Plan integral de manejo de banquetas en Roma-Condesa

Diagnóstico 1
Presentación 1
Antecedentes del problema 3
Desarrollo de las colonias Roma y Condesa 6
Aspectos históricos 6
Perfil Económico y Sociodemográfico 11
Situación jurídica de los espacios caminables 17
Normatividad 17
Situación jurídica de la movilidad peatonal y la gestión de banquetas en el polígono Roma Condesa 27
Condiciones físicas 28
Categorización 34
Usos de suelo 40
Usos de Suelo del Programa de Desarrollo Urbano de la Delegación Cuauhtémoc. 40
Conectividad y aforo vehicular 44
Representaciones de sus habitantes 46
Análisis FODA 55
Bibliografía 59
Leyes, reglamentos y programas 60
Hemerografía y recursos electrónicos 60
Otros documentos 61
Bases de datos 61
Imagen objetivo 62

Estrategias 63

Objetivo general 63

Objetivo específico 63

Programas 64

Plan integral de manejo de banquetas en Roma-Condesa

Diagnóstico

Presentación

De acuerdo con los Criterios para el Ordenamiento del Espacio Público emitidos por la Autoridad del Espacio Público del Gobierno del Distrito Federal, la banqueta es la parte del espacio público destinada a la circulación o a la permanencia de peatones, esta se conforma por tres franjas longitudinales paralelas a la vialidad: La de circulación peatonal, que es el espacio para el movimiento peatonal y que en teoría tendría que permanecer libre de cualquier obstáculo, cuyo ancho dependerá del de la propia banqueta, pero que no debe ser menor a 0.90m en las más angostas. La franja de fachada, que es aquella en la que el peatón puede permanecer cuando el uso de la zona es comercial, su dimensión no debe superar los 0.60m en banquetas angostas. Y, finalmente, la franja de equipamiento, que es el espacio destinado para colocar el mobiliario, señalización, vegetación y equipamiento urbano en una superficie que varía dependiendo del ancho de la banqueta y que va de los 0.60m al 1.50m. En banquetas de 6.00m en adelante podrá medir hasta 3.00m.

Como espacio público, las banquetas son testigo de un número inmenso de desplazamientos diarios, así como de la dinámica económica que opera sobre éstas, y en aprovechamiento de éstas. En este sentido, la utilización comercial de las banquetas ha traído consigo diversos efectos; si bien algunos sectores de la sociedad se han beneficiado, a la par, se han descuidado sus principales usos: el de tránsito y comunicación de las personas.

Los alumnos de la Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas de la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco han elaborado el presente Diagnóstico como parte constitutiva del documento "Propuesta de Plan de Manejo Integral de Banquetas en el Polígono Roma-Condesa". Su objetivo general es describir la problemática que en materia de *caminabilidad* existe en el Polígono Roma-Condesa, a fin de proponer estrategias que la permitan y promuevan, logrando una sana convivencia de los usuarios de las banquetas, así como los mecanismos para regularlas.

Se parte, a manera de contexto, de una breve explicación de la forma en que se aborda el tema, tanto en el ámbito internacional como a nivel local, para posteriormente dar paso a la revisión de algunos aspectos históricos, económicos y sociodemográficos que dan cuenta de la naturaleza y vocación del polígono.

Los elementos del Diagnóstico que se presentan a continuación buscan reconocer el grado de regulación de las banquetas, su estado físico, la diversidad de usos, su nivel de conectividad y la multiplicidad de actores involucrados.

Antecedentes del problema

La caminabilidad es reconocida como un derecho universal que incrementa la calidad de vida, predominantemente en el espacio urbano. En México, su legislación y entrada en la agenda pública es reciente considerando que en el Parlamento Europeo, desde 1988, se dictó una resolución sobre los derechos del peatón, en la cual se identifican numerosas necesidades sistemáticamente ignoradas (Forlini y Molar, 2008).

Los principios del *New Urbanism* consideran que la caminabilidad es un constructo social y económico. Proponen que la mayoría de los espacios donde se desarrolla la vida cotidiana de una persona, se deben ubicar dentro en un radio de 10 minutos, en que se encuentre la vivienda y el trabajo, lo que implica fomentar la peatonalidad de las calles y el "transit-oriented development" (TOD) propuesto por Peter Caltorphe (1993) que basa los principios de usos de suelos básicos tales como la localización de la vivienda y la proximidad del comercio minorista[1]; además de contar con diseños amistosos, edificios cerca de la calle, árboles en los estacionamientos y velocidad reducida para la circulación de vehículos (Leather, J., Herbert F., Sudhir G., y Mejia A., 2011). De manera específica el Banco Asiático de Desarrollo y Clean Air Initiative for Asian Cities (PNUD, 2010) proporcionan una serie de indicadores para establecer el grado de caminabilidad, con la finalidad de realizar así, comparaciones globales como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro 1. Indicadores de grado de caminabilidad

Indicador	Descripción
1. Conflicto Modal	El grado de conflicto entre peatones y otros medios, tales como bicicletas, motocicletas y automóviles en el camino.
2. Disponibilidad de banquetas	Refleja la necesidad, disponibilidad y el estado de los caminos peatonales.
3. Disponibilidad de cruces	La existencia y distancia entre cruces para determinar sí los peatones tienden a atravesar imprudentemente.
4. Seguridad al cruzar	Se refiere a la exposición de los peatones a otros modos de transporte mientras cruzan, el tiempo de espera y la suficiencia del tiempo en intersecciones con semáforo.
5. Comportamiento de	Refleja el proceder de los conductores hacia los

[1] El TOD, conlleva principios de usos de suelos básicos tales como la localización de la vivienda y la tipología y proximidad del comercio minorista, se refiere a directrices que definen una estrategia integrada del crecimiento de ciudades, suburbios y pueblos y se intenta con ello definir un nuevo contexto y dirección para el espacio construido.

conductores	peatones.
6. Servicios	Es la disponibilidad de servicios para peatones, tales como bancos, iluminación, baños públicos, árboles, etc.
7. Infraestructura para personas con discapacidad	La disponibilidad, posicionamiento y mantenimiento de la infraestructura para personas con discapacidad.
8. Caminos sin obstrucciones	La ausencia de obstrucciones permanentes y temporales en las vías peatonales.
9. Seguridad frente al crimen	Se refiere a la precepción general de seguridad de la delincuencia en la calle.

Fuente: Elaboración propia con base en información del Banco Asiático de Desarrollo y Clean Air Initiative for Asian Cities, en el PNUD, 2010.

De acuerdo con el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, 2012), sólo una tercera parte de los documentos de planeación de movilidad atienden y hacen propuestas sobre movilidad peatonal, por lo tanto, su implementación y evaluación son mucho más ambiguas y se podría generalizar que las leyes de tránsito no regulan la circulación peatonal; el énfasis y la atención radican en que la policía de tránsito aplique sanciones orientadas a los conductores de vehículos (Márquez, sin fecha).

La calle, componente por excelencia del espacio público (Topelson, 2010) ha sido entregada al automóvil, de ahí que el espacio público requiera de un nuevo modelo de movilidad alternativo. Uno de los pilares de la propuesta consiste en conseguir que la gente camine y se apropie de un espacio que hasta el momento ha sido entendido como neutro. Por ejemplo, derivado de la invasión ilegal de las aceras, desde 2007 la Asamblea Legislativa del Distrito Federal mantiene en la agenda pública la problemática de la caminabilidad en espacios públicos como las banquetas, la cual, radica en algo más que leyes y acciones gubernamentales. Establece un contexto social en que la acción gubernamental integral permitiría mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad (Forlini y Molar, 2008).

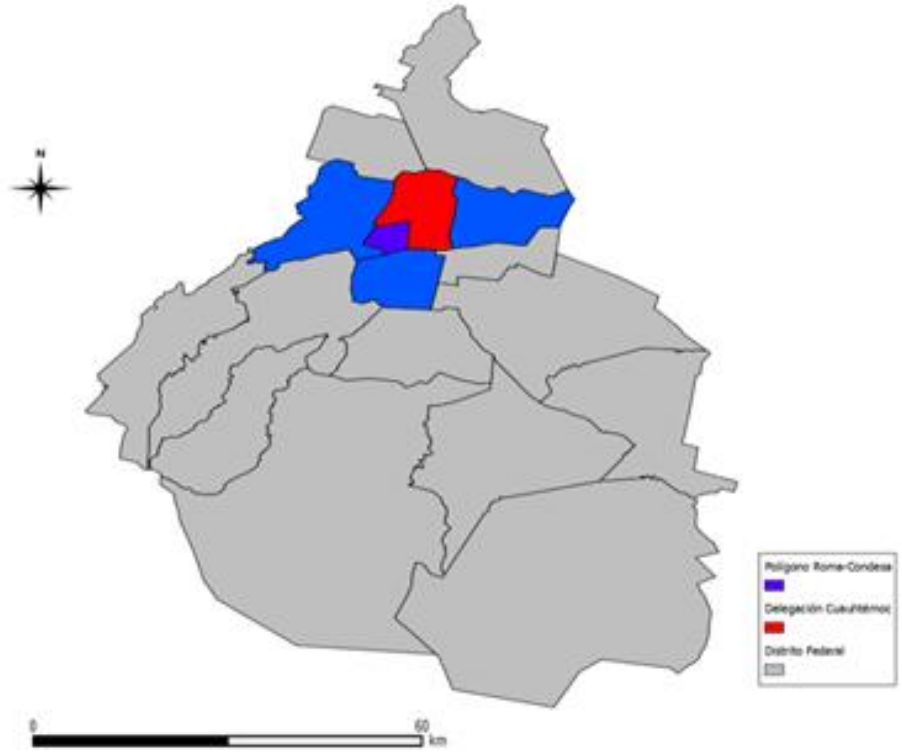
Introducir medidas de adaptación del espacio público a las exigencias implica cambiar los criterios con los que se proyecta dicho espacio público. Su riqueza provendrá de la diversidad de actividades que se den en él y de la capacidad de adaptación a la mutación en el tiempo de estas actividades. Por eso, el diseño de calles y espacios caminables debe adquirir un carácter prioritario en los planes de movilidad urbana, ya que tienen sus propios criterios de organización, pues la infraestructura peatonal depende principalmente de la existencia de una red de banquetas en buen estado.

Así, la banqueta como factor fundamental en el desarrollo de la ciudad – en tanto espacio de convivencia, interacción, flujo social – y espacio por excelencia del peatón, ha de

mantener un uso libre de obstáculos garantizando la caminabilidad por encima de cualquier otra actividad.

La banqueta como lugar de interacción concentra personas y actividades heterogéneas que resultan ser puntos estratégicos para el comercio (formal o informal). Funciona como conexión entre el espacio privado (los edificios) y el espacio público (la calle), y quienes en ellas transitan diariamente se convierten en consumidores de los servicios que ofrecen en el lugar. Con base en lo anterior se consideró al polígono Roma-Condesa (ver Mapa 1) como un espacio que concentra el equipamiento, la infraestructura y los servicios que favorecen un estudio integral de la caminabilidad, a partir de la utilización de espacios públicos con fines comerciales, de apropiación, recreación y disfrute, que permite mejorar la calidad de vida de los residentes y visitantes, usuarios de las banquetas en este zona.

Mapa 1. Ubicación del Polígono Roma Condesa



Fuente: Elaboración propia con base en OCIM-SIG, Sistema de Información Geográfica
del Observatorio Urbano de la Ciudad de México.

Desarrollo de las colonias Roma y Condesa

Aspectos históricos

Origen

La Hacienda de Santa Catarina del Arenal reconocida en el siglo XVIII con el sobrenombre de "La Condesa" (por pertenecer a la Condesa de Miravalle, doña María Magdalena Dávalos), se encontraba situada en la entrada de Tacubaya que entonces era un pueblo conformado por casas de adobe y extensos magueyales de donde se obtenía el pulque de la región. Ésta, extendía sus dominios hasta el barrio de "Romita". El pueblo era rico en huertas productoras de fruta y sus tierras propicias para el cultivo de maíz, frijol, cebada y trigo que abastecían parte de las necesidades de consumo de la capital. El comercio, la ganadería y la agricultura representaban el soporte de la economía local. Gozaba además de un paisaje privilegiado que contribuyó a que, con la llegada del ferrocarril en 1856, influyentes familias de la capital establecieran en Tacubaya residencias de veraneo de refinada arquitectura con amplios jardines.

El casco urbano de la capital se amplió e integró a los municipios de sus alrededores (Tacuba, la Villa Guadalupe, Tacubaya, Mixcoac, Coyoacán, Tlalpan, San Ángel), y a ranchos y haciendas cercanas a la ciudad. Estas propiedades se fueron fraccionando y vendiendo a particulares, lo que contribuyó al crecimiento de la ciudad y a la modificación de la traza urbana en un largo proceso de urbanización que integró a inmobiliarias extranjeras (y población extranjera no residente) hacia el final del porfiriato (Porras, 2001).

Desarrollo: inicios del siglo XX

Las colonias Roma y Condesa surgen como periferia hacia 1902 en esa lógica de crecimiento favorecida por políticas gubernamentales que privilegiaron el uso de suelo residencial de alto costo y que la dotó, en el tiempo, de servicios y de una infraestructura que la catapultó como zona atractiva para los aristócratas, pero también para los intelectuales y artistas de la época. Las colonias Hipódromo, Hipódromo Condesa y Roma Sur, se constituirían posteriormente.

Para el caso de la colonia Roma fue la "Compañía de Terrenos Calzada de Chapultepec, S.A.", la que sometió a autorización del Ayuntamiento el proyecto para su realización, misma que consiguió el 30 de diciembre de 1902 con la promesa de que estaría dotada de todos los servicios necesarios. El nuevo suburbio fue planeado a partir de un eje existente entre la Calzada de Chapultepec y el ángulo que formaba con la Calzada de la Piedad (hoy Cuauhtémoc). "Estos asentamientos fueron los primeros en la ciudad de México con planeación urbana y todos los servicios, como eran: agua potable, pavimentación,

banquetas, guarniciones, forestación y servicios de desagüe."[2] .El fraccionamiento se proyectó con amplias calles asfaltadas que, por lo general, medían 20 metros de ancho y camellones con pasto, lo cual era una gran novedad. La avenida Jalisco (ahora Álvaro Obregón), de 45 metros de ancho, fue pensada como un boulevard al estilo parisino; las esquinas fueron delineadas a 45 grados, para permitir el paso a los carruajes, y las aceras fueron embellecidas con árboles. Hacia 1905, aparecen en la prensa anuncios que difunden las condiciones de compra- venta y promueven las características de la colonia Roma, como una zona urbanizada con "saneamiento perfecto, agua abundante, calles asfaltadas, hermoso parque, amplias banquetas y árboles y jardines". Y al disolverse la compañía Colonia de la Condesa S.A., en 1907, el enorme terreno que originalmente tenía el perímetro de la colonia, se fue transformando en otros fraccionamientos: Roma Sur, Hipódromo, Hipódromo Condesa y Escandón.[3]

En 1927, se le denomina Colonia California, al segmento que va de la Avenida Baja California, a lo que hoy conocemos como el Viaducto Miguel Alemán; posteriormente, esta pequeña colonia se integra a la Roma Sur.

Por su parte, el proyecto de la colonia Condesa poseía las mismas características de traza, saneamiento y servicios, éste le fue aprobado a la compañía "Colonia de la Condesa, S.A" en la misma fecha que el de la colonia Roma, el 30 de diciembre de 1902.[4]

El crecimiento de la ciudad de México se aceleró con la llegada de la revolución y la inmigración de población venida del campo. Inmuebles emblemáticos de la aristocracia porfiriana y del polígono como el Hipódromo el Coso Taurino sobrevivieron algunos años revolucionarios,[5] pero posterior a ella fueron perdiendo éxito social y económico.

El exilio de los propietarios de las tierras (hijos del porfiriato) favoreció aún más el fraccionamiento de tierras, la demanda de vivienda en la capital era enorme y, en medio de la irregularidad, nacieron sin orden, saneamiento y servicios, nuevas colonias: Buenos Aires, en 1911; San Miguel Chapultepec, en 1913; Balbuena, en 1915; Escandón, en 1916 y San Pedro de los Pinos en 1920.

Por su parte, en la colonia Condesa el hipódromo fue perdiendo atractivo y a sus visitantes (muchos de ellos vinculados al porfiriato) con lo que las carreras de caballos dejaron de llevarse a cabo, el hipódromo se utilizaba para carreras de autos, lo que culminó en 1917 después de que se registrara un trágico accidente. El hipódromo de la Condesa dejó su lugar a lo que, hacia 1926, se convertiría en la nueva colonia ex Hipódromo de la Condesa bajo el diseño de José Luis Cuevas, que consolidó la urbanización de la zona.

[2] Neri, Flores, Lourdes. El espacio público urbano como generador de la integración social en los vecindarios Roma y Condesa de la Ciudad de México, p74.
[3] Ibídem.
[4] Roma Condesa 111 años de historia. Museo del objeto del objeto
[5] Tradición ecuestre en la condesa [en línea] archivo URL disponible en: http://www.lomejordelacondesa.com/historia.php

En el proyecto de urbanización del fraccionamiento de los terrenos del Hipódromo de la Condesa, se estableció la donación de un terreno de 130 mil metros cuadrados para la construcción de un parque público, saneamiento completo, instalación de agua de Xochimilco (que era considerada la de mejor calidad), pavimentos de asfalto, banquetas de cemento, guarnición en las aceras y candelabros para la instalación de luz eléctrica con cable subterráneo, la edificación de casas y edificios modernos con estilos arquitectónicos de vanguardia en la época de los años 20, pero también, se edificaron casas económicas cuyo diseño estuvo a cargo del arquitecto Francisco Serrano, quien cumplió la encomienda de respetar las condiciones de economía y espacialidad, así como las de diseño.

Configuración cosmopolita

Pronto, la comunidad judía antes establecida en el centro de la Ciudad (que llegaría a México como consecuencia de los conflictos bélicos europeos), se desplazaría hacia la nueva colonia y nacerían así las sinagogas, las primeras panaderías, carnicerías y tiendas de abarrotes, así como consultorios médicos y escuelas. Todo esto se extendió con la llegada de los españoles en los años cuarenta, la mayoría refugiados de la Guerra Civil de 1939 (nace en ese entonces la renta de cuartos para los extranjeros); quienes fundaron las primeras cafeterías que hacían las veces de centros de encuentro con los compatriotas y así, surgieron establecimientos de mayor capacidad e importancia (muchos de los cuales aún operan en nuestros días).

Abrieron sus puertas los cines, y las colonias Condesa e Hipódromo fueron tomando un carácter céntrico, cosmopolita y de amplia tradición gastronómica y cultural. Comenzó a crecer también la infraestructura de comunicación, comenzaron a llegar los tranvías y con los años los ejes viales y los nuevos cambios de uso del suelo.

En los años cincuenta se inicia la construcción de edificios de departamentos en terrenos que alguna vez habían sido casas unifamiliares. El boom de tales edificaciones llegó en los años setenta. Los sismos de 1985 golpearon duramente a la colonia Roma y aunque en menor medida, también a las colonias que hoy son conocidas como "La Condesa" (Condesa, Hipódromo e Hipódromo Condesa); ello propició una baja en la plusvalía de la zona al quedar muchos inmuebles deshabitados y algunos predios baldíos. Ésta circunstancia fue revertida con los años ya que los edificios afectados se reforzaron, se establecieron oficinas y, ahora, se presentan casi todas las variantes posibles de uso de suelo urbano: habitacional unifamiliar, habitacional plurifamiliar, habitacional con oficinas, habitacional con comercio en planta baja, habitacional con comercio y servicios.

Este fenómeno no sólo modificó la arquitectura y el carácter básicamente habitacional de la zona sino que además, incrementó su población flotante y el tránsito.

El polígono en la actualidad

La Condesa vive los efectos de haberse convertido en punto de referencia de los capitalinos al transformarse en la zona gastronómica y de centros de esparcimiento nocturno más

importante de la capital. La espontaneidad y la bohemia de los primeros tiempos, en que diseñadores y artistas se pusieron al frente de pequeños locales, ha dado paso a los negocios de mayores ganancias. Ahora, el centro nocturno o restaurante que triunfa debe tener apariencia vanguardista desde la decoración hasta el diseño del menú para atraer una clientela ansiosa de cosmopolitismo; lo que implica que aparezcan y desaparezcan establecimientos sin que se tenga una clara cuantificación del número real existente. Este fenómeno se ha extendido poco a poco y de forma contundente hacia la colonia Roma.

La enorme gama de servicios gastronómicos y de entretenimiento que se ha establecido permite que los consumidores puedan ir de un restaurante, o de un centro nocturno a otro si no hay cupo o sino resulta ser de su agrado la primera elección. *La Condesa y la Roma (norte y sur) pasaron de ser barrios para convertirse en colonias de servicios para toda la ciudad*. El sector terciario creció dominando los espacios. Cuando los servicios saturaron el Centro Histórico empezaron a trasladarse a otros lugares como la Zona Rosa, en los ochenta a Polanco y más tarde a la Nápoles. Ahora la sede es este territorio por su ubicación, por la facilidad de sus vialidades y por su ambiente históricamente determinado.

Los consumidores con "el perfil y el poder adquisitivo" necesarios se trasladan a lo que ahora algunos llaman el "Corredor Roma - Condesa" para adquirir ciertos productos o servicios que consideran "de vanguardia", ya que con los restaurantes llegaron otros giros como boutiques y tiendas de accesorios para personas y mascotas. Las últimas tendencias en decoración de interiores también son parte de la oferta. Teatros, galerías y librerías conforman la parte culta del fenómeno y podemos ver toda clase de establecimientos que "incitan a la vida sana y equilibrada" como cursos de feng shui, yoga, masajes y alimentación macrobiótica. Por si todo esto fuera poco, el "Corredor Roma – Condesa"[6] se ha convertido en una inmensa locación. A la vuelta de cada esquina se filman videos, películas y capítulos de telenovelas.

En cuanto lugar de residencia, la zona goza también de una privilegiada ubicación en términos de que se encuentra rodeada de una infraestructura vial con transporte adecuado: Al oriente tienen a la avenida Cuauhtémoc y las divide la avenida de los Insurgentes que las conectan de norte a sur y hacia el Centro Histórico con el metrobús; al sur la avenida Benjamín Franklin y más adelante el Viaducto Miguel Alemán, ambas, la conectan ampliamente de poniente a oriente con la línea nueve del metro y metrobús y con una vía rápida para autos particulares; al norte, la avenida Chapultepec que la conecta de poniente a oriente con la línea uno del metro; y, al poniente, el Circuito Bicentenario. No es de obviar que además ahora se cuenta con el sistema de transporte individual (Ecobici) que frente a los problemas de estacionamiento ha representado una alternativa de movilidad para los residentes y "pintoresca" para los visitantes.

[6] Cabe mencionar la existencia del festival "Corredor Cultural Roma Condesa" que es un evento que sucede dos veces al año en la zona de la Roma Condesa, que busca la recuperación del espacio público y la reparación del tejido social a través de la cultura contemporánea (véase http://www.ccromacondesa.mx/corredor-cultural-2/).

Este fenómeno de "vitalidad" que se aprecia en el corredor Roma - Condesa, como era de esperarse, ha dejado sin techo a las rentas y ha favorecido la especulación inmobiliaria; varias firmas de arquitectos han adquirido edificios para construir departamentos estilo *lofts* neoyorquinos enfocados a un mercado de solteros o parejas jóvenes de alto poder adquisitivo, que disfrutan de los servicios que ofrece la zona.

En el ámbito social, muchos residentes originarios han sido desplazados, no sólo por los altos precios de los bienes de consumo, sino también, por lo que para ellos representa un deterioro del espacio habitable, dando paso a la llegada de nuevos propietarios que están dispuestos a pagar altas rentas por establecerse en una zona de "vanguardia" que, paradójicamente, mantiene en conflicto a los capitalistas que intervienen y revalorizan las rentas con la población residente más antigua.

Perfil Económico y Sociodemográfico

De acuerdo con información de INEGI, en 1990 el polígono Roma-Condesa contaba con una población de 85,327 habitantes; para el año 2000, la cifra se redujo de manera importante hasta los 70,970, mientras que para el año 2010, la población del polígono registró 70,434 habitantes (Cuadro3). El saldo poblacional en el año 2010 muestra una pérdida de 17.2% de la población respecto a la registrada en 1990, lo que indica un decrecimiento promedio anual de 0.85 % entre los años 1990 y 2010. Este fenómeno de despoblamiento impacta en la configuración del espacio urbano, así como en la demanda de infraestructura y equipamiento.

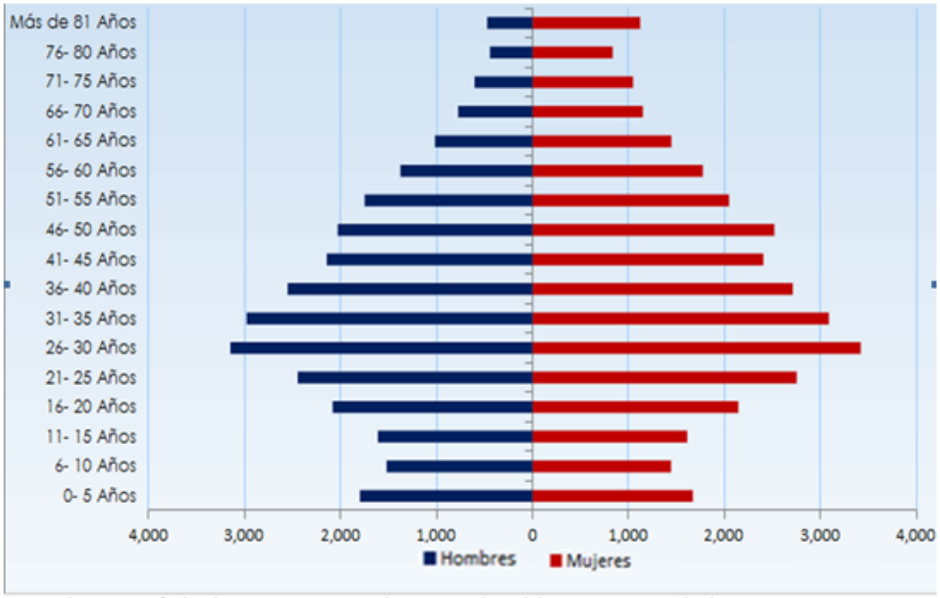
Cuadro 2. Población total del polígono en 1990, 2000 y 2010

	Hombres	Mujeres	**Total**
1990	37,400	47,927	**85,327**
2000	32,008	38,962	**70,970**
2010	33,327	37,107	**70,434**

Fuente: Elaboración propia con base en OCIM-SIG, Sistema de Información Geográfica del Observatorio Urbano de la Ciudad de México, UAM-Azcapotzalco.

Se identifica que la mayor parte de la población que habita el polígono son jóvenes, mayormente mujeres (Gráfica 1); lo que implica hacer énfasis en las necesidades diferenciadas de los habitantes respecto al problema de la caminabilidad.

Gráfica 1. Pirámide de población total de 2005 en el Polígono Roma-Condesa



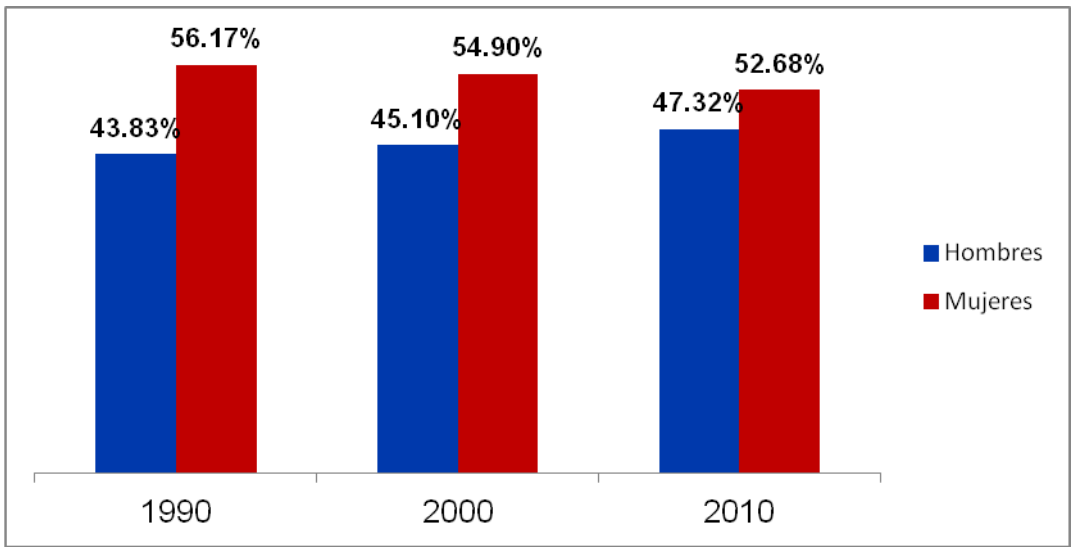
Nota. Los datos No especificados y/o No contesto representan el 14.26% para el caso de las mujeres y 16% para hombres.

Fuente: Elaboración propia con base en OCIM-SIG, Sistema de Información Geográfica del Observatorio Urbano de la Ciudad de México.

De acuerdo al Conteo de Población y Vivienda 2005, uno de cada 4 habitantes del Distrito Federal tiene de 0 a 15 años de edad; de los 2,189,389 niños de la entidad, únicamente 9,657 habitan el polígono Roma Condesa, lo que corresponde al 13% del total de sus habitantes. Por su parte, los adultos mayores representan el 6.9% de la población total del Distrito Federal, es decir, 601,386 habitantes tienen 66 años o más. Aproximadamente uno de cada 100 adultos mayores que habitan el Distrito Federal, lo hace en el polígono Roma Condesa. Si bien este grupo no es cuantitativamente mayor a otros al interior del polígono, es importante su concentración en esta zona de la ciudad. Por último, la población de 1, 490,160 jóvenes de entre 26 y 35 años en el Distrito Federal representa el 17% del total de la entidad; misma proporción representan los 12,636 jóvenes que habitan el polígono en términos de población relativa, sustantivamente mayor a la población de niños y adultos mayores.

Una particularidad del despoblamiento en el polígono es que ha sido mayor por parte de la poblacion femenina. Mientras que para 2010, la población masculina disminuyó en 4,073 habitantes con respecto a 1990, para el mismo periodo, 10,820 mujeres dejaron de habitar el polígono (Gráfica 2).

Gráfica 2. Distribución de la población total por género, 1990, 2000 y 2010 del Polígono Roma-Condesa



Fuente: Elaboración propia con base en OCIM-SIG, Sistema de Información Geográfica del Observatorio Urbano de la Ciudad de México.

En distinto sentido al decrecimiento poblacional se presenta el decrecimiento de vivienda, que si bien registra una pérdida de 1,361 viviendas habitadas de 1990 al 2000, presenta un ligero aumento de 3,846 viviendas entre 2000 y 2010. Para el año 2010, el polígono cuenta

con 28,078 viviendas habitadas, lo que representa 16.72% del total en la delegación Cuauhtémoc.

Cuadro 3. Vivienda total de 1990, 2000 y 2010 en el polígono

	Total de Viviendas Habitadas[7]	Viviendas Particulares Habitadas[8]	**Total de hogares censales[9]**
1990	25,593	25,555	**ND**
2000	24,232	23,600	**24,203**
2010	28,078	26,585	**26,578**

Fuente: Elaboración propia con base en OCIM-SIG, Sistema de Información Geográfica del Observatorio Urbano de la Ciudad de México.

El despoblamiento que experimenta el polígono, particularmente entre los años 1990 y 2000, con una pérdida de 14,893 habitantes, contrasta con la ligera pérdida de viviendas para la misma década (Cuadro 4), así como con el aumento significativo de viviendas habitadas, registrado entre 2000 y 2010, recuperación relacionada a la política del Bando 2 que buscó redesinficar la zona central de la Ciudad de México en el período 2001-2006. De esta manera, en el año 2010, el polígono contaba con 3,846 viviendas más que en 2000.

Si bien no se cuenta con información sobre los hogares para 1990, destaca que entre 2000 y 2010, éstos se incrementaron en 2,375. Mientras que en el año 2000, el polígono registró 24,203 hogares, para 2010 éstos ascendieron a 26,578. Este crecimiento de los hogares se corresponde con la recuperación de población en el mismo periodo.

En el año 2000, existían 24,203 hogares en un total de 24,232 viviendas habitadas. Es decir, únicamente en 29 viviendas habitadas, de un total de 24,232, existía más de un hogar por vivienda; es decir, prácticamente todas las viviendas habitadas estaban compuestas por un hogar. Sin embargo, para el año 2010 esta relación cambió, toda vez que se redujo el porcentaje de viviendas habitadas por un único hogar.

En cuanto al perfil económico del polígono, la base de datos del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE, 2010) permitió observar la distribución de actividades económicas por manzana en el polígono, caracterizado por su vocación económica de servicios y comercio, predominando esta última.

[7] Viviendas particulares y colectivas habitadas. Incluye a las viviendas particulares sin información de sus ocupantes.
[8] Viviendas particulares habitadas de cualquier clase: casa independiente, departamento en edificio, vivienda o cuarto en vecindad, vivienda o cuarto de azotea, local no construido para habitación, vivienda móvil, refugios o clase no especificada. Excluye a las viviendas particulares sin información de ocupantes.
[9] Hogares en viviendas particulares habitadas. Se considera un hogar en cada vivienda particular. Incluye casa independiente; departamento en edificio; vivienda en vecindad; vivienda en cuarto de azotea; local no construido para habitación; vivienda móvil; refugio o clase no especificada (Censo de Población y Vivienda 2010. Principales resultados por AGEB y manzana urbana).

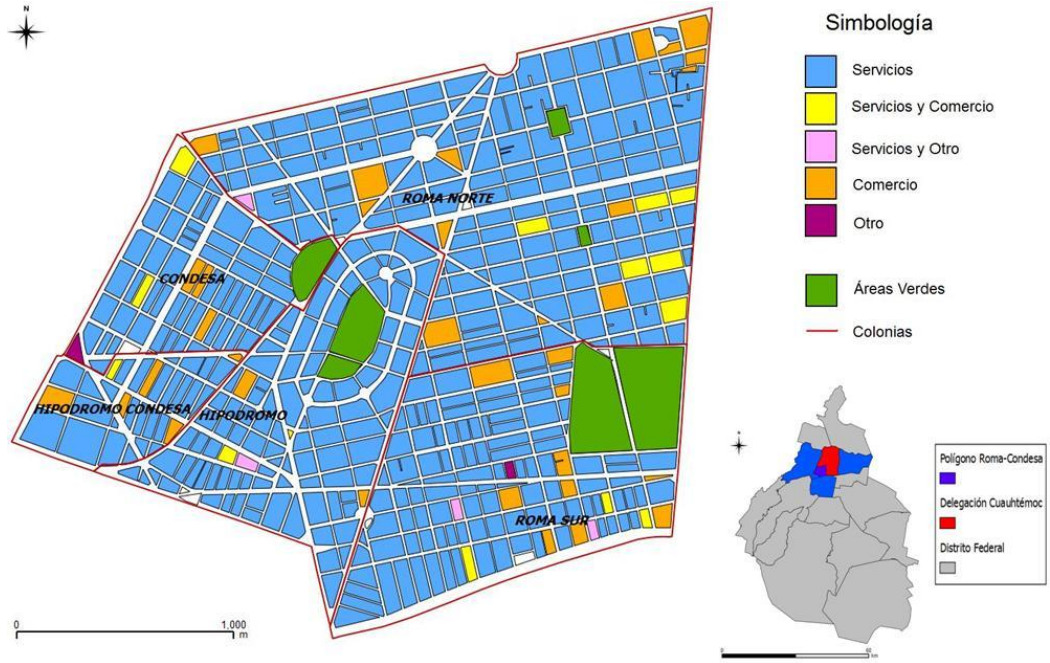
Las banquetas en el polígono, por su considerable extensión y ventajosa ubicación, suelen ser ocupadas por el comercio tanto formal como informal, ya sea por establecimientos fijos, semifijos o ambulantes. Esto impacta sobre la caminabilidad debido al aprovechamiento de las banquetas para fines comerciales, impidiendo transitar libremente, en tanto las actividades derivadas como la colocación de enseres o el uso de la banqueta para estacionarse, representan obstáculos para el peatón.

Cuadro 4. Unidades económicas en el polígono Roma Condesa 2010

Actividades secundarias	
Generación, transmisión y distribución de energía eléctrica, suministro de agua y de gas por ductos al consumidor final	3
Minería	6
Construcción	135
Industrias manufactureras	424
Actividades terciarias	
Corporativos	6
Transportes, correos y almacenamiento	86
Actividades legislativas, gubernamentales, de impartición de justicia y de organismos internacionales y extraterritoriales	90
Servicios de esparcimiento culturales y deportivos, y otros servicios Recreativos	156
Información en medios masivos	213
Servicios financieros y de seguros	222
Servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles e intangibles	247
Servicios educativos	328
Servicios de apoyo a los negocios y manejo de desechos y servicios de remediación	558
Comercio al por mayor	578
Otros servicios excepto actividades gubernamentales	1,188
Servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas	1,403
Servicios profesionales, científicos y técnicos	1,815
Servicios de salud y de asistencia social	2,166
Comercio al por menor	2,358

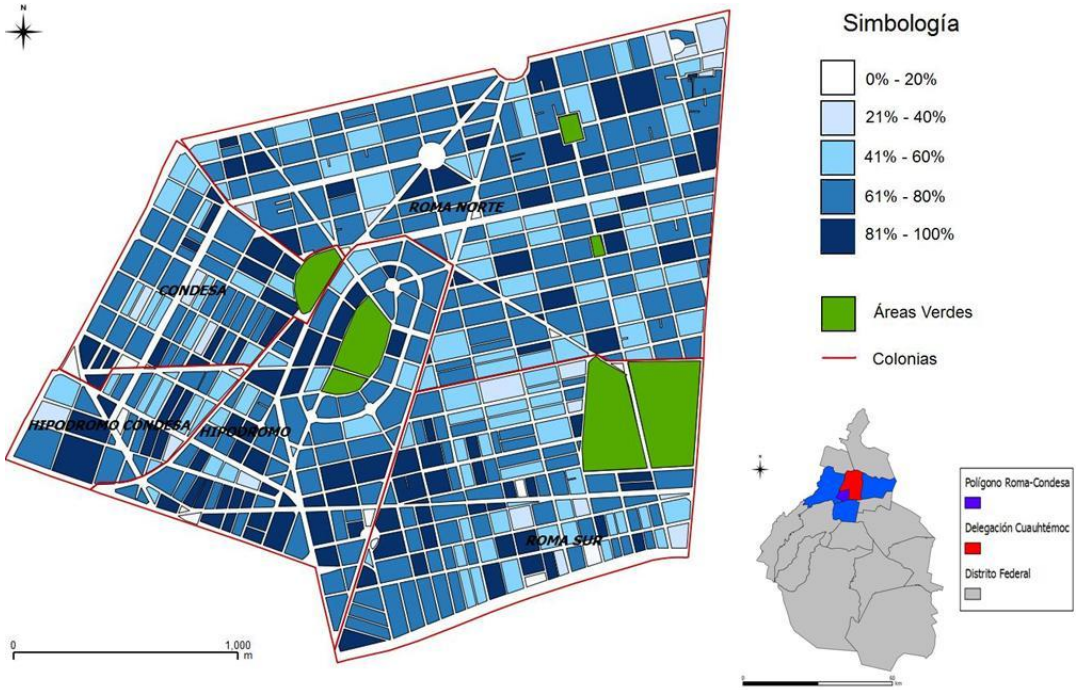
Fuente: Elaboración propia con base en el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas DENUE del INEGI, 2012.

Mapa 2. Actividad Económica Predominante por Manzana del Polígono Roma Condesa (2010)



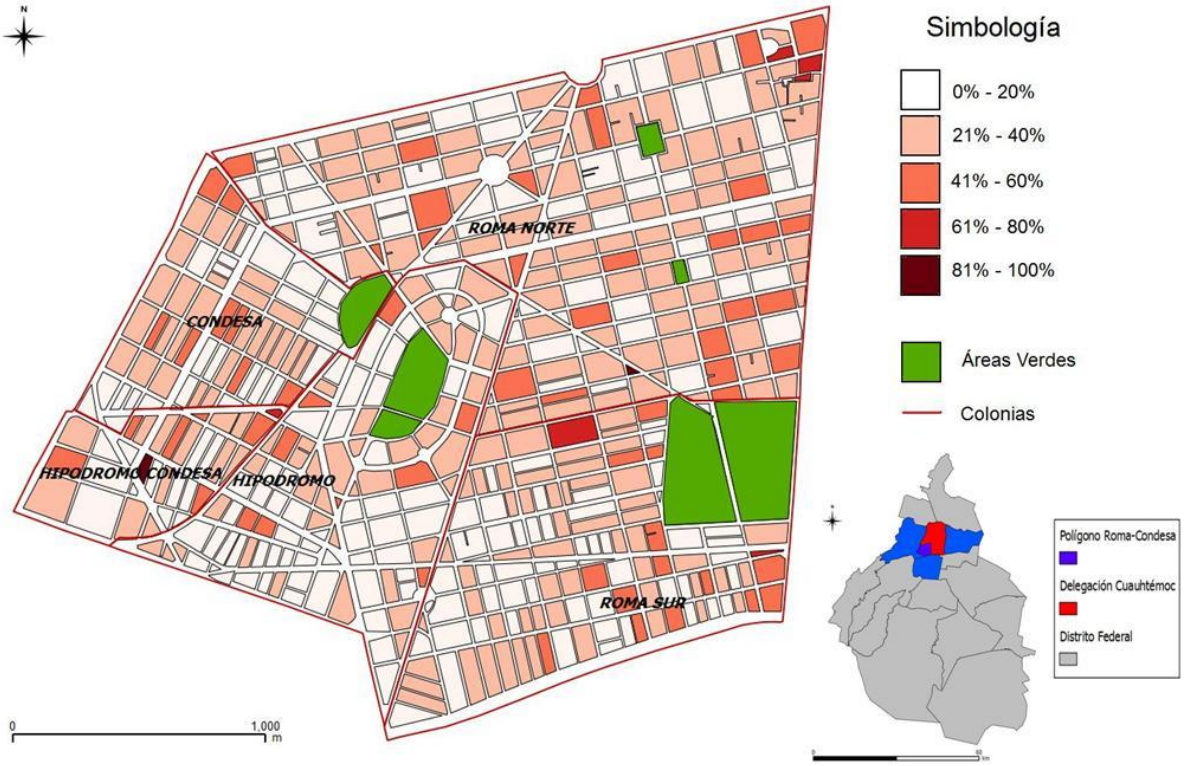
Fuente: Elaboración propia con base en el Sistema de Información Geográfica del Observatorio de la Ciudad de México, 2010. UAM-Azcapotzalco

Mapa 3. Concentración de Servicios por Manzana del Polígono Roma Condesa (2010)



Fuente: Elaboración propia con base en el Sistema de Información Geográfica del Observatorio de la Ciudad de México, 2010. UAM-Azcapotzalco

Mapa 4. Concentración de Comercio por Manzana del Polígono Roma Condesa (2010)



Fuente: Elaboración propia con base en el Sistema de Información Geográfica del Observatorio de la Ciudad de México, 2010. UAM-Azcapotzalco

Situación jurídica de los espacios caminables

Normatividad

Con la finalidad de establecer las bases jurídicas sobre las que se fundamenta el Plan de Manejo Integral de Banquetas en el Polígono Roma-Condesa se hace una revisión en la legislación federal y local en relación al uso de la vía pública para la caminabilidad en las banquetas.

Ordenamientos Federales

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Es el marco político y legal para la organización y relación del gobierno federal con los estados, los ciudadanos y todas las personas que viven o visitan el país. En cuanto al uso de banquetas y la caminabilidad en la ciudad, son dos los artículos que podrían tener relación con ello: el Art. 4 que establece que **"**Toda persona tiene derecho a un ambiente sano para su desarrollo y bienestar" y el Art. 11 que señala que "Toda persona tiene derecho a viajar dentro del territorio nacional", no obstante, si bien este último utiliza la palabra "viajero" no hace alusión a las diversas alternativas para moverse o trasladarse (como el caminar) y por lo tanto, ésta no se garantiza[10].

Ley General de Asentamientos Humanos (LGAH)

La LGAH de 1993 tiene como objetivo el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población, a través del desarrollo y adecuación de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos. El fenómeno de metropolización ocurrido en la ciudad de México ha transformado el espacio urbano y ha puesto como reto la coordinación entre niveles de gobierno entre los estados que conforman la metrópoli. De ahí que esta Ley no defina con claridad la responsabilidad de los diversos órdenes de gobierno, ni la obligatoriedad de la coordinación intersectorial e intermunicipal. Al respecto, el Art. 38 de la iniciativa de ley propuesta en 2010 ante la Asamblea Legislativa, considere el fenómeno metropolitano y proponga entre sus materias de interés la movilidad urbana sustentable como lo es el uso de la bicicleta o el caminar.

Ordenamientos Locales

Estatuto de Gobierno del Distrito Federal (1994)

Establece que "el patrimonio del Distrito Federal se compone de bienes de dominio público y bienes de dominio privado" (Art. 137). Son bienes de dominio público aquellos que son de uso común (Art. 138), dentro de esta categoría entran las vías de comunicación y las banquetas.

[10] Recientemente, la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal publicó un Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal.

A. Leyes

Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (2010)

Esta ley tiene como finalidad regular el ordenamiento territorial, el crecimiento urbano y el desarrollo sustentable. Uno de sus principios es el establecimiento y actualización del sistema de planificación urbana en materia de movilidad de la población del Distrito Federal (Art. 2) y queda a cargo de la de la SEDUVI, ésta podrá coordinarse con las autoridades competentes para: el proyecto de red de vías públicas; los derechos de vía; las limitaciones de uso de la vía pública; las especificaciones para modificar definitiva o temporalmente la vía pública; y la conveniencia y forma de penetración al territorio del Distrito Federal, vías de comunicación, redes de energía eléctrica y en general de toda clase de redes de transportación y distribución; así como la instalación, construcción o modificación de elementos de la infraestructura y del equipamiento urbano.

Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal (2002)

Esta Ley tiene por objeto regular y controlar la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de carga en el DF en todas sus modalidades, así como el uso de la vialidad, la infraestructura y los servicios a fin de garantizar su adecuada utilización y la seguridad de los *peatones*, ciclistas, conductores y usuarios. Para efectos de dicha ley, se entiende como peatón (Art. 2): "aquella persona que transita a pie por la vía pública"; y la vialidad será el "conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos", en este sentido, la banqueta se convierte en un espacio que garantiza la seguridad a la que se refiere dicho artículo.

Así mismo, el Art. 7 enuncia que es de utilidad pública y beneficio general, el establecimiento y uso adecuado de las áreas susceptibles de tránsito vehicular y peatonal. Es responsabilidad de la Secretaría de Seguridad Pública y las Delegaciones, en el ámbito de sus atribuciones, que "la vialidad esté libre de obstáculos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal". Además, se designa a la Secretaría de Transporte y Vialidad como la responsable de "instrumentar programas y campañas permanentes de educación vial y cortesía urbana en el DF, así como la prevención de accidentes" (Art. 8 y 9).

La vía pública está integrada (Art. 90) por un conjunto de elementos cuya función es permitir el tránsito de vehículos, ciclistas y peatones, así como facilitar la comunicación entre las diferentes áreas o zonas de actividad. Las vías públicas se clasifican en vías de tránsito vehicular y vías de tránsito peatonal (Art. 91). Las vías de tránsito peatonal son definidas como "un conjunto de espacios que integran el uso de suelo, destinándolo al tránsito de personas y alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano y por lo tanto en ellos, no debe circular ningún tipo de vehículo", estas vías tienen a su vez distintas clasificaciones, entre las que destaca el concepto de acera, entendida como una vía peatonal de una calle destinada al tránsito de personas, generalmente comprendida entre la vía de circulación de vehículos y el alineamiento de las propiedades.

Esta ley otorga el derecho de preferencia a los peatones y a los usuarios, en el momento de transportarse o transitar por las diferentes vialidades de la ciudad (Art. 94) y designa a la Secretaría de Transporte y Vialidad, la Secretaría de Obras y las Delegaciones, en el ámbito

de su competencia, como las responsables de "promover las acciones necesarias para que las vialidades peatonales existentes, los corredores, andenes y en general la infraestructura de conexión con los diversos medios de transporte, se mantengan en buen estado, con el fin de proporcionar a los usuarios y peatones, el tránsito seguro por estas" (Artículo 100). De ahí que a la vialidad que a la vialidad solo puedan ser incorporados aquellos elementos de infraestructura que cumplan con la normatividad aplicable y garanticen la seguridad de los peatones (Art. 111). Posteriormente, el Art. 124 recalca que "a efecto de no saturar las aceras, banquetas y guarniciones, ni deteriorar el entorno urbano o rural, deberá promoverse en donde sea posible y este permitido por la normatividad, la incorporación de señalización vial sobre la superficie de rodamiento".

Ley de Establecimientos Mercantiles del Distrito Federal (2011)

Tiene por objeto regular el funcionamiento de los establecimientos mercantiles del DF. Establece entre las obligaciones y prohibiciones de los titulares y sus dependientes: la utilización de la vía pública como estacionamiento para la prestación de los servicios o realización de las actividades propias del giro mercantil de que se trate, salvo aquellos casos en que se cuente con el Aviso correspondiente; y exceder la capacidad de aforo manifestada en el aviso o permiso (Art. 11).

Con respecto a la colocación de enseres e instalaciones en vía pública (Art. 14) precisa que los titulares cuyo giro preponderante sea la venta de alimentos preparados y/o bebidas podrán colocar en la vía pública enseres e instalaciones que sean necesarios para la prestación de sus servicios[11]. Para la colocación de los enseres los titulares cumplir con las siguientes condiciones: que sean contiguos al establecimiento mercantil y desmontables (no deben estar sujetos o fijos a la vía pública); para el paso de peatones se debe dejar una anchura libre de por lo menos dos metros, entre la instalación de los enseres y el arroyo vehicular; no deben ocupar la superficie de rodamiento para la circulación vehicular, ni áreas verdes, o impedir la accesibilidad de las personas con discapacidad; su instalación no debe impedir la operación de comercios preexistentes; los enseres o instalaciones no deben utilizarse para preparar o elaborar bebidas o alimentos, ni instalarse en zonas preponderantemente destinadas al uso habitacional; y en ningún caso podrán abarcar una superficie mayor al 50% de la superficie total del establecimiento mercantil (Art. 15).

Para la colocación de los enseres deberá proporcionarse la siguiente información: denominación o nombre comercial del establecimiento mercantil y ubicación del mismo; descripción de las condiciones en que se colocarán los enseres e instalaciones, así como la superficie que ocuparán en la vía pública; y monto del pago de derechos efectuado y datos de la oficina receptora[12] (Art. 16). Ésta tendrá vigencia de un año (Art. 17) y podrá ser revalidado por períodos iguales si el titular manifiesta que las condiciones no han variado y realiza el pago de derechos que establezca el Código Fiscal del Distrito Federal[13]. En caso

[11] A su vez indica que en la vía pública en donde se coloquen enseres, se podrá fumar siempre que el humo del tabaco no penetre al interior del establecimiento y no se genere un espacio cerrado por instalar barreras que impidan la circulación del aire, cualquiera que fuere el material con las que se elaboren, aunque sean desmontables (GODF, 2011:9).

[12] Artículo 2, inciso XXI. El sistema informático que establezca la Secretaría de Desarrollo Económico, a través del cual los particulares presentarán los Avisos y Solicitudes de Permisos a que se refiere esta Ley.

[13] De acuerdo con el Código Fiscal del Distrito Federal, Artículo 191, para la extensión de los Establecimientos Mercantiles en la vía pública, se deberá pagar una cuota anual por cada metro cuadrado que utilice, conforme a lo siguiente: a). Para los establecimientos mercantiles de impacto zonal y vecinal - $2,393.00, b). Para los establecimientos mercantiles de bajo impacto - $1,204.00. En el caso de

de vencimiento del Aviso o de violación a lo dispuesto por esta Ley, el titular estará obligado a retirar los enseres o instalaciones por su propia cuenta. De lo contrario, la Delegación ordenará el retiro, corriendo a cargo del titular los gastos de ejecución de los trabajos en términos de la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal.

Se consideran giros de impacto vecinal (Art. 19): salones de fiestas; restaurantes; establecimientos de hospedaje; clubes privados; salas de cine con o sin venta de bebidas alcohólicas, teatros y auditorios. Los giros de impacto zonal son los establecimientos mercantiles cuyo giro principal sea la venta y/o distribución de bebidas alcohólicas en envase abierto y/o al copeo, para su consumo en el interior y no podrán ubicarse a menos de trescientos metros de los centros educativos, así como en donde los Programas de Desarrollo Urbano del Distrito Federal establezcan uso habitacional (H) (Art. 26). Entre los giros de bajo impacto se encuentran: los servicios de hospedaje prestados por hospitales, clínicas médicas, asilos, conventos, internados y seminarios;

Los giros de bajo impacto incluyen los siguientes servicios: I. De hospedaje prestados por hospitales, II. De educación de carácter privado en los niveles preescolar, jardín de niños, básica, bachillerato, técnica y superior; III. De reparaciones mecánicas, hojalatería, pintura, eléctricas, electromecánicas, de lavado y/o engrasado, vestiduras, instalación de alarmas y/o accesorios similares de vehículos automotores; IV. De juegos electrónicos y/o de video, mecánicos y electromecánicos; V. De estacionamiento público; VI. Alquiler de mesas de billar o líneas para boliche; VII. Baños Públicos, masajes y gimnasios; VIII. Venta de abarrotes y comestibles en general; IX. De elaboración y venta de pan; X. De lavandería y tintorería; XI. Salones de fiestas infantiles; XII**.** Acceso a la red de Internet; XIII. De venta de alimentos preparados; XIV. Los salones de belleza y peluquerías; y XVI. Aquellos en donde se desarrollen actividades relativas a la intermediación, compraventa, arrendamiento, distribución de bienes o prestación de servicios comerciales, con fines de lucro (Art. 35). Podrá destinarse una fracción de la vivienda, que no exceda del 20% de la superficie de ésta, para la operación de un establecimiento mercantil de bajo impacto distinto de los señalados en las fracciones I, II, III, V, VI, VII, X y XI, debiendo manifestarse esa circunstancia en el Aviso, sin que ello implique la modificación del uso del suelo (Art. 37).

Los establecimientos mercantiles están obligados a contar con cajones de estacionamiento, y en caso de no contar con ellos se deberá proveer de estacionamiento a través de un tercero, o un servicio encargado de acomodar vehículos, motocicletas y bicicletas, sin llegar a estacionarlos en la vía pública o en las banquetas.

Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal (2004)

Regula y sanciona las situaciones y conductas humanas que afectan al entorno urbano, en su caso la abstención a recoger, en vías o lugares públicos, las heces fecales de las mascotas bajo su custodia; dañar, pintar, maltratar, ensuciar o hacer uso indebido de estatuas, monumentos, postes, semáforos, parquímetros, buzones, tomas de agua, señalizaciones viales o de obras, puentes, pasos peatonales, plazas, parques, jardines, fachadas de inmuebles públicos o de los particulares sin autorización expresa para estos.

---

establecimientos mercantiles de impacto vecinal o de bajo impacto que requieran de un Permiso para operar como giro mercantil con impacto zonal, por una sola ocasión o por un periodo determinado de tiempo pagarán una cuota por cada metro cuadrado de - $17.00.

También considera la prohibición de colocar en la acera o en el arroyo vehicular, enseres o cualquier elemento propio de un establecimiento mercantil, sin la autorización correspondiente; así como instalar transitoriamente o fijar, sin autorización previa, elementos destinados a la venta de productos o prestación de servicios que obstruyan la vía pública.

Ley para Prevenir y Eliminar la Discriminación en el Distrito Federal (2011)

Puntualiza los principios y criterios que orientan las políticas públicas para reconocer, promover y proteger el derecho a la igualdad y a la no discriminación. Señala como obligación de los entes públicos (Art. 13) promover espacios e inmuebles públicos accesibles y procurar que las vías de comunicación cuenten con señalamientos adecuados para permitir el libre tránsito y la eliminación de toda práctica discriminatoria. Esta accesibilidad al entorno físico debe ser integral, espacios e inmuebles públicos y privados que presten servicios o atención al público, medios de transporte público y comunicaciones (Art. 27).

Ley Ambiental del Distrito Federal (2000)

En su Título tercero considera el derecho a un ambiente sano y seguro para los habitantes del Distrito Federal, lo que puede ser traducido en espacios públicos adecuados y seguros para caminar.

B. Reglamentos

Reglamento de Tránsito Metropolitano (2010)

Tiene por objeto establecer las normas relativas al tránsito de vehículos en el Distrito Federal y a la seguridad vial. Subraya en los Art. 1 y 3 la prioridad del espacio público, así como la protección a los peatones y personas con discapacidad. En el Capítulo 2 “De las normas generales de circulación”, Arts. 6, 9, 10, 11 y 12 establece que: los conductores tienen prohibido la circulación sobre las banquetas; los peatones tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular (aunque en la práctica se permita el paso de los automóviles hacia la izquierda y derecha para agilizar el tránsito vehicular); las banquetas deben estar libres de obstáculos y barreras que impidan el tránsito peatonal y estacionamiento de los ciclistas y vehículos. Posteriormente, en el Capítulo 5 “De la circulación de motocicletas y bicicletas”, el Art. 30 indica que los ciclistas y motociclistas no deberán circular por las banquetas ya que están reservadas para uso peatonal.

Entre las obligaciones de los peatones se encuentran: a) cruzar las vías por las esquinas o zonas marcadas para tal efecto, excepto en las calles locales o domiciliarias cuando sólo exista un carril para la circulación; b) utilizar los puentes o pasos peatonales a desnivel para cruzar la vía pública dotada para ello; c) tomar las precauciones necesarias en caso de no existir semáforo, y e) obedecer las indicaciones de los agentes, promotores voluntarios de seguridad vial y las señales de tránsito. Además, a los peatones que no cumplan con las obligaciones se les amonestará verbalmente por los agentes y serán orientados a conducirse de conformidad con lo establecido en las disposiciones aplicables.

Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal (2004)

El Art. 3 del presente Reglamento otorga a la Administración pública, la responsabilidad de fijar los requisitos técnicos a que deben sujetarse las construcciones e instalaciones en predios y vía pública. En este sentido, son las áreas competentes en las Delegaciones (autorizadas por SEDUVI y la Secretaría de Obras) las encargadas de registrar las manifestaciones de construcción, expedir licencias de construcción especial, permisos y/o autorizaciones (Art. 5). Esta última deberá solicitarse cuando se requiera (Art. 10):

a) Ocupar la vía pública con instalaciones de servicio público, comercios semifijos, construcciones provisionales o mobiliario urbano.
b) Romper el pavimento o hacer cortes en las banquetas y guarniciones para la ejecución de obras públicas o privadas.

Estos permisos, licencias de construcción o autorizaciones en ningún caso podrán otorgarse cuando se obstruya el servicio de una rampa para personas con discapacidad, así como el libre desplazamiento de éstas en las aceras, o en general, de cualesquiera de los fines a que esté destinada la vía pública (Art. 12). Ningún inmueble podrá utilizarse para un uso diferente del autorizado ni modificar el funcionamiento estructural del proyecto aprobado, sin haber obtenido previamente el cambio de uso, de lo contrario, la Delegación ordenará, con base en el dictamen técnico, la restitución de inmediato al uso aprobado, y la ejecución de obras, adaptaciones, instalaciones y otros trabajos que sean necesarios para el correcto funcionamiento del inmueble y restitución al uso aprobado, dentro del plazo que para ello se señale (Art. 230).

De acuerdo con este Reglamento, la banqueta es un espacio de uso común destinada al libre tránsito. En este sentido, toda edificación debe contar con la funcionalidad, el número y dimensiones mínimas de los espacios para estacionamiento de vehículos, incluyendo espacios para personas con discapacidad (Art. 79) y rampas peatonales que comuniquen en todos sus niveles, aun cuando existan elevadores (Ar. 97). Las rampas peatonales que se proyecten en cualquier edificación deben cumplir con las dimensiones y características que establecen las Normas (Art. 98). Estas últimas, fueron publicadas en octubre de 2004 bajo el nombre de "Normas Técnicas Complementarias sobre criterios y acciones para el diseño estructural de las edificaciones", su elaboración corrió a cargo de la Secretaría de Obras y Servicios para efectos de este Reglamento. No obstante, aunque estas normas señalaban algunas particularidades técnicas en cuanto a la construcción de banquetas y rampas, es hasta la publicación del Manual de Accesibilidad por SEDUVI en 2007 cuando estos criterios se detallan con mayor profundidad. De manera que para la construcción de rampas y banquetas, para SEDUVI se deben seguir las siguientes recomendaciones:

Banquetas

- Se reservará en ellas un ancho mínimo de 1.20 m. sin obstáculos para el libre y continuo desplazamiento de peatones.
- En esta área no se ubicarán puestos fijos o semi-fijos para vendedores ambulantes ni mobiliario urbano.

- Cuando existan desniveles para las entradas de autos, se resolverán con rampas laterales en ambos sentidos, estas serán diseñadas de tal forma que no sean obstáculo para el libre tránsito sobre las aceras.
- Los pavimentos deberán ser continuos. Debe existir señalización con cambios de textura para orientar o indicar peligro a las personas ciegas y débiles visuales.
- En ningún caso, las obras, reparaciones y ocupación de las banquetas serán obstáculo para el libre desplazamiento de personas con discapacidad[14].
- Las instalaciones para las conducciones subterráneas y aéreas en la vía pública (cables o postes) deben colocarse a no menos de 2.50 m de altura sobre el nivel de banqueta y deben ser identificadas por sus propietarios o poseedores con una señal que apruebe la Secretaría de Obras y Servicios[15].

Pasos peatonales

- Superficies antiderrapantes, firmes, uniformes y permeables.
- Señales con cambio de textura en piso para indicación a ciegos y débiles visuales.
- En casos en que así lo requiera el diseño urbano de la zona, el paso peatonal será a nivel de banqueta, lo que significa que el arroyo vehicular deberá tener un reductor de velocidad con un ancho mínimo de 150 cm.

Rampas en banquetas

- Las rampas se colocarán en los extremos de las calles y deben coincidir con las franjas reservadas en el arroyo para el cruce de peatones.
- Deben señalizarse con una franja de pintura de color amarillo de 10 cm. en todo su perímetro.
- Tendrán un ancho mínimo de 1.00 m.
- En las guarniciones donde converjan las rampas, se podrá colocar señalización al menos un metro antes de su inicio con el fin de evitar la invasión de la rampa por los vehículos.
- Se deberá contar con un cambio de textura al principio y al final de la rampa.

[14] Los escombros, excavaciones y cualquier otro obstáculo para el tránsito en la vía pública serán protegidos con barreras y cambio de texturas o bordes en piso a una distancia mínima de 100 cm. para ser percibidos por personas ciegas y débiles visuales. Los propietarios o poseedores están obligados a reparar por su cuenta las banquetas y guarniciones que hayan deteriorado con motivo de la ejecución de la obra. En su defecto, la Delegación ordenará los trabajos de reparación o reposición con cargo a los propietarios o poseedores. Si se trata de esquinas y no existen rampas peatonales, se realizarán de acuerdo con lo establecido en las Normas (Art. 188, 191 y 199 del Reglamento de Construcciones, 2004).

[15] Los propietarios están obligados a conservarlos en buenas condiciones de servicio y a retirarlos cuando dejen de cumplir su función. No es permitido colocar estructuras, postes o instalaciones en banquetas, cuando con ellos se impida la entrada a un inmueble o se obstruya el servicio de una rampa para personas con discapacidad, así como el libre desplazamiento de éstas en las banquetas. Si el acceso al predio se construye estando ya colocados la estructura, el poste o la instalación, deberán ser cambiados de lugar por el propietario de los mismos, pero los gastos serán por cuenta del propietario del inmueble (Art. 19 y 20 del Reglamento de Construcciones, 2004).

- Los materiales utilizados para su construcción deben ser antiderrapantes, firmes, uniformes y permeables.
- Se deberán hacer los trabajos correspondientes al drenaje para evitar que las rampas presenten acumulación de agua.
- Cuando así lo permita la geometría del lugar, para la construcción de la rampa podrá reducirse la guarnición de la banqueta hasta el nivel del arroyo vehicular.
- No deberán colocarse cuando existan registros, coladeras o cuando el paso de peatones esté prohibido en el crucero.
- El mobiliario urbano (como postes, basureros, y otros) así como, los puestos ambulantes en banquetas, estarán a una distancia mínima de 100 cm. de las rampas peatonales para permitir el acceso de las personas con discapacidad.

Por otro lado, en 2012 el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) con el respaldo de la Embajada Británica en México, publicó la "Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas" en donde se señalan los elementos necesarios en el diseño de la infraestructura peatonal. De acuerdo con esta guía, la infraestructura para el peatón debe cumplir con las siguientes condiciones:

a) Seguridad: Iluminación suficiente en las calles; intersecciones que permitan a los conductores de los vehículos ver a los peatones que cruzan y; actividades que garanticen la presencia de otras personas en la vía pública.
b) Accesibilidad: Las banquetas deben ser suficientemente anchas para permitir el paso de personas con silla de ruedas y de un peatón caminando (SEDUVI, 2007); se debe evitar que tengan desniveles o se encuentren cuarteadas; las rampas deben ser coherentes con el resto de la infraestructura peatonal, coincidir con los pasos de cebra a ambos lados de la vía e incluir descansos para asegurar que los usuarios de sillas de ruedas o carriolas puedan maniobrar al subir o bajar; es necesario instalar guías táctiles en el pavimento de algunas rutas para los usuarios con discapacidades visuales, éstas ayudan a avisar de peligros y dirigir a estos usuarios hacia sus destinos.
c) Señalización: La señalización debe ser clara, concisa y coherente a lo largo de la ciudad, debe ayudar a los peatones a ubicarse, encontrar su destino y a crearse mapas mentales de la ciudad. Es necesario tener un solo tipo de señalización y proveer la información necesaria en los lugares donde la gente verdaderamente la necesita.

La esquina debe ser un área libre de obstáculos para el paso de peatones. Esta área debe ser de al menos un metro y deberá estar reservada exclusivamente para este uso. Las esquinas deben cumplir con las siguientes características:

a) Visibilidad. Se recomienda que la franja de mobiliario urbano no vaya más allá del alineamiento de la propiedad que se encuentra en la esquina. Todos los elementos que deben colocarse en las esquinas (semáforos, señalizaciones y paradas de autobús) se ubicarán en un área adyacente al área libre de obstáculos.
b) Radios de giro. Los radios de giro en las esquinas de las intersecciones pueden afectar el comportamiento de los conductores al dar la vuelta en una esquina. Mientras más redondeadas sean las esquinas, mayor es el radio de giro. Los automóviles y camiones automáticamente reducen su velocidad en las esquinas cuando el radio de giro es menor.

c) Orejas. Las orejas son extensiones de la banqueta en las esquinas que reducen la distancia que los peatones necesitan cruzar en las intersecciones. Para construir una oreja se ocupa el espacio que normalmente ocupa un automóvil estacionado. Así, se evita que los conductores invadan el paso peatonal al estacionarse.
d) Rampas. Las rampas son necesarias para asegurar que todos los peatones puedan utilizar la infraestructura peatonal aunque circulen en silla de ruedas o con carriolas.

Los cruces deben ser claros y fáciles de recorrer para evitar accidentes, y ser una continuación de la trayectoria que llevan los peatones. Los elementos de los cruces son:

a) Cebras. Los cruces peatonales deben marcarse con cebras en todas las intersecciones. También pueden marcarse a la mitad de la cuadra si hay suficientes peatones que cruzan en ese punto y no existen cruces peatonales cercanos.
b) Camellones. Cuando las calles son demasiado anchas (más de 15 metros) es recomendable instalar camellones o isletas para dividir la calle y facilitar el cruce de peatones.
c) Semáforos peatonales. Los semáforos ayudan a reducir la exposición de los peatones al tráfico, les brindan información sobre en qué momento pueden cruzar la calle.
d) Cruces peatonales elevados. Facilita el paso de los peatones, sobre todo para quienes llevan carriolas y sillas de ruedas, pues la intersección se eleva al nivel de la banqueta. Esta elevación obliga a los vehículos a reducir su velocidad justamente en el cruce peatonal.
e) Puentes y túneles. Cuando es indispensable la colocación de un puente peatonal, como en vías de acceso controlado o en avenidas con metro o tren en la superficie, es recomendable que tengan rampas para permitir el acceso a todos los usuarios que necesiten cruzar la calle.

C. Instrumentos de Planeación

Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Cuauhtémoc (2008)

Especifica en el apartado de "Áreas de Conservación Patrimonial" que no se permitirá la modificación del trazo y/o sección transversal de las vías públicas ni de la traza original; la introducción de vías de acceso controlado, vialidades primarias o ejes viales se permitirán únicamente cuando su trazo resulte tangencial a los límites del área de conservación patrimonial y no afecte en modo alguno la imagen urbana o la integridad física y/o patrimonial de la zona.

También establece que no se autorizará en ningún caso el establecimiento en las vías públicas de elementos permanentes o provisionales que impidan el libre tránsito peatonal o vehicular; tales como casetas de vigilancia, guardacantones, cadenas u otros similares. En relación con la ubicación de la banqueta, las Normas Generales de Ordenación del Programa Delegacional indican el número de niveles que deberá respetarse en toda la superficie del terreno a partir del nivel de desplante que señala la zonificación y deberá adecuarse a la topografía del terreno.

Con respecto a la estructura vial, propone la conformación de una Red de Ciclovías definida en el Plan Verde, que vincule a las distintas áreas de la ciudad con las zonas de

mayor atracción turística, recreativa, cultural y comercial, que en el caso de la Delegación Cuauhtémoc se concentra en las colonias Centro, Condesa, Juárez y Alameda.

Por otro lado, enumera una serie de limitaciones en cuanto al uso de la vía pública con el objeto de no entorpecer el flujo peatonal, así como el correcto funcionamiento de las vialidades para no provocar molestias entre los vecinos, peatones y vehículos o automotores. De ahí que, se consideran prohibido el "Estacionamiento temporal o permanente, maniobras de carga y descarga, mantenimiento y reparación de camiones de carga, excepto en los sitios y horarios que señale la Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI) en coordinación con la Secretaría de Seguridad Pública y la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda; la ubicación de sitios, paraderos o bases de autobuses, microbuses, taxis y transportes de mudanzas; y la ubicación de comercio sobre la vialidad y uso de las banquetas para la exhibición y venta de mercancías".

Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Colonia Hipódromo (2000)

En relación con las banquetas, define los siguientes objetivos,: a) evitar paradas conflictivas de combis y microbuses sobre avenidas, seleccionando la vegetación de la franja jardinada de las banquetas y, elementos que desalienten el ascenso y descenso de pasajeros en tramos intermedios de parabuses; b) permitir el establecimiento de restaurantes con terrazas sobre el área circundante del metro Chilpancingo; c) regular el uso de banquetas por restaurantes, mediante un convenio ampliado que incluya a los que no pertenecen a la Asociación de Restauranteros y Comerciantes del Corazón de la Condesa (ARCCCO), y d) regular el estacionamiento en la vía pública instalando parquímetros en los distritos I, II.

Las banquetas al frente de las edificaciones nuevas en la colonia Hipódromo, deberán conservar la franja jardinada de acuerdo a los predios entre 12 y 15 metros de frente, la franja jardinada no podrá tener menos de 6 metros de largo; y para predios mayores a 15 metros y para predios en esquina, la suma de las longitudes de las franjas jardinadas no podrá ser menor que la longitud total del frente.

En aspectos de comercio se aplicarán restricciones en cuanto a las dimensiones de letreros y la altura a la que se colocará de modo que no impida la libre circulación de los peatones y usuarios. Asimismo, no se autorizan ningún tipo de letrero colocado sobre la banqueta que estorbe al peatón.

Por último, no se autorizará la actividad de prestadores ambulantes como: cantantes, lava-coches, etc. Se prohíben estructuras permanentes para el comercio informal en espacios públicos, a excepción de puestos de periódico y flores, autorizados por la Delegación y la Subdelegación Territorial y, que formen parte del padrón de ambulantes.

Situación jurídica de la movilidad peatonal y la gestión de banquetas en el polígono Roma Condesa

Como resultado de una exhaustiva revisión jurídica y normativa de la ley, se identifica que para la administración del Distrito Federal, garantizar la seguridad del llamado "peatón" ante la movilidad vehicular ocupa un tema central. Sin embargo, es posible apreciar contradicciones, por un lado, se establecen los derechos y obligaciones de los peatones para regular su comportamiento en la vía pública, pero no se desincentiva el uso del automóvil en la ciudad. En este sentido, la banqueta se convierte en un bien de uso común que aunque pareciera estar regulado[16] a través de instituciones creadas para garantizarlo (como SEDUVI o SETRAVI), en la práctica, se encuentra sujeto a un juego de intereses entre los actores que conviven en la vía pública (residentes de la zona, la economía informal, la economía informal y los visitantes que acuden al Polígono por placer, o a adquirir bienes y servicios) para quienes la normatividad existente pasa desapercibida.

Si bien, la Ley de Transporte y Vialidad, la Ley de Cultura Cívica, la Ley para prevenir y eliminar la discriminación, el Reglamento de Tránsito Metropolitano y el Reglamento de Construcciones manifiestan la obligación de mantener las banquetas libres de obstáculos para el tránsito del peatón, en el Polígono Roma-Condesa esto no se lleva a cabo, las banquetas se encuentran invadidas por automóviles y casetas telefónicas; no se cumplen las normas de diseño expresadas en el Manual de Accesibilidad de SEDUVI (ancho de la banqueta, tamaño de la superficie, materiales de construcción) y que decir de las rampas para discapacitados que en ocasiones no permiten la continuidad en la ruta, o de medios de transporte no motorizados como la bicicleta cuyos usuarios en ocasiones tienen que subir a la banqueta ante la falta de infraestructura adecuada para este medio de transporte.

De lo anterior se puede concluir que a pesar de que existen leyes que buscan garantizar la seguridad de los peatones ante el automóvil, la legislación no garantiza el derecho a la movilidad aunque ya se han dado algunos avances como el de la publicación del "Informe especial sobre el derecho a la movilidad" elaborado por la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal" en 2012. De ahí que se vuelva indispensable generar una legislación concentrada y transversal que promueva la caminabilidad en la ciudad pero sobretodo la garantice, una tarea de este tipo solo podrá llevarse a cabo cuando la ciudad sea pensada para las personas que la caminan y no para el automóvil.

[16] La "Guía Metodológica para la formulación, seguimiento y evaluación de planes de manejo para las ciudades mexicanas patrimonio de la humanidad y los centros históricos y tradicionales del país", hace referencia a aspectos urbanístico-arquitectónicos más no sociales.

Condiciones físicas

Las banquetas revelan una parte muy íntima del carácter nacional. Una seña particular de las banquetas mexicanas llama inmediatamente la atención de los viajeros extranjeros: su falta de uniformidad y, a menudo, cuidado. A diferencia de lo que ocurre en otros países, donde muestran una continuidad y armonía de diseño urbano, en México las aceras se encuentran a medio camino entre la propiedad privada y la vía pública. Son un espacio híbrido, una especie de tierra de nadie en donde se permiten los despropósitos más escandalosos. Los particulares saben que son espacios públicos, pero creen que les pertenecen; el Estado sabe que, como muchas otras cosas, atenderlas es una obligación que jamás cumplirá y por lo tanto le "concesiona" a los particulares "sus" banquetas (Aguilar, 2000).

Para el caso de nuestra área de estudio, el que pueda existir algún problema para la circulación peatonal en banquetas que cuentan con anchos que van desde los 3.5 hasta los 6 metros, podría considerarse una condición casi impensable, sin embargo, paradójicamente caminar por sus calles puede ser, en muchas ocasiones, una tarea difícil.

En el polígono Roma Condesa las banquetas son utilizadas de muchas y diversas formas. Por una parte, es indiscutible que existe un fenómeno de apropiación (privada) de ese espacio público, que quizá podría explicarse por la popularidad que éste ha adquirido como proveedor de diversos servicios para la ciudad y que la hace captadora de miles de visitantes diarios, sin embargo no es sólo eso lo que impacta en el libre tránsito de sus banquetas, pues no sólo los comerciantes y restauranteros se han apropiado de ellas, también lo hacen los residentes con artículos decorativos varios y con sus autos cuando los estacionan (perpendicular o verticalmente) sobre ellas. Todo esto, sin dejar de mencionar la falta de acción de las autoridades en el cuidado del espacio destinado para la interacción ciudadana. En suma, hay una ausencia generalizada de cultura y respeto al espacio público.

Las calles de estas colonias son un laboratorio que nos permite pensar en un acercamiento a lo que podríamos definir como tipo de obstáculos por grupo de actores, lo que desde luego se relaciona con la forma en que estos usan la banqueta:

Cuadro 5. Tipo de obstáculo por grupo de usuarios de las banquetas

Tipos de obstáculo	Obstáculo	Zonas de la banqueta en la que se ubican
Los que provienen del uso de la banqueta por parte del comercio formal	Enseres como sillas, mesas, portabolsas, ceniceros, carpas, stands de valet parking, fumadores, motos de reparto y particulares.	Preponderantemente en la franja de fachada. Hay establecimientos que invaden las franjas de circulación y equipamiento.
Los que proceden del uso	Mesas, sillas, tanques de gas,	Franjas de equipamiento y se

de la banqueta por parte del comercio informal	botes de basura, stands de taquerías, torterías, cajones de plástico con refrescos, dulces, etc.	extienden a la de circulación.
Los que proceden del uso de la banqueta por parte de empresas de comunicación	Casetas y muebles de telefonía,	Franjas de fachada y de equipamiento
Los que provienen del uso de la banqueta para la colocación de mobiliario urbano	Puestos de periódicos, stands de flores, postes, buzones, paraderos de autobuses, botes de basura.	Franja de equipamiento
Los que provienen del uso de la banqueta por parte de los residentes	Jardineras, bancas, motos y autos, así como heces de sus mascotas.	Franja de equipamiento y circulación (en el caso de los autos).
Los que provienen de la falta de mantenimiento	Desniveles y banquetas rotas, falta de alumbrado público.	Franjas de equipamiento y circulación

Fuente: Elaboración propia con base en levantamientos de campo y con base en el Documento denominado "Criterios para el Ordenamiento del Espacio Público: Banquetas" elaborado por la Autoridad del Espacio Público

Así mismo, es de observar, que cada una de estas categorías se ubica geográficamente de forma distinta, lo que nos habla de la existencia de una división no formal de espacio por tipo de actividad. Así, tenemos que la categoría de los obstáculos que provienen del uso de la banqueta por parte del comercio formal, se observan más en calles como Tamaulipas, Michoacán, Nuevo León; Álvaro Obregón y en general, las que se han convertido en "los corredores de servicios de entretenimiento y gastronomía" (Imágenes 1, 2 y 3).

Obstrucciones por uso de la banqueta por parte del comercio formal

Imagen 1 Carpas y enseres. Avenida Sonora y Parque España, colonia Condesa. Banqueta de 6.5 mts. de ancho. Espacio libre para el peatón: 90 cms.

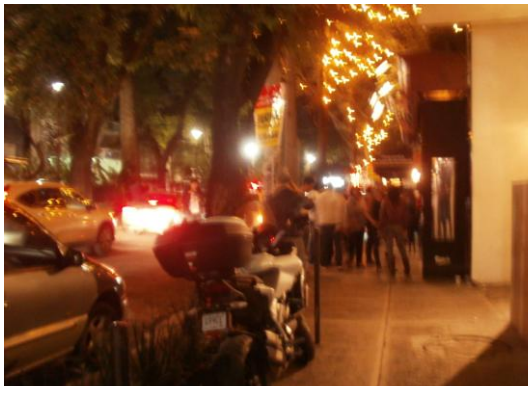


Imagen 2 Fumadores. Avenida Tamaulipas. Banqueta de 5 mts. de ancho. Espacio libre para el peatón: nada al frente del establecimiento.

Imagen 3 Carpas. **Carpas y enseres**. Esquina Oaxaca y Glorieta de Cibeles, colonia Roma Norte. Ancho de banqueta 6.5 mts, franja de circulación reducida a .50 cms

Ejemplo de la obstrucción por uso del comercio ambulante, tenemos calles como Sonora, Insurgentes y en general, todas la que rodean al polígono y que se caracterizan por contar con formas de trasporte masivo (Imágenes 4, 5 y 6).

Imagen 4. Stands. Av. Sonora, colonia Hipódromo. Banqueta de 5 mts. Franja de circulación libre: 50 cms.

Imagen 5. Puesto de dulces. Insurgentes y Sonora, colonia Hipódromo. Esquina de 8 mts. Franja libre para el cruce 2.5 mts.

Imagen 6. Stands de tacos y dulces. Av. Chapultepec (estación del metro Cuauhtémoc), colonia Roma. Banqueta de 5.50 mts, Franja de circulación libre 0.50 mts.

Por el uso de la banqueta por parte de empresas de comunicación se ven afectados prácticamente todos los cruceros, sobre todo aquellos que corresponden a vías primarias como Baja California o Cuauhtémoc (Imágenes 7).

Imagen 7. Aparatos telefónicos. Esquina Baja California y Cuauhtémoc, colonia Roma Sur. Esquina de 6 mts.

Respecto del uso de la banqueta para la colocación de mobiliario urbano, este se encuentra presente en prácticamente todas las vías primarias y secundarias (Imagen 8).

Imagen 8. Mobiliario Urbano. Avenida Cuauhtémoc, colonia Roma sur. Ancho de banqueta 6 mts. Franja de equipamiento: 2.50 mts.

Finalmente tenemos los que corresponden a los que provienen del uso de la banqueta por parte de los residentes y a los obstáculos por falta de mantenimiento. Las calles más afectadas por este tipo de obstáculos son las que son de uso preponderantemente habitacional, entre ellas: Colima, Aguascalientes, Yautepec, Veracruz; aunque no se escapa a este tipo de afectaciones los grandes corredores como Álvaro Obregón. (Imágenes 9, 10 y 11)

Imagen 9. Fractura de banqueta. Av. Álvaro Obregón, colonia Roma

Imagen 10. Vehículos. Av. Veracruz, colonia Condesa.

Imagen 11. Falta de alumbrado público. Esquina Colima y Sonora, colonia Roma Norte

Categorización

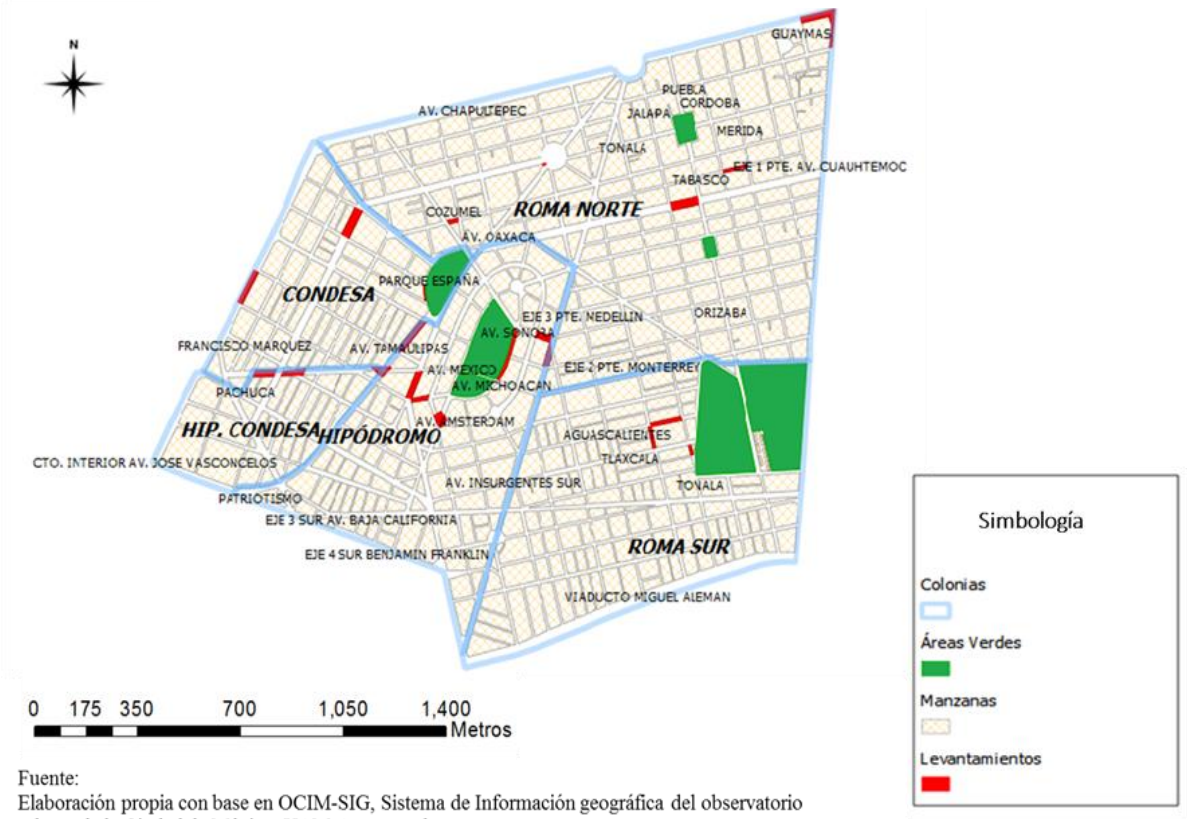
Realizar la descripción presentada requirió de la realización de un levantamiento de las condiciones físicas en que se encuentran 21 calles del polígono Roma-Condesa. Cabe señalar que estas fueron elegidas en función de su ubicación territorial y basados en la afluencia observada en trabajos de campo realizadas previamente. Se visitaron varios tramos específicos de calle, en diferentes horarios y días, por cada una de las cinco colonias circunscritas al área de trabajo:

Cuadro 5. Colonias, calles y tramos del levantamiento

Colonia	Calle	Tramo
Condesa	Michoacán	Pachuca y Mazatlán
Condesa	Tamaulipas	Juan Escutia y Montes de Oca
Condesa	Parque España	Juan de la Barrera y Antonio Sola
Condesa	Circuito interior José Vasconcelos	Vicente Suárez y Fdo. Montes de Oca
Condesa	Mazatlán	Juan de la Barrera y Agustín Melgar
Hipódromo	Glorieta Citlaltepetl	Ámsterdam y Citlaltepetl
Hipódromo	Ozulama	Ámsterdam y Nuevo León
Hipódromo	Nuevo León	Ozulama y Michoacán
Hipódromo	Sonora	Ámsterdam e Insurgentes
Hipódromo	Av. México	Sonora-Teotihuacán-Michoacán
Hipódromo	Insurgentes	Sonora y Teotihuacán
Hipódromo Condesa	Michoacán	Mazatlán y Cuauhtla
Hipódromo Condesa	Esquina	Michoacán y Tamaulipas
Roma Norte	Tabasco	Córdoba y Mérida
Roma Norte	Álvaro Obregón	Orizaba y Tonalá
Roma Norte	Esquina	Guaymas - Cuauhtémoc – Puebla
Roma Norte	Colima	Sonora y Cozumel
Roma Norte	Glorieta Cibeles	Durango y Oaxaca
Roma Sur	Tonalá	Tepeji y Tlaxcala
Roma Sur	Aguascalientes	Monterrey y Tonalá
Roma Sur	Monterrey	Tlaxcala y Aguascalientes

Fuente: Elaboración propia con base en los levantamientos realizados en junio, 2013.

Mapa 5. Levantamientos



Fuente:
Elaboración propia con base en OCIM-SIG, Sistema de Información geográfica del observatorio urbano de la Ciudad de México, UAM-Azcapotzalco.

Según este muestreo podemos determinar una tipología de calles que represente fielmente las características de las mismas en el polígono que a este plan de manejo interesa; así pues, basados en las características físicas actuales en cuanto uso y mantenimiento de las banquetas, pueden establecerse **cuatro tipos de calles:**

Ejes Primarios (metropolitanos): Estos Ejes se caracterizan por contar con vivienda en edificios verticales de diversas alturas, donde podemos encontrar grandes inmuebles destinados al comercio de uso masivo como plazas comerciales, cadenas de comida rápida, tiendas de ropa; en estos ejes la utilización y presencia de automóviles y de transporte público es muy intensa, ejemplo de esto son las Av. Cuauhtémoc, Chapultepec, Insurgentes o Monterrey, donde la velocidad del transporte juega un papel determinante en la seguridad del peatón. Cabe señalar que estas Avenidas, además de delimitar el polígono de trabajo, ofrecen a los habitantes de estas colonias las alternativas de conectividad necesarias para trasladarse a los diferentes puntos de la ciudad en tanto que son vialidades con función e impacto metropolitano. En este tipo de ejes las banquetas son de uso masivo, sobre todo por

población flotante que utiliza las distintas líneas del Sistema de Transporte Colectivo Metro, por ende los espacios para la caminabilidad se reducen al mínimo posible.

Avenidas Principales: Estas vialidades son aquellas que cruzan el interior del polígono e interconectan a las colonias que lo circunscriben, aunque a una velocidad limitada, tal es el caso de las Avenidas Nuevo León, Álvaro Obregón, Michoacán, Orizaba, Ámsterdam, etc. La característica en estas calles es que en sus usos de suelo podemos encontrar el habitacional y el de comercio, pero un comercio muy focalizado, encontramos restaurantes de comida nacional e internacional, ropa y accesorios de moda, bares, etc., además del comercio semifijo común, como son los boleros y los puestos de periódico. En estos casos las banquetas son utilizadas por comensales, turistas y residentes en tanto que son ambientalmente agradables, pues banquetas y camellones están arbolados y suelen colindar con parques.

Avenidas Secundarias: Con este término nos referimos a aquellas calles donde ubicamos uso de suelo habitacional y comercios pequeños (de barrio), como son las tienditas, los pequeños talleres de oficios varios, pequeñas fondas, estéticas, veterinarias, etc. Algunos ejemplos de estas calles son Mérida, Tonalá, Colima, etc. En este tipo de avenidas las banquetas muchas veces son utilizadas para estacionar automóviles, por lo que la caminabilidad se dificulta, aunque el número de transeúntes sea reducido.

Calles de Tránsito Interno: Estas calles cuentan con la característica principal de ser predominantemente de uso habitacional, en ellas es muy raro encontrar algún tipo de comercio más allá de los establecimientos ambulantes que por las noches pueden ofrecer toda clase de antojitos (sobre todo en la colonia Roma Norte y Sur). Podríamos señalar que estas calles son las que, a nivel de afluencia, permiten la mayor caminabilidad en tanto que el mayor número de ocasiones son utilizadas solamente por residentes.

Cuadro 5. Tipología de Calles Polígono Roma Condesa

Nombre	Características
Ejes Primarios (Metropolitanos)	Edificios con diferentes alturas Comercio de uso masivo Alto flujo de transporte motorizado Nodos de transporte público Alta conectividad Alta velocidad (motorizada)
Avenidas	Uso de suelo habitacional y de comercio

Principales	Comercio focalizado (comida, ropa, bares) Comercio semifijo (periódico, boleros) Interconectan las colonias del polígono Velocidad motorizada limitada Banquetas y camellones arbolados
Avenidas Secundarias	Mayor uso de suelo habitacional Comercio de barrio (talleras, abarrotes) Banquetas utilizadas para estacionarse Velocidad motorizada mínima
Calles de Transito Interno	Predomina uso habitacional Comercio ambulante mínimo y nocturno Transito motorizado residencial Mayor facilidad para caminar Arbolado intenso

Fuente: Elaboración propia con base en los levantamientos realizados en junio, 2013.

Para la realización de un plan de manejo de banquetas consideramos necesario revisar el uso que presenta cada una de las calles, en tanto que físicamente se verá reflejado en las aceras, por lo que realizar la anterior clasificación nos ayudará a observar de forma esquemática las condiciones generales de estas. Lo consideramos fundamental porque buscamos ordenar los usos y el diseño de las banquetas en el polígono Roma-Condesa y para ello debemos tener en claro que los usos son diferenciados y por ende las condiciones lo son, por lo que las estrategias a seguir deberán ser de alcances distintos.

Una vez hecha la aclaración, reiteramos que existen varios problemas que aquejan las banquetas del polígono Roma Condesa, tales como: fracturas y rompimientos; los hundimientos derivados de las raíces de los árboles en tanto que llegan a cubrir hasta 1/3 o más del espacio peatonal, además del estacionamiento de automóviles; la existencia de rampas de accesibilidad de dudoso cumplimiento con la norma; la existencia de rampas y desniveles que facilitan el acceso de los automóviles a las cocheras, pero que son de sumo peligro para el peatón; los invidentes y la gente que usa carriolas y sillas de ruedas;

elementos de mobiliario urbano y de los comercios que reducen el espacio caminable al mínimo posible; la presencia de jardineras en mal estado, que se convierten en un peligro por la herrería rota y oxidada en muchos de los casos; otra problemática es que el follaje ocupa áreas de paso, entorpeciendo la visibilidad e incluso obligando al peatón a agacharse o bajar al arroyo, además de obstruir el alumbrado; así mismo, existe una carencia de luminarias que son compensadas por la iluminación de los bares y restaurantes en caso de haberlos, por lo que en las calles de tránsito interno la oscuridad es predominante.

No obstante, para establecer un diagnóstico plenamente acotado que derive en propuestas específicas y sobre todo viables, es necesario ahondar un poco más; a continuación establecemos las **condiciones generales** de las banquetas según la tipología presentada:

Ejes Primarios: En estas avenidas es muy común encontrar banquetas de hasta 6 metros, mismas que se presentan pésimas condiciones, mostrando rompimientos y levantamientos del concreto, lo cual puede derivar de un mal manejo de los materiales durante su construcción, pero también puede ser debido a la existencia de árboles con raíces muy largas, la falta de mantenimiento adecuado o la saturación de su uso, sobre todo si consideramos que estas aceras deberían utilizar un concreto de mayor resistencia, diferente al de uso común, porque sobre ellas son descargados camiones que surten los comercios de uso masivo, sin contar con la población que por ellas transita debido a la existencia de paraderos de camiones y las estaciones de metro. Aquí la estructura horizontal de la banqueta es la menos respetada; por un lado, en la parte que se integra con el uso de suelo, encontramos la propaganda e inmobiliario de los comercios y por el otro, en la que se integra a la calle, los postes y elementos de infraestructura y servicios; lo que llega a reducir el paso-hombre hasta los 80 cm. Así mismo, debemos señalar que existen rampas de accesibilidad en cada una de las esquinas de las calles, aunque es importante verificar si cumplen con la normatividad en cuanto a la pendiente de la misma.

Avenidas Primarias: Estas banquetas presentan las mismas características que las anteriores, aunque los desperfectos tienen un menor grado de intensidad. Aquí encontramos obstáculos de la parte integrada al uso del suelo, sobre todo mobiliario urbano y de restaurantes como limitantes de la caminabilidad; además ubicamos verticalmente algunas condicionantes, pues existen toldos, lonas y adornos de los negocios que llegan a estar por debajo de los 2 m, con lo que dificulta el tránsito del peatón. Aquí las aceras van de los 4.20 m hasta los 6 m de ancho, presentan rompimientos y desperfectos visiblemente causados por automóviles y camiones que son estacionados en ellas, así como por las raíces de árboles.

Avenidas Secundarias: Estas banquetas, aunque son un poco más reducidas que las anteriores, siguen siendo de un tamaño importante al alcanzar hasta los 4 metros de ancho, aquí los rompimientos siguen estando presentes y existe mayor uso de las aceras como estacionamientos; el mobiliario urbano y de los comercios existentes sigue siendo un impedimento para la caminabilidad aunque en menor medida, pues es más reducido su tamaño y su existencia.

Calles de Tránsito Interno: En estas calles la mayor problemática es la causada por las raíces de los árboles, por la falta de alumbrado público adecuado, por las heces de las mascotas y por las rampas y desniveles existentes. Aquí las dimensiones de las calles no distan de las existentes en la totalidad de la colonia por lo que al remediar la problemática de mantenimiento correctivo de las aceras serán espacios de suma comodidad para el peatón.

Como podemos observar, generar una clasificación de las calles que integran el polígono Roma-Condesa puede ayudarnos a entender de mejor forma las problemáticas por las que atraviesan los espacios, tanto por la falta de mantenimiento físico como las que se deben a los procesos sociales que en ellos se desarrollan. Atender los problemas de corte técnico, requerirán la implementación de materiales y tecnologías para la realización de un mantenimiento correctivo que ayude a que las aceras de los Ejes Primarios y las Avenidas Primarias tengan una mayor vida útil con respecto al uso que se les da cotidianamente. Por su parte, reorientar los procesos sociales que en estas colonias se desarrollan, que hasta el momento se caracterizan por excluir a los peatones de su Derecho a la Movilidad implicará la implementación de estrategias jurídicas y socio-espaciales de corto, mediano y largo alcance.

Mapa 6. Disponibilidad de rampas en banquetas en el Polígono Roma Condesa (2010)

Fuente: Elaboración propia con base en el Sistema de Información Geográfica del Observatorio de la Ciudad de México, 2010. UAM-Azcapotzalco

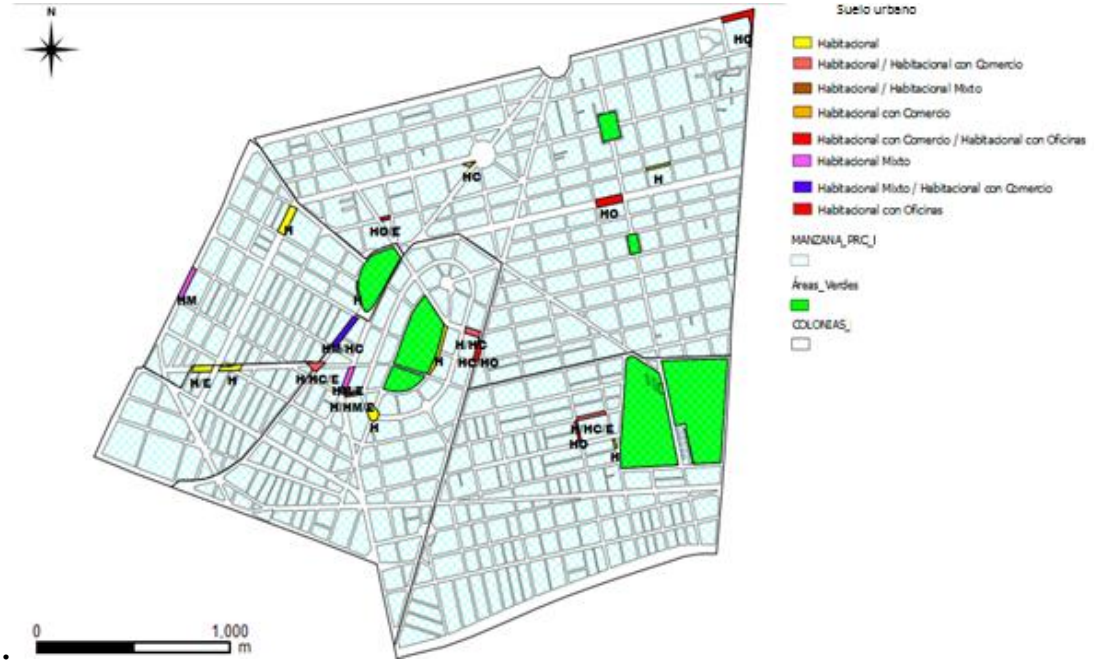
Usos de suelo

Usos de Suelo del Programa de Desarrollo Urbano de la Delegación Cuauhtémoc.

Como se mencionó en el apartado *características físicas*, el uso que tienen las banquetas está relacionado con el uso que presenta cada una de las calles, y por tanto el uso y el impacto en las banquetas será diferenciado. Otra de las características que inciden en el uso de las banquetas y que a su vez, tienen un impacto diferenciado, son los usos de suelo establecidos por el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano y por el Programa Parcial de la Colonia Hipódromo, es decir, el uso que le dan los habitantes y visitantes del Polígono Roma-Condesa a las banquetas, es diferente al uso que le dan los comerciantes, los trabajadores y usuarios de escuelas y hospitales, los empleados de oficinas, o las plazas comerciales.

Por tanto, es importante analizar la relación que tienen los usos de suelo establecidos por el Programa de Desarrollo Urbano de la Delegación Cuauhtémoc en su versión 2008 (PDDUC), el Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Colonia Hipódromo (2000) y su vinculación con las banquetas, así como conocer la congruencia entre los programas de desarrollo urbano y las actividades económicas. Para ello se ponemos en relación los usos de suelo establecidos por los programas antes mencionados y el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas versión 2010 (DENUE).

Mapa 7. Suelo Urbano del PDDU de Cuauhtémoc 2008 y PPDU de la Colonia Hipódromo



Fuente: Elaboración propia con base en OCIM-SIG, Sistema de Información geográfica del observatorio urbano de la Ciudad de México, UAM-Azcapotzalco.

Mapa 8. Principales Actividades Económicas. DENUE 2010.

Fuente: Elaboración propia con base en OCIM-SIG, Sistema de Información geográfica del observatorio urbano de la Ciudad de México, UAM-Azcapotzalco.

Para la realización de dicho ejercicio se utilizó la información obtenida a partir de los levantamientos de las condiciones físicas de 21 calles y avenidas que integran el polígono; se realizaron tres recorridos para la Colonia Roma Sur, Cinco para la Colonia Roma, seis para la Colonia Hipódromo, Cinco en la Colonia Condesa, y dos más en la Colonia Hipódromo-Condesa. Dentro de los principales resultados se observa lo siguiente:

Existen tres principales cambios en los usos de suelo; el primer cambio de uso de suelo que destaca son las calles de Tonalá, Tabasco, Michoacán, Mazatlán, Av. México y la Glorieta Citlaltepetl que tanto el programa delegacional (2008) y el programa parcial de la colonia Hipódromo (2000) contemplan exclusivamente para uso habitacional, y que para el 2010 pasan a ser zonas predominantemente de servicios.

El segundo cambio en los usos de suelo en el polígono Roma-Condesa se ubican en las calles de Ozulama, Nuevo León, Aguascalientes, Parque España, Sonora, Circuito interior, Tamaulipas esquina con Michoacán y la Glorieta de Cibeles, dichas calles contemplan usos de suelo de tipo habitacional con comercio según los programas de desarrollo urbano mencionados, sin embargo el DENUE registra para 2010 una fuerte actividad de servicios en todas éstas calles.

Por último el recorrido que se realizó en las calles de Monterrey, Álvaro Obregón, Guaymas esquina con la Av. Cuauhtémoc y Puebla que se caracterizaban por tener un uso de suelo con Servicios y oficinas, para el 2010 lo que predomina en estas calles son usos comerciales. Ver mapa principales actividades económicas. DENUE 2010.

Si bien es cierto que tanto el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano como el Programa Parcial de la Colonia Hipódromo establecen áreas específicas con usos de suelo Habitacional (como la colonia Condesa e Hipódromo-Condesa), para el 2010 el DENUE presenta una principal vocación económica en servicios y comercios, como se demuestra en los levantamientos registrados, las principales actividades económicas en cuanto a servicios son de preparación de alimentos y bebidas, es decir restaurantes, bares, cantinas, así como los servicios de esparcimientos culturales, deportivos, recreativos, de salud, y educativos (principalmente privados).

Estos resultados nos permiten reflexionar sobre los diferentes usos que se les dan a las banquetas según su actividad económica, por ejemplo, con la llegada de nuevos restaurantes, bares, y discotecas, no sólo se establece un nuevo modo de vida para los habitantes tal y como la menciona Héctor de Mauleón en su crónica "*Condesa: la colonia que perdimos*" , sino que también se tiene un impacto en el uso de las banquetas, y por lo tanto en la caminabilidad, ya que como hemos dicho en este ejercicio de forma reiterada, en

la banquetas se colocan una serie de accesorios como lo son; letreros, mesas, sillas, carpas, postes, stands de valet parking, luminarias, lonas, y contemplando que por las noches parte de las banquetas son utilizadas como áreas para fumadores, en conjunto dificulta y hace menos funcional en inseguro el uso las banquetas, esto último según la opinión de los habitantes del polígono.

> "Yo ignoraba que estaba presenciando la tercera refundación cuando la Fonda Garufa abrió sus puertas y colocó las primeras mesas sobre la banqueta. Entonces vino el vendaval, y nos *levantó*.
> Durante los siguientes 10 años resistí tras de mi ventana la música nocturna de los antros que abrían y cerraban y cambiaban de nombre; el ruido de las alarmas de los autos que empezaban a berrear como un niño a mitad de la noche; las risas y los gritos de los borrachos; el ruido de vasos rotos contra el asfalto; la imposibilidad de encontrar un cajón de estacionamiento; el auge del imperio de los valet parking; la desaparición de las viejas residencias transfiguradas de pronto en lofts de aire neoyorquino; el aumento delirante en el precio de las rentas; la muerte irreparable de los comercios tradicionales cuyos locales eran convertidos en fondas. La pérdida irreparable de aquel barrio misterioso, silencioso y arbolado. Llamé a una mudanza y huí de la Condesa" (Héctor de Mauleón, 2013).

En síntesis, de acuerdo a los 21 levantamientos realizados en el polígono se observa una falta de coherencia entre los usos de suelo establecidos por el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano y el Programa Parcial de la Colonia Hipódromo, este último con antigüedad de 13 años, de manera que los usos de suelo establecidos no corresponden a los usos actuales debido a los cambios en la dinámica urbana, y ante esto es necesario su pronta actualización.

Por otro lado El Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Cuauhtémoc (2008) bajo el argumento de consolidar la delegación como un polo de desarrollo, directa o indirectamente establece las bases para la competencia entre las distintas delegaciones, y esto tiene repercusiones en los ámbitos económicos y sociales, en este sentido no permite un equilibrio entre los usos de suelo comercial y de servicios (caracterizados por ser más rentable) y deja de lado el uso habitacional. (Ver mapa; Principales actividades económicas. DENUE 2010).

Finalmente el uso de suelo comercial y de servicios tiene mayor impacto para la caminabilidad, ya que los establecimientos comerciales y de servicios de alimentos y bebidas tienden a apropiarse de las banquetas con la intención de tener mayor espacio, y así tener mayores utilidades para sus establecimientos.

Conectividad y aforo vehicular

Uno de los atributos urbanos básicos es el de la conectividad de la red vial. Esta se puede entender como la capacidad de enlace o de existencia de conexión entre diferentes puntos geográficos donde pueden darse relaciones de movilidad (Santos y de las Rivas, Ciudades 11, 2008). Sin embargo debe diferenciarse de otro atributo importante, la accesibilidad. Este último tiene que ver con la facilidad o dificultad que un lugar puede presentar para que personas (mercancías, información, etc.) puedan apropiarse de los recursos ahí localizados.

Algunos urbanistas otorgan al concepto de conectividad un valor central en las investigaciones dirigidas a interpretar la morfología urbana evaluando los patrones de calles y las lógicas de localización de usos para observar el funcionamiento social, económico y ambiental. Auxiliados de métodos como *space syntax*, *depthmap* o *teoría de grafos* analizan una serie de ramales, nodos y conectores que miden la accesibilidad de la red de acuerdo a la proximidad o distancia, al esfuerzo necesitado en tiempo y coste, etc. (ibid,2008). El sistema vial puede ser visto como una red y la conectividad se referiría al número de intersecciones o nodos que tiene la red.

Bajo dichos parámetros, el siguiente mapa muestra la accesibilidad local del polígono Roma-Condesa. Según este análisis las vialidades se tipifican por intensidad de colores según el grado de conectividad de las mismas, donde el tono amarillento refiere a las vías con mayor dificultad para su conectividad, mientras que el rojo intenso corresponde a las más conectadas. Es necesario recordar que este análisis se hace solamente en función de la infraestructura que presenta la ciudad, no se toman en cuenta semáforos, topes u otras condicionantes para la fluidez vehicular.

Mapa 9 . Polígono Roma-Condesa: accesibilidad local

Fuente: Tomado del Laboratorio de Análisis Socioterritorial “Caracterización de la Forma Urbana en México”, UAM 2013

Basados en este análisis Space Sintax podemos establecer que el área de impacto que interesa a este plan de manejo de banquetas se encuentra enmarcada por avenidas caracterizadas por tener muy alta conectividad, como son las avenidas Cuauhtémoc, Chapultepec, Viaducto y Circuito interior, consideradas todos como Ejes primarios en la tipología descrita más arriba. Ahora bien, además de la conectividad mencionada, el polígono cuenta con una retícula interna con potencial de vida peatonal, cruzada horizontalmente por viaducto Miguel Alemán y verticalmente Av. Nuevo León (parte de Av. Chilpancingo), ambas de muy alta conectividad.

Como señala Jeff Speck en su libro Ciudad caminable "puede haber colonias altamente transitables con calles intransitables. Lo que más importa es que las calles en buenas condiciones conecten una red que permita que la gente nunca vaya sola por un camino. Grandes ciudades conocidas por su caminabilidad en realidad solo tienen un gran camino bien conectado. Una pequeña red puede dar la impresión de una ciudad entera caminable" (Speck, 2012).

En este sentido, consideramos que si bien el polígono cuenta con sólo dos avenidas internas de muy alta conectividad esto no limita las posibilidades de movilidad y flujo vehicular de los residentes en las diversas colonias que lo integran; es así porque podemos observar que la gran mayoría de las calles que alberga esta área son de alta conectividad y se comunican siempre con los Ejes primarios considerados de muy alta conectividad.

Ahora bien, no debemos confundir la conectividad con la caminabilidad, pues el hecho de que, según el space sintax, el polígono Roma-Condesa ofrezca amplias posibilidades de conectividad se reduce al flujo vehicular, este análisis no considera las posibilidades de caminabilidad que ofrece la zona, que como hemos revisado no son las óptimas.

Es necesario que la zona cuente con el equipamiento y las infraestructuras necesarias para brindar iguales o mejores condiciones al peatón, que las que ofrece actualmente la infraestructura vial al automovilista.

Respecto al aforo vehicular se observa que la atracción generada por los diferentes servicios del polígono aunado a la red vial provoca una congestión en el flujo principalmente en horas pico (entrada y salida de trabajos, horarios de comida, etc.).

Similar a lo que ocurrió en Polanco, el área de estudio presenta una oferta de estacionamiento ampliamente rebasada por la demanda lo cual se suma al conflicto del tráfico de automóviles. Ante esta situación en fechas recientes se propuso la colocación de parquímetros como una alternativa para disminuir el aforo y el tiempo que pasan los carros estacionados. Un estudio detallado sobre este tema puede consultarse en el estudio de ITDP sobre la implementación de parquímetros en la colonia Hipódromo (ITDP, 2013)

La circulación automotriz en sí misma llega a provocar sentimientos de inseguridad en los que caminan. Además, cuando se produce congestión vial el impacto se da en distintos

niveles como el de la productividad por el tiempo perdido, el estrés o la contaminación por ruido y carburación de motores.

Representaciones de sus habitantes

Con la finalidad de hacer un diagnóstico que integrara la percepción de los habitantes del polígono, se utilizó la información de tres ejercicios que fueron realizados en diferentes momentos y con distintos actores que presentan cada uno en su particularidad, apreciaciones importantes sobre el uso de las banquetas y la caminabilidad en esta zona:

- Grupo focal [17]
- Taller introductorio a la Planeación estratégica y participativa[18] que se llevo a cabo contando con la participación de la Unión de Vecinos Roma-Condesa, conformada en su mayoría por personas que han habitado estas colonias por más de diez años
- Cartografía participativa[19]

Durante la realización de los dos primeros ejercicios, los asistentes definieron las características positivas y negativas, del espacio caminable y específicamente del uso de las banquetas identificando como problemática y soluciones.

Cuadro 6. Representaciones de sus habitantes de las problemáticas en el Polígono Roma-Condesa

Característica	Problemática	Propuesta de soluciones
Mobiliario Urbano	Establecimiento de parquímetros	Construcción de más estacionamientos
	Abastecimiento de agua insuficiente	Aprovechamiento de infraestructura existente (agua, drenaje)
	Áreas con poca iluminación	Mejora de la iluminación / Iluminación con cableado subterráneo
	La actual ocupación de las banquetas por el comercio, o los ciclistas	Calles hechas para la

[17] Realizado en el Taller Participativo organizado por la Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas el día 6 de junio.
[18] Taller, impartido por el Dr. René Coulomb los días 8-9 de febrero de 2013 que tenía como objetivo principal introducir a los habitantes del polígono a los procesos y prácticas de planeación en la gestión de los programas de desarrollo urbano y ordenamiento territorial.
[19] Realizado en el Taller Participativo organizado por la Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas el día 6 de junio.

	disminuyen la seguridad de las personas de la tercera edad al transitar Falta de rampas para discapacitados	tercera edad Utilizar los espacios públicos que han sido abandonados
Paisaje	Presencia de basura y heces caninas Baldosas rotas por raíces de árboles Obstáculos en las banquetas	Mantenimiento de espacios públicos: parques y jardines Mejorar el servicio de limpia Colocar árboles adecuados
Movilidad	Intersecciones viales peligrosas al peatón Banquetas invadidas, utilizadas como extensión de un comercio (formal e informal) o como estacionamiento. Publicidad, puestos de periódicos o flores sobre camellones Trafico excesivo de vehículos y motocicletas	Mejorar las vialidades y el transporte público Dar prioridad al peatón Construcción de una ciclopista bien integrada dentro de la territorial Consolidación de un sistema de transporte efectivo que facilite la llegada de los visitantes y la circulación de los vecinos Intercomunicación con puentes peatonales. Desestimular el uso del auto, consolidación de la vida tranquila, menos coches, menos motos, menos tráfico, más bicicleta.

		Regular velocidades de vehículos en zonas diferenciadas
Estructura urbana	Presencia de uso de suelo comercial o servicios en zonas determinadas como habitacionales Presencia de "giros negros" Banquetas no horizontales y con distintos niveles	Regulación de usos de suelo en donde prevalezca el habitacional Eliminación de giros de alto impacto (prostitución) Calles cerradas en zonas culturales y comerciales con la finalidad de enriquecer la vida cultural Lugar para vivir, que permita la convivencia armónica Fomento a la horizontalidad Vivienda más económica Mezcla de usos de suelo compatibles
Representaciones sociales	Corrupción Falta de marcos normativos y de supervisión Uso indebido de banquetas Delincuencia Encarecimiento de vivienda Presencia de fumadores	Interés y compromiso, lo que debe resultar en la participación vecinal y de las autoridades delegacionales en conjunto. Conformación de organizaciones sociales bien definidas que articulen y vinculen a la comunidad

	Ausencia de niños jugando	Espacio adecuado para que los niños puedan salir a jugar Constante interacción social que permite a miembros de la comunidad y visitantes interactuar.
Seguridad	Lugares con inseguridad por la falta de infraestructura de alumbrado público o presencia de delincuencia, principalmente cerca de las estaciones del metro.	Reforzar seguridad en calles y avenidas. Mantenimiento de luminarias.

De manera específica, podemos diferenciar que en la participación de la primera dinámica (Grupo focal), asistieron personas relacionadas con el polígono que se dividían entre comerciantes, vecinos y colaboradores de organizaciones civiles y en la segunda (el taller introductorio a la Planeación estratégica y participativa) asistieron habitantes sin relación alguna con el comercio o la participación en organizaciones civiles. Es por eso que la diferenciación entre unos y otros radicaba en general, en que los primeros identificaban las banquetas para un uso comercial, como una ventaja del polígono, que permitía la atracción de personas y por lo tanto una mayor actividad económica; el segundo grupo, consideraba la actividad comercial y el paisaje urbano (específicamente las raíces de los árboles) como los mayores impedimentos para la caminabilidad y el disfrute del espacio público en el polígono.

Existen diversas características físicas y sociales que determinan la utilización de las banquetas como espacio peatonal, las condiciones físicas de camellones y banquetas en el polígono condicionan la utilización de este espacio público, es decir la amplitud, niveles y características arquitectónicas posibilitan u obstruyen la caminabilidad de las personas.

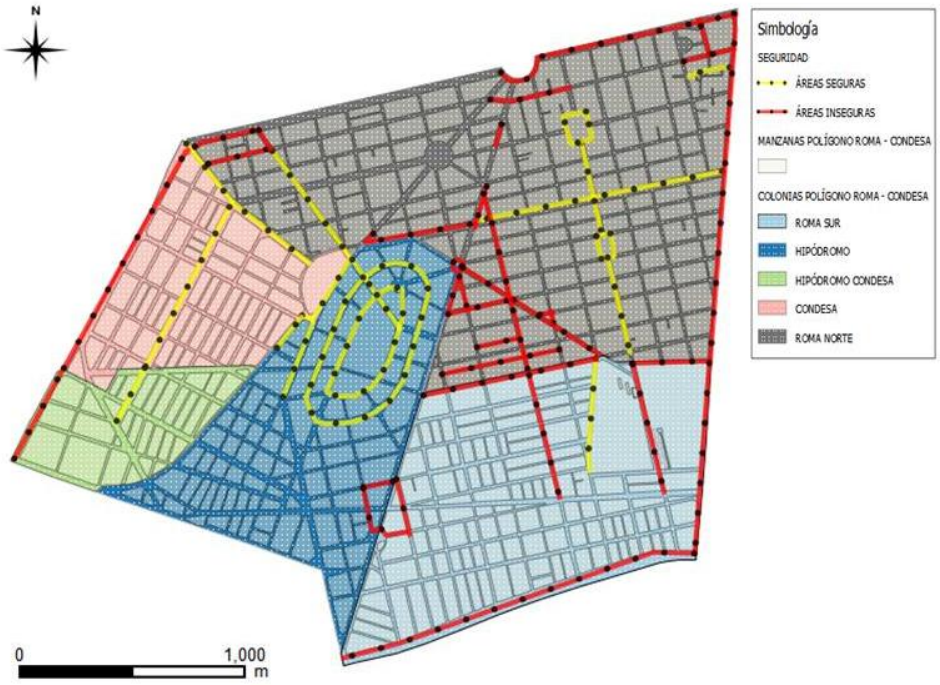
Al consultar sobre los factores que promueven la movilidad peatonal en esta área, más de la mitad de las personas consultadas señala las áreas verdes (árboles, parques, jardineras) y una cuarta parte, considera la infraestructura (específicamente el ancho de las banquetas) como factor fundamental para el desplazamiento. Otro factor común para los habitantes y visitantes que transitan este espacio es la interacción social como efecto y causa de la posibilidad del peatón para desplazarse a través de las banquetas, camellones y demás espacios públicos de uso preferentemente peatonal.

Si bien, la investigación etnográfica arrojaba como principales factores que impedían la caminabilidad en el polígono la extensión de comercios y otros servicios sobre el espacio que es de uso peatonal en algunos casos ocupando más de la mitad de la acera, la ocupación de éstas como cajones de estacionamiento que impedían gravemente el caminar de los transeúntes, la consulta realizada arrojó resultados contrastantes, pues los usuarios de las banquetas en ese polígono, consideran de mayor importancia: el poco mantenimiento que reciben estos espacios, el exceso de basura y heces caninas y los distintos niveles de la superficie de las banquetas; la invasión por el comercio y estacionamiento, la falta de iluminación, el tráfico excesivo de vehículos y motocicletas, quedan relegados a un segundo nivel de importancia.

Como resultado de la cartografía participativa[20], dentro del polígono los actores participantes definieron pequeñas zonas que debido al uso de suelo dominante y las dinámicas que de este uso resultan son reconocidas por habitantes y usuarios como:

1. **Zonas seguras e inseguras**

Mapa de seguridad e inseguridad en el polígono



Fuente: elaboración propia con base en OCIM- SIG, Sistema de Información geográfica del observatorio urbano de la Ciudad de México, UAM – Azcapotzalco la cartografía

[20] Dinámica que tiene por objetivo Identificar y comprender la representación de habitantes de usos y manejo del espacio peatonal, de tal manera de poder proponer cambios en el mismo y cuyos resultados sean más o menos previsible.

participativa realizada por los actores durante el taller participativo realizado el 6 de junio 2013 con vecino de las colonias Roma-Condesa.

Un espacio seguro es aquel que permite el libre acceso y tránsito para el peatón cuenta con iluminación, tamaño adecuado de banquetas, donde está correctamente delimitado el lugar que debe ocupar el peatón y el automovilista (ITDP, 2012).

Los asistentes al taller participativo dejaron en claro que los principales espacios que se perciben como zonas inseguras, son aquellos que cuentan con poca iluminación, poco tránsito peatonal o cruces peligrosos en los que el peatón se encuentra de cara con vehículos a altas velocidades y que no cuentan con equipamiento esencial para garantizar la seguridad del peatón, pasos peatonales y de cebra.

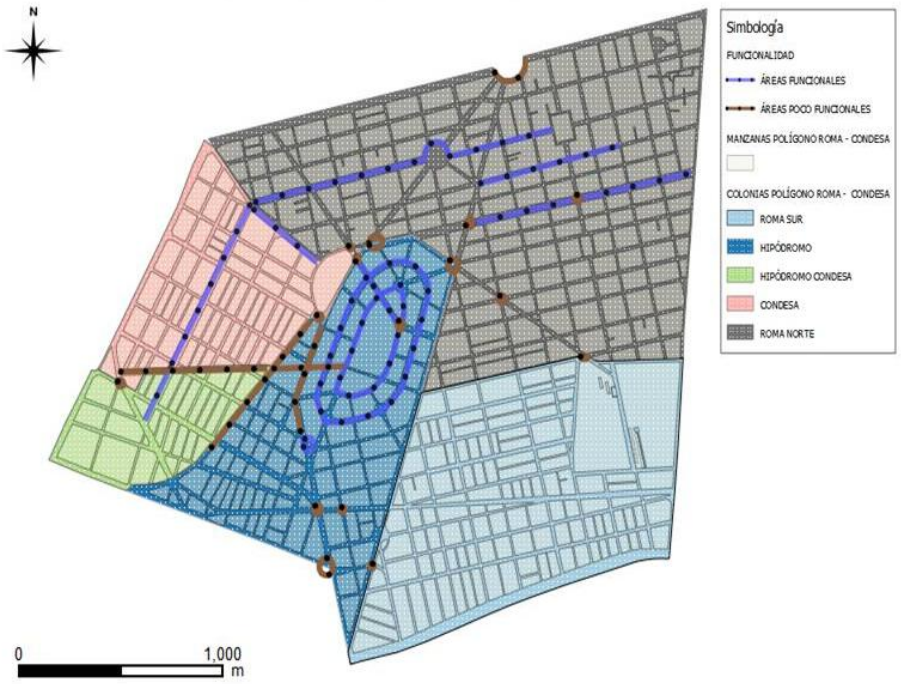
Al localizar en la cartografía la zonas seguras se identificaron; la comercial de la colonia Hipódromo, aunque de manera general en las colonias Condesa, Hipódromo-Condesa y Roma Norte, consideran como espacios seguros las principales calles, en la colonia Roma Sur (el interior) y Roma Norte en sus límites con la colonia Doctores presentan la mayor identificación con espacios inseguros, al igual que las calles aledañas a las estaciones del metro y metrobús, pues consideran que atraen a la delincuencia.

Se identificaron como espacios seguros: Plaza Río de Janeiro, Plaza Luis Cabrera, Álvaro Obregón, Orizaba, Veracruz, Ámsterdam, Sonora, Mazatlán, Tamaulipas, Nuevo León, Jalapa.

Mientras que como espacios inseguros se identifica a: los límites del polígono, es decir, Av. Cuauhtémoc, Av. Chapultepec, Circuito Interior José Vasconcelos, Viaducto Miguel Alemán, José Alvarado, Puebla, etc.

2. Funcionales o poco funcionales

Mapa de áreas funcionales y poco funcionales



Fuente: elaboración propia con base en OCIM- SIG, Sistema de Información geográfica del observatorio urbano de la Ciudad de México, UAM – Azcapotzalco la cartografía participativa realizada por los actores durante el taller participativo realizado el 6 de junio 2013 con vecino de las colonias Roma-Condesa.

Un espacio funcional es aquel que permite el acceso y conectividad con medios de transporte que favorecen el traslado a diversos destinos; el uso de suelo es preferentemente mixto y las vías por las que circulan peatones y automóviles son cómodas y seguras (ITDP, 2012).

Para definir qué zonas del polígono son consideradas como funcionales o no los asistentes tomaron en cuenta aspectos como los niveles de las banquetas, el uso comercial que se extiende sobre ésta, la cantidad de heces y basura que se puede encontrar en las calles y la condición actual de la banqueta, rota o en buen estado.

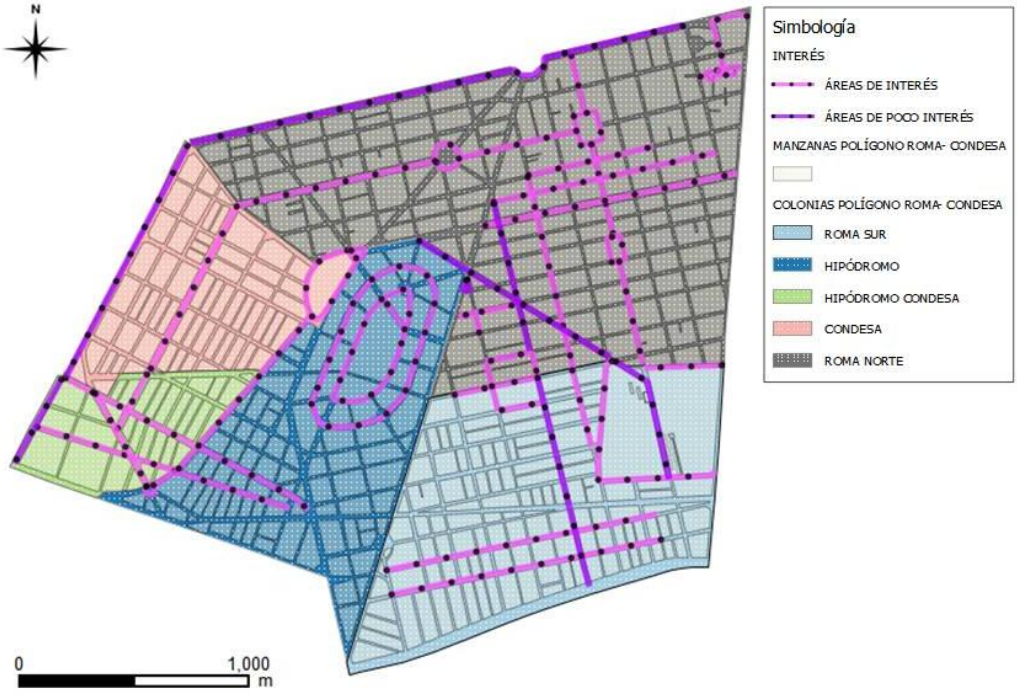
En relación a la identificación de áreas funcionales en el polígono de estudio, los vecinos consideraron que en las Colonias Roma Norte, Condesa e Hipódromo Condesa, se concentran las zonas más funcionales del polígono y en la Colonia Roma Sur, no se identifican espacios funcionales, pero tampoco de poca funcionalidad.

> Para los participantes los espacios funcionales son en su mayoría aquellos que cuentan con un predominante uso de suelo comercial y habitacional. Como es el caso de las calles Av. México, Ámsterdam, Sonora, Veracruz, Durango, Glorieta de La Cibeles, Mazatlán, Colima, Álvaro Obregón, Campeche y Nuevo León, y fueron identificados como poco funcionales espacios que carecen de características que posibilitan una caminabilidad segura. Ejemplo de éstas, calles sin intenso movimiento comercial y social así como diversos cruces y calles con excesivo flujo

de autos: Tamaulipas, Michoacán, los cruces de Nuevo León y Benjamín Franklin, Insurgentes y Tehuantepec, Baja California y Nuevo León, Culiacán y Baja California, Av. Oaxaca y Huichapan, Alfonso Reyes y Patriotismo, glorieta de Insurgentes.

3. Zonas de interés o poco interés

Mapa de interés y poco interés



Fuente: elaboración propia con base en OCIM- SIG, Sistema de Información geográfica del observatorio urbano de la Ciudad de México, UAM – Azcapotzalco la cartografía participativa realizada por los actores durante el taller participativo realizado el 6 de junio 2013 con vecino de las colonias Roma-Condesa.

Una zona de interés debe resultar cómoda y atractiva, a quien por ella transita: deben ser agradables para los peatones, árboles que den sombra, lugares para sentarse, etc. (ITDP, 2012).

La definición de zonas de interés en el polígono Roma-Condesa, fue establecida de manera uniforme en todo el territorio que abarcan las cinco colonias, pues de manera general, los participantes señalaron la presencia de actividades económicas, la infraestructura y el uso de los espacios públicos como características que fomentan el interés en el espacio y sobre todo la caminabilidad; sin embargo, se consideran de poco interés, los límites del polígono en las avenidas Chapultepec y Circuito interior, donde la afluencia de personas y automóviles dificultan la peatonabilidad y disminuyen las condiciones de seguridad. De manera específica se reconocieron dos sectores, Los límites localizados al nor- oeste y el sureste del polígono.

Se identificaron como zonas de interés: Av. Ámsterdam, Av. México, Tamaulipas, Alfonso Reyes, Gral. Benjamín Hill, Patriotismo, Mazatlán, Durango, Glorieta de Cibeles, Orizaba, Plaza Río de Janeiro, Colima, Tabasco, Álvaro Obregón, Plaza Luis Cabrera, Jalapa, Antonio Anza, Huatabampo, Campeche, Monterrey, Tapachula, Coahuila. Como zonas de poco interés: Av. Chapultepec, Circuito interior José Vasconcelos, Monterrey, Orizaba de Antonio Anza a Huatabampo.

Si bien los participantes reconocen la vocación peatonal del polígono y las ventajas que de esta resultan; dimensiones amplias de las banquetas, presencia de espacios verdes, inmuebles de valor patrimonial, infraestructura que apoya la movilidad (eco bici), calidad de vida, constantes convivencia social. Hacen evidentes los retos para la movilidad segura de habitantes y visitantes dentro del polígono. La cuestión para los asistentes al taller sería cómo recuperar las particularidades de la zona, sin uniformar ni tratar de controlar el espacio, restándole su característica esencial, ser público.

Análisis FODA

	Fortalezas	Oportunidades	Debilidades	Amenazas
Normatividad	Existencia de normatividad • Disposiciones jurídicas generales y particulares: Reglamento de tránsito, reglamento de construcciones El peatón tiene la prioridad. (RTM, LTV)	Iniciativa de Ley de Movilidad en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal Cambio de Paradigma sobre la movilidad (Persona≠ Individuo) Visión Interdisciplinaria sobre la movilidad Participación ciudadana en la formulación de planes y programas	No hay un marco jurídico que regule de forma específica a la movilidad peatonal Ausencia de un marco jurídico integral de regulación de la movilidad peatonal	Incremento de la Corrupción No hay un cumplimiento real de la normatividad Falta de continuidad a los proyectos de gobiernos previos. Nula coordinación entre dependencias y actores sociales.
Condiciones físicas	86% de manzanas tiene banqueta en todas sus vialidades Dimensiones de las	Espacio que propicie la convivencia social. Polo de desarrollo turístico y cultural.	Solo el 31% de las banquetas tiene rampas de accesibilidad en todas sus vialidades	Zona sísmica Escasez de recursos hídricos.

	banquetas Espacios verdes. Pulmón de la ciudad. Espacios atractivos a la caminabilidad Inmuebles con amplio valor patrimonial Paisaje urbano Infraestructura para disfrute de la ciudad.	Desarrollo de estrategias sustentables.	Infraestructura deteriorada (hidráulica, vial, alumbrado público) Falta de mantenimiento de banquetas Falta de coordinación entre dependencias gubernamentales y propietarios respecto a la remoción de árboles Heterogeneidad de las banquetas Carencia de mapa de riesgo sísmico.	Emisiones vehiculares. Ruido
Usos actuales	Perfil económico, particularmente actividades comerciales y de servicios. • Educativos • Financieros	Consolidar como espacio estratégico de desarrollo: -concentra diversidad de actividades comerciales-culturales Fomentar y mantener uso	Creciente actividad comercial puede ser contraproducente para la caminabilidad • Extensión de comercio formal e informal sobre	Actividad comercial formal/ informal resulta en amenaza para: • Limitar la caminabilidad • Seguridad al

	• Culturales y de entretenimiento • A la producción • Salud	de suelo habitacional	banquetas • Utilización de banquetas como estacionamiento Creciente expulsión de población residente	caminar. Pérdida del uso habitacional Pérdida de comercio tradicional y autoempleo.
Conectividad y aforo	Ubicación central del polígono Alta accesibilidad y conectividad vial Existencia de diversos medios de transporte públicos Impulso a la movilidad no motorizada -cicliovías -estaciones y estacionamientos para bicicletas	-consolidar la conectividad (cercanía con el centro histórico, corredor financiero Reforma-Polanco) Parquímetros, reducción del aforo vehicular.	Escasez de espacios para estacionamiento Aforo vehicular excesivo Conectividad de las rampas	Uso de la banqueta que no es propiamente el caminar: -Estacionamiento -valet parking

Representación de habitantes	Interés vecinal • Existencia de espacios públicos parques y jardines Oferta cultural Patrimonio arquitectónico Banquetas amplias Movilidad en bicicleta	Creciente actividad comercial que favorece el desarrollo de infraestructura urbana.	Corrupción respecto a la utilización del espacio público Extensión de los comercios limita la caminabilidad exceso de basura y heces caninas Falta de mantenimiento que reciben espacios públicos Distintos niveles que tienen las superficies de las banquetas. Luminarias insuficientes Tráfico excesivo de vehículos y motocicletas	Creciente desintegración social que limita la interacción y la convivencia entre residentes y visitantes del polígono.

Bibliografía

- Ayala, Enrique; Vargas, Concepción; Comps. *Barrios, colonias y fraccionamientos de la Ciudad de México: Memorias de los Seminarios "Barrios, colonias y fraccionamientos de la Ciudad de México: historia, espacio urbano y arquitectura"*, México, 2009.
- Calthorpe, P. (1993), The Next American Metropolis, Ecology, Community, and the American Dream. Princeton Architectural Press.
- Durán, Ana María; Huarte, Concepción; Ortíz, Yolanda; Ramos, Carmen. "Notas sobre los efectos de los Sismos en la Colonia Roma" en: *Sociológica* (4), Revista del Departamento de Sociología, México, 1987, p. 121-131.
- Forlini, A. y María Eugenia Molar (2008). La vialidad sostenible ¿Es sostenible en el mundo? Ponencia: "Territorio y Sociedades en un mundo en Cambio", realizado en la Universidad de Barcelona (España) del 25 al 28 Marzo de 2008.
- Herce, Manuel. "Los desplazamientos no motorizados: necesidad de adaptar el espacio público" en: *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano.* Estudios Universitarios de Arquitectura (18). Editorial Reverté, Barcelona, 2009, pp. 235-266.
- Hurtado, Daniel. *Conceptos y productores de lugar: Un acercamiento etnográfico a La Condesa en la Ciudad de México*. Tesis para obtener el grado de Maestría, FLACSO, México, 2010, 149 p.
- ITDP. *Planes Integrales de Movilidad: Lineamientos para una movilidad urbana sustentable (Más allá del auto)*, México, 2012.
  - ..... *Guía de fondos federales para financiar la movilidad y la accesibilidad. Recursos disponibles para transformar la movilidad urbana en México*, México, 2012.
  - ..... *Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas*. Primera edición, México, 2012, pp. 105-116.
  - ….. Implementación de parquímetros en la colonia Hipódromo de la Ciudad de México. Primera edición, México, 2013.
- Porras, Jeannette. *Condesa Hipódromo*. Editorial Clío, México, 2001.
- Sánchez de Carmona. *El Trazo de las Lomas y de la Hipódromo Condesa*. UAM-Xochimilco, México, 2001.
- Santillán, Sandra. *Tratamiento urbano paisajístico para el mejoramiento de la imagen urbana en las avenidas Álvaro Obregón y Orizaba en la Colonia Roma*. México, 2001.
- Neri Flores, Lourdes (2009) El espacio público urbano como generador de la integración social en los vecindarios Roma y Condesa de la Ciudad de México, 1985-2008. Flacso México, 246 p.
- Síntesis de la exposición: *Roma-Condesa 111 Años de Historia*, Museo del Objeto del Objeto (MODO), México, 2013.
- Speck Jeff. *Walkable city*. Ed. Farrar, Straus and Giroux, Nueva York, 2012.
- Valdés, Carlos. Presentación para el *Taller Acuerdos por la Movilidad Urbana*, Acapulco Gro, 2012.

Leyes, reglamentos y programas

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- Estatuto de Gobierno del Distrito Federal (1994)
- Ley General de Asentamientos Humanos (1993)
- Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (2010)
- Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal (2002)
- Ley de Establecimientos Mercantiles del Distrito Federal (2011)
- Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal (2004)
- Ley para Prevenir y Eliminar la Discriminación en el Distrito Federal (2011)
- Ley Ambiental del Distrito Federal (2000)
- Reglamento de Tránsito Metropolitano del Distrito Federal (2010)
- Reglamento de Construcciones del Distrito Federal (2004) y Normas Técnicas Complementarias sobre criterios y acciones para el diseño estructural de las edificaciones, 2004.
- Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de la Delegación Cuauhtémoc (2008)
- Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Colonia Hipódromo (2000)

Hemerografía y recursos electrónicos

- Aguilar, José A. *La economía política de las banquetas.* Nexos en línea, publicado 01/08/2000.
- Alcaraz, Yetlaneci. *Colonia Condesa: ayer y hoy.* ciudadanosenred.com.mx, publicado 10/04/2009.
- De Buen, Néstor. *Cuando el concepto de banqueta tiene importancia.* La Jornada, publicado el 05/09/2010.
- Palomar, Juan. *La ciudad y los días.* Informador.com.mx, publicado18/03/2012, Guadalajara, Jalisco.
- Quadri, Gabriel. *La ciudad de México y el espacio público.* El Economista.mx, publicado el 13/01/2012.
- Santos, Luis y de las Rivas, Juan. *Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad.* Ciudades No. 11, 2008.
- Topelson, Sara. *Las banquetas hacen ciudad.* ciudadanosenred.com.mx, publicado 27/04/2010.

Otros documentos

- Censo General de Población y Vivienda 2000, INEGI.
- Censo General de Población y Vivienda 1990, INEGI.
- Censo de Población y Vivienda 2010, INEGI.
- Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE), INEGI, 2012.
- Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Cuauhtémoc, INEGI, 2008.
- SEDUVI, Manual de Accesibilidad, 2007.
- SEDUVI, Autoridad del Espacio Público, Criterios para el Ordenamiento del Espacio Público: Banquetas, sin año elaborado por la ITDP, Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas, México, 2012.

Bases de datos

- OCIM-SIG, Sistema de Información Geográfica del Observatorio Urbano de la Ciudad de México, UAM-A.

Imagen objetivo

En el año 2024 el polígono Roma-Condesa es un espacio agradable, inclusivo, seguro y diverso, que se caracteriza por:

1) una alta conectividad que lo reafirma como centro privilegiado para la convivencia social, el esparcimiento y el caminar disfrutable y ágil. Esto gracias a sus calles accesibles y sus banquetas amplias, que asemejan andadores continuos peatonales en equilibrio con un sistema integral de movilidad.

2) su consolidación como nodo de la actividad artístico-cultural de la Ciudad de México, que favorece el disfrute del espacio público y el tránsito peatonal.

3) la conservación y promoción de su patrimonio histórico y arquitectónico, así como su adecuado equipamiento e infraestructura en función de una adecuada caminabilidad.

4) una ciudadanía que participa activamente en la toma de decisiones en materia económica, política, urbana, cultural y ambiental, que propicia la protección y el mantenimiento de los espacios caminables.

Estrategias

Objetivo general

Mejorar la calidad de vida los habitantes y usuarios del polígono a través de la optimización de las condiciones de caminabilidad del polígono Roma Condesa.

Objetivo específico

a) Sobre la movilidad sustentable:

- Reivindicar la figura del peatón como eje de la movilidad en el polígono Roma-Condesa.
- Impulsar el uso de medios de transporte no motorizados, como la bicicleta, adecuando la infraestructura urbana existente.

b) Sobre infraestructura para la movilidad:

- Aprovechar la infraestructura urbana existente para fomentar la caminabilidad y el uso de medios de transporte no motorizados, a fin de disminuir el uso del auto.
- Mejorar las condiciones de accesibilidad universal de las banquetas y andadores de la Roma-Condesa desde una perspectiva inclusiva.

c) Sobre el diseño y aplicación de instrumentos de ordenamiento:

- Promover la aplicación del presente instrumento que pretende reivindicar la figura del peatón como actor central en los instrumentos de ordenamiento de las banquetas.
- Integrar a todos los actores involucrados en la implementación de este instrumento.

Programas

Para el logro de los objetivos y el correcto desarrollo del polígono Roma-Condesa a partir de las acciones descritas, proponemos seis ejes básicos de trabajo, cuya aplicación requerirá de hacerse en estrecha colaboración con los vecinos de las colonias implicadas, las dependencias, órganos desconcentrados, órganos político-administrativos y entidades de la Administración Pública del Distrito Federal, así como con organizaciones civiles, sociales y privadas:

I. *Mi espacio digno*
Obtener recursos con los que se puedan apoyar acciones dirigidas a la recuperación de las áreas comunes y la creación de espacios de encuentro y convivencia; así se apoyará y rescatará el valor histórico, estético y arquitectónico de sus edificaciones para mejorar la imagen urbana.

II. *Mi espacio amigable, respetuoso y ordenado*
Se fomentará la cultura ciudadana a fin de crear condiciones para una convivencia pacífica y organizada, que se apropie de los espacios comunes, que sea integradora, respetuosa, incluyente, solidaria, tolerante y participativa.

III. *Mi espacio con Equidad de Género*
Se promoverán acciones para fomentar las relaciones armónicas equitativas entre hombres y mujeres, y una cultura en la que se erradique toda clase de discriminación y violencia contra las mujeres.

IV. Mi colonia sustentable
Buscar el apoyo de gobierno y asociaciones civiles para generar la restauración del equilibrio ambiental en las colonias del polígono; se impulsará el uso de tecnologías ambientales alternativas; se apoyarán soluciones ambientalmente apropiadas para el manejo del agua y los residuos sólidos, así como el rescate y fomento de áreas verdes, entre otras actividades.

V. *Mi espacio Cultural*
Apoyar iniciativas que promuevan el desarrollo de la creatividad y el talento artístico al promover y apoyar el desarrollo de talleres para la formación de grupos culturales y la presentación de eventos y actividades artísticas.

VI. *Mi espacio Seguro*
Impulsar acciones en que se oriente a los vecinos para que se integren a los programas de prevención del delito y capacitación para la vigilancia vecinal organizada en general, apoyando medidas de protección específica hacia los grupos agredidos, tales como mujeres, adultos mayores y población infantil.

PROGRAMAS	ESTRATEGIAS
I. Mi espacio digno	- Elaborar un Programa Parcial de Desarrollo Urbano que integre las colonias Condesa, Hipódromo Condesa, Roma Norte y Sur, con el fin de ofrecer un marco normativo que permita reconocer la complementariedad espacial, cultural, habitacional, comercial y vecinal del polígono. - Aprovechar la conectividad de la zona para consolidarse como ejemplo de movilidad intraurbana e impactar en la metropolitana. - Promover la organización formal entre vecinos y comerciantes a fin de generar estrategias compartidas de mejora del espacio público, a partir de valores de convivencia, como respeto, tolerancia, cooperación y participación. - Articular las distintas acciones sociales de las dependencias, órganos desconcentrados, órganos político-administrativos y entidades de la Administración Pública del Distrito Federal, así como con organizaciones civiles, sociales y privadas para promover el desarrollo social, ambiental y cultural de cada una de las colonias que alberga el polígono. - Eliminar los obstáculos que impiden la adecuada caminabilidad por las banquetas del polígono (propaganda, lonas, domos). - Impulsar obras de mejoramiento y mantenimiento de las áreas comunes (banquetas, camellones, parques, jardines, etc.) de las vialidades del polígono.
II. Mi espacio amigable, respetuoso y ordenado	- Elaborar un Programa Parcial de Desarrollo Urbano que integre las colonias Condesa, Hipódromo Condesa, Roma Norte y Sur, con el fin de ofrecer un marco normativo que permita reconocer la complementariedad espacial, cultural, habitacional, comercial y vecinal del polígono. -Desestimular el uso del automóvil. -Alentar la caminabilidad. - Fomentar el uso del transporte no motorizado. - Apoyar los programas existentes de Transporte Escolar y de Autos Compartidos “Aventones-GDF”. - Mantener y fomentar el uso habitacional de la zona. - Mejorar la comunicación entre gobierno y sociedad sobre las acciones que se están realizando en cuestión del mantenimiento de las banquetas, áreas verdes, espacios abiertos. - Establecer acuerdos entre la Delegación Cuauhtémoc y la Secretaría de Desarrollo Económico para mantener actualizado el registro de establecimientos mercantiles. - Reordenar las calles donde predominan los restaurantes, permitiendo un equilibrio entre el uso peatonal y el uso comercial. - Evaluar la implementación de los parquímetros para una posible extensión de su funcionamiento. - Articular las distintas acciones sociales de las dependencias, órganos desconcentrados, órganos político-administrativos y entidades de la Administración Pública del Distrito Federal, así como con organizaciones civiles, sociales y privadas para promover el desarrollo social, ambiental y cultural de cada una de las colonias que alberga el polígono.
III. Mi espacio con Equidad de Género	- Promover la organización formal entre vecinos y comerciantes a fin de generar estrategias compartidas de mejora del espacio público, a partir de valores de convivencia, como respeto, tolerancia, cooperación y participación. - Articular las distintas acciones sociales de las dependencias,

	órganos desconcentrados, órganos político-administrativos y entidades de la Administración Pública del Distrito Federal, así como con organizaciones civiles, sociales y privadas para promover el desarrollo social, ambiental y cultural de cada una de las colonias que alberga el polígono.
IV. Mi espacio cultural	- Promover campañas de cultura cívica que den a conocer leyes, reglamentos y programas, con el fin que los ciudadanos conozcan la regulación. - Articular las distintas acciones sociales de las dependencias, órganos desconcentrados, órganos político-administrativos y entidades de la Administración Pública del Distrito Federal, así como con organizaciones civiles, sociales y privadas para promover el desarrollo social, ambiental y cultural de cada una de las colonias que alberga el polígono.
V. Mi espacio seguro	- Implementar un programa de diseño y renovación física de las banquetas. - Desestimular el uso del automóvil. - Construir infraestructura ciclista adecuada para que la bicicleta pueda convertirse en una verdadera alternativa de movilidad. - Diseñar políticas públicas que den prioridad y seguridad a los peatones. - Establecimiento de “zonas de tránsito calmado” -Fomentar la intermodalidad con las estaciones de transporte masivo, permitiendo que las vialidades conecten con otros medios de transporte. - Articular las distintas acciones sociales de las dependencias, órganos desconcentrados, órganos político-administrativos y entidades de la Administración Pública del Distrito Federal, así como con organizaciones civiles, sociales y privadas para promover el desarrollo social, ambiental y cultural de cada una de las colonias que alberga el polígono. - Eliminar los obstáculos que impiden la adecuada caminabilidad por las banquetas del polígono (propaganda, lonas, domos). -Impulsar obras de mejoramiento y mantenimiento de las áreas comunes (banquetas, camellones, parques, jardines, etc.) de las vialidades del polígono.