



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**

PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN URBANISMO  
FACULTAD DE ARQUITECTURA  
DESARROLLO URBANO Y REGIONAL

LA ROMA NORTE, PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN PARA ORDENAR Y  
POTENCIALIZAR LOS USOS DE SUELO

TESIS  
QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:  
MAESTRA EN URBANISMO

PRESENTA:  
GUADALUPE AMADOR MARTÍNEZ

TUTOR: DR. FELIPE ALBINO GERVACIO  
FACULTAD DE ARQUITECTURA

CIUDAD UNIVERSITARIA, CD. MX. DICIEMBRE DE 2016



Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

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

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

## Índice

<i>Introducción</i> .....	3
<i>Capítulo 1. Origen y desarrollo de la colonia</i> .....	6
1.1 <i>Delegación Cuauhtémoc</i> .....	6
1.2 <i>La Colonia Roma</i> .....	15
<i>Capítulo 2. Cambios urbanos en la Roma norte</i> .....	23
2.1 <i>Espacio Público</i> .....	23
2.2 <i>Prácticas irregulares, cambios en el uso de suelo</i> .....	26
2.3 <i>Ubicación y clasificación del comercio</i> .....	31
2.4 <i>Bases generales en el trazo de vialidades o avenidas</i> .....	38
<i>Capítulo 3. Propuesta de zonificación y movilidad en la Roma Norte</i> .....	40
3.1 <i>Zonas recomendables para la ubicación del comercio</i> .....	40
3.2 <i>Zonas recomendables para la ubicación de la zona habitacional</i> .....	42
3.3 <i>Regulación en vialidades y avenidas, propuesta para la movilidad</i> .....	44
<i>Conclusiones</i> .....	55
<i>Bibliografía</i> .....	58
<i>Páginas de internet</i> .....	60

## **Introducción**

Todas las mañanas, los habitantes de la colonia Roma Norte, despiertan con el sonido de camiones de distribución de mercancías pasando frente a su hogar, equipos pesados que, al frenar bruscamente en un semáforo en rojo, son capaces de despertar a cualquier persona. Mientras salen de su vivienda, se escucha el ruido del claxon de varios vehículos congestionados por el cruce entre dos avenidas con problemas de circulación, pues es hora pico, y es necesario ir a trabajar.

En las noticias anunciaron nuevamente, como un vehículo atropelló a un ciclista que se dirigía a la escuela, al trabajo, a su casa...

Este es el escenario que día a día se vive en esta emblemática colonia, que desde su creación en 1902 fue reconocida de entre las demás existentes por la incorporación de elementos de diseño originales, tales como avenidas más anchas y lotes reticulares de distintas dimensiones, y más novedoso aún, la incorporación de espacios abiertos donde la convivencia y las actividades al aire libre fueran posibles, buscando así, calidad de vida para la población.

Actualmente la colonia sigue siendo reconocida entre los habitantes de la ciudad, quienes viven o se trasladan a este punto para acceder a los bienes y servicios que ahí se ofrecen, de ser enteramente habitacional, actualmente aquí ocurren eventos y reuniones sociales en bares, restaurantes, foros y teatros, además de reunir parte del equipamiento que oferta la Delegación.

Desde hace poco más de 30 años que viene sucediendo un fenómeno de expulsión de la población, de terciarización, dando paso a una serie de conflictos por la apropiación del espacio público, del privado, la infraestructura existente ya no es suficiente pues la colonia se convirtió en un lugar de paso, de atracción de viajes, rodeada de avenidas primarias que comunican con el tráfico vehicular a la colonia Roma Norte, que es objeto de un proceso de cambio y es necesario actuar en consecuencia.

En el presente trabajo, se busca ofrecer una propuesta para ordenar y potencializar los usos de suelo, los mismos que actualmente sufren un proceso de terciarización bajo la irregularidad de la ocupación informal en la colonia. Tomando como modelo de investigación al método empírico, se presenta este trabajo de tres capítulos.

En el primer capítulo se hace una descripción sobre el origen y desarrollo de la colonia Roma Norte, ubicada dentro de la delegación Cuauhtémoc, origen de la ciudad y centro político, administrativo y religioso del país, donde los fenómenos que ahí suceden no son aislados, pues existe una relación dinámica de dependencia entre ambas.

En el segundo capítulo se describen los cambios urbanos que ha sufrido la colonia Roma Norte, comenzando por la apropiación de la que ha sido objeto el espacio público, los cambios en el suelo urbano descritos y establecidos en el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Cuauhtémoc. También se hace una ubicación y clasificación de las actividades económicas y se describe el proceso de terciarización del que ha sido objeto la colonia, trayendo consigo al comercio informal. Finalmente se mencionan las bases generales para el diseño de las vialidades y avenidas, y de cómo la movilidad juega un papel fundamental para la calidad de vida de los habitantes de la colonia.

En el capítulo tercero, se hacen las propuestas de las zonas óptimas para el comercio (corredores urbanos y comerciales) de acuerdo al estudio que se hizo de la ubicación de actividades económicas en la colonia, la clasificación y ubicación de la vivienda (habitacional) y la importancia que tiene la movilidad del peatón, los vehículos no motorizados y el transporte público para las personas.

En el apartado de conclusiones, se describen los resultados obtenidos de este proceso de investigación, y de cómo fueron surgiendo cuestiones que no se habían considerado al inicio del mismo, pero que al final resultaron

fundamentales en el proceso de diseño para las propuestas de zonificación y movilidad.

## **Capítulo 1. Origen y desarrollo de la colonia**

La herencia del pasado debe conservarse, permanecer y transformarse, siempre preservando su valor y asumirlo. La colonia Roma, junto con la Delegación Cuauhtémoc presentan una gran complejidad, deterioro, abandono, usos y destinos incompatibles, derivados de la disminución de los espacios en las viviendas por el establecimiento de comercios, bodegas y otros usos distintos a los originales; las deficiencias en la vivienda misma, resultado de procesos históricos como las rentas congeladas; ambulante, problemas como la congestión y la infraestructura obsoleta hace necesario atenderlos integralmente y sumar los instrumentos federales y locales para su cabal atención.

Los objetivos para poner en valor los centros históricos deben partir de reconocer su significado como elemento de identidad y patrimonio de todos los mexicanos; deben ser atendidos con principios de: Equidad, habitabilidad, productividad, sustentabilidad y gobernabilidad.<sup>1</sup>

### **1.1 Delegación Cuauhtémoc<sup>2</sup>**

La zona que hoy comprende la Delegación Cuauhtémoc tiene como origen lo que fue la Ciudad de México hasta aproximadamente, el final de la década 1920-1930.

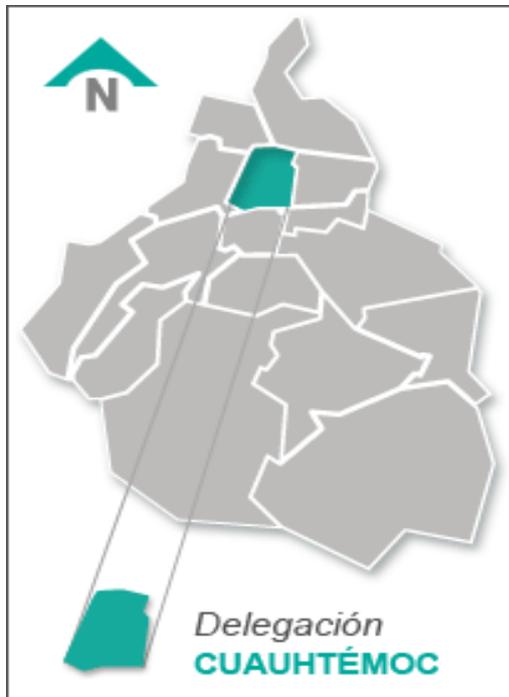
Localizada en el centro del área urbana de la Ciudad de México, la Delegación Cuauhtémoc colinda al norte con la Delegación Azcapotzalco y Gustavo A. Madero; al oriente con la Delegación Venustiano Carranza; al sur con las delegaciones Benito Juárez e Iztacalco; y al poniente con la Delegación Miguel Hidalgo. Cuenta con una superficie de 3,244 Has., representa el 2.18% de la superficie total de la Ciudad de México. La Delegación se compone de 33 colonias. Cuenta con cuatro parques y

---

<sup>1</sup> Covarrubias Gaitán, Francisco. 2008, "Los centros históricos y la ciudad actual: instrumentos de ordenamiento, conservación, revitalización y uso" pag. 29-30

<sup>2</sup> Con base en el PDDUC, síntesis redactada.

jardines urbanos: Alameda Central, Parque general San Martín (conocido como Parque México), Parque España y Ramón López Velarde y la Alameda de Santa María la Ribera, que en total suman una superficie total de 6.25 hectáreas.



**Ilustración 1. Delegación Cuauhtémoc.**  
Fuente: <http://kimber-arti.weebly.com>

La Ciudad sede del imperio azteca y su centro ceremonial se localizaron en el área que hoy ocupa el Centro Histórico de la Ciudad de México (CHCM).

En esa época la urbe se componía de cuatro grandes barrios que correspondía a los cuatro puntos cardinales; a los que se agregaba Tlatelolco, ubicado al norte, considerado como ciudad gemela de Tenochtitlan. El islote de Tenochtitlan se comunicaba con las demás poblaciones

asentadas en la orilla del lago a través de calzadas, cuyo trazo corresponde actualmente a las calzadas de Tlalpan, Tacuba y de Guadalupe, así como por canales utilizados desde entonces como vías comerciales.

El conquistador Hernán Cortés y sus huestes se apostaron en los márgenes de Tenochtitlan el 8 de noviembre de 1519.

Tras la conquista iniciada en mayo de 1521 y la destrucción del acueducto que llevaba agua potable a Tenochtitlan, la nueva ciudad virreinal fue construida sobre los restos de los templos y palacios aztecas. Emitiendo los modelos urbanísticos españoles del siglo XVI y transgrediendo la lógica de la infraestructura que dotaba de servicios a la urbe mexicana, el trazo general de los conquistadores consistió en un cuadrángulo reticular con calles rectas, y rodeado de acequias, en un área de 2.5 km<sup>2</sup>, cuyos límites se localizaban en las actuales calles de Perú al Norte; San Juan de Letrán al Poniente; Jesús María al Oriente y, San Pablo al Sur.

Los templos y las casas de los principales dirigentes españoles, incluyendo la de Hernán Cortés, se ubicaron alrededor de una Plaza Mayor, estas construcciones se elaboraron con piedras y materiales de las ruinas de la Ciudad de Tenochtitlan, en cuyos linderos se construyó la primera y principal catedral de la ciudad.

A los soldados se les concedieron lotes en lugares preferenciales y los indígenas en cambio, fueron relegados a las afueras del casco señorial, y concentrados en cuatro barrios, cuyos caseños conformarían callejones y callejuelas típicas de la periferia de los cascos urbanos coloniales.

La segregación social, asociada a la definición de la traza urbana, respondía a la estrategia de diferenciación social y étnica, así como a las premisas de garantizar la seguridad de la élite conquistadora, el control militar y la hegemonía religiosa.

Durante el siglo XVII, el virrey Antonio María Bucareli abrió el paseo que después llevó su nombre. Con Francisco Güemes conde de Revillagigedo la ciudad cambio notablemente, ya que instaló el alumbrado público, se empedraron las calles y se impuso a los vecinos la obligación mantenerlas limpias; se creó el cuerpo de policía, se incrementó el número de escuelas, se estableció el servicio de coches de alquiler y se levantó el primer censo de población.

Al finalizar el siglo XVII la ciudad ocupaba la superficie de lo que actualmente conocemos como el "Primer Cuadro", contaba con una universidad, seis escuelas, siete hospitales y 84 templos y conventos. Su longitud de oriente a poniente era de tres kilómetros, y de norte a sur, de unos cinco kilómetros. Actualmente se conserva un número considerable de los monumentos arquitectónicos construidos en la zona, a lo largo de Virreinato.

El primer proyecto vial emprendido por los conquistadores, fue unir las cuatro calzadas aztecas (Tacuba, San Lázaro, Tepeyac e Iztapalapa) para convertirlas en dos arterias: una, orientada de Norte a Sur, y la otra, de

Oriente a Poniente. El centro topográfico de la ciudad indígena, se puede señalar hoy día, en el punto de confluencia entre las calles de República de Guatemala y República de Argentina, casi frente a los vestigios del Templo Mayor.

El trazo en la distribución urbana de la nueva ciudad confinada por Cortés fue en el año de 1522, posteriormente el 4 de julio de 1548 fue bautizada por Cédula Real como “Muy Noble, Insigne y Leal Ciudad de México”.

Hacia 1525, la Ciudad estaba constituida por 104 manzanas irregulares, 18 calles orientadas de Norte a Sur y 7 plazas bien definidas. El primer ensanchamiento de la traza ocurrió hacia el Norte y el Oriente por este último rumbo se establecieron varios grupos de mercaderes atraídos por la vocación comercial de la zona, derivada de la cercanía del principal embarcadero de la red de canales en el que se cifraba el abasto de la Ciudad, así como de la proximidad de Texcoco y las zonas agrícolas del área chinampera del Sur (Xochimilco, Tláhuac, Mixquic) y del corazón de la capital de la Nueva España, donde se alojaron los mercados a partir de la desintegración de Tlatelolco. Esta zona ha conservado hasta el presente su vocación comercial.

Su expansión y monumentalidad arquitectónica, congruentes con su condición de Capital periférica del Imperio Español, hicieron de México un centro cosmopolita, que en el siglo XIX sería bautizado por Humboldt como “La Ciudad de los Palacios”.

Al iniciar el siglo XIX, la Ciudad contaba con 397 calles y callejones, 12 puentes, 78 plazas y plazuelas, 14 parroquias, 41 hospitales, 1 hospicio de pobres, la real fábrica de puros y cigarros “La Ciudadela”, 19 mesones, 2 posadas, 28 corrales y 2 barrios.

En 1824, el Congreso Legislativo designó a la Ciudad de México como sede oficial de los poderes de la Nación, lo que dio origen al Distrito Federal.

Debido a una reforma constitucional en 1928, el General Álvaro Obregón reformó la fracción IV del artículo 73, con ello suprimió el régimen municipal en el Distrito Federal y el gobierno de su territorio pasó a ser responsabilidad del Presidente de la República, con jurisdicción en las antiguas municipalidades de México y en las 13 delegaciones.

Después de la guerra entre liberales y conservadores con el triunfo de los primeros, se llevó a cabo el proyecto de Reforma encabezado por el Presidente Benito Juárez, en ese contexto y como resultado de la expropiación y nacionalización de las propiedades urbanas y rurales de la Iglesia, se llevó a cabo una transformación urbana a gran escala. Los Conventos se expropiaron y subastaron. Muchos fueron arrasados y posteriormente fraccionados; sus claustros quedaron atravesados por nuevas avenidas y calles. Las familias más ricas modificaron su patrón de vida, dejando temporalmente la Ciudad y emigrando a sus residencias campestres; esto explica el auge de villas cercanas como: San Ángel, Mixcoac y Tacubaya, aunado esto a la apertura de nuevas calles y avenidas.

El crecimiento de la población y los cambios en el uso de suelo contribuyeron a que algunos particulares fraccionaran sus ranchos y haciendas, los viejos edificios fueron subdivididos y adaptados por sus nuevos propietarios, para multiplicar el número de viviendas y accesorias en alquiler. Las "Casas de Vecindad" sustituyeron entonces a las casonas señoriales y a los conventos, estableciendo así una nueva tipología habitacional en la Ciudad. Simultáneamente aparecen nuevos desarrollos de vivienda y servicios, como es el caso de los orígenes de la colonia Guerrero que se remontan a esa época y que tuvo desde su origen, una vocación popular y de clase media.

Comenzó así la primera etapa de expansión de la Ciudad de México, que comprendió los años de 1858 a 1883.

En el mismo período, se registra una nueva embestida colonial con el fallido

*Imperio de Maximiliano, este ilustre personaje encargó la construcción de un "Paseo del Emperador", obra que se inauguró en 1877 y que por disposición oficial cambió de nombre durante el Porfiriato al de Paseo de la Reforma, que hasta la fecha conserva.*

*La Introducción de esta vialidad modificó sensiblemente el desarrollo urbano de la Ciudad, al articular el casco central hacia el Poniente con el Bosque de Chapultepec.*

*Uno de los asentamientos cuyo desarrollo inicial se remonta a esos años, es el que dio origen a la que ahora conocemos como colonia Santa María de la Ribera. Hacia el último tercio del siglo XIX se estima que la Ciudad contaba con 240 mil habitantes.*

*Durante los más de 30 años que duró la dictadura porfiriana la ciudad de México, fue la entidad en torno a la cual giraba el resto del país (condición que conserva hasta ahora), en la que se concentraba el Poder Político, Económico y Burocrático. Este Centralismo de facto, propició una de las etapas de mayor crecimiento Urbano y Demográfico de la Ciudad de México.*

*Durante el periodo de 1884 a 1889, el crecimiento de la ciudad fue hacia el Noreste hacia las calles de: Granada, Constanacia, Estrella, Carpio y Santiago Tlatelolco, Oeste hasta el monumento a Cuauhtémoc, sobre el Paseo de la Reforma y las calles de Industria (Serapio Rendón) y Sabino y Sur hasta el barrio de Romita y las Plazas de San Lucas y Santo Tomás. La ciudad creció en torno a su antiguo casco histórico.*

*Durante la primera década del siglo XX y última del Porfiriato, con motivo de la celebración del Centenario de la Independencia se construyeron grandes obras públicas, servicios urbanos, líneas de transporte, equipamientos sociales y edificios públicos, se inició la ruptura del equilibrio entre la ciudad capital y el resto de las ciudades del país.*

*Simultáneamente, se emprendieron desarrollos inmobiliarios exclusivos para una población con mayores recursos económicos; dentro de los cuales la vivienda unifamiliar predominaba sobre la multifamiliar,*

*A partir de entonces, la zona central de la ciudad vivió un crecimiento constante. Hacia 1930, ya contenía un buen número de colonias nuevas surgidas antes y después de la revolución de 1910-1917, tales como Roma, Condesa, Juárez, Hipódromo, Tabacalera, San Rafael, entre otras.*

*La mayoría de las colonias fundadas en estos años no continuaron con el trazo en damero pues fueron diseñadas conforme a los intereses del fraccionador, por eso las plazas, calles y avenidas no presentaban continuidad.*

*La parte central se transformó en zona de uso mixto, con comercios al frente, viviendas, hoteles, oficinas, las zonas del norte sufrieron mayor deterioro, por su interrelación con las zonas industriales y colonias populares, como fue el caso de La Merced, con zonas de bodegas.*

*En 1928 y por iniciativa del General Álvaro Obregón, candidato a la Presidencia de la República, se reformó la Fracción IV de Artículo 73 de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, que simultáneamente suprimía el régimen municipal del Distrito Federal y estatuyó una entidad gobernada por el Ejecutivo Federal bajo el nombre de Departamento Central del Distrito Federal, con jurisdicción en las antiguas municipalidades de México, Tacubaya y Mixcoac, así como en 13 Delegaciones: Guadalupe Hidalgo (que por reformas de 1931 cambio su nombre por el de Álvaro Obregón), Magdalena Contreras, Cuajimalpa, Tlalpan, Iztapalapa, Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac.*

*Se crea el Circuito de Circunvalación, cuyo primer objetivo era la preservación del Centro Histórico, en 1938 se estableció el Reglamento de Zonificación de las Arterias de la Ciudad de México y se reglamentaron las alturas de las construcciones, la Comisión de Arquitectura supervisó que los nuevos edificios estuvieran en armonía con los existentes.*

*Cabe señalar que la migración entre 1940 y 1950 fue muy intensa, ya que fue más la población que migró a la ciudad que la que nació.*

*Hasta 1950, la expansión urbana ocupó exclusivamente el territorio del Distrito Federal, pero a partir de entonces comenzó a expandirse hasta el Estado de México*

*El 29 de diciembre de 1970 se emitió la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal. En su Artículo 10o, establece... "el Distrito Federal o Ciudad de México, se divide para los efectos de esta Ley de acuerdo con sus características geográficas, históricas, demográficas, sociales y económicas, en 16 Delegaciones denominadas como siguen: Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Benito Juárez, Coyoacán, Cuajimalpa de Morelos, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, Magdalena Contreras, Miguel Hidalgo, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza y Xochimilco".*

*A la Delegación Cuauhtémoc se le asignó como circunscripción, el territorio que la Capital de la República ocupaba hasta 1930, fecha en que se inició una nueva fase de crecimiento y el desbordamiento de sus límites históricos.*

*Hablando sobre su origen como Delegación, en el año de 1970 fecha en que se crearon las Delegaciones, fue creada la Delegación que conocemos como Cuauhtémoc al espacio que ocupaba la capital central de la República, por lo que pertenece a lo que se conoce como ciudad central, pues todo lo que pasa en la Zona Metropolitana del Valle de México influye en los procesos de desarrollo interno de esta Delegación.*

*Entre 1970 y el año 2000 se consideran dos etapas: la primera caracterizada por la persistencia al crecimiento y la segunda, en la que la población del Distrito Federal tiende a estabilizarse, y se produce una fuerte migración del centro a la periferia.*

*Un parteaguas reciente en la historia urbana de la Ciudad de México, fue el terremoto de 1985, pues fue detonador para la Planeación del Desarrollo Urbano, desde el sector público. Entre sus efectos, se registra un*

*replanteamiento general para la Ciudad sobre las estrategias de repoblamiento de la zona central y de manera importante en la Delegación Cuauhtémoc. Para ello se instrumentó, la aplicación de un Programa amplio de construcción y dotación de vivienda popular en la zona, que incluye al Centro Histórico donde, además, se ha llevado a cabo durante los últimos años un Programa de rehabilitación bajo un diseño fundado en la premisa del desarrollo sustentable.*

*Es importante destacar, que aproximadamente el 80% del territorio delegacional corresponde a Áreas de Conservación Patrimonial, que incluye inmuebles catalogados por INAH, INBA en el ámbito federal y por la SEDUVI en el ámbito local.*

*En el año de 1987, el Centro Histórico de la Ciudad de México (CHCM) fue declarado Patrimonio Mundial de la Humanidad por la UNESCO.*

*Fue hasta la década de 1990 que se pusieron en práctica visiones integrales de planeación, con planes parciales y recientemente la creación de una autoridad.*

*De la delegación podemos mencionar que es considerada la séptima economía del país debido al alto nivel de concentración de infraestructura y de actividades comerciales, culturales, financieras y políticas, en corredores urbanos de especialización terciaria, con un radio de influencia a nivel metropolitano.*

*Atrae todos los días alrededor de cinco millones de personas consideradas como población flotante, la Delegación registra altos niveles de cobertura de equipamiento, principalmente de: abasto, educación, cultura, gobierno y salud. Contrario a esta situación, los índices de inseguridad en la Delegación nos dicen que siete de las diez colonias más conflictivas en la Ciudad de México se encuentran dentro de la misma. Aunado a esto, aquí encontramos la mayor concentración de grupos vulnerables, lo que significa un factor de riesgo urbano, social y económico para la zona. En este sentido la población flotante forma parte de los conflictos que se ocasionan en la*

zona por ambulante, giros negros, distribución de droga y contrabando de personas vulnerables como los niños de la calle. Es importante mencionar que, de acuerdo a los datos obtenidos por Seguridad Pública, en la colonia Roma Norte se encuentra uno de los 14 puntos rojos de delincuencia dentro de la Delegación, sobre la avenida Álvaro Obregón esquina con San Luis Potosí.<sup>3</sup>

La Delegación Cuauhtémoc es la más privilegiada en cuanto a infraestructura y lugares turísticos, dado que cuenta con los más importantes museos históricos de la ciudad de México, la Delegación cuenta también con un total de 42 museos<sup>4</sup>.

## **1.2 La Colonia Roma Norte**

Derivado de los cambios políticos y económicos, hacia 1900 la ciudad comenzó a crecer de manera desordenada, el periodo del presidente Porfirio Díaz llegaba a su fin, sin embargo, aún se sentía la influencia francesa en el diseño de los elementos urbanos de la creciente ciudad, como podemos verlo hoy en día en muchas de las fachadas aún existentes de la colonia Roma. El crecimiento de la ciudad iba en dirección Poniente con el fin de alcanzar urbanamente el Castillo y el Bosque de Chapultepec.

Una respuesta por parte de las autoridades buscando resolver esta creciente situación fue desarrollar las Reglas para la admisión de nuevas colonias, llamadas así siguiendo la idea de "colonizar" nuevas tierras por extranjeros, quienes conformaban el sector de la burguesía de la sociedad en México, pues ya no les interesaban las antiguas haciendas, sino este nuevo concepto de las colonias, es por eso que invirtieron y se aseguraron en

---

<sup>3</sup> Servin Vega, Mirna, "En la delegación Cuauhtémoc, siete de las 10 colonias más conflictivas del DF", revisado el 05 de octubre de 2016

<sup>4</sup> Gobierno del distrito federal, <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM09DF/delegaciones>, revisado el 2 de Octubre de 2016

desarrollar este esquema, por lo que casi cualquier persona que tuviera dinero podía dedicarse al desarrollo inmobiliario, aumentando así el descontrol urbano.

También en este año, fue cuando las autoridades crearon las Bases Generales de Trazo e Higiene, que sentarían las reglas de los nuevos conjuntos urbanos de ahí en adelante, algunas de las cuales se citan un fragmento a continuación:

1ª La mayor parte de las calles de la colonia deberá ser de 20 metros de ancho...

2ª las cuales tendrán 100 metros de longitud...

6ª Por cada 10 manzanas... se dejará libre para plazuela destinada a jardín...

7ª Por cada 30 manzanas se dejará otra plazuela igual destinada a mercado

8ª Por cada 5 manzanas, el propietario deberá a las autoridades un lote para escuela...

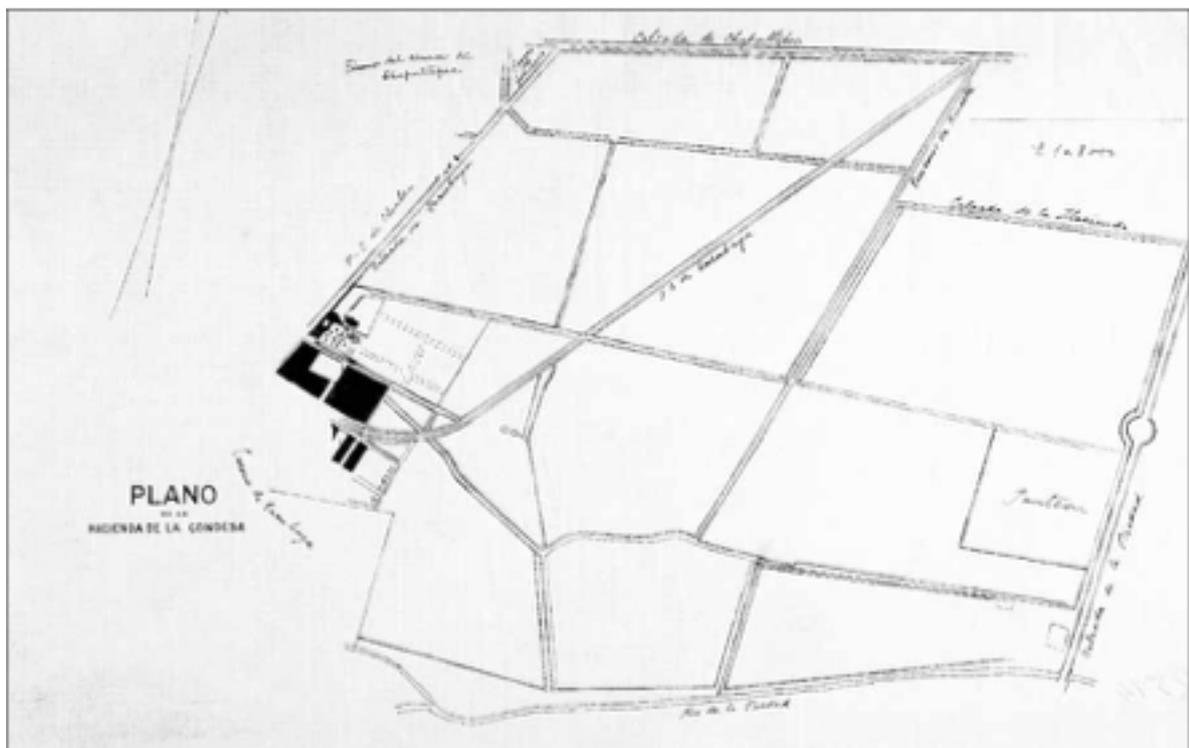
Finalmente se publicó en el Boletín Oficial del Distrito Federal<sup>5</sup> un listado de colonias autorizadas que se dotarían de servicios, a fin de que la población se concentrara y comprara únicamente en estas colonias autorizadas, buscando evitar así el crecimiento descontrolado del que era objeto la ciudad en esa época.

La colonia Roma fue una de las 32 colonias existentes que se aprobaron de este listado por las autoridades, la cual se estaba dentro de los terrenos del entonces Potrero de Romita que formaba parte de La Hacienda de la Condesa, la cual se fundó en el año 1646, cuando las Haciendas están en auge y formaban parte del estilo de vida de la burguesía.

---

<sup>5</sup> Consejo Superior de Gobierno del Distrito Federal, Boletín Oficial, "Las Colonias de la Capital". Tomo XII, num. 3.1906

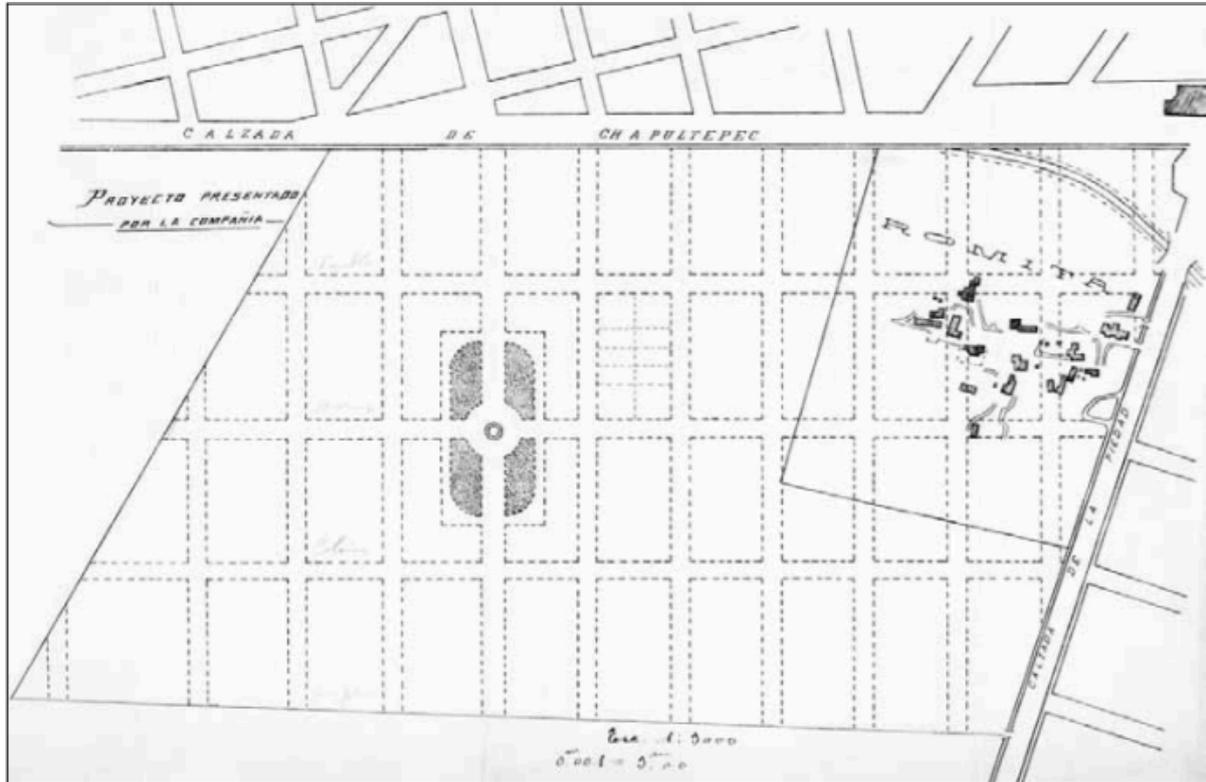
Se pueden apreciar las vialidades existentes, como la Calzada Chapultepec, o la Calzada de la Piedad (extremos superior y derecho) los cuales formarían elementos rectores del diseño urbano de la colonia. El trazo de los primeros bocetos de lo que sería la colonia Roma, estuvo a cargo de la Compañía de Terrenos de la Calzada de Chapultepec, formada por ingleses, norteamericanos y mexicanos, quienes presentaron una primera propuesta al Ayuntamiento, con planos cuya unidad en metros, fue la primera en ser utilizada por las autoridades, ya que antes de esto, todos los planos de las demás colonias aparecían en varas.



**Ilustración 2. Plano de la Hacienda de la Condesa. Fuente: Atlas Histórico del Distrito Federal, p. 285.**

Se propuso el trazo de las manzanas (autorizado en Diciembre de 1902) de manera perpendicular a la Calzada que llevaba el Acueducto Chapultepec desde siglos atrás (este acueducto abastecía de agua a la Ciudad de México), en el otro sentido, se trazó una importante calzada llamada Orizaba, la cual remataría en dos plazas importantes: Río de Janeiro y Luis Cabrera, se cedía una manzana completa para áreas verdes, cuya forestación estaría a cargo de la misma compañía para dar cumplimiento al

numeral 6ª de las Bases Generales de Trazo e Higiene, finalmente, la porción de terreno ya se encontraba físicamente delimitada 50 años atrás por las avenidas Chapultepec, la Calzada de La Piedad (av. Cuauhtémoc), Avenida Jalisco (hoy Álvaro Obregón) y por la avenida Veracruz (actualmente Insurgentes).



**Ilustración 3. Propuesta presentada por la compañía para la distribución de manzanas y avenidas.**  
Fuente: AHDF. Ramo Ayuntamiento, Sección Colonias, Volumen 519, legajo 1, Año 1902, Num. de expediente 25, foja 4.

Además de las unidades mencionadas en la propuesta, que resultaron innovadoras para la época, se elaboró un diseño muy distinto a lo que se había hecho antes, por ser también la primera colonia diseñada bajo las cláusulas de las Bases Generales, anchas avenidas, espacios abiertos al centro de la colonia y una propuesta de lotificación que presentaba lotes de distintas dimensiones a fin de volverla accesible a distintos tipos de bolsillos y necesidades.

La propuesta de nomenclatura de las calles fue de acuerdo a los nombres de los estados que el accionista principal de la compañía inmobiliaria visitó con su compañía de circo durante sus recorridos en el interior de país.

La primera propuesta de la compañía a las autoridades fue rechazada pues destacaron que la nueva colonia debía tener avenidas que correspondieran longitudinalmente a las existentes en las zonas aledañas, por lo que fue necesario replantear la propuesta.

En febrero de 1902, de manera casi inmediata, la Compañía presentó cuatro propuestas más al proyecto original, de los cuales el Cabildo autorizó el Proyecto 1, predominando en las cuatro opciones de proyecto mantener separada la colonia Roma del barrio de la Romita, a continuación, la descripción del Proyecto 1:

La propuesta se basó en seguir de manera paralela la forma de la Calzada de Chapultepec, las manzanas tuvieron un trazo con influencia y proporción en el sentido transversal en la zona norte como la de la colonia Juárez, así como una similitud a la proporción en el sentido longitudinal característico de la colonia Doctores, conformando una proporción final de 2:1.5, aunque en algunos casos estas tuvieron forma triangular.

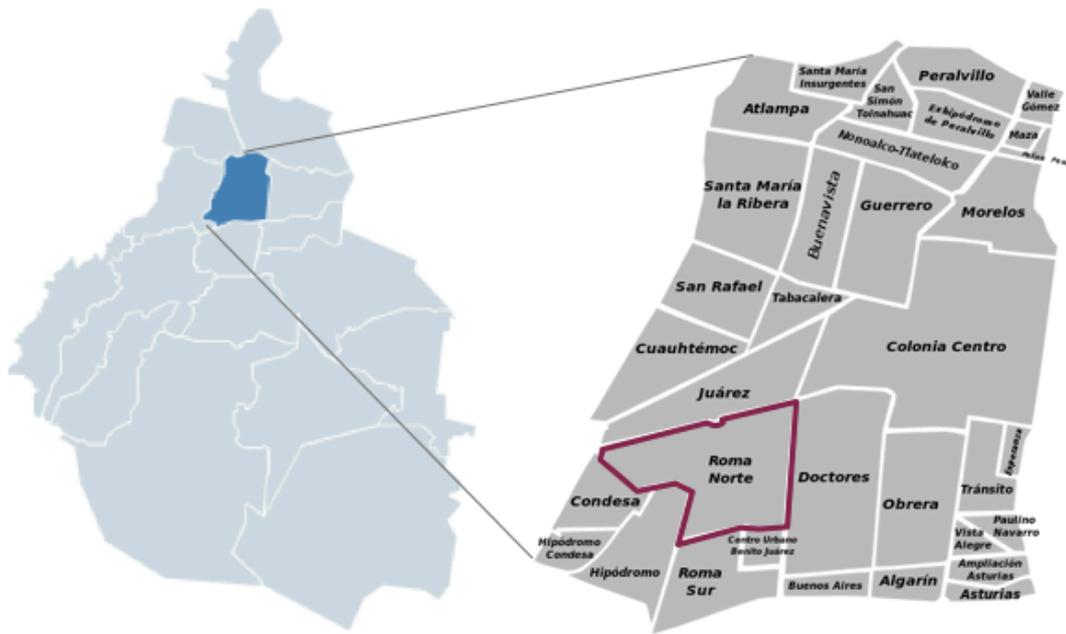
La Comisión de Obras Públicas y Hacienda firmó el convenio entre la Compañía de Terrenos de la Calzada de Chapultepec y Hacienda y Obras Públicas el 19 de noviembre de 1902 para el establecimiento de la colonia Urbana Roma, con algunas modificaciones, como las esquinas que se solicitó fueran cortadas en pan-coupé de 4.25 metros de base, también se documentó en este documento que todas las obras de saneamiento, pavimentación, dotación y distribución de agua y forestación serían ejecutadas por la Compañía. La dotación de servicios tales como alumbrado público y limpia, se llevaría a cabo por el Ayuntamiento una vez estuvieran construidas por lo menos 8 casas.

La colonia Roma fue la primera que se hizo bajo la nueva normatividad urbana creada por el Ayuntamiento, y ya que en esos momentos prácticamente cualquier persona con dinero podía convertirse en empresario inmobiliario, todos tuvieron que acatar la nueva reglamentación.



*Ilustración 4. Proyecto 1 aprobado por el Cabildo para la Colonia Roma en 1902. Fuente: xx*

*Por la importancia que esta colonia tiene, así como por su localización, extensión, características de habitabilidad, servicios e infraestructura, resulta primordial la elaboración de una propuesta de zonificación de los usos de suelo.*



**Ilustración 5. Delimitación y ubicación de la colonia en el entorno delegacional. Fuente: elaboración propia.**

Delimitación de la zona.

Partiendo del cruce formado por Avenida Chapultepec y Avenida Veracruz, al nororiente por Avenida Chapultepec; se extiende al sur por Avenida Cuauhtémoc; al poniente por Antonio M. Anza y Coahuila. Después continúa al norte por la Avenida Insurgentes Sur; al norponiente por Avenida Yucatán; al sur poniente por Avenida Álvaro Obregón. Nuevamente prosigue al norponiente por Avenida Sonora; nuevamente al sur poniente por Avenida Parque España y finalmente al norponiente por Avenida Veracruz, hasta llegar al punto de partida.

Características Generales.

Se trata de una colonia estratégicamente situada dentro de la estructura urbana, tradicionalmente habitacional y con una tendencia al cambio por uso de suelo comercial y de servicios. La colonia está considerada como zona patrimonial, por la abundante presencia de construcciones con valor artístico y de la época colonial. Los sismos de 1985 afectaron severamente a la colonia, resultando dañados gran cantidad de construcciones, sobre todo

*edificios departamentales entre 6 y 8 niveles de altura, lo cual, además de otros efectos, provocó el despoblamiento.*

## Capítulo 2. Cambios urbanos en la Roma norte

### 2.1 Espacio Público

De acuerdo al Dr. Cantú Chapa, "el primero en la historia que registra el concepto de espacio público fue Aristóteles y los consideró como el lugar político. Ahí la sociedad se reunía para evaluar iniciativas sobre la ciudad donde Vivian y tomar las decisiones necesarias con relación a las formas de vida. La trascendencia de su evolución fue determinada por la connotación social de los hechos presentados en el sitio que, como espacio histórico, también construye la historia por cada acto de trascendencia social ocurrido en el lugar."<sup>6</sup>

Por lo tanto, como espacio histórico, la colonia Roma, fue una de las primeras en autorizarse con espacios públicos novedosos para su época, pues consideraba la creación de parques y plazas que antes no eran considerados importantes, sin embargo, las autoridades pensaron en la importancia que para la población serían en un futuro de gran utilidad, pues resultan de vital importancia para el desarrollo social y cultural de sus habitantes, en el espacio público se generan la mayoría de las actividades que son de interés para el desarrollo social.

"El espacio público constituido por calles y plazas define la calidad de vida de la ciudad, referente y símbolo donde la diversidad hace posible el intercambio, no como espacio residual de construcciones y vialidades, sino como elemento articulador y ordenador de las actividades y puntos de destino.

El espacio público debe permitir su uso social como lugar que articula, integra y complementa las actividades de los habitantes, reconquistándolo

---

<sup>6</sup> Cantú Chapa, Rubén, "Centro Histórico, ciudad de México. Los desafíos ambientales en el espacio público patrimonial", pag. 119

*a favor de la sociedad como un medio de compensación social que permita convivir y compartir, que produzca seguridad y bienestar a los habitantes"*<sup>7</sup>

Los corredores urbanos por su función económica y por su intensidad de construcciones y diversidad de giros, se dividen según su alcance en regional (que vienen de otras partes de la ciudad), regional-local (combinan negocios regionales con locales) y local (comercio pequeño). Por su cercanía e influencia con la colonia Roma, podemos mencionar a los Regionales: Paseo de la Reforma, Av. Insurgentes; a los regional-local: Av. Michoacán, Av. Chapultepec; por su intensidad-diversidad: Paseo de la Reforma, Av. Insurgentes. Una constante de la colonia es la consolidación de corredores urbanos, los cuales rompen la tranquilidad de las zonas habitacionales hacia el interior de las colonias.

*La colonia Roma Norte se distingue de las demás por su alto número de inmuebles que por su antigüedad no cuentan con cajones de estacionamiento, esto da como resultado que se generen estacionamientos nocturnos de los propios habitantes de la colonia en el espacio público, debido a la falta de lugares privados (30 y 40% de la ocupación de la calle) <sup>8</sup>, también se generan estacionamientos en el espacio público de día, de 10 de la mañana a 5 de la tarde que no se mueven, limitando la oferta de estacionamiento a las personas que vienen a la colonia por actividades rápidas como comer o ir de compras.*

En lo correspondiente al tráfico generado en la zona, por la falta de estacionamientos disponibles, la gente que trabaja en la colonia, deja su vehículo en otras zonas y se desplaza en taxi, generando tráfico y contaminación. Como ciudad central y por su ubicación, esta se encuentra

---

<sup>7</sup> Covarrubias Gaitán, Francisco. 2008, "Los centros históricos y la ciudad actual: instrumentos de ordenamiento, conservación, revitalización y uso" pag. 32

<sup>8</sup> Anotar fuente SETRAVI

en medio de vialidades primarias (Insurgentes, Cuauhtémoc, Chapultepec, Viaducto, Circuito Interior y Eje 3 Baja California) y se utiliza la colonia como atajo para atravesar y acortar las distancias, lo que genera congestionamientos y contaminación.

*Un ejemplo de esto, es que el 80% del espacio público lo utilizan los vehículos, mientras que solo el 20% es para peatones y bicicletas, lo que resulta contradictorio, pues en la ciudad solo el 20% de los traslados se realizan en transporte privado, mientras que el 80% se realiza en transporte público.*

*Una de las medidas que han tomado las autoridades de la ciudad para atacar este problema de estacionamientos en la vía pública fue la implementación de parquímetros que tenía por objeto dejar libre del 10 al 15% de estacionamientos en la vialidad libres, sin embargo, se ha focalizado únicamente en recaudar impuestos mediante multas y sanciones que son un problema grave, pues ocasiona problemas de corrupción y molestias para habitantes y visitantes de la colonia.*

*Otro de los grandes problemas que experimentan los vecinos es la invasión del espacio público, como en el caso de los establecimientos mercantiles que se han apropiado de las banquetas, lo que ha generado molestias a los vecinos residentes, originado por los cambios de uso de suelo de habitacional a actividades terciarias tales como oficinas, comercios y restaurantes, sin respeto por la normatividad, lo que genera mayor demanda de estacionamientos, caos vial, contaminación y apropiación indebida del espacio público, pues a pesar de la existencia de los cajones de estacionamiento de pago, siguen existiendo los franeleros o "viene viene", que exigen una cuota a cambio de no dañar el vehículo, tal y como sucede en la colonia Cuauhtémoc, donde a pesar de que el programa de parquímetros lleva más de 15 años implementado, no se ha podido erradicar este problema.*

*Todo lo anteriormente expresado es el resultado de la equivocada instrumentación de políticas públicas en cuanto a los usos de suelo, la*

colonia ha sufrido la terciarización de las actividades económicas sin ningún tipo de orden.

## 2.2 Prácticas irregulares, cambios en el uso de suelo

Se entiende por irregularidad, a todos aquellos cambios que se hacen y no corresponden a la norma establecida para su correcto desarrollo, la cual no tiene sustento que modifique o amplíe su carácter ejecutorio y disminuya las irregularidades, por el contrario, se genera un proceso de reproducción descontrolada

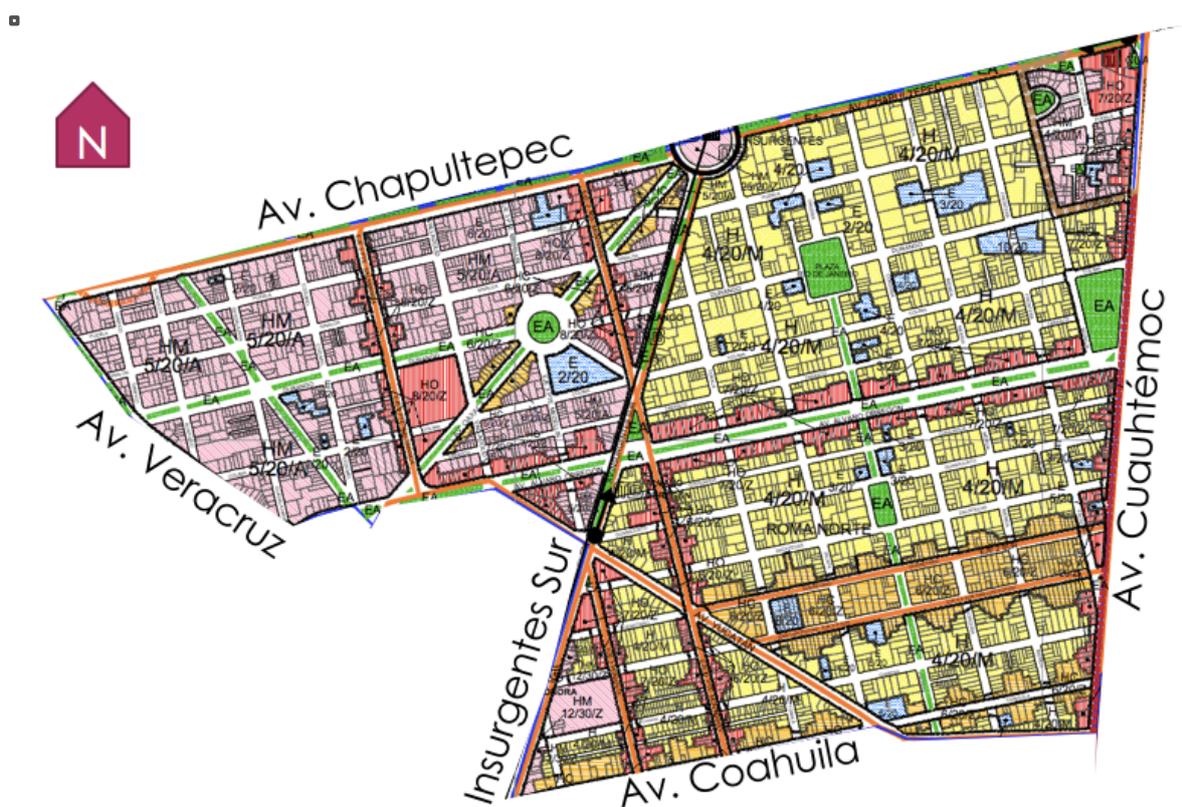


Ilustración 6. Suelo urbano, colonia Roma Norte. Fuente: edición propia con base en PDU Cuauhtémoc

Una de las características principales de esta Delegación es el proceso de expulsión de población que ha ocurrido desde la década de los 70's para convertirse en áreas comerciales o de oficinas, esto es parte de un proceso de despoblamiento. En este sentido la colonia Centro ha perdido cerca de la quinta parte de su parque habitacional en los últimos 10 años, y la tendencia es a seguir perdiendo población, contrastado por el aumento en

la población flotante generado por el atractivo que se genera en toda la Delegación.

En el caso del uso comercial un estudio de la SETRAVI-UNAM<sup>9</sup> mostró que el Centro Histórico de la Ciudad de México, mantiene la influencia como centro de distribución regional y nacional, pues la tercera parte del transporte de carga provienen de estados del interior del país. En este sentido, han surgido otros centros de comercio importantes y atrayentes para toda la ciudad, como es el caso de la zona Condesa-Roma que desde mediados de los 90's se ha convertido en punto de concentración de restaurantes, cafés, galerías y centros de entretenimiento nocturno.

Las zonas geográficamente cercanas a donde se concentra el sector financiero también se han ido transformando en sitios de servicio para los trabajadores y personas que asisten a estos centros financieros diariamente.

#### Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de la Cuauhtémoc<sup>10</sup>

De acuerdo a la propuesta del Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Cuauhtémoc, su objetivo es "lograr el desarrollo equilibrado de los procesos urbanos, orientando la planeación y el ordenamiento territorial hacia una mejor calidad de vida para la población, conservación y mejoramiento de las funciones ambientales, el mantenimiento y desarrollo de las condiciones en un marco de sustentabilidad" para esto el Gobierno del Distrito Federal impulsa programas como el Programa General de Desarrollo Urbano, donde se define la política de repoblamiento y redensificación de esta zona, a partir del impulso de la sustitución de vivienda, la generación de reserva territorial, entre otras, que buscaba iniciar con el proceso de repoblamiento de espacios urbanos, con disponibilidad de servicios e infraestructura y subutilizados, a través de la construcción de

---

<sup>9</sup> Accesibilidad y áreas peatonales en la regeneración del Centro Histórico de la Ciudad de México. SETRAVI-UNAM, 2000

<sup>10</sup> Con base en el PDDUC, síntesis redactada

vivienda nueva o rehabilitada para familias provenientes de la periferia. Cabe señalar que ninguna de estas medidas se aplicó en la colonia Roma Norte.

En cuanto a elementos patrimoniales, el Centro Histórico de la Ciudad de México contiene a la mayor cantidad dentro de la Delegación, sin embargo, en la colonia Roma Norte existen 1,325 construcciones catalogadas y 3,929 áreas de conservación patrimonial<sup>11</sup>, que en palabras del mismo P.D. D. U. de Cuauhtémoc, el mayor problema que presentan estas zonas es la presión hacia el cambio de uso de suelo, de vivienda a comercio y oficinas, *aun cuando la normatividad no lo permite.*

El paisaje urbano se encuentra muy deteriorado debido a la falta de mantenimiento de los inmuebles, a la invasión de la vía pública (mesas de restaurantes sobre banquetas), a la excesiva apropiación del espacio público por parte del comercio informal, la contaminación visual, y en general al deterioro de la imagen urbana en algunas zonas de la Delegación, hace falta una modernización del mobiliario urbano y los elementos que forman parte principalmente de los corredores urbanos, que son los protagonistas de las actividades que dan vida a la colonia.

La Delegación busca con este Plan, revertir paulatinamente la pérdida de población que presentan las Delegaciones Centrales y ser la principal alternativa para albergar a población futura en la denominada Ciudad Central, para ello han implementado el Programa Integrado Territorial para el Desarrollo Social (PIT), dedicado a combatir la marginación en toda la Delegación, por lo que se le asignó la mayor cantidad de recursos para el rubro de Apoyos a Adultos Mayores. Otra de las estrategias por parte de la Delegación es el programa de Ampliación y Rehabilitación de Vivienda,

---

<sup>11</sup> Fuente: Registro de inmuebles con valor artístico DACPA-INBA; versión 1997 del Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Cuauhtémoc; Catálogo Nacional Monumentos Históricos Inmuebles CNMH-INAH y Catálogos de Inmuebles de valor Patrimonial DSPM-SEDUVI

como parte de la política de repoblamiento de la zona central de la Ciudad; sin embargo, como ya se mencionó, estos programas no funcionan actualmente para la colonia Roma Norte, a pesar de contar con un problema fuerte de despoblamiento desde hace más de 30 años, y de sufrir del cambio forzado de uso habitacional al de comercio y servicios.

También se menciona como parte del Pronóstico que, de no instrumentar acciones consecuentes, a corto plazo el panorama será el siguiente:

- *Continuará la tendencia de expulsión de población.*
- *La sustitución de usos habitacionales por: comercios, oficinas, servicios y bodegas, proseguirá de manera indiscriminada.*
- *Persistirá el proceso de deterioro general del entorno urbano, afectándose la calidad de vida de los habitantes de la Delegación.*
- *Continuará la degradación y destrucción de las zonas Históricas y Patrimoniales.*
- *Se incrementará el desaprovechamiento de la capacidad instalada de la infraestructura.*
- *El índice de servicio del equipamiento aumentará con relación a la población, comparativamente al resto de las Delegaciones.*
- *Se multiplicarán los desplazamientos innecesarios dentro del territorio del Distrito Federal.*

Derivado del diagnóstico y el pronóstico desarrollado en el Programa delegacional, se obtienen una serie de estrategias para motivar e impulsar el desarrollo sustentable y ordenado, sin embargo, este Plan Delegacional excluye a la colonia Roma Norte de estos programas de mejora y desarrollo, aunque en la parte específica de las zonas habitacionales y de comercio se hacen algunas menciones de la colonia, únicamente mencionaremos los que son de interés para este trabajo, en el caso de las zonas habitacionales y habitacionales con comercio en planta baja, se plantea el reciclamiento urbano y densificación de la vivienda en aquellas zonas que cuenten con buena accesibilidad, redes de servicio y equipamiento suficiente, para

lograr un mejor aprovechamiento de la infraestructura existente, mediante el aprovechamiento de áreas baldías y de construcciones obsoletas, la reutilización de zonas habitacionales viejas, el aprovechamiento de patios grandes con uso incipiente y la reutilización de los espacios en zonas industriales sin servicio para la construcción de vivienda nueva, mediante conjuntos habitacionales de interés social y popular.

### Distribución de Usos del Suelo

Se presenta la descripción por uso de suelo habitacional que existe combinado con comercio y oficinas, con algunas observaciones respecto a la colonia Roma Norte.

*Habitacional (H).* En esta zonificación se permite la vivienda unifamiliar y plurifamiliar y se propone conservar las características habitacionales en barrios y colonias sin usos que puedan alterar su vocación netamente habitacional. Este uso se propone en aproximadamente 480.1 has. que representan el 14.8% de la superficie total de la Delegación. Este uso se propone específicamente para la colonia Roma.

*Habitacional con Comercio (HC).* Con el objeto de promover la mezcla de vivienda con comercio y servicios básicos en planta baja y fomentar el empleo en la Delegación se propone el uso Habitacional con Comercio. Este uso se establece en las colonias Doctores, Buenos Aires, Algarín, Obrera y Guerrero, en la colonia Roma Norte es el uso que predomina actualmente en la zona.

*Habitacional con Oficinas (HO).* Aplica en predios con frente a corredores urbanos existentes permitiendo la mezcla de usos habitacionales con oficinas, administrativos y de industria no contaminante con y sin atención al público y se propone a lo largo de algunas vialidades dentro de la colonia, como son Av. Cuauhtémoc o la Av. Insurgentes Sur.

*Habitacional Mixto (HM).* Esta zonificación permite la diversidad y mezcla de usos de suelo (servicios, oficinas, equipamiento e industria no contaminante), coexistiendo con el uso habitacional. Se plantea en zonas de concentración

de actividades donde su cobertura es de carácter regional y con un nivel alto de especialización especialmente en la colonia Roma Norte.

### **2.3 Ubicación y clasificación del comercio**

La colonia ha sufrido un proceso de expulsión de población que ha ocurrido desde la década de los 70's para convertirse en áreas comerciales o de oficinas, esto es parte de un proceso de despoblamiento, aunado también a su cercanía con la Av. Reforma, una de los principales corredores comerciales, donde se concentran oficinas y servicios, que han convertido a la colonia en una zona de servicio a las grandes concentraciones de oficinistas.

Los aspectos económicos que definen al espacio público son característicos del cambio de política económica en los últimos 30 años, significa la magnitud e importancia de las actividades del sector de la vocación habitacional por las prácticas irregulares en los cambios en el uso de suelo, derivados de la existencia de orden en la implementación del comercio al por mayor (tiendas departamentales) y comercio al por menor (vendedores ambulantes).

Respecto al comercio ambulante, este ha jugado un papel importante en el cambio de vocación de la colonia, así como un factor de riesgo importante para la misma. El comercio ambulante es el resultado de la búsqueda de mejores oportunidades de vida, derivados de la falta de oportunidades, el cual por sus características (baja inversión y nula necesidad de capacitación) representa una actividad económica accesible, en donde la apropiación del espacio público es de vital importancia, pues se genera una competencia entre comerciantes establecidos, gobierno, e iniciativa privada.<sup>12</sup>

Otro factor que determina la ampliación del comercio ambulante o informal es por aquel sector de trabajadores que sale expulsado de empleos

---

<sup>12</sup> Jaramillo Puebla, Norma Angélica, "Comercio y Espacio Público, una organización de ambulantes en la Alameda Central", 2007, pag. 109

formales, ya sea del sector público o privado, por cuestiones de carácter político que obedecen a estrategias de planes y programas emanados desde el gobierno local hasta el gobierno federal. No obstante que han proliferado actividades económicas informales, se mantiene el criterio de que “se dedican a hacer algo” y por lo tanto generan ingresos, solventan sus necesidades, todo esto bajo la tolerancia de las autoridades.

La Delegación Cuauhtémoc concentra dos fenómenos que acentúan la lucha por el espacio, como lo son el comercio en la vía pública derivada de la intensidad económica y la importancia cultural e histórica que tiene. El P.P.D.U. del Centro Histórico tiene como ejes estratégicos la recuperación de monumentos patrimoniales, la consolidación del uso habitacional y la promoción de actividades económicas compatibles con el proyecto de regeneración integral.<sup>13</sup>

Entonces, concentrándonos en el fenómeno de cambio de vocación que del que ha sido objeto la colonia Roma, y que no se ha podido detener pues en cada campaña política, surgen nuevos líderes con promesas de apoyo para este sector informal, originando favoritismos y arreglos al margen de la reglamentación formal generando tolerancias a cambio de compromisos políticos, permitiendo la ocupación de la vía pública, lo que finalmente ha generado la concentración de actividades económicas en un espacio concebido originalmente como zona habitacional.

### Terciarización.

El proceso de terciarización se basa en tres características: La población ocupada, el PIB y las unidades económicas que desde hace tres décadas han sido un factor relevante de desequilibrio en los sectores económicos; a esto se le puede llamar una reterritorialización de las actividades

---

<sup>13</sup> P.P.D.U. del Centro Histórico de la Ciudad de México (<http://www.cyp.org.mx>)

económicas, en base al PND que a través de sus cinco ejes de políticas públicas específicamente el denominado “México Prospero”.<sup>14</sup>

Este proceso se puede entender gracias a la apertura comercial derivada de este modelo económico que ha venido sucediendo desde los años 80 provocando cambios en las cadenas productivas donde el sector manufacturero ha sufrido una desarticulación, debido a que la fabricación de los bienes incluye un alto porcentaje de productos importados esto ha traído consigo la migración de trabajadores hacia el sector terciario.

El sector informal aparece como refugio para un gran volumen de población que no ha podido encontrar lugar en el sector formal, trayendo consigo un considerable crecimiento del sector terciario. Respecto al PND y el impulso que le ha dado a este tipo de crecimiento informal se identificaron 43 líneas de acción las cuales de manera directa e indirecta favorecen este proceso, dentro de algunas de ellas podemos mencionar el apoyo financiero a las empresas pequeñas, la protección a las finanzas públicas con entorno macroeconómico, impulsar el crédito para la economía de servicios. En este contexto también se ha favorecido a que la nueva infraestructura promueva la conectividad económica del sector terciario.

*Finalmente podemos observar que el PIB en el Distrito Federal aumenta en el sector terciario, así como las unidades económicas pequeñas o con un bajo número de empleados, de acuerdo a los datos estadísticos de los censos de población y vivienda del INEGI de 1990, 2000, y 2010*

A continuación, se presenta un grupo de 5 imágenes de elaboración propia con datos del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas, que contiene la concentración general de actividades económicas en la colonia Roma Norte, contrastando con la imagen de la ilustración I que

---

<sup>14</sup> González Valadez, Isá y Palomino López, Zuleyma. “El proceso de terciarización en el DF: Un estudio desde el enfoque del agenciamiento de desarrollo”. 2015 síntesis redactada.

contiene el Suelo Urbano de la colonia, publicado en el P.D.D.U.C. donde la mayoría del uso de suelo es habitacional y habitacional mixto, pero a pesar de que la normativa indique este tipo de suelo, la practica nos dice que esta colonia es casi enteramente de comercio de servicios, de carácter informal si analizamos con detenimiento cada una de las 5 ilustraciones (7 a 11).



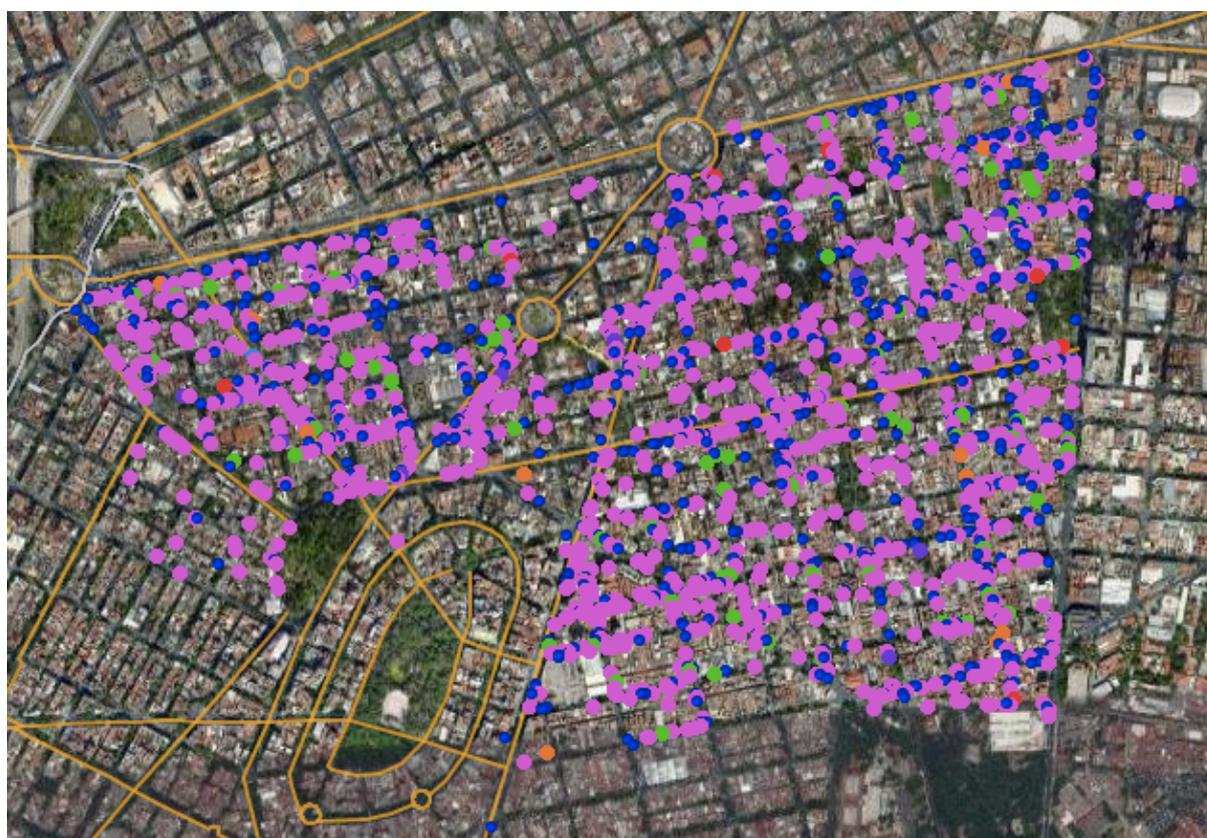
*Ilustración 7. Concentración general de actividades económicas. Fuente: Elaboración propia con base en el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas, INEGI*

Simbología	Actividad Económica	Total de servicios	Porcentaje del total
	Servicios	2,930 comercios	70.24 %

Cuando hablamos del comercio informal que predomina en esta colonia, nos vamos a referir a todos aquellos comercios que operan en suelo teóricamente habitacional, pues son los oficiales publicados en el Programa de Desarrollo correspondiente, pero que las condiciones económicas han originado este tipo de actividad al margen de la legalidad. En la ilustración 7 se presenta la concentración general de actividades económicas de la colonia Roma, donde por un 70.24% predomina la de Servicios, la cual incluye a los servicios inmobiliarios, financieros, profesionales, culturales, deportivos, de alimentos, alojamiento, entre otros, que a primera vista, nos

haría pensar que forman parte del comercio formal, sin embargo, no debemos pasar por alto la vocación habitacional actual, entonces, resulta evidente el carácter informal de la mayoría de estos comercios, que operan sin el uso de suelo adecuado, para analizar más a detalle esta situación fue necesario clasificar las actividades económicas de acuerdo al número de personas que forman parte de los comercios que aquí operan.

Por lo tanto, las Ilustraciones 8, 9, 10 y 11 nos muestran estas mismas actividades económicas localizadas en la colonia, pero divididas de 0 a 10 empleados (ilustración 8), de 11 a 50 personas empleadas (ilustración 9), de 51 a 250 (ilustración 10) y de 250 a más personas empleadas (ilustración 11).



**Ilustración 8. Comercio de 0 a 10 personas. Fuente: Elaboración propia con base en el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas, INEGI**

Simbología	Actividad Económica	Total de servicios	Porcentaje del total
	Servicios	2,446 comercios	68.67 %

Comencemos por analizar al comercio que se conforma de 0 a 10 empleados (ilustración 8), el cual está ubicado en suelo con uso

habitacional, del total de las imágenes que se presentan en este apartado, este tipo de comercio (con muy pocos trabajadores) es el que más predomina respecto a los demás, y la razón de esto es muy sencilla, la colonia Roma no cuenta con la infraestructura ni el equipamiento necesario, mucho menos el espacio para alojar las instalaciones de grandes comercios u oficinas, es por eso que el pequeño comercio es el que predomina, pues lo hace dentro de espacios adecuados que anteriormente fueron exclusivos para uso habitacional.



**Ilustración 9. Comercio de 11 a 50 personas.** Fuente: *Elaboración propia con base en el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas, INEGI*

Simbología	Actividad Económica	Total de servicios	Porcentaje del total
	Servicios	483 comercios	79.05 %

En el caso del comercio de 11 a 50 personas empleadas (ilustración 9), la densidad disminuye considerablemente, esto debido a que existen muy pocos espacios disponibles en la Roma Norte adecuados para alojar a

empresas de mayores dimensiones que tengan la capacidad para más de 11 empleados.

Finalmente podemos observar la situación del comercio con más de 50 personas empleadas (ilustraciones 10 y 11), donde prácticamente los espacios disponibles para alojar a este número de empleados es casi nulo, pues como ya se ha dicho, el suelo urbano es habitacional.

En todos los tipos de comercios de 1 hasta más de 250 empleados, los servicios son los que siempre han predominado, este es un ejemplo inconfundible de terciarización, que ya hemos mencionado, así como las situaciones por las que se propicia este fenómeno.



*Ilustración 10. Comercio de 51 a 250 personas. Fuente: Elaboración propia con base en el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas, INEGI*

Simbología	Actividad Económica	Total de servicios	Porcentaje del total
	Servicios	81 comercios	65.85 %



*Ilustración 11. Comercio de 250 a más personas. Fuente: Elaboración propia con base en el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas, INEGI*

Simbología	Actividad Económica	Total de servicios	Porcentaje del total
●	Servicios	22 comercios	84.62 %

## **2.4 Bases generales en el trazo de vialidades o avenidas**

A nivel delegacional, la demanda de movilidad es atendida en parte por los 12 ejes viales que lo atraviesan en los sentidos norte-sur, sur-norte, este-oeste y oeste-este, y que funcionan como entradas y salidas de la Delegación.

Los viajes concéntricos son atendidos parcialmente por el Circuito Interior en el poniente y norte y por el sur, el Viaducto Miguel Alemán y Río de la Piedad. Otras vías de importancia son Av. Insurgentes y Paseo de la Reforma, los cuales constituyen corredores urbanos de especialización terciaria para la ciudad.

La estructura vial primaria se ha mantenido prácticamente intacta desde principios del siglo XX, contrario al aumento en la producción de viajes, que ha continuado en ascenso, lo que ha propiciado las condiciones de saturación en la mayor parte de la Delegación, principalmente hacia el

interior de la misma, pues en las mañanas los viajes son mayores hacia el interior, mientras que, por las noches, los viajes de salida son los que predominan, esto nos habla del alto nivel de atracción que se genera, en todos los niveles, desde el regional hasta el local.

De acuerdo al Plan Delegacional de Desarrollo Urbano de la delegación Cuauhtémoc, la vialidad en general, en base a su función dentro de la estructura urbana se divide en:

- Vías de acceso controlado. (cuentan con accesos y salidas en los carriles laterales)
- Arterias principales. (intersecciones controladas por semáforos, pasos a desnivel, se clasifican en ejes viales y avenidas primarias)
- Ejes viales. (estructura reticular, con sentido único formando pares viales)
- Avenidas primarias. (comunican a la Delegación con el territorio circundante, con secciones de entre 30 m y 40 m, como la Av. Insurgentes)
- Vías secundarias. (sirven de comunicación las vías primarias con las calles locales).

3.1 Zonas recomendables para la ubicación del comercio

Lamentablemente la colonia Roma se ha convertido en receptora de actividades económicas de distinta índole, incompatible con el uso de suelo habitacional establecido dentro de ella.

La siguiente ilustración muestra datos obtenidos del INEGI de la ubicación del comercio de alto impacto localizado dentro de la colonia Roma Norte, a pesar que de los usos resultan incompatibles, no se puede negar la vocación que se esta generando dentro de la colonia, por todo lo que ya hemos mencionado como lo es su proximidad con corredores urbanos de importancia a nivel regional,



Ilustración 12. Ubicación de comercio de alto impacto. Fuente: Elaboración propia con base en el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas, INEGI

Es muy importante mencionar que los comercios presentados en la ilustración del INEGI, se encuentran ubicados en su mayoría en uso de suelo habitacional, o catalogado como vivienda, por lo que se descubre el

carácter informal bajo el que están operando estos establecimientos. No se pueden seguir manteniendo las mismas prácticas para el ordenamiento del uso de suelo urbano y continuar negando los hechos que ya son una realidad en la colonia, al contrario, se debe actuar y buscar la manera de regular estas actividades que están instalándose dentro de zonas habitacionales, y que les generan un impacto en la calidad de vida a los habitantes de esas zonas.

La movilidad está indisolublemente asociada a los usos del suelo. La localización de cada vivienda, infraestructura, equipamiento, instalación y edificación es lo que genera necesidades de movilidad, por ello una estrategia de desarrollo urbano sustentable, desde la perspectiva de la movilidad, tiende a reunir armónicamente usos del suelo y necesidades de transporte. En este sentido, es importante recalcar que los programas de desarrollo urbano, deben de tener un fuerte componente enfocado a la movilidad.<sup>15</sup>

Lo que se propone para este apartado es consolidar la vocación comercial que ya tiene la colonia en algunas de sus avenidas, proteger las zonas habitacionales, y buscar equilibrar la convivencia a fin de lograr una mejor calidad de vida para la población.

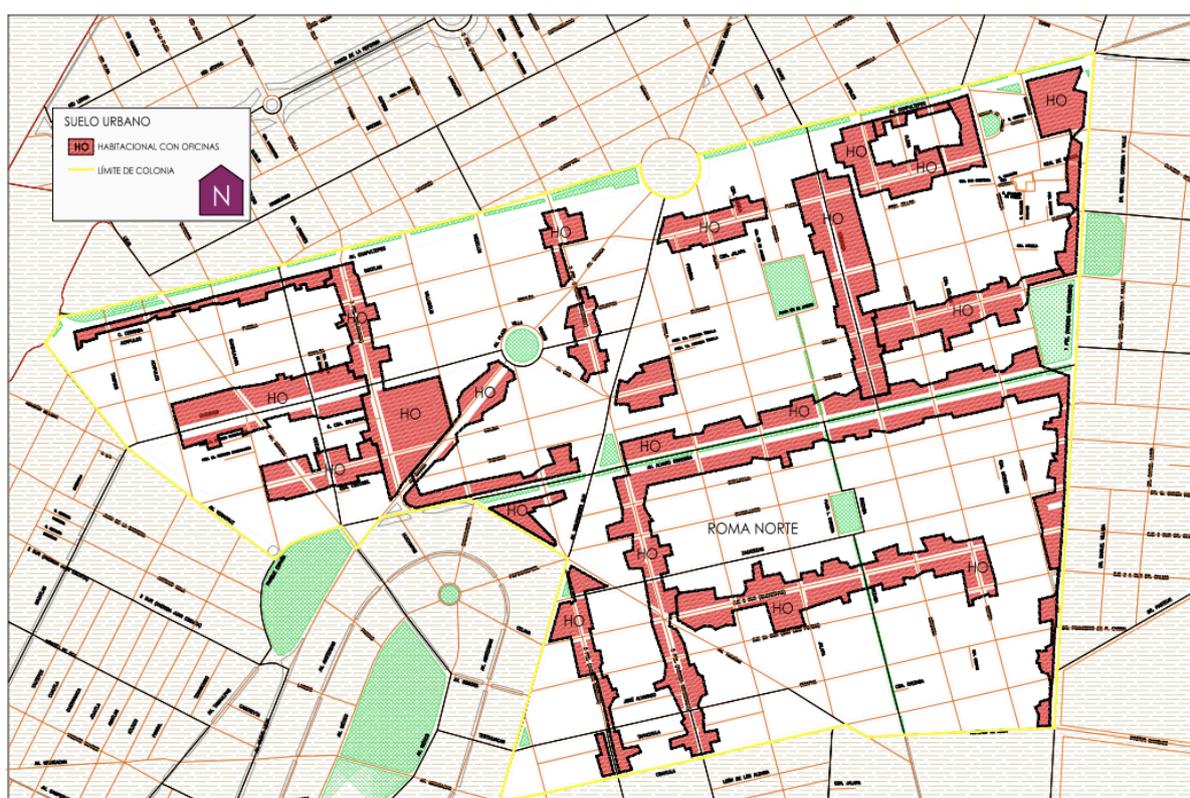
Existen en la zona muchos edificios abandonados, se propone consolidar las zonas comerciales, mediante la creación de "mercados" que concentren la distinta oferta comercial de la zona, para dejar libres las zonas cuyo uso oficial es el habitacional sin mezcla con comercio, a fin de evitar el comercio informal y mejorar la economía local, como es el caso de éxito del "Mercado Roma" ubicado en la calle de Querétaro número 225, donde se ofrece venta de bebidas y alimentos, servicios y artículos de uso personal, entre otros,

---

<sup>15</sup> ITDP " Planes Integrales de Movilidad Lineamientos para una movilidad urbana sustentable" pag. 29

En cuanto a la consolidación de la vocación comercial, se propone la creación de nuevos corredores comerciales, bajo la premisa de que actualmente ya funcionan en medida de esta forma, como lo es la calle de Córdoba, el eje vial Monterrey o la calle Querétaro (donde se ubica el Mercado Roma), cuyos usos de suelo oficial son habitacional sin comercio, sin embargo, actualmente funcionan como atractivos y atrayentes de quienes buscan bienes y servicios en la zona.

En la siguiente Ilustración se muestra la propuesta para el uso Habitacional con Oficinas (HO) ya que es el que la Delegación establece para los corredores urbanos con comercio de alto impacto, en el Plan Delegacional de Desarrollo Urbano de la Cuauhtémoc.



*Ilustración 13. Zonas propuestas como recomendables para la ubicación del comercio, con uso de suelo Habitacional con oficinas (HO). Fuente: elaboración propia, con base en el P.D.D.U.C.*

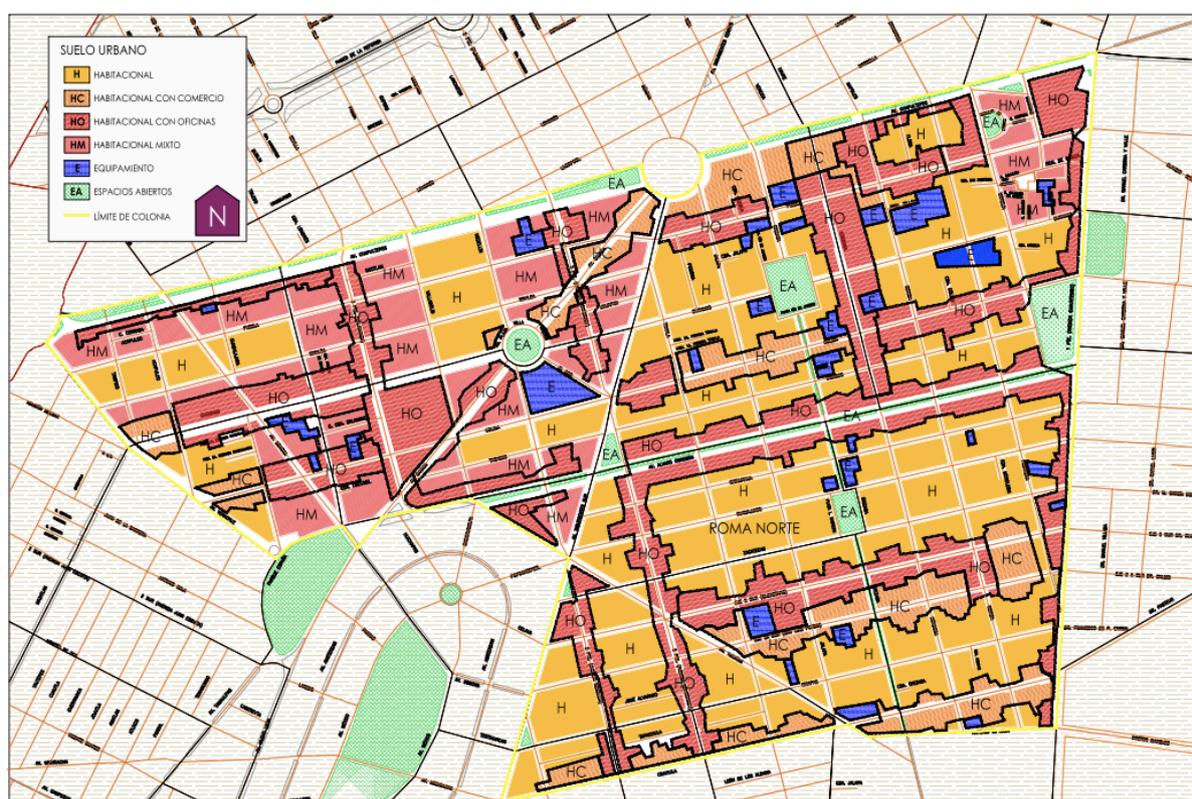
### **3.2 Zonas recomendables para la ubicación de la zona habitacional**

La siguiente propuesta se hace en base a las estrategias publicadas en el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación

Cuauhtémoc, considerando el Equipamiento (E) y los Espacios Abiertos (EA) existentes (áreas verdes).

Se consideraron las zonas habitacionales, con las distintas mezclas de uso permitidas en el Programa, resaltando que no existen restricciones en el Programa, en cuanto al cambio de uso propuesto para algunas zonas de la colonia.

A fin de consolidar los corredores urbanos y comerciales, se propone el uso Habitacional con Comercio (HC), y mantener en algunos lugares los usos Habitacional (H9 y Habitacional Mixto (HM) el cual se utiliza como zona de transición, ya que permite el establecimiento de comercios en planta baja, amortiguando de esta manera, los ruidos para la vivienda derivados de las mismas prácticas del comercio (transporte, flujo de mercancías y personas).



*Ilustración 14. Zonas propuestas como recomendables para la ubicación de la vivienda. Fuente: elaboración propia, con base en el P.D.D.U.C.*

### 3.3 Regulación en vialidades y avenidas, propuesta para la movilidad

En materia de tráfico y circulación vial dentro de la colonia, las autoridades del Distrito Federal emitieron la Ley de Movilidad del Distrito Federal, con el objeto de establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.<sup>16</sup>

Respecto a este tema es importante mencionar algunos puntos publicados en esta Ley para analizar cómo se están comportando estas normas en la práctica diaria.

*“Art. 6 La Administración Pública Proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad.”*

Respecto a este primer punto, es importante mencionar que la Ley menciona únicamente hace mención en proporcionar los medios para la libre selección del modo de transporte, sin embargo, no habla sobre cómo garantizar que esto suceda, debido a la falta de un Reglamento que se encargue de aplicar esta Ley.

Actualmente en la Colonia no es posible elegir libremente la forma de transportarse, debido a muchos factores, tales como el tráfico, la inseguridad, la falta de infraestructura o de medios de transporte disponibles.

Para poder continuar hablando de medios de transporte, vamos a mencionar la priorización para la utilización del espacio y la clasificación y jerarquización de movilidad que hace esta Ley:

- I. *Peatones*
- II. *Ciclistas*
- III. *Usuarios del transporte público de pasajeros*
- IV. *Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros*

---

<sup>16</sup> Asamblea Legislativa del Distrito Federal, IV Legislatura “Ley de Movilidad de Distrito Federal”, Título Tercero, Capítulo I de la Clasificación del Transporte

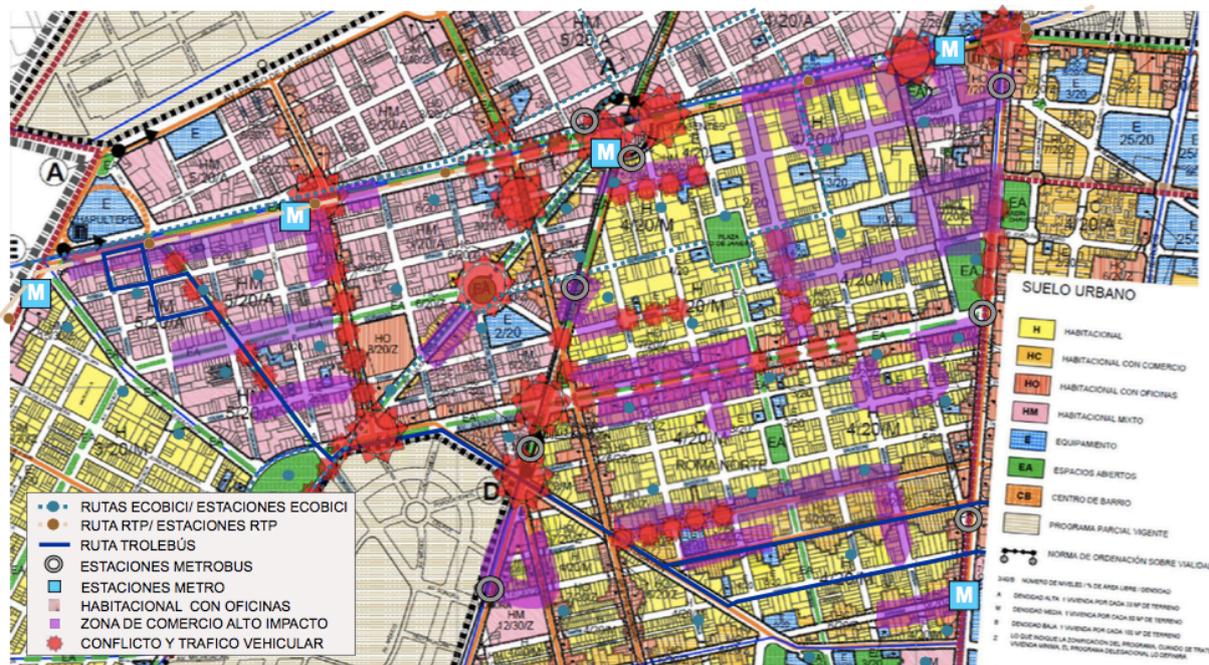
- V. *Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros*
- VI. *Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías*
- VII. *Usuarios de transporte particular automotor.*

También se menciona que para implementar esto, se observarán los siguientes principios: I. Seguridad; II. Accesibilidad; III. Eficiencia; IV. Igualdad; V. Calidad; VI. Resiliencia; VII. Multimodalidad; VIII. Sustentabilidad y bajo carbono IX. Participación y corresponsabilidad social. X. Innovación tecnológica.

Respecto a este último principio, resulta desconcertante que se mencione, pues tanto las leyes como su aplicación van en contra de la innovación tecnológica, pues resulta inviable para el ingreso de nuevas tecnologías, como es el caso de sistema privado de transporte de pasajeros Uber, que opera sin chofer y con carros eléctricos como es el caso del “Proyecto de automóvil de auto-conducción de Google”<sup>17</sup> que por medio de sensores y software especial para detectar objetos como peatones, ciclistas, vehículos y más, está diseñado para conducir con seguridad alrededor de ellos, actualmente este proyecto funciona en los estados de Washington State, California, Arizona y Texas con miras a aplicarse en todo el país.

---

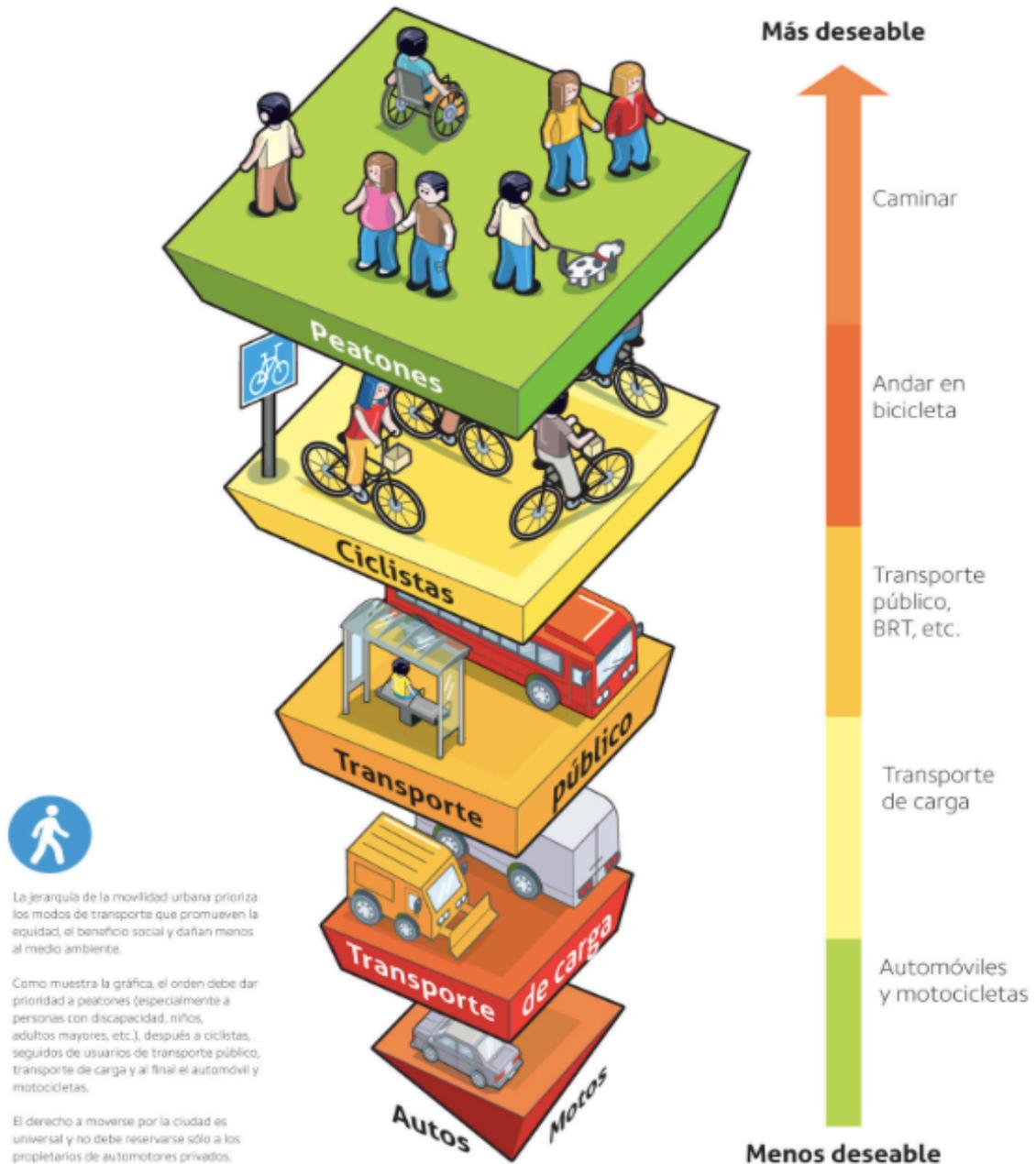
<sup>17</sup> <https://www.google.com/selfdrivingcar/> revisado el 11 de noviembre de 2016



**Ilustración 15. Ilustración 13. Zonas de riesgo y vulnerabilidad vs. red de transporte. Fuente: elaboración propia, con base en el P.D.D.U.C.**

Es atribución directa del Jefe de Gobierno establecer los criterios para promover la movilidad, mientras que la delegación tiene la obligación conforme a la Ley de procurar que la vialidad se utilice adecuadamente, libre de obstáculos y elementos que impidan el tránsito vehicular y peatonal, sin embargo en el caso de toda la Delegación Cuauhtémoc, constantemente se observa como el flujo es interrumpido por obras o “mantenimiento” que se le da a las vialidades, cerrando carriles, entorpeciendo las banquetas, exponiendo a los peatones a transitar por el arroyo vial, así mismo, se permiten obras de particulares sin ningún tipo de restricción en plena vía pública, poniendo en riesgo a los usuarios del espacio público, que se convierte en privado al permitir este tipo de prácticas.

□



**Ilustración 16. Pirámide de Jerarquía de la movilidad urbana.** Fuente: [www.mexico.itdp.org](http://www.mexico.itdp.org)

En cuanto a Movilidad el P.D.D.U.C. tiene como objetivo “Recuperar las vialidades para el transporte colectivo eficiente, menos contaminante y de calidad y promover la movilidad no motorizada” y menciona como estrategias las siguientes:

- *Privilegiar el transporte colectivo eficiente, no contaminante y de calidad y recuperar el uso de las vialidades para la mayoría.*
- *Reducir el número de vehículos en circulación*

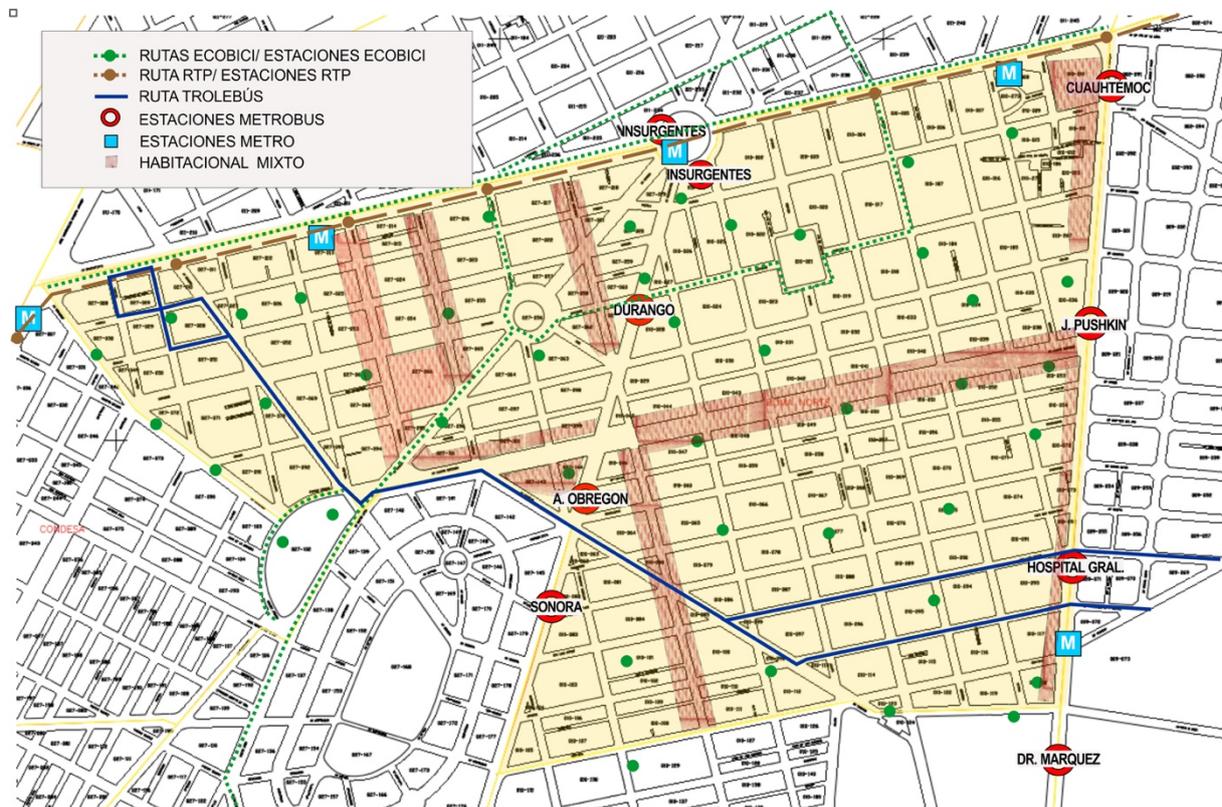
- *Incentivar la movilidad no motorizada*
- *Agilizar la movilidad vial*
- *Fortalecer la cultura vial para una convivencia más armónica*

Para el caso del Transporte y Vialidad entre sus estrategias contempla únicamente:

- *Incrementar la capacidad y continuidad de la red vial, mediante la eliminación de obstáculos a la circulación, incremento al equipamiento y apoyo vial de la red.*
- *Colocación de placas de nomenclatura faltantes, estableciendo convenios de donación con empresas patrocinadoras.*

Las estrategias que incluye el Plan delegacional para Movilidad y para Transporte y Vialidad se contraponen, pues uno considera al peatón y al transporte público, mientras que en el caso del segundo se olvida de esto, para privilegiar únicamente al vehículo privado, como si el transporte no motorizado no formara parte del transporte y de la vialidad, resulta incoherente.

También resulta importante mencionar lo publicado en la Ley de Movilidad del Distrito Federal publicada a finales del 2014, y que aún carece de Reglamentación para su correcta aplicación menciona que “El objetivo de la planeación de la movilidad y la seguridad vial es garantizar la movilidad de las personas y hacer más eficiente y segura la movilidad de la Ciudad de conformidad con las normas”.



**Ilustración 17. Red multimodal de transporte público con zonas comerciales. Fuente: Elaboración propia con base en el PDDUC y Ley de Movilidad del Distrito Federal.**

Para esto establece en su artículo 37 que la planeación de la movilidad y la seguridad vial en el Distrito Federal observará los siguientes criterios (resumen):

- I. Garantizar que el servicio el servicio de transporte público colectivo, sea de calidad para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y metropolitanas.
- II. Garantizar la protección de la vida y de la integridad física
- III. Establecer criterios de diseño para la movilidad con especial atención a las personas con discapacidad y movilidad limitada;
- IV. Establecer medidas que fomenten el uso del transporte público;
- V. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones;
- VI. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública;
- VII. Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o

- culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;
- VIII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada;
  - IX. Fomentar las opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia fortaleza en los elementos cruciales del sistema;
  - X. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad; y
  - XI. Tomar decisiones que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.

*Resulta desconcertante la existencia de una Ley de esta naturaleza, preocupada por cómo reducir los impactos negativos en la movilidad de las personas dentro de la ciudad cuando por la falta de un Reglamento que ponga en práctica todos estos criterios, no hay nada que garantice a los usuarios de la infraestructura vial de la ciudad que esto vaya a suceder.*

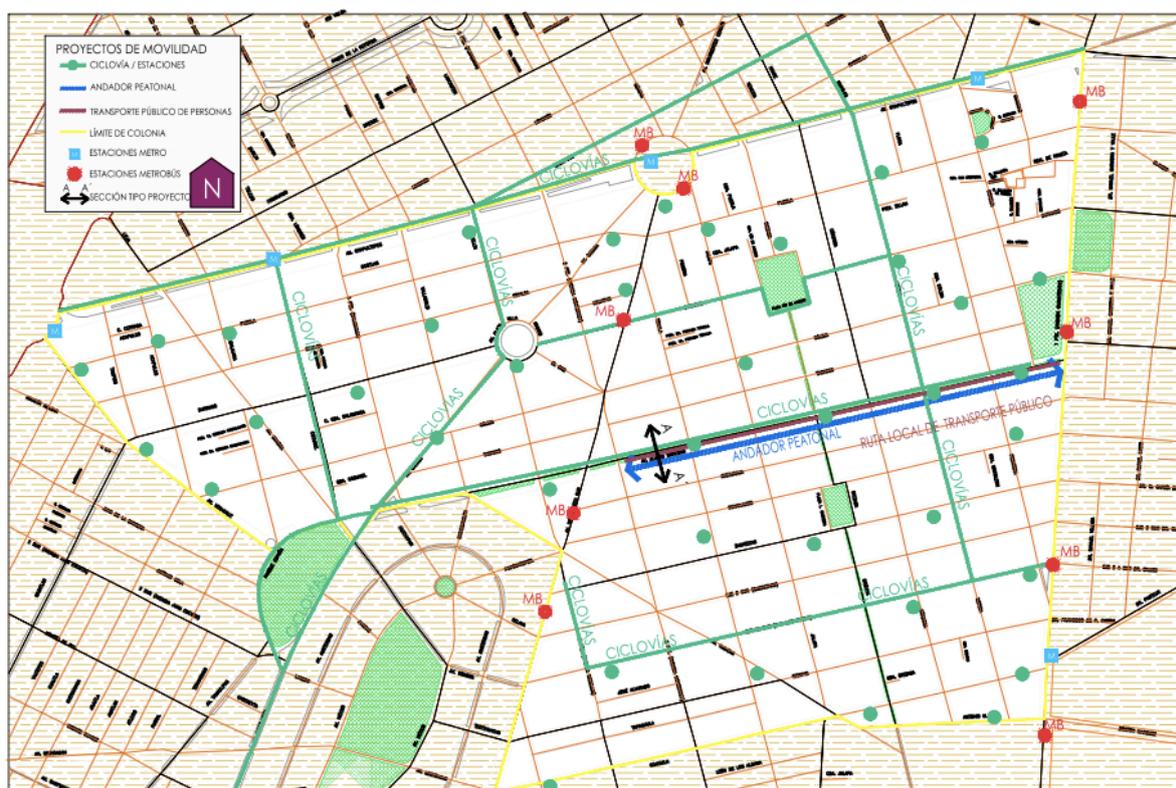
Si analizamos la situación actual en la colonia en cuanto a Movilidad del peatón y de vehículos no motorizados, (Ilustración 14) podemos observar que existen varias ofertas de transporte público (Metro, Metrobús, RTP) sin embargo la transferencia intermodal es casi nula, pues una vez el peatón llega a la colonia desde otros puntos de la ciudad (por ejemplo) la única opción es tomar un taxi o tomar una Ecobici, en alguna de las muchas estaciones de este sistema, sin embargo, a la hora de desplazarse, se pone en riesgo la seguridad del usuario por la falta de rutas establecidas que garanticen la seguridad del mismo,

Existe una ruta de Trolebús que atraviesa parte de la colonia de forma diagonal en el extremo sur de la colonia, que da servicio apenas a una parte de quienes habitan y trabajan en la colonia, y tienen necesidad de traslado entre Insurgentes y el Circuito Interior, sin embargo para contar con una Ley de Movilidad n existe una conexión clara entre los distintos medios del servicio de transporte público, finalmente el usuario de este sistema,

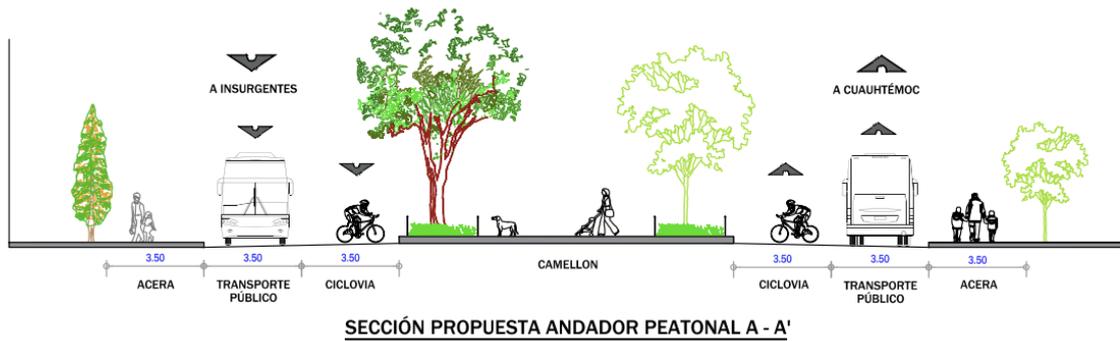
termina haciendo uso del servicio de transporte privado que ofrece el mercado. Cuando éste tiene los medios económicos hace uso del sistema conocido como Uber, pero cuando no es así, termina haciendo uso de los taxis que transitan por la calle, exponiendo su seguridad.

Ante lo anteriormente mencionado, se proponen una clase de medidas y proyectos que coadyuven a garantizar se cumplan los criterios que la Ley de Movilidad tanto menciona, y que son muy importantes para el tránsito seguro y fluido de las personas por la colonia.

La siguiente es la propuesta para atender la necesidad actual en la colonia, y promover “la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular” tal y como lo establece la Ley de Movilidad en el Capítulo XV de la cultura de la movilidad.



**Ilustración 18. Proyectos para la movilidad de la colonia. Fuente: Elaboración propia con base en el PDDUC y Ley de Movilidad del Distrito Federal.**



*Ilustración 19. Sección tipo propuesta para el andador peatonal Alvaro Obregón. Fuente: Elaboración propia con base en el PDDUC y Ley de Movilidad del Distrito Federal.*

Listado de Proyectos de Movilidad:

- I. Rutas de Ecobici. Se propone la inclusión de nuevas rutas de ecobici que garanticen la interconexión entre los distintos sistemas de transporte público, así como incentivar el uso eficiente de los modos de transporte ya existentes, sobre todo en los límites de la colonia, para que el usuario pueda transitar de manera segura, evitando poner en riesgo su seguridad y la de los peatones en la vía pública.
- II. Andador Peatonal. La vocación de corredor comercial en la Avenida Álvaro Obregón ha perdido su importancia debido a la cantidad tan alta de vehículos privados que transitan actualmente por esta avenida, obstaculizando a quienes se dirigen a este punto de la ciudad y quieren obtener los bienes y servicios que ahí se encuentran, pues se cruzan los flujos de las personas que solo van de paso por la colonia para atravesarla y llegar a otro punto de la ciudad con quienes transitan de manera local, es por eso que se propone que la Avenida se convierta en un andador peatonal, que dé cabida a distintos medios de traslado no motorizado y la utilización del transporte público de personas, esto a partir del Eje 2 Monterrey y hasta el Eje 1 Cuauhtémoc, creando así espacio público y promoviendo actividades en plantas bajas, a nivel de calle, eliminando de esta avenida, los cajones de estacionamiento.

- III. Ruta de transporte Público. Para obtener el máximo aprovechamiento del andador peatonal en Av. Álvaro Obregón, se propone la inserción del sistema de transporte público de personas por esta avenida, así como de manera interna en la colonia, para lograr la conexión intermodal y ofrecer al peatón distintos modos de trasladarse, localizando su ruta por las estaciones del metro y del metrobus que rodean la Roma Norte.
- IV. Ecoparq. Finalmente se propone que para incrementar la movilidad, limite el uso de estacionamientos en la vía pública para desalentar el uso del automóvil en horas pico; modificar las cuotas por uso del automóvil por horas del día, para esto se propone el uso una tarifa dinámica en este sistema de cobro del estacionamiento en la vía pública, a fin de que las personas utilicen otros medios de transporte, y eviten continuar con esta costumbre de convertir a la colonia en un estacionamiento.

La finalidad de estos proyectos, es disminuir el uso del vehículo privado como medio de transporte a fin de disminuir los impactos negativos que tiene éste en la calidad de vida de las personas, incentivando a su vez, el disfrute de la ciudad, y el patrimonio con el que la colonia cuenta y que tiene tanto que ofrecer a las personas.

En la Ciudad de México, las Normas Técnicas Complementarias para el Proyecto Arquitectónico del Reglamento de Construcciones han propiciado que los estacionamientos sean el uso de suelo con mayor crecimiento, con el consecuente empeoramiento del tráfico<sup>18</sup>, que resulta en una ocupación sub óptima del suelo y limita la construcción de un entorno urbano

---

<sup>18</sup> ITDP " Planes Integrales de Movilidad Lineamientos para una movilidad urbana sustentable"

sustentable, impidiendo la atención adecuada de los derechos de los habitantes y la creación de una ciudad más humana.

## Conclusiones

Quienes viven, trabajan, o se desplazan a la Roma Norte, la identifican como una colonia atractiva por sus bienes y servicios, sus edificios históricos o por las actividades que se pueden realizar al aire libre (parques y corredores urbanos) pero también es identificada como una colonia de difícil acceso para llegar o estacionar su vehículo, para transitarla por la cantidad de tráfico que ahí se genera la mayor parte del día.

La Roma Norte es parte de la ciudad central de la Delegación Cuauhtémoc, y como tal, forma parte de los procesos de una ciudad central, ambas cuentan con infraestructura cuyo único fin es incentivar el uso del automóvil, el parque vehicular existente circulando por la Ciudad, la Delegación y la Colonia, generan serios problemas en la calidad de vida de las personas, situaciones como el tráfico y la contaminación afectan seriamente la salud de las personas, es por eso que se propuso en este trabajo la incorporación de medidas que ayuden a mitigar estos problemas, aunados a los ya mencionados en los apartados anteriores, se espera, ayuden a mejorar y resolver los serios problemas que tiene la Roma Norte en cuanto a movilidad de personas y mercancías.

*A pesar de la existencia del peatón y el transporte no motorizado como prioridad en las leyes y reglamentos actuales en la Ciudad de México, se ha invertido en infraestructura dedicada exclusivamente al automóvil, dejando de lado el ordenamiento, mejoramiento y ampliación de la oferta de transporte público y no motorizado. Mientras tanto, a nivel federal, el uso del coche se facilita gracias al subsidio a la gasolina, la reciente abrogación del impuesto a la tenencia, la falta de políticas nacionales de seguro obligatorio de daños a terceros, las políticas de apertura comercial para automóviles importados y los esquemas de crédito que facilitan la adquisición de automóviles. (Medina 2012a, 2012b).*

Este trabajo sirvió para identificar que los problemas de tráfico y contaminación se deben a los cambios irregulares en el uso de suelo, lo que impacta directamente la movilidad, y que al cambiar una vivienda por un

negocio atractivo de clientes (terciarización), se genera mayor demanda de estacionamientos para atender a quienes acuden a este lugar en busca de lo que ahí ofrecen, a su vez, por la ubicación de la colonia en medio de varias avenidas primarias (Insurgentes, Cuauhtémoc, Chapultepec, Viaducto, Circuito Interior y Eje 3 Baja California), se utiliza ésta como atajo para atravesar y acortar las distancias.

El problema ante esta situación es que las leyes y reglamentos no están a la altura de las necesidades de la ciudad, La Ley de Movilidad para el Distrito Federal no cuenta con un Reglamento para su aplicación, se habla de la priorización para la utilización de espacio en la movilidad para el peatón y el ciclista, sin embargo la práctica dice otra cosa, realmente no se respeta ni al peatón, al ciclista o se le da al transporte público la importancia que en verdad tiene, recordemos que el 80% del espacio público se utiliza por vehículos solamente, mientras que en la ciudad el 80% de los traslados se hacen en transporte público y únicamente el 20% en transporte privado.

Las autoridades no están atendiendo lo realmente importante, lo urgente, es necesario generar y aplicar reglamentación para el número de automóviles que se pueden tener por vivienda, por su origen la colonia cuenta con inmuebles antiguos que carecen de cajones de estacionamiento, entonces no es posible que no se aplique ninguna medida para controlar el número de automóviles que pueden “vivir” en la colonia, toda la colonia se convierte en un estacionamiento gigante, pues que un vehículo este utilizando un cajón de estacionamiento en la vía pública durante todo el día o toda la noche trae consigo que entre el 30 al 40% del espacio público sea utilizado para este fin, las autoridades deben reglamentar esta situación de manera urgente.

Lo mismo sucede con el fenómeno de la terciarización que desde hace poco más de 30 años, el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano establece ciertas medidas para la regulación del uso de suelo, se habla sobre la importancia de controlar los usos y sus compatibilidades, sin embargo, de manera irregular se están autorizando permisos de operación y

cambios en los usos de suelo que no se reportan de manera oficial, el 90% de los establecimientos mercantiles se encuentran ubicados en suelo habitacional, esto según datos del INEGI, en su apartado de Directorio Estadístico Nacional de Actividades Económicas.

Las propuestas estratégicas de las que habla el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Cuauhtémoc no están tomando esta situación que va en aumento, y continúan proponiendo zonas habitacionales donde ya no las hay, no se está reconociendo lo que sucede derivado de la terciarización en la economía.

Y esto viene desde las políticas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo que incentivan estas prácticas al fomentar al pequeño empresario, quien por falta de oportunidades de empleo no tiene otra opción, más que convertirse en comerciante informal.

La propuesta para la ubicación de las zonas comerciales que se hacen en este documento de investigación responde a la realidad en la Roma Norte, actualmente existen muchísimos negocios de alto impacto ubicados dentro de zonas habitacionales (2,059), la vocación existe, y no se puede negar, tenemos ante nuestros ojos un fenómeno de terciarización que continua en aumento.

Lo que se busca con las propuestas presentadas aquí es controlar el crecimiento desmedido y la apropiación indebida del suelo urbano habitacional, y concentrarlo en zonas más apropiadas, buscando para este fin mejorar la movilidad que fomente que las personas puedan acceder a los bienes y servicios para impulsar la economía de los establecimientos sin afectar la calidad de vida de quienes viven y conviven en esta colonia, la Roma Norte.

Asamblea Legislativa del Distrito Federal IV Legislatura. "Programa Delegacional de Desarrollo Urbano Para la Delegación Cuauhtémoc" Ciudad de México, Septiembre de 2008

Asamblea Legislativa del Distrito Federal, IV Legislatura "Ley de Movilidad de Distrito Federal", Ciudad de México, Julio de 2014

Cantú Chapa, Rubén, "Centro Histórico, ciudad de México. Los desafíos ambientales en el espacio público patrimonial", edición Instituto Politécnico Nacional, México, D.F. 2012

Consejo Superior de Gobierno del Distrito Federal, Boletín Oficial, "Las Colonias de la Capital". Tomo XII, num. 3 1906

Covarrubias Gaitán, Francisco. 2008, "Los centros históricos y la ciudad actual: instrumentos de ordenamiento, conservación, revitalización y uso", en VII Encuentro Internacional de Revitalización de Centros Históricos La arquitectura de hoy, entre la ciudad histórica y la actual, edición Centro Cultural de España en México, México, D.F.

Medina, Salvador. (2012a). La importancia de la reducción del uso del automóvil en México. Tendencias de motorización, del uso del automóvil y de sus impactos. México: ITDP.

Medina, Salvador. (2012b). Transformando la movilidad urbana en México. Hacia ciudades accesibles con menos uso del automóvil. México: ITDP.

Moreno Toscano, A. [et al.] Investigaciones sobre la historia de la Ciudad de México, UNAM-Instituto de Investigaciones Estéticas, México, 2005.

Jaramillo Puebla, Norma Angélica, "Comercio y Espacio Público, una organización de ambulantes en la Alameda Central", en revista ALTERIDADES, año 2007 Num. 17, U.A.M. México.

Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, El ambulante en la

*Ciudad de México: investigaciones recientes, Memoria del Seminario, en Jérôme Monnet y Juliette Bonnafé (coordinadores de la edición), Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, Coordinación de Humanidades, UNAM, CEMCA, México, 2005.*

*Valle-Arizpe de, A. Historia de la Ciudad de México, según los relatos de sus cronistas, México: P. Robredo, 1939.*

### **Páginas de internet**

Contreras Padilla, Alejandra, "Los cambios urbanos del siglo XX y el trazo de la colonia Roma"  
<https://leerlaciudadblog.files.wordpress.com/2016/05/contreras-los-cambios-urbanos-del-siglo-xx-y-el-trazo-de-la-colonia-roma.pdf>, revisado el 04 de octubre de 2016

Delegación Cuauhtémoc, "Entorno"  
<http://www.cuauhtemoc.cdmx.gob.mx/paginas.php?id=entorno>, revisado el 11 de octubre de 2016

Servin Vega, Mirna, "En la Delegación Cuauhtémoc, siete de la 10 colonias más conflictivas del DF", en  
<http://www.jornada.unam.mx/2007/07/28/index.php?section=capital&article=035n1cap>, revisado el 05 de octubre de 2016

<http://www.turimexico.com/ciudades-de-mexico/ciudad-e-mexico/historia-de-las-delegaciones-de-la-ciudad-de-mexico/historia-de-la-delegacion.cuauhtemoc-ciudad-de-mexico/>, revisado el 11 de octubre de 2016