autoridades.

Las premisas fundamentales que se plantearon como exigencias de los vecinos y la Delegación fueron:

13. Eliminar la discrecionalidad de la autoridad.
14. Establecer reglas claras que garanticen certeza jurídica a todos los interesados.
15. Definir un ejercicio de planeación a largo plazo.
16. Contar con un programa legitimado entre los actores del desarrollo urbano.

Para poder llegar a estas determinaciones y a un documento definitivo, fueron necesarias una serie de circunstancias. Para efectos de representación vecinal Polanco está dividida, como ya fue mencionado, en cinco secciones. Para cada sección existía una asociación de residentes con diferentes niveles de participación, conocimiento e interés. Por ejemplo, en la sección 1 no hubo participación, porque su representante cambió de residencia de inmediato. En la sección cinco, los residentes contaban ya con la asociación civil “Asociación de vecinos de Polanco” que pretendía representar a las 5 secciones.

A pesar del esfuerzo de los participantes por contar con un programa homogéneo, estas diferencias entre las representaciones vecinales terminaron por verse plasmadas en la ZEDEC. Por ejemplo, basta citar que mientras en la sección cinco la superficie mínima de vivienda se fijó en 200 m<sup>2</sup>, en el resto de Polanco quedó en 150 m<sup>2</sup>.<sup>26</sup>

A partir de estos antecedentes, se llevó a cabo un proceso de consulta con dos tipos de reuniones, por un lado, reuniones por manzana a las que se citaba conjuntamente a la autoridad central o delegacional y la representación vecinal respectiva a través de volantes casa por casa y mantas. Paralelamente se realizaban reuniones por sección y en conjunto con las cinco secciones para revisar avances y tratar de llegar a acuerdos parciales por tema o por zona. El trabajo ha sido constante y participativo, sin embargo, los problemas continúan.

---

<sup>26</sup> Programa Parcial de Desarrollo Urbano, ZEDEC, Polanco. Miguel Hidalgo. SEDUVI. 1987.

Las reuniones tomaban en cuenta no solo a los vecinos, también a inversionistas y comerciantes, a fin de contar con la expresión de todos los actores. Se formó un anteproyecto que fue conocido y trabajado por los vecinos y finalmente depurado por los órganos correspondientes, dando origen a la ZEDEC de la colonia Polanco. Este contemplaba una clasificación de usos por calles, especificando las posibilidades de uso para cada predio y señalando que el programa no era susceptible de modificar por ninguna autoridad o particular por los siguientes 15 años, debiendo permanecer intacto en la planeación establecida, sin embargo, Polanco ha sido sujeto a diversas modificaciones en lo que a sus leyes respecta, todo esto, basado en la premisa de conservar su inicial uso de suelo habitacional.

1987- Creación de la ZEDEC (Zona Especial de Desarrollo Controlado)

1992- La ZEDEC se convierte en Plan Parcial de Desarrollo Urbano, aún vigente.

2010- Evaluación del Plan Parcial de Desarrollo Urbano 2010.

2011- Evaluación del Plan Parcial de desarrollo Urbano 2011 (A la fecha, esta plan esta siendo evaluado por vecinos y autoridades).

Un ejemplo de inconsistencia legal y de las diferencias existentes entre los propios vecinos, inversionistas, comerciantes y autoridades es el Plan Parcial 2010 (tiene como fecha el año en curso, sin embargo, se ha venido gestando desde hace poco más de cinco años), que no ha podido entrar en vigencia porque la Asamblea Legislativa no lo ha aceptado aún.

Estas Normas fueron creadas con las siguientes intenciones:

17. Crear entornos urbanos que promuevan y proyecten nuevas vocaciones fundamentales para el Desarrollo Social y Económico.
18. Determinar la mejor combinación de usos para el aprovechamiento del suelo en sus áreas de predios, y para el mejor logro de estos propósitos de planeación y zonificación urbana.
19. Establecer el mejoramiento y el marco normativo de la Zona, mediante la realización de acciones concertadas entre los diferentes grupos existentes en Polanco, mejorando con ello las condiciones de vida de la población de esta zona y de las circunvecinas.

20. Distribuir equitativamente los beneficios y cargas del proceso de Desarrollo Urbano.
21. Hacer que se cumplan las Normas Específicas que aseguren una adecuada mezcla de usos de Suelo.

Fuente: Plan Parcial de Desarrollo Urbano, Polanco. 1992.

Esto viene de la necesidad de implementar Normas que regulen las zonas que cuentan con todos los servicios como es el caso de Polanco, donde la regeneración, renovación y mejoramiento adquiere una mayor importancia en la planeación urbana de la Ciudad al haberse convertido en una zona con una alta captación económica, además de haber sufrido el fenómeno inevitable del crecimiento trayendo consigo el deterioro y la inminente corrupción derivada de los intereses económicos.

El surgimiento de esta ley también precede a la preocupación vecinal de que tanto modificaciones, incrementos a la densidad, así como usos condicionados y derechos adquiridos, no obedecen a procedimientos claros para los vecinos, por lo cual su reclamo es aclarar y fundamentar estos procedimientos. Otro precedente se da cuando las Cartas Delegacionales no contaban con las especificidades necesarias para conservar las zonas, como Polanco; estos se originan también por la fuerte presión al cambio de uso de vivienda a comercio y servicios, sin contar con los complementos necesarios para un buen funcionamiento, lo que va ocasionado poco a poco el abandono de la vivienda, aunado también al hecho de que los habitantes originales, ahora ancianos y sin familia, encuentran “inusable” una casa de 3 niveles con 600 m<sup>2</sup> de terreno. Estos dueños originales, prefieren alegar ante las autoridades un “falso” daño estructural en la casa para poder así venderla, cediendo de esta manera ante las inmobiliarias que, sedientas de terrenos libres en esta zona que garantiza ventas millonarias, no dudan en corromper las leyes que protegen estas casas.

Polanco, a pesar de ser una zona de alto nivel económico actualmente llena de oficinas, boutiques o restaurantes, no cuenta con una catalogación detallada del Patrimonio Arquitectónico por parte del Instituto Nacional de Bellas Artes INBA y de la Dirección de Sitios Patrimoniales de la SEDUVI, la falta de homologación de la información y de los listados de las distintas instituciones, así como de una legislación que verdaderamente proteja de su demolición a los inmuebles con valor histórico o arquitectónico, y la de una injerencia de la propia Delegación Miguel Hidalgo en la

conservación del patrimonio arquitectónico y de la planeación controlada de su densidad y de sus usos de suelo, han hecho imposible la conservación y por el contrario han solapado una demolición avasalladora del entorno de Polanco y sus alrededores.

Las casas neobarrocas que nos quedan ahora en la zona de Polanco son menos de la mitad de las que había en la década de los 40, demostrándonos que la falta de catalogación detallada, la corrupción de las autoridades competentes y la falta de estudio e interés hasta por los mismos arquitectos, ha orillado que la demolición sea ya un hecho en la mayoría de las casas y un futuro inminente en las que aún restan. La conservación de los sectores patrimoniales en Polanco ha sido también un punto importante en la iniciativa de considerarla una zona especial, ya que su patrimonio arquitectónico así lo requiere al verse tan amenazado por parte de las inmobiliarias para construir departamentos sumamente remunerables.

La mayoría de las edificaciones ilegales en Polanco, se hicieron con base en “interpretaciones” convenientes de la normatividad vigente, la cual consiste en permitir que, por ejemplo, torres de 12 pisos se levanten sobre predios menores a 500 metros cuadrados sobre la calle Arquímedes, aun cuando el programa de desarrollo de la colonia lo prohíbe. Además, según testimonios de los vecinos de Polanco, la delegación Miguel Hidalgo no trató de manera suficiente en controlar esta situación, aunque esta cuenta con atribuciones suficientes para frenar los desarrollos inmobiliarios que se encuentren fuera de la ley en Polanco.

La revisión y actualización de los Programas Delegacionales de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, debe de dar respuesta a la necesidad de adecuar los instrumentos de planeación en materia de uso de suelo, a la dinámica social y económica de no solo la zona de Polanco, sino de todo el Distrito Federal; así como para que éstos sean congruentes con lo que establecen la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal.



*“El Programa Delegacional de Desarrollo Urbano, es un instrumento clave para orientar el proceso de desarrollo urbano en la Delegación Miguel Hidalgo, como expresión de la voluntad ciudadana para la transparente aplicación de los recursos públicos disponibles en un marco de acción coordinada para las distintas instancias a quienes corresponde operarlo, pero también se convierte en un factor fundamental para promover y estimular la participación de todos los agentes sociales interesados en mejorar la capacidad productiva del Distrito Federal y generar la elevación del nivel de vida de su población”.*

Fuente: PPDU 1992.

### 2.1.3 Densificación urbana en Polanco. Cambio de paradigma.

El tema central de esta tesis es gira alrededor del deterioro de la movilidad y la habitabilidad en Polanco. **Uno de los objetivos es evaluar estos conceptos al momento de explicar el crecimiento y densificación de una zona importante en la Ciudad de México y como se puede este retomar a través de un proyecto de rehabilitación arquitectónica-urbana.** Diversos factores influyen en esta alteración que debemos de saber, no es propia de esta zona de la ciudad de México.

Después del gran éxito que tuvo la primer zona urbanizada en la ex Hacienda de los Morales, De la Lama y Basurto decidieron ir más allá de una pequeña colonia llamada Chapultepec-Polanco y comenzaron a urbanizar también las zonas aledañas. Cabe resaltar que las intenciones centrales de realizar fraccionamientos nuevos, urbanizando cada vez más la ciudad, parte de un punto de vista económico, donde las ciudades *“son una manera eficiente de distribuir espacialmente las relaciones entre individuos”* <sup>27</sup>

En las décadas de 1960-1970, en Polanco se comienza a construir grandes cantidades de edificios, sobre todo en el lado Oeste de la zona donde, lejos de conservar los preceptos de grandes casas ajardinadas, se construyen rascacielos habitacionales, con departamentos de 250 a 300 m<sup>2</sup>.

En la década de los ochentas, se comienza a visualizar obras como el edificio de la BMW, IBM (por Augusto H. Álvarez) y el primer hotel de la zona, el hotel “Presidente”. Posteriormente las torres de César Pelli y diversos hoteles más. Como el Nikko México y el Marriot. <sup>28</sup>

En los noventas, derivado de los sismos del año 1985 en la Ciudad de México surge un *boom* inmobiliario en Polanco y las Lomas de Chapultepec que reciben una fuerte presión inmobiliaria para ubicar oficinas y comercios antes establecidos en la zona central, principalmente de edificios corporativos, boutiques, restaurantes, etc. <sup>29</sup>. Esta etapa es muy importante, ya que deriva en la

---

<sup>27</sup> Royuela, Vicente, La influencia de la calidad de vida en el crecimiento urbano. El caso de la provincia de Barcelona. Asociación Española de Ciencia Regional. España, 2009.

<sup>28</sup> Datos obtenidos de la entrevista realizada a M. en Arq. María Bustamante Harfush, Cronista de la Delegación Miguel Hidalgo. México, DF. 2009.

<sup>29</sup> Ídem.

aprobación de las zonas especiales de desarrollo controlado (ZEDEC) como forma de ordenar estos cambios de uso. La densificación inmobiliaria se vio acompañada por la creación de colonias más prósperas, económicamente hablando, como Santa Fe, Tecamachalco, Lomas de la Herradura, etc.

La densificación urbana obedece a diversos elementos que explican el crecimiento y la transformación de las ciudades: factores demográficos, económicos, de cambio social, etc. Se habla ahora de un factor reciente: la calidad de vida y cómo esta puede atraer a gente a las ciudades, factor clave del crecimiento económico de las ciudades.

## 2.2 Problemática arquitectónica-urbana actual de la zona.

¿Qué hace a Polanco una zona propensa a la demolición?

Dos factores importantes. Por una parte su plusvalía inmobiliaria y por otra los planes de desarrollo urbano (el Plan de Desarrollo Urbano de la Delegación Miguel Hidalgo, el ZEDEC o Zona Especial de Desarrollo “Controlado”, hoy en día el Programa Parcial de Polanco).

La primera, se debe a distintos factores urbanos que han hecho apetecible Polanco a los habitantes. Por una parte sus cualidades estéticas, sus edificios, su calidad arquitectónica, sus calles arboladas, su camellón peatonal, sus parques; su infraestructura urbana con todos los servicios regulares de agua, luz, drenaje; su equipamiento, con escuelas, hospitales, hoteles, museos, áreas verdes, comerciales, de oficinas, residenciales; su ubicación geográfica que la convierten en un centro más real que el propio Centro Histórico de la Ciudad de México, la cual se conecta con el sur, norte y poniente con relativa equidad de distancia; el tipo de terreno rocoso, de lomas, que lo hacen un lugar seguro a los sismos. Todo lo anterior ha permitido que no solo se haya mantenido como una de las zonas de más alto costo por metro cuadrado, sino que haya permanecido e incrementado su valor inmobiliario y el interés de habitarla.

Todo este deseo se traduce en la voracidad de los especuladores inmobiliarios, quienes buscan aprovechar cada metro cuadrado para edificar nuevas construcciones que prácticamente tienen aseguradas para la venta. Y ante la práctica inexistencia de predios baldíos dentro de las 5 secciones de la colonia Polanco, se ha traducido en la demolición de un elevado número de casas con valor arquitectónico patrimonial (se verificó la demolición de más de 50 en un año) para dar cabida a nuevos desarrollos que además, están avalados por los programas de desarrollo urbano de la ciudad. Es decir, que donde antes había una casa de 450 m<sup>2</sup> y 3 niveles, hoy se puede levantar un edificio de 12 niveles con un desplante de más de 3,500 m<sup>2</sup>.

Lo anterior, aunado a una falta de catalogación detallada del Patrimonio Arquitectónico por parte del Instituto Nacional de Bellas Artes INBA y de la Dirección de Sitios Patrimoniales de la SEDUVI, la falta de homologación de la información y de los listados de las distintas instituciones, la falta de una legislación que verdaderamente proteja de su demolición a los inmuebles con valor histórico o arquitectónico, y la falta de injerencia de la propia Delegación Miguel Hidalgo en la

conservación del patrimonio arquitectónico y de la planeación controlada de su densidad y de sus usos de suelo, han hecho imposible la conservación y por el contrario han solapado una demolición avasalladora del entorno de Polanco y sus alrededores.

A pesar de que actualmente existen leyes que regulan las construcciones en el DF, aunque como vemos, no funcionan porque no se respetan gracias a la gran red de corrupción existente entre las grandes empresas y el gobierno, ¿Qué pasará si estas leyes se disolvieran y cada quien pudiera regular su uso de suelo de manera conveniente? La pregunta podría resultar equivocada, sin embargo el 10 de marzo de 2010 se presentó ante la ALDF una iniciativa de ley que busca modificar las Leyes de Desarrollo Urbano, establecimientos Mercantiles y de Procedimientos Administrativos. La aprobación de la misma modificará totalmente la forma de otorgar los usos de suelo y de dar los permisos para abrir negocios en esta ciudad.

De ser aprobadas las modificaciones a esta ley, se desconocen las normas e instituciones que regulan los usos de suelo en esta ciudad. La iniciativa de ley propone la creación de instrumentos legales que, a discreción de la SEDUVI, permiten cambiar cualquier uso de suelo de cualquier predio como sería de habitacional a comercial, hacer cualquier tipo de construcción o abrir cualquier giro a pesar de que las leyes actuales no lo permitan en la zona.

Considero una dictadura la posible aprobación de esta ley, ya que adolece de muchos elementos que debieron de haber considerado (participación ciudadana, protección civil, etc.). También se contraponen con la Construcción, Leyes Federales, normas de ordenación, facultando a la SEDUVI y a la Jefatura de Gobierno a decidir sobre los usos y destinos del suelo en forma discrecional. Cabe hacer notar que en este momento la Consejería Jurídica de DF y las diversas asociaciones de desarrolladores están elaborando el reglamento de esta ley para lo cual no se convocó a la ciudadanía que participara en las mesas de trabajo.

La LDU parte del principio de limitar las zonas unifuncionales, con ello permite que en áreas habitacionales de conservación patrimonial, como es el caso de Polanco, existan una serie de negocios en beneficio claro de grupos y personas y en detrimento de la comunidad que las habita. Esta LDU es en sí solo una serie de instrumentos, que sirve para desconocer toda la normatividad existente en términos de uso de suelo, como son los Planes Delegacionales y los Planes Parciales, para permitir proyectos

prohibidos por las Leyes vigentes, haciendo totalmente un lado la posibilidad de que el ciudadano opine e incide sobre la comunidad donde habita.

La creación de este Instituto Verificador ya ha sido aprobada. De acuerdo a esta ley se concentra en un solo Instituto la facultad y obligación de verificar en todos los rubros todas las obras, estacionamientos, establecimientos mercantiles, construcciones, anuncios, mobiliario urbano, etc., eliminando la participación de otras entidades como delegaciones, protección civil o la Secretaría de Medio Ambiente.

Me parece muy complicado que un solo organismo pueda satisfacer los requerimientos de verificación de una ciudad como esta, ¿Qué sucederá con todas las denuncias que actualmente están en proceso?, ¿Por qué se elimina la posibilidad de una denuncia anónima? Es increíble que no sea obligatoria la verificación de todos los antros al momento de su apertura y por lo menos una o dos veces al año.

En la actualidad existen decenas de miles de solicitudes de verificación de presuntas irregularidades pendientes de resolución que han sido debidamente presentadas ante las autoridades, una sola instancia no las podría resolver.

En caso de que se apruebe esta Ley, para abrir un establecimiento mercantil, desde el más sencillo, hasta un antro es suficiente con presentar un aviso por Internet y decir que uno cuenta con todo lo necesario, ya que ahora, no se tendrá que tramitar ningún permiso ni licencia. No habrá nadie que se responsabilice por el otorgamiento de licencias o permisos fuera de ley. La consecuencia es que los establecimientos irregulares puedan operar durante meses, sino es que años, antes de ser verificados y que se enfrente al denunciante con el dueño del establecimiento porque la denuncia no puede ser anónima.

La recuperación y permanencia de la *calidad de vida* es lo que el cumplimiento de las leyes debería de traer consigo. Ventaja para los individuos habitantes de las zonas en cuestión, para los habitantes de la ciudad que diariamente salimos a realizar las actividades cotidianas y no para los grandes inversionistas aliados con las autoridades corruptas que buscan cada vez más y mejores negocios multimillonarios que pasen por encima de las leyes y los derechos ciudadanos. Es impotente de

nuestra parte ver como no solo violan las leyes, sino que ahora ya hasta las están transformando con tal de continuar sus ambiciosos proyectos.

Existen propuestas y comités en pro de la conservación de los derechos que poseemos como habitantes de este país; los grupos son propositivos y con gran conocimiento de causa en pro de la habitabilidad, la organización como ciudadanos debe de tomar un mayor auge con tal de poder expresar y hacer que nuestros derechos se cumplan sino, las cosas seguirán como hasta ahora, en las manos de unos pocos que velan solo por sus intereses.

## CAPÍTULO 3. SISTEMAS DE REHABILITACIÓN ARQUITECTÓNICA-URBANA.

### 3.1 Análisis de la Movilidad y Habitabilidad en Polanco.

Área de Polanco	3.9 km <sup>2</sup>
Población en el 2010	29, 813 hab.

Evolución del empleo 1994-1999	44%
--------------------------------	-----

Densidad de residentes	77 hab/ha
Densidad de empleados	178 hab/ha
Empleados por residente	2.3

Viajes diarios a la zona	210,000
Viajes hechos por visitantes	87%
Viajes hechos por residentes	13%

Viajes hechos por trabajo	64%
---------------------------	-----



¿Cómo llegan a Polanco?

49% en automóvil	103,000
31% en colectivo	63,000
8% en metro	17,000
5% en taxi	11,000

Las vialidades que presentan problemas de ingreso por las mañanas son: Chivatito, Ferrocarril de Cuernavaca y Masaryk.

Los problemas de salida por la tarde se dan porque 135, 000 empleados salen al mismo tiempo de 18:00 a 20:00 hrs, las vías colapsadas en esos momentos son Reforma, Ferrocarril de Cuernavaca y Mariano Escobedo. La velocidad promedio en ese lapso de tiempo es de 7.2 km/h, logrando que el tiempo de recorrido entre Periférico y Mariano Escobedo sea de 27 min.

El estacionamiento en esta zona es una de las principales causas de deterioro de la Calidad de Vida, veamos algunas cifras:

Estacionados en la vía pública.	10,029
Tiempo de permanencia	5:31 hrs
Ocupación en hora pico	116%
Déficit de cajones en la vía pública	1,554
Estacionamientos disponibles en la zona	61 estacionamientos con 10, 418 cajones

Estacionamientos públicos:

Ocupación promedio en hora pico	77%
Independientes	98%
Asociados a comercios	59%

Tiempo de permanencia:

En estacionamiento público	1:54 hrs
En la vía pública	5:31 hrs

Transporte público en Polanco. Problemática:

22. Uso generalizado de las vialidades.
23. Sin paradas fijas.
24. Sin infraestructura para trasbordos.
25. Vehículos de baja capacidad.
26. Antigüedad de la flota.

Taxis:

Bases	42
Cajones ocupados	229

Posible estrategia.

27. Moderar el uso del automóvil en la zona.
28. Racionalizar el uso de estacionamiento en vía pública.
29. Mejorar la operación de la vialidad interna.
30. Ordenar y modernizar el transporte público.
31. Impulsar la movilidad peatonal y en bicicleta para atender viajes internos.
32. Mejorar el uso que se da al espacio público.
33. Cubrir puntualmente el déficit actual de cajones en estacionamientos públicos.
34. Construcción de estacionamientos subterráneos.
35. Ampliación de esquinas para mejorar la seguridad peatonal.

36. Creación de zonas peatonales.
37. Sustitución del parque vehicular.
38. Reubicación de bases de taxis.
39. Implemento de dos circuitos de la propuesta “Polancobus”
40. Reordenamiento del transporte público con dos rutas de autobuses.
41. Colocación de parquímetros en 209 manzanas.
42. Intervención en vialidades.

Objetivos generales:

43. Mejorar la calidad del espacio público y de la Calidad de Vida.
44. Conferirle nueva función a las calles.
45. Garantizar la seguridad del peatón.
46. Reacondicionamiento del espacio público para mejorar la convivencia.

La información fue tomada del Plan de Movilidad Polanco 2011. Delegación Miguel Hidalgo. SEDUVI.

### 3.2 Actualidad y deterioro de la Movilidad.

Como ya analizamos, el concepto de Calidad de Vida se ha estudiado desde el momento en que las necesidades de salubridad en las viviendas exigían estándares mínimos; el concepto de habitabilidad surge del interés por mejorar la vivienda.

Ahora, el concepto *habitabilidad urbana* abarca el estudio de las cualidades que se desarrollan en el medio ambiente urbano al exterior de los espacios arquitectónicos.<sup>30</sup>

Polanco actualmente es una zona con un alto déficit de habitabilidad y calidad de vida. Su densificación ha logrado que el nivel de confort que gozaban los vecinos iniciales, con un reglamento bien delimitado, actualmente haya quedado solo en el recuerdo de las personas que ahí habitan desde la creación de la colonia. Después del cambio de uso de suelo, la colonia comenzó a llenarse de comercios, oficinas y departamentos, saturando una zona que no fue diseñada urbanísticamente para albergar tanto habitantes, como visitantes.

Polanco es una zona de la delegación Miguel Hidalgo, con 3.9 km cuadrados; diariamente se realizan 210 mil viajes, sobre todo por visitantes (87%). El principal motivo de los viajes es el trabajo (64%), en seguida la escuela (6%), así como por diversión y compras, 5% y 4%, respectivamente. Los residentes de Polanco hacen tan sólo el 13% de los viajes. Los principales modos de transporte empleados son el vehículo (49%), y el colectivo (31%).<sup>31</sup>

La reducción del espacio vial por los estacionamientos sin control en las calles; vueltas a la izquierda; vueltas en “U”; déficit de estacionamientos; rutas de transporte público sin paradas fijas; y ausencia de autoridad durante varias administraciones delegacionales, han terminado por colapsar el espacio urbano en Polanco, con evidente impacto en la calidad de vida de los vecinos, de los visitantes y la seguridad peatonal.

La movilidad automotriz, disminuir la afectación en la red de vialidades, recuperación de los espacios públicos en beneficio de los habitantes de la zona y

---

30 Alguacil Gómez, Julio. Calidad de vida y Praxis Urbana. En: Lles & Tobío, 1990.

31 Plan de Movilidad Polanco. Delegación Miguel Hidalgo. SEDUVI. 2011.

mejorar la seguridad para peatones son elementos que se tienen que poner en marcha para poder ser detonantes en el aumento de la calidad de vida, ya que actualmente la carencia en la correcta aplicación de estas actividades afectan el correcto desarrollo urbano de la zona.

Recuperar los espacios públicos en beneficio de los habitantes de la zona y mejorar la seguridad para peatones son puntos clave que pueden detonar un alza en la calidad de vida de los habitantes, esto se afirma cuando analizamos que en los inicios de Polanco, cuando la zona era exclusivamente habitacional la gente compró rápidamente las cosas, tanto que el éxito de la primer urbanización llevo a los creadores de la colonia a expandirla a cinco zonas más. Ahora, solo se trata de derrumbar casas catalogadas por el INBA para poder obtener beneficios económicos; la calidad de vida y el concepto de habitabilidad que logró el éxito de la colonia, cada vez está más lejano de recuperarse. La colonia Polanco actualmente vive de la “fama” de ser una colonia que garantiza comodidades, el vivir ahí te introduce en un caos donde el tráfico, las construcciones irregulares y la gran cantidad de autos estacionados en las calles merman el intento de vecinos de recuperar su espacio tanto privado, como público.

Actualmente en esta zona existe un déficit de más de dos mil cajones de estacionamiento, lo cual, en los últimos años ha impactado seriamente las vialidades de la zona, convirtiéndolas en aparcaderos en manos de franeleros y valet parking. En Polanco, al año 2000, residían 29,813 habitantes. Por cada residente la zona cuenta con 2.3 empleados. Por las mañanas los ingresos a Polanco son complicados. Vialidades como Chivatito, Ferrocarril de Cuernavaca, y Masaryk presentan alta carga vehicular. En las tardes se calcula que 135 mil empleados salen de golpe entre las 6 y 8 de la noche. Se estima que 87 mil autos salen de Polanco, hacia vialidades colapsadas: Reforma, Ferrocarril de Cuernavaca y Mariano Escobedo. <sup>32</sup>

---

<sup>32</sup> Plan de Movilidad Polanco. Delegación Miguel Hidalgo. SEDUVI. 2011.

Patrones de movilidad de la zona Polanco:

Encuesta Origen-Destino INEGI, 2007

*Viajes Realizados:*

Total de viajes	209,620
Viajes visitantes	87%
Viajes residentes	13%

*Principales propósitos de los viajes*

Trabajo	64%
Escuela	6%
Diversión	5%
Compras	4%

*Principales modos de transporte*

Automóvil	49%
Colectivo	31%
Metro	8%
Taxi	5%
Autobús suburbano	5%

Los elementos que han mermado el correcto desarrollo de la colonia, que han detenido su avance y que han logrado que el concepto de calidad de vida inicial se pierda, son los múltiples cambios que se ha generado a la ley urbana bajo la que se rige Polanco. Todo inicia con la demolición de casas patrimoniales que originalmente marcaba el reglamento de la colonia, debían de estar construidas alrededor del Parque Lincoln. Estas casas de grandes extensiones (400 m<sup>2</sup>) al pasar de los años resultaron ineficientes para las familias que al principio las utilizaban. Las inmobiliarias, al darse cuenta de este fenómeno de abandono en Polanco, comenzaron a ofrecer precios elevados por m<sup>2</sup> para poder construir en estos terrenos tan cotizados torres de departamentos con altas remuneraciones.

En los últimos años se ha registrado la más grande demolición de casas con valor patrimonial en la colonia Polanco de la ciudad de México: más de cincuenta

inmuebles que tenían valor histórico y arquitectónico han perecido ante la presión inmobiliaria y, sobre todo, por la falta de apreciación de nuestro patrimonio.

En el libro *La Gran Corriente Ornamental del S. XX* (Gossman, 1998), aparece un artículo de la revista *Proceso* (núm. 535, del 13 de abril de 1987), en donde se denuncia la demolición de un edificio localizado en Insurgentes Sur 1266, casi esquina con Félix Cuevas, hecho que despertó la necesidad de tratar de conservar un estilo que no ha trascendido con éxito a través de los años, siendo punto de demoliciones e intransigencias por parte de autoridades e inmobiliarias que acechan el gran valor del terreno. A pesar de que las casonas de Polanco no cuentan con la protección necesaria como patrimonio, debemos valorar que esta etapa arquitectónica marcó un estilo y una manera de realizarla en una fase importante dentro de la búsqueda de la identidad mexicana: el periodo pos revolucionario. A pesar de no ser del agrado de diversa gente es importante conservarla ya que la arquitectura siempre describe las etapas que atravesó el país durante la concepción de esta.

Cabe mencionar que la actitud de las autoridades se restringió a *ceder* el cuidado y conservación de los inmuebles de Polanco a los habitantes de las propias casas, y como la zona no es considerada como Patrimonial (las construcciones se rigen bajo el Plan Parcial, antes el ZEDEC, zona especial de desarrollo controlado), existieron inmuebles demolidos sin que las autoridades de la delegación Miguel Hidalgo hiciera algo.

Ante el desconocimiento de cómo tratar el patrimonio, muchas personas consideran que es mejor tirar que remodelar o restaurar, cuando en realidad, en la gran mayoría de los casos, lo segundo es económicamente factible y, además, al ser estas casas consideradas monumentos, pueden contar con importantes incentivos fiscales de apoyo para su conservación “como la exención del pago del predial, del pago de escrituras y otros que vienen dentro del Código Financiero”.

*“...la especulación a gran escala de los bienes raíces en donde el valor del terreno y su localización es más importante que el inmueble, ha convertido a la arquitectura en una de las artes más indefensas y vulnerables. Las obras arquitectónicas tienen valor testimonial, son voces del pasado que, como bienes del interés público, deben conservarse por sus usuarios temporales, como patrimonio para las generaciones futuras...”* Arq. Manuel Berumen, Investigador UIA.

Es importante mencionar la publicación que hizo la SEDUVI y la DSPM en la Gaceta Oficial el 10 de mayo de 2006, en la que se enlistan nuevamente los monumentos en Polanco y se omiten más de 150 inmuebles que ya estaban en su listado original. Algunas de las edificaciones que no se mencionaron fueron aquellas que ya habían sido demolidas y otras más que se han estado demoliendo, sin fijar responsabilidad por esta nueva selección y las repercusiones que esto implica ya que la Delegación Miguel Hidalgo sólo considera de valor patrimonial las que aparecen en esta última.

Actualmente se encuentra en revisión el Programa Parcial de Polanco, con la finalidad de regularizar las obras ahí realizadas y contar con una planeación.



### 3.3 Problemas y deterioro arquitectónico-urbanos.

Durante muchos años Polanco ha sido un importante punto de atracción en la Ciudad de México. El interés que produce va más allá del económico, también incluimos el social, cultural y cosmopolita, que van de la mano con su importante carga histórica.

Los problemas urbanos y arquitectónicos que tiene la zona se han intensificado por los diversos factores ya analizados en los capítulos anteriores, como resumen, podemos recapitular **que el cambio de uso de suelo de habitacional a usos mixtos que sufrió la zona es el principal motivo del daño urbano de Polanco.**

Después de que México ha atravesado por innumerables problemas, el tratar de que las soluciones se enfoquen en una sola colonia de la gran ciudad de México podría resultar imprudente para algunas opiniones, sin embargo, este estudio se enfoca en esta zona en específico por poseer un alto valor histórico y cultural, no solo de la Ciudad de México, sino mundial, ya que debemos de recordar que el estilo Neobarroco es propio de Polanco, es decir, no se repitió en ningún otro sitio del mundo, además de que Polanco es un punto de reunión de factores económicos, políticos y sociales.

“Polanco es una de las colonias más emblemáticas de la capital de la República. Con grandes camellones, parques, innumerables lugares de esparcimiento y servicios de calidad mundial, se ha convertido en un destino preferido del turismo nacional e internacional y zona privilegiada de residencia. Sin embargo, Polanco es también una de las áreas más congestionadas por el tráfico vehicular en el Distrito Federal. De ser una colonia residencial y comercial, desde los años ochenta comenzó a transformarse en un punto de concentración laboral, dada su excelente ubicación y variados servicios”.<sup>33</sup>

En el presente, los problemas en todas las colonias han sido relegados y la prioridad por parte de las autoridades competentes ha sido destinada a otras necesidades que se han presentado, sin embargo, la necesidad por resolver los problemas de la colonia comenzó a ser un punto prioritario para sus habitantes, los cuales no están dispuestos a seguir resignados a lo que puede resultar en una dramática pérdida de las características típicas de la zona; la conservación de sus

---

<sup>33</sup> Plan de Movilidad Polanco 2011. Delegación Miguel Hidalgo. SEDUVI.

mejores cualidades arquitectónicas y urbanas es un punto que ahora resalta y su solución no se puede seguir relegando.

Como se ha mencionado en los capítulos anteriores, el estudio del Plan Parcial ha estado tomando su curso. Primero se logró que Polanco fuera una Zona Especial de Desarrollo Controlado (ZEDEC, 1987), después con Plan Parcial vigente (1992) distintos avances para la conservación de la zona han estado presentes, sin embargo los problemas de ahora son mayores que los de hace dos décadas, lejos de minimizarse, el problema del tráfico, por ejemplo, ha empeorado, sin mencionar la complicación de encontrar un lugar de estacionamiento y el alto índice de demolición a casas patrimoniales y protegidas por el INBA y/o SEDUVI. *“Cuando comenzó a desarrollarse en los años 30, Polanco era una zona de habitación unifamiliar de baja densidad, con un coche por familia. El cambio de uso de suelo que se desata en los años 70, nos lleva a una nueva realidad...”*<sup>34</sup>

Resolver los problemas de manera definitiva es ahora un punto en ejecución y la solución no debe realizarse a costa de las mejores características de Polanco, muy al contrario la consecución de una ciudad para vivir debe ser uno de los principales objetivos de la política actual. Determinar las vías para ello de manera que no exista contradicción entre su resolución y la construcción de una ciudad así, resulta una de las características más importantes del trabajo por hacer.

Conseguir una ciudad que sus habitantes sientan como suya, que la vivan y disfruten como tal y que puedan sentirse orgullosos y felices con de ella es el trabajo del gobierno de la mano con los vecinos. La tarea no ha sido sencilla, pero determinar con precisión hacia donde deben de apuntar los esfuerzos es la mejor garantía para lograr el cometido.

Polanco forma gran parte del alma de la Ciudad de México. Sus calles fueron recogiendo desde su origen las distintas características más típicas del México que se gestaba en esa época, de manera que hoy la ciudad se identifica en gran manera con muchos de sus espacios.

La calidad de vida de los habitantes es el tema principal del trabajo de los vecinos, los cuales luchan activamente para lograr las características necesarias.

---

<sup>34</sup> Ibid.

Reequilibrar los usos de suelo de Polanco, así como la movilidad es necesario para evitar una degradación en otro caso inevitable. Las calles de Polanco han visto crecer en los últimos años los usos de suelo de oficinas y comercio en detrimento de los usos residenciales, lo que provoca una alta densidad de población y de tránsito, llevando esto al deterioro de calidad de vida de los habitantes de la zona.

Para lograr este equilibrio necesario entre uso habitacional-oficina-comercio, se hace necesaria una política de rehabilitación urbana al mismo tiempo que se tomen acciones para lograr el cometido. Una inteligente y bien estructurada política urbana-arquitectónica puede resolver gran parte de los problemas económicos y políticos de la zona.

Entre otros aspectos, se hace necesario el fomento de la conservación de gran número de las casas antiguas que existen en Polanco, de manera que este es un punto importante e imprescindible en las políticas y planes que el gobierno junto con los vecinos piensen tomar.

Un punto importante de tratar también es la conservación de las áreas comunes, como parques, recuperación también de las calles, avenidas, plazas, paseos, con los que se mantiene una identidad arquitectónica urbana notoria en toda la ciudad, “POLANCO ES UNA DE LAS COLONIAS MÁS EMBLEMÁTICAS” de la capital de la República. Con grandes camellones, parques, innumerables lugares de esparcimiento y servicios de calidad mundial, se ha convertido en un destino preferido del turismo nacional e internacional y zona privilegiada de residencia. Sin embargo, Polanco es también una de las áreas más congestionadas por el tráfico vehicular en el Distrito Federal”.<sup>35</sup>

Por otra parte, el tráfico es un elemento importante a tratar, ya que es una de las principales molestias para los habitantes y visitantes, que asisten resignados a que su colonia se haya convertido en una de las zonas con una circulación más densa de toda la ciudad, aumentando de manera alarmante la contaminación y el ruido. Encontrar una solución definitiva que no implique el mayor destrozo de las mejores partes de la colonia es también una de las tareas principales.

---

<sup>35</sup> Plan de Movilidad Polanco 2011.

### **3.4. Ejemplo análogo aplicable al caso Polanco. Chamberí, Madrid. (Estancia semestral de Maestría).**

Como ya he mencionado, las calles, glorietas y avenidas de Polanco se vieron afectados por los problemas del tráfico transformándose en sitios ocupados como estacionamientos callejeros para el uso de los visitantes, disminuyendo así la anchura del arroyo vehicular causando los nudos viales. El establecimiento y conservación de los parques de Polanco resulta muy necesario para la zona y también para la propia ciudad, en la que abundan (aunque no en buenas condiciones) estos elementos principales de recreo y esparcimiento.

Un ejemplo importante de mencionar es el caso del barrio Chamberí en Madrid, España, donde el problema de tráfico y densificación de las avenidas es compartido con mi caso de estudio. Inicialmente Chamberí se conformó como una auténtica red de primer nivel dentro de la ciudad, en la actualidad son vialidades preferidas por los usuarios del automóvil debido a su mayor anchura.

El nacimiento de Chamberí no tiene paralelos conocidos en la historia del crecimiento de las ciudades. Estas crecían generalmente a lo largo de los caminos rellenando espacios vacíos, pero no se da el caso de que esos caminos fueran ya importantes paseos, construidos como tales mucho antes de llegar a ser ciudades. Normalmente, para unir el centro histórico y el ensanche se construían paseos y bulevares que servían como solución de continuidad. También se actuaba sobre la ciudad existente, trazando nuevos paseos principales o ensanchando los existentes. Aunque alguna de esas actuaciones están presentes, la formación de Chamberí, resulta más parecida al relleno con edificios de un gran parque cuyos paseos principales se hubieran trazado de antemano. Primero se construyó allí la trama principal vacía y posteriormente se fue rellenando con distintos tipos de asentamientos de población. Esta red constituía uno de los principales sitios de recreo y esparcimiento madrileño, donde sus habitantes acudían a pasear y relacionarse.



Adaptación de estacionamientos subterráneos.

A finales de los años sesenta el tráfico había comenzado a plantear problemas importantes en las ciudades. El incremento del número de automóviles y del transporte son unos de los problemas del Madrid actual, en parte por las necesidades derivadas del tráfico, y en parte por influencia de la segregación de las actividades de las distintas áreas que atraviesan, sus espacios principales han perdido la personalidad que les caracterizaba<sup>36</sup>. El propio desarrollo económico ha venido fuertemente ligado al de las comunicaciones en una sociedad cada vez más dependiente de ellas donde nadie duda la conveniencia de favorecerlas en lo posible. <sup>36</sup>

Eran además los años sesenta una época en la que la urbanística mundial tenía un claro tinte funcionalista y se veía la ciudad tradicional como desfasada. Los urbanistas se apostaban por las ciudades con calles anchas y regulares cuyos trazos parecían visionarios, despreciando la ciudad histórica que les parecía vieja y caduca. El funcionalismo se veía fuertemente apoyado por el desarrollo de la técnica y era la época de los proyectos para construir ciudades llenas de pasos elevados, juzgando en buena medida la calidad de los trazados por sus soluciones de tráfico.

---

<sup>36</sup> Gerencia Municipal de Urbanismo. Un año de gestión urbanística. Ayuntamiento de Madrid. 1992.1993. Madrid, España.

Los encargados de trazar las ciudades de hoy son conscientes de la conveniencia de invertir en todo aquello que suponga un incremento de la calidad de vida, y el problema de la ciudad es hoy uno de los principales a los que deben aplicarse los poderes públicos junto con los urbanistas y arquitectos. De manera parecida a como durante el Renacimiento se comenzó a tejer la ciudad existente reparando las heridas y completando las carencias de la ciudad gótica, debe comenzarse ahora un proceso de reparación de las ciudades demasiado maltratadas en nuestro siglo. Y no solo en lo relativo a la llamada ciudad histórica sino también a aquella parte de la ciudad construida bajo las reglas funcionalistas.

Las glorietas y los paseos de Chamberí podrían ser recuperados, así como los paseos, esto para lograr soluciones de tráfico que impidan que la circulación se dificulte aun más de lo que ya está.

La contradicción entre la ciudad y su tráfico debe resolverse de manera que sea posible la consecución de una ciudad para vivir, al tiempo que el tráfico encuentre soluciones definitivas. Para ello, este problema debe incluirse en un plan que contemple todos los aspectos del transporte, tanto privado como colectivo, como única manera que permita encontrar soluciones permanentes. Uno de los aspectos principales de ese plan lo constituye el suficiente y adecuado trazado de su red de transporte público, en el caso Chamberí es el metro y en Polanco especialmente los taxis y los microbuses, aunque también cuente con estaciones de metro (Polanco y Auditorio).



Traza de Chamberí

. Existen diferentes soluciones provisionales, en tanto se realizan las medidas definitivas de transporte. Si el número de entradas y salidas principales se redujera a los sitios más importantes y comenzaran y terminaran en vías rápidas de entrada y salida de la ciudad, supondrían un gran soporte del tráfico privado. *El estudio de sus salidas y entradas de manera que produzcan los menores daños, resulta importante. Por otra parte el mejor sitio para dotar de estacionamiento a los vehículos es el situado bajo las calzadas de los paseos, actuando como filtros en las salidas de esas vías.*<sup>37</sup>

El estudio hecho en Chamberí muestran la importancia de reparar la ciudad, un ejemplo de esto es la necesidad de rehabilitar los edificios antiguos para incitar a los jóvenes a vivir en ellos, ya que la población de adultos mayores va en aumento;

---

<sup>37</sup> Ideas y Estrategias para Madrid. Fundación COAM. 2004.

también consideran necesario resolver los problemas de tráfico, pues ambas cosas son necesarias para conseguir una ciudad que aporte calidad de vida a sus habitantes.



## **CAPÍTULO 4. NORMATIVIDAD. PLAN PARCIAL Y PLAN DE MOVILIDAD.**

### **4.1 Antecedentes. ZEDEC.**

A continuación se muestra de manera simplificada el contenido de los programas de mejoramiento, denominadas Zonas Especiales de Desarrollo Controlado (ZEDEC), que son un instrumento normativo, emanado del Plan General de Desarrollo Urbano de Distrito Federal, y de los Programas Parciales de Desarrollo Urbano Delegacionales que conforman el sistema de planeación de la Ciudad de México.

Las razones que motivan este acuerdo son principalmente establecer el mejoramiento y el marco normativo de la Zona, mediante la realización de acciones concertadas entre los diferentes grupos existentes en Polanco, mejorando con ello las condiciones de vida de la población de esa Zona y de las circunvecinas, distribuir equitativamente los beneficios y cargas del proceso de desarrollo Urbano, evitar que se edifiquen o amplíen construcciones sin garantía de seguridad para sus usuarios y el cumplimiento de normas específicas que aseguren una adecuada mezcla de Usos de Suelo. Las Normas Técnicas que se establezcan deberán regir en lo sucesivo a las edificaciones, su utilización y el aprovechamiento del Uso de Suelo en general.

Las ZEDEC, son instrumentos normativos en apoyo a la planeación de la Ciudad de México aprobadas e incorporadas por primera vez dentro del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Delegacional en su versión 1987. Su propósito es llevar a cabo la planeación urbana a mayor detalle en zonas específicas de la Ciudad que presentan una problemática específica de uso de suelo, en virtud de que el programa parcial de Desarrollo Urbano Delegacional vigente, ya no responde a los requerimientos y necesidades de los vecinos de la zona.

#### **ANTECEDENTES.**

La elaboración de la Zona Especial de Desarrollo Controlado Polanco, se inició a petición de los vecinos para que a través de este instrumento se pudiera establecer un uso de suelo que sustituyera al actual PPDU, versión 1987, en virtud que con la zonificación que le asignaba el PP 1897, era de características mixtas permitiéndose usos diferentes al habitacional lo cual impactaba de forma negativa la vialidad y las características habitacionales de la zona.

Dicha incompatibilidad de usos y actividades generó que los vecinos de la zona llevaran a cabo la solicitud de conformación de una Zona Especial de desarrollo Controlado, ante la Coordinación General de Reordenación Urbana y Protección Ecológica y la Delegación del Departamento del Distrito Federal en Miguel Hidalgo.

Con tal motivo, se iniciaron los trabajos para la colonia, conformándose para ellos una comisión de uso del suelo por parte de los vecinos, en dicho proceso de conformación de la ZEDEC, se dio durante aproximadamente 30 meses, contando al final con un proceso de consulta pública con los vecinos para exponer la propuesta elaborada entre la Coordinación General de Reordenación Urbana y Protección Ecológica y la Comisión de uso de suelo de la Col. Polanco y sus cinco secciones.

Para que una ZEDEC pueda entrar oficialmente a la legislación, como primer paso se establece el marco jurídico en que se sustenta el acuerdo por el que se declara ZEDEC y se aprueba la normatividad para el mejoramiento y rescate de la zona específica; como segundo paso se establecen los considerandos que motivaron el declarar necesario el programa de mejoramiento de la zona, señalando que tipo de problemática tiene, por ejemplo, si es necesario consolidar y conservar los usos habitacionales, alentar la construcción de vivienda, proteger las áreas verdes, etc.

Una vez señalada la problemática existente se declara la ZEDEC, y se establecen los límites de aplicación; posteriormente se establecen las bases generales y particulares de la zona con respecto a su futuro desarrollo.

47. NORMAS COMPLEMENTARIAS GENERALES.

Son aquellas que su aplicación es para toda la zona de estudio, por ejemplo:

- 48. Normas de estacionamiento.
- 49. Porcentaje de áreas libres
- 50. Alturas sobre nivel de banquetta
- 51. Áreas verdes inalterables
- 52. Fusión de predios
- 53. Normas complementarias particulares

Son aquellas normas particulares que se aplican en forma específica a predios o manzanas en el área de estudio, en estas se indican las condiciones para su desarrollo, tales como:

- 54. Uso de suelo
- 55. Alturas sobre nivel de banquetta
- 56. Porcentaje de área libre
- 57. Accesos y salidas por vialidades principales
- 58. Restricciones

Es importante destacar dentro de este punto que hay predios con vialidades importantes, que deberán observar un uso y una normatividad especial en un tramo determinado; por ejemplo “predios con frente a”, “en el tramo comprendido”.

A continuación Se muestra un resumen de las Normas Complementarias y Restricciones a la Construcción en la ZEDEC Polanco.

<b>LICENCIA DE USO DE SUELO</b>	<b>SUBDIVISIÓN DE LA VIVIENDA UNIFAMILIAR</b>	<b>ÁREAS LIBRES DE CONSTRUCCIÓN</b>
<i>Esta licencia deberá tramitarse en forma previa a la licencia de construcción y la requerirán únicamente las edificaciones y aprovechamiento de predios señalados en el artículo 53 del Reglamento de Construcciones del Distrito Federal, para los usos de suelo autorizados en el programa ZEDEC Polanco.</i>	<i>Para las viviendas construidas y ubicadas en la zona habitacional, se permitirá la subdivisión interior de las viviendas actuales en departamentos con un mínimo de 150 m<sup>2</sup> de superficie. Para la zona comprendida entre Presidente Masaryk, Spencer, Rubén Darío la superficie mínima por vivienda deberá ser de 200 m<sup>2</sup>, lo anterior siempre y cuando se respete en lo esencial la estructura básica de la construcción existente y cumpla con los cajones de estacionamiento. Se permitirá la ampliación de construcción en un máximo de 15% de la superficie original.</i>	<i>Para lograr la recarga de los mantos acuíferos se deberá permitir la filtración del agua de lluvia al subsuelo, por lo que las futuras construcciones en la ZEDEC Polanco, proporcionarán un porcentaje de la superficie del predio como área libre de construcción, preferentemente como área verde; en caso de usar pavimento, que sea permeable.</i>

**ARTÍCULO 28 DEL  
REGLAMENTO DE  
ZONIFICACIÓN**

*De conformidad con lo establecido por el Reglamento de Zonificación para el Distrito Federal, el artículo 28 de este Reglamento no es aplicable a los inmuebles localizados en la ZEDEC Polanco por ser una declaratoria específica.*

**RESPECTO A LAS  
EDIFICACIONES  
EXISTENTES**

*Dentro del perímetro de la ZEDEC Polanco, para las zonas señaladas con una restricción de altura hasta 9.00 mts. Se podrá optar por los usos de acuerdo a lo que les permite la tabla de usos de suelo, autorizado para la ZEDEC Polanco, siempre y cuando respete la estructura básica del inmueble y cumpla con los cajones de estacionamiento que solicita el programa ZADDEC. Cuando alguna de estas construcciones de usos habitacional sea demolida sin autorización, la nueva edificación solamente podrá ser habitacional con una superficie igual o menor a la anterior. Esta sanción deberá quedar inscrita en el plano oficial de la ZEDEC Polanco.*

**ALTURAS**

*Las alturas máximas de construcción serán las indicadas en el Plano de Uso de Suelo de la ZEDEC Polanco. Se excluyen de esta limitación los techos inclinados con un máximo de 30 grados donde la altura máxima se considerará hasta el lecho bajo de la losa, a las instalaciones, cubos de elevadores y escaleras o equipos de servicios autorizados.*

<b>SISTEMA DE INCREMENTO AL NÚMERO DE VIVIENDAS EN INTENSIDAD</b>	<b>RESTRICCIONES A LA CONSTRUCCIÓN SOBRE ARQUIMEDES</b>	<b>RESTAURANTES CON Y SIN VENTA DE BEBIDAS ALCOHOLICAS, CENTROS NOCTURNOS, BARES Y VIDEOBARES.</b>
<i>Dentro del perímetro de la ZEDEC Polanco no se autoriza la aplicación de los acuerdos de incremento a la vivienda de interés social de tipo medio y residencial ni el incremento a las intensidades de construcción. Los predios señalados con zonificación ES (Equipamiento de servicios, administración, salud, educación y cultura), SU (Subcentral urbano), serán asimilados de acuerdo a la tabla de usos del suelo del PPDU de la Delegación Miguel Hidalgo, versión 1987. La intensidad de construcción quedará de acuerdo a lo que señale el plano de usos de suelo de la ZEDEC Polanco.</i>	<i>Los predios cuya superficie sea mayor a 500.00 m<sup>2</sup> podrán construir hasta la altura de 36.0 m<sup>2</sup> o 12 niveles señalada en la zonificación, debiendo dejar en la colindancia oriente-poniente cuando coincida con vivienda unifamiliar de separación para ser utilizada como área ajardinada.</i>	<i>En la Avenida Presidente Masaryk, en el tramo de Arquímedes a la calle de Plinio en ambos parámetros, los restaurantes que se ubiquen deberán dar los cajones de estacionamiento en le mismo predio y/o en el predio contiguo. Los restaurantes con y sin venta de bebidas alcohólicas, centros nocturnos, bares y videobares, están permitidos en aquellas Zonas Secundarias que señala la tabla de usos de suelo de la ZEDEC Polanco, sin embargo los restaurantes con y sin venta de bebidas alcohólicas que se pretendan instalar en la zona habitacional comercial de la quinta sección, en las zonas habitacional plurifamiliar, ofical comercial en PB y de servicios turísticos, solo podrán hacer, si forma parte integral de un proyecto con más usos y su acceso sea el</i>

*mismo del conjunto, que no tengan acceso peatonal directo a la calle.*

**FUSIÓN DE PREDIOS**

**RESTRICCIÓN A LA CONSTRUCCIÓN PARA DIVERSAS ZONAS.**

**ESTACIONAMIENTOS**

<i>Fusión es la unión en una sola de dos o más predios colindantes. Para los predios comprendidos dentro de la ZEDEC Polanco, cuando a la fusión involucre terrenos de diferentes usos de suelo permitidos, estos se mantendrán vigentes para cada una de las partes originalmente fusionadas de conformidad con la lotificación del plano de usos de suelo para la ZEDEC Polanco. Cuando la fusión involucre lotes con diferentes alturas de construcción permitidas se aplicará la correspondiente a cada uno de los predios fusionados de conformidad con el plano de alturas de los edificios autorizados para la ZEDEC Polanco.</i>	<i>Los predios de uso habitacional-vivienda mayor a 150.0 m2 construidos, ubicados en las zonas delimitadas por Av. Ejército Nacional, Arquímedes, Molières, Campos Elíseos, Masaryk, Rubén Darío y Spencer, deberán respetar una restricción de 3.00 m al frente para jardín; los predios en esquina deberán respetar la restricción en cada frente. En la zona comprendida entre Horacio Moliere, Masaryk, Esopo y Ferrocarril de Cuernavaca, deberán respetar una restricción de 4.00 m al frente para jardín, y 3.00 m. hasta 2/3 del fondo en una colindancia lateral. Los predios en esquina deberán respetar los 4.00 m en ambos frentes únicamente.</i>	<i>Con el propósito de minimizar los problemas de estacionamiento en la Zona de Polanco y para dar cumplimiento al Artículo 80 de del Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal, en la Zona de Polanco se deberá cumplir con los requerimientos que se señalan a continuación debiéndose localizar en el predio que se origina. Para los usos no comprendidos, se aplicará lo que señala el Reglamento de Construcción vigente.</i>
--	---	---

*Se exceptúa de lo anterior a los lotes del frente de Rubén Darío. Los predios con frente a anillo Periférico, deberán respetar una restricción de 10m. Al frente para circulación vehicular de servicio y áreas de ascenso y descenso, evitando el estacionamiento en batería y entradas y salidas directo a Anillo Periférico. Los predios con frente a Av. Presidente Masaryk, en el tramo de Plinio a Spencer, ambos parámetros, se deberá respetar una restricción de construcción de 3.0 al frente como área ajardinada; las restricciones especificadas dentro de este programa serán las únicas vigentes para la ZEDEC Polanco, por lo que se anulan todos los acuerdos y disposiciones anteriores. Las áreas de restricción para jardines en uso no habitacional no podrán usarse para estacionamiento. Los predios que no estén comprendidos en las áreas descritas están libres de las restricciones anteriores.*

Fuente: ZEDEC, 1987.



## 4.2 Plan Parcial de Desarrollo Urbano de Polanco. 1992-2010.

Los programas parciales tienen como finalidad detectar los principales problemas en materia de desarrollo urbano, modificación de usos de suelo, infraestructura vial, estacionamiento público y legalidad del funcionamiento de establecimientos mercantiles.

Es necesario un instrumento normativo y de planeación del desarrollo urbano a fin de preservar las zonas habitacionales en armónica relación con las comerciales y de servicios, para que en conjunto puedan generar un ambiente sano y digno para vivir y trabajar, sobre todo en una zona que ha estado sujeta a vertiginosos cambios de uso de suelo, generando una fuerte especulación inmobiliaria, cambios en la fisonomía urbana, corrupción e ilegalidad en los usos y construcciones, entre otros, lo que ha traído como consecuencia *un deterioro de la calidad de vida de sus habitantes*.

PRIMERO.- Los límites geográficos de este programa son:

Al norte: Ejercito Nacional

Al Oriente: Mariano Escobedo

Al sur: Rubén Darío, Arquímedes, Andrés Bello y Campos Elíseos.

Al Poniente: con Moliere y Boulevard Manuel Ávila Camacho.

SEGUNDO.- Se establecen las bases generales para la aplicación de la zonificación secundaria de los predios y edificaciones que se encuentran comprendidos dentro de la zona materia del presente Programa Parcial; así como determinar las modalidades para el aprovechamiento del uso del suelo, la tabla de usos de suelo y las normas complementarias para el Programa Parcial, que a continuación se detallan y que también aparecen en el plano de usos del suelo.

### SISTEMAS DE TRANSFERENCIA DE POTENCIALIDAD

Dentro del polígono interior a éste Programa Parcial, no se autorizarán Transferencias de Potencialidad entre inmuebles que establece la fracción IX del artículo II de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal.

### ZONIFICACIÓN “ES” y “SU”

Los predios señalados con zonificación secundaria ES (Equipamiento de Servicios, Administración, Salud, Educación y Cultura). SU (Subcentro Urbano), serán asimilados de acuerdo a la Tabla de Usos de Suelo del PDU MH versión 1987. La intensidad de construcción quedará de acuerdo a lo que señala el Plano de Usos del Suelo anexo.

#### FUSIÓN DE PREDIOS.

Fusión es la unión en una sola de dos o más predios colindantes. Para los predios comprendidos dentro del PP, cuando a la fusión involucre terrenos de diferentes usos de suelo permitidos, estos se mantendrán vigentes para cada una de las partes originalmente fusionadas de conformidad con la lotificación del plano de usos de suelo para este PP.

Cuando la fusión involucre lotes con diferentes alturas de construcción permitidas se aplicará la correspondiente a cada uno de los predios fusionados de conformidad con el plano de altura de las edificaciones autorizados para la zona. Se exceptúa de lo anterior a los lotes del frente de Rubén Darío.

#### NORMAS COMPLEMENTARIAS PARTICULARES

Con el propósito de minimizar los problemas de estacionamiento en la Zona de Polanco y para dar cumplimiento al Artículo 80 de del Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal, en la Zona de Polanco se deberá cumplir con los requerimientos que se señalan a continuación debiéndose localizar en el predio que se origina. Para los usos no comprendidos, se aplicará lo que señala el Reglamento de Construcción vigente. La proporción de cajones de autos chicos y grandes será de 40% y 60% respectivamente, la proporción de cajones para minusválidos se sujeta a lo señalado en el artículo 80 fracción IX del Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal.

TIPO DE EDIFICACIÓN	NÚMERO REQUERIDO DE CAJONES DE ESTACIONAMIENTO.
Habitacional Vivienda mayor de 150 m <sup>2</sup> construidos hasta 200 m <sup>2</sup> .	2 por vivienda.
Más de 200 m <sup>2</sup> .	3 por vivienda.
Habitacional/Plurifamiliar hasta 200 m <sup>2</sup> .	2 por vivienda.
Más de 200 m <sup>2</sup> y hasta 250 m <sup>2</sup> .	3 por vivienda.
Más de 250 m <sup>2</sup> .	4 por vivienda.
Administración privada	1 por cada 27.5 m <sup>2</sup> de construcción.
Venta de artículos en general	1 por cada 30.0 m <sup>2</sup> de construcción.
Restaurantes sin venta de bebidas alcohólicas	1 por cada 15.0 m <sup>2</sup> de construcción.
Restaurantes con venta de bebidas alcohólicas	1 por cada 7.5 m <sup>2</sup> de construcción.

#### SUBDIVISIÓN DE LA VIVIENDA UNIFAMILIAR.

Para las viviendas construidas y ubicadas en la zona habitacional, se permitirá la subdivisión interior de las viviendas actuales en departamentos con un mínimo de 150 m<sup>2</sup> de superficie. Para la zona comprendida entre Presidente Masaryk, Spencer, Rubén Darío la superficie mínima por vivienda deberá ser de 200 m<sup>2</sup>, lo anterior siempre y cuando se respete en lo esencial la estructura básica de la construcción existente y cumpla con los cajones de estacionamiento. Se permitirá la ampliación de construcción en un máximo de 15% de la superficie original.

#### RESPECTO A LAS EDIFICACIONES EXISTENTES.

Dentro del perímetro de este PP, para las zonas señaladas con una restricción de altura hasta 9.00 mts. Se podrá optar por los usos de acuerdo a lo que les permite la tabla de usos de suelo, siempre y cuando respete la estructura básica del inmueble y cumpla con los cajones de estacionamiento que solicita éste PP. Cuando alguna de estas construcciones de usos habitacional sea demolida sin autorización, la nueva

edificación solamente podrá ser habitacional con una superficie igual o menor a la anterior. Esta sanción deberá quedar inscrita en el plano oficial de este instrumento.

#### RESTRICCIÓN A LA CONSTRUCCIÓN PARA DIVERSAS ZONAS.

Los predios de uso habitacional-vivienda mayor a 150.0 m<sup>2</sup> construidos, ubicados en las zonas delimitadas por Av. Ejército Nacional, Arquímedes, Molières, Campos Elíseos, Masaryk, Rubén Darío y Spencer, deberán respetar una restricción de 3.00 m al frente para jardín; los predios en esquina deberán respetar la restricción en cada frente. En la zona comprendida entre Horacio, Molière, Masaryk, Esopo y Ferrocarril de Cuernavaca, deberán respetar una restricción de 4.00 m al frente para jardín, y 3.00 m. hasta 2/3 del fondo en una colindancia lateral. Los predios en esquina deberán respetar los 4.00 m en ambos frentes únicamente. Los predios con frente a anillo Periférico, deberán respetar una restricción de 10m. al frente para circulación vehicular de servicio y áreas de ascenso y descenso, evitando el estacionamiento en batería y entradas y salidas directo a Anillo Periférico. Los predios con frente a Av. Presidente Masaryk, en el tramo de Plinio a Spencer, ambos parámetros, se deberá respetar una restricción de construcción de 3.0 al frente como área ajardinada; las restricciones especificadas dentro de este programa serán las únicas vigentes para el PP, por lo que se anulan todos los acuerdos y disposiciones anteriores. Las áreas de restricción para jardines en uso no habitacional no podrán usarse para estacionamiento. Los predios que no estén comprendidos en las áreas descritas están libres de las restricciones anteriores.

#### ÁREAS LIBRES DE CONSTRUCCIÓN

Para lograr la recarga de los mantos acuíferos se deberá permitir la filtración del agua de lluvia al subsuelo, por lo que las futuras construcciones en este PP, proporcionarán un porcentaje de la superficie del predio como área libre de construcción, preferentemente como área verde; en caso de usar pavimento, éste será permeable.

Cuando se proponga estacionamiento por debajo del nivel de banqueta bajo esta área libre, éste se podrá autorizar, siempre y cuando el agua de lluvia captada en el área libre se canalice a un pozo de absorción o algún otro sistema alternativo que autorice la Dirección General de Construcción y Operación Hidráulica.

El porcentaje mínimo del área libre de construcción se establecerá conforme a la siguiente tabla:

Zonificación Secundaria	Superficie del predio	Área libre mínima (%)
Habitacional con vivienda mayor a 150 m <sup>2</sup>	Cualquier superficie	35
Todas las demás zonas secundarias	Hasta 500 m <sup>2</sup>	20
	Más de 500 m <sup>2</sup> hasta 2500 m <sup>2</sup>	25
	Más de 2500 m <sup>2</sup>	30

## ALTURAS

Las alturas máximas de construcción serán las indicadas en el Plano de Uso de Suelo de la ZEDEC Polanco. Se excluyen de esta limitación los techos inclinados con un máximo de 30 grados donde la altura máxima se considerará hasta el lecho bajo de la losa, a las instalaciones, cubos de elevadores y escaleras o equipos de servicios autorizados.

## RESTAURANTES CON Y SIN VENTA DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS, CENTROS NOCTURNOS, BARES Y VIDEOBARES.

En la Avenida Presidente Masaryk, en el tramo de Arquímedes a la calle de Plinio en ambos parámetros, los restaurantes que se ubiquen deberán dar los cajones de estacionamiento en el mismo predio y/o máximo se podrán localizar en el predio contiguo. Los restaurantes con y sin venta de bebidas alcohólicas, centros nocturnos, bares y videobares, están permitidos en aquellas Zonas Secundarias que señala la tabla de usos de suelo, sin embargo los restaurantes con y sin venta de bebidas alcohólicas que se pretendan instalar en la zona habitacional comercial de la quinta sección, en las zonas habitacional plurifamiliar, oficinal comercial en PB y de servicios turísticos, solo podrán hacer, si forma parte integral de un proyecto con más usos y su acceso sea el mismo del conjunto, que no tengan acceso peatonal directo a la calle.

## USOS DE SUELO NO ESPECIFICADOS

Para obtener información acerca de cualquier uso de suelo que no se considere suficientemente especificado en la tabla de usos de suelo del presente programa, se deberá solicitar el dictamen de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda.

TERCERO.- La vigencia del presente Programa Parcial será de 15 años a partir de la fecha de su inscripción en el Registro del Plan (Programa) Director, que tuvo verificativo el 12 de marzo de 1992.

Fuente: Programa Parcial de Desarrollo Urbano Polanco. 1992.

#### 4.2.1 Alteraciones legales.

Un punto importante de este análisis es conocer también la parte de corrupción a la que se enfrentan las leyes. ¿De qué sirven las leyes y la *posibilidad de ordenación de la convivencia* <sup>38</sup> si es más que clara la corrupción que hay entre las autoridades y los desarrolladores? El propósito de todo esto es convertir Polanco en una unidad habitacional de lujo con fines millonarios para la delegación y las constructoras, sin importar las violaciones a la ley, ni las irregularidades de las obras.

La corrupción está presente en la vida cotidiana de México, por ejemplo: La torre construida en Lamartine y Rubén Darío. Esta torre, propiedad de la constructora Bromberg, tenía todas sus solicitudes irregulares: la fusión de los predios, los permisos de construcción, el no respeto a la reserva y la delimitación de niveles. Todo esto autorizado, indebidamente, por la SEDUVI.

En este caso, lo importante y lo que estuvo en juego no es la construcción de unos departamentos, como un negocio “normal” que realiza una constructora, es la clase de negocio millonario logrado a través de la corrupción del que la constructora y la delegación fueron partícipes.

Según testimonios, los dueños de la constructora Bromberg aportaron tres millones de pesos a la campaña de Andrés Manuel López Obrador en 2005 haciéndolo a cambio de que la SEDUVI permitiera todas las irregularidades mencionadas atrás otorgándoles la licencia de construcción. Se menciona que 26 días después de esta “aportación”, SEDUVI extendió irregularmente un certificado para poder construir en lugar de 9 metros, 36 metros y en lugar de tres pisos, 12 pisos. Al cuestionar a la delegación, su respuesta fue que la licencia fue otorgada “por un error”.

---

38 “la posibilidad de ordenación de la convivencia y de vinculación con los otros desde el reconocimiento recíproco en una comunidad política construida de común acuerdo y posibilitada por el lenguaje...”, “según los antiguos, la política implicaba un nivel civilizatorio: que el ser humano había trascendido... para vivir en comunidad política” porque según Aristóteles “en el caso de los hombres 'convivir' significa esto y no alimentarse en el mismo pasto, como en el caso de los ganados”. Roux, Rhina. El Príncipe mexicano. Subalternidad, historia y Estado. Ediciones Era. México 2005.

Según la ley, en su artículo 41 de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 15 de julio de 2010, determina el procedimiento que debe llevarse a cabo para formular modificaciones a los programas (Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, Programas Delegacionales de Desarrollo Urbano o Programas Parciales de Desarrollo Urbano) cuando la solicitud provenga de una persona distinta a los diputados de la Asamblea Legislativa del DF, un órgano de representación ciudadana, una dependencia, órgano o entidad de la Administración Pública del DF, o una dependencia o entidad de la administración Pública Federal:

**“Artículo 41.-** La formulación de modificaciones a los programas iniciada a solicitud de una persona distinta de los diputados de la Asamblea, de un órgano de representación ciudadana, de una dependencia, órgano o entidad de la Administración Pública o de una dependencia o entidad de la Administración Pública Federal, se sujetará al siguiente procedimiento:

1. El interesado deberá presentar su solicitud ante la Secretaría.
2. Cuando la solicitud se refiera al cambio de zonificación de un predio específico, el interesado deberá instalar en el inmueble que sea materia de su solicitud, un letrero visible y legible desde la vía pública en el que se indique la zonificación vigente y la solicitada; así como el número y la fecha de ingreso de su solicitud y la mención de que los vecinos tienen un plazo máximo de 15 días hábiles contados a partir de esa fecha para manifestar opiniones a la Secretaría.
3. Concluido el plazo previsto en la fracción anterior, la Secretaría revisará a solicitud y las opiniones de los vecinos al Comité Técnico de Modificaciones a los Programas de Desarrollo Urbano para su dictamen.
4. El Comité Técnico de Modificaciones a los Programas de Desarrollo Urbano emitirá su dictamen en un plazo máximo de 10 días hábiles contados a partir de la fecha en que concluya el



plazo para que los vecinos manifiesten opiniones a la Secretaría.

5. Si el dictamen a que se refiere la fracción anterior es favorable, la Secretaría formulará el proyecto de modificación.
6. Si el comité Técnico de Modificaciones a los Programas de Desarrollo Urbano no emite su dictamen en el plazo previsto, se entenderá emitido en sentido positivo y la Secretaría procederá a formular el proyecto de modificación.
7. Por cada proyecto de modificación, la Secretaría integrará un expediente que deberá contener la solicitud de parte, las opiniones de los vecinos, el dictamen del Comité Técnico de Modificaciones a los Programas de Desarrollo Urbano en su caso y las constancias de las demás actuaciones en el procedimiento.
8. La Secretaría deberá emitir al Jefe de Gobierno el proyecto de modificación con su respectivo expediente en un plazo máximo de 5 días hábiles contados a partir de la fecha en que el Comité Técnico de Modificaciones a los Programas de Desarrollo Urbano emita su dictamen positivo, o en su caso, de la fecha en que concluya el plazo.

(...)

El Comité Técnico de Modificaciones a los Programas de Desarrollo Urbano estará integrado por un representante de:

59. La Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, quien lo presidirá,
60. La Secretaría de Desarrollo Económico;
61. La Secretaría de Medio Ambiente;
62. La Secretaría de Transporte y Vialidad;
63. La Consejería Jurídica y de Servicios Legales;
64. La Secretaría de Protección Civil;

65. La Secretaría de Cultura;
66. EL Sistema de Aguas de la Ciudad de México;
67. Le Delegación correspondiente;
68. La Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana de su Asamblea;
69. El Coordinador de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente del órgano de representación ciudadana.
70. La Secretaría de Gobierno a través de la Dirección General de regularización Territorial.

Fuente: Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal.

El comité sesionará de manera ordinaria por lo menos una vez al mes y de manera extraordinaria las veces que sean necesarias para dictaminar en tiempo y forma las solicitudes que se presenten.

No obstante lo anterior, el procedimiento señalado en el artículo 41 no resulta aplicable al caso de la mayoría de los predios en Polanco.

Todo este proyecto salió adelante por causas relacionadas con los intereses económicos. Todo está basado en irregularidades por parte de la delegación y además de proyecto, ya que no hay estudio de impacto además de que no respeta áreas verdes. Esta es la corrupción del desarrollo urbano del Distrito Federal que se ha encubierto durante las gestiones pasadas, y la presente. Actualmente, la obra está en pie.

La civilización, la ley, la sociedad y la capacidad de vivir a través de las leyes están siendo gravemente sobrepasadas por la ambición económica, por los funcionarios corruptos que no buscan el cumplimiento de las leyes para lograr un alza en la calidad de vida, sino un beneficio personal, dejando a un lado los intereses de la población.

### 4.3 Plan de Movilidad Polanco 2011.

La ciudad es el medio donde se produce el crecimiento y donde transcurre la vida de las personas. La interrelación que existe entre la ciudad y sus habitantes nos permite apreciar las virtudes y defectos de los ciudadanos, sus inquietudes, sus costumbres, su educación y su pensamiento. Por su parte, la ciudad transmite a sus habitantes gran parte de las características que forman a sus generaciones. En la Ciudad de México se necesitan esfuerzos coherentes que produzcan soluciones para una ciudad “para vivir”, esfuerzos en el que deben participar tanto poderes públicos, como vecinos, urbanistas y arquitectos. Es importante mencionar que Polanco ha atravesado diversas etapas en las que su suelo se ha ido cotizando cada vez más, en ocasiones en medio de un evidente desorden, sin embargo, se abre ahora el turno de recuperar el lugar para vivir.

Algunas de las tareas más necesarias consiste en:

- Moderar el uso del automóvil
- Reducir el estacionamiento en la vía pública
- Mejorar la vialidad
- Reordenar y modernizar el transporte público
- Promover la movilidad peatonal y en bicicleta
- Mejorar el uso del espacio público
- Incrementar el número de cajones con estacionamientos públicos<sup>39</sup>

Los edificios, las casas antiguas, las plazas, los paseos, los parques , las calles con sus camellones arbolados fueron inaugurados en 1939 y diseñados por Raúl de la Lama y José Basurto como una de las colonias que poseía lo más avanzado en infraestructura de todo el país y también un diseño urbano de vanguardia.

En las décadas siguientes se fue llenando de edificios y de oficinas a la par que se iban demoliendo las casas con alto valor arquitectónico (algunas catalogadas por el INBA). Polanco es uno de los mejores ejemplos de la importancia de la conservación arquitectónica y de la necesidad de crear una conciencia genuina en los habitantes de la Ciudad, y esto se tiene que lograr antes de que Polanco deje de ser Polanco, perdiendo la personalidad tan definida que la hace tan identificable y querida.

---

<sup>39</sup> Plan de Movilidad Polanco 2011.

A diferencia de otras partes de la Ciudad de México, Polanco es una zona donde confieren diversos estilos arquitectónicos, actividades económicas y a donde llegan, ya sea para habitar o de manera intermitente mucha gente de todas las partes de la ciudad.

Estas especiales características hacen que gran parte de las principales zonas de Polanco sean a la vez de la propia ciudad. Por ello, este proyecto no puede definirse únicamente como la recuperación de las calles, avenidas, parques o casas de Polanco. Se trata también de la recuperación de una de las partes más interesantes de la trama principal de la ciudad de México.

Uno de los resultados más importantes obtener de esta investigación consiste en poder establecer que no tiene por qué existir contradicción entre las necesidades funcionales de una ciudad actual y su razonable diseño para vivir. La contradicción existente durante las últimas décadas entre tráfico y ciudad debe encontrar vías diferentes de solución que la del mero conflicto entre ambas, de manera que, se lleguen a soluciones viables para los vecinos y los visitantes de la zona, la solución debe de abarcar una visión incluyente con respuestas tan visibles como encontrar una visión más amplia de la relación entre el transporte público y privado, o la colocación de parquímetros.

Cada ciudad tiene su propia personalidad, al tiempo que cada colonia mantiene la suya propia. Es un respeto mutuo entre las partes y su totalidad. En el hecho de que una ciudad resulte unitaria, y que a la vez se identifique con claridad la de cada uno de sus barrios, reside gran parte del secreto de su calidad.

Es importante mencionar también que al momento de reconstruir la ciudad se debe de considerar la recuperación de su historia, la cual es la mejor maestra sobre las causas de las cosas, causas necesarias de conocer si se quiere evitar que las acciones sobre ella resulten superficiales y carentes de una utilidad profunda. La historia nos indica la razón de ser de esas cosas, pero además narra lo que ha ocurrido en un sitio cuando en él han confluído determinados tipos de actuaciones. La historia de la ciudad no puede negarse y debe siempre de ser tomada en consideración al momento de pretender actuar sobre una zona específica.

Las estatuas, las avenidas, los camellones y todos aquellos elementos que forman también parte de esa trama principal, desde los más importantes hasta los que resultarían más insignificantes, deben de ser considerados para la reconstrucción de la

zona. En el Polanco actual, en gran parte por el cambio de su morfología logrado por la demolición de tantas casas neobarrocas que le proporcionaban identidad y también por la gran densificación de sus visitantes, sus principales espacios han ido perdiendo su personalidad, llevando paulatinamente a su degradación. La relación de los edificios con los espacios que la circundan es importante, ya que *“esta relación incluye tanto los aspectos derivados de la existente entre el tipo edificatorio y la morfología urbana, como aquellos otros aspectos históricos, culturales y relativos a la propia razón de ser de la ciudad que en esa relación se reflejan. Hay ciudades en las que la relación típica se produce con una geometría individual, como en el caso de la Acrópolis de Atenas; otras les utilizan para ir cosiendo esa trama con el resto, como en Roma, algunas les incluyen dentro de un orden gigante, como París, pero cada una mantiene sus propias y particulares características en esa relación, que se convierten en típicas de ella”*.<sup>40</sup>

Polanco ha perdido su primera razón de ser. La traza principal de esta parte de la ciudad se configuró como una zona habitacional, con paseos de esparcimiento para sus habitantes y en la actualidad es una zona con un alto problema de tráfico. De formar parte de los espacios más acogedores y representativos, ha pasado a ser una de las zonas más conflictivas de la Ciudad donde el ruido y la contaminación forman parte de la dificultad de atravesarla.

En nuestras manos está que la ciudad no pierda su valor y sus características que la forman como ciudad. En este caso hablamos de Polanco, pero es solamente uno de los tantos problemas arquitectónico-urbanos que acogen a la gran Ciudad de México. Los esfuerzos continúan y el trabajo de vecinos y autoridades, llevado de la manera correcta, solamente desembocará en un resultado positivo no para favorecer a una de las partes, sino a la Ciudad en su totalidad.

La degradación de la ciudad se hace a causa del transcurso del tiempo, es decir, la causa de deterioro de una zona es debida al abandono de esta y a la falta de voluntad de atender prudentemente los requerimientos de transformación.

En 1450 León Battista Alberti definía a la ciudad como una casa en mayor tamaño. Sin embargo, durante nuestro siglo se ha separado de manera importante la realización de edificios del diseño de la propia ciudad. *“Ello se ha hecho necesario*

---

<sup>40</sup> Gerencia Municipal de Urbanismo. Un año de gestión urbanística. Ayuntamiento de Madrid. 1992.1993. Madrid, España.

*debido al carácter específico que ha adquirido la disciplina urbanística, cuya complejidad ha determinado en gran manera una fuerte especialización, pero ha producido sin embargo algunas importantes distorsiones que han afectado a ambas actividades, así como a la propia ciudad”.*<sup>41</sup>

Esta afirmación en primera instancia puede resultar positiva y necesaria, la Arquitectura y el Urbanismo son disciplinas que debido a su complejidad es necesario que sean estudiadas por separado, sin embargo uno de los problemas que surgen es que después de un tiempo, el diseño del edificio se haya considerado aparte de la ciudad, sin conexión necesaria y casi con plena autonomía frente a ella, lo que ha producido diversas distorsiones en estas disciplinas que no ayudan al entorno.

Ambas actividades, tanto la construcción de un edificio como el trazado de ciudades necesitan ser consideradas en plan que se lleve a cabo como rehabilitación de cualquier zona de la Ciudad, si alguna de estas no se toma en consideración, corremos el peligro de caer en el mismo error ya cometido.

La solución de un reparto de distintas zonificaciones fomentando la segregación de actividades, no es actualmente lo que se busca, actualmente la localización de las actividades debe flexibilizarse de manera que: *“...sean las propias fuerzas de la sociedad las que vayan determinando su desarrollo, sirviendo el planteamiento como instrumento de control que las fomente, encauce y entrelace, de manera que se evite su segregación e innecesarios entorpecimientos”*<sup>42</sup>

Por otra parte, la manera en cómo se trazó la colonia Polanco en su momento fue la adecuada. Los urbanistas ya habían tenido éxito con las colonias que antes habían trazado y urbanizado (Hipódromo, Condesa 1927) y Polanco no fue una excepción, en 1938 cuando la inauguraron se logró vender en aproximadamente un año casi la totalidad de sus lotes, permitiendo que en los años siguientes se pudieran urbanizar las colonias que están a su alrededor, lo que actualmente conocemos como una sola unidad espacial llamada Polanco.

Ahora, tras la comprobación de la insuficiencia urbana que ahora tiene la colonia, la función original del diseño urbano se encuentra en un momento de consideración y revisión, no porque haya sido el incorrecto, sino porque los usos de suelo han cambiado drásticamente y lo que antes funcionaba, en este momento ya no,

---

<sup>41</sup> Ibid.

<sup>42</sup> Ideas y Estrategias para Madrid. Fundación COAM. 2004.

la densificación de autos, así como de comercios, oficinas y departamentos ha mermado el correcto diseño original de la zona.

Las calles que antes albergaban los coches de los habitantes de las casas de la zona, se han convertido en la actualidad en poco más que canalizaciones al servicio del tráfico de la ciudad. La elevada cantidad de autos que transitan la zona y la dificultad de encontrar un estacionamiento es uno de los puntos importantes que detonan el deterioro de la calidad de vida de los habitantes. *“Hoy en día, por cada residente de Polanco, existen 2.3 empleados que laboran en la zona; esto provoca que casi el 90% de los viajes a este lugar sean de visitantes. Tan solo entre las seis de la tarde y las ocho de la noche se generan 87,000 viajes de personas que salen de su trabajo. A ello hay que sumarle el déficit de cajones de estacionamiento que se refleja en coches en segunda fila, entorpeciendo el tráfico en muchas esquinas. Resultado: calles con tránsito colapsado en horas pico, lo que muchos ciudadanos han resumido como: “Polanco sería muy funcional, si no fuera porque parece un estacionamiento”.*<sup>43</sup>

Las soluciones han sido estudiadas y presentadas ante las juntas vecinales y el propio delegado de la delegación Miguel Hidalgo, sin embargo, las opiniones son encontradas y mientras algunos proponen la creación de estacionamientos para “despejar” a la zona, otros acusan esa propuesta de incentivar el uso del automóvil, lo cual no solo es perjudicial para Polanco, sino para todo el medio ambiente de la Ciudad de México, de la misma manera que no sería adecuado destruir los parques, ni eliminar los elementos principales de la zona, como son los paseos, glorietas y plazas para favorecer el tráfico. Es necesario trabajar en la reparación de la ciudad, pero también es necesario resolver el problema del tráfico mediante un plan completo de movilidad y ambas cosas no tienen por qué ser contradictorias destruyendo una en beneficio de la otra.

Los problemas deben jerarquizarse, desde los más importantes, no para determinar cuál debe vencer sobre los otros, pues todos deben de resolverse, sino para saber a cual deben referirse los demás, logrando que la resolución de unos ayude también a la de los otros.

---

<sup>43</sup> Plan de Movilidad Polanco 2011.



Imagen tomada del Plan de Movilidad Polanco 2011.



Imagen tomada del Plan de Movilidad Polanco 2011.

En las imágenes podemos ver la propuesta del Plan de Movilidad 2011 en donde se analiza la intervención en 11 cruces estratégicos de la zona con el fin de liberar el congestionamiento automovilístico.



También se propone la creación de estacionamientos subterráneos para albergar la alta cantidad de autos que llegan a la zona.



Imágenes tomadas del Plan de Movilidad Polanco 2011.



Otra propuesta es la creación de calles peatonales (Eules, Spencey y Waldon) y ampliación de esquinas con la finalidad de aumentar la seguridad de los transeúntes y propiciar la convivencia vecinal al mejorar el espacio público.



Imágenes tomadas del Plan de Movilidad Polanco 2011.

## **CAPÍTULO 5. PROPUESTA DE REHABILITACIÓN.**

### **5.1 Propuesta de mejora a la Calidad de Vida a través de una Movilidad óptima.**

Como mencionaba, los trayectos, tanto en automóvil, como en transporte público se han convertido en una determinante para el deterioro de la calidad de vida. Las medidas a tomarse deben incluir tanto el fomento del transporte público, como una correcta política de uso de suelo que evite congestionar ciertas zonas de la ciudad en determinados horarios.

Las nuevas tecnologías asociadas con una gestión más eficiente de las compañías de transporte también ayudan a reducir el impacto ambiental. El aumento de la movilidad y la accesibilidad a un transporte colectivo seguro puede lograrse con una regulación que promueva la equidad y mejore el acceso de la población de menor nivel de renta y más vulnerable (discapacitados, mayores, niños, estudiantes).

Además de adoptar una legislación que promueva la movilidad sostenible, el sector del transporte público debe introducir sistemas de gestión ambiental para asegurar una acción lo más eficaz posible, y se debe dar prioridad a los modos colectivos poco contaminantes y con un bajo consumo energético, a fin de lograr un uso eficiente del transporte colectivo.

Los modos de transporte poco contaminantes localmente, como el tren ligero o trolebuses, proporcionan una movilidad limitada en la Ciudad, la implementación de estos sistemas en mas zonas, ayudara a descongestionar el tránsito, además de bajar los niveles de contaminantes.

Un transporte regularizado por parte de las autoridades aliadas a empresas privadas (con camiones limpios y bien mantenidos, así como choferes calificados para este trabajo y paradas específicas), proveerá al usuario de un sistema de transporte digno; teniendo estas redes de transporte mas eficientes en la ciudad, los usuarios del sistema Metro confiarán en estos medios y el transito vehicular se verá a su vez, beneficiado.

Por su parte, los gobiernos deberían implantar ventajas fiscales e incentivos a las prácticas y compras sostenibles, como la adquisición de vehículos limpios y ligeros con altos niveles de rendimiento tecnológico. Además, resulta fundamental que se produzca un cambio en el comportamiento del usuario, que debería sustituir el modo de transporte privado por el colectivo en la mayoría de sus viajes urbanos.

Junto con la restricción del vehículo privado y el fomento del transporte colectivo, para tener el menor impacto ambiental posible resulta prioritaria la integración de todos los modos de transporte para alcanzar la máxima interoperabilidad entre redes privadas y públicas con un alto nivel de ocupación.

En los últimos años se han producido varios intentos de elaborar estrategias de movilidad sostenible. Se trata de un requisito común básico para lograr un nuevo planteamiento que sitúe al ambiente y a la salud en un primer plano en las políticas para el transporte y los sectores conexos en el marco local, nacional e internacional.

Esos proyectos tienen en común una idea: para lograr la movilidad sostenible se han de combinar las medidas tecnológicas con cambios en la conducta ciudadana.

La puesta en marcha de cualquier proyecto requiere establecer limitaciones a la conducta de los usuarios, porque muchos de los problemas generados por el transporte no tienen posible solución en la construcción de nuevas carreteras, ya que el espacio en las urbes está limitado. En consecuencia, se está prestando mayor atención a la concepción y puesta en práctica de sistemas de transporte multimodal, compuestos por distintos modos de transporte integrados, coordinados y conectados eficientemente entre sí.

“La instrumentación de un sistema de transporte multimodal promovería un ahorro energético importante, especialmente si se fomentara el uso de los vehículos menos contaminantes. Un litro de combustible puede transportar a un pasajero durante 48 kilómetros en metro, 39.5 kilómetros en autobús, y sólo 18.6 kilómetros en coche privado. El metro es el modo más rentable desde un punto de vista energético,

seguido de cerca por el tren ligero, más eficaz a medida que la electricidad provenga de energías renovables”.<sup>44</sup>

En definitiva, el reto consiste en promover un estilo de vida urbano centrado en una movilidad sostenible, y en desarrollar redes de transporte público integradas con modos no motorizados, mediante la implementación de avances tecnológicos, transporte multimodal y participación ciudadana.

### **5.1.1 Acciones en el caso Polanco.**

El sistema Eco Parq es una propuesta que integra los parquímetros a las calles de Polanco. Lograr los acuerdos para este proyecto que en un principio fue rechazado por los vecinos fue un trabajo que viene de una propuesta de la Autoridad del Espacio Público, órgano desconcentrado de la SEDUVI.

Las negociaciones fueron arduas, tanto con vecinos como con comerciantes, sin embargo este proyecto de retoma de una antigua petición por parte de los vecinos, que cansados de la gran demanda que tenía el estacionamiento de la vía pública, los vecinos querían respuestas.

*"Tarde o temprano toda la delegación debería contar con parquímetros, con tarjetones para los vecinos, y estaciones de Ecobici, cerca una de otra, para tener una alternativa ante el auto, que todos pueden tener más de uno"* menciona Víctor Hugo Romo, actual jefe delegacional de la delegación Miguel Hidalgo.

Los beneficios son los siguientes:

- Mejorar la movilidad del espacio público
- Disminución de emisiones y ruidos en la zona. Los autos al buscar estacionamiento y no encontrarlo, daban vueltas buscando un lugar cercano de su destino, haciendo más grande el radio de vuelta, donde cada uno de estos trayectos aumentan la contaminación.
- Disminuir la sobredemanda que sobrepasaba el 100% de su capacidad de ocupación, incluso la sobredemanda llegaba a un 30% de coches estacionados en segunda fila en horas pico.

---

<sup>44</sup> Pozueta, Julio. Movilidad y Planteamiento Sostenible. Cuadernos de investigación Urbanística. Madrid, España. 2009.

- Un 20% y 30% de coches que se encuentran en una zona con las mismas características de Polanco, son los que buscan estacionamiento.
- La seguridad del peatón se incrementa, ya que la gente al buscar estacionamiento esta mas distraída, al encontrar lugar, se contrarresta este problema.
- Hay un amplio trabajo de vigilancia sobre los coches estacionados y por lo tanto, al servicio del peatón.
- La reinversión de los recursos se dará en obras del espacio público del mismo Polanco. Además de que los espacios sean más agradables a la vista, se unificarán las banquetas liberando al peatón de rampas, hoyos o materiales derrapantes que antes perjudicaban su integridad.
- Los bordes de las banquetas serán mas altos para evitar que los coches se estacionen en ellas, también se pondrán jardineras. También se fijarán “orejas” en las esquinas de las banquetas, lo cual disminuye el recorrido del peatón de banqueta a banqueta. Las cebras peatonales se pintaran de manera debida. La accesibilidad será universal.
- El 30% de los recursos se destina a la Autoridad del Espacio Público (entidad líder del sistema de parquímetros de México) y el comité de transparencia y rendición de cuentas (integrado por las delegaciones, SEDUVI y comités vecinales) deciden que obras se llevan a cabo.



Antes y después en las calles de Polanco.



Fotografías que muestra el antes y el después de que las mejoras se realicen en Polanco.

Actualmente esta en pláticas el futuro proyecto de mejoras.

Este proyecto es un indicador para la movilidad del DF, se trata de impulsar a que la gente utilice transporte público, así como bicicletas. No se trata de inhibir las visitas a la zona, ya que se conoce el alto atractivo que Polanco tiene, de lo contrario, se trata de mantener la vitalidad de la zona incrementando su movilidad con sistemas alternativos de transporte.

Actualmente están instalando el sistema “Eco Bici” en Polanco. Se trata de tener una estrategia integral de movilidad dándole a la gente un “Combo de movilidad” que va junto al desarrollo un andador peatonal sobre Horacio, de Mariano Escobedo a Periférico, con señalamientos para dar continuidad al paso de caminantes y reductores destinados a aminorar la velocidad de los vehículos.

Con un amplio camellón al centro, Horacio es un andador tradicional en Polanco, pero los caminantes deben detenerse en los cruceros, cuando es posible conseguir que sean los automovilistas los que disminuyan la velocidad para que los peatones pasen con tranquilidad.

Andadores semejantes deben desarrollarse, en Homero.

En los cruceros hay gente atropellada, ya sea porque el caminante va distraído, el vehículo mantiene la velocidad o porque no se hace nada por mejorar las condiciones y en Polanquito o Nuevo Granada, como en centros de barrio y en calles secundarias, hay que limitar la velocidad a 30 kilómetros por hora, con diversas medidas.

Antes de la implementación de los parquímetros 49% de los viajes a la zona eran en automóvil, el doble del reparto modal de la ciudad de México, lo que nos indica que Polanco tenía un uso intenso de automóvil, propiciado por no cobrar el precio justo por estacionarse, regalar algo causa sobre demanda.

De acuerdo con Andrés Salido del Instituto de Políticas del Transporte y el Desarrollo (ITDP), estudios realizados en el 2010 arrojaban que un 60% de las personas que llegaban en auto a Polanco permanecían estacionadas en el mismo sitio por más de 6 horas, solo un 20% se quedaba estacionado entre 3 y 6 horas y otro 20% estaba menos de 3 horas en el mismo sitio. Y cada cajón era utilizado entre 4 y 5 veces al día.

El proyecto de los parquímetros a decir por el arquitecto Daniel Escotto, (Titular de la Autoridad del Espacio Público de la SEDUVI), “es un proyecto radial. Cuantos más polígonos se hagan, más beneficios tendrá toda la zona. Se dejan de hacer trayectos, recorridos” a escala de la metrópoli y es entonces cuando la ciudad comienza a ser más sustentable, más amable, más transitable. Cuando la gente comienza a valorar el vivir y trabajar cerca.



El mismo arquitecto Escotto, presentó a los vecinos una propuesta que había desarrollado la SEDUVI como sugerencia para invertir los ingresos reunidos de los parquímetros durante el primer trimestre. La propuesta era para mejorar las banquetas, demanda constantemente solicitada por todos los vecinos de la zona, dado el fatal estado de la mayoría de las banquetas en Polanco. Incluso ha sido el rubro más votado en las dos Votaciones Vecinales que se realizaron el año pasado y éste, pero con un ínfimo presupuesto por colonia de menos de 400 mil pesos, que no dieron para mucho.

Sin embargo, la propuesta que mostró SEDUVI, es sin duda de una gran calidad espacial y de ejecución de obra, buenos materiales, bolardos en las esquinas, rampas y pasos de acceso libre, trincheras para instalaciones subterráneas perfectamente definidas, pavimentos de calidad y duraderos, vegetación ordenada, iluminación, retiro de mobiliario y señalización obsoleto, pero, con la noticia de que 1.8 millones de pesos estimados para el primer trimestre, apenas alcanzaría para hacer un tramo de dos aceras de manzana, eso hizo pensar si vale la pena invertirlo en eso y tardar más de 30 años para tener un Polanco completamente renovado; si los recursos de los parquímetros debían de ser invertidos en obras que, en teoría, le correspondería sufragar a la Delegación Miguel Hidalgo o al Gobierno de la Ciudad; y si valía la pena, entonces ¿En qué parte se haría el ejemplo a seguir? ¿Sobre las avenidas principales? ó ¿En dónde?

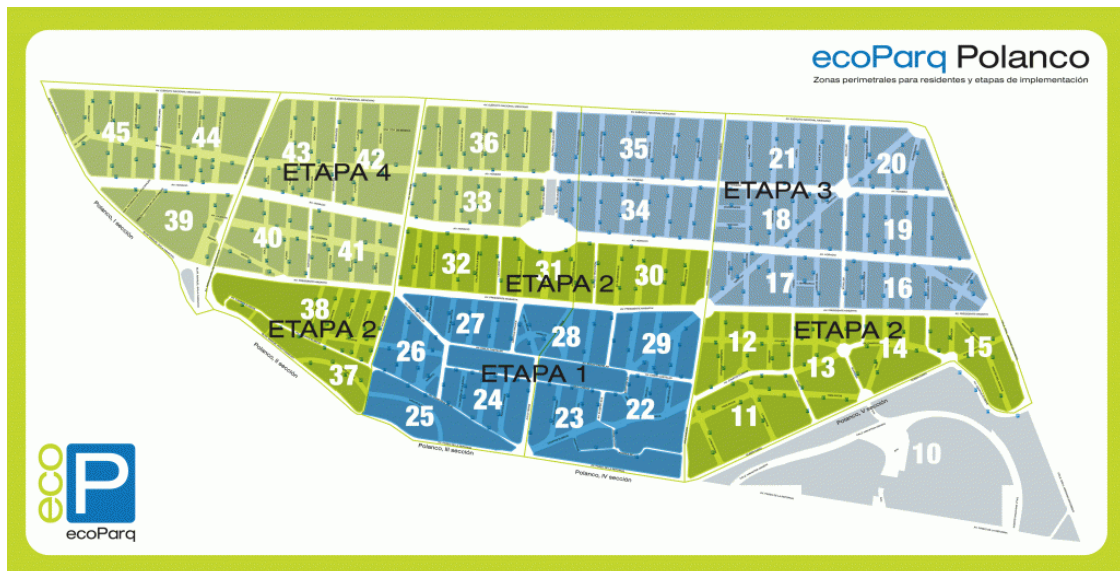
El primero objetivo del sistema es que mejore, que haya menos coches en las banquetas o en áreas que no se deben de estacionar; se pretende extender a varias zonas de la ciudad, como la Roma, Condesa, Del Valle, Coyoacán, etc. El sistema tiene beneficios inmediatos y la gente los pide cerca de sus casas.

Después de implementado el programa, las reuniones vecinales arrojan las primeras opiniones:

“Sin embargo, también se han manifestado algunos requerimientos vecinales, tales como: que los que residen en la zona y tienen más de un auto, quisieran contar con un tarjetón preferencial para poder dejar su auto en la calle -que tenga costo, pero que sea mensual o anual-, sin tener que preocuparse por echarle monedas al parquímetro antes de que termine el tiempo permitido de 3 horas. Otra queja constante es que aún falta el retiro de automóviles estacionados sobre las banquetas y en las esquinas, proponiendo banquetas amables y sobre todo exclusivamente peatonales, ya que además de agredir el paso peatonal, se eximen del pago. Y por último, el programa terminaría de

armarse a la perfección si ya se introdujera el tan esperado programa Ecobici en toda la zona de Polanco como parte fundamental para mejorar la movilidad interna.

Otras ideas que se analizan son: la conveniencia de ampliar el horario de operación de los parquímetros también al sábado -donde exista un acuerdo consensado por los habitantes-; ampliar las formas de pago a través del celular u otros, y extender la información al usuario. Por ejemplo, mucha gente ignora que el dinero que se coloca durante la noche se detiene a las 8 PM que termina el turno y se abona el tiempo restante a la mañana del día siguiente, y es cuando vuelve a ser retroactivo; eso con la idea de que la gente no tenga que madrugar para ir a colocar monedas”.<sup>45</sup>



<sup>45</sup> Información tomada del artículo: “Beneficios de los parquímetros: el caso Polanco”. Por MArq. María Bustamante Harfush, que forma parte del Comité de Transparencia del Comité de Ciudadanos Electos en Polanco y cronista de la delegación Miguel Hidalgo.

## Eco Parq Polanco Etapas



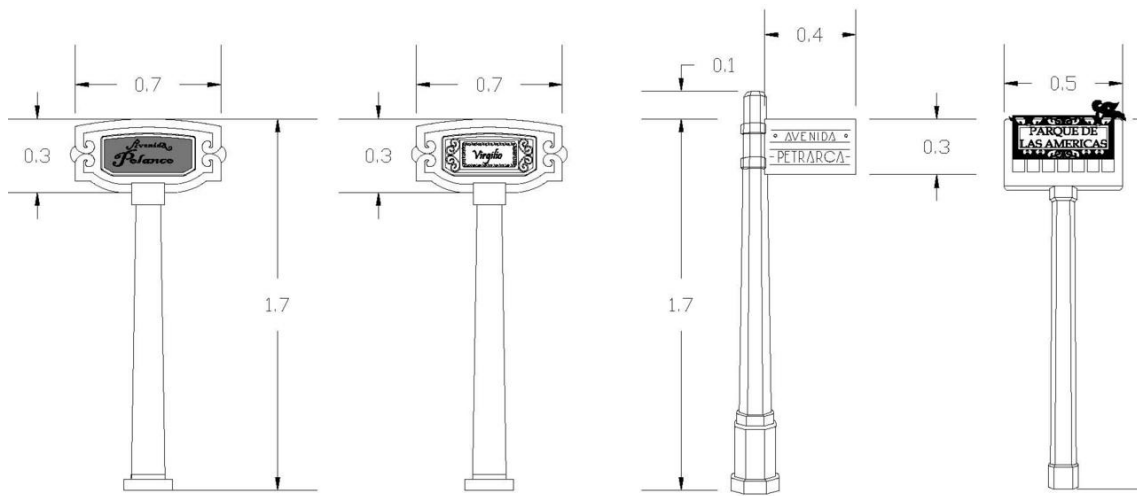
Fotos por Ecoparq, SEDUVI, Mayo 2012.

Polanco. La primera sugiere la construcción e instalación de una planta de tratamiento de agua para el riego del Parque del Reloj ó de los Espejos. La segunda, plantea la instalación de 1680 señalizaciones con la nomenclatura en las esquinas de calles, pero retomando el diseño original del mobiliario urbano que fueron diseñadas en 1938 exprofeso para la colonia y que se han estado perdiendo. Son letreros que ostentan el nombre de la calle sobre placas en Talavera o en acero, algunos con iluminación y otros con detalles decorativos.

Dicho proyecto ayuda a rescatar la identidad de la colonia Polanco ahora que será por primera vez considerada Zona Patrimonial en el Plan Parcial de Desarrollo Urbano, pues parte de la planeación urbana original incluía mobiliario urbano especialmente diseñado para la zona y las señalizaciones mencionadas -con características “neocoloniales”-, son parte integral del Patrimonio Cultural e Histórico de la colonia. Con esta propuesta, sumada a otras similares, podremos defender nuestro patrimonio cultural y forjar una identidad histórica, que ayude a fomentar nuestro sentido de comunidad.

Un cálculo somero de realizar ésta última propuesta en las 10 colonias de Polanco (210 manzanas), representaría un gasto de 11.9 millones de pesos, los cuales pudieran recaudarse con los parquímetros en tan sólo un año y sería en beneficio de todos.<sup>46</sup>

<sup>46</sup> Ídem



### 5.1.2 Propuesta de rehabilitación urbana en Polanco.

El presente trabajo es un avance que describe las acciones necesarias producto del análisis de lo existente para mejorar la Movilidad en Polanco. Por ello el estudio de esas acciones consiste en apuntar aquellos medios mediante los cuales puedan darse las circunstancias necesarias para que sea posible recuperar las condiciones óptimas de la zona, de manera que al resolver un problema no aparezcan otros mayores y que todos ayuden a la consecución de una ciudad para vivir.

El primero de ellos y sin duda el más importante es el problema del tráfico que, como se ha dicho, no encontrará solución en la ciudad en tanto no se incluya dentro de un cabal plan de transportes. Este problema influye de manera directa en la recuperación de gran parte de Polanco, *“Las políticas de transporte pueden tener un impacto significativo en el desarrollo económico del país y por ende en la calidad de vida de los mexicanos. El transporte es crítico para las actividades económicas (transporte de bienes y mercancías, transporte al trabajo, transporte de turistas, compras, entre otros), por lo que sistemas de transporte eficientes impulsan el desarrollo económico y social de México. De igual modo, si son eficientes, reducen las externalidades o costos negativos generados a la sociedad por el automóvil, como: pérdidas económicas por congestión, costos de salud, accidentes y daños ambientales, entre otros”*.<sup>47</sup>

Los problemas de tráfico no deben pasar desapercibidos por las autoridades ni mucho menos hacerlos de menos en cuanto a las prioridades de mejora urbana. Frente a esta situación existen múltiples propuestas, una de ellas es no resolver el problema y dejarlo continuar *“...sus defensores piensan que, de esta manera, lo insufrible de la circulación hará antes o después desistir al automovilista en beneficio del transporte público... una carencia que produce una demanda específica de tráfico privado, especialmente de aparcamientos, el establecimiento de la nueva oferta correspondiente hace que la demanda aumente mucho más, con lo que al final la carencia aumente en vez de disminuir”*.<sup>48</sup>

El otro modo de afrontar el problema consiste en dar soluciones puntuales a la demanda de tráfico, lo que no alcanza tampoco a resolver el problema. Ir resolviendo

---

<sup>47</sup> <http://mexico.itdp.org>

<sup>48</sup> Ideas y Estrategias para Madrid. Fundación COAM. 2004. P 28.

aquellos problemas más específicos que se van creando, si bien puede resultar necesario, no resuelve el problema a largo plazo. La mejor demostración la tenemos en esta ciudad en la que las soluciones se ven siempre desbordadas al poco tiempo.

La solución del problema de tráfico no puede hallarse desde una perspectiva que considere por separado el transporte privado del público. Su resolución, que existe, debe incluirse dentro de un plan general de transporte, como es el Plan de Movilidad Polanco 2011 y más allá de este, un plan que abarque la Ciudad completa.

Todos los aspectos que afectan a cada diferente tipo de transporte, afectan a los demás. Si el precio de un boleto de metro es bajo, afecta la calidad de transporte de este y además facilita que mucha gente lo aborde generando así una subdemanda que detona en una problemática de movilidad. El usuario prefiere utilizar su propio medio de transporte a estar en una estación varado por, siendo objeto de maltrato a su integridad física. Otro ejemplo es, si el costo total de un trayecto ida y vuelta al trabajo o escuela resulta igual al costo por utilizar un automóvil, la gente prefiere evidentemente el uso del automóvil al tener que recorrer la Ciudad en un transporte inseguro e ineficiente. En tanto no exista una conexión entre las redes de transporte en la Ciudad de México, el uso del automóvil privado continuará su incremento.

En una gran ciudad, el atractivo del metro frente al automóvil es muy grande. En un tiempo mínimo se accede a cualquier punto de ella y su uso sería intenso si se dieran las circunstancias para ello, que fundamentalmente consisten en una red lo mas extensa posible, el adentamiento y comodidad de sus instalaciones y el coste competitivo en relación al automóvil.

El autobús ofrece menos atractivos respecto del automóvil pues participa de parecidas vías e interrupciones, aunque al circular por superficie resulta más agradable que el metro, siendo utilizado preferentemente cuando no es necesario efectuar cambios de líneas a lo largo del recorrido. Su principal atractivo debe de ser siempre el menor costo frente al trayecto automovilístico, aunque en viajes aislados es a veces el mismo y en ocasiones superior, por lo que es usado fundamentalmente por adolescentes sin automóvil.

Por su parte, el transporte mediante automóviles privados es rentable cuando el tiempo empleado es pequeño. En ello influye tanto la fluidez del tráfico como la existencia de aparcamientos cerca del punto de destino. Su principal atractivo reside en la disponibilidad inmediata de transporte y en la privacidad del mismo.

Desde el punto de vista económico, el mal funcionamiento del tráfico también tiene un precio muy alto.

Los principales aspectos de un plan de transportes consistirían en el estudio y previsión de las siguientes actuaciones:

- Adecuación de la red de metro en conjunto con la de autobuses.
- Creación de autopistas subterráneas o “segundos pisos” a través de la Ciudad.
- Habilitación y creación de sitios para estacionar el auto.
- Adecuación de la red de autobuses y microbuses.
- Regulación de operadores en autobuses y microbuses.
- Camiones y autobuses suficientes y en condiciones aptas y para el transporte de personas.
- Política de precios del transporte público.
- Estrategias para alentar a la gente a usar transporte público en lugar de automóvil particular.
- Seguridad.
- Actuaciones en políticas de vivienda.

#### **Adecuación de la red del metro.**

*Este es uno de los principales elementos de estudio de un plan de transportes y donde mayores inversiones deben de realizarse.*<sup>49</sup> La existencia de una adecuada red de metro, tanto de la ciudad como en sus cercanías, disminuirá por si sola el problema del tráfico en la ciudad de manera determinante.

La adaptación de la red del metro conlleva los siguientes aspectos:

- Incremento significativo del número de líneas que garanticen la accesibilidad a una entrada de metro en un tiempo mínimo en función de las densidades de población, y como máximo, en áreas colmatadas, de seis minutos a pie, lo que supone una distancia máxima entre dos entradas de aproximadamente ochocientos metros, de manera que la máxima distancia desde el punto medio sea de cuatrocientos, disminuyendo en las zonas de mayor afluencia dentro de la ciudad hasta los doscientos.
- Red de otros sistemas ferroviarios completamente conectada a la red del metro.
- Mejora de la calidad de sus instalaciones tanto en el número de viajes en función de los distintos horarios como de la propia calidad de estaciones y

---

40 Ídem.

vagones, así como las de accesibilidad para jubilados, adultos mayores y minusválidos. Especial importancia tiene el logro de un entorno digno en las estaciones y accesos. Su conservación no es únicamente un problema de educación ciudadana. *“Cuando una obra de edificación presenta un aspecto mezquino o provisional, atrae sobre ella el maltrato. El habitante se siente injuriado por un entorno así y responde de la misma manera. León Battista Alberti decía hace quinientos años que lo único que protege las obras de las injurias del hombre es su belleza.* Está claro que el entorno debe respetar la dignidad del hombre, y este aspecto es uno de los principales que influyen en el desistimiento en el uso de la red del metro.

- Establecimiento de precios competitivos en relación al automóvil. Con objeto de que la competencia sea efectiva, estos precios deben ser menores cuanto mas se alejen las instalaciones de las adecuadas, de manera que existe una relación directa entre cantidad y calidad en el servicio y su precio. Cuanto mas completa sea la red, mayor puede ser este, compensando de alguna manera sus mayores inversiones, si bien manteniéndose siempre suficientemente por debajo del coste del transporte privado. Para resultar competitivo en el actual estado, el precio del metro deberá ser simbólico, como actualmente lo es.

### **Creación de autopistas subterráneas o “segundos pisos” a través de la Ciudad.**

Dentro de las soluciones planteadas actualmente en la ciudad de México o en otras ciudades como el Estado de México, Guadalajara, Querétaro, Morelia y Puebla está la construcción de autopistas urbanas, medida no muy bien aceptada por parte de la ciudadanía; la situación ha llegado al nivel de que se conformara la coalición “No a las supervías” conformada por organizaciones vecinales, ambientales y de derechos de los consumidores de varias ciudades del país. De las principales críticas que aducen a la construcción de este tipo de obras están las afectaciones al medio ambiente e inducir el uso del automóvil.

“Solo están diseñada para atender a menos de 15 por ciento de los usuarios del transporte y no reduce las emisiones contaminantes, al contrario, las incrementa”, señaló Luis Miguel Cano, integrante de la coalición.

Aunado a lo anterior, esta coalición enfatiza la necesidad de impulsar con mayor fuerza transporte público en vez de realizar autopistas, como se proclama constantemente en las redes sociales cuando se aborda esta discusión



Los criterios para su establecimiento no deben ser los de proporcionar una alternativa total al transporte privado de superficie, sino de permitir el acceso a cualquier punto de la ciudad desde el exterior sin atravesar grandes áreas de la misma así como posibilitar la salida rápida.

En estas obras debe ponerse especial cuidado en su aspecto. No se trata de enmascarar mediante decoraciones sus acabados, sino de aprovechar sus características y mantenerlas, eligiendo adecuadamente los métodos constructivos para producir obras que, además de servir adecuadamente a su uso, puedan ser consideradas como elementos dignos de la ciudad.

Al respecto, el Gobierno de la Ciudad de México ha contestado que estas vialidades también sirven para el transporte público: “30 mil personas que se mueven en transporte público, podrán ahorrarse de 12 pesos que se gastan hoy a 4 por que habrá una ruta de RTP; que los llevará directamente hacia el sur, sin bajar a la zona de Tacubaya y Observatorio”, dijo Fernando Aboitiz, Secretario de Obras y Servicios del Distrito Federal.

Por su parte, el reconocido ambientalista Gabriel Quadri dijo: “La Supervía hoy es esencial para aliviar el estrangulamiento de Santa Fe y el sacrificio que significa para miles de trabajadores viajar durante horas para ganarse la vida y mantener sus empleos. No compromete recursos públicos, es una concesión privada transparente y los afectados han sido indemnizados con justeza. Quienes la usemos, pagaremos por ello lo que vale. Conlleva un sistema moderno de transporte colectivo con autobuses dedicados y ha sido objeto de un minucioso y aún estridente análisis público de impacto ambiental, que revela costos mínimos y del cual han surgido medidas de mitigación sin precedentes”.

Al respecto, surgen varias preguntas: ¿No es posible que se desarrollen proyectos de infraestructura que contemplen la construcción de vialidades modernas y transporte público de calidad? ¿No son ambas cosas necesarias? ¿Podríamos generar planes de desarrollo informados de largo plazo, que nos eviten discusiones politizadas?

Lo que podemos concluir es que nuestras ciudades necesitan ser modernizadas, soluciones inteligentes de infraestructura que generen bienestar a las comunidades, y en este sentido, aún hay mucho que decir y analizar.

### **Habilitación y creación de sitios para estacionar el auto.**

*“La gestión del estacionamiento es una herramienta fundamental y a menudo ignorada para lograr una variedad de metas sociales. Durante gran parte del siglo xx, las ciudades de Europa, como las ciudades del resto del mundo, utilizaron principalmente las políticas de estacionamiento para fomentar la construcción de nuevos estacionamientos fuera de la vía pública, con la esperanza de aliviar la escasez de espacio de estacionamiento”.*<sup>50</sup>

Esta acción es necesaria de realizar, no como una más, sino inconexa con el resto. Dos tipos de estacionamientos son necesarios, los de residentes en la zona y los temporales, cuya situación debe estudiarse de manera que queden lo mas cerca posible de los puntos de destino. También en ellos adquiere especial importancia lo dicho sobre la dignidad de todo espacio destinado a uso público.

Muchos aspectos de la actual gestión de estacionamiento no funcionan de forma confiable o eficiente para nadie: los automovilistas circulan durante largos periodos de tiempo en busca de lugares o espacios para estacionarse. Los dueños de negocios minoristas tienen espacios de estacionamiento alejados de clientes potenciales; los desarrolladores se ven obligados a proveer más estacionamientos de lo que el mercado requiere; y los planificadores de tránsito encuentran difícil manejar el tránsito generado por la búsqueda de espacios vacíos, pues a menudo no hay relación entre el precio del estacionamiento, la oferta y la cantidad de espacio vial disponible.

Principios básicos de una política de estacionamiento sustentable y su planeación.

- Los requerimientos mínimos de estacionamiento subsidian, en cierta forma, el manejar al cargar los costos del uso del automóvil hacia el desarrollo urbano y a la población que no maneja frecuentemente.
- El estacionamiento obligatorio impone costos significativos de manera directa e indirecta; los dueños de automóviles deberían absorber estos costos, no el público en general.
- La abundancia de estacionamientos impide una buena accesibilidad. Los requerimientos conservadores de plazas de estacionamiento, a diferencia de los que obligan a ofrecer un mínimo de espacios para estacionarse, permiten

---

<sup>50</sup> <http://mexico.itdp.org>

mejorar las condiciones para caminar, andar en bicicleta y usar el transporte público.

- El aumento de la oferta permite bajar los costos y estimula el aumento de la demanda de estacionamiento.
- La demanda de estacionamiento es influida tanto por el precio, como por las alternativas de transporte.
- La oferta y el precio de las plazas de estacionamiento en la vía pública y de los estacionamientos fuera de la calle se influyen mutuamente.<sup>51</sup>



Acceso a un estacionamiento subterráneo en Madrid, España. La calle permanece íntegra.

### **Adecuación de la red de autobuses y microbuses.**

El microbús es uno de los transportes públicos más utilizados en la ciudad de México, pero también el más inseguro, y pone con frecuencia en riesgo la vida y la integridad de sus usuarios por los accidentes en que se ven involucrados, que han dejado 122 muertos en los pasados seis años. Además, es donde se dan más asaltos, menciona, Luis González Placencia en el Foro Internacional por el Derecho a la Movilidad, México 2012.

---

<sup>51</sup> Weinberger, Rachel. Políticas Estadounidenses de Estacionamiento: una visión general de las estrategias de gestión. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. 2004. P.7.

Reconoció que el Gobierno del Distrito Federal ha realizado diversos esfuerzos para garantizar el acceso de todas las personas a este servicio, como es el caso del Metrobús y algunas acciones que se realizan en el Metro. Lo cierto, dijo, es que esa accesibilidad hoy por hoy no es universal, de allí la necesidad de sustituir el transporte que no cuenta con esas facilidades por uno que tenga esa perspectiva.

El director del Instituto para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), Bernardo Baranda Sepúlveda, señaló que alrededor de 80 por ciento de los viajes que se realizan en transporte público se hacen en tiempos largos; de ahí la necesidad de analizar las condiciones en las que se llevan a cabo los recorridos, el tipo de vehículos que circulan, además de dar información al usuario respecto a comodidad y frecuencia.

www.circulamexico.com

## RED DE MICROBÚS DEL DISTRITO FEDERAL



Localización tiempo real satelital para controlar horarios y supervisar velocidad

Accesibilidad universal

Ruta y destino

Celdas solares

Clima controlado

Cabina para conductor

Ø Emisiones

Rack para bicicletas

Bus de 12m a 25m

Prepago Metropolitano



Entrada a nivel de banqueta

Puerta automática a 0kmh



Del micro que tenemos al micro que queremos

10 puntos para mejorar al #Microbus

1 Para mejorar al #MICROBÚS se necesita REGULACIÓN:

- Paradas establecidas tanto en colonias centrales como en zonas periféricas.
- Carriles confinados exclusivos para transporte público en Av. de + de 2 carriles.
- Sistema de georeferenciación en tiempo real para controlar horarios y velocidad, así como tener un mapa de las rutas y la posición de las unidades de transporte.

2 Para mejorar al #MICROBÚS se necesita cambiar el PLAN DE NEGOCIOS:

- *Tarjeta de prepago metropolitano homologada con Metro y Metrobús.*
- *Implementar un sistema de concesiones colectivas y/o constituir a micro-concesionarios en empresas y/o subcontratar empresas que operen el servicio.*
- *Dependencia de gobierno que asegure, regule y verifique la calidad del transporte y atienda las quejas o sugerencias de los usuarios.*

3 Para mejorar al **#MICROBÚS** se necesita **SEGURIDAD**:

- *Horarios definidos y tableros de tiempo estimado de espera en paradas.*
- *Unidades de transporte con límites de velocidad y aceleración.*
- *Sistema apertura de puertas en alto absoluto.*
- *Señalización de acuerdo al reglamento en la ruta y al interior de la unidad.*
- *Supervisión con circuito cerrado de cada unidad.*
- *Rutas 24 horas que aseguren la posibilidad de llegar siempre a casa.*

4 Para mejorar al **#MICROBÚS** se necesita **EDUCACIÓN**:

- *Academia de conductores de transporte público.*
- *Exámenes periódicos a conductores de transporte público.*
- *Reglamento para usuarios y conductores de transporte público que defina penalizaciones en caso de violación.*
- *Clases de educación vial en educación básica (primaria-secundaria).*

5 Para mejorar al **#MICROBÚS** se necesita **PARTICIPACIÓN CIUDADANA**:

- *Denuncia inmediata de mal servicio.*
- *Constantes encuestas de calidad en el servicio.*
- *Ciudadanos responsables que respeten el reglamento.*

6 Para mejorar al **#MICROBÚS** se necesita **bus CERO EMISIONES**:

- *Unidades cero emisiones y/o de bajas emisiones (gas o híbridas)*
- *Unidades con dispositivos de ahorro de energía y dispositivos de captación de energía (celdas fotovoltaicas)*

7 Para mejorar al **#MICROBÚS** se necesita **complementar con MOVILIDAD ALTERNATIVA**:

- *Dispositivos que faciliten transportar bicicletas en el transporte público (Metro, Metrobús y Microbús) todos los días en todos los horarios.*

8 Para mejorar al **#MICROBÚS** se necesita **VOLUNTAD E INCENTIVOS POLÍTICOS**:

- *Financiamiento para la constante renovación de unidades de microbús.*
- *Apoyo y participación ciudadana como incentivo político para afrontar la problemática.*

9 Para mejorar al **#MICROBÚS** se necesita **INFRAESTRUCTURA**:

- *Bus de 12m a 25m dependiendo del ancho de las calles en la ruta.*
- *Eficiencia en la transferencia a otros medios de transporte y re diseño de las CETRAM.*
- *Paradas equidistantes a todo lo largo de la ruta.*

10 Para mejorar al **#MICROBÚS** se necesita **100% de ACCESIBILIDAD**:

- *Dispositivos que permitan hacer uso del transporte a personas con capacidades diferentes.*

- *Señalización adecuada para personas con capacidades diferentes.*
- *Bus a nivel de banqueta (bus bajo).*

Información e imagen tomada de CirculaMexico.com

Sería adecuado que los autobuses trabajaran de manera subsidiaria a la red del metro, no al contrario como sucede en la actualidad debido a la insuficiencia de esta última. En el supuesto de la existencia de una adecuada red de metro, las líneas de autobuses podrían reducir su número de unidades. Su circulación por superficie compite con la del tráfico de automóviles, estorbándose mutuamente. Por otra parte, estos deben realizarse únicamente por vías lo suficientemente anchas en las que no puedan ser estorbo para los automóviles, de manera que el tiempo de recorrido pueda competir con el metro. Introducir las por vías de mediana o poca anchura dificulta el tráfico, siendo también víctimas de ello. El otro aspecto importante de la red de autobuses es el establecimiento de un precio competitivo con respecto al automóvil.

#### **Política de precios del transporte público.**

La principal característica de un transporte público consiste en el aprovechamiento de la economía de escala del mismo respecto al tráfico de automóviles. Sin embargo no puede proporcionar la privacidad e inmediata disponibilidad de este último, por lo que su competencia debe fundarse en el establecimiento de un precio que resulte inferior al de aquel. En tanto no suceda así no puede esperarse un uso masivo. Por otra parte ese precio puede ser superior en función de la calidad de la red, acompañando las inversiones necesarias.

#### **Camiones y autobuses suficientes y en condiciones aptas y para el transporte de personas.**

Una de las propuestas en el Plan de Movilidad Polanco 2011, esta la implementación del “Polancobus” el cual esta actualmente siendo estudiado, ya que no ha sido ampliamente aceptado ni por los vecinos ni por los trabajadores de la zona.

Hay que concebir el Polancobus como los servicios shuttle de las arrendadoras de autos en los grandes aeropuertos de EUA. Unidades cómodas, climatizadas, para pasaje principalmente sentado, no de pie, con paradas pre establecidas y fijas, y para su uso deben expedir monedero electrónico, con descuentos a usuario frecuente. La ruta debe ligar los estacionamientos periféricos, nodos de transporte público y lugares de gran concentración de usuarios. A manera de ejemplo un circuito podría circular por

Ejercito Nacional desde Plaza Polanco, hasta Mariano Escobedo, y de ahí hasta Campos Elíseos, hasta Julio Verne, por Emilio Castelar hasta Moliere y por Mazaryk hasta FC Cuernavaca y de ahí subir por Horacio hasta Plaza Polanco. No deben existir paraderos, los autobuses deben estar siempre en circulación. La guarda de unidades podría darse en los patios de las grúas en San Joaquín o en Salinillas atrás de Casa de Moneda.

### **Actuaciones en políticas de vivienda.**

Un edificio puede tener todos los valores internos de la sustentabilidad, pero si el edificio no se encuentra bien comunicado o se encuentra alejado de la ciudad, representaría un gran costo económico y energético, pero sobretodo un gran desgaste y tiempo perdido para sus habitantes. Por eso, en este punto se evalúan la cantidad y calidad de los medios de transporte que rodean determinada edificación. Por ejemplo, la calidad de infraestructura peatonal, el equipamiento ciclista, la cercanía a rutas de transporte público masivo y de baja capacidad. Todo esto en el entendido de que un edificio sustentable cuenta con acceso a sistemas de transporte sustentables.

Esta acción es indirectamente necesaria para la recuperación de la trama principal, influyendo en su uso y conservación. A su vez, la propia recuperación de los paseos influye en lograr un mayor atractivo residencial del distrito.

La política de vivienda no consiste únicamente en el establecimiento de ayudas y subvenciones a su adquisición o alquiler. Posibilita además el equilibrio de la ciudad, al tiempo que el estudio de sus tipologías viene totalmente ligada al modo de vida de la sociedad.

Las dotaciones que necesita una ciudad consisten en escuelas, hospitales, mercados, parques, bibliotecas, museos, teatros, cines, centros culturales, casinos de reunión y todos aquellos otros lugares que responden a las necesidades de sus habitantes.

El plan de recuperación de las calles por parte de los peatones contiene acciones que tienen que ser realizadas poco a poco y con un gran cuidado que incluya tanto a autoridades, vecinos y visitantes.

Como mencioné el análisis anterior esboza un plan a largo plazo, con un horizonte de entre diez y quince años para su realización.



### **Estrategias para alentar a la gente a usar transporte público en lugar de automóvil particular.**

En el Foro Internacional sobre Derechos Humanos y Movilidad, se tocaron diversos temas, entre ellos el transporte público.

Salvador Herrera del CTS México, menciona: “Hay que medir la eficiencia modal del sistema para proponer infraestructuras en base a ello” plantea Herrera cuando indica que el 70% de los viajes son atendidos por el transporte público, lo que si bien puede indicar una distribución modal sustentable, no obstante, marca que la inversión en infraestructuras para el transporte público, pese a transportar más personas que el automóvil, es una inversión limitada si se compara con lo que México invierte en infraestructuras para el automóvil, esto de acuerdo a los datos que sustenta el Centro de Transporte Sustentable (CTS).

El transporte público debe tener velocidad uniforme y constancia de paso para incentivar la confianza de los usuarios, ya que el automóvil da la impresión de tener mayor control en el tiempo de traslado, lo que modifica la elección del modo de transporte y con ello se incentiva el uso indiscriminado del auto. Menciona Herrera que la velocidad en el auto es enemiga de la ciudad.

En la siguiente mesa, Alfonso Iracheta nos habló del derecho a la movilidad en el contexto del derecho a la ciudad. La participación ciudadana en los procesos de diseño es necesaria dentro de un enfoque de derechos humanos y de ciudad.

Iracheta plantea que la informalidad, la inequidad y la inseguridad son los fenómenos urbanos que condicionan el acceso a la movilidad. Propone el ordenamiento, la equidad y la seguridad como elementos necesarios en el respeto a los derechos humanos en la ciudad.

Rodrigo Díaz del CTS señala que 3 de cada 4 pesos se invierten en infraestructura para el automóvil, al que sólo tiene acceso el 25% de la población. Plantea que el problema no es la cantidad de automóviles, sino cómo los utilizamos y cómo modificamos y construimos la ciudad en base al auto, esto como resultado de una “legislación ficción” que dispone normativas sin tener una imagen clara de su efecto en el espacio urbano, se contradicen entre las intenciones y los resultados.

“La ciudad no tiene un problema de falta de ley, sino de sentido común” y en el camino viola los derechos humanos de un cuarto de millón de habitantes cuando limita su acceso a la movilidad, señaló Rodrigo Díaz en el Foro Internacional sobre Derechos Humanos y Movilidad.

## CONCLUSIONES.

Diariamente, millones de personas se mueven por la Ciudad de México sin saber que su derecho humano a la movilidad urbana es vulnerado, durante cada uno de los trayectos de peatones, ciclistas, usuarios del transporte público e incluso automovilistas. Nadie se salva. De día, en la tarde y por la noche, nuestro derecho a la movilidad urbana ocupa uno de los últimos lugares en prioridad de observancia por parte de las autoridades competentes: cuando al caminar evitamos vehículos en una avenida sin pasos peatonales, en la entrada del Metro cuando una persona con discapacidad espera a ser auxiliada, poniendo en riesgo nuestra vida al cruzar fronteras urbanas -grandes vialidades- al viajar en bici, en el tráfico -y en este caso, no sólo los automovilistas-, esperando el autobús sin certeza del momento en que llegará, o incluso de si lo hará, al salir de casa y caminar sobre banquetas invadidas por automóviles o en muy malas condiciones para andar seguros y tranquilos.

La movilidad cotidiana en México constituye un elemento fundamental en el día a día, que abarca desde el transporte urbano y la vialidad hasta la estructura urbana. Las complicaciones derivadas de este tema impactan seriamente en la calidad de vida de la gente, una vez que los tiempos de traslado y la calidad de estos no son los óptimos.

La conciencia de una ciudad para vivir debe adquirir prioridad en la Ciudad. Para ello, es necesario proceder al diseño y construcción de la ciudad con el objetivo primordial de abastecer a los ciudadanos de una óptima calidad de vida y movilidad. La prioridad antes dada a las constructoras o a otros intereses que nada ayudan al habitante debes de ser nulas. Si a todo esto le sumamos los esfuerzos urbanísticos, de rehabilitación de viviendas y a planes de movilidad, el éxito será inminente.

El trabajo que aquí se realizó indicado para Polanco, sería necesario de aplicar para distintos puntos de la Ciudad de México, dotándolos así de fácil acceso y de una mejora a su habitabilidad y calidad de vida.

Polanco es una colonia con hondas raíces históricas y a la vez con una importante proyección de futuro, que ahora demanda una respuesta eficaz a los numerosos problemas que se plantean en el campo arquitectónico-urbano.

Gestionar los usos de suelo en beneficio de todos los involucrados, evitar las construcciones ilegales, impulsar la movilidad, son algunas de las importantes medidas que se tiene que continuar o empezar a llevar a cabo para hacer de Polanco una colonia más cómoda y más habitable para sus residentes y visitantes.

La elaboración en estos momentos de un Plan de Movilidad y la revisión del Plan Parcial otorgan un gran avance a esta etapa de transición de la zona, ya que es de gran importancia establecer las líneas que se tienen que seguir para la proyección del futuro de la ciudad, para esto es necesaria la colaboración de las autoridades, de las empresas privadas, de vecinos y visitantes. Las sugerencias de todos estos, sus críticas, sus opiniones son elementos valiosísimos. Es necesario sumar esfuerzos y voluntades, revisar posturas para que entre todos, se construya un mejor Polanco, y que este ejemplo sea la pauta para una mejor Ciudad de México.

Las grandes premisas de este trabajo son:

- Garantizar el derecho a la ciudad. Impedir la expulsión de los ciudadanos de las áreas centrales y defender el derecho de la población a una movilidad digna.
- Hacer habitable la ciudad para todos los ciudadanos, mejorando las condiciones de vida urbana, extendiendo y ampliando los servicios comunitarios de que dispone la población, cuidando el entorno y dotándolo de los elementos necesarios para hacerlo confortable y grato al ciudadano.
- Recuperar la ciudad, rescatar el patrimonio arquitectónico y urbano que se esta perdiendo. Restaurarlo y habilitarlo para su correcto uso, poniéndolo al alcance de todos.
- Conservar el patrimonio arquitectónico.
- Prohibición del cambio de uso de suelo habitacional de las casas protegidas a otros usos que modifiquen y afecten el desarrollo urbano de la zona.
- Mejorar los accesos. Que un viaje desde la periferia al centro no tome tiempo excesivo.
- Dotar de equipamiento. Deportivo, socio cultural.
- Reforzamiento de las relaciones periféricas, mejorando la accesibilidad y creando nuevas vías (o habilitando las existentes) que estructuren internamente y conecten entre si la ciudad.
- Reordenamiento y regularización en la red de transporte público.

- Dotar a los servicios de colectivos de la infraestructura necesaria para sus operaciones tales como bahías o bien, reubicarlos.

Mediante un trabajo conjunto, una ciudad que nos ofrezca una movilidad apta para poder acceder a una optima calidad de vida, es posible.

## BIBLIOGRAFÍA.

- 1.- González Márquez José Juan, Dr. Apuntes sobre legislación ambiental y urbana. Distrito Federal. Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del DF. México 2008.
- 2.- Ley de Desarrollo Urbano del DF. 2006.
- 3.- Programa Parcial de Desarrollo Urbano Polanco. 1992.
- 4.- Proyecto del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Polanco 2010.
- 5.- Hirsch Joachim. El Estado Nacional de Competencia. Estado, democracia y política en el capitalismo global. UAM. México 2001.
- 6.- Roux, Rhina. El Príncipe mexicano. Subalternidad, historia y Estado. Ediciones Era. México 2005.
- 7.- <http://www.facebook.com/#!/pages/VIVO-POLANCO/105660948406>
- 8.- Alguacil Gómez, Julio. Calidad de vida y Praxis Urbana. En: Lles & Tobío, 1990.
- 9.- Royuela, Vicente, La influencia de la calidad de vida en el crecimiento urbano. El caso de la provincia de Barcelona. Asociación Española de Ciencia Regional. España, 2009.
- 10.- Moreno Olmos, Silvia. La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida. Revista de investigación científica en Arquitectura “Palapa”. Julio-Diciembre 2008. Colima, México.
- 11.- Gloria Villalobos. Yo, Polanco. Gobierno del Distrito Federal. México 2007. p. 40.
- 12.- Rafael R. Fierro Gossman. La gran corriente ornamental del siglo XX. Una revisión de la arquitectura neocolonial en la ciudad de México. UIA. México. 1998.

- 13.- Galindo, Luis Miguel. La Economía del Cambio Climático en México. Síntesis. SEMARNAT. SHCP.
- 14.- Enrique X. de Anda, Historia de la arquitectura mexicana, Gustavo Gili, España, 2006.
- 15.- Programa Parcial de Desarrollo Urbano, ZEDEC, Polanco. Miguel Hidalgo. SEDUVI. 1987.
- 16.- Plan de Movilidad Polanco. Delegación Miguel Hidalgo. SEDUVI. 2011.
- 17.- Fernando González Gortázar, La Arquitectura mexicana del siglo XX, Consejo Nacional para la cultura y las Artes. México, 1994.
- 18.- Israel Katzman. Arquitectura Contemporánea Mexicana. INAH/SEP. México, 1963.
- 19.- Rogers, Richard. Ciudades para un pequeño planeta. Gustavo Gili. España, 2006.
- 20.- Holahan, Charles. Psicología Ambiental. Un enfoque general. P. 140. Editorial Limusa. México, 2006.
- 21.- Weinberger, Rachel. Políticas Estadounidenses de Estacionamiento: una visión general de las estrategias de gestión. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. NY, NY. 2012.
- 22.- [www.circulamexico.com](http://www.circulamexico.com)
- 23.- [www.mexicoitdp.org](http://www.mexicoitdp.org)
- 24.- Fundación COAM. Ideas y Estrategias para Madrid. 2004.
- 25.- Pozueta, Julio. Movilidad y Planteamiento Sostenible. Cuadernos de investigación Urbanística. Madrid, España. 2009.

