



Centro de Ciudad Santa Fe, diciembre 2004. Foto: Mariana Acuña Carrillo

Aunque esta zona fue pensada más para el automóvil que para el peatón (para Ortiz, “el crecimiento de las ciudades abandona completamente la noción de escala humana para definir al espacio urbano según la escala vehicular a partir de proyectos de explotación económica y financiera”, Ortiz, 2000:32), sus problemas viales son frecuentes (pocas gasolineras, tasa de automovilización alta, estacionamiento insuficiente, ambulante, comercio informal, falta de transporte público). Pese al impresionante paisaje arquitectónico y urbanístico, el desarrollo no ha podido solucionar severos problemas como la carencia de drenaje, agua y alumbrado (López y Ochoa, 1995; Vargas, 1996; Gamboa, 2000; Tapia, 2000). Un ejemplo de esta problemática: en 2001 el Hotel Sheraton necesitaba de doce pipas de agua diarias para satisfacer sus requerimientos de servicio, lo mismo que el edificio de Chrysler, entre muchos otros negocios (Héctor Jiménez y Roberto Calleja, noticiario Monitor, Radio Red, 27 de septiembre de 2001). Por su parte, el Sistema de Aguas del DF reconoce que hay desabasto de agua en Santa Fe, pues de los 550 metros cúbicos por segundo que le corresponderían, la zona recibe 150 metros cúbicos por segundo, es decir, 4 mil litros menos de lo que le fue asignado. Aunque existe el caudal de agua, hace falta una

importante obra de infraestructura para distribuirla, principalmente en la zona norte del centro urbano (Reforma, 22 de abril 2003). En un reportaje para el diario Reforma, Jesús Alberto Hernández denuncia:

Con tres lustros de edad, esta zona privilegiada al poniente del DF representa uno de los proyectos modernizadores más importantes de la ciudad, pero no ha alcanzado a consolidar todo su proyecto urbano, y su conexión con el conjunto de la capital está 'fracturado'. A quince años de su creación, el centro urbano Santa Fe permanece distanciado del desarrollo de la ciudad de México debido a la discontinuidad en los programas de Gobierno. La falta de adecuados servicios públicos, como banquetas, luminarias, agua y drenaje; sus circuitos viales inconclusos y el desorden escritural lo mantienen subutilizado (...) La promesa de una zona planificada para los negocios, la educación y la vivienda, con servicios públicos de primer nivel no termina de cumplirse en Santa Fe. En el centro urbano sigue habiendo terrenos desocupados, circuitos viales sin terminar y los drenajes corren por algunas banquetas. El desarrollo inmobiliario no contaminante no se termina de consolidar como el primer espacio de crecimiento controlado del país. Junto a la autopista México-Toluca muy pronto se terminarán de construir ocho nuevos edificios corporativos frente a una fracción de 22 hectáreas que el Gobierno del DF recuperará. Las que ya se instalaron son compañías como Iusacell, Zentrum y Jones Lang, La Salle; también hay nuevas agencias de automóviles que decidieron abrir una nueva sucursal en Santa Fe. Incluso hay nuevos condominios para vivienda. Lo que no hay es agua, las calles están llenas de baches y el alumbrado público es insuficiente. El argumento de venta sigue siendo su privilegiada ubicación en una zona exclusiva y a bajo costo, pero la falta de servicios pone en riesgo el funcionamiento de esta zona de negocios. La avenida Vasco de Quiroga tiene dañada una franja de la carpeta asfáltica frente a la Universidad Iberoamericana. Y sobre la autopista se colocaron nuevas luminarias, algunas de las cuales aún no operan. En el ambiente continúa la misma imagen de lujosos edificios empolvados abriéndose paso entre el suelo arenoso sobre el que se construyó este proyecto (Reforma, 23 abril 2003).

Los especialistas opinan

En principio, la ZEDEC de Santa Fe puede explicarse como una medida para absorber la fuerte presión inmobiliaria provocada por la industrialización, el crecimiento urbano y la metropolización de la Ciudad de México durante las últimas cuatro décadas (López y Ochoa, 1995; Garrocho y Sobrino, 1995). Los creadores del proyecto consideran que esta es la única experiencia exitosa de planificación urbana que hay en la ciudad puesto que se regeneró un área muerta sin que le costara dinero al gobierno de la ciudad, además de admitir que gran parte del éxito se debe a la ubicación y administración del centro comercial. No obstante, los especialistas señalan algunos puntos de contraste que vale la pena destacar.

De acuerdo con Tapia, Santa Fe se está individualizando de la Ciudad de México mucho más de lo que se podía esperar; esto tiene que ver con que no es un entorno que abra posibilidades de atracción o incluso de interacción a todo tipo de grupos sociales. Las nuevas estrategias arquitectónicas de la década de los cincuenta en Estado Unidos, pero aplicadas en México en los setenta, abrieron la posibilidad de que se crearan pequeñas microciudades, en donde determinados grupos pudieran tener un grado de interacción o de acceso. La construcción de viviendas y la dotación de servicios ha sido un catalizador

en el proceso de conciliación y el espacio se ha transformado a tal grado que pocos lo previeron: la zona cambió no sólo en las partes más caras; sino que el desplazamiento de sus primeros habitantes hacia nuevos territorios ha provocado la construcción y dotación de servicios urbanos, zonas comerciales, mercados, parques, clínicas, escuelas, alumbrado, entre otras que han sido parte de las concesiones para la reubicación, además de la existencia de un centro comercial en una zona de alta competitividad y altos ingresos, directamente vinculada con una área residencial (Tapia, 2000).

Tabla 4. Cronología Servimet, “*El proceso de desaparición de Servimet mantiene detenidos los proyectos en Santa Fe*”

Fecha	Acontecimiento
Diciembre 2001	Comienza desintegración de Servimet , empresa inmobiliaria del DF.
Septiembre 2002	Las delegaciones Álvaro Obregón y Cuajimalpa solicitan al Gobierno del Distrito Federal (GDF) recursos para recibir Santa Fe y condicionan su control hasta que obtengan el dinero. El GDF autorizó la construcción de dos puentes que conectarán Santa Fe con Las Águilas, mediante la donación de una fracción de terreno, y se empezó la construcción de un colector de agua, sin embargo estas medidas todavía no se concretan por la falta de un organismo rector.
Febrero 2003	El Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Andrés Manuel López Obrador anuncia que la Contraloría investiga los gastos de Servimet , donde afirma que hay irregularidades.
Mayo 2003	El Gobierno del DF anuncia que creará un nuevo organismo responsable de la dotación de servicios en Santa Fe, luego de ofrecer a los empresarios de la zona mejorar los servicios.
Agosto 2003	Sancionan un año al ex director de Servimet . La Contraloría General del DF confirmó que durante la administración de Rosario Robles en el Gobierno capitalino, Servimet vendió terrenos en Santa Fe en un precio menor al estimado, con lo cual la ciudad perdió más de 50 millones de pesos. De acuerdo con la resolución, el entonces director de Servimet , Alfonso Vaca Morales fue inhabilitado un año para ejercer cualquier cargo en la administración pública.
Octubre 2003	Deja a DF 3 mil mdp liquidar Servimet . El Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Andrés Manuel López Obrador informó ayer que hasta el momento la liquidación de la empresa del Gobierno, Servicios Metropolitanos, ha dejado una ganancia a la ciudad de 3 mil millones de pesos. Señaló que este organismo, cuya operación estuvo marcada por años por una serie de irregularidades, prácticamente ya desapareció y ya no cuenta con ningún bien inmueble.

Fuente: Reforma, 9 de mayo, 22 de agosto y 11 de octubre 2003

Según Ortiz, existe un aspecto que presenta la propuesta del Plan Maestro que resulta fundamental: la separación de zonas con usos de suelo concentrados, vinculadas únicamente por extensas vialidades vehiculares, que generan islotes urbanos, los cuales proponen usos de suelo específicos y únicos, salvo en el caso del Centro de la Ciudad. La creación de espacios residenciales, corporativos y comerciales separados, sugiere la falta de comunicación e intercambio entre los habitantes y usuarios de cada uno de ellos. Es un hecho que dadas las distancias tan extensas que se generan entre cada elemento, resulta difícil esperar encontrar espacios urbanos en donde la ciudadanía pudiera convivir. No hay puntos de

encuentro, tampoco usos de suelo mixtos en donde converjan el habitacional y el comercial (Ortiz, 2000:33).

Para Navarrete, Santa Fe presenta las principales características del proceso de globalización: la privatización del espacio público, y éste como lugar de flujos y de consumo, además el encierro de las zonas de vivienda, la presencia de las grandes firmas corporativas, las obras monumentales de los arquitectos de más renombre en el país, las cadenas de restaurantes internacionales, etcétera. Santa Fe es un gran laboratorio escala uno a uno, en donde los arquitectos más importantes a nivel nacional e internacional intervienen con obra contemporánea que, en algunos casos, ha sido acreedora de premios internacionales (Navarrete, 2003). Sin embargo, el conjunto carece de identidad dado que el diseño de sus edificaciones no se interrelaciona. La imagen urbana tampoco cuenta con diseño en cuanto a mobiliario, pavimentación de banquetas o andadores, aislamiento de áreas verdes, además de que no existen cruceros peatonales, refugios en caso de lluvia para los peatones y falta equipamiento (basureros, bancas, arriates, paradores de autobuses, etcétera). Por tanto, en la ZEDEC de Santa Fe, el uso del automóvil se vuelve indispensable (Ortiz, 2000:35).

La modificación del entorno y la inversión en construcción ha dado como resultado un espacio que restringe el asentamiento a determinados grupos sociales de muy altos ingresos económicos, quienes pueden pagar una renta o comprar una propiedad en los nuevos y exclusivos fraccionamientos o en la zona de los corporativos, cuyos propietarios han obtenido una atractiva plusvalía en dólares, y que se calcula hasta de un 100 por ciento en tan sólo cinco años (Xanic, 1999).