



De la centralidad urbana al estudio del fenómeno de Edge city: Santa Fe, Ciudad de México.

Trabajo Fin de Máster
Arquitecto Álvaro Vázquez Roldán



Universitat Politècnica de València

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia

Departamento de Urbanismo.

De la centralidad urbana al estudio del fenómeno de Edge city: Santa Fe, Ciudad de México

Valencia, 2015.

Tesis realizada bajo la dirección del profesor D. Luis Alonso De Armiño Pérez en el Departamento de Urbanismo, y que para la obtención del grado de máster presenta el arquitecto Álvaro Vázquez Roldán.

Dedicatorias.

Dedico esta tesis a mi familia por su apoyo incondicional.

A mis amigos Juan Carlos Gurrea, Luis Marín quienes fueron un gran apoyo emocional.

A mi director de Tesis por su apoyo.

Al Despacho de arquitectos en México al cual trabajé a distancia durante mi estancia. Para ellos es esta dedicatoria de tesis, pues es a ellos a quienes se las debo por su apoyo incondicional.

Resumen.

El presente trabajo consiste en la investigación del fenómeno Edge city¹, con el objetivo específico de determinar si Santa Fe puede ser o no clasificada según esta definición. México inició una ola transformadora neoliberal² en su economía a principios de los años ochenta con la privatización de bancos estatales y empresas públicas. El punto más álgido fue alcanzado en 1994 con el tratado de Libre Comercio de América del Norte entre México, Canadá, y Estados Unidos, con lo cual el país entró en una fase de libre comercio de mercancías, capitales y servicios.

La crisis del 1986, la contratación del mercado interno y la excesiva entrada de productos extranjeros trajeron como consecuencia la desindustrialización y terciarización de las actividades económicas de la Ciudad de México. Los capitales transnacionales se enfocaron en el sector servicios tales como el bancario y la aparición de las primeras franquicias extranjeras trajo consigo el boom inmobiliario, traducido en centros comerciales, centros de ocio y bloques de edificios destinados a espacios de oficinas corporativas de lujo.

Abstract.

The target of this investigation is to investigate the phenomenon of Edge city, with the aim of determining whether Santa Fe can be or not classified according to this definition.

¹ Concepto que surge a partir de la publicación del libro "Life in the new frontier" del periodista americano Joel Garreau y que a partir de la publicación distintos urbanistas han utilizado en la clasificación de urbes.

Mexico, as a country, started a neoliberal wave by transforming its economy in the early eighties with the privatization of state banks and public companies. The peak was reached in 1994 with the North American Free Trade Agreement among Mexico Canada, and the United States. Mexico entered in a phase of free trade in goods, capital and services.

The crisis of 1986 bought as consequence the contraction of domestic market and excessive entry of foreign products which resulted in the de-industrialization of the Mexico City economy. Transnational capital focused on services such as banking and the emergence of the first foreign franchises brought the housing boom which resulted in malls, entertainment centers and luxurious corporate buildings.

Résumé.

Ce travail s'agit d'étudier le phénomène Edge City, en ayant comme but déterminer si Santa Fe peut être ou ne pas une de ces villes selon cette définition. Mexique a commencé une vague néolibérale transformation de son économie au début des années quatre-vingt avec la privatisation des banques publiques et des entreprises publiques. Le pic a été atteint en 1994 avec l'Accord de libre-échange nord-américain entre le Mexique, le Canada et les États-Unis, avec lesquels le pays est entré dans une phase de libre échange des biens, des capitaux et des

² El término neoliberalismo fue acuñado por el alemán Alexander Rustow en 1938. Busca prioridad del sistema de precios, la libre empresa y el libre emprendimiento. La iniciativa privada opere en todos los sectores tradicionalmente del Estado.

services.

La crise de 1986 avec la contraction du marché intérieur et l'entrée excessive de produits étrangers ont provoqué la désindustrialisation des activités économiques de la ville de Mexico. Capital transnational a fait des business avec les services tels que la banque et l'émergence des premières franchises étrangères a apporté le boom de l'immobilier des centres commerciaux, centres de loisirs et des blocs de bâtiments pour des espaces de bureaux de luxe.

Palabras clave.

Edge City.

En 1991, el periodista del Washington Post Joel Garreau publicó el libro *Edge city, life in the new frontier*. Garreau se plantea en el texto como una exploración hacia tierras desconocidas, la “nueva frontera” tan presente en la literatura y la mentalidad norteamericana. La propia expresión *edge city*, ciudad del límite o en la linde, remite ya a esta imagen.

Central Business Distric.

En castellano Distrito financiero. Áreas centrales de una ciudad en la que se concentran comercios y oficinas y donde abundan los rascacielos. En las ciudades europeas suele coincidir con el casco

antiguo y algunas zonas de los ensanches del siglo XIX. Sus calles son las más frecuentadas y accesibles y los precios de las viviendas son altos, aunque la población residente en ocasiones es escasa.

Tabla de contenido

Resumen

Introducción

Hipótesis

Objetivos

Metodología

1.0 Recorrido histórico y configuración urbana Ciudad de México.

1.1 .1 Época prehispánica, México Tenochtitlán 15

1.1 .2 Calzada México Tacuba

1.1 .3 Época colonial..... 17

1.1 .4 Época Independiente..... 20

1.1 .5 Paseo de la Reforma

2.2 Época moderna: Zona Metropolitana del Valle de México ZMVM24

2.1 .1 Línea del tiempo. 26

2.1 .2 Origen de la demanda inmobiliaria. 26

2.1 .3 Mercado de inmobiliario de oficinas en la ciudad de México..... 28

2.1 .4 Corredores terciarios..... 30

3.0 Central Business Center

4.0 Edge City39

4.1 .1 La Défense. París, Francia. 41

4.1 .2 Nuevo plan: La Défence.45

4.1 .3 Tyson's Corner. Virginia, Estados.46

4.1 .4 Nuevo plan: Tysons Corner.....48

4.1 .5 Residencia contra oficina Tysons y La Défense.....49

4.1 .6 CBD Y Edge City dos formas urbanas distintas.50

4.1 .7 Diferencias entre CBD y Edge City.....52

4.1 .8 Balance de casos expuestos.52

5.0 Santa Fe, Ciudad de México.55

5.1 .1 Antecedentes.....55

5.1 .2 Estadísticas58

5.1 .3 Realidad física de Santa Fe.....59

5.1 .4 Calles60

5.1 .5 La imagen proyectada de los edificios.....60

5.1 .6 Funcionamiento interno de los edificios.60

5.1 .7 Seguridad.61

5.1 .8 Arquitectura representativa.....61

Conjunto Calakmul.....61

Torre arcos II.62

Torre Santa Fe Pads.63

Centro Comercial Garden Santa Fe.63

Centro comercial Santa Fe.64

Supermercado Chedraui.64

| | |
|-------------------------------|-----------|
| Torres. | 65 |
| Problemática. | 66 |
| 6.0 Conclusiones. | 69 |

| | |
|--|-----------|
| 6.1 .1Futuras iinvestigaciones..... | 72 |
| 7.0 Bibliografía y anexos..... | 85 |

Introducción.

A causa del movimiento de las actividades urbanas, del comercio y de inversiones privadas desde la centralidad hacia la exópolis trae como resultado la aparición de centros multifuncionales. Esto nos lleva a considerar la aplicación del término edge city en el caso de Santa Fe, Ciudad de México.

La centralidad es la posición más privilegiada dentro de un territorio con la mayor acumulación de comercios, población y administración pública. En la actualidad la centralidad ha perdido importancia debido a diversos factores tanto sociales como urbanos los cuales han generado el abandono y deterioro de las áreas centrales comerciales. En el caso de la Ciudad de México concentra a día de hoy el poder de la administración pública a nivel local y algunas áreas comerciales.

Los geógrafos Jacqueline Beaujeu y Georges Chabot plantean que el centro siempre ha tenido un papel importante como contenedor de las actividades comerciales, administrativas y de transporte (Jacqueline Beaujeu y Georges Chabot, 1970)³. El centro histórico de la Ciudad de México ha dejado de ser el generador de empleo y alojamiento permanente. La imagen mental de la Ciudad de México en la que la gente iba de compras sin salir del centro haciendo un

corto desplazamiento a pie se ha transformado con la aparición de centros comerciales en el nuevo entramado de infraestructuras.

Su centralidad ha perdido fuerza debido a la terciarización de la economía hacia el sector servicios. La terciarización de las actividades depende totalmente del funcionamiento de las redes de información con lo cual aparecen nodos de oficinas que emergen en las proximidades de los aeropuertos e infraestructuras creando su propia centralidad a través del intercambio de bienes y servicios cuantificados en base a su intensidad de intercambios (Lefebvre 1991)³.

Con la llegada de las nuevas tecnologías de la información y la movilidad privada ha traído consigo que las actividades centrales se desplacen hacia el exterior provocando la expansión de las ciudades sustituyendo la centralidad por nodos o flujos de personas.

Es así que la población de las ciudades centrales se siente más atraída por los grandes centros de negocios y centros comerciales. La centralidad pierde peso ya que las economías de aglomeración juegan un rol importante en la acumulación de nodos empresariales donde la proximidad de personas y servicios representan grandes ventajas a trabajadores, empresarios y consumidores. Este tipo de fenómenos trae consigo beneficios intangibles facilitando la transmisión de ideas y conocimientos. Las infraestructuras como

³ PARIS, Mario. "De los centros urbanos consolidados a los lugares de centralidad: una propuesta metodológica para su estudio". Dossier Monográfico. Universidad de Valladolid. Nº 16 ,2013. p 50.

autopistas y aeropuertos tienen un papel fundamental siendo los entes vinculadores para la distribución de éstos bienes y servicios. La proximidad física juega un rol importante dentro de las empresas facilitando la transferencia de conocimientos al propiciar el acercamiento de trabajadores que gozan de experiencia con los recién afiliados, por poner solo un ejemplo.

Zócalo de la Ciudad de México.

El punto de partida en la investigación es el zócalo de la ciudad de México, que es donde actualmente descansan los restos de la antigua ciudad Prehispánica México-Tenochtitlán del extinto imperio Azteca. Los aztecas la construyeron en el año de 1325 sobre un lago de agua salobre, trazando su ciudad sobre una base reticular basada en tres calzadas con las cuales consiguieron conectarla a tierra firme. Para el abastecimiento de agua construyeron un acueducto desde Chapultepec sobre un camino de terracería actualmente Paseo de la Reforma, hasta llegar a la Calzada Tacuba para finalmente alcanzar la ciudad de Tenochtitlán.

Ciudad de México

Desde la época de los Aztecas México Tenochtitlán era la tercera ciudad más poblada del mundo con 300,000 habitantes luego de las ciudades Chinas de Pekín y Hangzhou 700,000 y 600,000 respectivamente. Actualmente Ciudad de México es la Segunda

⁴ Según el último censo de población y vivienda del INEGI en el 2010 el Estado de México cuenta con una población de 16 millones de habitantes y una superficie de 22,000 km² mientras que la Ciudad de

ciudad más poblada⁴ de mundo con 24 millones de habitantes después de Tokio, Japón.

Calzada Tacuba.

Con la llegada de los españoles en 1519 la Ciudad Azteca de Tenochtitlán fue cubierta por tierra permaneciendo tres de las calzadas, a saber Tacuba, Iztapalapa y Tepeyac y el actual Paseo de la Reforma, los cuales fueron utilizados como parte del nuevo trazado novohispano.

Paseo de Reforma.

Paseo de la Reforma gana importancia durante el segundo imperio de México llevado a cabo por Maximiliano de Habsburgo 1863-1867 quién ordenó construir Paseo de La Reforma. Sobre él quería plasmar el más suntuoso de los paseos al estilo francés. Actualmente es uno de los principales corredores de servicios de la ciudad de México, el cual sirve de enlace con el punto final del estudio: Santa Fe.

Santa Fe.

Actualmente Santa Fe es uno de los principales centros de oficinas de la Ciudad de México y del país. Interesa conocer su historia fundacional y los motivos que han hecho su evolución y su relación con el fenómeno Edge Cities.

México tiene una población de 8 millones de personas (INEGI 2010)⁴ y una superficie de 1500 km². Sumando un total de 24 millones de habitantes y una superficie total de 23,500 km²

Cuando cursaba la carrera de arquitectura, la facultad llevaba a cabo visitas guiadas a Santa Fe para observar y analizar la estructura del sitio.

Lo más interesante del enclave es la arquitectura y los fenómenos que observé. Calles con poca gente, ausencia de transporte público lo que se traduce en el uso de la movilidad privada como manera de llegar a Santa Fe, gente con mucho poder adquisitivo, una fuerte presencia de seguridad privada, la diferencia entre Santa Fe y los barrios periféricos que subraya el contraste económico y por último su sorprendente evolución. Hasta hace unas décadas Santa Fe pasó de ser una mina a cielo abierto de materiales pétreos para la construcción a vertedero municipal hasta configurarse lo que es hoy en día. Por todas esas razones merece la pena saber del fenómeno de Santa Fe y su relación con la tendencia urbanística norteamericana objeto del presente estudio.

Hipótesis

Cuando las ciudades crecen las actividades comerciales y de servicios buscan nuevos sitios para establecerse. El centro de la ciudad mantiene importancia debido al núcleo de actividad administrativa sin embargo la localización de las Edge Cities no responde directamente a la expansión urbana si no a factores de representatividad e intereses corporativos y económicos de las empresas.

Muchas de las ciudades se fundaban en torno a su centro industrial y crecían debido a la inmensa migración de gente del campo hacia las ellas en busca de mejores oportunidades laborales. Sin embargo con el paso del tiempo las ciudades se van expandiendo y van expulsando a las industrias hacia las periferias. Desde el punto de vista económico la ciudad se compone de movilidad (transporte) servicios públicos y trabajo. El mercado laboral resulta el factor más importante de entre ellos ya que del salario depende el movimiento de capitales y de que la economía funcione. Aparecen grandes corporativos en la que la producción y organización industrial se fragmenta y dispersa a localizaciones de menor coste mientras las ciudades retiene las funciones administrativas como entidades de gobierno. La ciudad pasa a una fase de internacionalización capitalista en donde la tendencia a convertirse en ciudades de servicios como nodos dentro de las nuevas redes globales de servicios. Con esto, las actividades son acompañadas por un significativo incremento de puestos de trabajo en el sector de servicios.

Objetivo general.

El objetivo general de ésta investigación es comprender el fenómeno de Edge city a nivel global.

Objetivos específicos.

Poner en valor la progresiva extensión de la actividad terciaria-representativa a través del recorrido histórico y la configuración urbana de la Ciudad de México.

Comprobar que Central Business District y Edge City son dos formas urbanas distintas.

Aplicar el estudio de Edge City y su relación con el caso expuesto Santa Fe y determinar si es una Edge City.

Determinar en base a lo investigado si las Edge Cities son ciudades o producto de las inversiones privadas inmobiliarias.

Metodología



Ilustración 1 Metodología. Elaboración propia.

Con el Recorrido histórico y de la configuración urbana Ciudad de México se logra poner en valor y comprender el crecimiento urbano de la ciudad y la progresiva actividad terciaria- representativa a lo largo del tiempo tomando como punto de partida la centralidad Plaza Mayor de Tenochtitlán actualmente zócalo de la Ciudad de México siguiendo con el recorrido por la Calzada Tacuba para hacer unión con Paseo de la Reforma el cual se prolonga hasta llegar a Santa Fe.

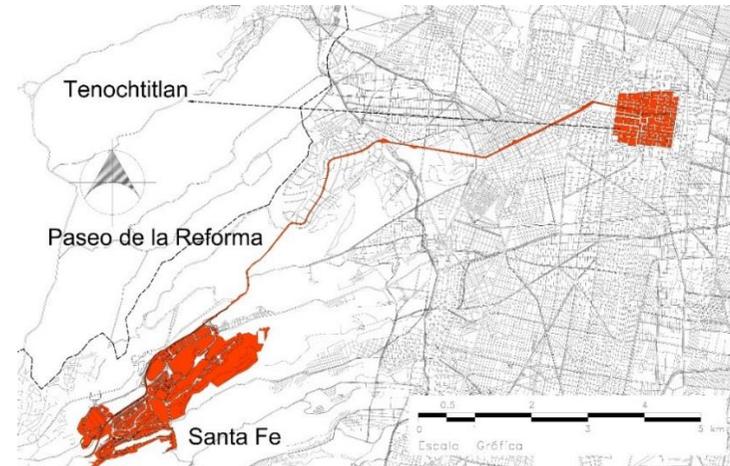


Ilustración 2 Recorridos histórico y configuración urbana Ciudad de México. Elaboración propia.

En cuanto al recorrido histórico se clasifica de la siguiente manera: Época prehispánica, México-Tenochtitlán periodo comprendido entre los años de 1325 a 1519 cuya principal característica es la configuración de la extinta ciudad de Tenochtitlán y el imperio azteca llega en su punto máximo.

Época colonial, periodo comprendido entre los años de 1519 a 1810, el cual enmarca la llegada de los conquistadores a México la configuración del nuevo trazado novohispano sobre las ruinas de la antigua México-Tenochtitlán.

Época Independiente, periodo comprendido entre los años de 1810 y 1910 en el cual el trazado de la nueva ciudad se mantiene sin grandes cambios y poco crecimiento demográfico.

Época moderna. Periodo comprendido entre los años de 1910 hasta hoy. La Ciudad de México logra su expansión urbana y explosión demográfica logrando sustanciales cambios en su estructura económica transformándose al neoliberalismo.

Dichos cambios permitieron la desindustrialización de la metrópolis y con ello la llegada del sector servicios y el auge en el mercado inmobiliario de oficinas. Con ello la aparición de los primeros corredores terciarios en lo que antiguamente eran avenidas que hoy día han sido cedidas al terciario direccional.

Una vez concluido el recorrido histórico se da paso a la investigación del mercado inmobiliario de oficinas y corredores terciarios para luego investigar los fenómenos del Central Business District CDB y Edge. Luego viene el tema Santa Fe sus antecedentes, estadísticas, realidad física y arquitectura representativa y problemática. El fin de la investigación se concluye con una discusión de Edge City y Santa Fe.

1.0 Recorrido histórico y configuración urbana

Ciudad de México

1.1.1 Época prehispánica, México Tenochtitlán

1.1.2 Época colonial

1.1.3 Calzada México Tacuba

1.1.4 Época Independiente

1.1.5 Paseo de la Reforma

Recorrido histórico y configuración urbana Ciudad de México. Época prehispánica, México Tenochtitlán

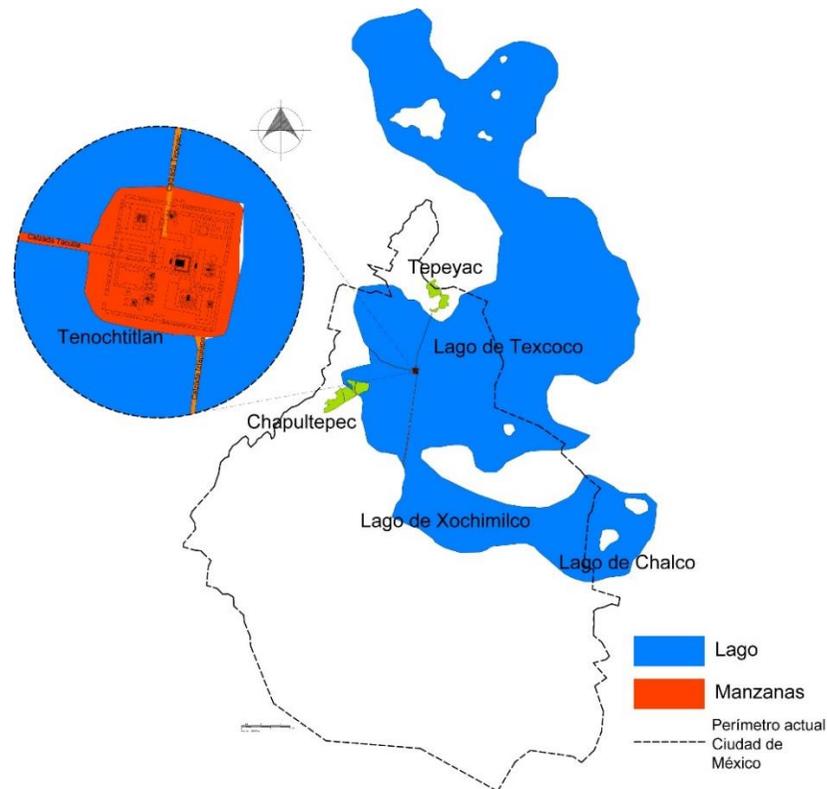


Ilustración 3 México Tenochtitlán rodeada de agua hacia 1325. Elaboración propia. Ver plano CUT-02 en anexos.

Periodo comprendido entre los años de 1325 a 1519. El proceso de fundación de la ciudad de México Tenochtitlán dependió de la peregrinación de los mexicas que durante su trayecto iban construyendo templos en honor a su Dios Huitzilopochtli. Todo indica que la cultura Azteca provenía del sedentarismo y que tiempo antes de fundar la ciudad de Tenochtitlán. La larga peregrinación para encontrar el lugar adecuado para fundar su ciudad culminó con la fundación de México Tenochtitlán en el año de 1325 por el Rey Azteca Tenoch sobre el lago de Texcoco con una extensión de 11 kilómetros.



Ilustración 4 México Tenochtitlán 1521. Ilustraciones de México antiguo.

El asentamiento de México Tenochtitlán fue creciendo hacia el norte hasta quedar unido con la pequeña isla de Tlatelolco. Al pasar de los años se construyeron tres calzadas que unían a la ciudad con tierra firme. La calzada Iztapalapa al sur, la de Tacuba al oeste y la de Tepeyac al norte. Justo en intersección de las tres calzadas se encontraba la plaza central el cual fue el eje religioso y administrativo

de la ciudad sobre el cual se erigió el Templo Mayor dedicado a Huitzilopochtli y Tláloc. Las casas de los habitantes de clase media se localizaban en los bordes de la ciudad. El mercado central se localizaba sobre el lado sur de la plaza central.

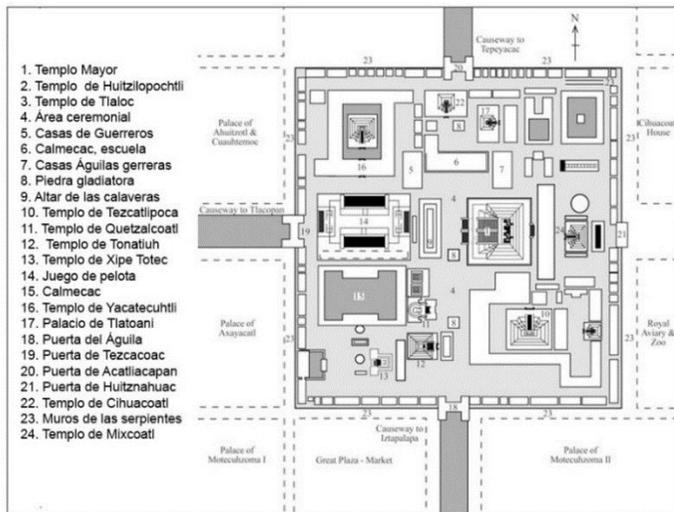


Ilustración 5 Recinto Sagrado de Tenochtitlan, Lluvia Arras, 2000. Ver plano CUT-03 en anexos.

Para el año de 1521 contaba con una población cercana a las 300,000 habitantes. Para darse idea de la importancia de la capital azteca en el siglo XVI era la ciudad más poblada en América Latina y la tercera en el mundo luego de las ciudades Chinas de Pekín y Hangzhou 700,000 y 600,000 habitantes.

La traza de México Tenochtitlán estaba dividida en 4 barrios que simbolizan los cuatro puntos cardinales y un centro ceremonial al en

el medio que materializa la quinta estación el cual mantenía a la tierra y al cielo juntos. Los barrios a su vez se subdividían en Calpullis cada división contaba con su propio centro y con edificios administrativos. La ciudad se unía a tierra firme por tres calzadas al norte la calzada Tepeyac al sur la calzada de Iztapalapa y al poniente la calzada Tacuba. Tenochtitlán contaba con dos tipos de calles:

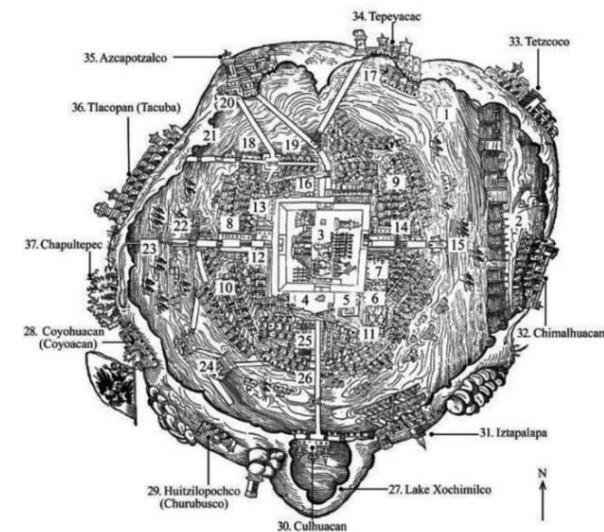


Ilustración 6 Mapa de México Tenochtitlán en 1523, Hernán Cortés. Ver plano CUT-04 en anexos.

Camino de tierra para andar y canales de agua para las canoas debido a que la ciudad se encontraba rodeada por un lago salobre⁵. Los aztecas fueron capaces de desarrollar una técnica agrícola para suelos pantanosos llamada chinampas la cual consistía en la

⁵ Cualquier lluvia o precipitación que caiga en una cuenca endorreica permanece allí, abandonando el sistema únicamente por infiltración o evaporación, lo cual contribuye a la concentración de sales

construcción de vallados rectangulares entretnejidos con, ramas, troncos. Para consolidar el terreno plantaban sauces con el propósito que sus raíces ayudaran a formar una amalgama para ganar territorio al agua y permitir el cultivo.

Para la construcción de las calzadas y pirámides se utilizó el método de hincar pilotes de madera a manera de bordillo para generar un terraplén que sería rellenado con argamasa en combinación de piedra volcánica.

Para satisfacer la demanda de agua potable construyeron un acueducto de dos canales para llevar el agua desde los manantiales y afluentes de Acuecuexcatl, Zochcoatl y Tiliatl de Coyoacán, Churubusco y Chapultepec pasando por la calzada de Tacuba hasta el centro de la ciudad donde el vital líquido era distribuido a través de acequias y fuentes públicas.

En 1499 se construyó el dique Nezahualcóyotl con una longitud de 16 kilómetros de largo para contener el incremento del nivel del agua y evitar las inundaciones.

Época colonial.

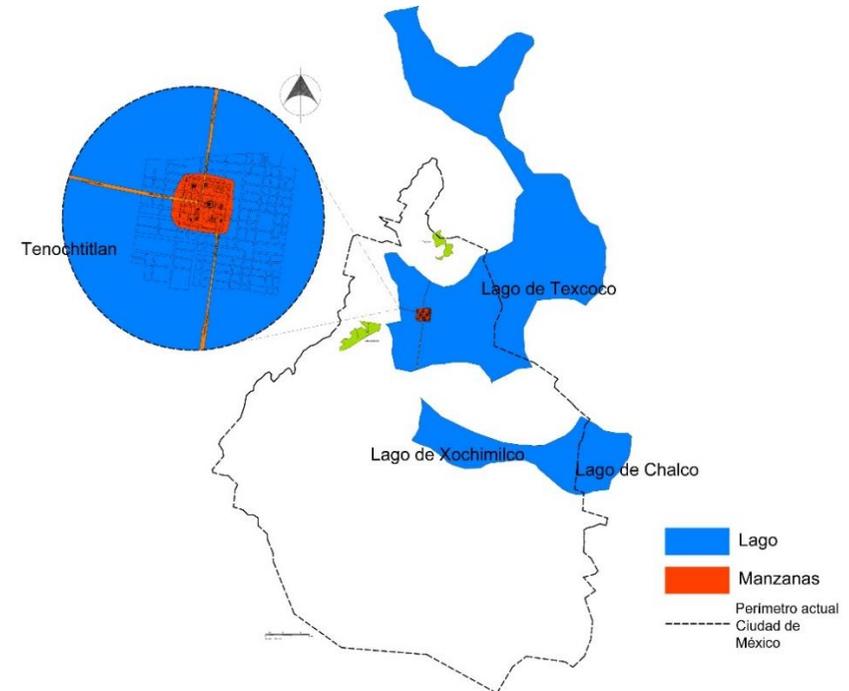


Ilustración 7 Época colonial. Tenochtitlán rodeada aún por el Lago de Texcoco. Lago de Xochimilco se separa del Texcoco. Elaboración propia. Ver plano CUC-05 en anexos.

Periodo comprendido entre los años de 1519 a 1810. La ciudad de México fue la primera ciudad de América Latina en ser trazada por los conquistadores españoles y está construida sobre las ruinas de México Tenochtitlán.

Hernán Cortés decidió trazar la Ciudad de México por razones estratégicas más que técnicas ya que quería evitar a toda costa el

resurgimiento de Tenochtitlán. Con lo cual Cortés ordenó al alarife Alonso García Bravo edificar la Capital de la Nueva España sobre lo que era en antiguo trazado de las calzadas existentes.

Para definir el nuevo orden de la ciudad se utilizaron como referencia las antiguas calzadas al norte el Tepeyac al sur la calzada de Iztapalapa y al poniente la calzada Tacuba generando una traza en damero.

La traza en damero en cuyo centro se encuentra la Plaza Mayor y que funcionó como epicentro del nuevo trazado y a través del cual se distribuyen los principales edificios públicos y la catedral.

Una vez establecidos los primeros trazos la ciudad se conformaría por manzanas de 125 m por 125 m separadas por calles de 10 metros de ancho. La planeación se divide en dos barrios uno para los soldados de los antiguos dioses aztecas y los conquistadores dentro del casco histórico y de otro barrio periférico para los obreros que construyeron la ciudad.

Los españoles la bautizaron con el nombre de la Nueva España y fue la ciudad modelo para otras ciudades de América Latina. Ello significó que la ciudad de México se erigiera como la más moderna de su época.

Existen indicios de que la ciudad mexicana tenía ya un trazo reticular a la llegada de los españoles tal como se relata en las crónicas de Bernal Díaz del Castillo siempre impresionado por el orden en la delineación de las calles y por sus grandes palacios:

“Y otro día por la mañana llegamos a la calzada ancha y vamos camino de Estapalapa. Y desde que vimos tantas ciudades y villas pobladas en el agua, y en tierra firme otras grandes poblaciones, y aquella calzada tan derecha y por nivel cómo iba a Méjico, nos quedamos admirados, y decíamos que parecía a las cosas de encantamiento que cuentan en el libro del Amadís, por las grandes torres y cues y edificios que tenían dentro del agua, y todos de calicanto, y aun algunos de nuestros soldados decían que si aquello que vían, si era entre sueños”

El reparto de tierras por órdenes del Rey se realizó de entre los primeros en llegar a la conquista como relata Cortés en su carta de relación:

“Porque me pareció que ya tenía seguridad para cumplir lo que deseaba, que era poblar dentro en esta ciudad, me pasé a ella con toda mi compañía, y se repartieron los solares por los vecinos, y a cada uno de los que fueron conquistadores, en nombre de vuestra real alteza, yo di un solar por lo que en ella había trabajado, además del que se les ha de dar como vecinos, que han de servir, según orden de estas partes”

Calzada México Tacuba.

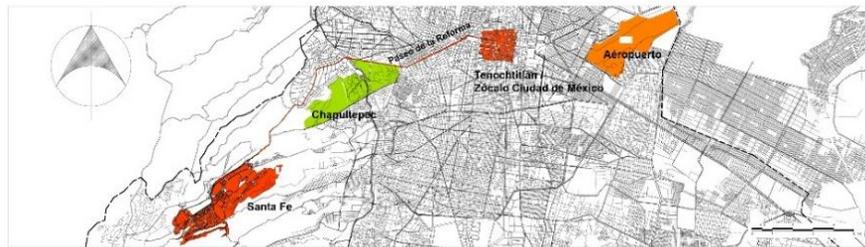


Ilustración 8 Plano Calzada Tacuba. Elaboración propia. Ver plano CUT-06 en anexos.

La calzada Tacuba fue una de los tres principales accesos a la antigua Tenochtitlán. Por esta calzada entraban productos y alimentos para abastecer a la ciudad. Su uso también fue estratégico para la defensa militar de la nueva ciudad en caso de invasión.

Durante la conquista fue la entrada del ejército de Cortés y al término de esta también fue usada para la retirada. Una vez consumada la

conquista fue construido un acueducto para abastecer de agua a la Nueva España.



Ilustración 9 Calzada Tacuba 1520 al lado inferior izquierdo. Wikipedia

La calzada Tacuba fue vital durante México Tenochtitlán y la nueva España porque conducía a Chapultepec y Tlatelolco los sitios de donde se extraía el agua para consumo humano.

Fue la primera calle empedrada en el año de 1547 permitiendo el tráfico peatonal y carruajes. Su pavimentación permitía un rápido desplazamiento y en temporada de lluvias no se inundaba visto esto desde el punto de vista militar facilitaba las maniobras defensivas siendo ésta un punto alto en la ciudad.

Época Independiente.

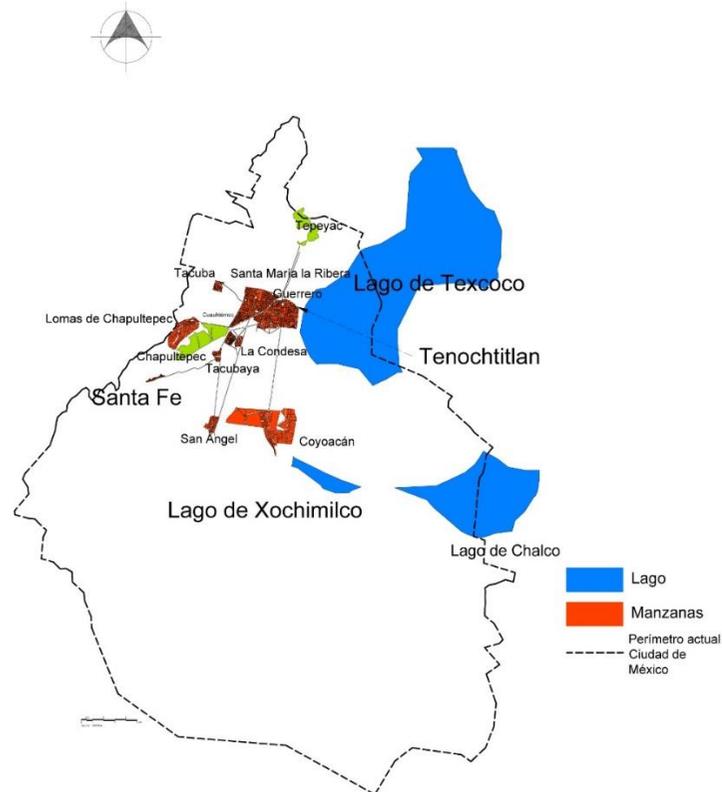


Ilustración 10 La laguna de Texcoco casi extinta. Los Pueblos de Chapultepec, Tacubaya, Santa Fe, Coyoacán distantes del casco histórico. Elaboración propia. Ver plano CUI-07 en anexos.

Periodo comprendido entre los años de 1810 y 1910 caracterizado por una época de grandes ajustes sociales como la Guerra de Independencia, la imposición de la Monarquía, la Instauración de la República y La revolución mexicana. La actividad económica que

logró prosperar gracias al transporte de mercancías a través de los lagos quedó casi extinta sobreviviendo sólo los canales de Chalco y Xochimilco.

Luego de la Independencia de México en 1810 la ciudad de México se consolidó como el centro político y administrativa de la nueva nación independiente. En Noviembre de 1824 se expidió el decreto por el cual se crea La ciudad de México en un área que abarcó en principio 8 kilómetros de radio a tomando como referencia la Plaza Mayor o Tenochtitlan.

Una vez consolidada como el ente político, jurídico y administrativo del país continuó su lento crecimiento durante la primera mitad del siglo XIX. A partir de 1821 el Ayuntamiento de la ciudad vendió solares de su propiedad para hacer frente a la los servicios urbanos de la creciente ciudad. Para 1835 la venta de solares aumenta dando origen un crecimiento urbano. La autoridad urbana pierde fuerza y se concentra en resolver los problemas de servicios públicos primarios.

En 1804 la ciudad tenía 137,000 habitantes y para 1852 había crecido a 200,000. El crecimiento urbano se acentúa en la segunda mitad del siglo XIX y para 1870 la ciudad cuenta con 240,000 habitantes. Para el año de 1885 contaba con una población 468, 705 habitantes de los cuales 325,000 se concentran en la ciudad central y el resto en los bordes urbanos. El crecimiento urbano se da hacia el poniente abarcando las colonias Guerrero, Santa María la Rivera, Santa Julia, San Rafael, Cuauhtémoc, Juárez, Roma y Condesa.

Una vez terminado el imperio de Maximiliano de Habsburgo (1864 - 1867) se instauró la República en el año de 1867 bajo el mandato de Benito Juárez en el cual se detonó un plan para la construcción de vías ferras que conectaran la capital del país con la zona norte de México lo que detonó el auge económico, comercial e industrial favoreciendo la concentración de todas las actividades en la Ciudad de México.



Ilustración 11 Tranvías eléctricos zócalo Ciudad de México 1930. Méxicomágico

Durante ésta época se da importancia a las obras públicas y servicios urbanos emanados de la inversión privada construyendo así líneas de ferrocarril y tranvía eléctrico mientras tanto el alumbrado público es mejorado.

Desde el siglo XIX la ciudad de México fue fundada tomando como punto de referencia el centro comunicándolo a través de calzadas y avenidas con el resto de la ciudad. Durante la presidencia de Benito Juárez el país atraviesa por una situación de impagos de deuda extranjera lo cual ocasionó problemas diplomáticos con España, Inglaterra y Francia. Las dos primeras naciones consiguieron negociarlo con lo cual Francia decide invadir la ciudad e imponer el imperio de Maximiliano de Habsburgo (1864- 1867).

Paseo de la Reforma.

En éstas época se construyó el Castillo de Chapultepec. Con el propósito de facilitar el traslado de del emperador Maximiliano de Habsburgo hacia el Palacio Virreinal para lo cual se construyó un camino privado de 3,5 km de longitud con dos calzadas de 9 metros de ancho y dos vías laterales de 9 metros de ancho.



Ilustración 12 Castillo de Chapultepec. 1910. Wikipedia.

Durante éste periodo se inicia la construcción del Palacio de Bellas Artes, del Monumento a la Revolución y el Correo Central. Con vistas a los primeros 100 años de la independencia de México se inicia la construcción de la Columna de la Independencia y con ella la especulación inmobiliaria en torno a ella dando origen a las colonias Cuauhtémoc y Condesa.

En 1910 dio inicio la Revolución mexicana con lo cual muchas familias emigran hacia la capital en busca de refugio localizándose en los alrededores de Paseo de la Reforma. Una vez concluida la revolución el Paseo continuó siendo un importante polo de atracción

continuando su crecimiento hacia el poniente dando origen a la colonia Lomas de Chapultepec.

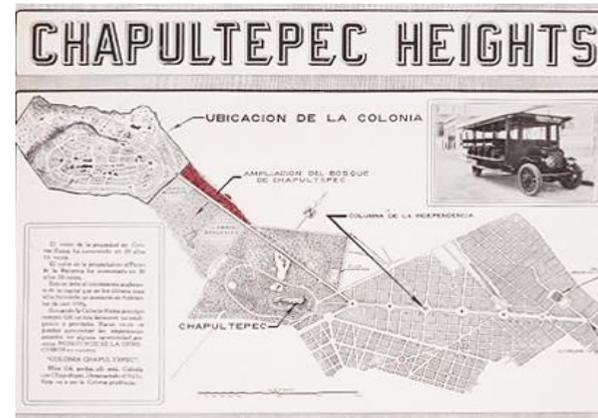


Ilustración 13 Lomas de Chapultepec para 1930. Humberto Domínguez Chávez.

La ciudad creció más allá de la Alameda creándose nuevas colonias como Guerrero, Santa María la Ribera y San Rafael.

Para el año de 1920 la ciudad contaba con una población de 600,000 habitantes y para 1930 alcanzó en millón de habitantes. Con la desecación de Lago de Texcoco y la deforestación la expansión urbana aumentó, las pequeñas poblaciones como San Ángel, Coyoacán, Tacubaya, Tacuba y Azcapotzalco se unieron a la ciudad.

Entre 1960 y 1964 se lleva a cabo el primer proyecto de regeneración urbana de la capital la construcción de la unidad habitacional Nonoalco Tlatelolco por el arquitecto Mario Pani un conjunto de 102 edificios dedicado a satisfacer las demandas de vivienda social en la ciudad. Con la aparición de este proyecto el crecimiento urbano se expandió hacia el Norte en los municipios de Ecatepec, Atizapán, Cuautitlán Izcalli, Tultitlán y Naucalpan.

2.2 Época moderna: Zona Metropolitana del Valle de México ZMVM

2.1.1 Línea del tiempo

2.1.1 Origen de la demanda inmobiliaria

2.1.1 Mercado de inmobiliario de oficinas en la ciudad de México

2.1.1 Corredores terciarios

Época moderna: Zona Metropolitana del Valle de México ZMVM

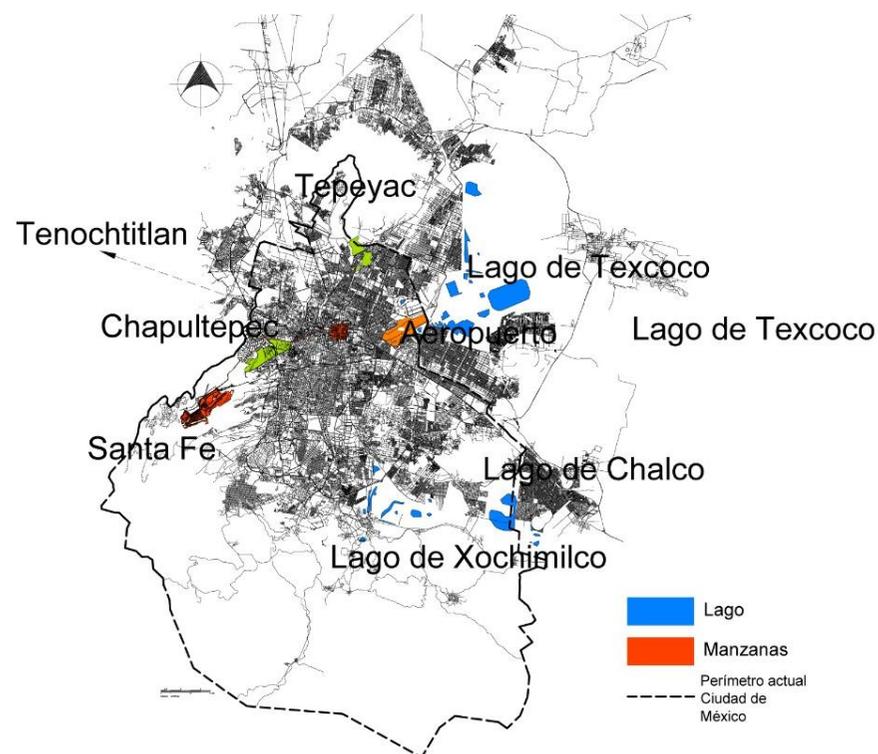


Ilustración 14 La ciudad de México se une al Estado de México. Elaboración propia. Ver plano CUM-08 en anexos.

Periodo comprendido entre los años de 1910 y hasta hoy día La ciudad que por más de cuatro siglos se había contenido su crecimiento en torno al perímetro del centro histórico eclosiona en las 4 direcciones: al oriente con asentamientos irregulares, al

poniente con las nuevas colonias Roma, Escandón y San Miguel Chapultepec, al sur se une con poblaciones lejanas como Tlalpan y Xochimilco.

A partir de la década de los ochentas la Ciudad de México ha tenido cambios a nivel urbano y demográfico representados en el surgimiento de una gran zona metropolitana (unión del Estado de México con la Ciudad de México) compuesta por tres Estados; La Ciudad de México, con sus 16 delegaciones, el Estado de México con 125 municipios y finalmente el Estado de Hidalgo con 1 municipio. Los cambios morfológicos de la Zona Metropolitana del Valle de México inician a partir de la década de los setentas y son el resultado de dos factores importantes el crecimiento demográfico y la expansión física de la ciudad.

Durante el periodo de 1940 a 1970 la capital del país fue la principal receptora de población proveniente de otros estados del país calculando que la migración alcanzaba entre el 25% y 35% mientras que el crecimiento de la ciudad tuvo una tasa de crecimiento del 5% anual. En 1940 la población se había triplicado de pasar de 3 millones de habitantes hasta alcanzar los 9 millones. Sin embargo durante las décadas a venir es decir en las década de los ochentas y noventas su ritmo de crecimiento representó tan sólo el 2,5%.

De manera paralela al crecimiento demográfico se mantuvo la expansión urbana, acelerándose en la década de los ochentas. La expansión del suelo urbano se ha dado de manera más importante

en los municipios del Estado de México y de poco crecimiento en la Ciudad de México. Durante el periodo que va de 1970 a 1980 el incremento del suelo urbano en el Estado de México se aceleró hasta llegar al 166% mientras tanto el impacto del crecimiento para la década de 1990 fue mucho menos que la década anterior alcanzando tan sólo el 42%.

Otro factor que desencadenó la expansión urbana de la ZMVM es el despoblamiento de las áreas centrales reflejando un descenso en la densidad urbana central y un crecimiento de usos de suelos dedicados a comerciales y servicios hacia el sur de la ciudad de México sobre las delegaciones Xochimilco, Tlalpan, Álvaro Obregón y Milpa Alta. También afectando los municipios conurbados del norte del Estado de México tales como Ecatepec, Atizapán, Cuautitlán Izcalli, Tultitlán y Naucalpan. Hacia el oriente Chalco, Ixtapaluca y Chimalhuacán.

Según cifras del Observatorio Ciudad de México de 27 municipios conurbados en el año de 1980 se pasa a 57 para el año de 1990 incluyendo a un municipio del Estado de Hidalgo, Tizayuca. Siendo la década de los ochentas y su principal rasgo característico la expansión de la ciudad hacia las periferias.

Para el caso de México como país se implementan cambios significativos en el ciclo económico en la década de los ochentas al pasar de una base económica tradicional basada en el campo y la industria al neoliberalismo basado en la apertura del mercado interno a inversiones extranjeras e iniciativa privada. El primer

ejemplo de este cambio fue en la capital al llevarse a cabo un descenso significativo de la actividad industrial y fabril que se localizaba en la centralidad trayendo como consecuencia su despoblamiento y una expansión periférica de la ciudad.

Fue en 1980 cuando la Zona Metropolitana del Valle de México se consolidó como el principal centro financiero en donde las principales empresas nacionales y extranjeras así como también las delegaciones del gobierno federal se establecieron en la Capital del país. Es entonces a partir de éstos cambios que se comienza con la terciarización de las actividades económicas en la Zona Metropolitana del Valle de México.

La notable desindustrialización en la ZMVM trajo como consecuencia la terciarización de su estructura económica y con ello el auge de los sectores comerciales y de servicios. Entre los años de 1980 y 2001 el sector terciario incrementó su participación en el PIB de la Ciudad de México al pasar del 66% al 76% siendo estos los servicios financieros a la cabeza seguidos de bienes inmuebles seguros, comercio restaurantes y hoteles.

Según el último censo de población y vivienda del INEGI en el 2010 el Estado de México cuenta con una población de 15 millones de habitantes y una superficie de 22,000 km² mientras que la Ciudad de México tiene una población de 8 millones de personas (INEGI 2010)⁶ y una superficie de 1500 km². Sumando un total de 24 millones de habitantes y una superficie total de 23,500 km²

⁶ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA. "Censo 2010". Censos 2010. INEGI. p 23.



Ilustración 15 Zona Metropolitana del Valle de México. Panorama demográfico 2005. UNAM

Línea del tiempo.

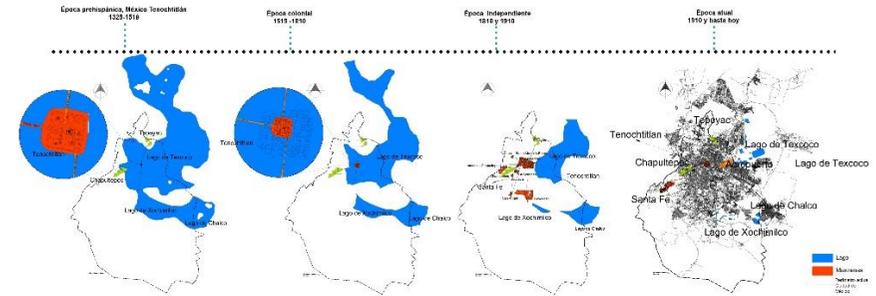


Ilustración 16 Línea del tiempo de la configuración urbana de la Ciudad de México. Elaboración Propia. Ver plano CUL-09 en anexos.

Esta línea del tiempo es el resumen final de la configuración urbana de la Ciudad de México desde la fundación de México Tenochtitlán pasando por la época prehispánica, colonial, independiente hasta la época moderna.

Origen de la demanda inmobiliaria.

Para que la Ciudad de México se posicionara como líder en el mercado inmobiliario de oficinas fue necesario tener flexibilidad en los procedimientos y trámites urbanísticos para la implementación y construcción de proyectos inmobiliarios de oficinas mediante el llamado Sistema de Transferencia de Potencialidad de Desarrollo Urbano (STPDU) en donde se permite ceder los derechos de propiedad excedentes en favor del espacio público siempre y cuando esté considerado con potencial para el crecimiento económico o de integración metropolitana.

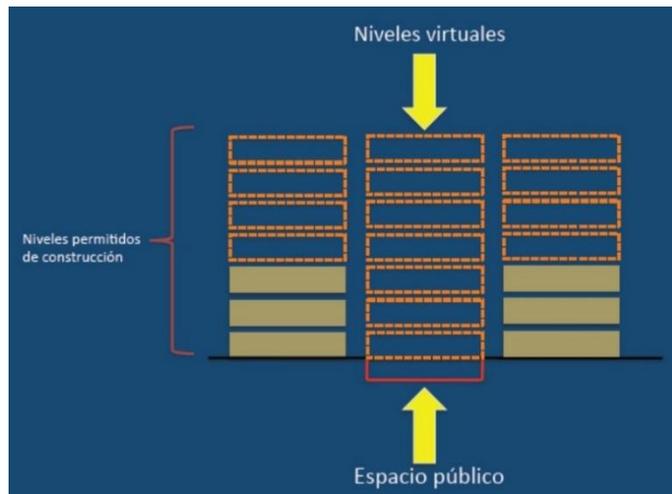


Ilustración 17 Transferencia de potencialidad, Ley de Desarrollo Urbano D. F. 2010. GDF

Con la llegada de inversiones nacionales y extranjeras ha cambiado la manera de hacer gestión urbana y el cumplimiento de los planes maestros de manera general. Caracterizada ahora por mecanismos de planificación selectiva y adaptativa a casos particulares como son el rescate del centro histórico y del Paseo de la Reforma.

Otro factor importante para atraer inversiones inmobiliarias fue la creación de los Corredores de Inversión y Desarrollo (CIDs) consideradas con un alto potencial de crecimiento económico contribuyendo a estímulos fiscales para empresas desarrolladoras y simplificación de las regulaciones para obtener los permisos para

proyectos de construcción en donde las decisiones de usos de suelo y alturas permitidas son tomadas complacientemente.

Uno de estos ejemplos es el Paseo de la Reforma que durante la década de los 80s y 90s perdió crecimiento que a partir de la construcción de la Torre Mayor se comenzó rescatar y mejorar el entorno del Paseo de la Reforma y así recuperar su dinamismo.

Para que los inversores de la Torre Mayor construyeran se han instrumentado incentivos económicos Reichmann International Inmobiliaria como fue el pago de impuestos diferidos durante los primeros 5 años de vida de Torre Mayor.

Otra razón fundamental por la que los inversores internacionales se vieron atraídos para invertir en desarrollos inmobiliarios de oficinas fue el pago y cotización de alquileres en dólares ya que los inversionistas extranjeros siempre tienen el riesgo de perder en caso de una devaluación del peso mexicano. Mediante la dolarización de los alquileres se logra que las inversiones arriesgadas alcancen réditos más altos y tengas menores pérdidas económicas en caso de desastre económico.

En el década de los ochentas los denominados ZEDECs (Zona Especial de Desarrollo Controlado) los cuales son un instrumento de planeación de usos del suelo que favorecen proyectos de manera selectiva. Esto implica un cambio en la gestión urbana en donde las estrategias a mediano corto y largo plazo no son importantes ya que las necesidades del mercado inmobiliario determinan los proyectos que se llevarán a cabo y los usos de suelo requeridos. Mediante ésta figura urbanística surge Santa Fe, Ciudad de México.

La Ciudad de México se ha convertido en el principal polo de inversión inmobiliaria según la Asociación Alemana de fondos inmobiliarios (DEGI, 1998) posiciona a la Ciudad de México como el mejor destino de América Latina para la inversión inmobiliaria; Ciudad de México 62, San Paulo, Brasil 67.

Mercado de inmobiliario de oficinas en la ciudad de México.

Sassen identifica ⁴ categorías en las nuevas centralidades la primera es el Central Business District y la segunda es cuando el centro se extiende dentro del área metropolitana en una intensa red de nodos de negocios mientras que el tercero está compuesto por tecnología y las intensas transacciones económicas y finalmente la cuarta se constituye en el espacio de la electrónica (S. Sassen 1999)⁷

De las cuatro categorías de centralidad planteadas por Sassen la Ciudad de México encaja en la segunda debido a que las actividades terciarias de mayor actividad se localizan en una red de nodos distribuidos principalmente en las periferias de la ciudad. En estos nodos se pueden encontrar un conjunto de transacciones soportadas por la infraestructura de telecomunicaciones.

Saskia Sassen en su libro *The global city* hizo decir que el crecimiento de las ciudades globales estará dado en gran medida gracias a las

modificaciones inmobiliarias y por la demanda de oficinas de alto standing debido a que las empresas del sector deben de ofrecer servicios de alta calidad para ser capaces de administrar y controlar la economía global. (Sassen 1991) Según Sassen las ciudades globales son centros de producción y suministro de servicios fundamentales para el funcionamiento de la economía global.

La apertura de la economía de la ciudad de México a partir de 1994 trae como consecuencia cambios importantes en la organización espacial dando origen a los llamados servicios especializados en donde el sector financiero y comercio moderno toman un rol importante en la generación de recursos económicos y laborales en donde la aparición del mercado inmobiliario de oficinas y la generación de corredores terciarios toma un rol importante en la capital del país.

El perfil urbano de la ciudad se modifica iniciando la aparición de nuevos centros comerciales formando núcleos de ocio y compras comunicados por las nuevas infraestructuras. En el caso de la Ciudad de México concentra su actividad de servicios en las zonas de mayor estatus corporativo a las cuales acuden las empresas en busca de representatividad empresarial. En el caso de la ciudad de México y este tipo de urbanizaciones es la dinámica inmobiliaria de la iniciativa privada y la poca capacidad de respuesta del gobierno de la ciudad de dotar de los servicios e infraestructura necesaria lo que hace posible su emplazamiento dentro del territorio.

⁷ HOYOS, Guadalupe. "La periferia mexiquense en la apertura de la economía urbana de la Ciudad de México". Universidad Autónoma del Estado de México. N° 23, 2000. p 77

En este sentido las actividades del sector terciario son localizadas en las periferias y se trata bien de actividades dedicadas a la comercialización, distribución de bienes y servicios cuyos beneficios son altos debido a su proximidad de unas con otras. Hoy día el Centro histórico de la ciudad de México concentra las actividades político administrativas del gobierno, actividad comercial y uso habitacional.

Es innegable el crecimiento del sector inmobiliario de oficinas en la Ciudad de México tan sólo en el año 2008 se contabilizaron 10 corredores alcanzando un total de 6 millones de metros cuadrados de espacio para oficinas.

Entre los corredores de oficinas está Insurgentes, Bosques de las Lomas, Polanco, Santa Fe, Norte, Lomas Palmas, Interlomas, Periférico Sur, Reforma y Lomas Altas.

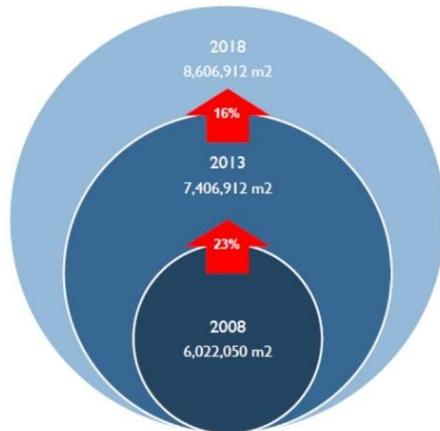


Ilustración 18 Crecimiento del mercado de oficinas, Ciudad de México Cushman & Wakefield.

Para el primer trimestre del 2013 la cantidad de metros cuadrados construidos de áreas para oficina aumentó hasta alcanzar los 7 millones de m² mientras tanto que para el año 2018 se prevé que la cifra aumente 1 millón más para llegar a los 8 millones de m² de oficinas.

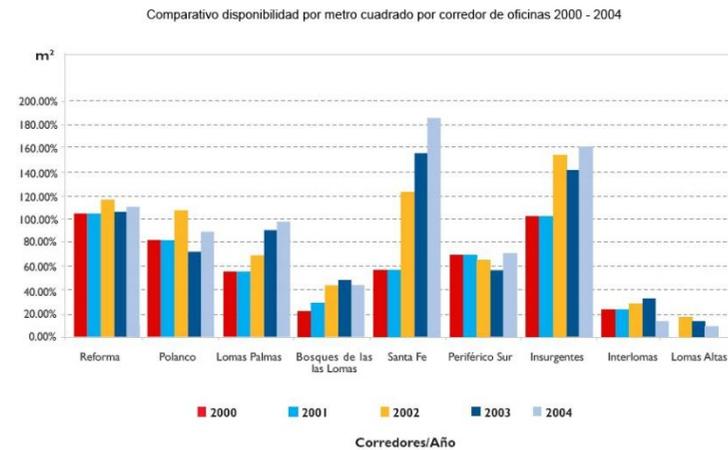


Ilustración 19 Comparativo disponibilidad.. Cushman & Wakefield, Investigación de Mercados

Los espacios para oficina con clasificación A⁺ (alta calidad) se localiza en Santa Fe con un 56% del mercado. Estudios revelan que los centros urbanos que tienen un desarrollo eficaz en el área de servicios atraen a inversiones extranjeras con mayor facilidad debido a que éste tipo de inversiones son más rentables y la mayoría de las empresas globales provienen del sector financiero y son las propias constructoras, dueñas y usuarias de las oficinas.

La ciudad de México concentra gran cantidad de las casas matrices de las 500 empresas más importantes del país. Para 1999, 256 de las 500 empresas tenían sus oficinas centrales en Ciudad de México. Para

el año de 2006 hubo un aumento del 37% llegando a las 352 oficinas centrales. Resumiendo hay una fuerte tendencia de centralización de las empresas top 500 en la ciudad de México. En el año 1993 era del 85% y para el año 2006 un 93%.

El gran crecimiento y demanda de espacios para oficina está acompañado de cambios en la estructura espacial del mercado inmobiliario debido a la separación de las oficinas centrales de las grandes empresas para atender a más sectores y a nuevos mercados concentrándose sobre el área poniente de la Ciudad de México (zona Santa Fe y Paseo de la Reforma).

El perfil urbano en algunas zonas de la Ciudad de México está marcado por la llegada de empresas extranjeras que en su mayoría representan el sector terciario y cuya preferencia para erigir oficinas centrales es Santa Fe debido a que buscan oficinas de alta calidad las denominadas tipo A⁺. La incorporación de estas empresas ha hecho fundamental la existencia de Santa Fe.

Corredores terciarios.

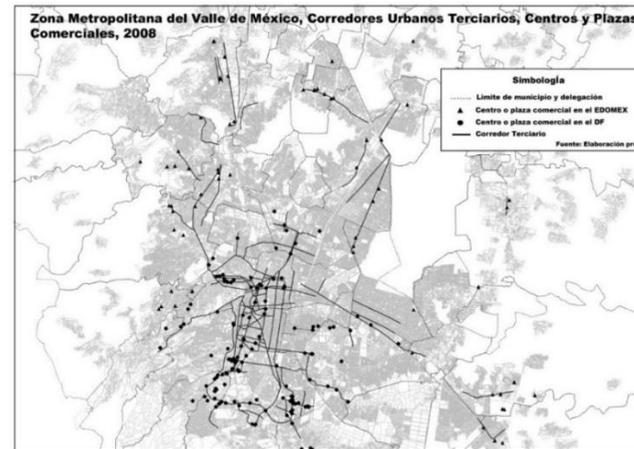


Ilustración 20 Zona metropolitana del Valle de México, Corredores urbano terciarios, centros y plazas comerciales. Cambios económicos y morfológicos en la ZMVM, 2008

La aparición de políticas neoliberales en México se inició a partir de 1986 con el ingreso al sistema de regulación multilateral de precios del comercio en denominado GATT (General Agreement on Tariffs and Trade). Para el año de 1986 las políticas neoliberales habían provocado la privatización de algunas empresas paraestatales. Los cambios alcanzaron su punto más álgido con la entrada en vigor del TCLAN (Tratado de Libre Comercio de América del Norte, México, Estados Unidos y Canadá) en 1994 en donde México entró en una oleada neoliberal privatizadora con una fuerte inversión de capital extranjero los cuales produjeron desarrollos inmobiliarios en la banca, comercio, finanzas y servicios. La construcción de edificios corporativos y de grandes superficies comerciales las cuales han semi privatizado la calle.

Con la crisis económicas de 1982 y 1986 y la pérdida del poder adquisitivo del salario real y la competencia por la entrada de productos importados y una política pública de desconcentración industrial dando origen a la desindustrialización trayendo consigo que la industria manufacturera dejase los centros de las ciudades para establecerse en las periferias dando paso a que la centralidad fuera ocupada por pequeños comercios o abandonada. (Pradilla y Márquez 2012).⁸

Estos factores hicieron que las actividades se transformaran hacia la terciarización y el capital nacional en manos de los bancos mientras que el comercio se ha convertido en filiales y franquicias.

El crecimiento urbano y el incremento de las actividades hicieron necesaria la construcción de nuevas avenidas con lo cual se hizo rentable la construcción de nuevas zonas comerciales y bancarias de servicios públicos a través de ellas formando subcentros urbanos dispersos en toda la metrópoli. La estructura de los subcentros urbanos comenzó a transformarse en razón de la expansión territorial de la ciudad pasando a ser nodos urbanos localizados a lo largo y ancho de los grandes ejes de comunicación que cruzan la ciudad permitiendo el transporte de personas y mercancías e inversiones inmobiliarias en la construcción de centros comerciales y torres de oficinas corporativas alcanzando un total de 50 corredores terciarios en la capital.

⁸ PRADILLA, Emilio. "Cambios económicos y morfológicos en la zona metropolitana del valle de México". Ciudad de México. N° 11, 2012. p 45.

Los centros comerciales en la capital del país datan de mediados de los años cincuenta pero no fue hasta a partir de éstos cambios neoliberales que su auge fue en aumento experimentando un importante crecimiento. Se calcula que hasta el día de hoy existen un total de 300 centros comerciales en la ZMVM Zona Metropolitana de Valle de México (Censo económico 2009, INEGI).⁹

Debido a la expansión urbana de la ciudad y con la construcción nuevas avenidas y su prolongación para llegar a los nuevos barrios que antes eran pueblos el parque automotriz aumentó. Según el censo vehículos de motor registrados en circulación VMRC en la Ciudad de México realizado por el INEGI (Instituto Nacional de Estadística Geografía e informática) en el año de 1980 había un total de 2 millones de vehículos. Mientras que 33 años más tarde en el censo del año 2013 la cifra de vehículos fue duplicada llegando hasta los 5 millones. Con tal incremento del parque vehicular a la par se dio el desarrollo y construcción de nuevas infraestructuras como avenidas y rondas además de superficies para el comercio, ocio así y red de edificios corporativos dando origen a los corredores terciarios.

Estos nuevos desarrollos inmobiliarios dada su relevancia corporativa y altos rendimientos a las empresas que los han atraen a grandes y pequeñas unidades bancarias de comercio y de servicios. Hoy día hay 72 corredores terciarios entre los más importantes están

⁹ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA. "Conjuntos comerciales según los Censos Económicos". Censos económicos 2009. INEGI. p 24.

Paseo de la Reforma, Avenida Revolución, Anillo periférico, Circuito interior, Viaducto Alemán, Tlalpan y Canal de Miramontes.

Entre las características principales de éstos corredores terciarios están la agrupación en torno a ellos de centros comerciales, hoteles, restaurantes y lugares de ocio. Existen zonas habitacionales preexistentes las cuales no modifican de manera sustancial el corredor porque los servicios siguen siendo plenos dominantes. Una de las características de estas redes de corredores es que asila en su interior a las antiguas zonas habitacionales a las cuales les sirven como abastecedoras de bienes y servicios provocando fragmentación de las antiguas áreas habitacionales previamente consolidadas. Muchos de los corredores han desplazado a las áreas habitacionales colindantes en el mejor de los casos o en su defecto las han destruido por sustitución para su edificación por ejemplo Colonia Roma o Paseo de la Reforma.

3.0 Central Business District

Central Business District

En el año de 1982 la oficina de censos de los Estados Unidos U. S. Census Bureau definió un CBD: Una área altamente valuada caracterizada por un nivel alto de concentración de negocios minoristas, empresas de servicios, oficinas, teatros y hoteles. Rodeados por un flujo intenso de vehículos. (The U.S. Census Bureau. 1982).

El Central Business District es un modelo urbano de ciudad como resultado del capitalismo americano en el siglo XX y se encuentra directamente relacionadas con la fluidez de capitales a nivel global.

Emergieron durante el siglo XIX a lo largo de Estados Unidos y posteriormente en Europa haciendo uso de la arquitectura funcional ideal para los desarrolladores inmobiliarios.

Existen factores externos que detonan la aparición de las ciudades oficinas entre los cuales está el incremento de los costes por metro cuadrado de los espacios en alquiler o venta para espacios de oficina en las áreas centrales.

De igual manera los problemas generados por la congestión vial en los centros de las ciudades. Otro factor es la degradación social y disfuncionalidad añadiendo la poca capacidad que tienen de soportar zonas de aparcamiento ha provocado que el aparcamiento barato en zonas periféricas sea bien valorado a pesar de su lejanía. El crecimiento y expansión física de las empresas y la poca capacidad de crecimiento deciden cambiar sus sedes a las periferias.

La era de las nuevas tecnologías facilita y reduce la necesidad de tener contacto directo o bien reducir la frecuencia de éstos. Es bien, la tecnología la que permite tranquilidad lo que posibilita tener una mayor flexibilidad al momento de decidir la localización de las nuevas instalaciones.

Si bien las ciudades se expanden hacia las periferias como una mancha de aceite también lo hacen los ejes viales que son construidos para dar conectividad con zonas nuevas a las cuales se puede llegar perfectamente mediante la utilización del transporte público o privado factor menos importante pero decisivo en la toma de decisiones para el establecimiento de zonas empresariales.

Debido a la segmentación del mercado laboral y la desconcentración de la población los residentes de las áreas periféricas obtienen un trabajo con lo cual no es necesario acudir hasta el núcleo urbano de la ciudad.

El filósofo americano Norman Daniels describió la secuencia cronológica de los cambios de localización de los servicios en las metrópolis occidentales:

- a) Antes de 1960: Localización centralizada en el CBD
- b) Entre 1960 y 1969: Emergen localizaciones dispersas, descentralización aleatoria.

c) Desde 1980: Consolidación de la descentralización concentrada (Daniels, 1985)

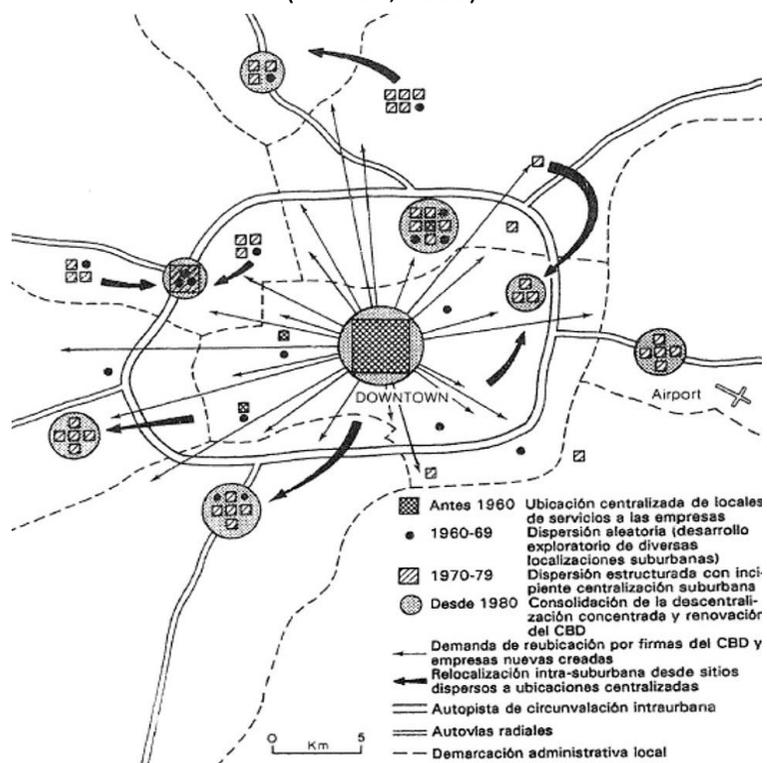


Ilustración 21 Modelo de evolución de la localización de los servicios de oficinas, según Norman Daniels, 1985. Los servicios metropolitanos en el espacio a las empresas. Localización, dinámicas y políticas.

Existe una lógica para establecer un CBD poniendo en valor la ubicación en términos de la toma de decisiones en lugar de depender con la proximidad de otros establecimientos. Resulta

interesante que un CBD resulta ampliamente beneficiado y fortalecido cuando la capital política es la misma que la capital administrativa, el ejemplo más claro es Londres.

Según J. Bastié y B. Dézert¹⁰ quien tiene su propia definición y menciona:

“El CBD caracteriza a todas sus ciudades por la aparición de edificios muy funcionales, edificios de vidrio y hormigón cubierto con carteles de neón. Cada edificio muestra su nombre en luces. A veces, tiene un helipuerto encima de mismo. Sótanos que contienen hasta 6 o 7 plantas de aparcamiento reservadas para las diferentes empresas que tienen oficinas propias allí. La densidad y la altura de los edificios se zambullen en la penumbra de las calles adyacentes, y sin embargo algunas torres están coronadas con restaurantes panorámicos, o incluso piscinas y solárium.

La alta jerarquía de las empresas ocupa las plantas superiores, menos expuestas al ruido y con mejores panorámicas. El aislamiento de los edificios altos es casi perfecto: los empleados están trabajando lejos del bullicio de la calle. En algunos sótanos son los equipos de gestión los que se conectan a los terminales de ordenador que están conectados a la red. El CBD es una especie de ciudad dentro de la ciudad”.

Lo que más llama la atención es que las empresas que cuentan con mayor poder económico alquilan los últimos pisos de las torres de oficinas para estar aislados del ruido de las calles y tener una vista

¹⁰ PÉREZ, Carlos. Características de los distritos financieros en el espacio urbano. Alicante, España. Universidad de Alicante, 2012 p 5.

panorámica de la ciudad. Algo que también es muy característicos es que los espacios para aparcamiento en los garajes subterráneos no son suficientes para que cada empleado aparque su coche y si se agrega el hecho de que los CBD son zonas no muy alejadas de los centros históricos y que las plazas de aparcamiento sobre las calzadas son pocas, sin embargo la ventaja con la que cuentan los CBD es que tiene conexión mediante el transporte público, suficiente como que para que los empleados dejen el coche en casa y lleguen mediante autobús, metro, tranvía o taxi.

La jerarquía en la distribución dentro de las torres de oficinas es una característica más, entre más alto se localice el piso de la empresa mayor será la jerarquía adquirida, es decir en los CBD se compra el estatus.



Ilustración 22 Centro de Londres, Inglaterra. Skycrapercity.

Desde el enfoque de la economía urbana y la renta ofertada (bid rent) en cuanto más se aleja del CBD el precio aumenta para los

agentes inmobiliarios y por lo tanto los desplazamientos empleo-casa deben compensarse con una menor renta del suelo lo cual se traduce en una menor densidad. Los CBD no se entienden como una simple concentración de puestos de trabajo sino como una concentración de fuentes de trabajo capaz de afectar las densidades de población y de empleo en la región próxima al CBD y en el resto de la ciudad dando como resultado densidades elevadas en las zonas próximas y bajas en las más alejadas.

El crecimiento de los servicios financieros globales detonó en gran medida la aparición de los CBD al mismo tiempo la proximidad al centro de la ciudad y la red en las actividades similares desarrollas en ellos. Su aparición en el territorio se convirtió en un producto meramente financiero gracias a la gran derrama económica que generan.

Estos desarrollos inmobiliarios han sido concebidos intencionalmente por los gobiernos locales para fomentar el rápido crecimiento económico y son construidos en conexión con sus alrededores y representan un modelo rentable para los desarrolladores y corporativos internacionales del sector servicios.

Los CBD se encuentran bien comunicadas por la infraestructura existente. Se adueñan del espacio dejando de compartir la experiencia democrática de ciudad y de un proyecto social y de espacio común. Su arquitectura icónica las hace destacar del resto del perfil de la ciudad proporcionándoles representatividad empresarial a través de la iconicidad de su arquitectura.

Para representar su poderío económico los CBD construyen edificios icónicos sin tomar en consideración los aspectos arquitectónicos del contexto antiguo logrando un enorme contraste con sus alrededores. Como ejemplo destaca el CBD de Chamartín en el norte de Madrid.

Esta iconicidad se representa fundamentalmente por el simbolismo de sus torres y por los arquitectos que las diseñan generando un plus valor en los futuros usuarios; representatividad de su empresa.

En Europa luego del fin de la segunda guerra mundial comenzaron a parecer los primeros CBD. Importantes firmas se establecieron en ellos debido a la proximidad entre las sedes de las empresas favoreciendo el contacto cara a cara logrando facilitar la búsqueda de proveedores y servicios dentro de un mismo perímetro. El hecho de agrupar a muchas empresas en un mismo lugar genera el efecto redes de negocios favoreciendo el intercambio de información y por ende la disminución de costes de transportación.

Poseen su propia centralidad en base a la concentración de capital económico, humano y social entrelazado por los sistemas de transporte público. La centralidad es el resultado de las fuerzas del mercado en combinación con el poder político en donde grandes sumas de dinero son desembolsadas por el erario público para la creación y mejora de infraestructuras alrededor de los CBD.

Éstos lugares pasan por hacer de la ciudad una marca comercial que al mencionarla la gente la vincula con el poder negocios y dinero.

4.0 Edge City

4.1.1 La Défense. París, Francia

4.1.2 Nuevo plan: La Défense

4.1.3 Tyson's Corner. Virginia, Estados

4.1.4 Nuevo plan: Tysons Corner

4.1.5 Residencia contra oficina Tysons y La Défense

4.1.6 CBD Y Edge City dos formas urbanas distintas

4.1.7 Diferencias entre CBD y Edge City

4.1.8 Balance de casos expuestos

Edge City

El nombre de Edge City nace bajo la publicación del libro “Edge City; Life on the new frontier” del periodista americano Joel Garreau (1991). Garreau identifica 123 Edge Cities y 77 emergentes en los Estados Unidos.

La formación de las Edge Cities tiene su origen en la década de los ochentas concretamente en Estados Unidos y que con el paso de los años se ha replicado en Europa, Asia y América latina. No son simplemente una ciudad dormitorio o producto de la expansión urbana sino son el resultado de la creación planeada en el desarrollo de oficinas para los grandes corporativos nacionales y extranjeros transnacionales en donde el contacto cara a cara es primordial.

Su formación obedece a la carencia de espacio disponible para la construcción a las afueras de los Central Business District (CBD). La construcción de infraestructuras como autopistas, aeropuertos y centros comerciales a las afueras de las ciudades ha favorecido su aparición mediante la utilización de la movilidad privada.

Se establecen en los principales nodos de autopistas y aeropuertos y son carentes de representación política. La forma de gobierno según Garreau es shadow government la cual consiste en administraciones nombradas por las empresas privadas las cuales no

son sometidas a elecciones y son ellos quienes hacen el planeamiento, administración compra y venta. (Joel Garreau 1991)¹¹. Al carecer de un gobierno elegido por la población los servicios municipales no participan de manera activa con lo cual disponen de operarios contratados por los propios residentes encargados de su mantenimiento.

Las Edge City representan la más pura segregación social por ingresos económicos debido a que los propietarios tienen ciertos códigos de conducta que excluyen a la gente de escasos recursos económicos. Las Edge cities son ciudades construidas para el uso de oficinas. Garreau se da cuenta de que éstas ciudades son más densas que la ciudad a su alrededor.

La población aumenta a las 9 en días laborables. Son percibidos por el resto de la población como un destino de usos mixtos trabajo y compras y entretenimiento.

Carecen de historia fundacional son ciudades que aparecen hace 30 años.

Éstas no son capaces de crecer hacia los lados debido a que están rodeado por zonas residenciales pero a su vez pueden crecer verticalmente. Se organizan en núcleo y se establecen alrededor de corporativos empresariales que se relocalizan a las afueras del Central Business District.

Una economía de escala en microeconomía está basada en las ventajas de costes que una empresa obtiene debido al aumento de su expansión y se refieren a la reducción del costo unitario como

¹¹ GARREAU, Joel. Edge city Life on the new frontier. New York. Anchor Books, 1991. p 24

consecuencia de una nueva instalación o los ahorros de fusionarse con otra empresa. En el caso de las Edge Cities las empresas prefieren aglomerarse para ahorrar costes.

Los economistas J. Vernon Henderson y Arindam Mitra mencionan que el fenómeno de las Edge Cities no es descentralización ni expansión urbana si no son “la creación estratégica controlada hecha por grandes desarrolladores a través de proyectos de planeación urbana” (J. Vernon Henderson y Arindam Mitra, 1996)¹²

Otra característica es que existe una combinación con el habitacional y una de las características es que los residentes son personas con alto perfil y poder adquisitivo y educados.

Las Edge Cities son ciudades ideadas para evitar el vandalismo por su excesiva seguridad privada. Cuentan además con grandes superficies verdes en combinación con centros comerciales.

Las Edge Cities son la base de las grandes empresas nacionales y extranjeras y deben de contar con al menos 450.000 m² de áreas de oficinas, 55.000 m² de áreas comerciales y la generación de entre 20.000 y 50.000 empleos de oficina. Son además identificadas como un lugar diferente. Hay más espacio de trabajo que habitaciones y su población aumenta a partir de las 9 am en días laborales y disminuye luego de las 20 horas.

Se encuentran alejadas del centro tradicional por aproximadamente 50 kilómetros y son sitios carentes de historia fundacional debido a

su reciente creación y espontánea. Desde la perspectiva de los negocios las empresas deciden instalarse en ellas porque son atraídas por el ambiente de negocios y las relaciones cara cara con sus socios. Principalmente las empresas se establecen en ellas por la búsqueda de representatividad corporativa.

Según palabras de Garreau una Edge City permite a inversores y a dueños de hogares explorar nuevas maneras de creación de riquezas, trabajo y estilo de vida. (Joel Garreau, 1991)¹³.

Otra característica de éste tipo de ciudades es que cuentan con pocos espacios peatonales su diseño da preferencia la movilidad del automóvil. De hecho Garreau menciona que lo más parecido a un lugar público es un parking ya que cualquiera puede acceder a él. (Joel Garreau, 1999)¹⁴.

Garreau menciona que para llenar el vacío cultural de las Edge Cities se debe promover el establecimiento de congregaciones religiosas capaces de formar vida en comunidad. (Joel Garreau 1991).¹⁵

En cuanto al tipo de Edge Cities Joel Garreau utiliza su propia clasificación para describirlas: Uptown construido sobre lo que antiguamente era una ciudad satélite¹⁶, Boomers establecida en la intersección de dos autopistas en donde la aparición de centros comerciales es lo más común y finalmente greenfields una ciudad previamente diseñada por el desarrollador en cientos de hectáreas. (Joel Garreau, 1991)¹⁷.

¹² HENDERSON, Vernon, Arindam Mitra. “The new urban landscape: Developers and edge cities”. Providence, Estados Unidos. Brown University. Nº 2, 1996.

¹³ GARREAU, Joel. Edge city Life on the new frontier.

¹⁴ GARREAU, Joel. Edge city Life on the new frontier.

¹⁵ GARREAU, Joel. Edge city Life on the new frontier..

¹⁶ Una ciudad satélite es básicamente un concepto en planeamiento urbano que se refiere a pequeñas áreas metropolitanas localizadas prácticamente juntas pero independientes de las áreas metropolitanas

¹⁷ GARREAU, Joel. Edge city Life on the new frontier. p 55.

Ninguna Edge City es similar y algunas carecen de nombre algo que Garreau explica diciendo; “Las razones por las cuales éstos lugares son difíciles de definir es por que raramente tiene un alcalde y casi nunca sus bordes coinciden en un mapa aún está en proceso de darles a cada Edge City un nombre, un proyecto que usará el talento”. (Joel Garreau, 1991)¹⁸

Tipos de Edge city.

Uptowns: Construidos cerca de los asentamientos de fábricas de autos.

Boomers: La típica Edge City construida en el nodo de autopistas y cerca de centros comerciales.

Greenfields: Una Edge city producto de un plan maestro hecho por un desarrollador en miles de hectáreas cuadradas.

La Défense. París, Francia.

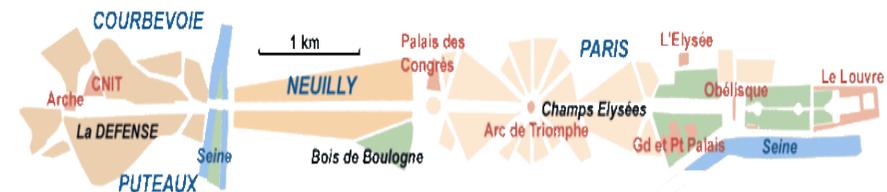


Ilustración 23. Eje Histórico Saint-Germain en Laye, La Défense, Le Louvre. Paris. Wikipedia

Durante el siglo XV los reyes de Francia solían acudir a su castillo para ir de casería. Recorrían el camino desde Le Louvre en París hasta la localidad de Saint-Germain-en-Laye. Con el paso del tiempo sirvió no sólo de paso de las cortes reales sino también de acceso a la ciudad de París. Su evolución desde 1600 hasta hoy es lo que se denomina el eje Real.

En 1609 se construye el primer puente de madera de Neuilly sobre el río Sena para facilitar el acceso a París. Años más tarde éste puente resulta obsoleto, con lo cual Henry IV manda a edificar uno de piedra inaugurándolo en el año de 1722.

Los primeros pasos para la construcción de una gran plaza en la cual se posara la escultura ecuestre de Luis XV dieron inicio en 1753. La Academia Real de Arquitectura convocó a los mejores arquitectos para su diseño aceptándolo en 1755. Años más tarde, el 20 de Junio 1763, la Plaza Luis XV fue inaugurada.

¹⁸ GARREAU, Joel. Edge city Life on the new frontier. p 76.

En 1830 la plaza fue reformada para cederle un lugar en su explanada central al obelisco de Luxor. Años más tarde, en 1833 se le bautizaría como la Plaza de la Concordia.



Ilustración 24 El Pont de Neuilly 1872. Une histoire du pont. Ayuntamiento de Courbevoie.

En 1768 el primer puente de madera es sustituido por uno sólido de piedra. Durante primer imperio en el siglo XIX la avenida toma el nombre de Campos Elíseos y es cuando comienzan a desarrollarse palacios y los primeros hoteles.

Con motivo de la conmemoración del fin de la Guerra contra Prusia en 1870, el gobierno francés decidió realizar una escultura representativa, a la cual nombraron “La Défense de Paris” y cuyo

emplazamiento sucedió en el entorno de la Défense, razón por la cual así se le conoce.



Ilustración 25 Escultura La Défense de Paris. French moments. 2009

El 1950 el consejo General de La Seine junto con el banco CITIBANK dan el primer paso para su establecimiento. En principio se planeó la construcción de la sede central de la UNESCO

y un palacio de congresos y alguna de las sedes del gobierno central francés.



Ilustración 26 Edificio CNIT. La Défense in 1960, Walking brochure la Défense.

El Gobierno francés crea un mecanismo de intervención para explotar de manera ordenada la Défense. Con lo cual se crea EPADESA Établissement public d'aménagement de la Défense Seine Arche, Establecimiento público de desarrollo de la Défense Seine Arche por sus siglas en francés.

Fue así como en el año de 1964 fue aprobado el primer plan de urbanización elaborado por los arquitectos urbanistas Bernard Zehrfuss, Robert Camelot y Jean De Mailly. El plan consistía en dos fases, la primera para el uso de la movilidad motorizada tanto privada como pública mediante la construcción de avenidas y plazas de garaje. La segunda comprendía la habilitación de espacios y áreas

para el peatón, centros comerciales, torres de viviendas y de espacios para oficinas.

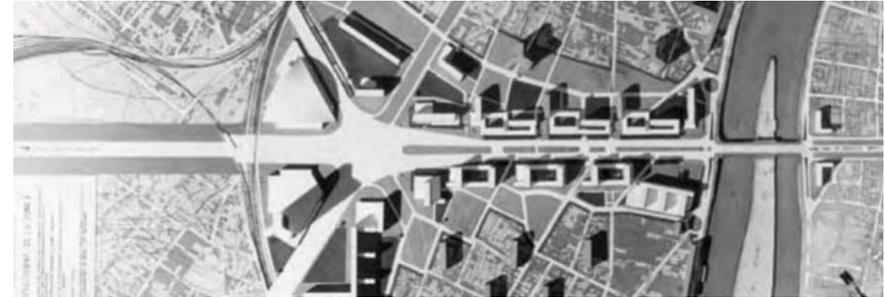


Ilustración 27. Plan DEFACTO 1964. La Défense 2050 au delà forme.

Para el año de 1970 la primera estación de trenes de cercanías se estableció en el complejo haciéndolo accesible, lo que atrajo a las compañías multinacionales. Para 1972, durante el mandato presidencial de Valéry Giscard d'Estaing se soterró la autovía A14 para crear una explanada para que la gente pudiera tener momentos de ocio al aire libre.

A principio de 1970 Francia vive un período de aceleración económica boyante en donde el crecimiento económico fue fundamental, jugando un rol importante para que las actividades de servicios aumentaran, principalmente las compañías aseguradoras, para lo cual se requirieron 1.5 millones de metros cuadrados en espacios para oficina para responder a la demanda.

La Défense entra en un periodo de modernización de sus infraestructuras y normativas. Es a partir de 1980 que los edificios se hacen más esbeltos utilizando nuevos materiales y sistemas

constructivos. La arquitectura evoluciona tomando un nuevo rumbo; la esbeltez de los edificios y recubrimientos acristalados de grandes superficies.



Ilustración 28 Ilustración 34 Torre Elf. La Défense Francia. Vivez la Défense-92 France.

En el año 2000 La Défense llega a su madurez debido a la remodelación de viejos inmuebles tales como la Europlaza y la torre Nobel y se construye la torre EDF. Nuevos criterios en tecnología y diseño son requeridos en las futuros proyectos debiéndose tomar en cuenta conceptos bioclimáticos y ambientales y las normas HQE (Hautes Qualités Environnementales, Altas Calidades Ambientales por su acrónimo en francés).



Ilustración 29 Torre EDF. La Défense France. Le guide architecture.

Al mismo tiempo se construyó la sede del ministerio de ecología del desarrollo sustentable y energía y el ministerio de igualdad del territorio y vivienda. En la Défense se localiza unos de los centros comerciales más grandes de Europa llamado Quatre Temps.

Fue entonces a partir de su puesta en marcha que La Défense ganó renombre internacional.

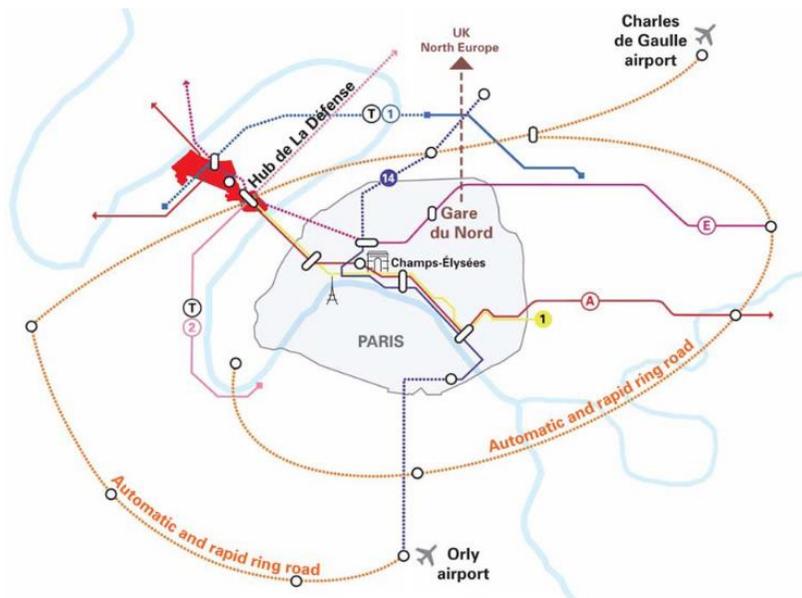


Ilustración 30. Líneas de transporte público París-Défense. La Défense 2050 au delà forme.

En el año del 2006 el gobierno reforzó a EPADESA creando la nueva delegación DEFACTO (Establecimiento público de la gestión del barrio de negocios de La Défense por sus siglas en francés). De orden público y de interés nacional con carácter comercial administrado por representantes de colectivos locales y el gobierno

La misión de DEFACTO es administrar, explotar y promover de La Défense siendo éstos los propietarios del espacio público con el fin de que EPADESA pueda realizar los trabajos de planificación urbana y obras. Una vez finalizada la planificación y ejecución de los proyectos EPADESA toma el control nuevamente para su administración, explotación y promoción.

La Défense cuenta con una superficie total de 3 millones de metros cuadrados de espacios para oficinas y unas 2.950 empresas: 14 de 20 empresas top ten nacionales y 15 de 50 de las empresas a nivel mundial. Cuenta además con 180.000 trabajadores, de los cuales el 57 % pertenece a altos ejecutivos. Tiene 20.000 habitantes con un total de 600.000 m² de alojamiento, repartidos en 71 torres de gran altura. Se dispone de un total de 245.000 m² de espacios para comercios. Cuenta con una zona hotelera con capacidad de 2.600 habitaciones y 11 hectáreas de áreas verdes. El 85% de sus trabajadores llega a la Défense en transporte público.

Cuenta con una superficie total de 3 millones de metros cuadrados de espacios para oficinas y unas 2.950 empresas 14 de 20 primeras nacionales y 15 de 50 primeras mundiales cuenta además con 180.000 trabajadores de los cuales el 57 % pertenece a altos ejecutivos y el 85% de sus trabajadores llega a la Défense en transporte público y 20,000v habitantes con un total de 600,000 m² de alojamiento, repartido 71 torres de gran altura. Se dispone de un total de 245,000 m² de espacios para comercios. Cuenta con una zona hotelera con capacidad de 2,600 habitaciones y 11 hectáreas de áreas verdes.

Nuevo plan: La Défence.

EPADESA crea en el 2006 un plan para para la ordenación del territorio de La Défense ante la amenaza de obsolescencia urbana dentro de los cuales destacan las acciones a venir.

01. Renovación de los inmuebles obsoletos. Que incluyen 150 000 m² de nuevas superficies, la restructuración de la torre Opus antes torre Nobel y la remodelación de la torre Axa.
02. Construcción de 300 000 m² de nuevas oficinas incluyendo la reurbanización del boulevard circular.
03. La construcción de una torre insignia que contenga en su interior usos mixtos como hoteles, hotelería, oficinas, residentes y comercios.
04. La Construcción de 100 000 m² de espacios para viviendas para incrementar la vida luego del fin de horarios laborales de las oficinas.
05. Transformación del boulevard circular en uno pasible y humano. Intentar que parte de la sección del boulevard circular que está cubierta por la explanada sea transitable para los peatones y dejarlo visible en algunas secciones.
06. Fortalecimiento del sector de oficinas y de negocios mediante la mejora de las redes de infraestructura del transporte público.
07. Regeneración de la gobernanza EPAD, que pase a llamarse Establecimiento Público de Gestión de la Défense EPGD en asociación con colectivos y miembros de la comunidad logrando una administración público privada.
08. Implementación de un plan de eventos culturales y comerciales con el propósito de atraer turismo y hacer de la Défense una ciudad con vida propia.
09. Prioridad al desarrollo sostenible durante el diseño arquitectónico y construcción.
10. Participar en el desarrollo equilibrado de la región de Francia.

En el año 2009 entró en vigor la nueva gobernanza EPGD asumiendo el mantenimiento operación y promoción del dominio público en la gestión de los recursos económicos.

Tyson's Corner. Virginia, Estados.



Ilustración 31 Vista de Tysons Corner. Wikimedia.com

Tysons era originalmente conocido como Peach Grove y no fue sino hasta el final de la guerra civil en 1865 que recibió su actual nombre. Tysons Corner se encuentra localizado en el Estado de Virginia en la intersección que forman las autopistas estatales 7 y 123. Se localiza a 18 kilómetros de la ciudad de Washington D. C. y a 10 kilómetros de noreste de Fairfax, el centro administrativo del condado.

Con la llegada de importante infraestructura y con la construcción el aeropuerto de Dulles en 1960 hicieron de Tysons un importante polo de desarrollo empresarial para espacios de oficina.

No es sino hasta 1962 que la junta del condado de Fairfax aprobó la construcción del centro comercial "Tysons Corner Center", el cual fue construido en 1986 en una superficie de 400,000 m². Al paso de los años el crecimiento de la actividad comercial trajo consigo la expansión territorial con la construcción de hoteles pero

principalmente torres para espacios de oficina. A partir del creciente desarrollo inmobiliario de espacios para oficina el paisaje urbano de Tysons cambió con la evolución de la tecnología y su utilización en la mejora en las comunicaciones entre las empresas.



Ilustración 32 Biblioteca del condado de Fairfax. Página oficial Fairfax County Virginia USA.

Durante la década de los 50's Tysons Corner no era más que un pueblo con dos pequeños locales comerciales. En el año de 1963 los primeros cambios se comenzaron a ver; el paso de las primeras intersecciones de autopistas por el pueblo, en particular las estatales de Virginia 7 y 123 implicaron el mejoramiento de la accesibilidad y un auge comercial en expansión.

Tyson's Corner hoy día es una de las Edge cities más grandes de Estados Unidos. En ella trabajan 120,000 personas pero sólo 17,000 de ellas viven allí. Cuenta con 37,000 m² de superficie para oficinas, Tiene 167,000 plazas de aparcamiento. Tysons cuenta con 105,000 empleados y 17,000 residentes con una capacidad de 167,000 plazas de aparcamiento dispone también de 2,5 millones de metros

cuadrados de espacios para oficina, 1 millón de metros cuadrados de residencial.

La densidad comercial de Tysons está diseñada para favorecer el sector inmobiliario y comercial a través de su vasta red de comercios y servicios tales como restaurantes y hoteles. También dispone de conexión regional a través del aeropuerto internacional Ronald Reagan y autopistas, lo cual garantiza la conectividad mediante la movilidad privada.

Sin embargo, se identifican algunos puntos débiles, principalmente la ausencia de transporte público. Es decir, se debe llegar a él a través de movilidad privada y no disponer de coche resulta un problema.

Tysons ha sido diseñada a la escala del automóvil y la accesibilidad entre edificios requiere su uso, por lo cual no resulta amigable para el peatón.

Otra carencia importante es la inhabitabilidad y ausencia de vida urbana después del término de la jornada laboral y fines de semana. Es una ciudad sin prácticamente nada que hacer tras el horario laboral.

Ante ésta problemática, el condado de Fairfax ha aprobado un plan para llevar el metro hasta Tysons con 4 estaciones para el año 2014 y con ello transformar la Edge city en downtown. El plan también incluye la mejora en la accesibilidad no sólo a través del metro sino en hacer de Tysons un lugar amigable con peatones, ciclistas y motoristas.

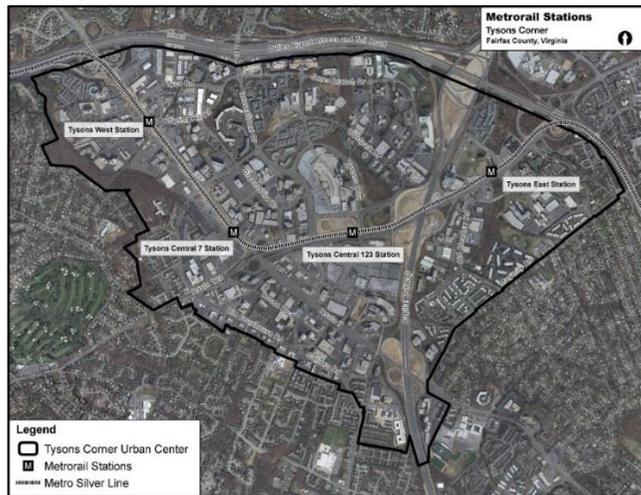


Ilustración 33 Planificación de la Silver line del futuro metro de Tysons. *The comprehensive plan for Virginia Fairfax County 2007 Edition.*

Ante ésta problemática el condado de Fairfax ha decidido un plan para llevar el metro hasta Tysons con 4 estaciones para el año 2014 y con ello transformarla de Edge city a un downtown. El plan también incluye la mejora en la accesibilidad no sólo a través del metro sino en hacer de Tysons amigable con el peatón, ciclistas y motoristas.

Nuevo plan: Tysons Corner.

Tysons ha tenido un crecimiento sostenido desde la década de los 70s como un complejo de oficinas. En 1975 los urbanistas del condado de Fairfax denominaron al polígono como un área de continuo estudio y de re estudio. Durante ese mismo año el consejo de Tysons incluyó en su grupo de investigación a empresarios, propietarios de solares, asociaciones civiles y líderes regionales para

conformar un equipo multidisciplinario y realizar los trabajos de investigación. Para 1978 surge el Plan Urbano para la mejora de Tysons mediante el cual fueron reguladas las alturas de los nuevos edificios y su arquitectura.

En el año de 1991 el Plan Urbano tuvo mejoras sustanciales adoptando el concepto para el futuro desarrollo y sistema de clasificación de la tierra como una guía para el crecimiento y desarrollo de Tysons y así designar a la ciudad como el centro urbano del Condado de Fairfax haciendo de éste un lugar más accesible orientado al peatón.

Para el año de 1994 se presentó la mejora al primer plan incorporando la problemática e inquietudes de los residentes, empresarios y asociaciones civiles en la cual se designa a Tysons como el centro urbano del condado cuyo requisito primordial es conectarlo a través de otros sistemas de movilidad distintos a la modalidad privada, es decir, llevar a Tysons sistemas de tranvía o metro. Luego de un estudio de impacto ambiental en el 2004 se decidió que se construirían 4 estaciones de metro, las cuales a día de hoy no han sido construidas debido a problemas administrativos.

En el 2005 el consejo de Tysons, como resultado de sus investigaciones, propone como principal misión el promover usos mixtos de suelo y el TOD (Transit-oriented Development por sus siglas en inglés) refiriéndose a los usos mixtos residencial y comercial donde se valoriza la conectividad mediante el transporte público y desplazamientos cortos a pie o en bicicleta.

Entre unos de sus objetivos está la mejora en las conexiones a pie entre las edificaciones y el aumento del uso residencial para que la ciudad tenga vida.

Se plantea que el 75% de los nuevos desarrollos inmobiliarios deberán estar localizados a menos de 700 metros de distancia entre ellos para potenciar los desplazamientos a pie.

Un equilibrio entre la cantidad de empleados y residentes, 200,000 empleados por 100,000 residentes.

Otro objetivo incluye la reducción de los edificios aislados y de las grandes superficies de aparcamientos y conseguir que los vehículos lleguen a todos los bordes de Tysons para conectar los nuevos edificios con los parques urbanos a través de recorridos peatonales y ciclo pistas.

Lograr que sus residentes, instituciones e iniciativa privada se sientan comprometidos con la ciudad a través de la formación de un pacto con el gobierno para sentar las bases y estandarizar una tipología de arquitectura a través de hitos y nodos con el objeto de que la gente vaya formando una imagen de la ciudad. A su vez promover programas de arte y recreación.

Otro de los puntos planteados es el rediseño de las redes de transporte, es decir crear una red multimodal de transporte público que proveerá de múltiples opciones provocando que la gente se desplace a pie favoreciendo así la utilización de espacios al aire libre.

El desarrollo de infraestructura cívica que incluya la promoción de la cultura, el arte y la recreación como parte de la vida cotidiana de Tysons para hacer de él un sitio más habitable.

Residencia contra oficina Tysons y La Défense.

En Tysons trabajan 120.000 empleados y sólo 17.000 la habitan, es decir un (14% de uso habitacional). En el caso de La Défense cuenta con 180.000 empleados y 20.000 mil habitantes representando el (11% de habitacional). Al analizar los porcentajes queda claro que los espacios para oficina dominan el uso habitacional.

Al observar que sucede en los alrededores de Tysons y en La Défense el resultado es un enorme contraste entre residencia y oficina. En el caso particular de Tysons la residencia urbana entra en conflicto con las oficinas. La homogenización entre residencia de baja densidad y oficina es generadora de segregación como resultado de la dispersión urbana o urban sprawl cuya característica es su aislamiento del resto de la ciudad separadas por grandes extensiones de aéreas verdes que ocasionan problemas de movilidad al depender de transporte privado como medio de transporte para ir a trabajar.

Otra de las características es que tienden a segregar a los habitantes por raza nivel socioeconómico segregándoles del resto de la población. El consumo de grandes extensiones de territorio y crecimiento cero en las áreas centrales y a doble dígito en las periferias existiendo una menor concentración de población en un número limitado de zonas densas propiciando una fragmentación del territorio. Entre otras causas del fenómeno está el decaimiento de la vida urbana debido a la lejanía entre las casas unifamiliares y a que los trayectos suelen ser casa-centro comercial y en el ámbito laboral

los centros de trabajo se localizan en polígonos industriales o centros de negocios. El espacio público desaparece. Otro problema es el encarecimiento de los suministros de agua, luz, gas energía eléctrica etcétera por la inversión que supone llevar las infraestructuras a sitios dispersos dentro del territorio. Así mismo el encarecimiento de la construcción de infraestructura viaria alejada de las zonas centrales para llegar a las urbanizaciones dentro del territorio.



Ilustración 34 Vista aérea de Tysons Corner, Virginia 2010. Urban Sprawl. Wikipedia

Mientras tanto para el caso de La Défense en París el conflicto entre residencia y oficina no existe debido a la cercanía con el centro de la ciudad y por sus múltiples conexiones mediante transporte público

también y la densidad habitacional en las periferias de La Défense es de media alta en manzana cerrada.



Ilustración 35 Urban sprawl o dispersión urbana inexistente. La Défense. Paris. Wikipedia

CBD Y Edge City dos formas urbanas distintas.

Si bien ambas formas urbanas parecen similares debido a que son contenedores y generadores de fuentes de empleo y ventas de bienes y servicios dentro de un punto determinado de la ciudad en donde la concentración de espacio de oficinas domina la residencial, las Edge Cities surgen a partir del espacio vacante cedido por el Central Business District a razón del incremento del precio de los solares y/o de su ausencia. También al incremento y saturación de sus calles colapsando el tráfico. Si agregamos la gran disponibilidad de la movilidad privada y las nuevas infraestructuras queda claro que el establecimiento de la Edge City depende de éstos y otros factores

como políticos y económicos en los cuales los gobiernos locales o nacionales promueven éste tipo de inversiones para atraer compañías nacionales y extranjeras, con lo cual es necesario contar con solares para que establezcan sus sedes centrales. También es importante observar que las empresas que se instalan en las Edge Cities lo hacen con el justo propósito de ganar representatividad corporativa como simbolismo de poder de negocios. La maduración de los suburbios ha hecho las áreas periféricas más competitivas con respecto a las centrales a su vez menos dependientes de la centralidad.

Diferencias entre CBD y Edge City.

| CBD | Edge City |
|--|---|
| Son planeados por los gobiernos del país. | Son planeados concebidos por los la iniciativa privada |
| Se encuentran rodeados por la ciudad. | Están aislados de la ciudad y se encuentran rodeados de nodos de carreteras y autopistas. |
| Se localizan en las proximidades del Centro Histórico de la ciudad. | Alejados del casco histórico de la ciudad. |
| Los precios del metro cuadrado de solar son caros debido a su proximidad con el centro de la ciudad | El coste del precio por metro cuadrado suele ser más barato debido a la lejanía de la ciudad y por ser terrenos rústicos. |
| Su arquitectura contrasta con el perfil antiguo de la Ciudad. | Al ser lugares alejados de la ciudad central el perfil de la ciudad pasa desapercibido |
| Existe conectividad mediante transporte público. | No existe conectividad mediante transporte público sólo se llega a través del vehículo privado |
| Los ayuntamientos tienen la responsabilidad de llevar acabo los servicios urbanos | Las Edge City se rigen bajo los Shadow Governments. Al carecer de un gobierno elegido por la población los servicios municipales no participan de manera activa con lo cual disponen de operarios privados. |
| Su formación obedece a la carencia de espacio de oficinas disponible. | Su formación obedece a la conectividad por las infraestructuras. |
| Se establecen a pocos kilómetros de la centralidad e incluso dentro de ella. | Son ciudades que se establecen en los principales nodos de autopistas |

| | |
|---|---|
| Cuando adolecen de espacio para edificar simplemente su expansión se detiene. | Son capaces de crecer la verticalidad en nuevas torres de oficinas. |
| La combinación con el habitacional es inexistente. | Existe una combinación con el habitacional |
| Hay pequeños negocios al por menor | Tienen en su perímetro a grandes extensiones de tierra destinadas para grandes centros comerciales. |
| Los inquilinos pueden pertenecer a la iniciativa privada y pública. Conviven Ministerios de gobierno inversión privada | Sólo cuenta con inquilinos de la inversión privada |
| Aquí se ubican igualmente muchos atractivos turísticos | Al ser de reciente formación y espontanea fundacional carece de antecedentes históricos, culturales y monumentos. |
| Tráfico de vehículos y peatones. | El tráfico de peatones es escaso debido a que los desplazamientos son realizados mediante movilidad privada |

Tabla de diferencias entre CBD y Edge city. Elaboración propia

Balance de casos expuestos.

En el caso de la Défense hay una historia fundacional de fondo que comienza a partir del año 1600 con el Axe Royal el cual ha pasado de ser eje fundacional a un corredor terciario de Paris.

La Défense está compuesto por una administración pública-privada para la mejora en sus planes de infraestructura tomando en consideración a los diversos colectivos de La Défense.

En cuanto a la movilidad la Défense cuenta con líneas de metro y la accesibilidad va de buena a excelente.

En cuanto a los planes de accesibilidad se ha puesto empeño en hacer la urbanización accesible para los peatones soterrando la autopista creando una explanada esto con la finalidad de atraer turismo y mantener viva a la Défense al cierre de los horarios laborales de oficina. En el diseño urbano se han planteado recorridos verdes, plazas y la mejora de la explanada para el montaje de exposiciones temporales y actividades lúdicas.

La Défense funciona como un híbrido entre Edge City y Central Business District. Debido a que como Edge city tiene entre sus inquilinos a empresas privadas y como CBD posee algunas delegaciones centrales del gobierno francés. En el caso de la administración también está combinada entre asociaciones públicas y privadas. Para la toma de decisiones se depende en gran medida del gobierno central francés al ser unos de los inversores y promotores.

La Défense cuenta con 3 millones de metros cuadrados de oficinas con lo cual cumple con lo establecido para ser considerada Edge city (450.000 m²). La Défense tiene otra característica que la clasifica como un CBD y es que se localiza cerca del caso histórico de París.

En el caso de Tyson carece de historia fundacional por surgir espontáneamente al lado del trazado de las autopistas estatales 7 y

123 y es nombrada Tyson por estar localizada cerca del pueblo del mismo nombre fundado en 1865. Desde el punto de vista la Edge City de Tysons Corner no está diseñada para el peatón debiéndose acceder únicamente mediante movilidad privada.

Coincidiendo ambos fenómenos han tomado medidas paliativas contrarrestar la obsolescencia urbana¹⁹ luego de los horarios laborales de oficina y así lograr atraer visitantes.

La Défense es la que ha hecho ya intentos por paliarlos desde la construcción de la explanada central y el montaje de exposiciones temporales, pero no han sido suficientes para solucionar el problema. Mientras Tyson recién ha empezado a generar los planes para la mejora de zonas peatonales y evitar permanezca la obsolescencia.

Edge city y Central Business District son fenómenos carentes de vida urbana propia al contar con más espacio de oficinas que habitacional afirmando que el modelo de ciudades oficina queda a deber como concepto de ciudad ideal.

¹⁹ Es la homogenización, deterioro, desuso o falta de calidad de los espacios, calles, infraestructuras y edificios que conforman las ciudades. Este término se utiliza al referirse especialmente a los barrios construidos más allá de los centros históricos, es decir en los crecimientos urbanos periféricos.

5.0 Santa Fe, Ciudad de México

5.1.1 Antecedentes

5.1.2 Estadísticas

5.1.3 Realidad física de Santa Fe

5.1.4 Calles

5.1.5 La imagen proyectada de los edificios

5.1.6 Funcionamiento interno de los edificios

5.1.7 Seguridad

5.1.8 Arquitectura representativa

Conjunto Calakmul

Hotel Fiesta Inn americana

Torre arcos II

Torre Santa Fe Pads

Centro Comercial Garden Santa Fe

Centro comercial Santa Fe

Supermercado Chedraui

Torres

Problemática

Santa Fe, Ciudad de México.

Antecedentes

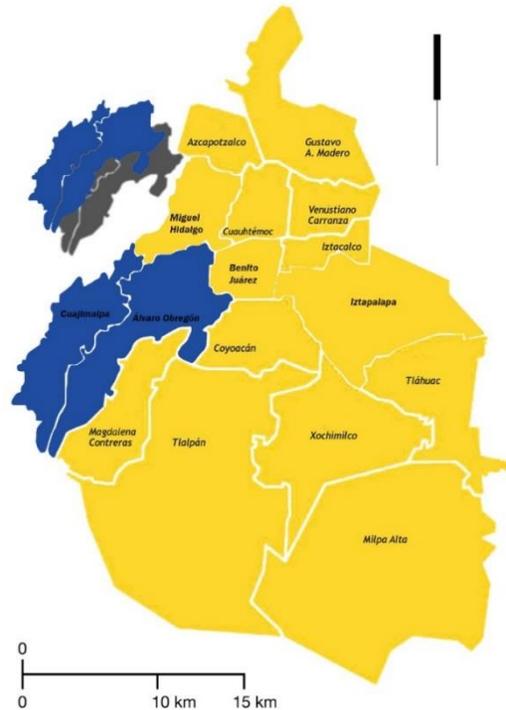


Ilustración 36 Mapa delegacional Ciudad de México, Elaboración Propia

Santa Fe es un desarrollo urbano en términos económicos financieros y corporativos clasificados como el más importante de México. Localizado al poniente de la Ciudad de México junto la autopista México Toluca en las delegaciones²⁰ Cuajimalpa y Álvaro Obregón.

Recibe ése nombre debido a la cercanía con el Pueblo de Santa Fe, fundado en el siglo XVI por Vasco de Quiroga. Tras su muerte quedó un pequeño asentamiento el cual con el paso de los años se emancipó. Durante el siglo XVI Santa Fe mantuvo administrativamente independiente a la Ciudad de México usando los terrenos como áreas de pastoreo y actividad minera.

²⁰ Son las áreas en las que se encuentra dividida la Ciudad de México cada una comprende un órgano político administrativo.



Ilustración 37 43 Santa Fe 1980. Relieve y litología y riesgos en Álvaro Obregón, Distrito Federal 1995

A inicios de 1800 es cuando la Ciudad de México comienza su crecimiento de forma moderada alcanzando una población de 170 mil habitantes debido a factores como la guerra de Independencia y las invasiones norteamericana y francesa continuando con su crecimiento a lo largo del Siglo XIX.

A inicios del siglo XX es cuando el crecimiento de la Ciudad de México fue exponencial grandes avenidas fueron construidas para llegar a los bordes de la capital creciendo la mancha urbana hacia el sur poniente.

Durante el siglo XIX Santa Fe perteneció administrativamente al pueblo de Santa Fe y durante el siglo XX pasó a ser parte de las delegaciones Cuajimalpa y Álvaro Obregón.

Para 1930 la principal actividad en la zona era la extracción de arena lo que ocasionó grandes socavones en la década de los setentas;

Con la deforestación y la actividad minera se establecieron nuevos pobladores en su mayoría operarios de las minas.



Ilustración 38 Minas a cielo abierto. Santa Fe 1980. GDF.

Para 1970 fue imposible seguir explotando las minas debido a que los muros de contención para mantenerlas en pie incrementaron el coste de construcción haciendo el terreno inestable a lo cual los dueños se deshicieron de ellas. Los enormes socavones dejaron un espacio de 4 kilómetros de ancho por 2 kilómetros de largo y 100 metros de profundidad a lo cual el gobierno capitalino tomó la decisión de utilizarlos como vertederos.



Ilustración 39. Vertedero Prados de la Montaña, Santa Fe 1980. GDF

En 1970 se creó el Plan de Desarrollo Urbano para el área de Santa Fe que incluía la construcción de una zona industrial y una cárcel cancelando la creación de zonas habitacionales por la topografía accidentada de las minas y del riesgo sanitario por el vertedero.

Debido a que el plan de Desarrollo Urbano incluía el establecimiento de industrias el gobierno de la Ciudad de México estaba obligado a proveerles los servicios básicos e infraestructuras y dicho plan se canceló debido a la incapacidad económica de la inversión del gobierno.

En 1983 el Gobierno de la Ciudad de México cerró la compra de terrenos y la expropiación de algunos otros con una totalidad de 850 hectáreas repartidas entre las Delegaciones Álvaro Obregón y Cuajimalpa.

En 1987 el gobierno de la Ciudad de México a través del SERVIMET (Servicios Metropolitanos) estableció una Zona Especial de Desarrollo Controlado (ZEDEC) que incluía las 850 hectáreas de Santa Fe para su mejoramiento y definición de usos de suelo.



Ilustración 40 Perfil de Santa Fe. Wikipedia.

En 1989 se establece un Plan Maestro para el desarrollo de la ZEDEC Santa Fe debido a su potencial comercial y corporativo además en Para 1990 se habían otorgado 20 hectáreas para la Universidad Iberoamericana y 22 hectáreas para una TELEVISORA (televisora).



Ilustración 41 Camino Santa Fe. Wikipedia

En ese mismo año se crea un polígono de mejoramiento empresarial bajo el concepto americano de Business Industrial District (BID) para crear un fideicomiso encargado del mantenimiento y mejoramiento urbano el cual debía de cobrar un 3% extra como impuestos.

En 1995 llegaron los primeros inquilinos: Automotriz Hermer, Hewlett Packard de México, Inmuebles Hogar, Parque Santa Fe segunda sección, Universidad Iberoamericana, Corporativo Opción Santa Fe II, Impulsora Corporativa de Inmuebles y Banca Serfin. La

definición del plan maestro del ZEDEC quedó definido en las siguientes áreas:

Estadísticas

Santa Fe cuenta con 70.000 empleados, 3 millones de metros cuadrados de espacios para oficina, 100.000 m² de espacios comerciales, alrededor de 8 millones de visitantes por año, cuenta con 4 universidades, Universidad Panamericana, Universidad Iberoamericana, Universidad Westhill y Tecnológico de Monterrey en total 18.000 alumnos.

Clasificación de usuarios.

| Tipo de usuario | Cantidad |
|---|----------|
| Habitantes | 34.494 |
| Empleados | 70.000 |
| Visitantes (turistas, compradores, visitantes y negociadores) | 100.000 |
| Estudiantes | 18.000 |

Fuente: Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona de Santa Fe.

Refiriéndose al área de Santa Fe, la densidad de población en esta área urbana es más baja con respecto a las que se presentan en el centro de la ciudad de México, ya que se encuentra en proceso de crecimiento poblacional; la densidad calculada para esta área es de 36 hab. /ha. en el año 2010.

Pronóstico de población de la Zona de Santa Fe.

| Año | 2000 | 2005 | 2010 | 2015 | 2020 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Población | 21.774 | 27.829 | 34.494 | 41.464 | 48.339 |

Fuente: Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona de Santa Fe.

Uso de suelo.

| Uso de suelo | Porcentaje % |
|----------------|--------------|
| Áreas verdes | 28.09 |
| Descampados | 18.58 |
| Comercio | 3.54 |
| Cuerpo de agua | 0.58 |
| Equipamiento | 6.08 |
| Habitacional | 4.36 |
| Mixto | 2.22 |
| Oficinas | 14.24 |
| Servicios | 1.75 |
| Viario | 20.56 |
| | 100% |

Fuente: Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona de Santa Fe 1987.



Ilustración 42 Plano de zonificación Santa Fe. Gobierno de la Ciudad de México. Ver plano USSF-10 en anexos.

Realidad física de Santa Fe.

Santa Fe se diferencia con el resto del contexto urbano por su arquitectura opulenta gracias al poderío económico de las empresas las cuales piden diseñar su corporativo para competir en altura y en diseño con el resto. Entre las empresas que tienen sus sedes corporativas están Chrysler, Hewlett Packard, Erickson, Citibank-Banamex, General Electric, IBM, ABN Amro, Philip Morris, Kraft, Sony, Telefónica, junto con las de transnacionales mexicanas como Televisa, Cuervo y Bimbo.



Ilustración 43 Santa Fe. Wikipedia

Santa Fe fue planeada como el lugar idílico en donde la presencia de vendedores ambulantes, delincuencia y fuera cero para proyectarla ante el mundo como un ícono de un México desarrollado de

vanguardia sin pensar en su integración con el emplazamiento próximo generando un espacio semiprivado para la utilización de las empresas y automóviles.

Calles

Santa Fe ha cambiado forma de organizar el espacio urbano rompiendo abruptamente con los espacios públicos y otros lugares cambiando la manera de vivir de las personas. Los propios edificios son los que van configurando los espacios públicos los cuales son imperceptibles ya que los grandes edificios le restan importancia.



Ilustración 44 Aceras toman la forma del diseño exterior del hotel Fiesta Inn. Escaparate Santa Fe

Otra característica es que las aceras están trazadas en base a la disposición anárquica de los edificios. Es decir, el trazado de la red viaria obedece a la disposición de los complejos de oficinas.



Ilustración 45 Disposición anárquica de los edificios. Google earth.

La imagen proyectada de los edificios

La arquitectura del conjunto juega un rol importante para reflejar los requerimientos de la empresa en cuanto a representación empresarial, poderío y estatus social. Se entra en disputa el mejor diseño y altura de sus proyectos en un afán de competición. En otras palabras la arquitectura del sitio entra en un contexto de competitividad global al proyectar los conceptos básicos de la globalización como el de ganancia, oportunidad, individualidad, eficiencia logrando que cada edificio tenga características que lo hacen único.

Funcionamiento interno de los edificios.

Al tener carencia de espacios públicos los espacios interiores de los edificios desempeñan el rol sustitutivo de actividad exterior. Es decir todo lo que en teoría debiera suceder en las calles se lleva a cabo

dentro de ellos utilizando la calle como un elemento de transición en el mejor de los casos.



Ilustración 46 Espacio público. Centro comercial Santa Fe. Wikipedia

Seguridad.

Si se toma en cuenta que el espacio interior de los edificios pasa a ser el espacio público se debe garantizar el orden y el resguardo de sus usuarios. En los accesos a los edificios se instalan cámaras de video vigilancia y sistemas de acceso automatizado para el personal debidamente acreditado. Las empresas dueñas de los edificios son las encargadas de su propia seguridad con lo cual contratan guardias de seguridad privados a los cuales uniforman con los colores corporativos de la empresa y tienen el poder de increpar a extraños que se acerquen. Sin este exhaustivo control de seguridad privada Santa Fe simplemente no podría funcionar.

Arquitectura representativa.

Como ya se ha comentado la arquitectura de Santa Fe se rige bajo los conceptos de globalización. Cada despacho de arquitectos intenta poner a la marca patrocinadora en la imaginaria de la gente y hacer del inmueble un hito que la gente relacione instintivamente con la marca.

Conjunto Calakmul.



Ilustración 47 Conjunto Calakmul. Santa Fe. Wikipedia

Edificio diseñado por el arquitecto mexicano Agustín Hernández. El primer cuerpo fue construido con forma cúbica, desarrollado en planta baja y 8 niveles superiores para oficinas; el segundo es de forma piramidal, destinado a oficinas y zona comercial.

Hotel Fiesta Inn americana.



Ilustración 48 Hotel Fiesta Inn americana.

Diseñado por Picciotto Arquitectos, SC. El Hotel Fiesta Inn, con requerimientos más estandarizados y enfocado hacia el hombre de negocios, está contenido dentro de un paralelepípedo de cristal

Torre arcos II.



Ilustración 49 Torre arcos II. Wikipedia

Diseñada por Teodoro González y Francisco Serrano. Torre Arcos II es el segundo rascacielos en el complejo de Arcos Bosques Corporativo; tiene 161 metros de altura y su diseño incluye dos torres paralelas de 33 pisos con 166 metros de altura cada una unida por un dintel de 2 pisos en la parte media, es de un estilo arquitectónico postmodernista.

Torre Santa Fe Pads.



Ilustración 50 Torre Santa Fe Pads. Grupo Arquitectoma. 144m. Wikipedia

Torre de oficinas diseñada por Grupo Arquitectoma con 144 metros de altura

Centro Comercial Garden Santa Fe.



Ilustración 51 Centro Comercial Garden Santa Fe. Wikipedia

Garden Santa Fe, un centro comercial sustentable a 35 metros de profundidad diseñado por las firmas KMD Arquitectos y Arquitectoma.

Centro comercial Santa Fe.



Ilustración 52 Centro comercial Santa Fe. Wikipedia.

Centro Comercial Santa Fe se crea del esfuerzo conjunto de Dine, Inmobiliaria del Grupo Desc, Palacio de Hierro, Liverpool, Grupo CAABSA como inversionista y principal constructor, como un proyecto piloto para dar a la zona antiguo vertedero y minas de arena y grava con baja productividad.

Supermercado Chedraui.



Ilustración 53 Supermercado Comercial Chedraui. Rojkind arquitectos.

Centro comercial Chedraui. Santa Fe. Diseñado por Rojkind Arquitectos.

Torres.

| Torres | Nombre | Uso | Altura |
|--|-----------------|--------------|--------|
|  | Santa Fe Pads | Oficinas | 141 m |
|  | Torre Amsterdam | Apartamentos | 140m |
|  | Torre panorama | Habitacional | 140 m |

| | | | |
|--|-------------------------|-------------------------|-------|
|  | Torre Movistar | Oficinas | 112 m |
|  | Torre Barcelona | Oficinas y Habitacional | 111 m |
|  | Corporativo World Plaza | Oficinas | 119 m |

Problemática.

Santa Fe un enclave que surgió de la nada. Sin una clara planificación en movilidad como resultado hoy día cuenta con atascos vehiculares en horas punta.



Ilustración 54 Tráfico en Santa Fe. Avenida de los poetas. CNN México

Existe segregación urbana en Santa Fe hacia la población de escasos queda aislada en las periferias de Santa Fe.



Ilustración 55 Segregación urbana en los bordes de Santa Fe. Periódico Excélsior.

Para los propios vecinos de urbanizaciones lindantes resulta complicado acceder no hace falta que haya un cartel que indique no pasar. Por citar un ejemplo la Universidad Iberoamericana ha puesto en marcha un programa de inclusión para que los vecinos aledaños a Santa Fe pudiesen hacer uso de sus instalaciones pero ellos mismos reconocen sentirse incómodos por la presencia excesiva de seguridad y gente de dinero con lo cual prefieren hacer uso de otras bibliotecas de su entorno.

La por la cantidad de infraestructuras carreteras Santa Fe queda segmentada con lo cual es complicado para el peatón.



Ilustración 56 Infraestructuras seccionan dividen Santa Fe. Wikipedia.

Para el desarrollo de Santa Fe se llevaron a cabo prácticas bajo la fórmula del trueque intercambiando suelo urbano a cambio de construcción de infraestructura por parte de la iniciativa privada y consorcios de empresas con ello el suelo pasó a tener un plus valor que al quedar en manos de las y especulaciones el precio de solares. En consecuencia al poder inmobiliario y financiero toma el control en los precios, en la modificación de usos de suelo, su urbanización y edificación. Las propuestas de los residentes de tampoco se hacen escuchar ya que las decisiones no son tomadas por el gobierno de la ciudad sino por los propios empresarios. Con lo cual si los residentes piden una mejora son ignorados.

CAMINO COMPLICADO

La red vial presenta varios problemas. Tráfico y la saturación de las vías de comunicación terrestre afectan de manera directa a la población flotante de la zona, además de la falta de seguridad para peatones.

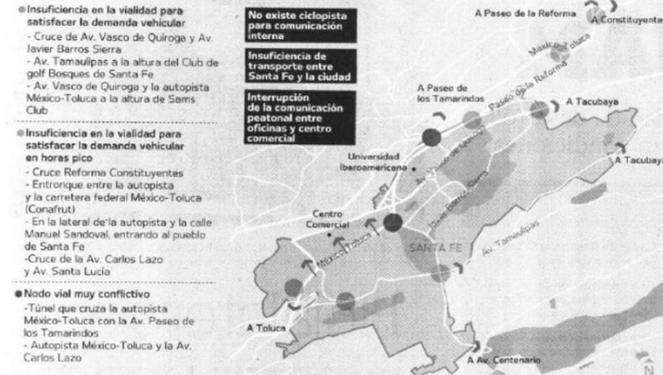


Ilustración 57 Vecinos rechazan nuevo plan Santa Fe. Periódico El universal

Santa Fe como Tysons Corner y La Défense sufren de obsolescencia urbana²¹ al contar con más espacios de oficinas que metros cuadrados de habitacional. En el caso Santa Fe no se han planteado soluciones para frenarla al contrario se siguen construyendo centros comerciales y torres de oficinas. Entre otras problemáticas ésta la inexistencia del transporte público, servicios de limpieza malos e infraestructuras deficientes

21 es la homogenización, deterioro, desuso o falta de calidad de los espacios, calles, infraestructuras y edificios que conforman las ciudades.

6.0 Conclusiones

6.1.1 Futuras investigaciones

Conclusiones.

La intervención de empresas privadas para hacer ciudad tiene como primordial objetivo conseguir el retorno de sus inversiones y generar una imagen representativa y de prestigio. Desde el punto de vista urbanístico son éstas las que ocasionan cambios sustanciales en el paisaje urbano sin importar su integración con el contexto y sus habitantes. En aras de atraer más inversiones privadas que generen empleo los gobiernos realizan mejoras a sus infraestructuras permitiendo que las empresas establezcan sus corporativos donde mejor les convenga con el argumento de generar una imagen de poderío y representatividad corporativa, generar empleo y poner en el mapa a la ciudad. Para tal efecto los gobiernos proporcionan incentivos fiscales con la excusa que ésas inversiones promoverán el bienestar y desarrollo. Hoy día se están llevando a cabo inversiones público privadas en infraestructura denominadas PPP²² public-private partnership, Asociaciones Público Privadas por sus siglas en inglés ante la incapacidad de gobierno para financiarlos.

En el caso del Gobierno de la Ciudad de México al no contar con los suficientes recursos económicos recurre a éste tipo de asociaciones para la concesión de obra pública. Según Harvey la planeación estratégica de hoy está dirigida hacia las empresas urbanas en el escenario de la privatización (Harvey 1989).²³

La nueva manera de hacer ciudad está basada en la planeación estratégica para atraer megaproyectos bajo el concepto de las nuevas teorías de administración de negocios. El desarrollo de las nuevas ciudades está vinculado estrechamente a las nuevas prácticas de consumo las cuales ven a la ciudad como una gran posibilidad de negocio.

Desde la planificación Santa Fe ha sido excluyente ya que el gobierno liberó los terrenos y reubicó a 300 familias para la construcción de infraestructuras y desarrollos inmobiliarios como centros comerciales y edificios corporativos y de vivienda generando empleos temporales. Una vez concluidas las obras muchos de éstos obreros pasaron al sector servicios de mantenimiento y limpieza del conjunto sin espacios intermedios para su alojamiento con lo cual el personal de mantenimiento tiene que vivir en los barrios próximos a Santa Fe. De la misma manera los servicios educativos y comerciales no están concebidos para la población de proximidad sino que están dirigidos a la clase alta que habita al poniente de la ciudad de México y residentes de Santa Fe.

Los precios son prohibitivos el precio promedio de un apartamento de entre 100 y 600 m² en una torre de apartamentos va desde 1 millón de dólares hasta los 2 millones de dólares con lo cual se

²² En líneas generales, una asociación público-privada se refiere a un acuerdo entre el sector público y el sector privado en el que parte de los servicios o labores que son responsabilidad del sector público es suministrada por el sector privado bajo un claro acuerdo de objetivos compartidos para el abastecimiento del servicio público o de la infraestructura pública.

²³ PÉREZ, Javier. El Conjunto Santa Fe de la Ciudad de México: Notas para una Crítica del Urbanismo Moderno.

Instituto Politécnico Nacional, 2007.

estima que para poder pagarlo el cliente debe tener un sueldo mensual mínimo de 4000 dólares.

En el diseño de los edificios no se existen parámetros arquitectónicos ni regulación en las alturas de edificación lo que ha ocasionado que se convierta en un lugar que se distingue del resto de la ciudad como un lugar aislado.

El plan utópico de los desarrolladores genera retornos económicos importantes. Pero desde el punto de vista urbanístico éste tipo de desarrollos carecen de vida propia, circulan lujosos coches a altas velocidades hay pocas aceras y sin peatones. En definitiva, son éstas las ciudades de la obsolescencia urbana.

Con estos emplazamientos exclusivos y excluyentes la polarización social y espacial se profundiza. Es en la abundancia y la ostentación expresada en un urbanismo con ideas de riqueza que se acrecienta el poder de la exclusión, al tiempo que deriva en la formación de identidades sociales homogéneas que rechazan unos a los otros, los diferentes, para constituir ghettos elitistas. Por ello, las consecuentes dimensiones sociales de la opulencia en la vida urbana aminoran la necesidad de compartir los bienes y servicios escasos.

Fragmentación urbana que es reflejo tanto de la división social y espacial del trabajo, como de la búsqueda de prestigio social, en el contexto de una distinción adquisitiva, en la que subyace un signo de poder ideológico; pero también expresión de la eficiencia y productividad, como principio de optimización de esfuerzos y

capacidades que forman parte de un gran engranaje social que dispone a cumplir funciones de una gran máquina humana.

Por otra parte las Edge cities es la arquitectura opulenta y llamativa de las torres corporativas. Cada torre de oficinas busca competir en altura y diseño y ahora con la aparición de las nuevas tecnologías y certificaciones energéticas cuyos beneficios van desde la activación de colaboradores haciéndolos más competitivos como empresa hasta el aumento en prestigio de marca siendo la arquitectura y certificaciones las que en un inicio elevan el prestigio del futuro inquilino de la torre. Algo que también es característico es bautizar a la torre con el nombre de la empresa que financió su construcción y que será el futuro inquilino.

Si bien muchos elegían los logros de las Edge Cities éstas no están exentas de problemas. Su aparición espontánea, ausencia de planeamiento urbano y rápido crecimiento representan un problema para la movilidad privada provocando atascos. Llegar a ellas genera dependencia al coche porque son ciudades carentes de transporte público y las empresas están buscando oficinas alejadas de los núcleos urbanos a lo cual representa un problema de funcionamiento.

Las Edge Cities son ciudades elitistas tienden naturalmente a excluir de su ámbito a ciertos sectores de la población clasificándoles por ingreso económico.

Si bien la gente identifica a las Edge Cities como un lugar carecen de un sentido del lugar como pertenencia afectiva debido a que son

percibidas como bloques de edificios dónde se lleva a cabo actividades de oficina o donde habitan personas de clase alta. Son éstas lugares de tránsito con lo cual la gente no se siente identificada. La no intromisión de la administración pública en las Edge Cities trae como resultado en muchos casos poca coordinación provocando malestar en sus usuarios por la poca conservación y mantenimiento de sus infraestructuras.

Al ser ciudades que aparecen espontáneamente en los nodos de autopistas y aeropuertos son carentes de una planeación en sus accesos con lo cual la congestión en horas punta resulta problemática.

Joel Garreau explica que son ciudades en toda la extensión de la palabra cuentan con industria gobierno, sociedad, religión, seguridad y cultura pero al hacer un análisis no todas cuentan con los parámetros básicos de una ciudad con lo cual se deja claro que son ciudades producto de la explosión inmobiliaria y del fenómeno de la expansión económica como demanda del mercado a su vez preponderando la representatividad empresarial es decir al instalar la sede empresarial de una empresa en la Edge City le genera la empresa un valor añadido de poder económico estatus social y corporativo.

Características fundamentales de una ciudad. Según Conferencia Europea Estadística de Praga considera que una ciudad será definida como tal si cuenta con una aglomeración de gente superior a los 5,000 habitantes. Es además un espacio social donde un colectivo humano reside, organiza y se reproduce socialmente. Mientras

tanto las Edge Cities sólo toman en cuenta requisitos cuantitativos de espacios de oficina, comercios y la generación de empleos en servicios, es decir el uso habitacional no es un requisito indispensable. Por ejemplo La Défense tiene un 14% de residentes contra el 11% de Tysons Corner con lo cual se comprueba que son enclaves con poco habitados.

Quedan descartadas como ciudades aquellos enclaves de carácter especializado donde se realizan tareas determinadas y donde no se ubican grupos domésticos. No se puede considerar ciudad a los asentamientos político-ideológicos especializados, como pueden ser emplazamientos de vigilancia territorial o campamentos militares, lugares de carácter religioso santuarios o templos, aquellos poblados donde se instalan grupos aislados no domésticos, monasterios o aquellos enclaves donde residen grupos de una clase dominante, tales como palacios o castillos. Tampoco serían ciudades aquellos lugares de actividad económica especializada.

La Edge city no puede ser considerada ciudad es simplemente un fenómeno producto de la inversión inmobiliaria con la intención de proyectar al mundo la idea de una ciudad global y atraer inversiones en ésta fase de política neoliberal. Las Edge cities son lugares dependientes del centro urbano al no contar con organización política, esparcimiento, industria, gobierno, cultura, sociedad y religión.

Tras concluir el estudio de Edge City se comprueba que efectivamente Santa Fe entra en la clasificación. Algunas de las Edge cities aparecen a las afueras de los Central Business District (CBD). En éste caso Santa Fe está junto a uno de ellos; Paseo de la Reforma. Su emplazamiento ocurre cerca de infraestructuras como auto pistas en éste caso la Autopista a México-Toluca, Estado de México. También son favorecidas por la utilización de la movilidad privada al carecer de transporte público para poder llegar a Santa Fe se requiere de vehículo propio. Otro requisito que se aplica al caso es que las Edge cities carecen de gobierno municipal se rigen bajo concepto de administraciones nombradas por las empresas privadas. En el caso de Santa Fe fue el gobierno local fue quien promovió su emplazamiento y luego de ello Santa Fe se rige bajo una administración elegida por las propias empresas residentes. Santa Fe como toda Edge City es carente de historia fundacional al aparecer en medio de la nada. También es una ciudad con segregación urbana clasifica a residentes por ingresos económicos y es nuestro caso población de las periferia de Santa Fe es totalmente excluida.

Las Edge Cities son percibidas por el resto de la población como un destino de usos mixtos trabajo y compras y entretenimiento en el caso Santa Fe la gente la reconoce como un lugar con rascacielos lleno de espacios para oficina y vivienda donde se va de compras es caro y tiene arquitectura opulenta y sólo pocas personas pueden tener acceso a sus edificios.

Las Edge Cities deben de contar con al menos 450.000 m² de áreas de oficinas, 55.000 m² de áreas comerciales y la generación de entre 20.000 y 50.000 empleos. En el caso Santa Fe tiene 3 millones de

metros cuadrados de espacios para oficina, 70.000 empleados y 100.000 m² de áreas comerciales. Santa Fe cumple con los requisitos para entrar en la clasificación de Edge city.

Futuras iiinvestigaciones.

La fundación de las Edge Cities es reciente con lo cual les hace falta entrar en una etapa de maduración al igual que muchas de las investigaciones al respecto.

Para futuras investigaciones se puede analizar el fenómeno de urban sprawl (dispersión urbana) en relación al conflicto de residencia urbana con la Edge City.

Como tema de investigación en futuros trabajos se puede considerar investigar acerca del fenómeno de la obsolescencia urbana así mismo y en otra fase investigar el fenómeno de exclusión urbana de barrios periféricos a las Edge cities.

Cabe mencionar que las Edge Cities son parte fundamental de la economía regional. En nuevas investigaciones de geografía urbana.

8.0 Bibliografía y anexos

Ampliando el concepto en Ciudad de México. Santiago de Chile. Eure, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2002.

ARRIAGA, Iván. La ciudad de México durante la conquista. De la ciudad prehispánica a la refundación de Hernán Cortés. Universidad Nacional autónoma de México; Facultad de Filosofía letras. Septiembre 2013.

AGUILAR, Manuel. Life in the Aztec World. Famsi. Universidad del Estado de California en Los Ángeles, 2007.

BEUF, Alice. Concepción de centralidades urbanas y planeación del crecimiento urbano en la Bogotá de siglo XX. Colombia. Instituto Francés de Estudios Andinos IFEA, 2010.

CORNEJO. Inés. Ciudad de México: Apropiación simbólica del Centro Comercial Santa Fe. Ciudad de México. Universidad Iberoamericana, 2010.

CANCHOLA, Alberto. La traza novohispana de la ciudad de México: herencia de una idea renacentista. México DF. Universidad del claustro de Sor Juana, 2003.

CHRISTALLER, Walter. Teoría de los lugares centrales. Prentice Hall, Estados Unidos, 1966.

CAMPOS, José Ángel. Traza y morfología de la Ciudad de México en el virreinato. Ciudad de México. Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, 1994.

CUTHBERT, Alexander. The form of cities. Malden Miami, Estados Unidos. Blackwell publishing, 2006.

CARTER, Woody. Edge Cities or Edge Suburbs? Chicago, Estados Unidos. Roosevelt University, 2002.

DESSEMONTET, Pierre. Des Edge-Cities en Suisse? L'emergence de nouveaux pôles d'activitesmetropolitaines sur le territoire helvétique. Suiza. Université de Lausanne, BFSH II, 2005.

ESCAMILLA, Irma. La zona metropolitana del valle de México: transformación urbano-rural en la región centro de México. Ciudad de México. Instituto de Geografía -Universidad Nacional Autónoma de México, 2000.

GARREAU, Joel. Edge city Life on the new frotier. New York. Anchor Books, 1991.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, Administración pública del Distrito Federal. Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la zona de Santa Fe. SEDUVI secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2011.

GERLOFS, Alan. Producing Edge City: Publics, Perceptions, and the Right to Life on the New Frontier. New York. Syracuse University, 2012

JACOBS, Jane. La economía de las ciudades. Barcelona. Ediciones Península, 1975.

KUNZ, Gustavo. La constitución urbana y espacial de la ZEDEC Santa Fe: origen y desarrollo producto de la reestructuración urbana, y símbolo del proyecto neoliberal mexicano. Ciudad de México. Universidad Iberoamericana, 2010.

LIMEHOUSE, Frank. Impacts of central business district location: a hedonic analysis of legal service establishments. California, Estados Unidos. Clemson University, 2011.

MEDDA, Francesca. Urban Industrial Relocation: the theory of edge cities. Amsterdam, Holanda. Department of spatial economics, Tinbergen institute, free University Amsterdam, 1998.

MACLEOD, Gordon. Privatizing the city? The tentative push towards edge urban developments and gated communities in the United Kingdom. Reino Unido. University of Durham, 2004.

MAGADAN, Marcelo. Una ciudad en el agua: México – Tenochtitlan. UNAM, 2010

MIÑO, Manuel. La población de la ciudad de México en 1790. México DF, Biblioteca de signos, CONACYT, 1994.

OLIVAS, Carlos. Ciudades de agua, Tenochtitlan. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile, 2010.

SÁNCHEZ, María. La ciudad de México en la cartografía oficial del Porfiriato los planos oficiales de la ciudad de México de 1891 y 1900 Una visión de la metrópoli. Ciudad de México. Universidad Nacional Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco, 2000.

SÁNCHEZ, Adolfo. La evolución de la Ciudad de México. México. Consejo de evaluación del Distrito Federal, 2011.

TIESSEN, Enrique. Análisis de la situación demográfica del Distrito Federal y el envejecimiento demográfico de México. Ciudad de México. Producción de estudios urbanos y metropolitanos, 2000.

VILLARREAL, Diana. Concentración de los servicios y forma urbana. El caso de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Ciudad de México. Universidad Autónoma Metropolitana. Unidad Xochimilco, 2000.

PRADO, Núñez. La antigua calzada de Tacuba y la casa de los Mascarones. Ciudad de México. UNAM, 2005.

PÉREZ, Carlos. Características de los distritos financieros en el espacio urbano. Alicante, España. Universidad de Alicante, 2012.

PÉREZ, Javier. El Conjunto Santa Fe de la Ciudad de México: Notas para una Crítica del Urbanismo Moderno. Instituto Politécnico Nacional, 2007.

PRADILLA, “Emilio. Mundialización neoliberal, cambios urbanos y políticas estatales en América Latina”. São Paulo Cad. Metrop, 2010.

PRADILLA, Emilio. “Cambios económicos y morfológicos en la zona metropolitana del valle de México”. Ciudad de México. Nº 11 ,2012. p 26-50.

PÉREZ, Negrete. “Santa Fe: ¿Cómo se materializa la utopía de la transformación urbana”? IBEROFORUM Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana. Ciudad de México. Nº 7, 1996. pp. 30-47.

Artículos y revistas.

BOYER, Richard. “La ciudad de México en 1628 Historia Mexicana, xxix”. Simon Fraser University. Nº 55, 1980, pp. 447-471.

CUSHMAN & WAKEFIELD MÉXICO. Marketbeat Office snapshot México City. México. A Cushman & Wakefield Research Publication. 2013. p. 3-15.

COLLIERS INTERNACIONAL. “Virginia submarket - Tysons corner”. Colliers international. Nº 2, 2001. pp. 2-7.

CHAPAIN, Caroline. “Le déclin des centres-villes: mythe ou réalité? Analyse comparative des régions métropolitaines nord-américaines”. Québec, Canadá. Cahiers de géographie du Québec. Nº 44 ,2000. p 303-324.

CUSHMAN & WAKEFIELD Investigación de mercados México. El mercado de oficinas en la ciudad de México 2013. Investigación de Mercados. México. 2001. p. 61-18.

DOMÍNGUEZ, Humberto. “Arquitectura y Urbanismo de 1930 a 1970”. UNAM. Nº 52, 2005. p 2-10.

DUNPHY, Robert. “Celebrating the interstate’s 50th anniversary, edge city, just off the interstate, boon or bane?” TR News. Nº 244, 2006. pp. 1-2.

ESCOBEDO, Federico. “el crecimiento urbano de la ciudad de México y su impacto ambiental”. Gobierno y administración metropolitana-UNAM. Nº 83, 2001, p 2-9.

GHORRA Cynthia, De la ville aux urbanisme sprawl, la question métropolitaine aux États-Unis. *Paris. Sciences. Politics* Université, 1996. p. 1-14.

GUSSINYER ALFONSO, Jordi. “México- Tenochtitlan en una isla: omeCalli (1325)’ - el calli (1521)”, Introducción al urbanismo de una ciudad precolombina. Universitat de Barcelona. Nº 51 ,2001. p 95-144.

HOYOS, Guadalupe. "La periferia mexiquense en la apertura de la economía urbana de la Ciudad de México". Universidad Autónoma del Estado de México. Nº 23, 2000. pp. 5-23.

HIDALGO, Rodrigo. "El crecimiento urbano en Europa: conceptos, tendencias y marco comparativo para el área metropolitana de Santiago de Chile". Santiago de Chile. Estudios Geográficos. Nº 266, 2000. p 399-418.

HENDERSON, Vernon, Arindam Mitra. "The new urban landscape: Developers and edge cities". Providence, Estados Unidos. Brown University. Nº 2, 1996. pp. 613-643.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA. "Conjuntos comerciales según los Censos Económicos". Censos económicos 2009. INEGI. Nº 25, 2009. pp. 6-29.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA. "Censo 2010". Censos 2010. INEGI. p 23. Nº 27, 2010. pp. 6-20.

LANG, Robert. "Beyond edge city: Office geography in the new metropolis" Utah, Estados Unidos. University of Utah. Nº 30, 2009. p 726-755.

MORENO, María. "Marketing del habitar: Santa Fe y corredor

Reforma en la ciudad de México". Espacialidades, Revista de temas contemporáneos sobre lugares política y cultura. Ciudad de México. Nº 1, 2011. pp. 101-126.

MUÑIZ, Olivera. ¿"Policentrismo o dispersión? Una aproximación desde la nueva economía urbana". Ciudad de México. Investigaciones Regionales. Nº 11, 2000. p 22-43.

MORENO, Antonio. "Los servicios a la empresas en el espacio intrametropolitano, localización, dinámicas y políticas". Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid. Nº 24, 2009. p 181-233.

MONNET, Jérôme. "Les dimensions symboliques de la centralité". Toulouse, Francia. Université de Toulouse-Le Mirail/Institut universitaire de France. Nº 44, 2000. p 399-418.

MAYORGA, Miguel. "Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura". Bogotá, Colombia. Revista bitácora urbano territorial. Nº 44, 2012. p 123-138.

LUGO, José. "Relieve, litología y riesgos en la zona urbana de la delegación Álvaro Obregón, distrito federal, México" Ciudad de México. Revista Mexicana de Ciencias Geológicas. Nº 1, 1995. p 52-67.

LOMBARDO DE RUIZ, Sonia. "El desarrollo urbano de México-Tenochtitlan". El Colegio De México. Oct. - Dec., 1972. p. 121-141.

OLIVAS, Juan Carlos. Ciudades de agua Tenochtitlan. Poética del Mar-Magíster Náutico y Marítimo. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso p. 5-7.

PRADILLA, Emilio. "Zona metropolitana del valle de México: Megaciudad sin proyecto". Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, Ciudades 9. . Nº 9, 2005. p 83-104.

PRADILLA, Emilio. "Ciudad de México: Los caminos de la privatización de lo urbano". México, Ciudades RNIU. 2004. p. 120-150.

PARIS, Mario. "De los centros urbanos consolidados a los lugares de centralidad: una propuesta metodológica para su estudio". Dossier Monográfico. Universidad de Valladolid. Nº 16 ,2013. p 48-68.

PARNREITER. Christof. "Formación de la ciudad global, economía inmobiliaria y transnacionalización de espacios urbanos. El caso de

Ciudad de México". Instituto de Geografía, Universidad de Hamburgo. EURE. . Nº 111, 2011. p 5-24.

SISTEMA DE AGUAS DE LA CIUDAD DE MEXICO. "México. Los Retos del agua en la Ciudad de México". Gobierno de Ciudad de México. Nº 56 Nov. 2009. p 2-65

SALAZAR, Claudia. "La ciudad central de la Ciudad de México: ¿Espacio de oportunidad laboral para la metrópoli?". México. *Estudios demográficos y urbanos*. Colegio de México, 2010. p. 1-36

VALENZUELA, Alfonso. "Santa fe (México): megaproyectos para una ciudad dividida". Cuadernos Geográficos, Universidad Autónoma del estado de Morelos. Nº 40, 2007. pp. 53-66

