



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS DE POSGRADO

ESPECIALIZACIÓN EN VALUACIÓN INMOBILIARIA

**PROPUESTA DE FACTORES PARA DETERMINAR
COLONIAS SIMILARES**

CASO PRÁCTICO DELEGACIÓN BENITO JUÁREZ

T E S I N A

QUE PARA OBTENER EL
TÍTULO DE ESPECIALISTA EN
VALUACIÓN INMOBILIARIA

P R E S E N T A :

ARQ. EVA RAMÍREZ IÑIGUEZ



CIUDAD UNIVERSITARIA, MÉXICO D.F. 2013





Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

Director de Tesina:

Mtro. Arq. Lorenzo Fernando Barragán Estrada

Sinodales Titulares:

Lic. Evaristo Arnulfo Romero Salgado

E.V.I. Ing. Manuel García Córdova

Sinodales Suplentes:

E.V.I. Arq. Alfonso Luis Penela Quintanilla

Arq. Mauricio Gutiérrez Armenta

Dedicatorias

A Dios por estar siempre conmigo

A mis papis Arcelia y Roberto por su amor y apoyo incondicional

A mi amado esposo Rafael por su apoyo, paciencia y gran amor

A mis hijos Evita y Rafa por apoyarme y motivarme siempre

A mis hermanos Almita, Roberto y René

A mi abuelito Javier Iñiguez

Agradecimientos

Al Lic Evaristo Romero maestro y amigo, por su tiempo y enseñanzas

Al Arq. Lorenzo Barragán y al Ing. Manuel García por sus conocimientos

A los docentes de la especialidad en Valuación Inmobiliaria

A la Universidad Nacional Autónoma de México

Y a todas las personas que me han acompañado en el camino de la vida

Contenido

INTRODUCCIÓN	9
HIPÓTESIS	11
OBJETIVO GENERAL	11
OBJETIVOS PARTICULARES	11
CONTENIDO Y ALCANCES	13
METODOLOGÍA Y TÉCNICAS	15
CAPITULO I. ASENTAMIENTOS HUMANOS.....	17
I.I. CONCEPTO.....	17
I.II. ORIGEN	18
I.III. EVOLUCIÓN	24
Grecia	25
Roma	27
Ciudad medieval.....	29
Islam	32
Renacimiento	33
Barroco	35
Ciudad Industrial (Siglo XVIII al XX)	37
I.IV. RESUMEN	47
CAPITULO II. LA CIUDAD DE MÉXICO	49
II.I. CONCEPTO DE CIUDAD.....	49
II.II. EVOLUCION DE LA CIUDAD DE MÉXICO	49
Época Prehispánica (1325-1521).....	49
La Colonia o Virreinato (1521-1810)	51
Época Independiente (1810-1875).....	54
Porfiriato (1876-1911).....	57
Revolución (1910-1924)	61
Siglo XX y XXI (1924-2010).....	63
II.III. RESUMEN	70
CAPITULO III. SITUACIÓN ACTUAL Y PROYECCIÓN HACIA EL FUTURO.....	71

CAPITULO IV. DELEGACIÓN BENITO JUÁREZ.....	75
IV.I. LOCALIZACIÓN.....	75
IV.II. ANTECEDENTES HISTORICOS	76
IV.III. VIALIDADES	80
IV.IV. TRANSPORTE.....	80
IV.V. EQUIPAMIENTO URBANO	82
IV.VI. USO DE SUELO	84
CAPITULO V. FACTORES QUE MODIFICAN EL VALOR.....	85
V.I. SUELO	88
V.II. EQUIPAMIENTO	91
V.III. INFRAESTRUCTURA	93
V.IV. IMAGEN URBANA.....	95
CAPITULO VI. CASOS PRÁCTICOS DE ANÁLISIS.....	97
VI.I. COLONIA MODERNA	97
VI.II. COLONIA ÁLAMOS	101
VI.III. COLONIA NARVARTE (ORIENTE Y PONIENTE)	104
VI.IV. COLONIA DEL VALLE (NORTE Y CENTRO).....	108
VI.V. COLONIA NÁPOLES	112
VI.VI. COLONIA SAN PEDRO DE LOS PINOS	115
CAPITULO VII. PROPUESTA DE MATRIZ DE INVESTIGACIÓN	121
Matriz “A”	121
Matriz “B”	122
Cuadro de resultados	124
CAPITULO VIII. COMPROBACIÓN	127
Caso Práctico	127
CONCLUSIONES	129
BIBLIOGRAFIA.....	131

INTRODUCCIÓN

El avalúo expresa una opinión de valor de una propiedad, justificado y sustentado por el análisis previo de datos investigados, a través de un dictamen técnico imparcial en una fecha determinada, tomando en cuenta las condiciones físicas y urbanas del inmueble. Para la estimación del valor se emplean tres enfoques: el de Costos, el de Ingresos y el de Comparación de Ventas.

El enfoque de comparación de ventas o enfoque comparativo de mercado es el procedimiento a través del cual se obtiene el valor estimado del mercado¹ de la propiedad valuada. Para la estimación de este valor se realiza un análisis comparativo con propiedades similares a la valuada y localizadas en la misma zona o similar, que se encuentren ofertadas en el mercado abierto o bien que su venta se concretara en fecha reciente.

En la práctica profesional, es común que en la búsqueda de propiedades similares dentro de una colonia, no se encuentren inmuebles en proceso de venta o vendidos recientemente de las mismas características de la propiedad a valuar (sujeto), lo que limita o por lo menos complica la obtención de datos para elaborar el enfoque **comparativo de mercado**. En estos casos se recurre más a la experiencia o a los históricos que cada valuador tenga de dicho lugar, más no se tiene un sustento actualizado, por lo que es necesario buscar otra opción de obtención de datos en colonias con características semejantes a la del sujeto en estudio pero, **¿Cuáles son las características más adecuadas a considerar?**

Lo anterior define el estudio de la presente tesina y propone una alternativa, que facilite el trabajo de los profesionales valuadores.

¹ Considera lo que un comprador bien informado estaría dispuesto a pagar a un vendedor igualmente bien informado por el bien que se valúa, en un mercado abierto, libre de presiones. De los apuntes de la clase Taller de Aplicaciones I impartida por el Arq. Raúl Noris Pérez de Alba de la Especialidad en Valuación Inmobiliaria año 2008.

El valuador debe observar la colonia o zona donde se ubica el sujeto a valorar, para identificar todas las influencias externas significativas, ya que dos propiedades con características físicas idénticas pueden tener valores de mercado muy distintos si una de ellas se encuentra dentro de un medio ambiente menos atractivo; con la orientación de las características aquí propuestas, podremos agilizar el proceso de investigación y reducir los tiempos de entrega del avalúo, brindando una opinión más certera, mediante la aportación de conceptos generales de carácter inmobiliario.

En mi práctica profesional, lo he resuelto por medio del conocimiento previo ya sea del estrato socio-económico, equipamiento, servicios de la zona, vialidades, uso de suelo, etc., que predominantemente sea del mismo tipo, es decir que mediante **el análisis de los elementos conformadores del diseño urbano**, puede encontrarse un instrumento más idóneo, para aplicarse en el ejercicio profesional de la valuación, ya que todos estos influyen en los valores del mercado inmobiliario.

El estudio realizado va de lo general a lo particular. Inicia con tres capítulos teóricos sobre aspectos generales que introducen el análisis, en el mundo de los fenómenos de los núcleos urbanos, donde se asienta el hombre, en los cuales surge el diseño urbano, encargado de dar forma al espacio público, el cual va cambiando de acuerdo a las necesidades, la cultura, la ideología y la economía de cada época, determinando el valor inmobiliario de las zonas que conformaban las sociedades históricas.

El cuarto capítulo se enfoca en el sitio de estudio, la delegación Benito Juárez y sus características urbanas generales. En el quinto capítulo se proponen los elementos del diseño urbano a considerar en el presente trabajo como factores que modifican el valor de un inmueble. En el sexto capítulo se presentan los casos prácticos.

En los últimos dos capítulos se presenta la propuesta de la matriz que da origen a esta tesina, así como su comprobación.

HIPÓTESIS

Al tener similar cantidad de elementos conformadores del diseño urbano en dos o más colonias, se reduce la dispersión entre los valores de mercado de las mismas.

Por lo que el trabajo de investigación se basa en lo siguiente,

OBJETIVO GENERAL

Aportar al marco de la valuación inmobiliaria criterios que faciliten la realización de avalúos de sujetos atípicos² dentro de una colonia.

Para llevar a cabo el objetivo anterior me propongo realizar lo siguiente,

OBJETIVOS PARTICULARES

- ✓ Conocer la historia de los asentamientos humanos y de la Ciudad de México para entender como los elementos urbanos adquieren valor para las personas de acuerdo a sus usos y costumbres.
- ✓ Determinar qué factores o elementos del diseño urbano influyen en los valores de mercado de una colonia.
- ✓ Proponer la relación de los elementos del diseño urbano en una matriz cualitativa y otra cuantitativa que califique las colonias.
- ✓ Comprobar la reducción de la dispersión de valores de mercado, de acuerdo a los porcentajes similares obtenidos en el cuadro de resultados.

² Atípico se refiere a que no encaja en un tipo o modelo, por lo tanto, no se encuentran inmuebles iguales o similares al bien objeto de estudio vendidos recientemente o en proceso de venta.

CONTENIDO Y ALCANCES

En la presente tesina se propone un parámetro de comparación entre colonias basado en los elementos de diseño urbano que permite trasladar el estudio comparativo de mercado de un inmueble atípico a otra colonia o colonias; como una herramienta práctica de selección para el ejercicio profesional de la valuación en apoyo a los valuadores en una zona o ciudad nueva para ellos.

La investigación se aplicara dentro de la delegación Benito Juárez, en razón de que dispongo de información suficiente, para llevar a cabo un análisis de valuación apoyada por la experiencia que he tenido dentro del campo laboral y sustentada en los conocimientos adquiridos en la especialidad en valuación inmobiliaria.

El alcance de la investigación, es el análisis de seis diferentes colonias: Moderna, Álamos, Narvarte, Del Valle, Nápoles y San Pedro de los Pinos que pertenecen a la delegación Benito Juárez, en las que se reflejan las consideraciones de los elementos seleccionados y conformadores de la matriz de calificación.

METODOLOGÍA Y TÉCNICAS

El valor es el acto económico que realiza el hombre o la sociedad en la que convive, al procurar la satisfacción de sus necesidades o deseos, esto lo hace tomando los recursos que le son propios en la atención de sus requerimientos, con base en el sistema económico en el cual se encuentra inmerso.

Este hecho demuestra que el valor o estimación del grado de procuración de una necesidad, es estudio de la ciencia llamada economía.

Esta ciencia atiende el aspecto fisio-psicológico del hombre en un doble aspecto: subjetivo y objetivo, su análisis encuadra la investigación en el grupo de ciencias sociales, ya que el estudio de estas disciplinas, está enfocado, a las actividades del hombre dentro de su panorama socio-cultural en el que se encuentra inmerso: Medio natural, Medio social, Evolución y tiempo, Cultura y civilización.

Por lo que la metodología empleada será la aplicada a las ciencias sociales, la que parte de lo general a lo particular, así como, de lo fácil a lo complejo.

Para esta acción se apoya en los instrumentos de la investigación metodológica como son:

La observación de la realidad con un pensamiento cognoscitivo³, la descripción de esta realidad sin emisión de ningún juicio, es decir el análisis del positivismo; con la obtención de esta realidad socio-económica, jurídica y política, se práctica una inducción y deducción, del conjunto de fenómenos observados y descritos, a fin de establecer y comprobar una hipótesis, en base a principios,

³ Capaz de conocer y comprender.

leyes, métodos o teorías, que serán en el caso de la valuación inmobiliaria el marco de este estudio.

La técnica que se usa es la ciencia deductiva de la matemática, dedicada al estudio de las propiedades de los entes abstractos y sus relaciones, a través de la matriz⁴ como una herramienta para trasladar conceptos cualitativos a cuantitativos permitiendo un manejo de proporciones para comparar las características urbanas de las colonias y determinar en base a estas que tan similares son, facilitando la toma de decisiones en la investigación de inmuebles para el enfoque comparativo de mercado del avalúo inmobiliario.

⁴ Matriz cuadro de números o elementos dispuestos ordenadamente en filas numeradas de arriba -abajo y en columnas de izquierda a derecha.

CAPITULO I. ASENTAMIENTOS HUMANOS

Se inicia con este capítulo para conocer el origen de los elementos del diseño urbano y entender porque el hombre a lo largo de la historia ha preferido vivir en determinadas zonas con ciertas características urbanas, confiriéndoles mayor valor inmobiliario, las cuales se han modificado o adecuado a las necesidades de la población.

La valuación inmobiliaria, representa un acto económico, que se da en un hecho social, y se asienta en un territorio definido. Esta consideración es la base para iniciar una investigación y descripción del tema pretendido, manifestando el enfoque existente, relacionado con los conglomerados humanos como foco de convivencia y ejecución de las realidades de la valuación inmobiliaria, sean estas subjetivas u objetivas, tal y como son manifestadas en la teoría del valor. En este sentido se analiza a los asentamientos humanos, su origen y evolución.

I.I. CONCEPTO

El termino asentamiento, se refiere a un lugar donde se establece una persona o una comunidad, un área físicamente localizada, con elementos naturales, obras materiales y sistemas de convivencia.

Los asentamientos humanos pueden ser clasificados de diversas maneras; ya sea por su tamaño, su tipo de actividad productiva o su condición.

Existen diversos tipos de asentamientos de acuerdo a la ley, se dividen en asentamientos regulares y asentamientos irregulares. Un establecimiento formal o asentamiento regular forma parte de un esquema del planeamiento de ciudad. Un establecimiento irregular o informal está fuera del esquema de planificación de la ciudad.

I.II. ORIGEN

Desde los primeros tiempos de su existencia, los seres humanos se enfrentaron a un medio hostil. Para conseguir alimentos, abrigo y sobrevivir a los ataques de los grandes animales y a las dificultades ocasionadas por los fenómenos de la naturaleza, por lo que los seres humanos emplearon su capacidad racional para resolver su supervivencia.

Así el arte de la supervivencia, era transmitido de padres a hijos (social), se trata de una “característica aprendida”; de acuerdo a los zoólogos, estas características no son hereditarias.

La especie Homo sapiens fue capaz de sobrevivir y adaptarse con éxito al medio ambiente⁵, a ello se suman las tradiciones, costumbres, leyes sociales, la posición económica y las creencias religiosas.

En el periodo paleolítico “antigua Edad de Piedra”, los hombres vivían enteramente de la caza, la pesca y la recolección de granos silvestres, raíces, insectos y mariscos. Su número estuvo limitado a la provisión de alimentos ofrecida por la propia naturaleza y requerían del dominio de grandes extensiones de terreno.

La debilidad física de los hombres primitivos fue compensada con su capacidad de observación y destreza manual, lo que les permitió elaborar instrumentos que facilitaron la caza y la recolección. Por otra parte, el hombre, como ser social, buscó permanecer en grupo, coordinando acciones colectivas planeadas.

La carne de grandes presas como el Mamut o el Bisonte solo se podía obtener por la cooperación efectiva de un número importante de individuos y por el conocimiento detallado de los hábitos de las manadas; la inteligente localización de los campamentos demuestra la aplicación de dicho conocimiento.

⁵ Medio ambiente significa: conjunto de elementos que conforman la situación en la cual tiene que vivir una criatura, no abarca únicamente el clima y las características fisiológicas, sino también factores tales como la provisión de alimentos, enemigos animales, etc.

En Rusia han descubierto que los cazadores erigían importantes habitaciones semi-subterráneas para vivir.

La supervivencia del grupo dependía de su unidad y de la ayuda mutua: una persona aislada de los demás no tenía posibilidad de sobrevivir mucho tiempo. Estos pequeños grupos, denominados hordas, vivían al aire libre o en refugios contruidos con pieles de animales e iban de un lugar a otro en busca de alimento.

La vida en común propició el surgimiento del lenguaje, instrumento indispensable para mantener la unidad del grupo. El uso del lenguaje multiplicó la fuerza de la horda, las generaciones de más edad transmitían a las más jóvenes los conocimientos y la experiencia acumulada, lo que generó cultura.

Era una estructura económica atrasada porque los hombres vivían totalmente a expensas de la naturaleza.

Administraban en común los bienes, ya que existía la propiedad comunal sobre la tierra y otros medios de producción. Al no existir la propiedad privada de los medios de producción, tampoco existen las clases sociales.

En un principio el trabajo en la sociedad primitiva era poco productivo y no creaba excedentes de los productos más indispensables para la vida. La actividad laboral se basaba en la cooperación simple, en la que muchas personas ejecutaban el mismo trabajo, la distribución entonces era igualitaria. **En esta etapa solo existía el valor de uso⁶.**

En la época neolítica “nueva edad de piedra”, los hombres controlaron su abastecimiento de alimentos, cultivando plantas, domesticando y criando animales; debido a las circunstancias favorables dejaron de ser nómadas, definiendo claramente una extensión de territorio como propio, pudiendo producir ya más alimentos de los que necesitaban consumir, en consecuencia se incrementó gradualmente la población. La comparación del número de entierros entre la antigua edad de piedra y la nueva, muestra el enorme incremento de la población.

⁶ Calidad intrínseca de los objetos para satisfacer un deseo.

El modelo urbano aparece durante la revolución neolítica en aldeas cercanas a ríos y lagunas, lo que condujo al nacimiento de la **vida urbana**.



Reconstrucción de uno de los primeros centros urbanos en Turquía

Con los conocimientos y la experiencia obtenida, el ser humano desarrolló los primeros cultivos de trigo, cebada y avena. También domesticó al caballo, el camello y la cabra. Además practicó la alfarería y el trueque. La agricultura y la ganadería favorecieron la invención de instrumentos como el arado.

También surgieron “**las clases sociales**” como resultado de la diferenciación del trabajo cuya división dependía del sexo y de la edad; de igual manera aparece la explotación colectiva⁷. Esta explotación se da por la guerra, la comunidad vencedora explota a la comunidad vencida mediante el pago de tributos o capturando a sus miembros para que trabajen la tierra de los vencedores.

Con el excedente surge **el valor de cambio y aparece el mercado**.

Una tribu de pastores podía conquistar el territorio de una comunidad agrícola, les dejarían la tierra y hasta los protegerían de otros enemigos, a condición de que les pagaran un tributo en productos agrícolas.

⁷ Esta forma de explotación se diferencia del esclavismo porque en la explotación general no hay dependencia personal, existiendo la libertad del individuo.

El ser humano se alimentaba con carne, vegetales silvestres, cereales y legumbres, así como leche, queso y pan de harina. Vestía con telas y pieles, en ocasiones utilizó la lana para prendas de vestir.



Las personas de esta época utilizaron recipientes de cerámica decorados.

Se empleó la rueda para la carreta tirada por animales, navegaron en balsas y canoas.

Empezaron a medir el tiempo en días, semanas y meses para organizar los trabajos de siembra y cosecha; basados en el movimiento de la luna aprendieron a elaborar calendarios.

La aparición de nuevas técnicas de cultivo propició centros más poblados, surgiendo las primeras civilizaciones agrícolas como Mesopotamia, Egipto, India y China, hace aproximadamente 4,000 años a. c.

De acuerdo con su pensamiento mágico el ser humano tomó como dioses a los elementos que influían en la agricultura y ganadería, para él fueron dioses la Tierra, la Lluvia, el Sol y el Aire.

Los sitios más convenientes eran mejorados por medio del trabajo constante. El capital constituido por el trabajo humano, fue aplicado a la tierra. **Su inversión hizo que el hombre se apegara al suelo**; no podía olvidar fácilmente el rendimiento creado por su trabajo. Además, todas las tareas implicadas eran

empresas colectivas, las cuales beneficiaban a la comunidad en su conjunto y se encontraban fuera del alcance de un individuo aislado. Los trabajadores empeñados en la construcción de canales y diques, tenían que alimentarse y mientras estuvieran ocupados en dicho trabajo, no podían producir directamente los alimentos que necesitaban consumir, por lo que otros lo hacían por ellos.

La vida sedentaria les ofreció oportunidades para mejorar la comodidad de las habitaciones y allano el camino para la arquitectura. Los proto-sumerios⁸ habitaron en casas semejantes a túneles, practicadas en los cañaverales, o hechas de esteras apoyadas en manojos de carrizos. No obstante pronto empezaron a edificarse casas construidas con barro, tanto en Egipto como en Asia.

Fue inventado el ladrillo⁹ en Mesopotamia. Su invención hizo posible la libertad de construcción y la arquitectura monumental.

Aparecieron nuevas actividades como la fabricación de tejidos, el trabajo en pieles, la metalurgia, la carpintería y el comercio. Algunos grupos obtuvieron poder económico y político y así dominaron a otros con menor suerte.

Se fortaleció el culto religioso y en consecuencia la edificación de construcciones destinadas a ese fin.

La parte inferior de Mesopotamia era un área geográfica que dependía, para la vida, de las aguas de sus ríos gemelos “Tigris y Éufrates” y por su dependencia, las diversas ciudades autónomas estaban expuestas al surgimiento de disputas, sobre tierra y acerca de sus derechos del uso de sus aguas. Debido a que todos confiaban en el mismo comercio exterior para hacerse de los artículos necesarios para su uso industrial, eran inevitables las rivalidades comerciales entre los distintos estados soberanos; la contradicción entre un sistema económico que debiera ser unitario y el separatismo político, se ponía de manifiesto en las interminables guerras dinásticas.

⁸ Los proto sumerios fueron el origen de nuestra civilización occidental.

⁹ Una masa de barro mezclado con paja, a la cual se le da forma a presión dentro de un molde de madera y después se secaba al sol.



Con la unificación política de Egipto, surge en el valle del Nilo un sistema económico en el cual la manufactura y el comercio ocupan una posición semejante a la producción de alimentos, por medio de la agricultura, la ganadería, la caza y la pesca. Esta revolución en Egipto tuvo los mismos efectos sobre la población, que la ocurrida en Mesopotamia. Igualmente, coincidió con la iniciación del desarrollo de la escritura y de las matemáticas.



Las pirámides de Giza Egipto

En Mesopotamia, los recursos necesarios para transformar la organización económica se acumularon en los templos y fueron administrados por los sacerdotes. Los administradores no eran individuos aislados, sino corporaciones permanentes. Tampoco los templos eran unidades aisladas. En la época histórica primitiva, encontramos templos dedicados a la misma deidad en varias ciudades de Mesopotamia. Los dioses adorados en ellos no eran deidades locales o no lo

eran exclusivamente; eran comunes en todo el territorio, tal como ocurre con muchos de los santos a los cuales se encuentran dedicados los templos cristianos.

Las primeras civilizaciones urbanas, en general, son ciudades muy vinculadas a la agricultura (practicada en los territorios cercanos), y de planta irregular, salvo las ciudades de la India.

En la división de clases de la sociedad urbana, los escribas pertenecían a las clases superiores, en contraste con quienes trabajaban como artesanos o agricultores; la escritura era una profesión respetable, en tanto que la agricultura, la metalurgia y la carpintería no lo eran.

Con el paso del tiempo la forma de vida de los seres humanos cambio, adquirió características y modalidades diversas, pero la necesidad de las personas de convivir y trabajar en unión de sus semejantes se conserva hasta nuestros días. Esto quiere decir que **los seres humanos somos seres sociales**, que requerimos de acuerdos para una convivencia adecuada.

Desde el punto de vista biológico, la nueva economía constituyó un éxito e hizo posible la multiplicación de nuestra especie.

I.III. EVOLUCIÓN

Desde la antigüedad el diseño urbano ha sido un elemento clave ligado a la propia evolución del hombre que como ente pensante no solo origina civilizaciones, si no que basado en los principios del valor las evoluciona en un constante y perenne cambio, en toda época y espacio. Esta es una ley natural social por excelencia, pues todas las sociedades manifiestan principio, desarrollo, esplendor y decaimiento (ciclo económico), y esta situación se da en la observación de las ciudades que han formado, las obras que han edificado y las relaciones sociales y económicas que han privado a lo largo del tiempo que marca su historia.

Se presentan a continuación estos hechos, ofreciéndonos una imagen de las concepciones que se dan en cada sociedad, donde se plasman las áreas de mayor valor inmobiliario, partiendo de Grecia hasta la época actual.

Grecia

Se fundó en medio de las montañas y su orografía no permitió la formación de un estado grande, está se dividió en un gran número de pequeños territorios independientes abiertos al mar desde una fortaleza elevada, para no estar expuesta a los ataques de los piratas. Estos estados eran bastantes ricos, ya que participaban en un intenso comercio marítimo.



La acrópolis de Atenas

En la época Arcaica (del siglo VII hasta principios del V a.c.) empieza el esplendor del arte griego.

El desarrollo sucesivo explotó las innovaciones típicas de la nueva economía: el hierro, el alfabeto, la moneda acuñada y la posición geográfica favorable al tráfico marítimo permitiendo el desarrollo de estos instrumentos.

La polis, ciudad-estado, en su origen era una colina en la que se refugian los habitantes del campo para defenderse de sus enemigos; más tarde el hábitat se extiende por la planicie próxima. Entonces se distinguen la ciudad alta (la

acrópolis, en donde están los templos de los dioses y en donde los ciudadanos pueden refugiarse en una última defensa) y la ciudad baja (el astu donde se desarrollan el comercio y las relaciones civiles); pero son partes de un solo organismo.

Con el desarrollo de la democracia en las polis de Grecia, el ágora¹⁰ se convierte en un elemento fundamental, en donde los ciudadanos ejercen sus libertades públicas, y tienen una colaboración mucho más estrecha en los asuntos de la comunidad. Aparte de los templos, que representaban para los griegos la culminación de su mundo espiritual y el orgullo mayor de su creación artística, surgen en la ciudad diversos edificios dedicados al bien público (museos, gimnasios, teatros, bibliotecas, palacios, etc)

Otro elemento importante que aparece en el urbanismo griego es la vía monumental o principal de la ciudad, sobre la que se alinean las edificaciones más importantes.

Las cuatro características principales en las ciudades griegas son:

- **La unidad**; la ciudad es un todo único, no existe zona cerrada e independiente.
- **La articulación**; la ciudad se divide en tres zonas, las *áreas privadas*, ocupadas por las casas de habitación, *las áreas sagradas*, los recintos de los templos de los dioses y *las áreas públicas*, destinadas a las reuniones políticas, al comercio, al teatro, a las manifestaciones deportivas etc. El estado rige las áreas públicas e interviene en las áreas sagradas y en las áreas privadas.
- **El equilibrio** con la naturaleza; la ciudad respeta las líneas del paisaje natural y se integra a este.
- **El límite del crecimiento**. Aparece el primer gran urbanista Hipodamo de Mileto, un arquitecto griego que estableció normas para la construcción de ciudades, como su ordenación a partir de una red ortogonal, una cuadrícula casi perfecta.

¹⁰ Es un término por el que se designaba en la antigua Grecia a la plaza (espacio abierto) centro del comercio, de la cultura, y la política de las ciudades-estado griegas (polis)



Plano del antiguo puerto de Mileto

Roma

Al conquistar Grecia (mediados del siglo II a.c.) las ciudades romanas fueron heredadas del urbanismo griego, de sus criterios de racionalidad, funcionalidad, armonía y orden, el imperio romano tomó afición a la cultura helénica y protegió a los artistas griegos. Alcanza su pleno desarrollo en los siglos I y II d.c., mostrándose rico y fastuoso.

Los miembros de la antigua y nueva aristocracia de Roma, que en su mayoría habían hecho su fortuna en el Oriente, se familiarizaron con el sistema capitalista allí imperante y adoptaron sus prácticas. Con esto, la civilización campesina romana se convirtió en una civilización urbana, y a la clase de terratenientes, se sumaron los negociantes y los burgueses de las ciudades.

La mayoría de las ciudades surgieron como desarrollo de nuevas localidades de sus extensas conquistas, como consolidación de antiguos campamentos militares y como ampliación de grandes propiedades rústicas, muchas veces de los mismos emperadores. Cada ciudad tenía un área rural más o menos extensa, su propio gobierno autónomo y su vida política local.

Las ciudades conquistadas debían adoptar las condiciones impuestas por el urbanismo romano, donde se encuentra de forma característica dos calles principales, ortogonales, permitiendo el desarrollo del Foro en el punto de cruce de ambas calles.

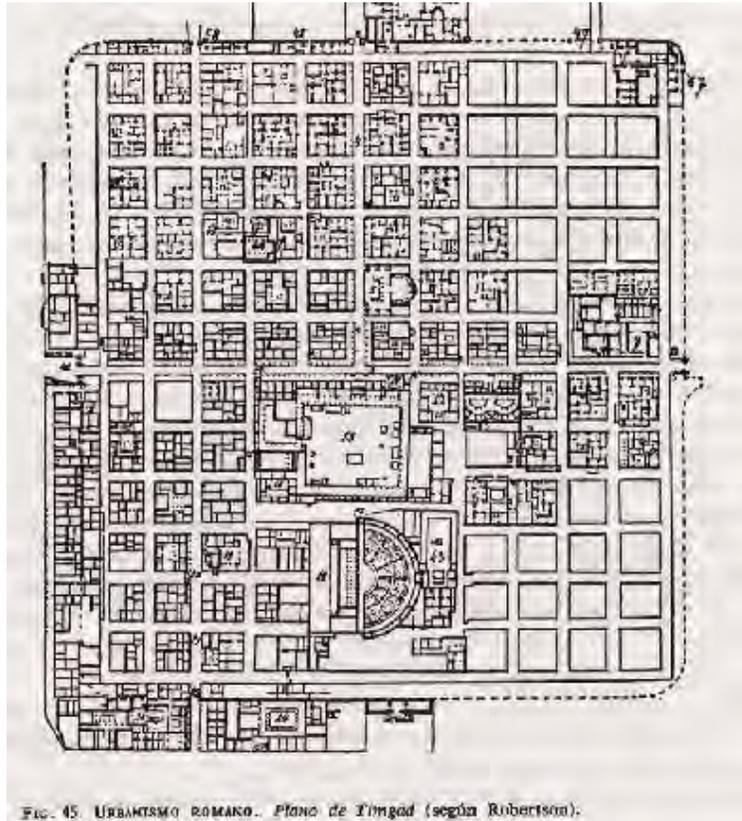


FIG. 45. URBANISMO ROMANO. Plano de Timgad (según Robertson).

Gracias a su gran talento en ingeniería, sentaron las bases arquitectónicas de un sinnúmero de edificios y estructuras de carácter público que caracterizaron el urbanismo occidental durante siglos, como el alcantarillado, las fuentes, los puentes, las termas (baños públicos), los pavimentos, los mercados, etc.

Otro elemento importante en el desarrollo de la ciudad lo constituye el acueducto, pieza de ingeniería hidráulica que confiere a cada ciudad un desarrollo particular en su morfología y paisaje dependiendo de su acceso, recorrido y necesidades de altura, así como el desarrollo de las pilas o bancos de agua limpia que se repartían por la ciudad para proveer de líquido a la población.



Acueducto Romano de Segovia

En el siglo II d.c. las ciudades eran de muchas clases, según su evolución histórica, condiciones de suelo, clima y características locales. Las había comerciales e industriales, como Roma y Alejandría; ciudades caravanas, como las que establecían el comercio con el Oriente, como Petra y Palmira, había ciudades que eran departamentos agrícolas, como Verona y Siracusa.

El pueblo romano, de carácter eminentemente práctico y organizado, buscaba soluciones simples y claras en sus ciudades, trazos regulares, geométricos y cuando no era posible, incluían en las ciudades organizaciones urbanísticas-arquitectónicas de gran esplendor, que por sí mismas constituían la parte más importante, impresionante y majestuosa de la ciudad.

Ciudad medieval

Con la caída del imperio romano, hacia el siglo V d.c., las ciudades decrecen de tal manera que muchas de ellas desaparecen. La población entonces se disemina por toda el área rural, dejando de estar agrupada en grandes concentraciones.

Se abandonan los trazos regulares y se opta por los circulares, mucho más fáciles de defender, en cuyo centro se encuentran la plaza principal y los escasos edificios de gobierno.

La edad media europea empieza poniéndose a nivel de una rudimentaria sociedad agraria que será la base de la economía. El feudalismo tiene fundamentalmente esta base agraria. El rey cuenta con los señores feudales que le apoyan y le sostienen en caso de la guerra y a los cuales otorga dominio de vastos territorios. El señor feudal casi con poderes absolutos, obtenía del campo todos los recursos y sometía a la población campesina a una servidumbre completa de vidas y haciendas.

El hecho de que la población esté diseminada hace que poco a poco toda la tierra sea objeto de cultivo, cambiando así el paisaje.

La ciudad de la edad media aparece hasta comienzos del siglo XI d.c. y se desarrolla en los siglos XII y XIII d.c., y decae en los siglos XIV al XV d.c. El motivo que da nacimiento a la ciudad medieval es el comercio y la industria.

La ciudad va atrayendo a personas del medio rural, que ahí encuentran un oficio y una ocupación que en muchos casos los libera de la penosa servidumbre del campo. Esta burguesía lo que necesitaba fundamentalmente era libertad de acción para el desarrollo de sus negocios.



Toledo

La ciudad medieval por necesidades de defensa, se sitúa en lugares de difícil acceso: en colinas o sitios abruptos, en islas, en inmediaciones de ríos,

La civilización urbana del periodo romano quedó destrozada en los primeros tiempos de la edad media, debido a las múltiples invasiones de los pueblos bárbaros, que asechaban y envidiaban el resplandor del Imperio Romano.

La aparición de los Burgos, fue un proceso sumamente complejo, constituyó una comunidad bajo el control de los señores laicos y religiosos, con actividades artesanales y de comercio, situados cerca y fuera de los castillos feudales, rodeados por empalizadas para su seguridad y protección; significaron la inserción del comercio y del capital, como elementos dinámicos y vitales; se desarrollaron además nuevas organizaciones sociales y económicas dirigidas a la producción de mercancías auspiciando la aparición de una industria incipiente.

Estos Burgos estaban sujetos a la autoridad feudal con sus arbitrarias restricciones y regulaciones, pero cuando llegaron a ser ricos los comerciantes trataron de escalar la posición social a que se creían acreedores por sus riquezas, hizo así su aparición una nueva clase social, la burguesía.

En el siglo XIII d.c. los intentos por acabar con el control feudal y obtener su autonomía como Burgos se consolida, logran su libertad y se crean las comunas, a este movimiento de emancipación se le conoce como revolución comunal.

En la comuna, su gobierno se componía de modo personal y voluntario, era una organización de carácter territorial, los que deseaban seguir siendo habitantes de la municipalidad se vieron obligados a jurar que se colocaban bajo la autoridad de la comuna.

Se observa que los escasos cambios que experimenta la organización económica y social, posibilitan que la ciudad funcione como un todo.

Islam

En el mundo islámico, las ciudades siguieron manteniendo un gran impulso, son paisajes urbanos que se perciben en la actualidad. Ciudades secretas que no se exhiben y responden a un tipo de sociedad introvertida y fuertemente jerarquizada, con un marcado carácter religioso, donde las calles de formas

irregulares, estrechas e intrincadas, se entrecruzan para formar verdaderos laberintos, su aspecto es muy pobre ya que tiende a carecer de adornos.

Suelen estar amuralladas encerrando la “Medina”¹², donde se sitúa la Mezquita mayor y las principales calles comerciales (mercados), la vida pública concentrada se da alrededor de estos espacios, constituyendo una ciudad dentro de la ciudad, por sus puertas se cobran impuestos de paso por las mercancías.



Estambul

Tras las murallas se encuentran los barrios del arrabal, diferenciados por actividades gremiales, donde se sitúan los oficios no deseados dentro de la ciudad, como los curtidores. Otros elementos de interés de la ciudad islámica son los baños y los jardines palaciegos.

Renacimiento

El renacimiento comenzó en Italia en el siglo XIV y se difundió por el resto de Europa en los siglos XV y XVI. En este periodo la fragmentada sociedad feudal de la edad media, caracterizada por una economía básicamente agrícola y una vida cultural e intelectual dominada por la iglesia, se transformó en una sociedad dominada progresivamente por instituciones políticas centralizadas con una economía urbana y mercantil, en la que se desarrollo el mecenazgo de la educación, de las artes y de la música.

¹² La ciudad.

Las concepciones griegas sobre la ciudad resurgen en el pensamiento urbanístico del renacimiento; es una época donde el hombre es el centro del universo y la ciudad se convierte entonces en el símbolo de su creación, influyendo en los siglos siguientes de manera aguda, especialmente en las ciudades italianas.

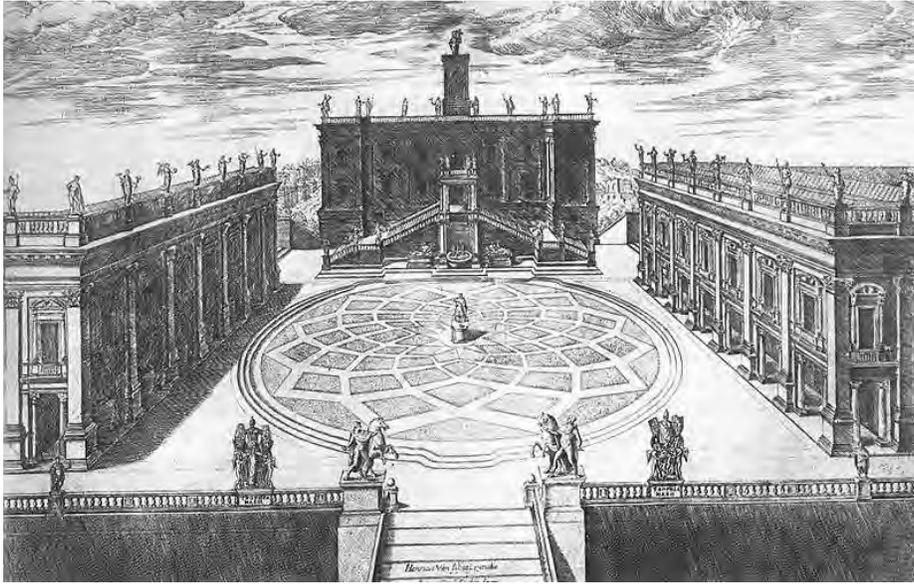
Se trata de una ciudad señorial, donde los hombres libres y con acceso a los centros de estudio y universidades, dan nueva forma y aspecto a la ciudad medieval que era de calles angostas y torcidas.

El cambio de ideas, de las razones religiosas o consejos sagrados, hacia una lógica social, económica y militar, hace a los arquitectos imaginarse ciudades ideales, con proporciones geométricas, simetría y control sobre el paisaje.



Florenxia

La plaza del mercado de la ciudad medieval dio lugar a la plaza ceremonial que complementa al edificio público al que acompaña (basílica, palacio, etc.). La fachada de la plaza se vuelve unitaria, porticada y el pavimento parte del diseño. Se incorpora el mobiliario urbano y se establecen normativas para regular las fachadas de las plazas. Una ciudad donde el arte urbano adquiere un protagonismo importante, cuyas calles invitan al paseo y a la conversación.



Plaza del Capitolio de Miguel Ángel en Roma.

Barroco

Se generó en Roma en el siglo XVII y se extendió hasta mediados del siglo XVIII. El término Barroco, derivado del portugués “barru”, perla de forma diferente, se utilizó en un primer momento de forma despectiva para indicar la falta de regularidad y orden del nuevo estilo. La característica principal de la arquitectura barroca fue la utilización de composiciones basadas en líneas curvas, elipses y espirales.

En el barroco se produce un cambio radical en el modo de entender la ciudad. El espíritu de la “ciudad-estado” cerrada en si misma que de un modo u otro había subyacido en la ciudad medieval y en el renacimiento, desaparece para dar paso al origen de la **ciudad como la capital política del Estado moderno**, cede de la corte real y sus instituciones, a la que acompaña el asentamiento de una burocracia creciente de colaboradores y servidores del gobierno que transforman el panorama social urbano. En ella, el espacio simbólico se concibe subordinado al poder político, cuyo papel sobresaliente trata de destacar la arquitectura urbana mediante un nuevo planeamiento de perspectiva y distribución de espacios.



Plaza de San Pedro en Roma de Bernini¹³

La plaza barroca cedió su función tradicional cívica y pública para convertirse en un medio de exaltación de la ideología religiosa o política, como en el caso de la Plaza de San Pedro en Roma.

El espacio de la ciudad barroca se estructura en torno al palacio real y a las grandes avenidas que, junto a los museos, teatros reales y monumentos urbanos, caracterizan su paisaje

La *ciudad capital* Barroca es más dinámica y punto de referencia para todo el territorio. En Roma, los centros focales del panorama urbano se subrayaron mediante la colocación de antiguos obeliscos egipcios y altas cúpulas, mientras que en París los nodos del sistema viario se definieron por medio de plazas simétricas, en cuyo centro se colocaba la estatua del soberano.

En lo que respecta a España, destaca, de la etapa del Barroco, el nacimiento de la ciudad convento, representativa de la España católica, cuya morfología recuerda a la ciudad musulmana.

La ciudad convento española ha sido un intento de conciliar la urbe latina, locuaz y dialéctica, con el hermetismo de la ciudad islámica.

¹³ En el barroco las vistas frontales de las iglesias eran proyectadas en correlación con la plaza a las que se abrían a pesar de que no hubiera correspondencia con las características de ambas.

Ciudad Industrial¹⁴ (Siglo XVIII al XX)

Para la historia occidental el siglo XVIII es el último de la Edad Moderna y el primero de la Edad Contemporánea, con el mayor conjunto de transformaciones socioeconómicas, tecnológicas y culturales en la historia de la humanidad, por lo que la fisonomía de la ciudad tuvo que adaptarse a dichas transformaciones.

Los grandes descubrimientos geográficos; el surgimiento de un movimiento intelectual y cultural conocido como Ilustración¹⁵; las antiguas estructuras sociales basadas en el feudalismo y el vasallaje, serán cuestionadas y acabarán por colapsar; en Estados Unidos se inicia la guerra de independencia (1775-1783); en Francia la revolución (1789-1799); en Inglaterra la Revolución Industrial (1760-1840) y el despegue económico de Europa, con sus cambios en la organización económica y técnica de producción, inspiradas por un incipiente liberalismo económico, donde el motor primordial es la obtención de la máxima ganancia, rompe de manera brusca con la idea de orden que presidía a la ciudad medieval, generando un resquebrajamiento del equilibrio demográfico que existía entre la ciudad y el campo; el auge del capitalismo, y el nacimiento del socialismo.

La revolución industrial comenzó con la mecanización de la industria textil y el desarrollo de los procesos del hierro. La economía basada en el trabajo manual fue reemplazada por otra dominada por la industria y la manufactura, para aumentar la cantidad de productos y disminuir el tiempo de la realización, dando paso a la producción en serie. Los primeros procesos mecánicos en la fabricación de textiles consistieron en la aplicación de energía hidráulica reemplazando a la humana, por consiguiente las fábricas se extendían a lo largo de corrientes fluviales en los sitios en que era posible el establecimiento de molinos. Estas industrias se convirtieron en el modelo de organización del trabajo humano.

¹⁴ El Lic Evaristo Romero Salgado hace una síntesis de la ciudad a partir de la Industria en sus apuntes de la clase de Economía de la especialidad en Valuación Inmobiliaria.

¹⁵ Movimiento surgido en Francia, caracterizado por la reafirmación del poder de la razón humana frente a la ignorancia, la tiranía y la superstición.

Además de la revolución industrial, hubo una revolución en la agricultura de la Gran Bretaña, debido a diferentes factores, como el uso de la cerca, de arados de hierro, máquinas sembradoras, nuevas formas de drenaje, la rotación de cultivos, la selección de semillas y nuevos cultivos procedentes de América (maíz y papa entre ellos), todo esto provocando un aumento de población sin precedentes y originando un movimiento migratorio desde el campo a las ciudades, debido a que la ocupación en labores agrícolas disminuía mientras crecía la demanda de trabajo en las ciudades.

La expansión del comercio fue favorecida por la mejora de las rutas de transportes y el posterior nacimiento del ferrocarril, estos nuevos transportes se hacen necesarios para el suministro de materias primas y para la distribución a los consumidores del producto terminado en el comercio interior e internacional, ya que en esta época se crean los grandes mercados nacionales e internacionales.



Locomotora de vapor

Con la aparición de la máquina de vapor pudo lograrse una concentración industrial en forma tal que favorecía extraordinariamente la producción en masa. Antes de la invención de las máquinas de vapor, el transporte pesado tenía que servirse de vías marítimas y fluviales. Las ciudades con puerto adquirieron un

desarrollo inusitado, llegando a ser centros de conjunción de las vías, tanto marítimas como terrestres.

Las empresas industriales que sustituyeron al artesano medieval, reclamaban una nutrida mano de obra que provenía del campo, convirtiéndose en el proletariado¹⁶ mísero de la periferia de las grandes ciudades y los guetos de la parte central de estas, con lo que la ciudad se transforma en un espacio, de segregación social, donde se reservan las áreas mejor preparadas en las grandes ciudades a los sectores burgueses, en tanto que a la clase social emergida y desprotegida denominada proletariado, se le otorgan las zonas urbanas infradotadas, la mayoría de los habitantes carecían de luz y ventilación. El ejemplo más evidente lo encontramos en las ciudades de Manchester y Londres, que no estaban preparadas para recibir a muchas personas y sus crecimientos urbanos se fueron dando acorde a su desarrollo demográfico.



Londres

Según Adam Smith¹⁷, la subdivisión del trabajo fue no solamente la que permitió el desarrollo cuantitativo, sino la que dio origen al desarrollo y al perfeccionamiento de las máquinas

¹⁶ Surge el proletariado urbano como consecuencia de la revolución agrícola y demográfica, el antiguo agricultor se convirtió en el obrero industrial.

¹⁷ Economista y filósofo escocés (1723-1790). Publicó el libro "La riqueza de las naciones" en 1776.

Uno de los factores importantes que el nuevo sistema de producción en masa reclamaba, era el suministro de trabajo humano tratado como mercancía, a los cuales se les rebajaba el sueldo para reducir el costo de un producto.

Las industrias fueron favorecidas con el suelo urbano y suburbano más conveniente y de fácil acceso para su servicio, cerca de los centros de población, a fin de tener un exceso de trabajadores, para hacer frente a las demandas extraordinarias de las temporadas activas.

El poder económico y social de la burguesía industrial se fortaleció, afianzando de este modo el sistema económico capitalista, caracterizado por la propiedad privada de los medios de producción y la regulación de los precios por el mercado, de acuerdo con la oferta y la demanda.

En este escenario, la burguesía desplaza definitivamente a la aristocracia terrateniente, basando su situación de privilegio social en la fortuna y no en el origen o la sangre. Los empresarios obtenían grandes riquezas, no sólo vendiendo y compitiendo, sino además pagando bajos salarios por la fuerza de trabajo aportada por los obreros.

Frente a la situación de pobreza y precariedad de los obreros, surgieron críticas y fórmulas para tratar de darles solución; los socialistas utópicos, que aspiraban a crear una sociedad ideal, justa y libre de todo tipo de problemas sociales (para algunos, el comunismo).

El siglo XIX sufriría la segunda revolución industrial (1850-1914) con fuertes cambios en todos los ámbitos; en las artes, en lo económico, científico, tecnológico, político, y de enormes transformaciones sociales.

La ciudad industrial se extendió horizontalmente, el uso de la energía eléctrica favoreció el surgimiento de las coronas periféricas, cuyos suelos vacantes eran ocupados por los nuevos asentamientos industriales y laborales, con escasos servicios y en general con pocas condiciones de habitabilidad.

La población urbana se distribuyó formando arcos en torno al núcleo, en un movimiento centrífugo. En este modelo radial de ciudad, los espacios centrales van a alcanzar inusitados valores de posición.

A la posibilidad de construir o edificar en el suelo central, se va a añadir un nuevo valor: **la renta inmobiliaria** asociada a la posición del suelo. Este valor añadido permitirá al capital asegurar la estabilidad del beneficio a largo plazo.

La intervención de los poderes públicos en el campo urbanístico había sido muy limitada hasta este momento, en el que tuvieron que interceder para solucionar los problemas de un medio urbano creciendo sin control y reducir las tensiones que se generaron en el nuevo entramado de intereses cada vez más conflictivo nacido al amparo del desarrollo industrial.

El urbanismo aparece como un instrumento que ofrece una solución formal a la organización espacial de la ciudad y que incide en su estructuración social, proponiendo formas de convivencia.

El crecimiento desmesurado de los núcleos urbanos, llevaron a los arquitectos, urbanistas, planificadores y gobernantes a diseñar ciudades más racionales y humanas.

Grandes innovadores se hicieron presentes en las transformaciones urbanas a mediados del siglo XIX. La gran remodelación de París, se debe al Barón Georges Eugène Haussmann¹⁸, quien abrió nuevas redes viales, creando otra versión al sistema axial barroco, transformó calles estrechas en amplios boulevares, ordenó la construcción de edificios públicos, puentes, una nueva conducción de agua, un sistema nuevo de alcantarillas, creó parques y jardines públicos, cuando estos sólo existían en el hábitat privado de los nobles.

¹⁸ Georges Eugène Haussmann (París, 27 de marzo de 1809- París, 11 de enero de 1891), funcionario público, diputado y senador francés. Recibió el título de Barón del emperador Napoleón III, con quien trabajó en la ambiciosa renovación de París en 1852.



Charles de Gaulle

El Barón Haussman, rediseño la Place de l'Etoile nombrada actualmente como de Charles de Gaulle, y creó largas avenidas ofreciendo vistas en perspectiva de monumentos como el Arco del Triunfo y la Ópera Garnier, así como plantear un sistema que garantizaría mejores condiciones de habitabilidad para los sectores sociales bajos. Su obra destruyó gran parte de la ciudad medieval de París, convirtiéndola en la ciudad pionera de las reformas urbanísticas de mediados del siglo XIX, las cuales obedecían a unas necesidades objetivas: incremento de la población, exigencia de unas construcciones y un urbanismo más higiénico frente a las epidemias como la peste o el cólera, adaptación del centro de las ciudades a los nuevos medios de transporte como el ferrocarril.



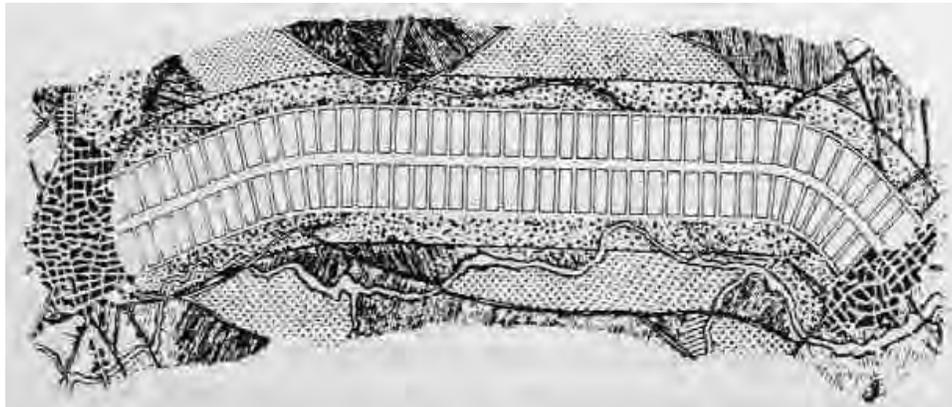
Av. de la Grande Armée, una de las doce grandes avenidas que irradian a partir del Arco del Triunfo.

Como herencia de la concepción cultural del urbanismo medieval se creó una sobre posición de funciones en los distritos centrales ya que no estaba preparado el casco urbano histórico para cubrir las necesidades que se requerían.

A este ajuste los teóricos lo identifican como agresión a la ciudad histórica, sin embargo puede observarse que en aquellas ciudades donde no se realizó este tipo de acciones, el casco histórico quedó progresivamente sin funcionamiento.

La introducción de nuevos materiales como el cemento, el hierro y el cristal determinaron el nuevo reto constructivo propio de la revolución industrial.

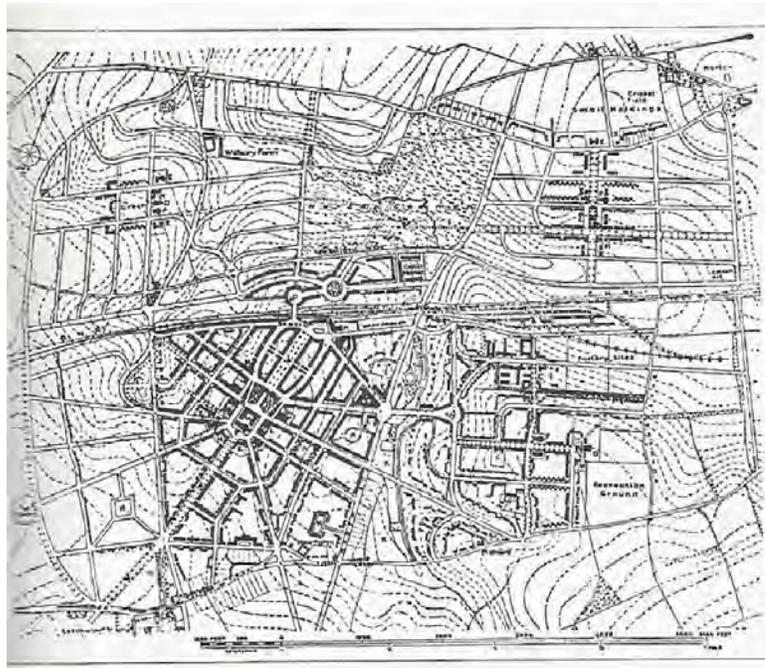
A finales del siglo XIX se desarrolla, según criterios de los urbanistas utópicos y como un intento de recuperar para el hombre unas condiciones de vida dignas y aceptables, el movimiento de ciudades-jardín. En España el ingeniero Arturo Soria y Mata¹⁹ realiza una de las más importantes y originales aportaciones a este movimiento. Planteó su idea de ciudad lineal y dio lugar a la creación de un movimiento urbanístico de amplia influencia en toda Europa. La ciudad lineal puede crecer todo lo que se quiera en sentido longitudinal, con una calle central de 40mts de ancho mínimo recorrida por el ferrocarril eléctrico y calles transversales de 200 mts de longitud y 20mts de anchura. Se presenta como una alternativa a las congestionadas ciudades nucleares.



Arturo Soria construyó la primera ciudad lineal tangente a Madrid (1880), la cual fue absorbida por la expansión del casco urbano de la capital Española.

¹⁹ Arturo Soria y Mata (Madrid, 15 de diciembre de 1844 - 6 de noviembre de 1920) fue un ingeniero y urbanista español, famoso principalmente por su concepción de la ciudad lineal de Madrid (España).

En 1898 Ebenezer Howard²⁰ publica sus teorías utópicas acerca de la ciudad jardín, que influiría poderosamente en el urbanismo de los Estados Unidos. El modelo de Howard pretende aglutinar todas las ventajas del campo con las de la ciudad, creando las condiciones salariales de la ciudad en el campo, para evitar que la gente emigrara de manera masiva y tuviera una vida sana. Se trata de un esquema abstracto, y además modificable según la variedad de lugares a construir. Apoyada en el transporte que proporciona la accesibilidad, la ciudad jardín se asienta en terrenos agrícolas comprados a bajo precio. La plusvalía que genera la urbanización redonda directamente en el patrimonio de la comunidad.



Letchworth es la primera ciudad jardín del mundo (1903) situada a 55 Km de Londres.

Existía ya una prolija legislación en materia sanitaria y de reforma de las viviendas, habiéndose establecido formas de control del crecimiento de las ciudades industriales, de la calidad de los edificios, normas sobre estética, volúmenes, etc. La propuesta de Howard de fusionar la ciudad con el campo en una ciudad jardín tuvo una amplia aceptación en las clases medias burguesas.

²⁰ Ebenezer Howard (1850-1928) notable urbanista británico.

La ciudad jardín se plantea no sólo como una inversión ventajosa en el plano social, sino también como un proyecto financieramente rentable.

En la actualidad, después de más de 100 años, el estado de Letchworth sigue estando administrado de acuerdo con los principios fundacionales de First Garden City Limited.

Con el advenimiento del siglo XX; nos encontramos con el racionalismo funcionalista, que origina por primera vez el seguimiento de un modelo de ciudad que estaba de acuerdo con la nueva sociedad y funda su metodología en la necesidad de conocer la ciudad para obtener su transformación y mejora, aceptando dividirla en función de las necesidades de la vida moderna: circulación, trabajo, esparcimiento y habitación. En la gestación de este proceso esta Le Corbusier (1920) y la carta de Atenas, manifiesto urbanístico redactado en el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna²¹, aceptado por la mayoría de los países y publicado en 1942.

La Carta de Atenas²² pidió en materia de habitación entre otros:

- Que los barrios de vivienda ocupen los mejores emplazamientos, aprovechándose la topografía, tomando en cuenta el clima, la luz solar más favorable y las superficies verdes que sean posibles.
- Que se impongan densidades razonables, según las formas de vivienda impuestas por la naturaleza misma del terreno.
- Que se prohíba el alineamiento de viviendas a lo largo de las vías de comunicación.
- Que se tomen en cuenta los recursos de la técnica moderna para levantar construcciones altas y que, construidas a gran distancia unas de otras, liberen el suelo en favor de grandes superficies verdes.

²¹ Los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) se realizan desde 1928 hasta 1959.

²² Estos preceptos tuvieron gran influencia en el desarrollo de las ciudades europeas tras la segunda guerra mundial.

La arquitectura moderna se universaliza, a través de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna ha iniciativa de Le Corbusier. En su libro *La ville radieuse*²³ de 1935, concibe la ciudad en torno a dos ejes perpendiculares, en cuyo centro estarían los grandes rascacielos, centros de negocios, rodeados de zonas verdes, y la ciudad dispuesta en torno a ellos en calles-corredores aislados y peatonales. Su influencia se dejó sentir en la ciudad de Brasilia.



La construcción de Brasilia comenzó en 1956, siendo Lúcio Costa el principal urbanista y Oscar Niemeyer el principal arquitecto. En 1960, se convirtió oficialmente en la capital de Brasil.

El racionalismo otorga a la ciudad el concepto de eficiencia, en el cual, la función determina la forma y al ser zonificada de acuerdo a las funciones que en ella se dan, implica la necesidad de contar con planes generales de ordenación urbana, planes metropolitanos ó simples planes sectoriales.

A medida que transcurrió el siglo XX, las ciudades experimentaron un desarrollo cada vez más vertiginoso. La impresionante explosión demográfica y los avances tecnológicos que suceden cada vez con mayor rapidez, configuran un paisaje urbano de una complejidad irreversible, con problemas sociales, económicos, ecológicos y ambientales.

Este fenómeno de la problemática urbana, en la conferencia de Vancouver de 1976, que organizó las Naciones Unidas, significó el primer intento de atacarla en forma global.

²³ La ciudad radiante.

I.IV. RESUMEN

Los siguientes cuadros nos ofrecen una imagen comparativa de las concepciones que se dieron en cada sociedad a lo largo de la historia, de acuerdo a las necesidades, el pensamiento de la época, la cultura y la economía. Se observa que las áreas de mayor valor son ocupadas por las clases sociales altas.

ORIGEN		EVOLUCIÓN	
VALOR DE USO	VALOR DE USO Y DE CAMBIO	GRECIA	ROMA
PALEOLITICO	NEOLITICO	- ESTADO PEQUEÑO EN MEDIO DE MONTAÑAS	- HEREDA EL URBANISMO GRIEGO
- SUPERVIVENCIA	- SEDENTARIOS	- TRAZA ORTOGONAL	- TRAZOS REGULARES Y GEOMETRICOS (ORTOGONAL)
- NOMADAS	- SE ORIGINA EL MODELO URBANO CERCA DE RIOS Y LAGUNAS (ALDEAS)	- ÁREAS SAGRADAS, PÚBLICAS Y PRIVADAS FAMILIAS NOBLES	- CIUDADES COMERCIALES E INDUSTRIALES, CARAVANAS, AGRICOLAS
- SER SOCIAL, PERMANECE EN GRUPOS	- AGRICULTURA, GANADERÍA, COMERCIO, ARTESANIA Y ADMINISTRACIÓN	- ACRÓPOLIS (TEMPLOS DE DIOS)	- DOS VIAS PRINCIPALES Y EN EL PUNTO DE CRUCE EL FORO
- REQUERIAN DEL DOMINIO DE GRANDES EXTENSIONES DE TERRENO	- DIVISION DEL TRABAJO Y DE CLASES	- ÁGORA (PLAZA)	- GRAN TALENTO EN INGENIERÍA
- NUM. DE HABITANTES LIMITADO A LA PRODUCCIÓN DE ALIMENTOS	- EXCEDENTE GENERA VALOR DE CAMBIO MEJORADOS POR EL TRABAJO HUMANO	- GIMNASIOS	- PUENTES, ACUEDUCTOS
- CAZA, RECOLECCIÓN DE GRANOS, PESCA	- LOS SITIOS MÁS CONVENIENTES ERAN MEJORADOS POR EL TRABAJO HUMANO	- PALACIOS	- MERCADOS
	- APEGO AL SUELO	- MUSEOS	- FUENTES
	- APROPIACIÓN, PROPIEDAD PRIVADA	- CIUDAD QUE RESPETA LAS LINEAS DEL PAISAJE, ABIERTA AL MAR	- TERMAS (BAÑOS PUBLICOS)
	- APARECE EL MERCADO (TRUEQUE)	- VIAS MONUMENTALES	- EDIFICIOS DE CARÁCTER PÚBLICO
	- APARECE EL MERCADO INMOBILIARIO	- APARECE EL PRIMER GRAN URBANISTA HIPODEMO DE MILETO ESTABLECE NORMAS DE CONSTRUCCIÓN	- ORDEN, ARMONIA Y FUNCIONALIDAD.
	- PRIMERAS CIVILIZACIONES MESOPOTAMIA, INDIA, CHINA Y EGIPTO.		- CIUDADES MAJESTUOSAS

EVOLUCIÓN			
EDAD MEDIA	RENACIMIENTO	BARROCO	CIUDAD INDUSTRIAL
- LAS CIUDADES DECRECEN Y ALGUNAS DESAPARECEN	- CONCLUIDA LA EDAD MEDIA LA CIUDAD VUELVE A RESURGIR	- BASADO EN LÍNEAS CURVAS, ELIPSES Y ESPIRALES	- CRECIMIENTO DESORDENADO A LA PERIFERIA, SEGREGACIÓN SOCIAL
- TRAZOS CIRCULARES, IRREGULARES Y ORGÁNICOS	- TRAZA ORTOGONAL Y ORDENADA	- TRAZA ORTOGONAL	- SUELO URBANO Y SUBURBANO PARA USO INDUSTRIAL
- CIUDADES AMURALLADAS	- TRAZA RADIAL "PALMANOVA"	- CIUDAD REFLEJO DE LA GRANDEZA DEL ESTADO Y LA MONARQUÍA	- SECTORES BURGUESES MEJORES
- CASTILLOS FEUDALES	- INSTITUCIONES POLÍTICAS Y MECENAZGO EN LA EDUCACIÓN Y LAS ARTES	- PLAZAS MONUMENTALES	- ÁREAS DE LA CIUDAD
- ÁREAS AGRICOLAS	- HOMBRE CENTRO DEL UNIVERSO Y LA CIUDAD SIMBOLO DE SU CREACIÓN	- PALACIOS REALES	- ÁREAS MISERABLES DE HACINAMIENTO PARA PROLETARIADO
- ÁREAS COMERCIALES (BURGUESES)	- UNIVERSIDADES	- TEATROS, MUSEOS	- NUEVAS REDES VIALES
- SUBURBIOS FUERA DE LA MURALLA DEL BURGO	- BASÍLICAS Y PALACIOS	- EDIFICIOS PÚBLICOS Y ADMINISTRATIVOS COBRAN GRAN IMPORTANCIA	- APARICIÓN DEL FERROCARRIL
- VIDA CULTURAL E INTELECTUAL DOMINADA POR IGLESIA	- INCORPORACIÓN DE MOBILIARIO URBANO Y PAVIMENTO CON DISEÑO	- PUNTOS DE REFERENCIA EN TODO TERRITORIO (OBELISCOS, CÚPULAS)	- REGULACIÓN DE LOS PRECIOS DEL MERCADO POR LA OFERTA Y LA DEMANDA
- PLAZAS PARA LA IGLESIA	- APARECE LA NORMATIVIDAD PARA REGULAR LAS FACHADAS DE PLAZAS	- GRANDES AVENIDAS, ARBOLADAS	- RENTA INMOBILIARIA
- PLAZAS PARA EL MERCADO	- GEOMETRÍA, SIMETRÍA Y CONTROL SOBRE EL PAISAJE, MONOTONIA	- IMAGEN DINÁMICA	- URBANISMO COMO SOLUCIÓN A LA ORGANIZACIÓN DE LA CIUDAD
- INSALUBRE, DESORDEN		- PERSPECTIVAS Y DISTRIBUCIÓN DE ESPACIOS	

CAPITULO II. LA CIUDAD DE MÉXICO

II.I. CONCEPTO DE CIUDAD

Ciudad, del latín civitas, es aquella área urbana que presenta una alta densidad de población en la que predominan fundamentalmente la industria y los servicios. El termino ciudad suele utilizarse para designar una determinada entidad política-administrativa urbanizada.

La ciudad²⁴ nace del poblado, pero no solo es un poblado más grande, se forma cuando industrias y servicios ya no están a cargo de las personas que cultivan la tierra, sino de otras que no tienen esta obligación y que son mantenidas por las primeras con los excedentes que se producen en el campo.

II.II. EVOLUCION DE LA CIUDAD DE MÉXICO

A continuación, presento la transformación urbana de la Ciudad de México.

Época Prehispánica (1325-1521)

La ciudad de México fue fundada por los aztecas en el año 1325, sobre un islote al centro-occidente del lago de Texcoco en el valle de México.



²⁴ De acuerdo al INEGI, una población se considera urbana cuando tiene más de 2,500 habitantes.

Tenochtitlán era el centro político y religioso, una de las ciudades más pobladas del continente, con casi 300,000 habitantes. La base de la estructura social de la ciudad era el calpulli²⁵; y se consideraba una unidad político-administrativa para efectos militares y de tributación fiscal, su conformación urbana era generada por varios chinancalli²⁶, una especie de manzanas o pequeñas aldeas, con sus propios representantes.

La ciudad de Tenochtitlan fue construida sobre extensiones artificiales a partir de su islote, lugar donde edificaron un sencillo templo para su dios Huitzilopochtli, los aztecas rellenaron el lago con carrizo y tierra y sobre el “nuevo terreno” construyeron sus viviendas. Para comunicar el islote con tierra firme construyeron largas calzadas, dando como resultado una traza reticular, al norte se encontraba la del Tepeyac (hoy Calz de los Misterios), al sur la de Iztapalapa (hoy Tlalpan) y al poniente Tlacopan (hoy México-Tacuba) que comunicaba con Tacuba, al oriente no existía calzada ya que se encontraba el embarcadero de Texcoco. A partir de estos elementos el terreno se dividió en cuatro grandes sectores o barrios: Atzacualco, Teopan, Mayotla y Cuepopan, en cada uno de los cuales se contaba hasta cinco calpulli, es decir, un total de veinte para toda la ciudad. Finalmente esos calpulli estaban divididos en calles o tlaxilacalli.

Con el tiempo, el lugar sagrado marcado por el templo de Huitzilopochtli se amplió y llegó a convertirse en una gran plaza ceremonial de 500 mts por lado, que daba cabida a 78 templos, la plaza del Templo Mayor, al centro de la ciudad.



²⁵ Calpulli significa “casa grande” y lo componían varias familias que solían estar especializadas en alguna actividad artesanal o comercial

²⁶ Varias casas unidas formaban los chinancalli, éstos a la vez, al juntarse formaban los calpulli

La Colonia o Virreinato (1521-1810)

Tras finalizar la conquista de Tenochtitlan, los españoles se asentaron provisionalmente en una de las poblaciones ribereñas del sur, Coyoacán, misma que fue el punto de partida para el avance militar durante los primeros años de la Conquista. En 1536 México se nombró, capital del virreinato de la Nueva España, edificándose la ciudad española sobre los restos de la ciudad indígena tomando como punto de partida la traza ortogonal de sus calzadas principales y conservando el gran espacio abierto de la plaza ceremonial, en torno a la cual se edificó la sede del gobierno virreinal, la catedral de México, sede del poder religioso y el comercio. De esa manera quedó instituido un modelo de ciudad que sirvió de base para la fundación de otras ciudades en el territorio mexicano y el resto de Latinoamérica.



La Plaza Mayor en 1628, según se muestra en un detalle del plano de la ciudad dibujado por Juan Gómez de Trasmonte. Con la letra "A" aparece lo que fuera el Palacio Virreinal, con la "B" la Catedral en su etapa constructiva, la "C" marca las Casas del Cabildo, la "D" la Casa Arzobispal y la "F" la Plaza del Volador y más atrás lo que fuera la Universidad. El número "4" parece representar el Templo de la Profesa . En color azul aparece la denominada Acequia Real.

Fuera de la traza de la ciudad española se encontraban los barrios reservados a la población indígena. A diferencia de lo que ocurrió en el centro de la ciudad, en los barrios no existió un plan para la distribución de las casas, por eso su crecimiento fue irregular.



Las calles, calzadas y canales existentes antes de la llegada de los españoles fueron aprovechados para la nueva ciudad. Algunos canales fueron desecados y rellenados con tierra y piedras para ser convertidos en calles. Otros se siguieron utilizando para transportar alimentos y diversas mercancías como el canal de Roldán, actualmente calle de Roldán, que se comunicaba con el canal de la Viga.



Canal de Roldán

La acequia Real atravesaba el actual barrio de La Merced, este canal prehispánico se construyó para comunicar el imperio Mexica con Xochimilco, vivero de la ciudad hasta la primera mitad del siglo XX, su valor como vía de comunicación podía equipararse al de la actual Av. Insurgentes. Se mantuvo en uso hasta principios del siglo XX y se desecó por completo en 1939.



Las calles eran el sitio favorito para hacer todo tipo de intercambios comerciales. A partir del siglo XVIII, muchos establecimientos comerciales se concentraron en el Portal de Mercaderes y en el mercado del Parián, enfrente del edificio del Ayuntamiento.

A finales del siglo XVIII se construyó el mercado del Volador, donde ahora está la Suprema Corte de Justicia de la Nación. En el año de 1860 se volvió insuficiente, por lo que se reubicó en el espacio que ocupaba la escuela, templo y parte del convento de La Merced, por su cercanía con el puente de Roldán.

La ciudad se abastecía con el agua potable que llegaba de los manantiales de Chapultepec, Santa Fe y, posteriormente del Desierto de los Leones.

Las inundaciones fueron un grave problema, para solucionarlo se desviaron los ríos, se hicieron diques para evitar el desbordamiento de los lagos y se inició la construcción de un canal para la salida del agua.

Como sede del arzobispado de México, la ciudad atestiguó la construcción de una inmensa cantidad de conventos y templos, la mayoría en estilo barroco.



Zócalo (Plaza Mayor de 1803-1822) con El Caballito del rey Carlos IV de España

De esta época datan la mayoría de las construcciones del centro histórico, la Alameda Central (primer parque de la ciudad), el Paseo de Bucareli, así como los barrios tradicionales de Coyoacán, San Ángel y Tlalpan.

Durante los tres siglos de la época Colonial, la Ciudad de México creció tanto, que los límites que separaban a los barrios indígenas del centro se perdieron.

Época Independiente (1810-1875)

Después de la guerra de independencia, se convocó la organización de un Congreso Constituyente. Este Congreso promulgó en 1824 la primera Constitución Política del México independiente. El gobierno de la República se organizó en tres poderes: Legislativo, Ejecutivo y Judicial.

La República se dividió en 19 estados y cuatro territorios. El 18 de noviembre de 1824, se aprobó la creación del Distrito Federal, con esto lo que se buscó fue darle vida a una figura jurídico-administrativa que sirviera para organizar el gobierno local y como asiento de los poderes de la unión de la nueva República, pero fue hasta el 20 de febrero de 1837, que se generó un gobierno de corte centralista “Departamento de México”.

La superficie del Distrito Federal en 1824 abarcaba 220 km², actualmente tiene una extensión territorial de 1,495 km², que representa el 0.1% de la superficie del país.

Dentro del Distrito Federal estaban la Ciudad de México y varias poblaciones como Guadalupe Hidalgo (hoy delegación Gustavo A. Madero), Tacubaya, Azcapotzalco, Tacuba, Iztacalco y Mixcoac.

Años más tarde los límites del Distrito Federal se fueron extendiendo y se incorporaron los pueblos de Iztapalapa, Tlalpan, Xochimilco, Coyoacán, San Ángel y Milpa Alta.



Antiguo Palacio del Ayuntamiento de Coyoacán a finales del siglo XIX

La mayoría de las poblaciones eran pequeñas, en el centro de cada una estaba la plaza, la iglesia, el ayuntamiento y la escuela de primeras letras. Pocas calles tenían empedrado e iluminación. Se abastecían de agua en los ríos y manantiales cercanos.

En estas poblaciones los indígenas seguían siendo el grupo más numeroso. Vivían en casas de adobe, cañas y tejamanil; se dedicaban a la agricultura, la ganadería y la pesca, entre otros oficios; y se trasladaban a la ciudad a pie, a caballo o en canoas, para vender sus productos.

En los poblados había misceláneas o tendajones donde se vendía toda clase de productos, y tianguis parecidos a los actuales. En San Ángel y Tlalpan se instalaron fábricas cuyas máquinas se movían gracias a la energía que generaban los ríos cercanos.

La Ciudad de México cambió a mediados del siglo XIX, cuando se pusieron en venta las propiedades de la iglesia y de las comunidades indígenas, urbanas y rurales.

Esto permitió que en terrenos de algunas haciendas y ranchos se formaran las primeras colonias, como Santa María la Ribera. La venta y la clausura de algunos conventos en el centro, como el de San Francisco y Santo Domingo, facilitó la apertura de nuevas calles como Gante, 16 de Septiembre y Leandro Valle.

Las poblaciones de Tacubaya, San Ángel, Coyoacán y Tlalpan se consideraban sitios de recreo, por sus huertos, arroyos y paisajes.



Acueducto de la Verónica actual esquina Serapio Rendón y Ribera de San Cosme

La Ciudad de México contaba con servicios como la dotación de agua por medio de acueductos, los cuales fueron desapareciendo al irse entubando el agua, las obras de drenaje avanzaban lentamente y la ciudad seguía padeciendo las inundaciones, el alumbrado era de gas o aceite. Para facilitar la circulación de vehículos, se taparon varios canales. Se inauguró la primera línea de ferrocarril.

Porfiriato (1876-1911)

Durante el Porfiriato, se registran las primeras concentraciones industriales; aumentó la producción agrícola, minera e industrial; se construyeron más redes ferroviarias; los servicios de correo y telégrafo se extendieron por el territorio nacional; se fundaron algunos bancos; se inauguraron caminos que unieron la capital con los principales centros mineros y haciendas. Díaz consiguió mantener una relativa paz en el país.



Las trece municipalidades 1903.

Se fijaron los límites actuales del Distrito Federal con los estados de México y Morelos, y en 1903 se dividió su territorio en trece municipalidades.



Calle 16 de Septiembre en esquina con Isabel la Católica, al fondo el Ayuntamiento en 1877. Imagen tomada de "Ciudad de los Palacios, Crónica de un Patrimonio Perdido" de Guillermo Tovar de Teresa.

En esta época se fundó, en el año de 1874, en el lado sur del Paseo de la Reforma, la más exclusiva colonia de la ciudad, la colonia Juárez. Sobre los terrenos de la Hacienda de la Teja, siguiendo un trazo ortogonal. En 1906 cambia su nombre de Americana a Juárez.



Calle de Londres en la Col. Juárez en 1904. Foto de Guillermo Kahlo

La población en la ciudad y en el Distrito Federal aumentó y se fundaron nuevas colonias. Algunas fueron planeadas y construidas para gente con mayores recursos económicos y contaban con los servicios más modernos de la época, como agua, drenaje, pavimentación e iluminación eléctrica, como la colonia Roma, fundada en 1902.



Edificio Río de Janeiro "la casa de las brujas" en la Col Roma en 1908

Otras colonias se fundaron para los empleados, artesanos y obreros, como Peralvillo, Santa Julia y Morelos, que no contaban con todos los servicios.



Paseo de la Reforma en su cruce con Bucareli con la estatua de Carlos IV, en la primera década del siglo XX

Díaz deseaba que la Ciudad de México se pareciera a las principales capitales del mundo, por lo que impulso cambios en la forma de la ciudad y en el estilo de las construcciones. Se ampliaron calles y avenidas, se construyeron glorietas con monumentos a Cristóbal Colón y Cuauhtémoc. Terrenos de uso agrícola, como ranchos y haciendas, se dividieron para establecer colonias, industrias, comercios, oficinas públicas y estaciones de ferrocarril. Se construyeron varios edificios como el Palacio de Comunicaciones, hoy el Museo Nacional de Arte, el de Correos, y se inició el Palacio de Bellas Artes.



Zócalo capitalino y Catedral Metropolitana en 1890. Foto de A. Briquet

Cerca del zócalo, se inauguraron los primeros grandes almacenes, donde era posible comprar en un sólo lugar una gran variedad de productos, como el Palacio de Hierro y el Puerto de Liverpool.



Canal de la Viga hacia el norte, Iztacalco, 1880



En su cruce con el Puente de Santiago, 1900

En estos años, todavía los alimentos que abastecían la Ciudad de México eran transportados en canoas por canales como el de la Viga, que llegaba a un costado del Zócalo. Mercados como la Lagunilla, San Cosme, San Juan, fueron construidos o remodelados.



Fuente del Salto del Agua y arcos del acueducto que venía de Chapultepec en el cruce de Arcos de Belén y el Eje Central Lázaro Cárdenas a finales del siglo XIX.

Los tranvías de vapor y de mulas fueron sustituidos por tranvías eléctricos. Se empezaron a utilizar los automóviles. Las obras y los servicios públicos, como agua potable y pavimentación, adquirieron gran importancia. Se comenzó a utilizar el agua de los manantiales de Tlalpan y Xochimilco. El canal del desagüe se concluyó y las inundaciones disminuyeron.



Av de los Hombres Ilustres, actual Av Hidalgo, Col Centro. Año 1905. INAH.

La transición de una ciudad marcada por las actividades pre- capitalistas hacia el desarrollo capitalista incipiente y agro-exportador, se ve interrumpida por el estruendo revolucionario de 1910.

Revolución (1910-1924)

A principios del siglo XX aumentaron los problemas en el país, las malas cosechas y el aumento de precio de los alimentos, agravaron la situación.



Los acontecimientos violentos, el desorden administrativo, la bancarrota financiera de los ayuntamientos, la corrupción y la lucha desatada por el control de la ciudad, provocaron darle fin a los 13 municipios existentes, para crear las delegaciones.



El 7 de junio de 1911 la gente fue al zócalo capitalino a celebrar la llegada de Francisco I Madero

La intranquilidad en que vivía la población del Distrito Federal no impidió la realización de obras públicas, como la construcción del acueducto que traía agua de los manantiales de Xochimilco y la introducción de camiones para el transporte urbano, lo que redujo el tiempo de traslado entre varios puntos de la ciudad.



La calle de Balderas, vista hacia el norte desde la esquina con Colón en febrero de 1913

La ciudad de México afianzó su posición de supremacía con relación al resto del país. La industrialización intensiva y el crecimiento demográfico, fueron la base para una dominación creciente de la ciudad sobre el espacio nacional y la constitución de una brecha desequilibrante y creciente sobre la capital, sus suburbios y el resto de las ciudades del país.



Antiguo Callejón de los Pajaritos, 1920, actualmente Dr Valenzuela entre Arcos de Belén y Dr Río de la Loza

Siglo XX y XXI (1924-2010)

Para el grupo en el poder lo más importante fue consolidar un proyecto de desarrollo que permitiera industrializar y modernizar al país, tomando a la ciudad como patrimonio espacial y territorial.



Zócalo capitalino, en 1925



Av. 5 de Mayo en la década de los veinte

Por lo tanto, lo importante no fue la democracia real, ni las reivindicaciones obreras o campesinas enarboladas durante la revolución, sino una paz corporativa y un crecimiento económico sostenido.

En 1929 el territorio del Distrito Federal se reorganizó. Se crearon las 13 delegaciones y un “Departamento Central” que asumió forma institucional moderna y eficiente, base administrativa y organizacional, corporativa y clientelar, acompañó al régimen priista hasta el año 2000 en el que perdieron las elecciones presidenciales.

Este Departamento integró a la Ciudad de México, Tacubaya, Tacuba y Mixcoac. El presidente de la República designaba al jefe del Departamento Central y éste nombraba a los delegados. Posteriormente, en 1941, se estableció que el Distrito Federal quedaría integrado por 12 delegaciones, la delegación de General Anaya paso a formar parte del Departamento Central.



Paseo de la Reforma Col. Cuauhtémoc y Juárez. 1932. Av Insurgentes esquina con Durango, 1925. INAH

La industria y los servicios fueron cada vez más importantes en nuestra ciudad. Gran parte del territorio del Distrito Federal, en 1929, seguía dedicado a la agricultura. Las principales zonas agrícolas estaban localizadas en las delegaciones de Xochimilco, Tlahuac, Iztapalapa, Azcapotzalco y la parte suroeste de Guadalupe Hidalgo.

Hasta los años treinta el crecimiento del Distrito Federal fue moderado, debido al impacto de la violencia revolucionaria en todo el país.



Xochimilco en 1925. Foto de Hugo Brehme

A partir de la década de los treinta la economía fue cambiando rápidamente, aumentaron las fábricas, los talleres, los establecimientos comerciales y los servicios como hospitales, escuelas, instituciones de educación superior y oficinas públicas y privadas.



Puente de la Av Insurgentes sobre el Río de la Piedad, en 1929

Se asfaltaron las carreteras a Pachuca, Toluca y Cuernavaca, y a principios de los años cincuenta se inauguró la autopista a Cuernavaca.



Carretera a Laredo, 1942, hoy Insurgentes Norte, sitio donde años más tarde se construyó la estación del Metro Indios Verdes. Life Magazine.

Los ferrocarriles siguieron ocupando un lugar importante para trasladar personas y mercancías. Desde la estación Buenavista partían líneas que comunicaban al Distrito Federal con las principales ciudades del país y de la frontera norte.



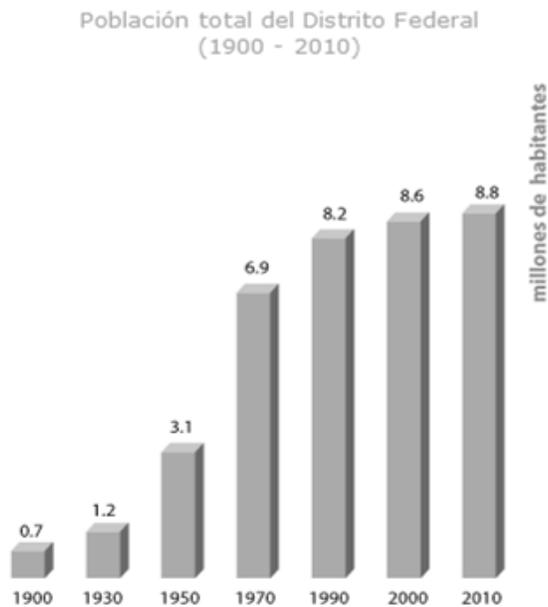
Estación de ferrocarriles en 1932

A partir de los años cuarenta, con la construcción del aeropuerto en los primeros kilómetros de la carretera México- Puebla, se inició un sistema de transporte que cada vez cobró más auge.



Puente de Xoco que cruzaba el Río Churubusco, en 1933, actualmente es la esquina de Río Churubusco y Av México-Coyoacán. INAH.

De los años cuarenta a los ochenta su crecimiento fue expansivo, debido a las corrientes migratorias hacia la capital, la reducción de la mortalidad y el aumento de nacimientos. En los años setenta, ya éramos 6.9 millones de habitantes.



Fuente INEGI, Censo de Población y Vivienda 2010

En los años cuarenta, en lo que entonces eran los alrededores de la capital, todavía existían ranchos y haciendas como la del Rosario y Clavería, en Azcapotzalco, y Coapa, en Coyoacán. En estos años se crearon colonias para gente de mayores recursos como las Lomas de Chapultepec, Anzures e Hipódromo Condesa. Otras las formaron personas de menores o pocos recursos como la Industrial, Rastro, Doctores, Álamos, Postal, Federal, Moctezuma, Buenos Aires y Vallejo.



Colonia Hipodromo Condesa en 1940.



Venta terrenos Col Álamos (Tlalpan y río de la Piedad) 1925

En los años cincuenta las actividades industriales y de servicios comenzaron a ser más numerosas que la agricultura. Con la construcción de Ciudad Universitaria, la ciudad se extendió hacia el sur y la apertura de las avenidas Insurgentes Sur y Universidad facilitó el acceso a esa zona. El aspecto de la ciudad cambio, se terminaron obras que se habían iniciado durante el Porfiriato, como el Palacio de Bellas Artes y el Monumento a la Revolución.



Palacio de Bellas Artes inicio 1904 conclusión 1934



C.U. el 23 de junio de 1953. ICA.

Se inauguraron los primeros multifamiliares, y la ciudad creció también en altura. La Torre Latinoamericana fue durante muchos años el edificio más alto de México. Se entubaron ríos para construir vías rápidas debido al aumento de transporte, como camiones, trolebuses, coches particulares, taxis e incluso bicicletas.



Unidad Narvarte en 1954. ICA/Aerofoto.



Torre Latinoamericana en construcción, 1955

De 1952 a 1966 el regente Ernesto P. Uruchurto, prohibió abrir nuevos fraccionamientos en el Distrito Federal, expulsando a sus habitantes hacia la periferia conurbada con el Estado de México.

En 1970 se igualan los términos “Distrito Federal” con “Ciudad de México”, desaparece el “Departamento Central” llamado oficialmente Ciudad de México, en donde se crean cuatro delegaciones nuevas, Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Venustiano Carranza y **Benito Juárez**, llegando a las 16 delegaciones actuales. En las antiguas delegaciones se realizaron modificaciones en sus límites territoriales, para que coincidieran con el centro de carreteras, avenidas y calles.

Entre 1970 y 1990, el área urbana del Distrito Federal se fue extendiendo hasta cubrir casi todo el territorio de las delegaciones y unirse a varios municipios del Estado de México.

Actualmente la Ciudad de México es una de las más pobladas del mundo, reportando en el censo del año 2010 del INEGI 8.8 millones de habitantes.

II.III. RESUMEN

A continuación presento los cuadros comparativos de la evolución de la Ciudad de México a lo largo del tiempo, al igual que los cuadros comparativos del capítulo anterior observamos que los espacios urbanos mejor dotados son ocupados por las clases sociales altas, áreas de mayor valor inmobiliario.

EVOLUCIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO		
PREHISPÁNICO	VIRREINATO	INDEPENDENCIA
- TENOCHTITLÁN CIUDAD CONSTRUIDA SOBRE EXTENSIONES ARTIFICIALES A PARTIR DE UN ISLOTE	- TRAZA RETICULAR	- TRAZA RETICULAR EN EL CENTRO
- TRAZA RETICULAR	- BARRIOS DE INDIGENAS FUERA DE LA TRAZA DE LA CIUDAD ESPAÑOLA	- POBLACIONES PEQUEÑAS CERCANAS AL CENTRO DE LA CIUDAD
- DIVISION EN CUATRO GRANDES SECTORES	- CRECIMIENTO IRREGULAR Y DESORDENADO	- POBLACIONES CON SU PLAZA, IGLESIA, AYUNTAMIENTO Y ESCUELA
- CRECIMIENTO PLANIFICADO	- EDIFICIOS DEL GOBIERNO VIRREINAL	- POBLACIONES CON POCAS CALLES EMPEDRADAS E ILUMINACION
- CANALES Y EMBARCADEROS	- CATEDRALES, TEMPLOS Y CONVENTOS	- MISCELANEAS Y TIANGUIS
- MERCADOS	- MERCADOS	- FABRICAS
- TEMPLOS PARA SUS DIOS	- PORTAL DE MERCADERES	- ACUEDUCTOS
- PLAZA CEREMONIAL	- PLAZAS	- APARECIERON LAS PRIMERAS COLONIAS
- CHINAMPAS	- PRIMER PARQUE "LA ALAMEDA CENTRAL"	- EN TERRENOS DE HACIENDAS Y RANCHOS
- LARGAS CALZADAS PARA COMUNICAR EL ISLOTE CON TIERRA FIRME	- PASEO DE BUCARELI	- ALUMBRADO DE GAS O ACEITE
- SIST. DE DISTRIBUCION DE AGUA	- AGUA POTABLE DE LOS MANANTIALES DE SANTA FE Y CHAPULTEPEC	- PRIMERA LÍNEA DE FERROCARRIL
- CALLES DENTRO DE CADA SECTOR	- CALZADAS PRINCIPALES	- DESAPARECEN LOS ACUEDUCTOS AL ENTUBARSE EL AGUA
- IMAGEN MONUMENTAL EN LA PLAZA CEREMONIAL	- CANALES	- CONSTRUCCIONES INDIGENAS DE ADOBE
- INTEGRACIÓN CON LA NATURALEZA	- SE DESECARON CANALES PARA ABRIR CALLES	- SITIOS DE RECREO SAN ÁNGEL, COYOACÁN
	- HUERTOS	

EVOLUCIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO		
PORFIRIATO	REVOLUCIÓN	SIGLO XX Y XXI
- CONCENTRACIONES INDUSTRIALES		- SUELO HABITACIONAL, MIXTO, COMERCIAL, INDUSTRIAL Y ÁREAS AGRICOLAS
- AUMENTO DE LA PRODUCCIÓN AGRICOLA, MINERA E INDUSTRIAL		- TRAZAS ORTOGONALES, RADIALES E IRREGULARES
- COLONIAS SOBRE TERRENOS DE HACIENDAS PARA GENTE CON MAYORES RECURSOS CON LOS SERVICIOS MÁS MODERNOS		- HOSPITALES Y CLÍNICAS
- COLONIAS PARA OBREROS Y ARTESANOS	- CONFLICTO SOCIAL	- ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES
- NO CONTABAN CON TODOS LOS SERVICIOS	- CONSTRUCCIÓN DE UN PUEBLO A TRAVÉS DE LA CONSTITUCIÓN DE 1917	- ESCUELAS, CIUDAD UNIVERSITARIA
- SE INAUGURAN LOS PRIMEROS BANCOS		- AEROPUERTO
- PALACIO DE COMUNICACIONES		- OFICINAS PÚBLICAS Y PRIVADAS
- PALACIO DE BELLAS ARTES		- NUEVAS CARRETERAS
- ALMACENES "LIVERPOOL" Y "PALACIO"		- AUTOPISTAS
- INAUGURACIÓN DE CARRETERAS		- FERROCARRILES DESAPARECIERON EN 2000
- SERVICIOS DE CORREO Y TELEGRAFO		- TODAVÍA EXISTÍAN ALGUNOS RANCHOS Y HACIENDAS EN LOS AÑOS CUARENTA
- EL CANAL DEL DESAGÜE SE CONCLUYÓ		- ÁREAS DE HACINAMIENTO E INSEGURIDAD
- MÁS REDES PARA FERROCARRIL		- CRECIMIENTO DESORDENADO A LA PERIFERIA DE LA CIUDAD.
- AMPLIAS AVENIDAS Y CALLES		- MULTIFAMILIARES, CRECIMIENTO VERTICAL
- GLORIETAS CON MONUMENTOS		

CAPITULO III. SITUACIÓN ACTUAL Y PROYECCIÓN HACIA EL FUTURO

El desarrollo de la sociedad a través de la historia ha llevado al hombre a habitar diversas áreas; en estos espacios físicos el ser humano realiza sus actividades cotidianas, sus sueños y sus aspiraciones.

En la actualidad, los grandes centros urbanos han crecido hasta el punto de haber absorbido los pueblos y ciudades colindantes. Estos conglomerados urbanos se modifican a través de las aspiraciones sociales, económicas, jurídicas y políticas, las que a su vez repercuten en diversas formas de valor, transformando su significado en tiempo, espacio y cultura, por los diversos conceptos de uso y de cambio, que se dan en cada época.

Existen megalópolis, de gran dinamismo, como las conurbaciones de Tokio y Yokohama, Liverpool y Manchester, Washington y Boston, o la región del Ruhr en Alemania, que nos llevan a preguntarnos cómo serán las ciudades del futuro.

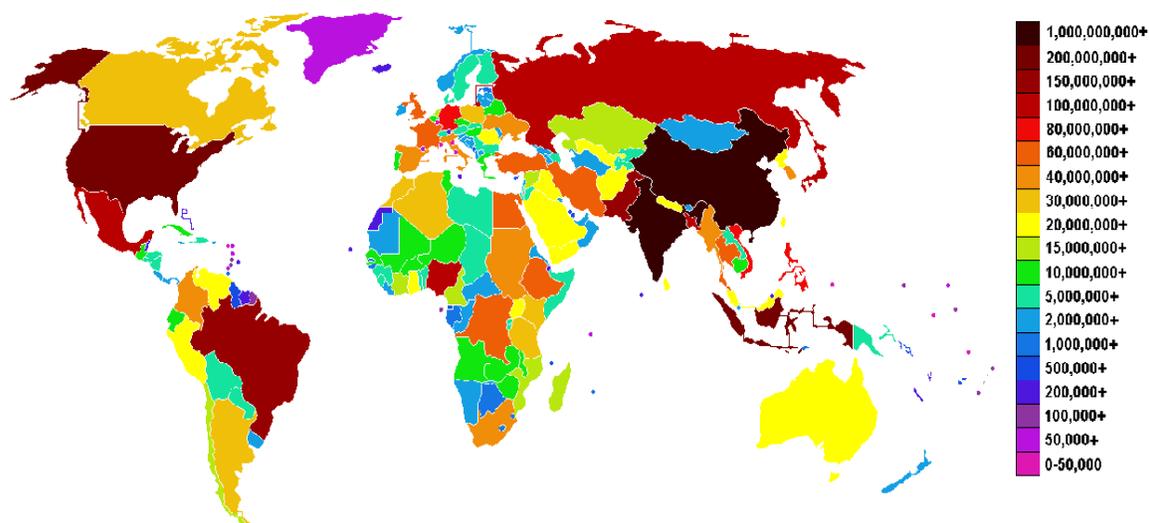


Tokio

De acuerdo con el Instituto del Banco Mundial *“las ciudades pueden ser extremadamente eficientes. Es más fácil suministrar servicios de agua y saneamiento cuando las personas viven más concentradas en el espacio. También se facilita el acceso a la salud, educación y otros servicios sociales y*

culturales. Sin embargo, a medida que las urbes crecen, aumenta el costo de satisfacer las necesidades básicas y se intensifica la presión sobre el medio ambiente y los recursos naturales”.

La alimentación, la higiene, la sanidad, los medicamentos y en general el desarrollo de la tecnología han sido decisivos para el fuerte crecimiento de la población mundial que ha pasado de los casi 1000 millones en el año 1800 a más de 6000 millones en el año 2000.



De acuerdo al contador mundial poblacional²⁷ actualmente somos más de 7 mil millones, siendo China e India los países más poblados, México se encuentra en 11vo lugar con 112,336,538²⁸ habitantes, con el 77.8% de población urbana.

En 1900, una de cada 10 personas vivía en ciudades, actualmente 3,500 millones de personas o la mitad de la humanidad, reside en centros urbanos, y en 50 años sólo una de cada 10 vivirá en el campo.

Uno de los resultados de este rápido aumento de la población urbana, es que millones de personas de todo el mundo viven hacinados en barrios de tugurios y

²⁷ www.census.gov/popclock

²⁸ www.inegi.org.mx censo de población y vivienda del 2010.

asentamientos ilegales, en unas condiciones de vida por debajo de los niveles mínimos necesarios para garantizar la salud de las familias y comunidades.

La ciudad es el sitio donde muchos buscan una mejor vida, son lugares de esperanza. Anna Tibaijuka, ex-directora ejecutiva de ONU-Hábitat, en el Quinto Foro Urbano Mundial, en Río de Janeiro 2010, consideró:

“El deterioro urbano va avanzando. Necesitamos metas más ambiciosas y acompañar la urbanización de mejoras en el campo que ayuden a atenuar las desigualdades en las ciudades”,

Según un informe de ONU-Hábitat²⁹, América Latina se convirtió en la región más urbanizada y desigual del mundo y sus ciudades han perpetuado el modelo de inequidad nacido en la época colonial y la pobreza ya afecta a 127 millones de personas, el 29% de la población urbana.

“En las ciudades hay desigualdad porque el sistema global que las rige vive y se alimenta de la desigualdad” sostiene el antropólogo Manuel Delgado³⁰. El autor de *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del “modelo Barcelona” 2007*, considera que en la urbe capitalista, la desigualdad no es un accidente, sino *“el elemento consustancial que permite hacer de ella un factor de enriquecimiento de una minoría a costa del trabajo y de la miseria de una inmensa mayoría”*.

Los retos actuales a resolver son: la contaminación, la pérdida de diversidad cultural y la multiplicación de los degradantes suburbios; aunque las ciudades son un trampolín de oportunidades, también se han apoderado de ellas las desigualdades y la deshumanización.

Todo lo expuesto en el presente capítulo, me ayuda a entender porque los elementos del diseño urbano a lo largo de la historia han influido directamente en la calidad de vida de las personas y por lo tanto en los valores de las zonas.

²⁹ <http://www.unhabitat.org>

³⁰ Manuel Delgado Ruíz (Barcelona 1956)

CAPITULO IV. DELEGACIÓN BENITO JUÁREZ

Los capítulos anteriores nos ayudan a comprender lo que vivimos en la actualidad a nivel mundial y específicamente en nuestra ciudad, como surgieron las delegaciones en la Ciudad de México y porque tienen características distintas. Por ejemplo, en las delegaciones Tláhuac, Milpa Alta y Xochimilco existen pueblos donde la población indígena y las actividades agrícolas aún subsisten; en Gustavo A Madero y Azcapotzalco, hay gran actividad industrial; en Cuauhtémoc y Venustiano Carranza se caracterizan por sus actividades comerciales.

En el presente capítulo nos ubicaremos en la delegación Benito Juárez que es nuestro sitio de estudio.

IV.I. LOCALIZACIÓN

Como lo vimos en el capítulo anterior, la Delegación Benito Juárez surge de la división del territorio del centro de la zona urbana de la Ciudad de México. Colinda con la Delegación Miguel Hidalgo y Cuauhtémoc al norte; con Coyoacán y Álvaro Obregón al sur; con Iztapalapa e Iztacalco al este y con Álvaro Obregón al oeste.



Tiene una latitud de 19°22'15"N y una longitud de 99°02'27"O.

Su altitud es de 2 mil 242 metros, y su superficie es de 26.63 Km².

Limita al oeste con el Anillo Periférico (delegación Alvaro Obregón), al norte con la calle 11 de Abril (delegación Miguel Hidalgo); esta cruza la avenida, Revolución, Puente de la Morena y Patriotismo hasta interceptarse con el Viaducto Presidente Miguel Alemán (delegación Cuauhtémoc), hasta el cruce de éste con la calzada de Tlalpan (delegación Iztacalco), en donde desciende hacia el sur, hasta entroncar con calzada Santa Anita, después va hacia el oriente hasta la calle de Atzayácatl; baja en dirección sur, hasta llegar a la avenida Plutarco Elías Calles (delegación Iztapalapa); continúa su descenso por esta misma avenida hasta Río Churubusco (delegación Coyoacán); cruza avenida Universidad, continúa por Av. Río Mixcoac hacia el noroeste, hasta la intersección con la calle de Barranca del Muerto, y en dirección suroeste, toca el Anillo Periférico.

Su territorio se constituyen de 56 colonias y 3 centros urbanos (unidades habitacionales) totalmente dotados de los servicios e infraestructura urbana, con 2 mil 210 manzanas.

IV.II. ANTECEDENTES HISTORICOS

En los primeros años del siglo XX, como lo mencioné en el capítulo anterior, surgieron en el territorio una ola de fraccionamientos con características a veces anárquicas. Se disponía de calles y avenidas sin tener la aprobación oficial ni el reconocimiento de lotes ya demarcados. El gobierno, al tomar cartas en el asunto, controló a los interesados para aprobar o negar sus solicitudes. Hay que añadir que los gastos de urbanización correspondieron al municipio. Por otro lado, se dejó fraccionar, con la mira de crear colonias campestres —es el caso de la colonia Del Valle y Nápoles—.

Entre las principales colonias que se crearon a principios del siglo XX en la delegación Benito Juárez, esta la colonia **Del Valle**, sobre el fraccionamiento de los ranchos de Amores, Tlacoquemécatl, Santa Anita y San Borja, en 1908.

A pesar de que funcionaba un tranvía cuya ruta era de la Ciudad de México a Coyoacán, la colonia Del Valle, tuvo un lento desarrollo hasta 1920, cuando se amplía y pavimenta la avenida de los Insurgentes.

La colonia **Nápoles** comparte su nacimiento e historia de forma paralela a la de su vecina la colonia Del Valle, sobre terrenos agrícolas y ganaderos que pertenecían a ranchos y haciendas del poblado de Mixcoac y del barrio de San Juan. En 1893 la ladrillera *Nochebuena* cercana al poblado de Mixcoac cerró, para dar paso al bosque del Parque Hundido, situación que propició la urbanización en 1908 de la colonia Nápoles, por tratarse de una zona considerada “lejana” a la ciudad, su urbanización fue lenta.



Col. Nápoles y parte de Escandón. 1933. ICA/Aerofoto



Colonias Moderna y Álamos, en 1933. ICA



La Plaza de Toros y el estadio Azul en 1945



Col Del Valle Sur y Parque de las Arboledas en 1948

La colonia **Álamos** originalmente era parte de la colonia Algarín, la cual se encontraba dividida por el Río de la Piedad (hoy Viaducto Miguel Alemán). La parte ubicada al norte del río de la Piedad fue la primera que se pobló, mientras que la parte sur (actual colonia Álamos) no fue poblada en su totalidad hasta los años treinta.

A finales del siglo XIX, en la zona de **San Pedro de los Pinos** se edificaron algunos palacetes o quintas de verano, gracias a la cercanía con el poblado de Tacubaya y Mixcoac. Terminada la revolución se inicia la urbanización de la zona.

La colonia **Narvarte** tiene sus orígenes cuando en la década de los cuarentas se inició el fraccionamiento de los terrenos de la Hacienda de Narvarte.



Vista aérea de Narvarte en 1943. La toma es hacia el poniente. ICA/Aerofoto

La gente común que vivía en chozas o casas rústicas se encontraban asentadas en Mixcoac, Tacubaya, San Pedro de los Pinos y Actipan.

El transporte colectivo, que cobró importancia desde el Porfiriato, se fue modernizando, desplazando a las calandrias y los tranvías eléctricos.

Crecen entonces las colonias: Del Valle, San Pedro de los Pinos, Moderna, Portales, Santa Cruz, Álamos, Niños Héroes, Independencia (que en su ampliación dio origen a la Del Periodista), y La Piedad, (que desde 1940 se llamó Piedad Narvarte); hacia 1929 casi todas éstas gozaban de servicios urbanos.

Lo más notable del decenio que va de 1950 a 1960 es que el área delegacional dejó de ser de las afueras de la ciudad y paso a convertirse en parte de su centro, ya que surgieron áreas residenciales más al sur, como San Ángel, El Pedregal, Coyoacán y Tlalpan.

En la delegación Benito Juárez destacan algunos de los pequeños pueblos que quedaron incrustados como lunares, con callejuelas angostas y viviendas sencillas, contrastando con colonias, habitadas por gente de mayores recursos, cuyas construcciones estaban hechas con conceptos urbanísticos y arquitectónicos del siglo XX.

Poblados, como Mixcoac, San Juan, San Simón Ticumac, San Pedro de los Pinos, Actipan y Nonoalco todavía conservan parte del sabor del pasado en el trazo de sus calles y en algunas de sus construcciones y plazas. Las colonias Postal, Álamos, o Portales son un producto vivo del crecimiento urbano pos-revolucionario; fueron planificadas para satisfacer la demanda de vivienda de la clase media de menos recursos.

A partir de 1950, el crecimiento urbano sentó sus reales sobre esta zona. En lugar de casas, la tendencia fue construir edificios con departamentos; así lo comprueban las edificaciones de la colonia Nápoles; día con día se impusieron las torres sobre las viviendas unifamiliares y las vecindades.

A partir de enero del 2001 entró en vigor el Bando 2, en la Ciudad de México, el cual sigue vigente y autoriza la construcción de vivienda multifamiliar en las cuatro delegaciones de la zona central: **Benito Juárez**, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Venustiano Carranza, argumentando que en dicha zona se registro una disminución de población del 40% aproximadamente, por lo que se pensó que los servicios e infraestructura de dichas demarcaciones se encontraban subutilizados. No obstante en el censo de 2010, el número de habitantes sólo creció el 7.9%.

Diariamente, la delegación recibe aproximadamente más de 2,000,000 de usuarios, trabajadores y prestadores de servicios, considerados como población flotante, que hacen uso de la infraestructura y mobiliario urbano de la zona.

IV.III. VIALIDADES

Ejes Viales

Para la década de los ochenta del siglo XX, se hizo necesaria la construcción de vías de comunicación más rápidas; así surgieron los primeros ejes viales.

• Eje 4 Sur Xola - Napoleón • Eje 5 Sur Eugenia • Eje 6 Sur Ángel Urraza • Eje 7 Sur Félix Cuevas - Municipio Libre • Eje 7-A Sur Emiliano Zapata • Eje 8 Sur Popocatepetl - Ermita Iztapalapa • Eje 3 Poniente Coyoacán • Eje 2 Poniente Gabriel Mancera • Eje central Lázaro Cárdenas.

Circuito Interior

• Av. Revolución • Av. Río Mixcoac • Av. Río Churubusco.

Vialidades de Acceso Controlado

• Boulevard Adolfo López Mateos (Anillo Periférico) • Viaducto Miguel Alemán • Viaducto Río Becerra • Calzada de Tlalpan

Vialidades Primarias

Av. Insurgentes - Av. Patriotismo – Av. Cuauhtémoc – Av. Universidad – Av. Plutarco Elías Calles – Av. Extremadura - Av. Providencia - Av. Amores - Av. División del Norte - Av. Dr. Vértiz - Av. Isabel la Católica - Av. Cumbres de Maltrata Av. Diagonal San Antonio - Av. Porfirio Díaz - Av. Pensylvania - Av. Augusto Rodín Av. Dakota - Av. Plateros - Av. Filadelfia - Av. Rodríguez Saro - Av. Parroquia - Av. Pilares.

IV.IV. TRANSPORTE

El transporte público que existe en la Delegación se encuentra integrado por: el Sistema Colectivo Metro, La Red de Transporte de Pasajeros (RTP), el Sistema de Transporte Eléctrico (Trolebús) y el reciente sistema de transporte Metrobús, los cuales se complementan con las rutas de servicio privado de taxis y colectivos (Micros).

Sistema de Transporte Colectivo Metro

Dentro de la delegación se encuentran las siguientes líneas:

Línea	Estaciones del metro dentro de la delegación
2 Cuatro Caminos- Taxqueña	Ermita, Portales, Nativitas, Villa de Cortés, Xola, Viaducto
3 Indios Verdes - Universidad	Coyoacán, Zapata, División del Norte, Eugenia, Etiopía
7 El Rosario – Barranca del Muerto	Mixcoac, San Antonio, San Pedro de los Pinos

Actualmente se inauguró la línea 12 del metro, la cual durante su construcción afectó varias vialidades dentro de la delegación.

Sistema de Transporte Metrobús

En el año del 2005 por la Av. Insurgentes se implementó el sistema de transporte Metrobús. Dentro de la delegación se encuentran las siguientes estaciones de la línea 1 de norte a sur:

• La Piedad • Polyforum • Nápoles • Colonia del Valle • Cd. de los Deportes • Parque Hundido • Félix Cuevas • Río Churubusco • Teatro Insurgentes • José Ma. Velasco.

Línea 2 de oriente a poniente:

• Las Américas • Xola • Álamos • Centro SCOP • Dr. Vértiz • Etiopía • Amores

Corredor cero emisiones con trolebús exclusivo.

IV.V. EQUIPAMIENTO URBANO

Mercados La delegación cuenta con 16 Mercados Públicos: “Álamos”, “Lago”, “Portales”, “24 de Agosto”, “1° de Diciembre”, “La Moderna”, “Mixcoac”, “Lázaro Cárdenas”, “San Pedro De Los Pinos”, “Postal”, “Postal Anexo”, “Independencia”, “Santa María Nativitas”, “Tlacoquemécatl”, “Santa Cruz Atoyac”, “Portales Anexo”.

Bibliotecas En la Delegación se cuenta con cinco bibliotecas que trabajan según los siguientes servicios: actividades interactivas y recreativas por medio de audiovisuales, y proyección de películas y círculos de animación a la lectura entre toda la comunidad de diferentes edades. Se llevan a cabo exposiciones, veladas literarias y conciertos, con la intención de poner al alcance de la comunidad estos eventos que amplían su acervo cultural.

Instalaciones Deportivas La delegación cuenta con la Alberca Olímpica Francisco Márquez; la Alberca y Gimnasio Olímpicos, las Escuelas Técnico-Deportivas, los deportivos Benito Juárez, Vicente Saldivar, Juan Capilla, Gumersindo Romero, Tirso Hernández, la Ciudad de los Deportes que incluye el hoy Estadio Azul y la Monumental Plaza de Toros México.

Parques En la delegación no hay reservas ecológicas, y cuenta con los parques; Luís G. Urbina (Hundido), Francisco Villa (De los Venados), Zumarraga, Pombo y Miraflores (San Pedro de los Pinos), jardín Esparza Oteo (Nápoles), Goya, San Lorenzo y Tlacoquemécatl (Del Valle), del Conde, Acacias, Pascual Ortíz (Del Valle Sur), Santiago Felipe Xicoténcatl (Álamos), jardín Iztaccíhuatl, Moderna, Miguel Alemán, Las Américas (Narvarte Poniente), de las Arboledas (Del Valle Centro), Morena, Manuel C. Rejón (Narvarte) y José Mariano Muciño, además de camellones y glorietas.

Cultura Existen en la delegación tres centros culturales, cuatro centros de Desarrollo Social, un audiorama y una Casa Museo. Para 1945, gran parte de las residencias de mayor elegancia y tradición en la época porfiriana y posrevolucionaria fueron convertidas en edificios públicos.

Educación Cuenta en total con 488 planteles educativos, de los cuales 147 son públicos y 341 privados. Entre los públicos se encuentran 32 Centros de Desarrollo Infantil (CENDI), 36 jardines de niños, 56 primarias, 22 secundarias, una preparatoria, un Colegio de Bachilleres y dieciocho universidades; entre los privados están un CENDI, 109 jardines de niños, 104 primarias, 55 secundarias y 39 preparatorias. La Delegación Benito Juárez, es una de las delegaciones que cuenta con uno de los índices educativos más altos en el Distrito Federal. Registra el 98.9 por ciento de su población alfabeta. Estas cifras hablan de un nivel socioeconómico medio alto que posibilita un mejor nivel educativo.

Salud Cuenta con 3 unidades médicas de primer nivel, 7 de segundo y 16 de tercero, con un total de 1059 camas y 535 consultorios. Este subsistema se divide en dos grupos, el público: Hospital General y de Urgencias de Xoco; dos Unidades de Servicios Médicos de la Delegación; dos Clínicas; una Clínica-Hospital; tres Hospitales Generales y un Hospital de Especialidad (Instituto Mexicano de Seguridad Social); se cuenta con el Centro Médico 20 de Noviembre (Instituto de Seguridad y Servicios Sociales para los Trabajadores del Estado); cuatro Clínicas; un Hospital "General Darío Fernández" (Instituto de Seguridad y Servicios Sociales para los Trabajadores del Estado) y un Centro de Salud. En relación con los hospitales privados se ubican los siguientes: Hospital Infantil Privado de México; Hospital de Urgencias Traumatológicas; tres Centros Médicos; una Clínica y tres Sanatorios entre otros.

IV.VI. USO DE SUELO

Resultado del inventario en campo a nivel de predio en el 2003, la Delegación Benito Juárez está constituida por 49,901 predios o lotes; las colonias predominantemente habitacionales que en 1997 representaban el 39% con 1039 ha., en el 2003 totalizan una superficie de 746 ha. que representa el 28% del total y los usos mixtos (uso comercial, oficinas y servicios mezclados con vivienda) abarcan una superficie de 852ha. el 32% de la delegación.

Usos de Suelo en la Delegación Benito Juárez, 2003

Usos de Suelo	Superficie ha.	Porcentaje
Vivienda	746	28
Equipamiento	249	9
Espacios Abiertos	29	1
Industria	53	2
Mixto	852	32
Baldíos	24	1
Vialidad	719	27
Total	2663	100

Fuente: Levantamiento de campo 2003

Como resultado de este proceso de mezcla de usos del suelo han proliferado los incompatibles con el uso habitacional, principalmente usos comerciales y de servicios de alto impacto originando el **deterioro de la imagen urbana**; saturación de vialidades; irregularidad en el cambio de uso del suelo, generando diferencias de intereses entre sus habitantes, quienes por un lado buscan mantener la calidad de vida y el perfil habitacional en sus colonias, oponiéndose a la modificación del suelo, mientras que otros desean aprovechar la plusvalía de sus propiedades para la edificación de vivienda multifamiliar. Aunado a esta compleja situación, se suma la presión que ejercen diversos grupos de inversionistas y desarrolladores por la compra de inmuebles para el desarrollo inmobiliario, particularmente en las colonias Álamos, San Pedro de los Pinos y Portales.

CAPITULO V. FACTORES QUE MODIFICAN EL VALOR

El valor es la estimación que hace el hombre para satisfacer una necesidad o deseo la que puede ser cuantificable o cualificable, ya que esta se da en las dos vertientes del valor: **Objetivo y Subjetivo.**

Esto es así en virtud de que el hombre es un ser material con necesidades concretas y objetivas, pero además, es un ser que tiene un aspecto inmaterial, abstracto, ideal, que se deriva de su aspecto subjetivo. Estos son los principios que originan el valor y constituyen la base en la que se mueve cualquier forma de valuación, incluida la **valuación inmobiliaria.**

El **valor objetivo** es formado por diversas leyes principios económicos, que se estructuran en el mercado bajo la forma de la llamada **ley de la oferta**, que corresponde básicamente a los costos materiales cuantificables de un bien o satisfactor económico.

El **valor subjetivo** es representado en el mercado por la **ley de la demanda**, también conformada por principios de valor, que pueden cualificarse básicamente y cuantificarse, a través del grado de necesidad o deseabilidad del satisfactor requerido, tipificándose por la utilidad que el bien posea para la necesidad atendida e integrándole un índice de marginalidad (ejemplo un vaso de agua en el desierto 1er sorbo 100% 2do sorbo 80%).

La economía establece dos valores originarios en los actos del hombre:

Valor de uso

El valor de uso, es la cualidad intrínseca que tienen todos los recursos o bienes para satisfacer necesidades o deseos humanos.

Los teóricos señalan que este valor de uso tiene tres aspectos: las propiedades o cualidades del bien en cuestión, la utilidad y la satisfacción que otorgue. Las propiedades tienen una existencia independiente, en tanto que la utilidad y la satisfacción tienen una existencia dependiente.

Valor de cambio

El valor de cambio, como lo vimos en el primer capítulo, aparece en la historia de los pueblos con el intercambio, una vez que la humanidad, ha creado el excedente económico, y se da inicio al trueque, cambio o permuta de bienes en diversas formas de relación que se denomina **mercado**, con lo que el bien o recurso de satisfacción sea vivienda u otro satisfactor se le denomina mercancía, pues aparece en el mercado.

Se presenta como una relación externa que intercambia diversos valores de uso equiparables, por medio de una mercancía universal, como unidad de medida. Según la antigüedad, nos narra que fue: el cacao, los huesos de pescado, el ganado, hasta llegar a la moneda, cuando esta hizo su aparición, facilitó el manejo de los **valores en el mercado**.

En un sistema de producción capitalista, debe diferenciarse el valor de uso del valor de cambio, ya que este último es una condición social asignada por el mercado y el valor de uso corresponde y es determinado por las condiciones naturales del objeto y posee efectiva relevancia con la utilidad que podemos obtener de él.

A lo largo de la historia observamos que los valores varían por los aspectos sociales, físicos, económicos, políticos, culturales y tecnológicos.

El Diseño Urbano

Se entiende por Diseño Urbano a la interpretación y a dar forma al espacio público de las ciudades o asentamientos humanos. *El Diseño Urbano busca ante todo hacer la vida más cómoda a los habitantes de los núcleos urbanos.*

El Diseño Urbano es una disciplina dentro del campo más amplio del Planeamiento Urbano y es necesario para el diseñador auxiliarse de otras disciplinas como la economía urbana, economía política y teoría social.

De manera prioritaria, el Diseño Urbano se ocupa del diseño y gestión del espacio público y de la construcción de edificios. Se entiende como espacio público todos aquellos lugares que son usados de una manera libre por los ciudadanos, como pueden ser las calles, plazas, parques, infraestructura, etc. Existen también elementos de índole privado que también influyen en el Diseño Urbano, como pueden ser las fachadas de los edificios (imagen urbana).

De esta manera se toman en cuenta la topografía, edafología³¹, geología, clima, ubicación, orientación, características físicas y formales, además de las características de uso dentro de los factores económicos, tecnológicos, históricos y culturales de la región, lugar o zona en donde se vaya a ejecutar una acción de Diseño Urbano.

Así cualquier acción que se emprenda, no representará una imposición exterior sino una respuesta a las necesidades humanas y las circunstancias.

En virtud de lo anterior, se presentan a continuación una serie de fundamentos que nos ayuden a comprender la problemática que puede tener cualquier **ciudad o asentamiento humano**, dentro del marco conceptual del Diseño Urbano y como estos influyen en los valores del mercado inmobiliario.

³¹ Ciencia que trata de la naturaleza y condiciones de los suelos en su relación con los seres vivos.

Elementos del Diseño Urbano a considerar:

SUELO	USOS DE SUELO (Habitacional, Industrial, Comercial, Oficinas, Mixto) TRAZA URBANA (Intensidad de construcción) LOTIFICACIÓN (Tamaño del terreno)
EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO URBANO MOBILIARIO URBANO
INFRAESTRUCTURA	INFRAESTRUCTURA URBANA (transporte, servicios hidráulicos, sanitarios) VIALIDAD (sección de calle, jerarquía de vialidad)
IMAGEN URBANA	IMAGEN URBANA (arborización, contaminación, construcción)

V.I. SUELO

El suelo, factor básico de producción, es donde se manifiesta la problemática urbana, en este rubro se analizan las condiciones del sitio tanto de nuevos desarrollos, así como de emplazamientos de barrios homogéneos y heterogéneos, cualitativa y cuantitativamente.

Dentro de las condiciones de todo “Diseño Urbano” figura siempre como prioritario el lugar en que se piensa edificar. Sin embargo el sitio es mucho más que la simple configuración del terreno elegido, es en realidad el generador básico del diseño, pues toda construcción debería responder a su entorno ayudando a determinar sus características tratando de integrarse lo mejor posible, consolidando un área.

Uso de suelo (Habitacional, comercial, industrial, etc)

Se entiende como cualquier tipo de utilización humana que se le da a un terreno, y tiene el objetivo de ocupar el espacio de manera ordenada para tener un crecimiento armónico de la ciudad, se clasifica de acuerdo a su ubicación como urbano o rural y representa un elemento fundamental para el desarrollo de la

ciudad y sus habitantes ya que es a partir de éstos que se conforma su estructura urbana y por tanto se define su funcionalidad.

Se definen especialmente los distintos usos de suelo con base en un *Programa de Necesidades Urbanas*, que es la reglamentación legal del uso de la tierra, como habitacional, comercial, industrial, mixto, etc.

Traza urbana (Intensidad de construcción)

Hace referencia a la forma y disposición de los espacios, el trazado de las calles nos permite distinguir diferentes formas geométricas, que suelen ser representativas del entorno físico o medio natural (topografía, barreras naturales), de la situación socioeconómica o de las diferentes épocas, ya que la manera de organizar el espacio urbano cambia según las necesidades, los gustos, los medios de transporte, etc. Las principales trazas urbanas que podemos encontrar son:

La ***radiocéntrica o radial*** que indica focalidad o concurrencia hacia cierto punto convergiendo las vías en él y presenta crecimiento con vialidades periféricas o circulares.



Palmanova – Scamozzi 1593

La ***rectilínea, ortogonal o reticular*** es aquella en donde predominan las líneas rectas, indica una intención de orden y es producto de una voluntad,

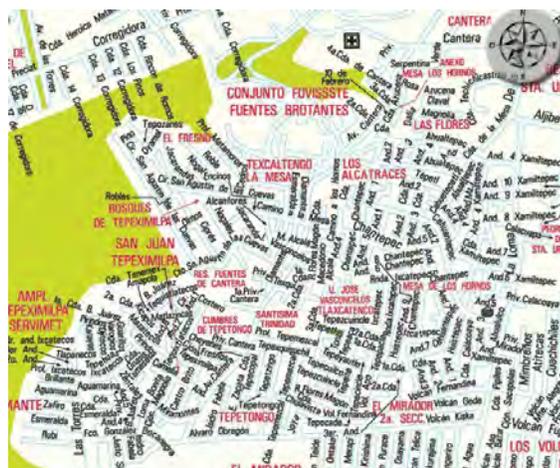
facilitando la lotificación, administración y el tráfico, aunque este tipo de traza urbana causa pobreza visual y monotonía. Facilita la reducción de los costos de urbanización.



Ciudad de Puebla

La forma de **malla, desordenada o de plato roto** es aquella que tiene crecimiento en forma orgánica o natural y sus calles no siguen un orden fijo, suelen ser sinuosas y tienen diferentes anchuras en su recorrido, generan una sensación de laberinto, que dificultan la orientación y el tráfico.

La traza desordenada la podemos encontrar desde las épocas más antiguas, como lo mencionamos en el primer capítulo. En esta traza el espacio se aprovecha al máximo.



Delegación Tlalpan

La traza **lineal**, como se menciona en el capítulo I, la ciudad lineal fue una aportación del Ing. Arturo Soria y Mata³² en España, esta traza es usada en las ciudades costeras o en ciudades al margen de algún río, a partir de una arteria principal se generan las vialidades secundarias.



Lotificación (tamaño de terreno)

La lotificación debe buscar una estructuración del espacio, determinando la configuración y mezcla de lotes según el programa de necesidades, considerando las redes de servicio y el dimensionamiento del lote, con esto se busca establecer un patrón urbano, que ofrezca condiciones similares a todos los lotes (acceso, orientación, pendientes).

V.II. EQUIPAMIENTO

Es un componente del diseño urbano que junto con la infraestructura, el suelo y la vivienda (materiales de construcción) constituyen la base física de los **asentamientos humanos**; representando incluso, un factor para el desarrollo social, económico y urbano de los mismos.

³² Véase capítulo I pagina 37.

Equipamiento Urbano

Particularmente se define como el conjunto de elementos comunitarios de una ciudad necesarios para su adecuado funcionamiento. En tal sentido, comprende todos los edificios y espacios, generalmente de carácter público, en donde se realizan actividades urbanas comunitarias o servicios públicos relacionados con el bienestar social y el apoyo a las actividades económicas de producción y distribución. Como es el caso de escuelas, hospitales, centros culturales, recreativos y deportivos; centros de acopio, de abasto y de comercialización, terminales de transporte, oficinas públicas, parques, plazas, etc.

En materia de desarrollo urbano, el significado del equipamiento es todavía más relevante, pues al mismo tiempo que representa un satisfactor básico para la población y sus actividades urbanas, constituyen un factor importante en el ordenamiento geográfico del país y en la estructuración interna de los centros de población.

Al interior de los centros de población, el equipamiento es generado por la actividad, e incide en los desplazamientos periódicos de la población, en el uso y **valor del suelo**.

Constituyéndose por tanto, en un elemento estructurador a través del cual es posible organizar el contexto urbano.

Mobiliario Urbano

El mobiliario urbano forma parte de la estructura de identidad de las ciudades y afecta directamente la imagen urbana, implica el desarrollo de un conjunto de elementos de alta complejidad preparados para la efectiva comunicación de sus componentes, ubicándolos en un alto nivel de claridad y accesibilidad.

Algunos de los elementos del mobiliario urbano son los postes, las luminarias, los basureros, las casetas telefónicas, señalamientos, semáforos, banquetas, guarniciones, registros de agua, drenaje, etc.

V.III. INFRAESTRUCTURA

La infraestructura es el conjunto de elementos o servicios que están considerados como necesarios para que una organización pueda funcionar o para que una actividad se desarrolle de manera eficiente.

Infraestructura urbana

Se considera infraestructura urbana, al conjunto de obras de ingeniería que constituyen los soportes del funcionamiento de las ciudades y que hacen posible el uso urbano del suelo, estos soportes, que también se entienden o denominan líneas y redes son entre otras, las carreteras, sistema de drenaje, agua potable, electricidad, transporte, sistemas de comunicación, de distribución de energéticos (gas, petróleo) todos estos elementos deben ser considerados en los proyectos de diseño urbano para las ciudades.

Las redes de servicio básicas (agua, drenaje, alcantarillado, energía, electricidad, teléfono y gas combustible) constituyen los elementos de soporte primario del desarrollo urbano, por lo que su capacidad instalada y potencial debe ser cuidadosamente calculada y planeada, para optimizar su uso y determinar sus límites.

Estos deben estar asociados a las calles y vías públicas de tal forma que no representen problemas de propiedad y servidumbre, constituyendo parte del trazado e infraestructura urbana. En tal sentido es conveniente que todo sistema de redes sea subterráneo a pesar de que en la mayoría de los casos implique un costo inicial mayor, considerando que las redes aéreas representan problemas de contaminación y deterioro del paisaje urbano, junto con fuertes gastos de mantenimiento.

Vialidad

La vialidad se clasifica en dos grupos:

- Sistema Vial Intraurbano
- Sistema Vial Interurbano

Sistema Vial Intraurbano

El sistema Vial Intraurbano es el que provee las vías de comunicación dentro de los límites de cada centro de población, enlaza las distintas zonas existentes dentro de la mancha urbana, consta de dos grupos principales:

La **Red Vial Primaria** constituida por viaductos, anillos periféricos y anillos interiores, son vías de acceso controlado.

Las vías de acceso controlado son aquellas que tienen un número limitado de accesos y egresos con el objeto de mantener el flujo vehicular ininterrumpido y la alta velocidad, sirven de enlace entre las vías urbanas y la red carretera interurbana, generalmente cuentan con doble vía de circulación dividido por un separador central que divide el flujo de sentidos contrarios. Sus intersecciones con otras vías primarias son resueltos a desnivel, así como también los pasos peatonales. En este tipo de autopistas urbanas solo se permite la circulación de vehículos de motor, y generalmente comunican los polos generadores del crecimiento urbano.

La **Red Vial Secundaria** (avenidas o calles colectoras, calles, callejuelas, vialidad cerrada, retornos, andadores y ciclistas). Este conjunto de vías son de menor importancia por su flujo vehicular.

Sistema Vial Interurbano

El sistema Vial Interurbano es el que provee las vías de comunicación fuera de los límites de cada centro de población, enlaza los distintos poblados mediante una red de carreteras.

V.IV. IMAGEN URBANA

La imagen urbana es la expresión de la totalidad de los elementos que conforman la ciudad, lo que resulta y se aprecia de la configuración de su infraestructura urbana, sus construcciones arquitectónicas, el mobiliario urbano, y las actividades e idiosincrasia de las personas que la habitan.

Es la impresión visual y sensorial que la gente tiene de su entorno, como resultado de la interrelación entre el observador y su medio ambiente, afecta a cada persona en forma particular y sirve para orientarse dentro de la ciudad.

Una ciudad, se integra por componentes naturales (clima, geología, topografía, hidrología, flora y fauna) y artificiales (infraestructura y espacios adaptados), la conformación de la imagen urbana de una ciudad debe considerar criterios formales, estéticos y técnicos para el diseño, construcción, intervención y mantenimiento del espacio público, tomando en cuenta los tipos y el manejo de los materiales, texturas, dimensiones, calidades y procedimientos constructivos de los elementos que lo componen, con la finalidad de definir un modelo propio.

Los aspectos que deterioran la imagen o paisaje urbano de una zona son el ruido, la contaminación ambiental y la visual. Es el reflejo del nivel socioeconómico de la clase social a la cual pertenece. El éxito de un asentamiento urbano en gran medida radica en la imagen que trasmite, en como la comunidad lo percibe y lo incorpora a sus referencias mentales de la ciudad.

Con la visión histórica de los espacios urbanos que construyó el hombre en diversas épocas, aunada a los factores de valor y la idea conceptual del diseño urbano, el trabajo me conduce a penetrar en el campo del análisis, el sitio de estudio, para poder establecer en un esquema experimental la propuesta y aplicarla en un caso práctico, apoyada por los conocimientos adquiridos en la especialidad de valuación inmobiliaria.

Los capítulos siguientes tienen a su cargo detallar este objetivo.

CAPITULO VI. CASOS PRÁCTICOS DE ANÁLISIS

A efectos de cumplir debidamente con la propuesta hipotética del trabajo de titulación, se procedió a encaminar el análisis hacia la obtención de los elementos de diseño urbano generales característicos de cada zona de estudio (colonia), en virtud de que estos son influyentes en el valor y por lo tanto variables de la investigación practicada a nivel de la zona, lo que a su vez influye en corredores de valor, pero en una proporción diferente y que se deberá estudiar de manera particular.

VI.I. COLONIA MODERNA

VI.I.1. UBICACIÓN

La colonia Moderna se localiza en el extremo este de la delegación Benito Juárez, colindando al Norte con la colonia Viaducto Piedad y al Este con el Barrio de San Pedro Iztacalco de la delegación Iztacalco; al Sur con la colonia Iztaccihuatl y al Oeste con la colonia Álamos de la misma delegación.



Se ubica en una latitud de 19°23'41.88"N, una longitud de 99°08'05.31"O y su elevación es de 2,232 metros sobre el nivel medio del mar (msnm).

VI.1.2. ELEMENTOS DEL DISEÑO URBANO

SUELO

Uso de suelo



El uso de suelo predominante de acuerdo con la Secretaría de desarrollo urbano en el programa delegacional 2005 es H 3/20/M habitacional, 3 niveles, 20 % de área libre y densidad media (una vivienda por cada 50 m² de la superficie total del terreno).

CB 3/20/A Centro de barrio densidad alta (una vivienda por cada 33m² de la superficie total del terreno).

E 3/20 equipamiento.

Traza urbana (*intensidad de construcción*)

La traza urbana en la colonia Moderna es rectilínea, con un parque central al cual confluyen la Avenida de las Américas, Miguel Ángel, Jorge Washington y la calle Juana de Arco perpendicular a las calles anteriores.

Lotificación (*tamaño de terreno*)

La mayoría de los lotes tienen un tamaño de 250m² (lote moda), encontrándose tanto más chicos como más grandes.

EQUIPAMIENTO

Equipamiento urbano

Cuenta con el mercado “La Moderna” en la calle Jorge Washington esquina Jesús Urueta, la Casa de Cultura “Moderna” ubicada en la calle Juana de Arco, con el Parque “Moderna” con un foro teatral y juegos infantiles, la Iglesia de la

Guadalupita, escuelas públicas y privadas nivel kínder, primaria, secundaria, bachillerato, universidad, bancos, restaurantes, tiendas de conveniencia e instalaciones deportivas.

Mobiliario urbano

En cuanto mobiliario urbano cuenta con postes, luminarias, casetas telefónicas, señalamientos, módulos de paraderos de autobuses, nomenclatura en las calles, bancas en el parque, buzón de correos, rampas para minusválidos, semáforos, banquetas, guarniciones y registros de agua. Se considera completo.

INFRAESTRUCTURA

Infraestructura

Vigilancia pública, red de agua potable, drenaje, energía eléctrica con cableado aéreo, alumbrado público de vapor de sodio, banquetas, guarniciones de concreto hidráulico, calles pavimentadas, línea telefónica red aérea, transporte urbano (estación del metro Xola y estación metrobús Las Américas), teléfono público y recolección de basura.

Vialidad

Red Vial Primaria, Al poniente, *Calzada de Tlalpan*, vía rápida de cinco carriles por sentido con línea de metro al centro, con pasos vehiculares y peatonales a desnivel.

Red Vial Secundaria, *Eje 4 Sur*, vialidad de tres carriles vehiculares con dirección poniente-oriente, y dos carriles centrales con línea de metrobús, flujo vehicular continuo y saturado en horas pico; *Av. Plutarco Elías Calles*, 3 carriles por sentido divididos por un camellón central y línea de metrobús.

IMAGEN URBANA

Como lo mencione en el capítulo anterior, la imagen urbana es el reflejo del nivel socioeconómico de la clase social a la cual pertenece.

De acuerdo al Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática³³

Pob. ocupada que no recibe ingreso por su trabajo son 125 habitantes.

Pob. ocupada que recibe menos de un salario mínimo mensual 296 hab.

Pob. ocupada que recibe de 1 hasta 2 salarios mínimos mensuales 798 hab.

Pob. ocupada que recibe más 2 hasta 5 salarios mínimos mensuales 1,444 hab.

Pob. ocupada que recibe más de 5 salarios mínimos mensuales 1,116 hab.



Como podemos apreciar en la gráfica sólo el 30% recibe más de 5 salarios mínimos, representando menos de la mitad de la población ocupada, dando como consecuencia algunos elementos con deficiente integración formal; que se manifiestan como contaminación visual, alta densidad perceptiva, lugares con fisonomía deteriora, impactando negativamente en la imagen urbana, que para efectos del presente estudio la calificaremos como regular.



Calle Juana de Arco



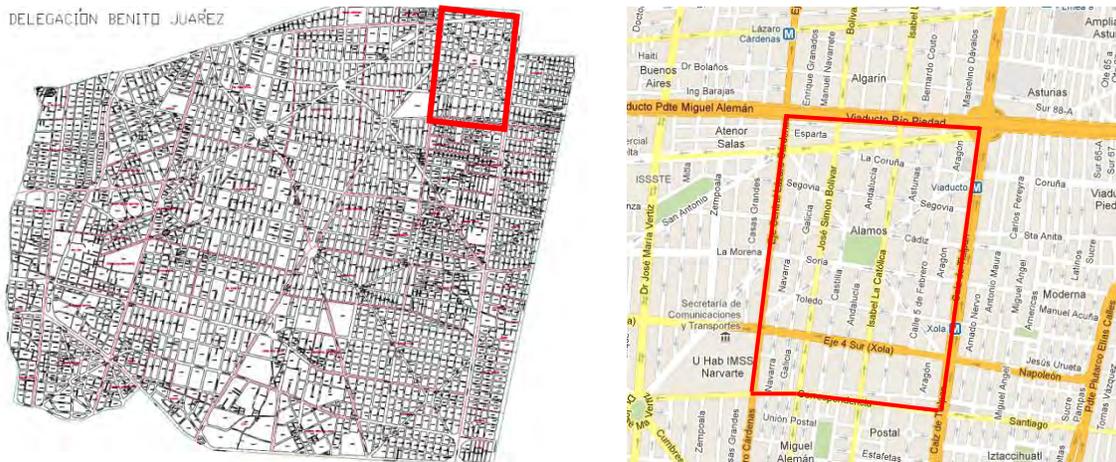
Calle Jorge Washington

³³ INEGI Información censal del año 2000

VI.II. COLONIA ÁLAMOS

VI.II.1. UBICACIÓN

La colonia Álamos se localiza en el lado noreste de la delegación, colindando al Norte con la colonia Algarín de la delegación Cuauhtémoc; al Este con la colonia Moderna; al Sur con la colonia Postal y al Oeste con la colonia Narvarte de la misma delegación.



Se ubica en una latitud de 19°23'53.71"N, una longitud de 99°08'30.36"O y su elevación es de 2,233 msnm.

VI.II.2. ELEMENTOS DEL DISEÑO URBANO

SUELO

Uso de suelo



El uso de suelo predominante de acuerdo con la Secretaría de desarrollo urbano en el programa delegacional 2005 es H 3/20/M habitacional, 3 niveles, 20 % de área libre y densidad media (una vivienda por cada 50 m² de la superficie total del terreno).

CB 3/20/A Centro de barrio densidad alta (una vivienda por cada 33 m² de la superficie total del terreno).

E 3/20 equipamiento.

Traza urbana (intensidad de construcción)

La traza urbana en la colonia Álamos es una combinación entre traza rectilínea y radial, con dos calles diagonales (Alfonso XIII y Fernando) que cruzan la colonia pasando por el jardín central Santiago Felipe Xicoténcatl.

Lotificación (tamaño de terreno)

La mayoría de los lotes tienen un tamaño de 300m² (lote moda), encontrándose algunos más pequeños y más grandes.

EQUIPAMIENTO

Equipamiento urbano

Cuenta con un mercado en la calle de Bolívar, con el jardín central Santiago Felipe Xicoténcatl, iglesias, escuelas públicas y privadas nivel kínder, primaria, secundaria, bachillerato, universidad, bancos, tiendas de conveniencia, hoteles, moteles, gasolineras, restaurantes, salones de fiestas, consultorios médicos, laboratorios médicos e instalaciones deportivas.

Mobiliario urbano

En cuanto mobiliario urbano cuenta con postes, luminarias, casetas telefónicas, señalamientos, módulos de paraderos de autobuses, nomenclatura en las calles, bancas en el parque, buzón de correos, rampas para minusválidos, semáforos, banquetas, guarniciones y registros de agua. Se considera completo.

INFRAESTRUCTURA

Infraestructura

Vigilancia pública, red de agua potable, drenaje, energía eléctrica con cableado aéreo, alumbrado público de vapor de sodio, banquetas, guarniciones de concreto hidráulico, calles pavimentadas, línea telefónica red aérea, transporte urbano (estaciones del metro Viaducto y Xola, estaciones metrobús Xola y Álamos), teléfono público y recolección de basura.

Vialidad

Red Vial Primaria, Al norte el *Viaducto Presidente Miguel Alemán* con tres carriles centrales de alta velocidad y 2 carriles laterales por sentido con alto flujo vehicular; al oriente *Calzada de Tlalpan*, vía rápida de cinco carriles por sentido con línea de metro al centro, con pasos vehiculares y peatonales a desnivel.

Red Vial Secundaria, *Eje 4 Sur*, vialidad de tres carriles vehiculares con dirección poniente-oriente, y dos carriles centrales con línea de metrobús, flujo vehicular continuo y saturado en horas pico; Al poniente *Eje Central Lázaro Cárdenas*, con 6 carriles de velocidad media en sentido sur-norte, semáforos en cruces importantes y alto flujo vehicular en horas pico; Al Norte *Obrero Mundial* con 3 carriles de velocidad media por sentido con camellón al centro, semáforos en cruces importantes.

IMAGEN URBANA

La imagen urbana es el reflejo del nivel socioeconómico de la clase social a la cual pertenece.

De acuerdo al Instituto Nacional de Estadística Geografía e informática la población ocupada que no recibe ingreso por su trabajo son 118 habitantes.

Pob. ocupada que recibe menos de un salario mínimo mensual 420 hab.

Pob. ocupada que recibe de 1 hasta 2 salarios mínimos mensuales 1,215 hab.

Pob. ocupada que recibe más 2 hasta 5 salarios mínimos mensuales 2,486 hab.

Pob. ocupada que recibe más de 5 salarios mínimos mensuales 2,473 hab.



Como podemos observar en la gráfica el 37% de la población ocupada recibe más de 5 salarios mínimos, dando como consecuencia una mejor calidad de vida que en la colonia Moderna, y una imagen urbana que para efectos del presente estudio la calificaremos como buena.



Calle Aragón



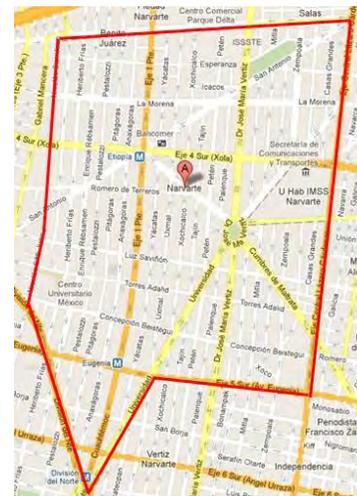
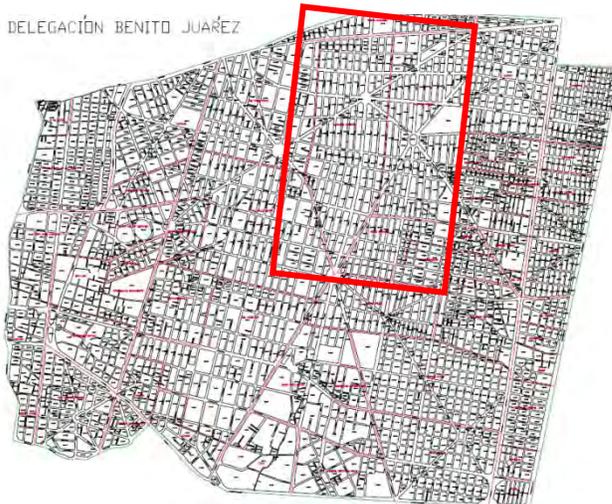
Parque Xicoténcatl

VI.III. COLONIA NARVARTE (ORIENTE Y PONIENTE)

VI.III.1. UBICACIÓN

La colonia Narvarte se localiza del centro al norte de la delegación, colindando al este con las colonias Niños Heroes, Miguel Alemán, Postal y Álamos; al norte con las colonias Piedad Narvarte y Atenor Salas; al sur con las colonias Vertiz Narvarte y Del Valle Centro y al oeste con la colonia Del Valle Norte.

DELEGACIÓN BENITO JUÁREZ



Se ubica en una latitud de 19°23'32.90"N, una longitud de 99°09'22.64"O y su elevación es de 2,235 msnm.

VI.III.2. ELEMENTOS DEL DISEÑO URBANO

SUELO

Uso de suelo



El uso de suelo predominante de acuerdo con la Secretaría de desarrollo urbano en el programa delegacional 2005 es H 4/20/A y H 4/20/M habitacional, 4 niveles, 20 % de área libre y densidad alta (una vivienda por cada 33 m² de terreno) y densidad media (una vivienda por cada 50 m² de terreno de la superficie total del terreno)

CB 4/20/A Centro de barrio densidad alta (una vivienda por cada 33 m² de la superficie total del terreno).

E 4/20 equipamiento.

Traza urbana (*intensidad de construcción*)

La traza urbana en la colonia Narvarte es una combinación entre la traza rectilínea y la radial, con tres calles diagonales (Diagonal San Antonio, Av. Universidad, y Cumbres de Maltrata) que cruzan la colonia pasando por glorietas, como la del SCOP.

Lotificación (*tamaño de terreno*)

La mayoría de los lotes tienen un tamaño de 300m² (lote moda), encontrándose algunos más pequeños y otros más grandes.

EQUIPAMIENTO

Equipamiento urbano

Cuenta con el Parque Las Américas, el Centro Comercial Parque Delta, Tienda de autoservicio del ISSSTE, la Secretaria de comunicaciones y transportes, Centro tutelar de menores, iglesias, escuelas públicas y privadas nivel kínder, primaria, secundaria, bachillerato, universidad, bancos, tiendas de conveniencia, hoteles, gasolineras, restaurantes, salones de fiestas, salón de baile, teatros, cines, consultorios médicos, laboratorios médicos e instalaciones deportivas.

Mobiliario urbano

En cuanto mobiliario urbano cuenta con postes, luminarias, casetas telefónicas, señalamientos, módulos de paraderos de autobuses, nomenclatura en las calles, bancas en el parque, buzón de correos, rampas para minusválidos, semáforos, banquetas, guarniciones y registros de agua. Se considera completo.

INFRAESTRUCTURA

Infraestructura

Vigilancia pública, red de agua potable, drenaje, energía eléctrica con cableado aéreo, alumbrado público de vapor de sodio, banquetas, guarniciones de concreto hidráulico, calles pavimentadas, líneas telefónicas red aérea, transporte urbano (estaciones del metro Etiopía y Eugenia, estaciones metrobús Centro SCOP, Dr. Vértiz, Etiopía y Obrero mundial), teléfono público y recolección de basura.

Vialidad

Red Vial Primaria, Al norte el *Viaducto Presidente Miguel Alemán* con tres carriles centrales de alta velocidad y 2 carriles laterales por sentido con alto flujo vehicular.

Red Vial Secundaria, *Eje 4 Sur Xola*, vialidad de tres carriles vehiculares con dirección poniente-oriente, y dos carriles centrales con línea de metrobús, flujo vehicular continuo y saturado en horas pico; *Eje 1 Poniente Av Cuauhtémoc*, con 6

carriles de velocidad media en sentido norte-sur, semáforos en cruces importantes y alto flujo vehicular en horas pico; Al oriente *Eje Central Lázaro Cárdenas*, con 6 carriles de velocidad media en sentido sur-norte, semáforos en cruces importantes y alto flujo vehicular en horas pico; Al Norte *Obrero Mundial* con 3 carriles de velocidad media por sentido con camellón al centro, semáforos en cruces importantes; al Sur *Eje 5 Sur Eugenia*, vialidad de cinco carriles vehiculares con dirección oriente-poniente, flujo vehicular continuo, saturado en horas pico; al sur las Avenidas División del Norte y Universidad.

IMAGEN URBANA

La imagen urbana es el reflejo del nivel socioeconómico de la clase social a la cual pertenece.

Pob. ocupada que no recibe ingreso por su trabajo son 352 habitantes.

Pob. ocupada que recibe menos de un salario mínimo mensual 1,428 hab.

Pob. ocupada que recibe de 1 hasta 2 salarios mínimos mensuales 3,992 hab.

Pob. ocupada que recibe más 2 y hasta 5 salarios mínimos mensuales 7,724 hab.

Pob. ocupada que recibe más de 5 salarios mínimos mensuales 10,865 hab.



Como podemos observar en la gráfica el 45% de la población ocupada recibe más de 5 salarios mínimos, dando como consecuencia una mejor calidad de vida que en la colonia Moderna, y una imagen urbana que para efectos del presente estudio la calificaremos como buena.



Plaza Delta

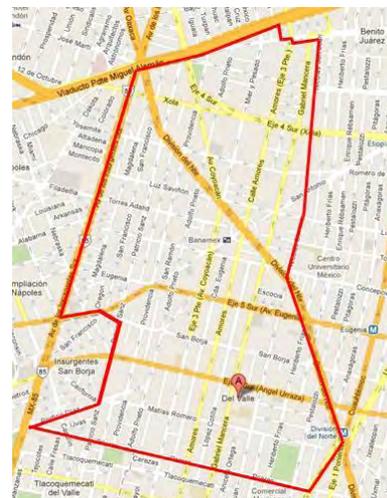
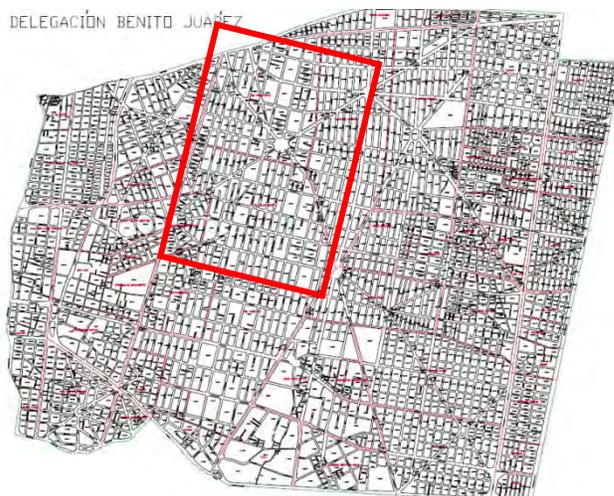


Dr. José Ma Vértiz

VI.IV. COLONIA DEL VALLE (NORTE Y CENTRO)

VI.IV.1. UBICACIÓN

La colonia Del Valle (norte y centro) se localiza del centro al norte de la delegación, colindando al Norte con las colonias Roma Sur de la delegación Cuauhtémoc y Piedad Narvarte de la misma delegación; al Este con las colonias Narvarte y Letrán Valle; al Sur con las colonias Tlacoquemecatl y Del Valle Sur y al Oeste con las colonias Nápoles, Ampliación Nápoles e Insurgentes San Borja.



Se ubica en una latitud de $19^{\circ}23'27.24''N$, una longitud de $99^{\circ}09'52.94''O$ y su elevación es de 2,241 msnm.

VI.IV.2. ELEMENTOS DEL DISEÑO URBANO

SUELO



Uso de suelo

El uso de suelo predominante de acuerdo con la Secretaría de desarrollo urbano en el programa delegacional 2005 es H 4/20/M habitacional, 4 niveles, 20 % de área libre y densidad media (una vivienda por cada 50 m² de terreno de la superficie total del terreno)

CB 4/20/M Centro de barrio densidad media (una vivienda por cada 50 m² de la superficie total del terreno).

E 4/20 y E 6/25 equipamiento.

Traza urbana (intensidad de construcción)

La traza urbana en la colonia Del Valle es una combinación entre la traza rectilínea y la radial, con cuatro calles diagonales (Diagonal San Antonio- Av Colonia del Valle, Av. Coyoacán y Av. División del Norte) que cruzan la colonia pasando por glorietas como la Plaza Mariscal Sucre.

Lotificación (tamaño de terreno)

La mayoría de los lotes tienen un tamaño de 500m² (lote moda), encontrándose algunos más pequeños y otros más grandes.

EQUIPAMIENTO

Equipamiento urbano

Cuenta con el Parque de las Arboledas, Hospital General del Seguro Social, la Clínica ISSSTE del Valle, Torre AXA Seguros, Jardín Zumárraga, Centros de integración juvenil, iglesias, escuelas públicas y privadas nivel kínder, primaria,

secundaria, bachillerato, universidad, bancos, tiendas de conveniencia, tiendas de autoservicio, hoteles, gasolineras, teatro, restaurantes, salones de fiestas, consultorios médicos, laboratorios médicos e instalaciones deportivas.

Mobiliario urbano

En cuanto mobiliario urbano cuenta con postes, luminarias, casetas telefónicas, señalamientos, módulos de paraderos de autobuses, nomenclatura en las calles, bancas en el parque, buzón de correos, rampas para minusválidos, semáforos, banquetas, guarniciones y registros de agua. Se considera completo.

INFRAESTRUCTURA

Infraestructura

Vigilancia pública y privada, red de agua potable, drenaje, energía eléctrica con cableado aéreo, alumbrado público de vapor de sodio, banquetas, guarniciones de concreto hidráulico, calles pavimentadas, líneas telefónicas red aérea, transporte urbano (estación del metro División del Norte y estación del metrobús Amores), teléfono público y recolección de basura.

Vialidad

Red Vial Primaria, Al norte el *Viaducto Presidente Miguel Alemán* con tres carriles centrales de alta velocidad y 2 carriles laterales por sentido con alto flujo vehicular; al oeste *Av. de los Insurgentes Sur* con tres carriles vehiculares por sentido, y dos carriles centrales con línea de metrobús.

Red Vial Secundaria, *Eje 4 Sur Xola*, vialidad de tres carriles vehiculares con dirección poniente-oriente, y dos carriles centrales con línea de metrobús, flujo vehicular continuo y saturado en horas pico; al Sur *Eje 5 Sur Eugenia*, vialidad de cinco carriles vehiculares con dirección oriente- poniente, flujo vehicular continuo, saturado en horas pico; *Eje 6 Sur Ángel Urraza* vialidad de cinco carriles vehiculares con dirección poniente- oriente; al norte la *Av. División del Norte* con 3 carriles de velocidad media por sentido con camellón al centro y *Av. Coyoacán* con dirección norte-sur.

IMAGEN URBANA

La imagen urbana es el reflejo del nivel socioeconómico de la clase social a la cual pertenece.

Pob. ocupada que no recibe ingreso por su trabajo son 320 habitantes.

Pob. ocupada que recibe menos de un salario mínimo mensual 911 hab.

Pob. ocupada que recibe de 1 hasta 2 salarios mínimos mensuales 3,184 hab.

Pob. ocupada que recibe más 2 y hasta 5 salarios mínimos mensuales 4,469 hab.

Pob. ocupada que recibe más de 5 salarios mínimos mensuales 11,050 hab.



Como podemos observar en la gráfica el 55% de la población ocupada recibe más de 5 salarios mínimos representando más de la mitad de la población ocupada, dando como consecuencia en la zona una buena calidad de vida y una imagen urbana que para efectos del presente estudio calificaremos como muy buena.



Amores esq San Borja



Eje 4 Sur "Xola"

VI.V. COLONIA NÁPOLES

VI.V.1. UBICACIÓN

La colonia Nápoles se localiza al noroeste de la delegación, colindando al Norte con la colonia Escandón de la delegación Miguel Hidalgo; al Este con la colonia Del Valle (norte y centro); al Sur con la colonia Ampliación Nápoles y al Oeste con la colonia San Pedro de los Pinos.



Se ubica en una latitud de 19°23'36.10"N, una longitud de 99°10'32.97"O y su elevación es de 2,249 msnm.

VI.V.2. ELEMENTOS DEL DISEÑO URBANO

SUELO

Uso de suelo

Programa parcial de desarrollo urbano PPDU

PPDU Nápoles, Ampliación Nápoles, Noche Buena y Ciudad de los Deportes: Se ratifica en los mismos términos en que fue publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal del 27 de agosto del 2002 en cuanto a su normatividad en materia de uso de suelo; vigencia y delimitación territorial, a excepción de las Áreas de Actuación de Conservación



Patrimonial, las cuales se incrementan en una superficie de tres manzanas delimitadas por la Calle Yosemite; Av. De los Insurgentes; Montecito y Dakota, incluyendo un conjunto de Casas Californianas de valor patrimonial.

Fuente: Gaceta Oficial del Distrito Federal del 6 de mayo del 2005 pag.95

De acuerdo con la *Gaceta Oficial del Distrito Federal del 27 de agosto del 2002 pag. 175*, la zona de estudio se rige actualmente por la zonificación y normas de ordenación establecidas en el Programa de Desarrollo Urbano de la Del. Benito Juárez de 1997, el cual establece como predominante el siguiente uso de suelo: H 4/25/90 Habitación con 4 niveles, 25% de área libre y con 90m² de área de vivienda mínima, en las colonias Nápoles y Ampliación Nápoles.

Traza urbana (intensidad de construcción)

La traza urbana en la colonia Nápoles es una combinación entre la traza rectilínea y la radial, con calles diagonales (Dakota y Filadelfia) que cruzan la colonia pasando por la esquina del Centro de Convenciones WTC.

Lotificación (tamaño de terreno)

La mayoría de los lotes tienen un tamaño de 300m² (lote moda), encontrándose algunos más pequeños y más grandes.

EQUIPAMIENTO

Equipamiento urbano

Cuenta con el WTC, el Centro de Convenciones, el teatro Polyforum Siqueiros, el Jardín Esparza Oteo, el Hospital Infantil Privado, una industria de cintas adhesivas, donde se procesa materia prima, iglesias, escuelas públicas y privadas nivel kínder, primaria, secundaria, bachillerato, universidad, bancos, tiendas de conveniencia, hoteles, gasolineras, restaurantes, cines, tiendas de autoservicio, salones de fiestas, consultorios y laboratorios médicos e instalaciones deportivas.

Mobiliario urbano

En cuanto mobiliario urbano cuenta con postes, luminarias, casetas telefónicas, señalamientos, módulos de paraderos de autobuses, nomenclatura en las calles, bancas en el parque, buzón de correos, rampas para minusválidos, semáforos, banquetas, guarniciones y registros de agua. Se considera completo.

INFRAESTRUCTURA

Infraestructura

Vigilancia pública y privada, red de agua potable, drenaje, energía eléctrica con cableado aéreo, alumbrado público de vapor de sodio, banquetas, guarniciones de concreto hidráulico, calles pavimentadas, líneas telefónicas red aérea, transporte urbano (estaciones del metrobús La Piedad, Poliforum y Nápoles), teléfono público y recolección de basura.

Vialidad

Red Vial Primaria, Al norte el *Viaducto Presidente Miguel Alemán* con tres carriles centrales de alta velocidad y 2 carriles laterales por sentido con alto flujo vehicular; al este *Av. de los Insurgentes Sur* con tres carriles vehiculares por sentido, y dos carriles centrales con línea de metrobús.

Red Vial Secundaria, al oeste *Viaducto Río Becerra*, vialidad de dos carriles centrales por sentido y dos laterales con flujo vehicular constante; al Sur *Eje 5 Sur San Antonio*, vialidad de cinco carriles vehiculares con dirección oriente- poniente, flujo vehicular continuo, saturado en horas pico.

IMAGEN URBANA

La imagen urbana es el reflejo del nivel socioeconómico de la clase social a la cual pertenece.

Pob. ocupada que no recibe ingreso por su trabajo son 163 habitantes.

Pob. ocupada que recibe menos de un salario mínimo mensual 231 hab.

Pob. ocupada que recibe de 1 hasta 2 salarios mínimos mensuales 773 hab.

Pob. ocupada que recibe más 2 y hasta 5 salarios mínimos mensuales 1,261 hab.

Pob. ocupada que recibe más de 5 salarios mínimos mensuales 2,688 hab.



Como podemos observar en la gráfica el 53% de la población ocupada recibe más de 5 salarios mínimos representando más de la mitad de la población ocupada, hecho que denota que el ingreso de la zona le confiere una buena calidad de vida y una imagen urbana que calificaremos como muy buena.



Arizona



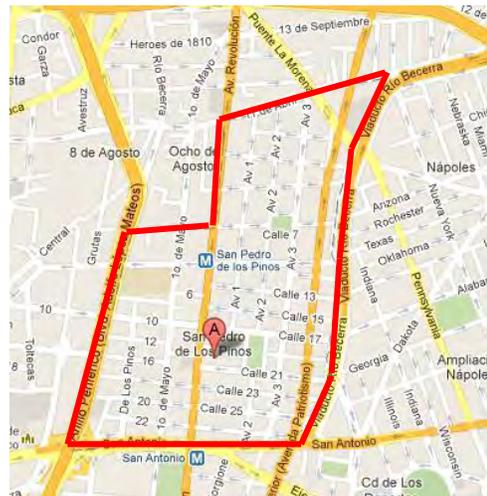
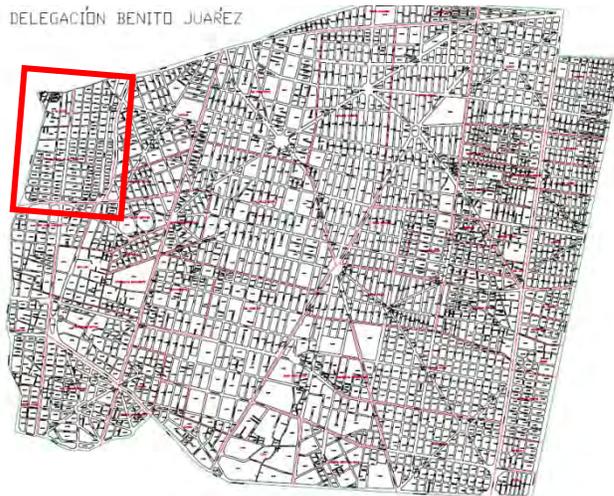
Indianápolis

VI.VI. COLONIA SAN PEDRO DE LOS PINOS

VI.VI.1. UBICACIÓN

La colonia San Pedro de los Pinos se localiza en el extremo Oeste de la delegación, colindando al Norte con la colonia Escandón delegación Miguel Hidalgo; al Este con las colonias Nápoles y Ampliación Nápoles de la misma

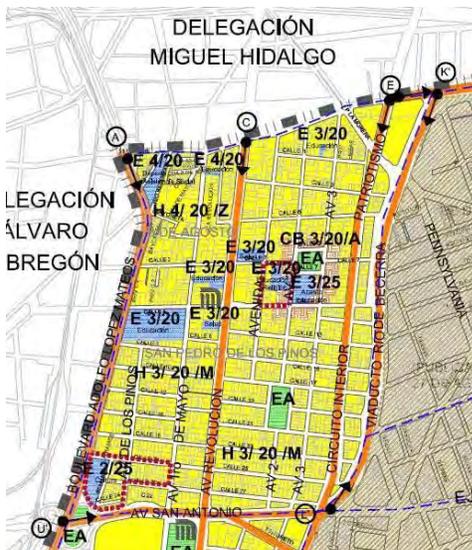
delegación; al Sur con la colonia Santa María Nonoalco y al Oeste con la colonia San Pedro de los Pinos de la delegación Álvaro Obregón y la colonia 8 de Agosto de la misma delegación.



Se ubica en una latitud de 19°23'27.50"N, una longitud de 99°11'09.39"O y su elevación es de 2,258 msnm.

VI.VI.2. ELEMENTOS DEL DISEÑO URBANO

SUELO



Uso de suelo

El uso de suelo predominante de acuerdo con la Secretaría de desarrollo urbano en el programa delegacional 2005 es H 3/20/M habitacional, 3 niveles, 20 % de área libre y densidad media (una vivienda por cada 50 m² de terreno de la superficie total del terreno)

CB 3/20/A Centro de barrio densidad alta (una vivienda por cada 33 m² de la superficie total del terreno).

E 3/20, E 3/25 y E 2/25 equipamiento.

Traza urbana (intensidad de construcción)

La traza urbana en la colonia San Pedro de los Pinos es rectilínea, con dos parques Pombo y Miraflores.

Lotificación (tamaño de terreno)

La mayoría de los lotes tienen un tamaño de 250m² (lote moda), encontrándose algunos más chicos y otros más grandes.

EQUIPAMIENTO

Equipamiento urbano

Cuenta con el Parque Miraflores, el Parque Pombo, Plaza Patriotismo, Sanatorio San Antonio, Hospital San Patricio, Clínica Revolución, Teatro la Pirámide, escuelas públicas y privadas nivel kínder, primaria, secundaria, bachillerato, bancos, tiendas de conveniencia, tiendas de autoservicio, hoteles, gasolineras, restaurantes, salones de fiestas, salas de cine, consultorios médicos, laboratorios médicos e instalaciones deportivas.

Mobiliario urbano

En cuanto mobiliario urbano cuenta con postes, luminarias, casetas telefónicas, señalamientos, módulos de paraderos de autobuses, nomenclatura en las calles, bancas en el parque, buzón de correos, rampas para minusválidos, semáforos, banquetas, guarniciones y registros de agua. Se considera completo.

INFRAESTRUCTURA

Infraestructura

Vigilancia pública y privada, red de agua potable, drenaje, energía eléctrica con cableado aéreo, alumbrado público de vapor de sodio, banquetas, guarniciones de concreto hidráulico, calles pavimentadas, líneas telefónicas red aérea, transporte

urbano (estación del metro San Pedro de los Pinos), teléfono público y recolección de basura.

Vialidad

Red Vial Primaria, Al Oeste el *Anillo Periférico Blvd Manuel Ávila Camacho* con tres carriles centrales de alta velocidad y 2 laterales por sentido con alto flujo vehicular; *Circuito interior, Av. Patriotismo*, con seis carriles, sentido Sur-Norte y *Av. Revolución*, sentido Norte-Sur, con seis carriles de flujo vehicular constante y saturado en horas pico; al Sur *Distribuidor vial San Antonio*, vialidad de tres carriles vehiculares con dirección oriente- poniente, flujo vehicular continuo, saturado en horas pico y segundos pisos con tres carriles vehiculares por sentido de alta velocidad.

Red Vial Secundaria, al este *Viaducto Río Becerra*, vialidad de dos carriles centrales por sentido y dos laterales con flujo vehicular constante.

IMAGEN URBANA

La imagen urbana es el reflejo del nivel socioeconómico de la clase social a la cual pertenece.

Pob. ocupada que no recibe ingreso por su trabajo son 81 habitantes.

Pob. ocupada que recibe menos de un salario mínimo mensual 197 hab.

Pob. ocupada que recibe de 1 hasta 2 salarios mínimos mensuales 651 hab.

Pob. ocupada que recibe más 2 y hasta 5 salarios mínimos mensuales 1,557 hab.

Pob. ocupada que recibe más de 5 salarios mínimos mensuales 2,029 hab.



Como podemos apreciar en la gráfica el 45% de la población ocupada recibe más de 5 salarios mínimos, la cual representa menos de la mitad de la población ocupada, dando como consecuencia una mejor calidad de vida que en la colonia Moderna, pero no dejan de observarse algunos lugares con fisonomía deteriorada, impactando negativamente la imagen urbana, debido al porcentaje de la población ocupada para efectos del presente estudio la calificaremos como buena.



Calle 23



Av Patriotismo

La información sustentada en el presente capítulo constituye la base que permite elaborar la propuesta motivo del presente trabajo de tesina, para proporcionar al valuator una visión objetiva de sus sujetos de estudio.

CAPITULO VII. PROPUESTA DE MATRIZ DE INVESTIGACIÓN

Una vez obtenida la información de los elementos del diseño urbano de cada zona, se procede a diseñar dos matrices, matriz “A” y matriz “B”.

Matriz “A”

Esta nos muestra las características urbanas generales de cada zona de estudio, conformándose por las siguientes columnas:

Elementos urbanos.

La que nos habla del Suelo (uso de suelo, traza urbana, lotificación); Equipamiento (equipamiento urbano, mobiliario urbano); Infraestructura (infraestructura, vialidad) e Imagen urbana (imagen urbana).

Colonias.

Aquí se asientan las características de los elementos urbanos de cada colonia que se comparan en el presente estudio.

Estos son los elementos claves del análisis, ya que permiten un comparativo de las diversas zonas de estudio. La cualificación se realizará conforme a los siguientes criterios:

- **Uso de suelo.** En él se tomará el uso de suelo predominante de la colonia de acuerdo al Plan de Desarrollo Urbano emitido por SEDUVI.
- **Traza urbana.** Se especificará el tipo de traza de la colonia.
- **Lotificación (tamaño de lote).** Se tomará el tamaño de lote moda de la colonia.
- **Equipamiento urbano.** Se marcará el equipamiento más atractivo de la colonia tanto para los residentes como para los visitantes.
- **Mobiliario urbano.** Se especificará si esta completo o incompleto.
- **Infraestructura.** Se especificará si esta completa o incompleta.

- **Vialidad.** Se marcará la o las vialidades principales con que cuenta la colonia.
- **Imagen urbana.** Se obtiene del nivel de ingresos de la población ocupada, de acuerdo al porcentaje de la “Pob. ocupada que recibe más de 5 salarios mínimos mensuales de ingreso por trabajo” del último reporte emitido por el INEGI. Calificándola como *mala* (0 al 15%), *regular* (16 al 30%), *buena* (31 al 50%), *muy buena* (51 al 75%) o *excelente* (76 al 100%).

Para posteriormente realizar la cuantificación susceptible de ubicarse en cantidades definidas, para obtener una calificación determinada, orientadora de los valores posibles inscritos en las áreas investigadas.’

Así la **matriz “A”**, con lleva en su estructura un análisis cualitativo. (fig. A)

MATRIZ CARACTERÍSTICAS URBANAS DE CADA ZONA DE ESTUDIO							
ELEMENTOS DE DISEÑO URBANO		MODERNA	ALAMOS	NARVARTE	DEL VALLE	NÁPOLES	SAN PEDRO DE LOS PINOS
SUELO	USOS DE SUELO	H/3/20	H/3/20	H/4/20	H/4/20	H/4/25	H/3/20
	TRAZA URBANA	rectilínea	rectilínea/radial	rectilínea/radial	rectilínea/radial	rectilínea/radial	rectilínea
	LOTIFICACIÓN (lote moda)	250	300	300	500	300	250
TIPOLOGÍA ARQUITEC.	EQUIP URBANO	Casa de la Cultura	Jardín Xicoténcatl	Plaza Delta	Plaza Universidad	WTC	Plaza Patriotismo
	MOB URBANO	completo	completo	completo	completo	completo	completo
INFRAESTRUCTRA	INFRAESTRUCTURA	completo	completo	completo	completo	completo	completo
	VIALIDAD	Tlalpan	Viaducto/Tlalpan	Viaducto	Viaducto/Insurg. Sur	Viaducto/Insurg. Sur	Peri/Cto Int/ Dist San A.
IMAGEN URBANA	IMAGEN URBANA	regular	buena	buena	muy buena	muy buena	buena

Fig A Matriz A “ANÁLISIS CUALITATIVO”

Matriz “B”

Una vez terminada la Matriz “A”, se realiza una nueva matriz con base en las características ya definidas, asignándole una calificación a cada uno de los elementos del diseño urbano para cada una de las colonias, generando así una cuantificación del 1 al 10 que se asienta en la matriz “B”, se convierte así, en un cuadro que conlleva una visión cuantitativa de las zonas elegidas para ser analizadas.

La calificación se realizará conforme a los siguientes criterios:

- **Uso de suelo.** Se obtendrá la mayor calificación de acuerdo a la potencialidad del terreno permitida.
- **Traza urbana.** La mayor calificación la obtendrá la que proporcione mejores perspectivas y soluciones al espacio urbano.
- **Lotificación (tamaño de lote).** La mayor calificación la obtendrán los lotes moda más grandes.
- **Equipamiento urbano.** La mayor calificación será de acuerdo a la importancia del hito³⁴ de valor contenido en la zona.
- **Mobiliario urbano.** La calificación se otorgará proporcional a que tan completo o incompleto se encuentre en la zona.
- **Infraestructura.** La calificación se otorgará proporcional a que tan completo o incompleto se encuentre en la zona.
- **Vialidad.** Se calificará de acuerdo a la cantidad de vialidades primarias que se encuentren dentro de la zona.
- **Imagen urbana.** Se cuantificará de la siguiente manera: *mala* (5), *regular* (7), *buena* (8), *muy buena* (9) o *excelente* (10).

Así la **matriz “B”**, con lleva en su estructura un análisis cuantitativo. (*fig. B*)

MATRIZ CALIFICADORA DE CADA ZONA DE ESTUDIO							
ELEMENTOS URBANOS		MODERNA	ALAMOS	NARVARTE	DEL VALLE	NÁPOLES	SAN PEDRO DE LOS PINOS
SUELO	USOS DE SUELO	8	8	10	10	10	8
	TRAZA URBANA	8	10	10	10	10	8
	LOTIFICACIÓN	7	8	8	10	8	7
TIPOLOGÍA ARQUITEC.	EQUIP URBANO	7	7	9	9	10	9
	MOB URBANO	10	10	10	10	10	10
INFRAESTRUCTRA	INFRAESTRUCTURA	10	10	10	10	10	10
	VIALIDAD	8	9	8	9	9	10
IMAGEN URBANA	IMAGEN URBANA	8	9	9	10	10	9

Fig B Matriz B “ANÁLISIS CUANTITATIVO”

³⁴ Hito - Punto de referencia físico que sirve para orientarse y ubicar otros elementos urbanos.

Cuadro de resultados

Este proceso analítico conlleva en su parte final un cuadro de resultados, en el cual se sintetizan los cuadros inicialmente presentados, para fundirse en un cuadro de resultados cualitativos y cuantitativos, expresado por los porcentajes aplicados en las matrices “A” y “B” de investigación aplicadas,

El método aplicado para sintetizar la información es la ponderación de los elementos, a los cuales se les asignó el 25% a cada uno de los 4 elementos del diseño urbano por partes iguales, para sumar un 100% del total de la calificación. Cada uno de ellos se integra de otros elementos repartiendo entre ellos el 25% que le corresponde, teniendo como resultado la siguiente distribución:

- **SUELO (25%)**
 - **Uso de suelo.** 40%
 - **Traza urbana.** 30%
 - **Lotificación (tamaño de lote).** 30%
- **EQUIPAMIENTO (25%)**
 - **Equipamiento urbano.** 60%
 - **Mobiliario urbano.** 40%
- **INFRAESTRUCTURA (25%)**
 - **Infraestructura.** 60%
 - **Vialidad.** 40%
- **IMAGEN URBANA (25%)**
 - **Imagen urbana.** 100%

La fórmula a utilizar para obtener el porcentaje de cada rubro es la siguiente:

CA= Calificación Asignada

CM= calificación máxima

EUG= elemento urbano general

EUP= elemento urbano particular

$$((CA) / (CM)) * (% EUG) * (% EUP)$$

Ejemplo:

Calificación en el uso de suelo de la colonia Moderna = 8

Calificación máxima = 10

% del elemento urbano general (suelo) = 25%

% elemento urbano particular (uso de suelo) = 40%

$$((8 / 10)) * (.25) * (.40) = (.8) * (.25) * (.40) = .08 * 100 = 8%$$

el cual nos arroja lo siguiente:

ELEMENTOS URBANOS		MODERNA	ALAMOS	NARVARTE	DEL VALLE	NÁPOLES	SAN PEDRO DE LOS PINOS
SUELO	USOS DE SUELO	8%	8%	10%	10%	10%	8%
	TRAZA URBANA	6%	8%	8%	8%	8%	6%
	LOTIFICACIÓN	5%	6%	6%	8%	6%	5%
TIPOLOGÍA ARQUITEC.	EQUIP URBANO	11%	11%	14%	14%	15%	14%
	MOB URBANO	10%	10%	10%	10%	10%	10%
INFRAESTRUCTRA	INFRAESTRUCTURA	15%	15%	15%	15%	15%	15%
	VIALIDAD	8%	9%	8%	9%	9%	10%
IMAGEN URBANA	PAISAJE URBANO	20%	23%	23%	25%	25%	23%
		83%	89%	93%	98%	98%	90%

CUADRO DE RESULTADOS	
NÁPOLES	98%
DEL VALLE	98%
NARVARTE	93%
SAN PEDRO DE LOS PINOS	90%
ÁLAMOS	89%
MODERNA	83%

Una vez obtenido estos porcentajes se suman los de cada colonia obteniendo un cuadro de resultados general por colonia.

Así observamos en el cuadro de resultados que el porcentaje obtenido de la colonia Nápoles (98%) es igual al obtenido en la colonia Del Valle (98%), de lo que se infiere que estas dos zonas tienen similitudes en aspectos de diseño urbano y por lo tanto la dispersión entre los valores de mercado de las mismas deberá reducirse, con esto se procede a la comprobación de la hipótesis.

CAPITULO VIII. COMPROBACIÓN

Una vez obtenidos los elementos de las cualidades urbanas de las zonas investigadas, y procediéndose a detectar la oferta inmobiliaria incidente en sus áreas, estaremos en posibilidad de inferir tanto una cualificación como una cuantificación económica, a través de lo cual se oriente la actividad valuatora.

Caso Práctico

Tipo de inmueble: Departamento

Ubicación: Indianápolis No 89, departamento B-712, Edificio B, colonia Nápoles, delegación Benito Juárez

Superficie de construcción: 63.38 m²

Edad: 5 años

Estado de conservación: Normal

Características: Se ubica en el 6º piso del edificio B y cuenta con la siguiente distribución: Estancia, comedor, cocina, patio de servicio, baño general y 2 recámaras. De acuerdo a escritura, el departamento tiene derecho de uso exclusivo a un cajón de estacionamiento en el sótano.



Como observamos en el cuadro de resultados que el porcentaje obtenido de la colonia Nápoles (98%) es igual al obtenido en la colonia Del Valle (98%), se infiere que estas dos zonas tienen similitudes en aspectos de diseño urbano y se procede

Capítulo VIII. Comprobación

a comprobarlo buscando inmuebles en venta con características similares a nuestro sujeto de estudio en ambas colonias esperando obtener precios por m² similares.

Inmuebles similares en venta en las colonias Nápoles y Del Valle

Tipo de Inmueble:	Departamento	Fuente	Internet	No. De recámaras	2	 <p>COMPARATIVO #1</p>
Calle:	Indianapolis	Tel.:	55-59-02-01	No. de baños	1	
No.:	89	Informó:	Erika Rendón	No. de medios baños	No	
Colonia:	Nápoles	Uso actual:	Habitacional	No. De cajones	1	
Delegación:	Benito Juárez		Venta	Cajones cubiertos	1	
Edad:	4 años	Edo. conservación:	Normal	Cto de servicio	No	
Sup. de Terreno m ² :	n/p	Precio:	\$1,350,000.00	No de niveles	10	
Sup. De Construcción m ² :	63.00	\$/m ²	\$21,426.57	Elevador	SI	
Descripción:	Departamento en el mismo condominio, 1 cajón, se ubica en 4to piso. Vendido recientemente.			Teléfono	No	
				Amenidades	SI	

Tipo de Inmueble:	Departamento	Fuente	Internet	No. De recámaras	2	 <p>COMPARATIVO #2</p>
Calle:	Georgia	Tel.:	11-15-37-32	No. de baños	2	
No.:	n/p	Informó:	Andrés Pastor	No. de medios baños	No	
Colonia:	Nápoles	Uso actual:	Habitacional	No. De cajones	1	
Delegación:	Benito Juárez		Venta	Cajones cubiertos	1	
Edad:	2 años	Edo. conservación:	Normal	Cto de servicio	No	
Sup. de Terreno m ² :	n/p	Precio:	\$1,850,000.00	No de niveles	6	
Sup. De Construcción m ² :	85.00	\$/m ²	\$21,764.71	Elevador	SI	
Descripción:	Departamento en condominio en la misma zona, calidad similar, se ubica en 1er piso y cuenta con 1 cajón.			Teléfono	No	
				Amenidades	No	

Tipo de Inmueble:	Departamento	Fuente	Internet	No. De recámaras	2	 <p>COMPARATIVO #3</p>
Calle:	José Ma Rico	Tel.:	55-10-13-26	No. de baños	2	
No.:	n/p	Informó:	Ella Sánchez	No. de medios baños	No	
Colonia:	Del Valle	Uso actual:	Habitacional	No. De cajones	1	
Delegación:	Benito Juárez		Venta	Cajones cubiertos	1	
Edad:	nuevo	Edo. conservación:	Normal	Cto de servicio	No	
Sup. de Terreno m ² :	n/p	Precio:	\$1,400,000.00	No de niveles	11	
Sup. De Construcción m ² :	65.00	\$/m ²	\$21,538.46	Elevador	SI	
Descripción:	Departamento en condominio en zona similar, en esquina, con amenidades, se ubica en nivel intermedio y cuenta con 1 cajón.			Teléfono	No	
				Amenidades	SI	

Tipo de Inmueble:	Departamento	Fuente	Internet	No. De recámaras	2	 <p>COMPARATIVO #4</p>
Calle:	P. Mariscal Sucre	Tel.:	56-51-66-77	No. de baños	2	
No.:	15, Int. 402	Informó:	Guillermo Martínez	No. de medios baños	No	
Colonia:	Del Valle	Uso actual:	Habitacional	No. De cajones	1	
Delegación:	Benito Juárez		Venta	Cajones cubiertos	1	
Edad:	2 años	Edo. conservación:	Normal	Cto de servicio	No	
Sup. de Terreno m ² :	n/p	Precio:	\$1,500,000.00	No de niveles	7	
Sup. De Construcción m ² :	70.00	\$/m ²	\$21,426.57	Elevador	SI	
Descripción:	Departamento en condominio en zona similar, ubicado en 4to nivel y cuenta con 1 cajón.			Teléfono	No	
				Amenidades	No	

Con esto comprobamos que el análisis de los elementos conformadores del diseño urbano, puede aplicarse en el ejercicio profesional de la valuación, ya que estos influyen en los valores del mercado inmobiliario.

CONCLUSIONES

La presente tesina nos permite concluir lo siguiente:

- ❖ Que desde los orígenes de las civilizaciones los espacios de suelo que el hombre considera más valiosos para edificar su hábitat, los mejora con los elementos del diseño urbano, confiriéndoles mayor valor inmobiliario.
- ❖ Los espacios urbanos mejor dotados de equipamiento, infraestructura y con una imagen urbana, que de acuerdo al momento histórico el hombre considera agradable, son ocupados por las clases sociales mejor remuneradas.
- ❖ Los espacios públicos van cambiando a lo largo de la historia, de acuerdo a las necesidades e ideología del momento.
- ❖ Las áreas de menor valor inmobiliario son las situadas fuera de las zonas donde confluyen suelo-naturaleza, equipamiento, infraestructura, y que se encuentran libres de aspectos que deterioran su imagen urbana.
- ❖ Se comprueba la hipótesis: al tener similar cantidad de elementos conformadores del diseño urbano en dos o más colonias, se reduce la dispersión entre los valores del mercado inmobiliario de las mismas.
- ❖ La ciencia deductiva de las matemáticas a través de la matriz facilita la elección de la colonia más similar a la del sujeto valuado, para brindar una opinión sustentada en el enfoque comparativo de mercado.
- ❖ La alternativa propuesta en la presente tesina basada en los elementos del diseño urbano facilita la toma de decisiones del valuador inmobiliario, mejorando su productividad y acortando los tiempos de elaboración del avalúo.

Con lo expresado en la presente tesina comprobamos que el análisis de los elementos conformadores del diseño urbano, puede aplicarse en el ejercicio profesional de la valuación, ya que estos influyen en los valores del mercado inmobiliario.

BIBLIOGRAFIA

- **Los orígenes de la civilización (Man Makes Himself)**

Childe, Vere Gordon

Fondo de Cultura Económica

3° Edición, México, 1986, 335 p

- **Introducción a la historia del urbanismo**

Cano Forrat, Juan

Limusa

México, 2008, 238 p

- **Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos**

Chafón Olmos, Carlos, coord. y Vargas Salguero, Ramón, coord.

UNAM, Facultad de Arquitectura: Fondo de Cultura Económica

Colección Arte universal

Volumen IV, México, 2009, 633 p

- **De espacios urbanos 2010: historia, arquitectura y espacios: la ciudad a cien años de la revolución**

Amezcuca, Francisco, coautor

Consejo Nacional para la Cultura y las Artes

México, 2011, 109 p

- **La Ciudad de México: de “Gran Tenochtitlán” a “Mancha Urbana”**

Fernández Martha

DDF, Secretaría General de Desarrollo Social

Colección Distrito Federal

México, 1987, 142 p

- **Historia de la Ciudad de México: desde su fundación hasta 1854**

Orozco y Berra, Manuel

Secretaría de Educación Pública, Diana

México, 1980, 188p

- **Apuntes de Economía**

Romero Salgado, Evaristo Arnulfo

Especialidad en Valuación Inmobiliaria, Posgrado de Arquitectura
UNAM, México, 2008

- **Sistema Normativo de Diseño Urbano**

Conceptualización 1ra etapa
Subsecretaria de Desarrollo Urbano

- **Consultas en internet**

<http://www.delegacionbenitojuarez.gob.mx>

http://www.consejeria.df.gob.mx/gaceta/pdf/mayo05_06_53bis.pdf

http://www.seduvi.df.gob.mx/seduvi/cartografia/limitesdecolonias/Benito_Juarez.pdf

<http://maps.google.com/maps?ll=19.400001,-99.134204&z=15&t=h&hl=es>

<http://www.mexicocity.com.mx/historia1.html>

<http://www.pixelteca.com/taberna/historiagafica/urbanismo.html>

<http://www.inegi.org.mx/>