



Universidad Autónoma del Estado de Morelos

Facultad de Arquitectura

Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio.

Centros comerciales Artificios de la Modernidad, Cuernavaca; Morelos (México) 2005 – 2020.

Tesis

Que para obtener el grado de

Maestro en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

Presenta: Nancy Ivonne Castañeda Barrera

Comité tutorial:

Dra. Concepción Alvarado Rosas (Directora)

Dra. Cinthia Fabiola Cruz López

Mto. Adolfo Enrique Saldívar Cázales

Cuernavaca, Morelos. 2022.





Centros comerciales
Artificios de la Modernidad,
Cuernavaca; Morelos
(México) 2005 – 2020.

Índice

1.	Introducción	7
2.	Los centros comerciales y el modelo de ciudad.....	20
2.1	Centros comerciales artificios de la modernidad.....	20
2.2	Marco de Referencia	22
2.2.1	Cómo entender la morfología urbana.....	22
2.3	Importancia de la tenencia de la tierra y el marco jurídico en el establecimiento de los centros comerciales.....	33
2.4	Infraestructura vial y traza urbana. Hacia la conectividad.....	39
2.5	Dinámica de uso y ocupación de suelo: Rezonificación	42
3.	Centros comerciales en la planeación y el desarrollo urbano de la zona nororiente de la ciudad. ...	46
3.1	Implicaciones del marco jurídico en los cambios al territorio	46
3.1.1	La planeación y ordenación urbana en la transformación del territorio	47
3.1.2	Delimitación del análisis al marco jurídico	48
3.2	El régimen de propiedad en la transformación urbana	49
3.3	Implicaciones del marco jurídico en el territorio y sus niveles de aplicación	51
3.4	Cambio de Uso de Suelo.....	52
3.4.1	Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Nororiente de Cuernavaca 2015	55
3.4.2	Instrumentos Jurídicos en la Planeación de la Ciudad	58
3.4.3	60
3.4.4	61
4.	Los centros comerciales en Cuernavaca y los cambios en la Infraestructura vial.....	69
4.1	Metodología	70
4.1.1	Génesis y evolución de los centros comerciales desde diferentes latitudes del globo.	74
4.1.2	Época Precolombina.....	76
4.1.3	Los primeros acercamientos - Europa.....	77
4.1.4	Estados Unidos	77
4.1.5	México -Época Moderna / Un nuevo modelo de negocios.....	77
4.2	Los centros comerciales en Cuernavaca	79
4.2.1	Plaza Cuernavaca: El primer centro comercial con tiendas ancla y el escalamiento a una nueva categoría de comercios.....	80
4.2.2	Determinación del área de estudio.....	84

4.2.3	Delegación Miguel Hidalgo y Costilla	91
4.2.4	Ámbito territorial de aplicación	93
4.2.5	Centros Comerciales en la Delegación Miguel Hidalgo: Caso de Estudio	98
4.3	El análisis -Infraestructura vial, conectividad y traza urbana.....	99
4.3.1	Plaza Galerías Cuernavaca (2005)	99
4.3.2	Cambios en la infraestructura vial - Caso Galerías Cuernavaca	101
4.3.3	Territorio a través del tiempo Galerías Cuernavaca.....	101
4.3.4	Cambios presentados en la infraestructura vial.....	103
4.3.5	Infraestructura vial	108
4.3.6	Conectividad.....	111
4.3.7	Equipamiento e imagen urbana	114
4.4	Fórum Cuernavaca (2016)	115
4.4.1	Territorio a través del tiempo caso Fórum Cuernavaca	118
4.4.2	Cambios presentados en la infraestructura vial y conectividad con la llegada de FORUM 120	
4.4.3	Cambios previos en la zona	123
4.4.4	Conectividad y traza urbana- Fórum Cuernavaca.	125
4.5	Avenida Cuernavaca (2018)	129
4.5.1	Territorio a través del tiempo caso Avenida Cuernavaca	130
4.5.2	Cambios presentados en la infraestructura vial – AVERANDA.....	132
4.5.3	Cambios en la traza urbana originados por la construcción del Centro Comercial Avenida Cuernavaca.	133
4.5.4	Conectividad generada por la construcción del Centro Comercial Avenida.....	139
4.5.5	Equipamiento e imagen urbana que acompañó la llegada del Centro Comercial Avenida Cuernavaca.	141
4.5.6	Resumiendo sobre las modificaciones	142
4.5.7	Hacia el análisis de la conectividad de la zona de centros comerciales.....	143
4.5.8	Delimitación y reconocimiento del escenario urbano.	146
4.5.9	Distancias entre los centros comerciales del área de estudio	146
4.5.10	Vialidades para la intercomunicación	148
4.5.11	Acerca de la conectividad de la zona nororiente	149
4.5.12	Nodos viales conflictivos en la zona de centros comerciales.....	150
5.	DINÁMICA DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO POR LA CREACIÓN DE LOS CENTROS COMERCIALES	161
5.1	Formación de nuevos corredores comerciales.....	162

5.1.1	Cuernavaca: de ciudad central a ciudad dispersa	163
5.2	Comportamiento del comercio en Cuernavaca	165
5.2.1	Antes de 1980:.....	165
5.2.2	De 1980 a 1982.....	166
5.2.3	De 1992 a 2004.....	167
5.2.4	A partir de 2004.....	169
5.3	Crecimiento comercial	175
5.3.1	Crecimiento comercial – 2010.....	176
5.3.2	Crecimiento comercial – 2020.....	179
5.3.3	Impacto Comercial Periférico	182
5.3.4	Comercio formal.....	183
5.3.5	Crecimiento comercial informal.....	192
5.4	CONCLUSIONES - CENTROS COMERCIALES “ARTIFICIOS DE LA MODERNIDAD”, CUERNAVACA MORELOS 2005-2020.	195
6.	Entrevistas y encuestas	206
6.1	Entrevistas	206
6.2	Encuesta digital	207
6.2.1	Aplicación de la encuesta digital (google forms).....	207
6.3	Entrevistados y preguntas.....	210
6.3.1	Previo al establecimiento de los centros comerciales	211
6.3.2	Posterior al establecimiento	211
6.3.3	Conexiones encontradas	212
6.4	Resultados de la encuesta digital vía google forms	217
6.5	Hacia los resultados de la entrevista y encuesta	224
6.6	Infraestructura vial y traza urbana	225
6.7	Conectividad.....	225
6.8	Dinámica de uso y ocupación del suelo (Creación de corredores comerciales)	226
6.9	Emplazamiento y marco jurídico.....	226
7.	BIBLIOGRAFIA	227
7.1	Bibliografía.....	227
7.2	Mediografía	229
7.3	Tesis.....	236
7.4	Hemerografía.....	236

7.5	Documentos oficiales	237
7.6	Sitios web	238
7.7	Tecnologías de la Información	239

Centros Comerciales, Artificios de la Modernidad Cuernavaca; Morelos (México) 2005-2020.

1. Introducción

La elaboración de un estudio territorial o espacial ayuda a visibilizar la dinámica de uso y ocupación del suelo urbano, además puede optimizar el proceso de planificación territorial y dar pauta para que las autoridades conviertan a las ciudades en inclusivas, resilientes, seguras y sostenibles; como les demanda la Organización de las Naciones Unidas a través de la Agenda 2030 en su objetivo de desarrollo sostenible número 11.

El presente trabajo de investigación denominado: Centros comerciales artificios de la modernidad, Cuernavaca Morelos (México) 2005-2020, parte de la hipótesis que sostiene que la ubicación de los centros comerciales: Galerías Cuernavaca, Fórum y Averanda han reconfigurado la morfología urbana, especialmente la traza urbana, la infraestructura vial, el equipamiento y la dinámica de uso de suelo, generando una nueva configuración que refuerza la expresión del comercio de alta gama en el nororiente de Cuernavaca Morelos de 2005-2020. Para ello, se determinó como área de estudio la Delegación Miguel Hidalgo y Costilla en la Ciudad de Cuernavaca Morelos, México.

Cabe señalar que a pesar de existir un gran número de investigaciones enfocadas en los centros comerciales y en la transformación del territorio, estas se han desarrollado mayoritariamente bajo un enfoque a nivel Latinoamérica, a nivel país, estado, ciudades medias y en algunos casos con un alcance municipal, como lo muestra el recorrido del año 1998 a 2021 sobre estas investigaciones presentado a partir de la página 16 de este documento. Sin embargo, este trabajo al circunscribirse a una delegación municipal denominada Miguel Hidalgo y Costilla, genera su pertinencia a partir de la escala geográfica elegida y el análisis a la infraestructura vial, traza urbana, conectividad, dinámica de uso y ocupación del suelo determinadas como variables de estudio.



El objetivo general de este trabajo de investigación es analizar los cambios en la morfología urbana por el establecimiento de los centros comerciales en Cuernavaca; Morelos; México de 2005 a 2020.

Con base en este se realizó el diseño metodológico de la investigación cuantitativa y cualitativa. La temporalidad fue del 2005 al 2020, por lo que respecta a la escala geográfica utilizada fue a nivel delegación municipal es decir la investigación se centró en una de las ocho delegaciones que conforman al municipio de Cuernavaca, la información utilizadas está basada en una encuesta en línea conformada por 100 aplicaciones de tipo digital y entrevistas realizadas a personajes claves de la vida política del municipio durante el periodo de análisis, entre los que se encuentra el Presidente municipal, regidores, empleados de la Secretaria de Obras Públicas del Gobierno estatal y uno de los periodistas más reconocidos en el estado de Morelos. Además, el estudio se nutre de recorridos de campo en los alrededores de los centros comerciales y la revisión de imágenes satelitales de diferentes años: 1984, 1989, 1994, 1999, 2004, 2009, 2014 y 2018, planteando preguntas de investigación acorde a las variables analizadas con el fin de validar la hipótesis, desarrollando cuatro capítulos a partir de estas.

El primer capítulo establece el marco de referencia, a modo de inmersión en la investigación, en este se aborda a los centros comerciales a partir del modelo de ciudad, su calidad de artificio de la modernidad para dar paso a los elementos que permiten la comprensión de la morfología urbana, tenencia de la tierra, emplazamiento, marco jurídico, así como lo relativo a las variables de estudio: Infraestructura vial, traza urbana, conectividad y dinámica de uso y ocupación de suelo.

El segundo capítulo lleva a cumplir con los siguientes objetivos específicos: 1) **analizar el surgimiento de los Centros Comerciales y su relevancia en la zona nororiente de Cuernavaca** y dar respuesta a la pregunta de investigación: ¿Por qué es relevante el emplazamiento de los centros comerciales en la morfología urbana y su repercusión en la traza urbana y zona nororiente de Cuernavaca, Morelos?; para una vez solventado este primer cuestionamiento, 2) **evidenciar el papel del marco jurídico en la transformación de la morfología urbana** y responder ¿Por qué el marco jurídico es fundamental para el establecimiento de los centros comerciales?.

En el tercer capítulo previo a abordar los resultados de la investigación se comparte la metodología utilizada para una mejor comprensión de los alcances y fases de la misma, así mismo el capítulo presenta un recorrido acerca de la evolución de los centros comerciales desde diferentes latitudes del planeta aterrizando en los elegidos como caso de estudio y dar paso a la determinación del área de estudio y dar inicio con el análisis a las variables de Infraestructura vial, conectividad y traza urbana, mostrando la evolución del territorio a través del periodo de investigación y listando los impactos de las variables con la llegada de cada uno de los tres centros comerciales analizados. Lo anterior con la finalidad de **Identificar los cambios en la traza urbana, equipamiento e infraestructura vial alrededor de Galerías Cuernavaca, Fórum y Averanda que fomenta la conectividad entre ellos y la ciudad** y se evidencie ¿cómo el emplazamiento de los centros comerciales ha modificado la infraestructura vial y conectividad en la zona nororiente de Cuernavaca y el por qué el marco jurídico es fundamental para el establecimiento de los centros comerciales?

Finalmente, el cuarto capítulo, cumple con el objetivo específico de **exhibir la dinámica de uso y ocupación del suelo de los principales corredores comerciales dispuestos alrededor de los centros comerciales**, llevando a responder la pregunta de investigación: ¿Cómo cambió la dinámica de uso y ocupación del suelo por la creación de corredores comerciales?; completando con ello el análisis de las variables planteadas.

A efecto de determinar si los centros comerciales han reconfigurado el modelo de ciudad, se toma como punto de partida a la geografía urbana, pues es a partir de ella se busca entender el porqué de la ubicación de las ciudades, sus funciones, funcionamiento, la jerarquía que existe entre ciudades y por qué se desarrollan en la forma en que lo hacen, derivando así en una análisis de corte geográfico que nos lleva al estudio de la morfología urbana, que estudia la forma, la evolución histórica del tejido urbano, así como el emplazamiento que es el espacio concreto sobre el que se asienta una la ciudad.

Podría decirse que la morfología de la ciudad es la consecuencia de la combinación del plano, la construcción y los usos del suelo, donde el plano es la representación a escala de las superficies construidas y libres de la ciudad, la construcción que se conforma de la trama urbana es decir la

disposición de los edificios y la edificación ya sea esta colectiva o individual y los usos de suelo que determinan las actividades permitidas en un predio según lo indicado en legislación aplicable vigente y en los instrumentos de Planificación Territorial.

Como en toda investigación es importante llevar a cabo un análisis documental que permita centrar nuestro planteamiento y guiar el desarrollo de la misma a fin de evitar desviaciones, por lo que retomaremos los conceptos de morfología, globalización, centro comercial, ciudad compacta, ciudad difusa y modelo de ciudad latinoamericana los que vertebran la investigación desde la óptica de quienes han estudiado y modelado el conocimiento en la materia, para posteriormente adentrarnos en la evolución de modelo de ciudad hasta delimitar nuestra área de estudio y a partir de ello generar un análisis que nos permita validar o descartar la hipótesis planteada.

En cuanto a la morfología es de resaltar que este concepto ha sido motivo de investigación y análisis a través del tiempo, sin embargo, fue en la década de 1950 que surgió la morfología urbana como un nuevo campo de estudio científico. Si bien estudiosos coinciden y parten que la morfología se avoca al estudio de la forma de las ciudades, resalta el hecho de considerar que no todas las ciudades se desarrollan de igual forma, de allí que Conzen (1969) planteo que el espacio geográfico de mayor relevancia a nivel mundial es el urbano. Sin embargo, las ciudades alrededor del mundo no se desarrollan de modo homogéneo, presentando una serie de singularidades entre sí, que son evidenciadas, principalmente, por la forma y los modos de planear, construir y utilizar el ambiente urbano.

Más recientemente el Arquitecto italiano profesor en Arquitectura y Diseño Urbano Masetto (2014) define morfología urbana como la ciencia que se ocupa de la forma y de los procesos de formación de las ciudades, así como de sus actores responsables y de fenómenos asociados. En este sentido, la morfología urbana tiene como objetivo analizar las implicaciones que la forma geométrica y los patrones del tejido urbano tienen en los más diversos fenómenos que puedan llegar a alcanzar el ambiente urbanizado y sus habitantes, en tanto para Marques de Sousa (2015) la morfología urbana es una ciencia de carácter extremadamente multidisciplinario y sistémico, de esta manera, diversas áreas del saber y sus profesionales pueden realizar estudios y análisis

morfológicos sobre el ambiente de las ciudades. En este sentido, arquitectos, urbanistas, ingenieros, geógrafos, antropólogos, sociólogos y otros profesionales pueden dedicarse al estudio holístico de la forma y de los fenómenos vivenciados por el tejido urbano y sus agentes.

Esta investigación fundamenta su estudio en la forma y evolución del territorio, misma que atraviesa por el cambio de modelo de ciudad. Acorde al análisis documental los procesos de planeación urbana, los factores sociales y económicos están asociados al cambio de la forma, con implicaciones al marco jurídico debido a las limitaciones que éste impone para el cambio de forma en la ciudad y con ello ampliando el carácter multidisciplinario de la morfología al nutrir la investigación y orientar los resultados a la evolución de la forma a partir de las variables como la traza de ciudad, equipamiento e infraestructura vial así como dinámica de uso y ocupación del suelo.

Los primeros modelos de la ciudad latinoamericana fueron publicados en 1976, bajo la influencia económica de la industrialización para la sustitución de importaciones; en un momento en que la economía y planificación, en gran medida eran dirigidas por el Estado. Prácticamente todos los países latinoamericanos, bajo la influencia de la globalización, cambiaron a un nuevo sistema económico, basado en el neoliberalismo, la privatización, la desregulación y un estado laxo que permitieron a los inversores, los planificadores y los ciudadanos mayores libertades; hecho que fue reflejado en la estructura de las ciudades. El estudio del urbanismo nos muestra que la dinámica de la estructuración urbana y el desarrollo de las ciudades ha sido modelada en cuatro momentos, identificados como: La ciudad colonial; la ciudad sectorial; la ciudad polarizada, y la ciudad fragmentada. Meyer y Bähr (2001) modelaron nuevos elementos para el caso de Santiago de Chile; Janoschka (2002) hizo su modelo de la ciudad de Buenos Aires; Borsdorf (2002) remodeló su esquema basado en observaciones y estudios en Santiago, Lima, Quito y Ciudad de México, y Bähr, Borsdorf y Janoschka llegaron a un modelo común, el cual fue presentado en diciembre de 2002. Para Janoschka (2002) las nuevas formas urbanas son insulares, “islas” con una tendencia hacia una ciudad extremadamente segregada y dividida, marcadas por aspectos como la difusión de conjuntos residenciales vigilados; la distribución de hipermercados, shopping mall y centros comerciales en toda el área urbana; el creciente aislamiento y accesibilidad a los barrios de clase baja.

Es decir, si hace aproximadamente cincuenta años los cambios urbanos ocurrían de forma céntrica, a partir de un sector central que se expandía y dinamizaba la transformación de la ciudad hacia las periferias, actualmente como parte de la jerarquización intraurbana surgen ciudades multicéntricas, policéntricas, en islas o en diferentes polos, produciendo a la vez la fragmentación de los espacios urbanos, Soja (2008). Por su parte uno de los investigadores urbanos más reconocidos en América Latina, De Mattos (2010) considera que lo que ha generado cambios en las estructuras urbanas o la metamorfosis urbana, es el resultado de la modernización capitalista y su dinámica de acumulación, en tanto Sassen (2003) plantea para el caso de Latinoamérica, y de México en particular, que no fue necesario un “nuevo orden”, sino que simplemente se profundizaron las tendencias históricas de polarización del ingreso, se legitimaron las operaciones urbanísticas en nombre de la competitividad y se consolidaron los territorios de exclusividad como únicos entornos posibles para el capital en una sociedad “partida” y desigual, resultado para todos ellos evidente tanto en México como en otras partes de Latinoamérica el cambio de modelo ciudad, Valenzuela (2013, pp.115)

Cabe resaltar que es a final del periodo comprendido de 1920 a 1970, considerado como la fase de Ciudad polarizada del modelo de evolución de estructuración urbana, cuando nacen los primeros centros comerciales como réplicas del shopping centers estadounidenses.

La fase más reciente del desarrollo urbano en Latinoamérica de 1970 a la fecha denominada como la ciudad fragmentada, caracterizada por la movilidad horizontal y vertical, por la libre distribución de zonas industriales; la localización de centros comerciales en toda la ciudad, orientados a las autopistas intraurbanas y aeropuertos, la presencia de barrios cerrados, autopistas apoyaron la formación de nodos, la expansión de la conectividad y de la movilidad favorecieron el crecimiento descontrolado de la ciudad compacta, para dar paso a una aglomeración expandida, difusa, discontinua, policéntrica. La historia nos ha permitido observar que la urbanización en América Latina ha sido influida por desarrollos globales como lo han sido el colonialismo, el capitalismo mercantil o la industrialización por sustitución de importaciones, sin embargo, esto se hizo aún más evidente con los recientes procesos de la globalización.

En el análisis de las causas y factores asociados al cambio de la forma del territorio destacó el papel de los procesos de planeación, los factores sociales y económicos. Sin duda la globalización incidió en este proceso de cambios al territorio. En palabras de Alain Touraine (1996) la globalización ha implicado una transición, de economías nacionales de producción, que eran proyectos globales de modernización, a la vez nacional, social y económica, a la necesaria adaptación de cada país y cada empresa a unos mercados mundiales cada vez más abiertos, más competitivos, más numerosos con segmentos más grandes de oferentes y demandantes, innovaciones tecnológicas que invitan a las economías emergentes a integrarse y sectores económicos de reciente creación que desaparecen de forma acelerada, Morales V. & Haro Z. (2013. P.10).

Como es conocido la globalización es un proceso histórico de integración mundial en los ámbitos económico, político, tecnológico, social y cultural, que ha convertido al mundo en un lugar cada vez más interconectado y que también impacta en el espacio geográfico; pues el territorio no ha escapado a los efectos de la globalización, y justo en él se centra esta investigación, por lo que resulta importante resaltar sus consecuencias sobre el mismo, por un lado conllevó la transformación de los territorios nacionales en espacios de la economía internacional; la preeminencia de la productividad espacial en función de todas las posibilidades de localización; la explosión del fraccionamiento horizontal y vertical de los territorios; así como un cambio en los tejidos urbanos; la deslocalización de las actividades productivas; el crecimiento de la movilidad; la generación de nuevos patrones de movilidad; el surgimiento de desarrollos periféricos; fragmentación, así como una nueva configuración urbana.

Es pues que la globalización puede verse reflejada en el acontecer y en la forma de un territorio y en el caso específico de Cuernavaca al generarse las condiciones para el establecimiento y operación de los centros comerciales, artificios que se han vuelto un ícono de ésta. Para referirnos a los centros comerciales resulta conveniente destacar que la palabra “centro” proviene del latín centrum, término que hace referencia al espacio donde se reúnen las personas con alguna finalidad.

La noción de centro comercial se vincula a la construcción del clúster que alberga tiendas y locales, su objetivo es reunir en un mismo espacio diversas propuestas para que los clientes puedan realizar sus compras con mayor comodidad, también se vincula a redes de establecimientos comerciales independientes, planeados y desarrollados con un criterio de unidad, cuyo tamaño, mezcla comercial, servicios comunes y actividades complementarias están relacionadas con su entorno, por último, el centro dispone permanentemente de una imagen y gestión unitaria Cérda (2002).

Acorde a la hipótesis planteada, los centros comerciales generan una reconfiguración en el territorio, a diferentes niveles como en la forma, la traza, la conectividad e incluso el modelo de ciudad. La validación de esta hipótesis hace necesario una revisión a los antecedentes respecto al estudio e investigación de los centros comerciales a partir de autores expertos del tema, esta indagatoria permitió determinar que, en un pasado reciente, se muestra que las implicaciones de los centros comerciales son contradictorias, modificando la morfología hasta generando desarrollo. En el caso de Medina (1998), llevó a cabo el estudio de estos artificios, a partir de las implicaciones a la trama urbana, en ella expone como los centros comerciales no solo son una nueva modalidad de consumo, si no que reflejan las transformaciones en la trama urbana, dando el paso de la ciudad tradicional, centralizada a una fragmentada y dispersa y enfrentar al ciudadano a una nueva forma de enfrentarse a lo público.

En tanto Ramírez (1998), enfoca su análisis a los centros comerciales de la Ciudad de México y Coyoacán a partir de las *Transformaciones espaciales* y los procesos de *modernización* urbana, resaltando su papel en la configuración urbana y las transformaciones espaciales en la sociedad, así como en la organización espacial, convirtiendo a los centros comerciales en sub centros que estructuran las ciudades y los modos de vida. El estudio muestra como los centros comerciales son espacios privados de uso colectivo y más allá de su función generadora de actividad económica, influyen en el desarrollo de conductas culturales asociadas al consumo, trascienden límites político-administrativos, trazan límites socioculturales y en cuanto al entorno urbano, satisfacen necesidades de consumo existentes e impulsan nuevas, acordes a los estilos de vida e intereses de las poblaciones jugando un papel fundamental en la reorganización territorial.

Otro prolífico estudioso del tema es De Mattos (1999), quien, a partir de su investigación situada en Chile, expone acerca de la reestructuración de las ciudades en función de los centros comerciales; para el autor la irrupción de estos por la reestructuración y la globalización, tienen la capacidad de modelar y transformar la estructura del paisaje de las ciudades emergentes. El análisis le permitió concluir los procesos de reestructuración y globalización provocaron cambios en la estructura y funcionamiento del área metropolitana de Santiago, acentuándose la suburbanización, expansión de la mancha metropolitana, persistencia de una estructura social metropolitana polarizada y segregada, acentuado la tendencia de que los pobres vivan junto a los pobres y los ricos junto a los ricos y una morfología metropolitana. Sin embargo, el análisis y las conclusiones corresponden al caso de una economía emergente en un período de elevado crecimiento económico.

Por otra parte, Ciccolella (1999) a partir de su investigación en la zona metropolitana de Argentina, señala a los centros comerciales como elementos vinculados a una estrategia de desarrollo económico neoliberal e internacionalización de la economía, tienen con efectos socioeconómicos, arquitectónicos y urbanísticos que han llevado a los territorios a experimentar una transformación que se expresa en su expansión, modernización, verticalización y densificación. El impacto del proceso de hipermercado, tienden a definir nuevos escenarios metropolitanos; producir nuevas formas de tejido urbano que fracturan el tejido original, aislando los enclaves de la pobreza; al difundir nuevas formas y hábitos en el consumo, en los mercados de trabajo, creando o destruyendo el tejido laboral y comercial preexistente, elevando los niveles de desempleo y marginalización.

Por otra parte, los centros comerciales impulsan la utilización de nuevos materiales y tecnologías constructivas, nuevos patrones estéticos en el diseño, la arquitectura y el urbanismo, configurando nuevos paisajes y morfologías urbanas, el diseño y acondicionamiento del espacio se vuelve cada vez más externo a la ciudad. Es decir, las lógicas, mecanismos, factores y actores que operan sobre el crecimiento y/o la transformación pertenecen cada vez más a la esfera de las decisiones y estrategias globales del capital.

Desde otra arista de los centros comerciales, Fernández (2003), en el caso de Asturias, los muestra como impulsores de nuevas centralidades urbanas que apoyan la conformación de la ciudad

difusa, incluyendo en la ecuación la integración a los nodos de las redes de transporte y nuevas formas de poblar las ciudades. Mientras en el 2007 Lulle & Paquete (2007), investigaron sobre los centros comerciales y la planificación urbana, aportando un análisis comparativo de las ciudades latinoamericanas Santiago de Chile, Ciudad de México y Bogotá y analizaron el estado del conocimiento sobre las nuevas centralidades, sobre la ciudad poli céntrica y las políticas urbanas frente a las transformaciones de la centralidad intrametropolitana.

Los investigadores determinaron relevante abordar los centros comerciales a partir de los planificadores urbanos en el contexto de la cultura y tradición que caracteriza a América Latina; reflexionando respecto de las relaciones entre lo público y lo privado resaltando el dominio casi exclusivo del sector privado, que desarrolla muy libremente sus proyectos. Resalta el hecho de encontrar tanto para los casos de México y Bogotá una estrecha colaboración entre ambos sectores, según sus resultados en Bogotá el sector público no tiene una tradición de control y regulación, en el caso de México el control y regulación tradicionalmente ha sido laxa y ha dejado que actúe libremente el sector privado. En este contexto el sector privado pudo actuar con gran libertad, privilegiando los segmentos del mercado que consideraba más rentables. Sin embargo, esta racionalidad urbanística posibilita también la multiplicación y diversificación de las intervenciones del sector privado.

Para la escritora argentina Sarlo (2009), la disposición de los espacios del shopping center o centros comerciales ha generado una cultura extraterritorial, considerando que el paisaje del centro de la ciudad ha quedado atrás y dado paso a una propuesta condicionada por la estética del mercado replicable en cualquier parte del mundo. Por su parte Pacheco & Hewitt (2010), centran su estudio en la reestructuración de la actividad comercial urbana bajo un contexto metropolitano, por medio de la proliferación de superficies comerciales y de ocio periféricas y la pérdida de centralidad comercial de la ciudad, es decir el impulso de la ciudad dispersa.

Lo anterior permite observar el impacto diverso de los centros comerciales sobre el territorio donde se asientan, así pues, por una parte, Amaya (2009), señala para el caso de Venezuela, que la expansión de los centros comerciales ha contribuido a revalorizar el suelo urbano alrededor de ellos; la revalorización de las viviendas y los lugares circunvecinos. En tanto Valenzuela (2013) desde su investigación del fenómeno de los megaproyectos en América Latina tomando como

caso de estudio Santa Fe, en el poniente de Ciudad de México, resalta el hecho de que éstos alteran el valor del suelo, cambian los usos, varían la morfología y las funciones de extensas áreas de la ciudad y establecen un modelo de gestión territorial distinto al tradicional. Cruz (2016) realizó la tesis denominada: “Impacto de megaproyectos comerciales en zonas urbanas”, en ella analizo variables como la centralidad, el cambio de uso de suelo, de traza urbana, el incremento del flujo urbano y la percepción de la seguridad de los centros comerciales de la Ciudad de México y el Estado de México, basando su análisis en modelos de medición más que en los impactos.

Más recientemente Vahí & Hurtado (2017), en su investigación de tipo geográfico señalan que la interacción entre los centros comerciales condiciona o afecta la estructura y forma urbana tras su implantación, centrandó su investigación en torno a un modelo de ciudad sostenible. La afluencia de los compradores a los centros comerciales está sujeta a parámetros como la accesibilidad, diversidad de la oferta y grado de innovación por lo que la eficiencia energética y equidad deben de introducirse con mayor fuerza por parte de las políticas de movilidad como por parte de la sociedad misma. Por lo que debe existir una presencia reguladora para dar fuerza a la planificación territorial y el planeamiento urbanístico que encamine hacia la idoneidad del modelo territorial y la adecuada localización de los grandes centros comerciales al ser elementos articuladores del territorio y su contribución a la armonización de la función urbana.

Otro ejemplo del trabajo en este rubro es la investigación de Ramírez (2021) con la tesis con la que aborda el estudio de los centros comerciales Galerías Cuernavaca y Averanda de la ciudad de Cuernavaca, en la que analiza la imagen interior arquitectónica y genera una descripción autoetnográfica¹ creando un antes y después de la pandemia.

Cabe señalar que los conceptos y resultados de las investigaciones señaladas guardan similitud bajo una orientación a la realidad latinoamericana, al estar vinculadas e influida por un modelo de gobierno, por una realidad económica, un nivel educativo y por su puesto por el impacto y

¹ Según Ellis, Adams & Bochner (2005), en su artículo Autoetnografía: Un panorama, esta es un enfoque de investigación y escritura que busca describir y analizar sistemáticamente (grafía) la experiencia personal (auto) con el fin de comprender la experiencia cultural (etno) y se focaliza especialmente en formas de producir una investigación significativa, accesible y evocativa, basada en la experiencia personal, que sensibilizara a los lectores hacia cuestiones de identidad, política, sucesos silenciados y formas de representación que profundizaran en la capacidad de empatizar con la gente que es diferente de nosotros mismos.

desarrollo de la globalización en su territorio. Sin embargo, en el caso de este trabajo investigativo es el nivel de aproximación o escala geográfica y las variables de estudio son lo que la distingue, al señalar los efectos e impactos sobre el territorio de la Delegación Miguel Hidalgo y Costilla ubicada en la zona nororiente de la ciudad, la más pequeña de las ocho delegaciones municipales que conforman el territorio de Cuernavaca y lugar de asentamiento de los tres centros comerciales analizados.

El resultado del análisis considera los efectos en el territorio tras la implantación de los centros comerciales, que incluye el paso de una ciudad central a una ciudad difusa², el impacto del marco jurídico, así como los cambios ocurridos en la infraestructura vial, traza urbana, conectividad y dinámica de uso y ocupación del suelo que llevaron al cambio de la morfología del territorio analizado, confirmando la hipótesis que da origen a esta investigación.

² Los modelos geográficos de la ciudad latinoamericana de Bähr -1976, Mertins- 1980 y Borsdorf 1982, señalan en relación a esta investigación, que el cambio de modelo de ciudad central a ciudad difusa se caracteriza por el crecimiento descontrolado de la ciudad compacta y dar paso a una aglomeración expandida, difusa, discontinua, policéntrica, en la que además de cambios morfológicos, se dan cambios en la organización urbana, debido a que la localización de centros comerciales en toda la ciudad, están orientados a las autopistas intraurbanas y aeropuertos llevando a la formación de estructuras de nodos fragmentados, que demanda consumo de espacio, expansión de la conectividad y de la movilidad.

CAPÍTULO I

LOS CENTROS COMERCIALES Y EL MODELO DE CIUDAD



CAPÍTULO I

2. Los centros comerciales y el modelo de ciudad

El presente trabajo de investigación tiene como propósito *analizar las transformaciones en la morfología urbana, especialmente en su traza y en la conectividad a través de la infraestructura vial, así como la dinámica en la ocupación del suelo y sus implicaciones territoriales en el nororiente del municipio de Cuernavaca, Morelos.*

En este primer capítulo como punto de partida, *se expone el por qué los centros comerciales pueden considerarse como artificios de la modernidad, y posterior a ello se muestra la importancia del análisis geográfico en la investigación sobre los cambios en la forma urbana y presenta los elementos de estudio sobre las que se funda este trabajo.* Para ello, se abordará los procesos de transformación en la morfología urbana de la zona de estudio, ya que de ser un entramado muy cerrado dio paso a uno más abierto o lo que es lo mismo de una ciudad concentrada a una ciudad difusa.

Este abordaje se completa con un recorrido respecto de la génesis y evolución de los centros comerciales en diferentes espacios y momentos de la historia hasta aterrizarlo en los tres centros comerciales elegidos para el desarrollo del presente estudio en los capítulos tres y cuatro.

2.1 Centros comerciales artificios de la modernidad

Es relevante entender ¿Qué es artificio? para ello, según la Real Academia Española (RAE,2021), es el arte, primor, ingenio o habilidad con que está hecho algo y para el Léxico by Oxford Dictionary (web) se entiende como procedimiento o medio ingenioso para conseguir, encubrir o simular algo. Para las intenciones de esta investigación se determinó que los centros comerciales sobre el territorio son elementos constructivos con cierto diseño arquitectural que irrumpen la estructura e imagen urbana de un espacio determinado del amasamiento urbano, el cual es creado para alcanzar un fin.

Los centros comerciales como artificios, son envueltos bajo la arquitectura comercial y de paisaje más idónea y deseable para garantizar la visita del consumidor en potencia sumergiéndolo en un aura de modernidad deseable. Desde la década de 1980 la promesa de modernidad acompaña al centro comercial, ya que sintetiza materialmente la idea de modernidad local y la aspiración a una modernidad internacional asociada al mundo desarrollado. El escritor mexicano Carlos Fuentes planteó a finales de la década de 1980 en su libro *Valiente mundo nuevo*, que “somos un continente en búsqueda desesperada de su modernidad” Fuentes (1990, p. 12) en tanto para el político, escritor e investigador José Joaquín Brunner en su libro *Bienvenidos a la modernidad*, señala que esta va acompañada inherentemente de la globalización, la democracia, la expansión de las industrias culturales y del consumo, Brunner (1994, p.17).

En este mismo sentido, el geógrafo argentino Pablo Ciccolella en su artículo “Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socio territorial en los años noventa”, apuntó que los centros comerciales constituyen los “símbolos de la modernización”, asociados a una actividad productiva más diversificada, nuevos patrones de consumo, aumento de los ingresos del personal ejecutivo y la nueva inversión inmobiliaria en centros corporativos. Ciccolella (1999, pp. 5-27).

En este sentido de modernidad a partir de un elemento arquitectural, el profesor Carlos de Mattos, en su artículo: “Santiago de Chile, Globalización y Expansión Metropolitana: lo que existía sigue existiendo”, denomina a los centros comerciales, o shopping mall, artefactos de la globalización; para él, su concepto es parte de un conjunto de hechos de reestructuración de las ciudades que en Latinoamérica se ha mostrado como resultado de los avances de la globalización, cuestión que se estaba presentando y se venía desarrollando e imponiendo como nueva fase histórica en las transformaciones urbanas De Mattos (1999, pp. 29-56).

Los centros comerciales más allá de la modernidad son quizá el elemento más emblemático de la globalización, no obstante, a que la integración mundial incluye la integración cultural, de comunicación, tecnológica; la integración comercial ha resultado más tangible, dinámica y bien recibida, logrando que la percepción social sobre los centros comerciales se dirija

prioritariamente hacia sus bondades y resulte irrelevante su función como modelo de negocio de intereses transnacionales, de allí que puedan ser llamados artificios de la modernidad.

2.2 Marco de Referencia

Como se ha mencionado anteriormente, este trabajo de investigación analiza las transformaciones urbanas a partir de la puesta en marcha de los centros comerciales establecidos en la zona nororiente de Cuernavaca, durante el periodo comprendido entre los años 2005 al 2020. Resulta importante dotar de un contexto que facilite la comprensión del enfoque utilizado en el análisis geográfico a fin de validar el cambio de morfología urbana en razón de los artificios de la modernidad estudiados. En ello, es importante proporcionar un marco de referencia que explique la elección de esta herramienta y permita *entender la forma urbana*, bajo la perspectiva de los elementos inmersos en este análisis. En esta investigación se toma la forma urbana como morfología urbana dado que ambas abarcan la imagen de la ciudad y los elementos que se encuentran territorialmente en la estructura interna de la ciudad. Con el objetivo de contextualizar la investigación y encuadrar la misma, como parte de este marco de referencia a continuación se comparten datos que permiten la comprensión de los elementos que la conforman como morfología urbana y sus variables de análisis como tenencia de la tierra, infraestructura vial, traza urbana y la dinámica de uso y ocupación del suelo.

2.2.1 Cómo entender la morfología urbana

Entender la forma urbana atraviesa en primera instancia por acotar sus implicaciones. De acuerdo con Zarate (1991), la morfología urbana proporciona la imagen visual de la ciudad en cuanto a su forma y es el resultado de la evolución y el desarrollo cronológico de ella. Refleja los estilos de vida y las necesidades sociales, las cuales se expresan en la jerarquía y funciones urbanas de las distintas fases de su crecimiento. Esas formas están compuestas por volúmenes, tamaño, texturas y colores de las estructuras o emplazamientos. Entre las estructuras creadas son por ejemplo las calles, las cuales conforman la traza urbana, los edificios, los parques, la vegetación presente en el interior de las ciudades; es decir que la morfología y el funcionamiento de las ciudades ha ido evolucionando de acuerdo a los cambios sociales, tecnológicos, políticos, económicos y sin lugar

a duda los culturales que se suscitan a través de la evolución de la sociedad, Vallejo y Mena (2019, p.3).

En tanto, el ingeniero y urbanista estadounidense Kevin Lynch (1954) en su libro denominado *La forma de la ciudad* los senderos son a través de los cuales, el observador se mueve entre los bordes o fronteras de dos lugares, así como el tránsito a los barrios, hacia los nodos o focos de tránsito, así como los hitos u objetos que se pueden ver desde varios ángulos y distancias, todos ellos determinan la forma o morfología de la ciudad.

En este orden de ideas, Guzmán, Garfias y Padilla (2018, pp. 2-4) coinciden con Saverio Muratori (Cataldi, Maffei y Vaccaro, 2002, pp. 2-14), que el estudio de la forma de la ciudad se realice a través de un análisis morfotipológico. Es decir, desde la mitad del siglo pasado el cambio en la estructura interna de la ciudad debería realizarse a través de los tipos y formas presentes en las estructuras del amasamiento urbano, dado que éstos son los testigos de esa evolución.

Otra corriente, que data los años setenta del siglo pasado, es la escuela anglo-alemana de morfología urbana encabezada por Michael Robert Günter Conzen (Escuela Conzeniana), donde el estudio de la forma urbana debe ser por medio de un enfoque morfogenético que plantea examinar desde su génesis y evolución del plano, un elemento que se ha desarrollado desde el parcelario, pasando a la edificación y a partir de ello al uso de suelo. Coincide con la visión de Zárate Martín (1991), que el desarrollo del asentamiento humano es a través de la parcela o la unión de varias de ellas como sería el parcelario, de aquí hacia la conformación del plano de la ciudad (plano radio concéntrico, reticular e irregular). En el caso particular de esta investigación, Cuernavaca está conformada por un plano irregular o discontinuo.

En tanto el arquitecto británico Cullen (1974) y el ingeniero y urbanista Lynch (1984) durante la década de los setenta coinciden al desarrollar un interés particular sobre los aspectos visuales de imagen y del paisaje urbano dentro de la configuración de la forma urbana; bajo un enfoque morfologista, donde la forma responde a los aspectos sensoriales y perceptivos de los habitantes de la ciudad, estos autores resaltan que la forma urbana se compone del territorio, el parcelario, el viario, las tipologías urbanas y arquitectónicas, así como por una estructura socio espacial basada en las actividades, estilos de apropiación y manifestaciones culturales de los habitantes.

A inicios del siglo XXI Vernez (2002) afirma que el estudio de la forma urbana se fundamenta en tres principios básico, como son:

- a. Elementos físicos determinantes como son los edificios, espacios abiertos, parcelas y calles;
- b. Interrelaciones de escala, donde la forma urbana es entendida por relaciones de distinto nivel, tales como los edificios-parcelas, calles-bloques, ciudad-región; y
- c. Las transformaciones y sustituciones que sufre la ciudad.

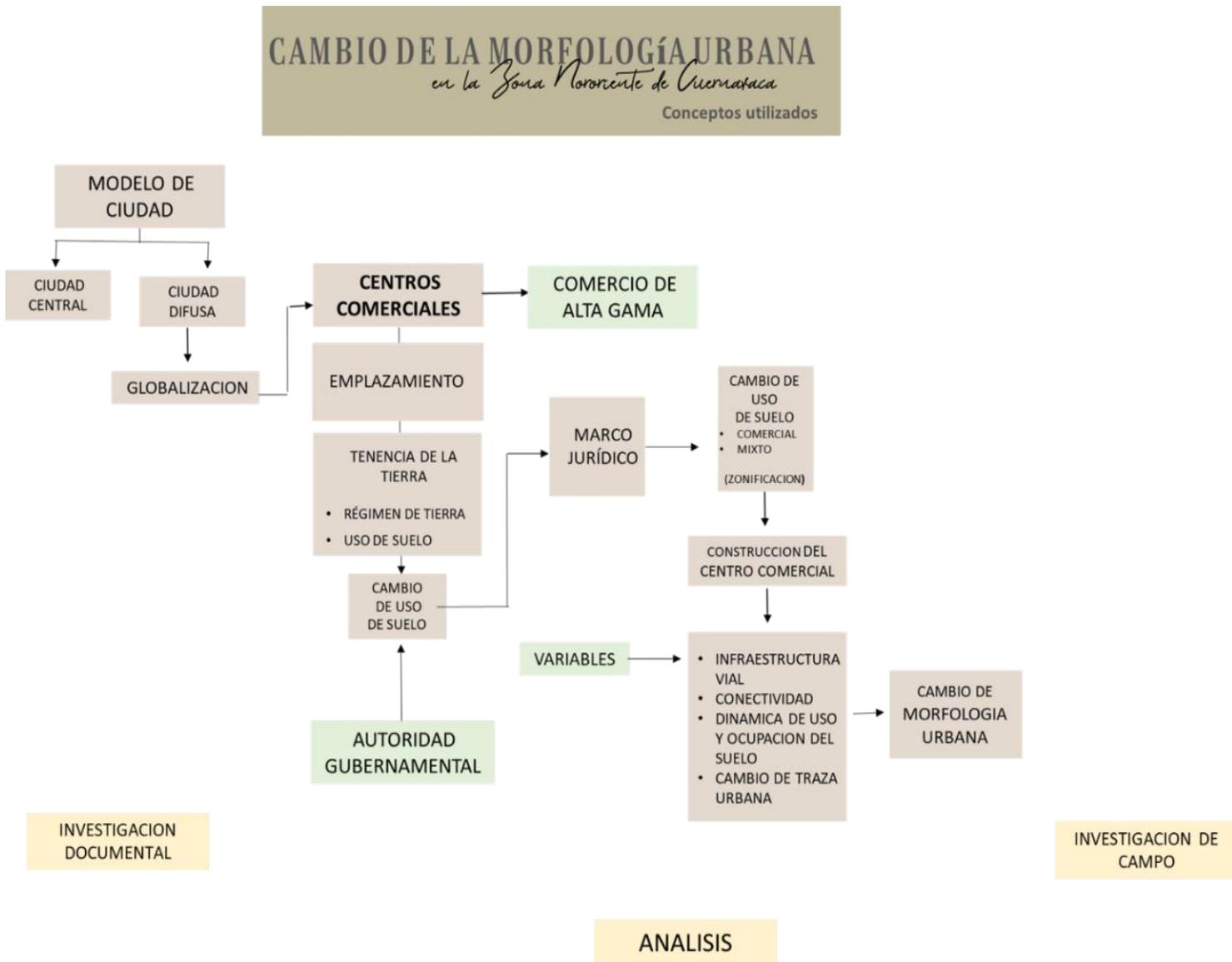
Por su parte, Lévy (2005) en su análisis reagrupa en cinco corrientes la manera de estudiar la forma urbana, la trama urbana, la traza urbana, la social, la del espacio ambiental y la del espacio visual. Finalmente, en este rápido recorrido histórico de los estudiosos del análisis morfológico, a partir de Gonzáles y Larralde (2019) en su artículo de nominado “La forma urbana actual de las zonas metropolitanas en México: indicadores y dimensiones morfológicas” se encuentra al francés Salat (2011), quién con su equipo del Laboratorio de Morfología Urbana de la Escuela de Versalles, proponen un sistema de indicadores de la forma urbana a partir de la movilidad, uso del suelo y biodiversidad entre otros. Además de ello, el laboratorio construyó un grupo de indicadores tales como: intensidad, distribución espacial, proximidad, conectividad, diversidad, y de forma o geometría.

Como se exhibe en los párrafos anteriores, existen numerosas propuestas para llevar a cabo el análisis de la morfología o forma urbana y no existe un consenso único sobre la distinción entre ellas. Para efecto de la presente investigación, se realizará un análisis en los cambios de la forma urbana por el establecimiento de los centros comerciales a partir de las siguientes variables: 1) Traza urbana, 2) Infraestructura vial, 3) Conectividad, 4) Dinámica de uso y ocupación del suelo, 5) Marco jurídico. Este último, como un instrumento jurídico fundamental en los cambios territoriales que se realizaron para el establecimiento de los centros comerciales.

Para adentrarse en materia de esta investigación, se hace necesario compartir el diagrama siguiente, el cual pretende por un lado proporcionar el contexto bajo el cual se desarrolla este trabajo, así como encuadrar las variables y los elementos implícitos que dan contenido, o explican

esta investigación y sus resultados, como lo son el modelo de ciudad, emplazamiento, tenencia de la tierra, régimen de propiedad, uso de suelo y morfología principalmente (Ver Figura 1).

Figura 1.
Cambio de la Morfología urbana en la zona nororiente de Cuernavaca



Fuente: Elaboración propia con base a las variables de estudio para el análisis de la forma o morfología urbana en el nororiente de Cuernavaca Morelos

Como se exhibe en la Figura 1, esta investigación tiene como punto de partida el análisis del modelo de ciudad del área de estudio. Para el caso de zona nororiente de Cuernavaca, Morelos;

se observó un cambio en el modelo, es decir, de ciudad central hacia un modelo de ciudad difusa³. Al referir a la ciudad central o compacta cabe resaltar la concepción de Montejano (2017) que señala que la ciudad compacta es aquella que presenta una estructura y una trama urbana densa, cohesionada socialmente, que genera espacios de sociabilidad, crea un territorio con cercanía a los servicios, propicia el encuentro de actividades y permite el desarrollo de la vida en comunidad, es decir, propicia un desarrollo urbano continuo, permanente sin lugar a dudas denso y complejo.

Al continuar con la idea, la ciudad compacta es de baja velocidad, con calles estrechas y geometría adecuada al territorio, ya que es un entorno urbano orientado a las personas, no a los automóviles; las características esenciales en las ciudades compactas y densas son: contacto, regulación, intercambio y comunicación, aumentando la complejidad de las partes del sistema al generar una vida social cohesionada y una plataforma económica competitiva. Los espacios verdes, los equipamientos, los servicios y los transportes públicos deben ser accesibles, estar a una distancia-tiempo mínima para vencer la distancia psicológica que todos tenemos y facilitar su uso. La idea de Montejano es un escenario ideal de ciudad compacta, el cual no se cumple en las condiciones de Cuernavaca, sobre todo lo relacionado a los espacios verdes.

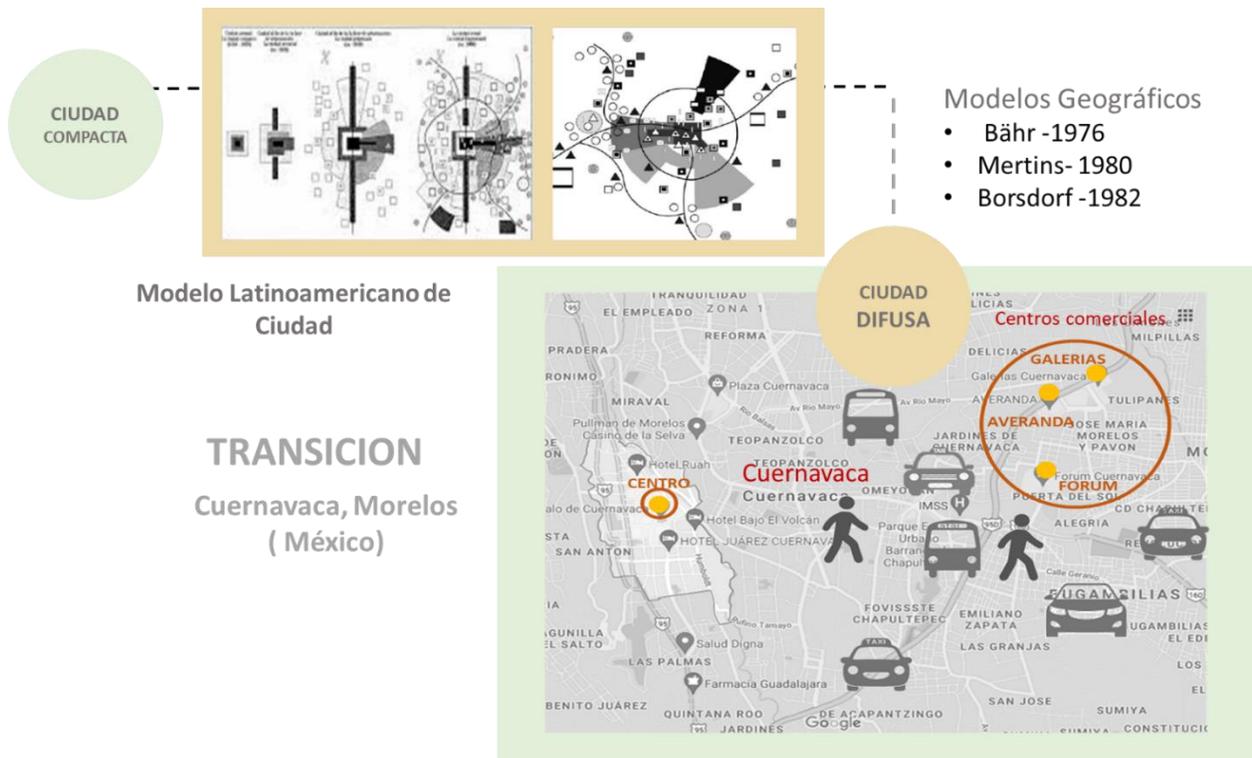
En tanto, para Muñiz (*et al.*, 2010), la ciudad difusa es la generada por la conjunción de actividades como son viviendas, centros comerciales, fábricas o colegios, entre otros, que ocupan el territorio de forma extensiva, con un crecimiento particularmente ocupado por casas habitación. En este crecimiento urbano borroso o difuso se acentúan la separación de funciones y la intensificación de la movilidad. De allí, que la utilización del automóvil se haya configurado como un factor sustantivo en esta reconfiguración y ampliación de las sub centralidades articuladas por nuevas formas de conectividad y movilidad en un territorio (Alarcón y Jaime, 2020, pp. 1-14).

Por su parte, Capel (2016, pp. 1-36) al respecto señala que, si bien la urbe tradicional es la ciudad compacta, hoy lo urbano no tiene una forma física compacta, sino que se extiende sobre el territorio en formas diversas, con un patrón incoherente, es decir, la ciudad actual es fragmentada, insular, segregada y socialmente inconexa. A partir de las fuentes documentales, se

³ (resultados que serán expuestos en el tercer capítulo)

pudo observar que este cambio de modelo de ciudad difusa se vio influido por la llegada de la mundialización o *globalización*, un fenómeno que, si bien se sitúa mentalmente bajo una visión económica, la realidad es que su influencia ha trastocado varias dimensiones de las que lo territorial y urbano no se han visto exentas.

Figura 2.
Transición del modelo de ciudad compacta o también denominada ciudad central a la ciudad difusa en la ciudad de Cuernavaca, Morelos.



Fuente: Elaboración propia con base los primeros modelos de la ciudad latinoamericana fueron publicados en los años setenta por geógrafos alemanes (Bähr 1976, Borsdorf 1976, Mertins 1980) y vistas de la Ciudad central vs. Ciudad difusa (imagen) creación propia tomando como base:

<https://www.google.com.mx/maps/place/Galer%C3%ADas+Cuernavaca/@18.9360149,-99.1950311,17z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x85cddf8acd0827b9:0x491809bc17feecac!8m2!3d18.9360149!4d-99.1928424>, Eure Santiago (2002) Modelo de Ciudad Latinoamericana (Imagen) Tomada de: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500002, Eure Santiago (2002) Modelo de Ciudad Latinoamericana (Imagen) Tomada de: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008600002

Vista de la ubicación en mapa del centro de Cuernavaca y de los tres centros comerciales caso de estudio, mostrando la dispersión de la ciudad tras su asentamiento.

Por otra parte Salazar Francisco (2004) en su artículo Globalización y Política Neoliberal en México, señala que, en México con el proyecto neoliberal, se reemplazó el modelo de industrialización sustitutiva de importaciones por la liberalización y desregulación industrial, comercial y financiera, dando prioridad al capital financiero y a las directrices del Fondo Monetario Internacional y del Banco de México, con el establecimiento de reglamentos que delimitaban los derechos y libertades al comercio. Es decir que durante el sexenio de Salinas de Gortari se generaron las condiciones para la concentración del ingreso y el producto en una élite de empresas y de familias, se firmó el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y comenzó un proceso acelerado de desregularización de los mercados financieros, hechos que en un primer momento fueron percibidos como la oportunidad para alcanzar la competitividad global, la internacionalización y finalmente la anhelada entrada al primer mundo.

Las reformas hechas contribuyeron a generar un medio macroeconómico estable, un grado más alto de inversión y brindar menos riesgos en comparación con el resto de Latinoamérica, beneficiando así a las élites políticas y económicas que mueven los capitales del mundo. Lo anterior nos permite entender como a pesar de las crisis económicas recurrentes en México, con el nuevo modelo económico neoliberal que acompañó a la globalización se favoreció e impulsó la diseminación de los grandes centros comerciales en el territorio. Salazar (2004, pp.0)

Bajo la visión de Monroy (2004, pp.131-158) la globalización es un proceso histórico de integración mundial en los ámbitos económico, político, tecnológico, social y cultural, que ha convertido al mundo en un lugar más interconectado, en el que el territorio no ha escapado a sus efectos, al transformar los territorios nacionales en espacios de la economía internacional. Esta internacionalización de la economía está priorizando la productividad espacial en función de la localización y la reubicación de las actividades productivas. Acrecentando el surgimiento de nuevos patrones de movilidad y fragmentación territorial, así como un nuevo modelo urbano, pues el proceso de globalización ha generado cambios espaciales que redefinen la organización del territorio a escala mundial, con repercusión en los mapas económicos y geopolíticos del mundo.

Según Touraine (1996), la globalización ha implicado una transición de economías nacionales de producción a economías internacionales como proyectos globales de modernización con implicaciones sociales y económicas, que demandan la adaptación de cada país y cada empresa a mercados mundiales cada vez más abiertos, sin lugar a dudas, más competitivos y más numerosos con segmentos más grandes de oferentes y demandantes, con innovaciones tecnológicas que invitan a las economías emergentes a integrarse y sectores económicos de reciente creación que desaparecen de forma acelerada Morales C. ; Haro K. (2013, p. 10).

La globalización lejos de ser un elemento puramente comercial, ha sido un factor determinante en el cambio territorial induciendo un cambio en el modelo de concentración a otro completamente opuesto conocido como difuso. Dicha expansión o difusión contribuyo, sin lugar a dudas, al establecimiento de los centros comerciales dentro de los territorios y con ello el cambio en la dinámica de uso y ocupación del suelo.

Un proceso dentro de la globalización económica es el establecimiento de los centros comerciales. La denominación de centro comercial tiene su origen en la palabra “centro” que proviene del latín centrum; que hace referencia al espacio donde se reúnen las personas con alguna finalidad. En este caso Cerda (2002, pp. 43-59), considera que el centro comercial se vincula al clúster, desde el momento que reúne o agrupa a oferentes y demandantes de un bien o servicio en un mismo espacio.

Su significado, también se vincula a redes de establecimientos comerciales independientes planeados y desarrollados con un criterio de unidad, cuyo tamaño, mezcla comercial, servicios comunes y actividades complementarias están relacionadas con su entorno. Al ser el motivo y eje vertebral de la presente investigación, resulta oportuno ahondar en la visión de los estudiosos del tema sobre estos artificios comerciales a través del tiempo.

Este recorrido acerca de la evolución del centro comercial se inicia con Medina (1998) quién plantea que “frente a la ciudad construida en el tiempo, el centro comercial es un territorio que se independiza de las tradiciones urbanas y de su entorno histórico. Este no se acomoda a la ciudad, ocurre a la inversa la ciudad se acomoda a su presencia”, considera que el centro

comercial no es solamente una nueva modalidad del consumo, es además el espejo que refleja las transformaciones actuales en la disposición de la trama urbana. Enfatizando el impacto de los centros comerciales en las transformaciones y en la disposición de la trama urbana, Palacios (2015, pp. 319-338).

Por su parte Ramírez Kuri (1998) enfoca el papel del centro comercial en aspectos como las transformaciones espaciales y procesos de modernización, sustenta que los centros comerciales son el resultado de transformaciones espaciales impulsadas por procesos de modernización urbana. Con base en ello, transcurren los procesos de diferenciación social tanto para los usuarios como para las poblaciones que no acceden o que no se identifican con ellos, Cornejo (2006, pp.93-127). Sin embargo, para De Mattos (1999) estos artefactos arquitectónicos forman parte de la reestructuración de las ciudades latinoamericanas como resultado de la forma de permear a la globalización, imponiendo como nueva fase histórica en las transformaciones urbanas.

En su trabajo Ciccolella (1999) señala que estos nuevos desarrollos urbanos o “artefactos de la globalización” surgidos de la reestructuración económica derivado del proceso de globalización constituyen los “símbolos de la modernización”, asociados a una actividad productiva más diversificada, nuevos patrones de consumo, aumento de los ingresos del personal ejecutivo y la nueva inversión inmobiliaria en centros corporativos.

En tanto que Fernández (2003) señala que la construcción de centros comerciales va de la mano de la construcción de nuevas centralidades urbanas, donde se simboliza el nuevo modelo territorial de ciudad difusa, haciendo referencia a la ocupación del territorio de manera dispersa, en tanto Sarlo (2009) señala que el centro comercial es la perfecta adecuación entre finalidad y disposición del espacio, ya que a través de este la circulación de mercancías se objetiviza y el consumismo se acentúa, generando una cultura extraterritorial de la que nadie puede sentirse excluido, dotado de elementos fetichistas, con exposición de los objetos soñados, como producto propio de la posmodernidad, es decir muestra un enfoque en la disposición del espacio, cultura extraterritorial y posmodernidad.

Pacheco y Hewitt (2010) enfocan el papel del centro comercial desde el postmodernismo y el modelo de ciudad dispersa, explican que los centros comerciales o lugares de ocio situados en las nuevas periferias del entorno metropolitano, se adaptan a los modelos urbanos del postmodernismo, la dependencia del automóvil y la peri urbanización sin fin, vinculándose a las estructuras dispersas y fragmentadas de los espacios de expansión metropolitanos, que muchas veces se definen por contener elementos urbanos, pero sin conformar ciudad. Igualmente alimentan la denominada ciudad dispersa, convirtiéndose en pieza clave de estos complejos desarrollos suburbanos, contribuyendo a la desaparición de las diferencias entre el centro tradicional y la periferia, al trasladar o dispersar y, al mismo tiempo, concentrar las funciones de consumo y ocio en espacios cada vez más periurbanos, dejando evidencia del cambio que se dio con la llegada de estos nuevos espacios de comercio a la periferia de las ciudades y lo que trajo consigo todo esto.

Finalizando este recorrido cronológico con Sassano (2015) quién los considera como los máximos espacios de consumo simbólico y mercantil de la sociedad capitalista, resultado de la corriente de globalización neoliberal que trajo un tipo arquitectónico global que ha traspasado las fronteras nacionales y culturales donde el consumo tiene un papel articulador entre el territorio y la sociedad, de allí que los centros comerciales como espacios de consumo posmoderno han constituido una verdadera revolución del comercio minorista marcando una notable transformación de las formas del espacio, donde se consume y de los lugares donde están ubicados llegando a convertirse en verdaderos hitos urbanos.

Como puede observarse, existe una coincidencia entre los autores respecto a la dispersión del territorio a partir de los centros comerciales, lo que en sí mismo implica un cambio en la forma o morfología urbana de las ciudades. Siendo la finalidad de esta investigación el comprobar el cambio de la morfología urbana, resulta pertinente ahondar en su significado alcance e implicaciones bajo la visión de aquellos que han centrado su trabajo en ello.

Estudiosos coinciden que la morfología se avoca al estudio de la forma de las ciudades, de acuerdo a Oliveira y Cherubim, (2018, pp. 1-26), citando el arquitecto italiano Marco Maretto, la morfología urbana es la ciencia que se ocupa de la forma y de los procesos de formación de las

ciudades, así como de sus actores responsables y de fenómenos asociados. En este sentido, la morfología urbana tiene como objetivo analizar las implicaciones que la forma geométrica y los patrones del tejido urbano tienen en los más diversos fenómenos que puedan llegar a alcanzar el ambiente urbanizado y sus habitantes, Maretto (2014).

En tanto Marques de Sousa (2015, pp. 28-35), la morfología urbana es una ciencia de carácter extremadamente multidisciplinario y sistémico, de esta manera, diversas áreas del saber y sus profesionales pueden realizar estudios y análisis morfológicos sobre el ambiente de las ciudades. De allí que arquitectos, urbanistas, ingenieros, geógrafos, antropólogos, sociólogos y otros profesionales pueden dedicarse al estudio holístico de la forma y de los fenómenos vivenciados por el tejido urbano y sus agentes.

Como se mencionó con anterioridad, el fundador de la escuela anglo-alemana de morfología urbana, el geógrafo alemán Michael Robert Günter Conzen, es el estudio de la evolución de las ciudades, por lo que es vista como un palimpsesto urbano donde se pueden “leer” las cicatrices que son el legado del pasado y que corresponden a una influencia de hechos políticos, económicos, culturales y sociales, por lo que plantea que las diferencias morfológicas vienen de los cambios en los elementos en el curso del desarrollo del paisaje urbano, que surgieron como respuesta a los cambios que requieren funcionalmente la sociedad, desarrollándose complementariamente de un sistema socio cultural coherente por lo que cada fase o etapa tiene su carácter distintivo general, Chávez (2016, p. 38).

Orientando la investigación con apego a los objetivos planteados, que cuestionan la relevancia del emplazamiento de los centros comerciales en la morfología de urbana y su repercusión en la traza urbana; vale la pena reiterar que morfología urbana es el aspecto externo o forma de la ciudad y ésta depende del *emplazamiento, la situación, el plano y los usos del suelo*. El emplazamiento alude a la ubicación o el establecimiento geográfico o físico, es el lugar de asentamiento; para el caso de los centros comerciales, el lugar se elige teniendo en cuenta su función, es decir, tomando en consideración la ubicación en suelo urbano o urbanizable, su conexión con la traza urbana, la capacidad de la red vial urbana e interurbana, la conexión con

redes de transporte público, la cercanía y fácil acceso a la oferta comercial desde las áreas residenciales y los valores naturales, históricos y artísticos.

Al respecto Vahí (2017 p. 66), destaca al emplazamiento como uno de los criterios a considerar para la apertura de un centro comercial en un destino, de acuerdo con la autora, los criterios clave a considerar en los procesos de implantación de un centro comercial son: la necesidad del establecimiento como servicio, la escala del establecimiento y su proyección sobre el mercado potencial, el emplazamiento y el impacto en centros preexistentes y la accesibilidad. Para el caso de esta investigación el emplazamiento o lugar de asentamiento se vio influido tanto por los criterios mencionados como por el uso de suelo. (Ver figura 3).

Siguiendo este orden de ideas, es importante resaltar que la situación de un centro comercial indica su relación con el contexto geográfico local y remoto. Al respecto Mendoza y Sánchez (1999 pp.93-113), indican que pese a que las teorías de localización hechas por Von Thunen, Weber, Christaller han sido rediseñadas y criticadas estas continúan contribuyendo, principalmente en lo que respecta a la teoría comercial, resaltando que en la elección de la localización de un centro comercial por encima de consideraciones de carácter político y económico, los criterios de mayor consideración para su establecimiento son los que definen la obtención de la máxima ganancia, es decir que el valor del espacio se da en función de la mejor actividad a establecer en el espacio en el que se ubica el centro comercial, de allí la importancia de la localización.

2.3 Importancia de la tenencia de la tierra y el marco jurídico en el establecimiento de los centros comerciales

Bajo una lógica simple, el emplazamiento de un centro comercial se fundamenta en una ubicación cercana a las vías principales de comunicación, la accesibilidad al público, entre otras, sin embargo, el emplazamiento para el caso de esta investigación tiene su punto de partida en el cumplimiento al marco jurídico, convirtiéndose en un punto focal de la misma, en cuanto a que un centro comercial solo puede establecerse en el lugar y bajo las condiciones que la ley se lo

permita. En el caso de Morelos y por ende de Cuernavaca, la *tenencia de la tierra* circunscrita a un régimen de propiedad, ha limitado en algunos casos la inversión, derivando en la necesidad de la adecuación del marco jurídico, para generar la viabilidad de la construcción de los mismos.

En materia urbana, el marco jurídico es el conjunto de políticas públicas y planificaciones de orden territorial, encaminadas a la coordinación y compatibilización de los usos y funciones del suelo en el territorio; es decir, leyes, reglamentos, planes y programas que desarrolla un gobierno como marco de actuación y éste debe servir como medio para avanzar hacia un desarrollo sostenible.

Cuando se planea la ciudad el tema de la tenencia de la tierra es de gran relevancia, el territorio se constituye como una de las construcciones jurídicas más poderosas de regulación para los procesos de aprovechamiento y usos del territorio, porque todo ocurre en él, todas las necesidades y actividades que se desarrollan como individuos y como sociedad se llevan a cabo en un espacio físico regulado.

La tenencia de la tierra es el conjunto de disposiciones legales que establecen los actos constitutivos de la posesión, nos lleva a estudiar los diferentes regímenes de propiedad que existen ya que los actos y requisitos para poseer una determinada superficie de tierra dependen del régimen de propiedad al que ésta pertenezca, es de recalcar que la propiedad está detrás de cualquier acción de aprovechamiento. En México la ley reconoce tres tipos de propiedad: la pública, la privada y propiedad social. Para ello se menciona que significa:

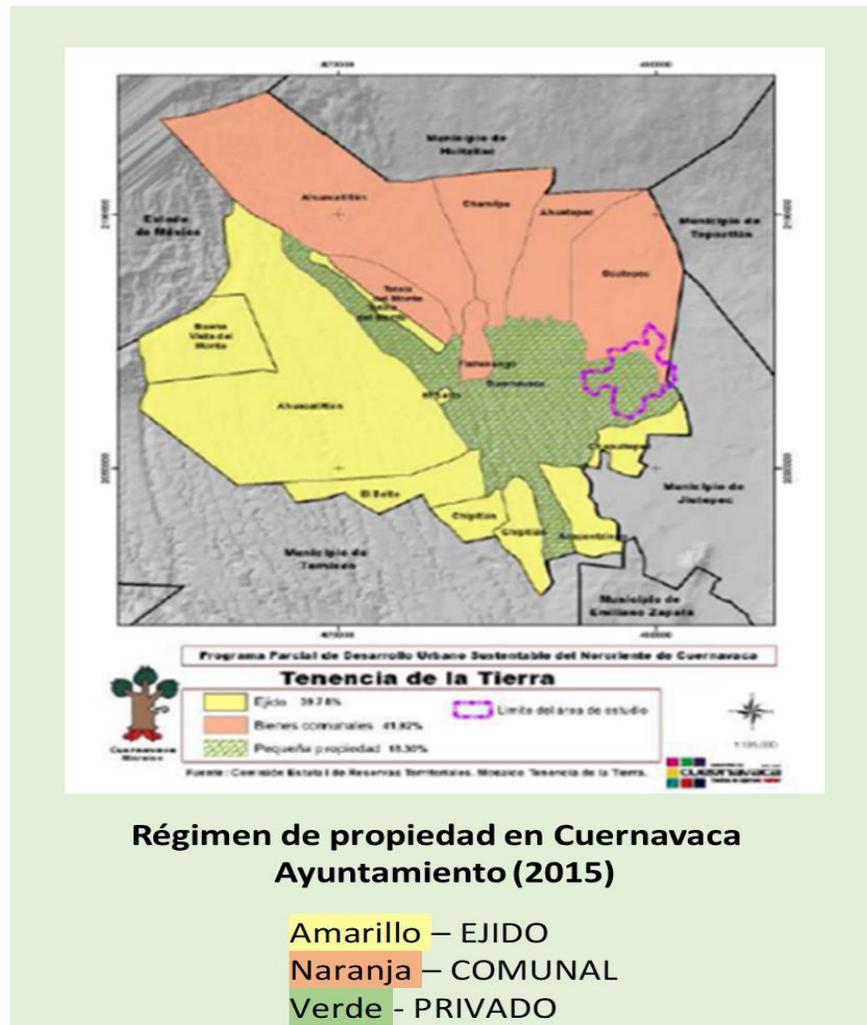
Propiedad Privada: es aquella que sólo puede tener un dueño a la vez, a menos que sea una empresa con varios accionistas, cada poseedor de una propiedad privada puede hacer con ella lo que decida, dentro del marco de las leyes.

Propiedad pública: son bienes pertenecientes al Estado o entidades públicas, destinadas al servicio público y están fuera del comercio, es decir, son inalienables, imprescriptibles e inembargables.

Propiedad social: se compone de diversos núcleos agrarios, los cuales a su vez están divididos por dos regímenes importantes: el ejido y la comunidad. Según Olivera (2015, pp.149-196), más de la

mitad de la superficie mexicana se encuentre distribuida en unos 30,000 ejidos hace de la tenencia de la tierra un modelo único en el mundo.

Figura 3.-
Régimen de uso la tierra en el municipio de Cuernavaca



Fuente:
Mapa de Tenencia de la Tierra, tomado del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Nororiente de Cuernavaca (2015),
http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/decretos_ejecutivo/pdf/DPDESUNORORIENTEVCVA.pdf

En la imagen se resalta ubicación de la Delegación Miguel Hidalgo y Costilla con una línea morada y permite entender las proporciones de los regímenes de uso de la tierra, es decir permite visualizar en donde se ubica la tierra de carácter privado y con ello las posibilidades de asentamiento de los centros comerciales (mapa)

Al seguir con la idea de Olivera (2015), la Reforma agraria de 1992 con la modificación al Artículo 27 constitucional, permitió la desincorporación del suelo ejidal del régimen agrario y su inclusión al régimen urbano, antes de ello no era posible fragmentar ni vender el suelo ejidal legalmente, salvo casos excepcionales, mediante la expropiación o la permuta. A través del Programa de Certificación de Derechos Ejidales y Solares Urbanos (Procede) que opero de 1993 -2006 se dio certidumbre jurídica a través de certificados parcelarios y/o certificados de derecho de uso común, así como los títulos de solares, mediante la expropiación concertada de bienes ejidales y comunales, la adopción de dominio pleno, y la aportación de tierras de uso común a sociedades mercantiles o civiles (inmobiliarias ejidales) previa aprobación de las asambleas ejidales. Actualmente los ejidos en las periferias urbanas pueden ser incorporados al desarrollo urbano planificado.

En gran medida los conflictos por la tierra en el estado de Morelos tienen sus orígenes en el reparto agrario que dio paso a la tenencia de la tierra, un factor que ha limitado y echado abajo proyectos de inversión, hecho que resulta relevante para entender el papel que juega el tipo de propiedad y el uso de suelo pues limitan el desarrollo de un centro comercial. En el caso específico de los centros comerciales caso de estudio, estos factores dieron pie a la reestructuración del marco jurídico, confirmando una vez más la trascendencia del emplazamiento y del marco jurídico aplicable.

Como se señaló anteriormente el tipo de propiedad y el uso de suelo pueden limitar el desarrollo de un centro comercial, pero es este último el que marca la dinámica de una zona de la ciudad, dando cabida a la pertinencia en el territorio o no según la vocación del mismo. Por un lado, los habitantes usan y ocupan el territorio, sin embargo, son las autoridades las que toman las decisiones sobre el desarrollo futuro y aprovechamiento de las potencialidades del territorio con base en las funciones y actividades, modificándolo y promoviendo un nuevo patrón de organización del espacio geográfico, al reorganizarse y surgir nuevas prácticas de especialización económica que conllevan el cambio de la dinámica de uso y ocupación del suelo.

El uso de suelo establece las actividades permitidas al interior de un predio, ya sea rural, urbano o de conservación evitando con ello conflictos de uso y garantizar la disponibilidad de suelo, en

el corto y mediano plazo. Los usos predominantes son el habitacional, mixto, comercial e industrial y son determinados por la legislación municipal a partir de los instrumentos de planeación de la ciudad.

El programa de desarrollo urbano y los programas parciales son los principales instrumentos de planeación de cualquier ayuntamiento para ordenar desde el punto de vista territorial las zonas habitacionales, industriales, comerciales y servicios, así como turísticas; de ellos se desprenden elementos como la zonificación y las matrices de compatibilidad de usos del suelo que determinan los tipos de construcción y giros viables en cada zona de la ciudad.

El uso habitacional está destinado a la construcción de viviendas, el cual ocupa en Cuernavaca más de la mitad del crecimiento urbano del municipio. Por mencionar algunos ejemplos de este uso del suelo se encuentran las colonias: Rancho Cortés, Rancho Tétela, Colonia del Bosque, Vista Hermosa, Reforma entre otras. En tanto el uso comercial y de servicios se puede definir como la intención de utilizar el espacio privado para un uso mercantil o comercial de una persona o una empresa privada. Por lo que respecta al uso industrial este da cabida a naves industriales, algún tipo de ensambladora o de producción de alimentos, para este uso, la tierra debe tener unas características específicas que se deben considerar, por el tipo de residuos peligrosos y finalmente el uso del suelo mixto, es la suma del uso habitacional y comercial o bien el uso habitacional e industrial, siempre y cuando este último sea amable con el medio ambiente Zárate (1991).

A estos usos de suelo para su funcionamiento adecuado será necesario dotarlos de equipamiento e infraestructura para atender la nueva demanda de estos emplazamientos. El uso de suelo mixto es una alternativa y posibilidad de que en una colonia o territorio puedan coexistir la vivienda de alta o mediana gama, así como comercio y actividades laborales de bajo impacto urbano, de tal manera que todas estas actividades convivan con una relativa armonía.

Para el caso de esta investigación, la zona nororiente de Cuernavaca ante la posibilidad de transformarse en una zona de competitividad global y zona de centros comerciales, la autoridad promovió un nuevo patrón de organización de ese espacio geográfico, mediante el cambio de uso de suelo, lo que modificó la zonificación y el comportamiento comercial de la zona. En otras

palabras, cambió la dinámica de uso y ocupación del suelo, aprovechando las potencialidades del territorio.

La zonificación se refiere al ordenamiento de los elementos y actividades urbanas o regionales por sectores parciales o zonas, en función de sus características similares con el fin de lograr mayor eficacia en su utilización y funcionalidad dentro de la estructura urbana. Constituye un instrumento poderoso en las tareas de planeación, e impone modalidades y limitaciones de utilización a la propiedad privada, en razón de constituir una disposición de carácter legal obligatoria al derivarse de los programas de desarrollo urbano, y se expresa gráficamente a través de planos de usos de suelo y de la tabla de compatibilidades de uso, en la que se muestran los usos permitidos y prohibidos para un área en particular. Es de señalar que la rezonificación debe entenderse como el cambio de un tipo de zona a otra en un mismo espacio geográfico, siendo ejemplo de ello el paso de una zona habitacional a una zona comercial.

Todo esto explica, tanto la importancia de la transformación del marco jurídico como la justificación para el cambio de uso de suelo o rezonificación de la zona nororiente de Cuernavaca, dado el potencial de albergar a los centros comerciales más grandes del estado de Morelos. De allí el peso que guarda el marco jurídico para esta investigación.

El marco jurídico como elemento del análisis morfológico de este trabajo de investigación permitió dimensionar la importancia de la tenencia de la tierra, y específicamente la trascendencia del régimen de propiedad, del uso de suelo y del emplazamiento, pues éstos deben estar alineados a los requerimientos de ley para prosperar el establecimiento de un centro comercial en el territorio.

El cumplimiento a las disposiciones legales, es la llave para el desarrollo de la construcción de un centro comercial y de ello deriva la posibilidad del desarrollo de nueva infraestructura vial, misma que habrá de convivir con la ya existente, lo que puede desencadenar un cambio tanto en la traza urbana como en la conectividad y por ende en la morfología del lugar, de allí la importancia de constituir la como elemento de análisis de esta investigación.

2.4 Infraestructura vial y traza urbana. Hacia la conectividad

Para referirnos a la traza urbana es importante partir de la localización, al hablar de ella se alude a la ubicación y en última instancia al plano. González (2020) comparte que un plano urbano es el documento que recoge el diseño de la ciudad y que regula cómo se usará el espacio físico, exponiendo gráficamente el trazado o entramado de las calles de la ciudad, además puede contener otros elementos como leyendas de algunas calles y edificios, lugares de interés y en algunos casos, la señalización del transporte público.

Por ello el plano de la ciudad es un elemento fundamental para el correcto desarrollo, así como para la evolución sostenible de una ciudad. Sin él, la ciudad estaría creada a su suerte, sin considerar ninguno de los aspectos que la hace habitable y que la convierten en un organismo vivo. Para el desarrollo del análisis morfológico realizado en la presente investigación es importante el plano ya que es mediante el contraste de este como se identifican y verifican los cambios a nivel traza urbana de la ciudad.

Por su parte González y Larralde (2019, pp. 11-42), indican que la traza urbana se constituye a partir de la fusión del sistema vial, el tamaño y forma de las manzanas, donde la calle destaca por su función estructurante y por ser un elemento de soporte funcional del espacio urbano. El trazado es quizá uno de los atributos más significativos de la morfología, puesto que, al conjugarse con el sistema vial, el tamaño y forma de las manzanas determinan la fisonomía y permiten dar cuenta tanto de la cobertura vial como de la conectividad

Para el análisis de la conectividad se toman en consideración las sendas o calles, los nodos y bordes, elementos que Kevin Lynch (1954), estableció como elementos de análisis de la imagen urbana en su libro *La imagen de la ciudad*. Es de resaltar que éstos mantienen un estrecho vínculo con la infraestructura vial de la ciudad y por ende con la conectividad.

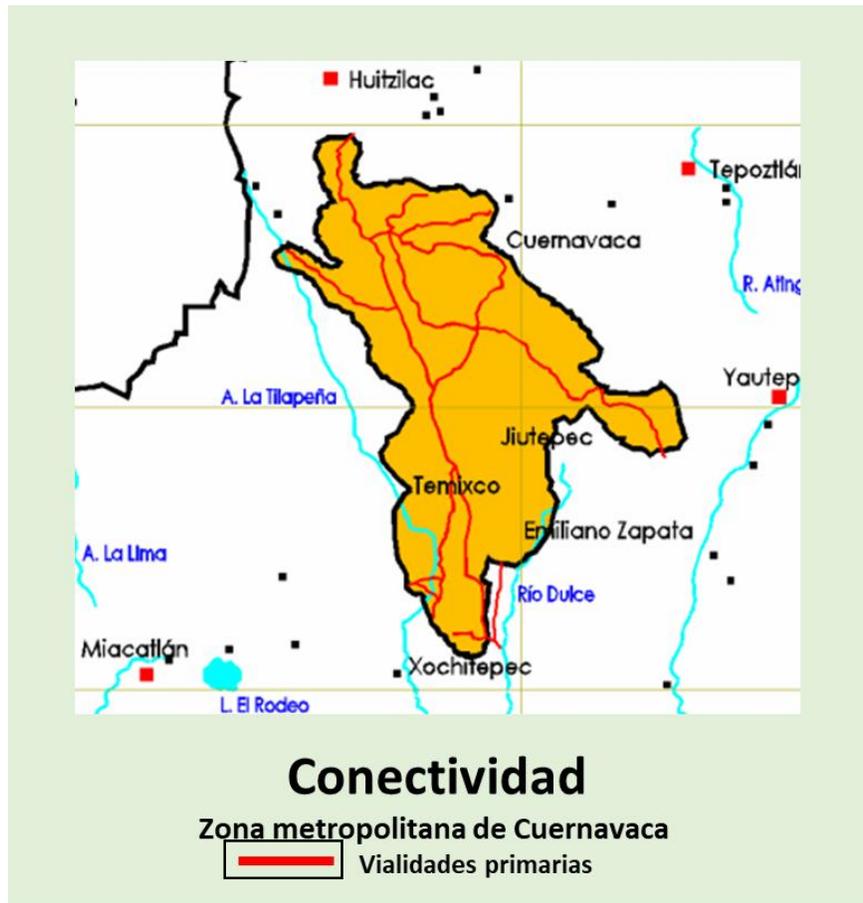
Cabe señalar que la Infraestructura vial es el conjunto de elementos que permite el desplazamiento de vehículos y tienen como propósito asegurar un tránsito seguro de los peatones y vehículos. Los principales elementos de la infraestructura vial son: vías de circulación, intersecciones y señalamientos. Secunza (2019) considera que el grado de conectividad de las

vialidades de un área urbana, se da en razón de la traza, ancho de vialidades, frecuencia, densidad de intersecciones, proporción entre superficie vial y entorno construido, todas ellas características determinantes para la morfología de la ciudad.

La conectividad como se ha mencionado tiene como elemento principal la red vial, esta cuenta con una gradación y se clasifica acorde a su función en vialidades regionales, primarias, secundarias y terciarias. Las vialidades regionales son las que comunican a una ciudad o región con otra, en tanto que las vialidades primarias se refieren al espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas, son calles amplias que facilitan la circulación vehicular. Por lo que respecta a las vialidades secundarias, éstas permiten el acceso a los predios y permiten el flujo del tránsito vehicular no continuo, son calles más estrechas de conexión entre una vía primaria con alguna otra vialidad, incluyendo las laterales de las vías de acceso controlado; también se utilizan para circular dentro de una colonia; finalmente las vías terciarias brindan acceso a los predios dentro de los barrios y las colonias, conectando el tránsito a la red primaria.

La conectividad se puede considerar como la capacidad que tiene la red de calles de una ciudad para interconectar en mayor o menor medida las necesidades de movilidad entre puntos de origen-destino, garantizar seguridad y accesibilidad a todos los modos de transporte e integrar las actividades sociales y económicas con su entorno construido. La existencia y eficiencia de la red viaria influye en el desarrollo económico, la competitividad y desarrollo humano, en tanto, su ausencia genera aislamiento por la falta de servicios y el abastecimiento de productos, afectando la calidad de vida. (Pérez et al., 2009), es decir que la conectividad favorece la comunicación entre regiones, comunidades, la integración de distintos sectores de la sociedad, el intercambio de productos, la movilidad de las personas y la prestación de servicios a la población Dado el nivel de impacto en el territorio y calificar como un criterio a cumplir en la elección del emplazamiento de un centro comercial, Vahí & Hurtado (2017), para efecto de esta investigación la conectividad se constituyó como variable de estudio.

Figura 4.
Mapa de la red viaria de la zona metropolitana de Cuernavaca (2006)



Fuente: Imagen tomada del Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca, Ayuntamiento (2006), disponible en: http://obum.zmCuernavaca.morelos.gob.mx/metadata/cuernavaca/PDUCPMC_memoria.pdf,

Nota: El Municipio de Cuernavaca forma parte de la Zona Metropolitana de Cuernavaca, integrada por los municipios de Cuernavaca, Jiutepec, Emiliano Zapata, Temixco y Xochitepec, la cual inició su conformación como un área urbana continua en la década de los 60 a raíz de la instalación en el Municipio de Jiutepec de la Ciudad Industrial del Valle de Cuernavaca CIVAC, originándose en gran medida en razón de la conectividad, o la red vial que los enlaza como puede observarse en el mapa superior.

En tanto Bautista (2018, pp. 123-141), al referirse al grado de conectividad expone la importancia de las redes viales como elementos fundamentales en las políticas de desarrollo, al constituir un reflejo de la evolución de los territorios y determinar la morfología de la ciudad, a partir de elementos como la traza, el ancho de vialidades, la frecuencia, la densidad de intersecciones, la proporción entre superficie vial y el entorno construido, entre otras. Por su parte Patiño y Salazar (2016, p. 81), en relación a la conectividad, consideran que esta se ve alimentada de la red vial y su impacto se ve influido por el grado de relaciones e intercambios que ésta pueda albergar. Su relevancia en la estructura urbana, en los modelos territoriales y en la planeación radica en que puede frenar o impulsar transformaciones sustanciales en la organización territorial.

En el análisis de la conectividad es fundamental, como ya se mencionó anteriormente, las calles o sendas y nodos, dado que han provocado las más importantes transformaciones territoriales en la estructura e imagen urbana de la ciudad. Los nodos funcionan como puntos estratégicos de confluencia de redes viales, pueden ser formados por cruces de vialidades importantes y por concentración de personas Lynch (1960). Su relevancia radica en el impacto que estos pueden tener en la zona de estudio, por un lado, estos dotan de mayor y mejor fluidez vial alrededor de los centros comerciales mejorando la conectividad de la zona o por el contrario configurarse de tal modo que limiten el tránsito y vialidad.

2.5 Dinámica de uso y ocupación de suelo: Rezonificación

Según el informe de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del D.F., PAOT (2003), la dinámica de uso y ocupación del suelo se refiere a la ocupación de una superficie en función de su capacidad agrológica y su potencial de desarrollo, representando un elemento fundamental para el desarrollo de la ciudad y sus habitantes ya que es a partir de éstos que se conforma su estructura urbana y por tanto se define su funcionalidad. Sin embargo, resulta útil adicionar que la aptitud territorial se determina para localizar las extensiones geográficas más propicias para el desarrollo de los asentamientos humanos y de actividades productivas por tipo de sectores primario, secundario y terciario.

Los usos de suelo corresponden a un conjunto genérico de actividades que el Instrumento de Planificación Territorial admite o restringe en un área predial, para autorizar los destinos de las construcciones o instalaciones, para determinar el tipo se hacen estudios de ordenamiento territorial mismos que quedan a cargo de las instituciones de desarrollo urbano de cada municipio o localidad. En este sentido el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca (2006) reconoce en el municipio dos tipos de propiedad: la privada y la social, de la que se desprenden las tierras comunales y ejidales. Por otra parte, la zonificación de usos del suelo reconoce el uso habitacional, uso comercial, uso industrial y uso mixto.

En el caso del estado de Morelos, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente publicada en el Diario Oficial de la Federación de fecha 28 de enero de 1988, en su artículo 23 indica la relevancia de los programas de ordenamiento ecológico para los planes y programas de desarrollo urbano y vivienda, particularmente en la determinación de uso de suelo. En los últimos años, Cuernavaca ha transformado gradualmente el uso de suelo de la ciudad, intensificándose el cambio de uso habitacional a uso de suelo comercial principalmente sobre vialidades primarias, este cambio de vocación de la tierra ejemplifica el cambio en la dinámica de uso de suelo y ocupación del suelo. Para el caso de la presente investigación esta dinámica se refleja con el paso de un uso habitacional a un uso comercial y particularmente de este a un uso de suelo mixto, extendiéndose al impacto en el cambio de vocación de la zona de estudio que se transformó en la zona comercial más grande del estado de Morelos.

En el caso de la dinámica de uso y ocupación del suelo tras el impacto de un centro comercial en el territorio, puede ejemplificarse con lo señalado por las investigadoras Vahí & Hurtado (2017) que en su estudio a los centros comerciales y a la dinámica urbana consideran que la dinámica de uso y ocupación del suelo puede ejemplificarse con la aparición de nodos y una sucesión de localizaciones de empresas y equipamientos entre otros en el territorio. Es decir que tras la llegada de un centro comercial la dinámica del lugar, la forma de vivir y habitar el espacio evoluciona, cambia de vocación, un territorio podría dejar de ser rural para cambiar a urbano o de habitacional a comercial. Como se compartió anteriormente la construcción de los centros comerciales conllevó la adecuación del marco jurídico, originando la creación del Programa

Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona Nororiente de Cuernavaca, que dio paso al establecimiento de un nuevo uso de suelo. Esta rezonificación trajo como resultado la transformación en la dinámica de uso y ocupación del suelo de la zona nororiente.

Es a través de la zonificación secundaria establecida en los programas de desarrollo urbano como la autoridad determina los usos específicos para cada zona de la ciudad, estableciendo además de los usos, los giros o actividades permitidas para cada zona del municipio. En el caso de la zona de estudio con la aprobación del uso de suelo comercial y mixto, se generaron no solo las condiciones para un cambio de la morfología o forma urbana también para un cambio en la dinámica de uso y ocupación del suelo, que se vio reflejada en el establecimiento de comercio de alta gama o dirigido a las clases altas de la población considerado así en razón de su alto poder adquisitivo y que es del tipo predominante en los centros comerciales y del comercio formal periférico o comercio establecido, que es aquel que se asienta de conformidad con lo dispuesto en la normatividad de índole urbano y fiscal aplicable para estos, sin escapar al desarrollo del comercio informal, caracterizado por operar en la vía pública de manera irregular al no contar con los permisos o trámites fiscales requeridos; lo que en su conjunto forma parte de las transformaciones de la zona.

CAPITULO II

CENTROS COMERCIALES EN LA PLANEACIÓN Y EL DESARROLLO URBANO DE LA ZONA NORORIENTE DE LA CIUDAD



CAPITULO II

3. Centros comerciales en la planeación y el desarrollo urbano de la zona nororiente de la ciudad.

Como parte del análisis geográfico de este trabajo de investigación se consideró necesario el análisis al marco jurídico de actuación. Este segundo capítulo tiene como propósito elemental evidenciar el papel del marco normativo en la transformación de la morfología urbana a partir de la puesta en marcha de los centros comerciales Galerías Cuernavaca, Fórum Cuernavaca y Averanda Cuernavaca.

Como podrá observarse en la primera fase del capítulo, la llegada a un territorio de un centro comercial atraviesa por el cumplimiento a la regulación aplicable. Los instrumentos de planeación urbana de una ciudad constituyen el cuerpo normativo en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial a los que debe sujetarse la autoridad para autorizar el establecimiento de estos artificios de la modernidad y por ello la importancia de clarificar cuáles son estos y su alcance.

3.1 Implicaciones del marco jurídico en los cambios al territorio

Morelos es conocido por los conflictos originados con motivo del reparto agrario; de allí que en la segunda fase del capítulo se contextualizan sus implicaciones en la zona de estudio y se enmarquen las condiciones legales, sociales y políticas que acompañaron el emplazamiento de estos centros comerciales bajo aspectos como el régimen de propiedad y uso de suelo. Componentes que en materia de desarrollo urbano son indispensables para dar viabilidad a su asentamiento.

A través del análisis a los instrumentos de planeación municipal fue posible evidenciar la evolución del uso de suelo de la zona nororiente durante el periodo de estudio y complementarlo con el análisis al Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca, confirmando que este programa fue creado con la finalidad de establecer las bases técnico jurídicas, para ordenar, normar y regular el crecimiento de la zona nororiente de la ciudad.

Lo explica la contribución del marco jurídico en la transformación de la morfología urbana de la zona nororiente de la ciudad a partir del establecimiento de los centros comerciales estudiados.

3.1.1 La planeación y ordenación urbana en la transformación del territorio

La presente investigación se planteó desde una óptica geográfico – espacial, sin embargo, el establecimiento de un centro comercial en la ciudad guarda un estrecho vínculo con el desarrollo urbano y el ordenamiento territorial de la ciudad. Éstos aspectos están fuertemente ligados a la planeación municipal y por lo tanto sujetos al cumplimiento del marco jurídico aplicable vigente. En este sentido el arquitecto y maestro en urbanismo Eibenzschultz (1997) señala que una de las funciones de los gobiernos de las ciudades es la planeación, administración y asignación de recursos financieros, materiales y de infraestructura para la obtención de objetivos sociales, espaciales, funcionales, ambientales y económicos, y para determinar estos objetivos es necesaria la planeación urbana, los planes y programas urbanos y estos deben ser continuamente actualizados, discutidos y acordados para ajustarse a los cambios de la ciudad, de la tecnología, de catástrofes naturales y de continuas problemáticas emergentes (Jiménez, 2015, 197-220).

En tanto que Jiménez (2015) resalta que el marco normativo urbano es fundamental para comprender el rumbo de la gestión pública de las ciudades, sin embargo, cuenta con grandes deficiencias por su flexibilidad ante las exigentes demandas del inversionista inmobiliario, al restarle fuerza jurídica a los planes de desarrollo urbano mediante una aplicación incorrecta o a discreción y dar pie al desarrollo de la corrupción urbanística. Por lo que la planeación urbana resulta una moda política, no una necesidad social y no tiene como fin último generar el bienestar social. Jiménez D. (2015. pp.197-220).

Lo anterior nos lleva a realizar un análisis a los instrumentos de planeación de la ciudad y a asimilar los mecanismos de aplicación para conseguir emplazar los centros comerciales. El establecimiento de un centro comercial en la ciudad atraviesa por determinar su emplazamiento, es decir, la elección del lugar para establecerlo y llevar a cabo su construcción, éste debe satisfacer requerimientos iniciales como: dimensión suficiente, buena conectividad, cercanía a las

principales vías de comunicación, existencia de sistemas de transporte, infraestructura de servicios públicos, tierras con régimen de propiedad privada, uso de suelo comercial o mixto Vahí (2017, p. 66). A partir de las entrevistas pudo observarse que, durante el periodo de estudio de esta investigación, el régimen de propiedad y uso de suelo condicionó el emplazamiento de centros comerciales, al punto de cambiar la ubicación originalmente planeada para el desarrollo de Galerías Cuernavaca.

Las limitantes del emplazamiento y la necesidad del impulso a la inversión en la ciudad, que como beneficio adicional implicaba el desarrollo de nueva infraestructura vial, llevo a las autoridades a establecer una estrecha coordinación entre sus distintos niveles para el desarrollo de nuevos instrumentos de planeación, con impacto directo en el uso de suelo y conectividad de la ciudad, desencadenando el impulso comercial de la zona nororiente de Cuernavaca a través del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca aprobado en el 2015. Circunstancias y hechos que permiten evidenciar al marco jurídico como un factor que faculta o impide la transformación del territorio y el cambio de la morfología urbana, al tener un impacto directo en el uso de suelo.

3.1.2 Delimitación del análisis al marco jurídico

Como se ha mencionado, la ordenación del territorio está estrechamente vinculada a las normas y estas constituyen una valiosa herramienta para la planeación y gestión del territorio, la política de ordenamiento territorial contribuye al desarrollo de la ciudad, ya que guarda una estrecha relación con el desarrollo económico, el social, el desarrollo sostenible y la competitividad.

Es importante resaltar que la presente investigación, enmarca su análisis en los aspectos jurídicos que envuelven el asentamiento de un centro comercial en la ciudad, a partir de su capacidad de generar la viabilidad o improcedencia de su asentamiento y de su aporte en la transformación del territorio y que como se expuso anteriormente están directamente relacionados con el emplazamiento. Por tanto, la revisión y análisis del marco jurídico bajo un enfoque territorial se circunscriben a: 1) Régimen de propiedad y 2) Uso de suelo, para a partir de ello centrarse en sus

repercusiones a nivel: 1) Traza urbana, 2) Infraestructura vial, 3) Conectividad y 4) Dinámica de uso y ocupación del suelo.

3.2 El régimen de propiedad en la transformación urbana

La transformación urbana de una ciudad también se manifiesta en los cambios de uso del suelo, es decir, que de tierra de cultivo sea modificada a carácter urbano o bien de uso habitacional a comercial, industrial o mixto según sea requerido. Este es un proceso que se ha generado en Morelos bajo dos vertientes:

1) Como consecuencia de la reforma agraria,

2) Ante el estímulo de la creación de infraestructura en favor de la ciudad por inversiones en determinadas zonas de la ciudad.

La primera incide en el régimen de propiedad a través de la privatización del ejido y la segunda en el cambio de uso de suelo, que ha dado paso al desarrollo comercial de la ciudad, ambas provocando cambios en la vocación original de la tierra.

Olivera (2015) señala que a raíz de la reforma agraria la capital de Morelos y su zona conurbada fueron impactadas por un boom inmobiliario en sus áreas periféricas, como resultado de la nueva legislación, al proveer mecanismos para desincorporar el ejido del régimen agrario y su incorporación al desarrollo urbano formal, ya que anteriormente no era posible fragmentar ni vender el suelo ejidal legalmente, salvo casos excepcionales, mediante la expropiación o la permuta, su urbanización era ilegal Olivera G.(2015, p.16).

La incorporación de la propiedad ejidal al desarrollo urbano mediante la privatización de los ejidos a través del Programa de Certificación de Derechos Ejidales y Solares Urbanos (Procede) 1993 - 2006, consistió en dar certidumbre jurídica vía certificados parcelarios y/o certificados de derecho de uso común, títulos de solares en favor de los individuos con derechos que integran los núcleos agrarios y los terrenos ejidales. Actualmente los ejidos pueden ser incorporados legalmente al

desarrollo urbano mediante la expropiación concertada de bienes ejidales y comunales, la adopción de dominio pleno y la aportación de tierras de uso común a sociedades mercantiles o civiles (inmobiliarias ejidales) previa aprobación de las asambleas ejidales.

La adopción de dominio pleno es el único mecanismo por el que se privatizan las parcelas ejidales, no aplica a tierras de uso común ni para asentamientos humanos, y sólo puede realizarse si las parcelas concluyeron el Procede. Las tierras de uso común solo pueden ingresar al mercado de suelo urbano mediante la constitución de sociedades mercantiles o civiles (inmobiliarias ejidales). Cuernavaca es el segundo municipio con mayor superficie certificada por el Procede, no obstante, únicamente el ejido de Tétela del Monte adoptó el dominio pleno desarrollando el fraccionamiento Geo Lomas de Ahuatlán. En el caso del ejido de Santa María Ahuacatlán, aunque certificaron una gran superficie, no optaron por la adopción de dominio pleno. En el caso del ejido Chipitlán, tras la certificación y el dominio pleno se construyó la Unidad Habitacional Arboledas de Chipitlán, Olivera G. (2015, pp. 184-187).

Cuernavaca en su condición de zona metropolitana y su cercanía a la Ciudad de México, ha despertado interés para el desarrollo de enclaves globales. A inicios de la década del 2000, inversores tocaron puertas gubernamentales a fin de establecer un complejo comercial en la ciudad, considerando la mejor ubicación para ello los terrenos aledaños a la autopista México – Cuernavaca a la altura de la colonia Antonio Barona, sin embargo, los terrenos al estar bajo un régimen de propiedad social y la posibilidad de un descontento social, la inversión se vio detenida, hasta que se generaran las condiciones para asegurar la rentabilidad de la inversión.

Bajo la motivación de la aportación a la infraestructura vial que representaría el establecimiento en la ciudad de este centro comercial, las autoridades gubernamentales como parte de sus políticas y programas de impulso a la inversión, ubicaron un nuevo predio para el emplazamiento de esta, esta vez en terrenos bajo un régimen de propiedad privado, vendidos por la empresa Firestone; en una zona con posibilidad de expansión, accesos a vías de comunicación, presencia de sistemas de transporte, interconectado a la ciudad, sin embargo, las limitantes estribaron en el uso del suelo. Tema que recae en la esfera de competencia municipal, de allí la importancia del análisis al marco jurídico y su impacto en la morfología de la ciudad.

3.3 Implicaciones del marco jurídico en el territorio y sus niveles de aplicación

Para efecto de esta investigación resulta importante la comprensión de la función de los mecanismos de planeación, así como sus alcances y niveles de aplicación. En el ámbito de la planeación urbana municipal, la Constitución en su artículo 115, señala que los municipios estarán facultados para:

- Formular, aprobar y administrar lo concerniente a la zonificación y a los planes de desarrollo urbano municipal
- Participar en la creación y administración de sus reservas territoriales
- Autorizar, controlar y vigilar la *utilización del suelo*, en el ámbito de su competencia
Intervenir en la regularización de la tenencia de la tierra urbana
- Otorgar licencias y permisos para construcciones
- Participar en la creación y administración de zonas de reservas ecológicas
- Elaboración y aplicación de programas de ordenamiento territorial, con posibilidad de expedir los reglamentos y disposiciones administrativas que resulten necesarios.

Acorde al párrafo tercero del artículo 27 constitucional, las facultades del Ayuntamiento en relación con el cambio de la morfología y el asentamientos de los centros comerciales son: formular, aprobar y administrar la zonificación primaria y secundaria que se establecerá en los programas de desarrollo urbano sustentable, correspondiendo a la Zonificación secundaria los usos y destinos del suelo; estructura vial; así como la determinación de la matriz de compatibilidad de usos y destinos del suelo.

En materia urbana, el documento denominado: Programa Municipal de Desarrollo Urbano es la base de la planeación urbana del municipio y corresponde al ayuntamiento su creación e implementación. Es obligación del municipio contar con un Plan Municipal de Desarrollo del cual se desprende el Programa Municipal de Desarrollo Urbano que es el documento rector por el que

se planea y regula el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos en el territorio municipal, en él se señalan las acciones específicas para la ordenación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población y se establece la zonificación correspondiente y pueden desprenderse Programas de Desarrollo Urbano de Centro de Población y Programas Parciales de Desarrollo Urbano. Este último el eje rector del trabajo municipal a nivel territorio.

Para efectos de este trabajo es importante resaltar que en el programa se definen:

- a) Los usos, reservas y destinos del suelo,
- b) Los usos a que podrán dedicarse determinadas áreas del territorio municipal,
- c) Los destinos o fines públicos a los que se prevea dedicar determinadas zonas del municipio, y
- d) Las reservas para el futuro crecimiento urbano.

El resultado de estos instrumentos de planeación es la normativa a la cual deben sujetarse los centros comerciales para su asentamiento en la ciudad. En este sentido, el ayuntamiento en primera instancia supervisa que el terreno donde habrá de asentarse cumpla con el régimen de propiedad y cuente con un uso de suelo compatible, ya que éste determina las actividades permitidas al interior de un predio con base en lo establecido en los ordenamientos de carácter territorial.

3.4 Cambio de Uso de Suelo

Se da cuando una determinada porción de territorio le ha sido asignado un uso por medio de un programa de desarrollo o de una declaratoria y se le asigna otro uso mediante los procedimientos establecidos en la legislación. En materia de uso de suelo, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos en su artículo 116 faculta a los ayuntamientos para formular, aprobar y administrar la zonificación y los planes de desarrollo municipal.

Por otra parte, la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos (Publicada en el Periódico Oficial Tierra y Libertad del Gobierno del Estado de fecha 26

de agosto del 2009) expidió disposiciones aplicables al programa de desarrollo urbano. En su artículo 6, otorga facultades de coordinación al titular del Poder Ejecutivo para el apoyo al desarrollo regional, ordenamiento territorial y desarrollo urbano sustentable, en tanto que en su artículo séptimo faculta a la Secretaría del ramo para proponer al ejecutivo las políticas para el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano sustentable, para implementar los procedimientos de validación técnica y administrativa de los programas de desarrollo urbano sustentable, dictaminar la congruencia de los programas municipales de desarrollo urbano sustentable, respecto del Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable, brindar asistencia técnica a los municipios para la formulación de sus programas y fungir como órgano de consulta ante los municipios y los sectores social y privado.

En tanto en su artículo octavo determina que los municipios, cuentan con atribuciones para formular, revisar, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales de desarrollo urbano sustentable, determinando la zonificación primaria y secundaria, las normas técnicas de competencia municipal, así como la vigilancia de su cumplimiento. Así como la administración de la zonificación prevista en los programas municipales de desarrollo urbano sustentable de centros de población, regulando y controlando las reservas, usos y destinos de áreas y predios en los centros de población; e intervenir en la regularización de la tenencia de la tierra urbana.

El papel del Congreso del Estado en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano sustentable, se define en el artículo noveno de la ley y señala que está facultado para sancionar sobre los dictámenes de Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas o los municipios sobre la falta de cumplimiento a los programas de desarrollo urbano sustentable y dirimir controversias surgidas entre el Estado y los municipios, relativos a la aplicación de los programas de desarrollo urbano sustentable y la legislación en la materia.

Como se anticipó el emplazamiento de los centros comerciales en la zona nororiente de Cuernavaca atravesó por un cambio de uso de suelo. Esto debido a que adicionalmente a contar un predio bajo régimen de tierra de uso privado, la construcción de los centros comerciales Fórum Cuernavaca y Averanda Cuernavaca demandaba un uso de suelo mixto en razón el desarrollo de centros comerciales en los que se incluía el desarrollo residencial.

Es importante recalcar que, si bien las autoridades están facultadas para modificar el uso de suelo, no aplica para el predio de un particular en específico. Para un cambio de uso de suelo, es necesario:

- Realizar un Programa Parcial de Desarrollo Urbano,
- Actualizar el Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población,
- El Ayuntamiento debe solicitar y recibir un dictamen de opinión de la Secretaría de Desarrollo Sustentable del Poder Ejecutivo del Estado de Morelos, donde se declare que el cambio de uso del suelo no es una variación sustancial del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población, el Ayuntamiento tiene la facultad de considerar si conviene autorizar la modificación del programa.

El cambio de uso de suelo propuesto podrá darse siempre y cuando:

- 1) Se solicite por escrito al H. Ayuntamiento,
- 2) Justificar mediante un análisis de la situación actual y el cambio solicitado, para que la propuesta sea analizada conjuntamente con la Secretaría de Desarrollo Sustentable del Gobierno del Estado,
- 3) Ser aprobada por el H. Cabildo previa publicación en un periódico de circulación local,
- 4) Recabar la opinión pública, para su aprobación o modificación,
- 5) Publicar la resolución en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", 6) Inscribirla en el Registro Público de la Propiedad.

Cabe resaltar en función a lo expuesto y a la investigación documental llevada a cabo, se encontró que el municipio no cuenta con un Plan de Desarrollo Urbano actualizado, el último corresponde al año 2002, es decir prácticamente dos décadas atrás. Las actualizaciones o modificaciones

hechas han sido a nivel de “Estudio” en su carácter de zona metropolitana donde se incluye a otros municipios y “Programas Parciales”, siendo estos los siguientes:

- Estudio para la elaboración del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana de Cuernavaca – 2009 - Cuernavaca, Jiutepec, Temixco, Emiliano Zapata, Xochitepec),
- Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población (2006),
- Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable Ahuatlán (2010 – Vigente),
- Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable Chipitlán (2012 – en proceso), Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable Nororiente de Cuernavaca (2015 – vigente).

3.4.1 Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Nororiente de Cuernavaca 2015

La creación o modificación de un programa de este tipo, puede desencadenar impactos en el desarrollo urbano, el ordenamiento territorial y reflejarse en el territorio. En el caso específico de este programa incrementa su relevancia para la investigación al encontrar que este fue desarrollado con la finalidad estar en posibilidad de realizar un cambio de uso de suelo en el área de estudio. Del análisis al Programa se desprende información valiosa que permite por lado asimilar las motivaciones de la autoridad gubernamental para para su creación y por otro lado evidenciar de ser así la correlación existente entre el comercio de alta gama y el cambio de uso de suelo o rezonificación de la zona nororiente de la ciudad.

Objetivos perseguidos con el Programa:

- Establecer las bases técnico jurídicas dentro de una porción del municipio de Cuernavaca, para ordenar, normar y regular las actuales tendencias de crecimiento urbano.
- Impactar la zona nororiente con la generación de mega desarrollos económicos, permitiendo que el municipio de Cuernavaca incremente su nivel y potencial de desarrollo económico.

- El desarrollo de las ciudades modernas requiere de usos mixtos, que permitan una variedad de usos para que las ciudades se desarrollen y crezcan. Por lo que en el ámbito de aplicación del presente programa se plantean usos mixtos.
- Fomentar la articulación económica regional, con los mercados nacionales e internacionales, a través de la incorporación de Morelos en los proyectos carreteros de envergadura nacional.

El programa (Ayuntamiento,2015, pp.361-364) señala que la visión de éste es aprovechar el potencial global como revitalizador económico local, bajo el criterio de reconocimiento de la zona nororiente como el sitio más probable y adecuado para la ubicación de sus inversiones. Estableciendo como líneas de acción:

- 1) Planear los espacios adecuados para la ubicación de sus grandes desarrollos y la infraestructura que demandan
- 2) Planear los espacios para la ubicación de los proyectos locales vinculados a los globales y 3) Planear infraestructura para los proyectos globales y locales.

Para una mejor comprensión y alcance del mismo, se seleccionaron textos del mismo, acorde al área de impacto considerada, (Ver figura 2), resultando lo siguiente:

Figura 5.
Objetivos del “Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Nororiente De Cuernavaca”

OBJETIVOS PERSEGUIDOS POR EL “PROGRAMA PARCIAL DE DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE DEL NORORIENTE DE CUERNAVACA” (2015)	
AREA DE IMPACTO	TEXTO DEL PROGRAMA
JURIDICO	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer las bases técnico jurídicas dentro de una porción del municipio de Cuernavaca, para ordenar, normar y regular las actuales tendencias de crecimiento urbano. • Participar en la estrategia de planeación para el desarrollo regional globalmente competitivo. • Proponer las políticas para el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población de Morelos.

ECONOMICO	<ul style="list-style-type: none"> • Aprovechamiento de la inversión global que impulse el desarrollo de la zona.
DESARROLLO METROPOLITANO	<ul style="list-style-type: none"> • Analizará una región de Cuernavaca desde el ámbito metropolitano como un solo sistema, presentando las tendencias de crecimiento urbano y la potencialidad de la zona, • Mejorar la competitividad económica e impulsar en forma prioritaria el desarrollo regional como eje fundamental de la modernización del sistema de comunicación de la entidad.
USO DE SUELO	<ul style="list-style-type: none"> • Estableciendo los uso y destinos necesarios para lograr el desarrollo económico y social que se requiere, • Incorporar al estado en los procesos de ordenamiento territorial, • Integrar el suelo urbano apto para el desarrollo como instrumento de soporte para la expansión urbana, • Crear los instrumentos de ordenamiento territorial que determinen de forma real las potencialidades naturales, económicas y sociales de la entidad para su aprovechamiento.
INFRAESTRUCTURA VIAL	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar la articulación económica regional, con los mercados nacionales e internacionales, a través de la incorporación de Morelos en los proyectos carreteros de envergadura nacional, • Impulsar el desarrollo regional y urbano como detonante del desarrollo económico, a través de la red carretera regional, para conformar el esqueleto territorial de Morelos y sus municipios.
MODELO GLOBALIZADO ZONA NORORIENTE	<ul style="list-style-type: none"> • El modelo globalizado del sector comercial, favorece la construcción de grandes formatos de plazas comerciales y de desarrollos integrales, mediante la consolidación del nororiente de Cuernavaca como una “Área competitiva global”, que tiende a convertirse en un polo de desarrollo con grandes emporios comerciales y desarrollos integrales, especializados en la dotación de servicios turísticos principalmente, motor del desarrollo económico del municipio y la zona metropolitana, • La zona cuenta con un alto potencial económico por la existencia de predios susceptibles para la ubicación de polos de desarrollo.
ESTRATEGIA PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL SUSTENTABLE Y EL DESARROLLO URBANO	<ul style="list-style-type: none"> • “Considerando que el municipio de Cuernavaca no cuenta con suficientes áreas para ampliar su estructura urbana, deberá considerarse la opción de un mejor aprovechamiento del suelo existe. • Se propone un escenario de crecimiento de impulso, con la finalidad de que se consolide la economía de la región, • El impacto a la zona nororiente con la generación de mega desarrollos económicos, permitiendo que el municipio de Cuernavaca incremente su nivel y potencial de desarrollo económico.
USO DE SUELO MIXTO	<ul style="list-style-type: none"> • El desarrollo de las ciudades modernas requiere de usos mixtos, que permitan una variedad de usos para que las ciudades se desarrollen y crezcan, • Por lo que en el ámbito de aplicación del presente programa se plantean usos mixtos.

<p>UBICACIÓN POLOS DESARROLLO</p>	<p>DE DE</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Predio Club del Lago:</u> Uso especial para equipamiento regional, vivienda, comercio, turismo y alojamiento. • <u>Predio Universidad del Sol:</u> Uso especial para equipamiento regional, comercio, turismo y servicios. • <u>Predio Rivetex:</u> Usos especiales para comercio, turismo y servicios. • <u>Predio lateral a la Mega Comercial Mexicana.</u> Uso comercial. • <u>Predio Tulipanes.</u> Uso industrial en la actualidad y ubicación de la empresa Bridgestone de México S.A. de C.V.; empresa que a mediano o largo plazo se verá desplazada por los usos predominantes en la zona.
---	---

Fuente: Datos tomados del Programa de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca, publicado por la Administración Municipal 2015- 2018.Elaboración propia.

Con lo anterior resulta evidente que el Programa Parcial de la Zona Nororiente:

- Fue creado para generar las condiciones idóneas para el establecimiento de centros comerciales.
- Se tenían perfectamente ubicados los predios de emplazamiento de los centros comerciales.
- Permitió el cambio de uso de suelo a uso mixto, facultando la construcción de centros comerciales que incluyeran una parte residencial, de oficinas e incluso hotelera, como el caso de Fórum Cuernavaca y Averanda Cuernavaca.
- Se tenía previsto el desarrollo de nueva infraestructura vial a partir del emplazamiento de los centros comerciales.

3.4.2 Instrumentos Jurídicos en la Planeación de la Ciudad

Figura 6.
Antecedentes instrumentos de planeación

INSTRUMENTOS DE PLANEACION ANTECEDENTES

<p>Programa de Desarrollo Urbano 1990</p>	<ul style="list-style-type: none"> • No tenía zonificación secundaria • Los usos comerciales los autorizaba la Comisión Municipal de Desarrollo Urbano y • Zonificación en base a criterio.
<p>Programa de Desarrollo Urbano 2002</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tomó dos años para su elaboración y publicación por las controversias ciudadanas, pero fue un instrumento regulador fundamental que ayudó a dar certeza.
<p>Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca (2006).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Publicación del Acuerdo en el Periódico Oficial No. Periódico <u>4478</u> <p>Fecha 06 agosto 2006</p> <p>Inscripción en el R.P.P. y del Comercio 19 sept. 2006</p> <p>Vigente actualmente.</p>
<p>Programa de Ordenación de Zona Conurbada Intermunicipal en su modalidad de Centro de Población de Cuernavaca, Emiliano Zapata, Jiutepec, Temixco y Xochitepec</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Publicación del Acuerdo en el Periódico Oficial No. Periódico <u>4751</u> <p>Fecha 28 - octubre - 2009</p> <p>Inscripción en el R.P.P. y del Comercio 02 - Febrero 2011</p>
<p>“Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Nororiente de Cuernavaca”.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Publicación del Acuerdo en el Periódico Oficial No. Periódico <u>5351 4A</u> <p>Fecha 09 - diciembre - 2015</p> <p>Inscripción en el R.P.P. y del Comercio 14 - abril 2016 –folio 674516</p>

Fuente: Datos tomados del Programa de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca, publicado por la Administración Municipal 2015- 2018.Elaboración propia.

El cuadro muestra los diferentes instrumentos de planeación con reconocimiento jurídico oficial, los cuales han servido como antecedentes para llevar a cabo la rezonificación y cambio de uso de suelo a mixto, que permitió el asentamiento de los centros comerciales caso de estudio. Cabe recordar que el procedimiento jurídico para llevar a cabo en el territorio un cambio de uso de suelo obliga a la realización, aprobación y publicación de los mismos ante diferentes instancias, como lo muestra la imagen (ver figura 5).

2.4.3 Cambios en la zonificación y uso de suelo 2006, 2009, 2015.

A continuación, se presentan las figuras 6 y 7 en las cuales se observa la evolución en el tipo de suelo de la zona determinada para el establecimiento de centros comerciales, en la figura 6 puede observarse lo correspondiente a los años 2006 y 2009 para cada uno de los puntos intervenidos y en la figura 7 las modificaciones hechas al uso de suelo de la zona a partir del 2015.

Figura 7.

Evolución de la zonificación a partir de los instrumentos de planeación aplicables al área de estudio.

ZONIFICACION DEL AREA DE ESTUDIO A PARTIR DE LOS PROGRAMAS DE DESARROLLO 2006- 2009				
<i>N°</i>	<i>Zona/Ubicación</i>	<i>Superficie Aprox. (Has)</i>	<i>Uso de Suelo Cuernavaca 2006 - PDUCP1</i>	<i>Uso de suelo Cuernavaca 2009- POZCI 2</i>
1	Al centro del ámbito territorial de aplicación, al poniente de la Mega Comercial Mexicana Sucursal Diana, en el predio correspondiente a las instalaciones del Ex-Club del Lago.	4.82	C (Comercial)	C (Comercial)
2	Al sur del ámbito territorial de aplicación en el predio de las extintas Industrias Rivetex y Confitalia	10.66	SCP (servicios al consumidor y proveedor)	I (Industrial)
3	Al sur del ámbito territorial de aplicación, al poniente de la Mega Comercial Mexicana sucursal Jacarandas y norte de las instalaciones de la Procuraduría General de la República (PGR).	3.92	C (Comercial)	C (Comercial)
4	Al centro del ámbito territorial de aplicación, en el predio que anteriormente ocupaba la Universidad del Sol.	0.78	H2 (Habitacional 101 a 200 Hab./Ha.)	Equipamiento Urbano

Fuente: Instrumentos jurídicos en la planeación de la ciudad (Cuadro) creación propia tomando como base.

1. Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Nororiente de Cuernavaca (2015)
2. Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca, Morelos, Publicado en Periódico Oficial "Tierra y Libertad" N° 4478 de fecha 16 de agosto del 2006.
3. Programa de Ordenación de Zona Conurbada Intermunicipal en su Modalidad de Centro de Población de Cuernavaca, Jiutepec, Temixco, Emiliano Zapata y Xochitepec. Publicado en Periódico Oficial "Tierra y Libertad" N° 4751 de fecha 28 de octubre del 2009

El cuadro muestra los diferentes instrumentos de planeación con reconocimiento jurídico oficial, los cuales han servido como antecedentes para llevar a cabo la rezonificación y cambio de uso de suelo a mixto lo que permitió el asentamiento de los centros comerciales caso de estudio.

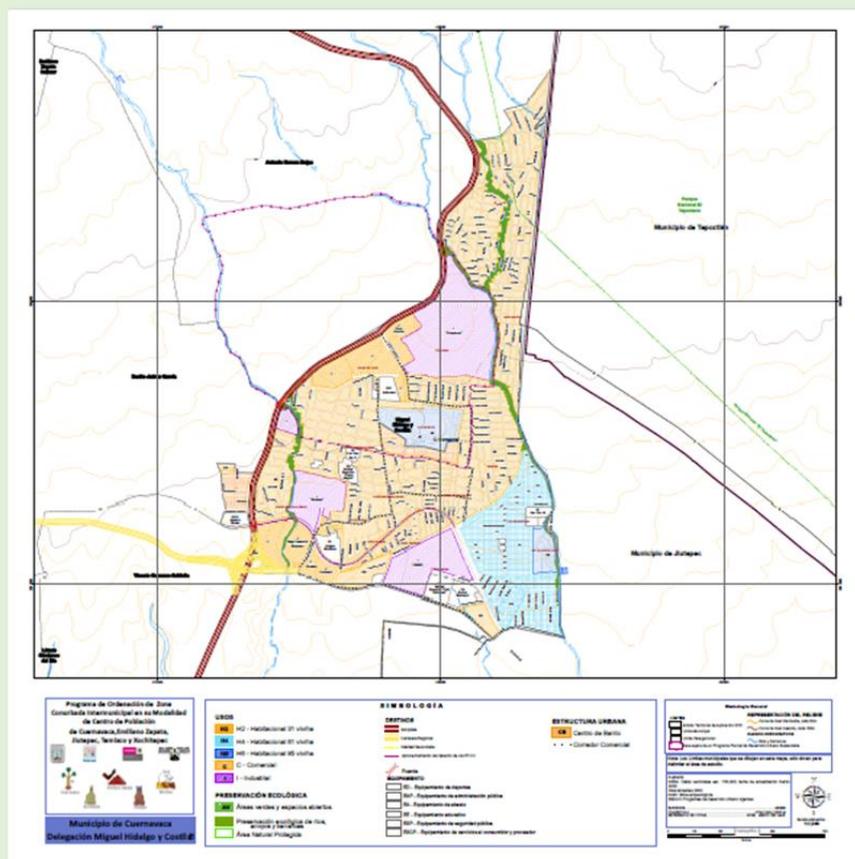
2.4.4 Zonificación 2015 – Delegación Miguel Hidalgo

Desde el año 2006 la autoridad municipal dio los primeros pasos para fortalecer su política de desarrollo económico, de allí la creación del Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca que permitió que zonas específicas de la Delegación Miguel Hidalgo y Costilla pudieran hacer un cambio de uso de suelo que llevo del habitacional al comercial, esto fue aprovechado sobre todo en las avenidas Rio Mayo y Diana que se caracterizaba por ser una zona con grandes casas y residencias de gran valor.

El cambio de uso de suelo habitacional a un uso de suelo comercial facilitó que esas casas habitación se adaptaran y se convirtieran en comercios de todo tipo de giro, por lo que empezaron a establecerse un considerable número de restaurantes, agencias de autos, supermercados, salas de belleza, cadenas de farmacias, hospitales e incluso bares, lo que en su conjunto trastoco la vida de los habitantes de esas colonias resultando una inconformidad social.

En el 2015, ante la posibilidad de asentar en la zona nororiente nuevos centros comerciales, surgió la necesidad de una nueva rezonificación que facultara el uso de suelo mixto, haciendo indispensable como parte del procedimiento impuesto por ley su socialización mediante consulta ciudadana para la realización y aprobación del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca. Sin embargo, en razón de las sonadas manifestaciones ciudadanas ante el descontento por el cambio de la dinámica de uso de suelo que los llevo a perder tranquilidad, verse expuestos a riñas y en ocasiones delitos llevó a la autoridad a un proceso poco claro, pero que a la postre llevo a la aprobación del programa en mención.

Figura 8.
 Zonificación del área de estudio Programa de Ordenación de la Zona Conurbada Intermunicipal en su Modalidad de Centro de Población de Cuernavaca, Emiliano Zapata, Jiutepec, Temixco y Xochitepec- 2009.



Cuernavaca, Morelos
Zonificación Delegación Miguel Hidalgo y Costilla
2009

Fuente:

Tomado del Programa de Ordenación de la Zona Conurbada Intermunicipal en su Modalidad de Centro de Población de Cuernavaca, Emiliano Zapata, Jiutepec, Temixco y Xochitepec- 2009.

Disponible

en:

http://obum.zmCuernavaca.morelos.gob.mx/metadatos/cuernavaca/mapa_pozic_Miguel%20Hidalgo.pdf

Nota: Se sugiere seguir el enlace y observar la simbología y el área a detalle a fin de corroborar la presencia del uso comercial en los predios correspondientes a los lugares de emplazamiento de los centros comerciales analizados, identificándose con el color naranja y rayas diagonales del mismo color y que en la siguiente figura (Ver figura 8) dichos predios fueron rezonificados a un uso de suelo mixto.

Figura 9.

Zonificación del área de estudio a partir del 2015 con el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca.

ZONIFICACION DEL AREA DE ESTUDIO A PARTIR DEL PROGRAMA PARCIAL DE DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE DEL NORORIENTE DE CUERNAVACA (2015)						
ZONAS HABITACIONALES						
ZONA	UBICACION	VIV/HA	NORMATIVIDAD			
			COS Máximo Permitido	CUS Máximo Permitido	CAS Mínimo Permitido	
H0.5	Habitacional residencial	Norte y norponiente del ámbito territorial de aplicación (Zonas residenciales de Vista Hermosa y Fraccionamiento Bello Horizonte).	10	0.50	1.00	0.25
H1	Habitacional Residencial	Poniente del ámbito territorial de aplicación (Zonas residenciales de Vista Hermosa)	15	0.50	1.00	0.25
H2	Habitacional de usos mixtos	Centro norte del ámbito territorial de aplicación (Colonia Delicias, Primavera, La Joya y Villas del Lago)	31	0.50	1.00	0.15
H4	Habitacional de usos mixtos	Norte, sur y oriente del ámbito territorial de aplicación (Parte de Antonio Barona Centro, 2da. Sección y 3ra. Sección Antonio Barona, Colonia Santa Martha, Colonia Flores Magón).	61	0.50	1.00	0.15
H6	Plurifamiliar	Oriente del ámbito territorial de aplicación (Unidad Habitacional Morelos)	95	0.35	2.80	0.15

EQUIPAMIENTO						
CLAVE	UBICACION	DESCRIPCION	VIV/H A	NORMATIVIDAD		
				COS Máximo Permitido	CUS Máximo Permitido	CAS Mínimo Permitido
UE1	Al centro del ámbito territorial de aplicación, al poniente de la Mega Comercial Mexicana Sucursal Diana, en el predio correspondiente a las instalaciones del Ex-Club del Lago.	Equipamiento regional (Vivienda, comercio, turismo, alojamiento)	45	0.75*	3.00	0.10*
UE2	Al centro del ámbito territorial de aplicación, en el predio que anteriormente ocupaba la Universidad del Sol.	Para equipamiento regional (comercio, turismo y servicios)	---	0.50	1.50	0.10
UE3	Al sur del ámbito territorial de aplicación, en el predio de las extintas Industrias Rivetex y Confitalia	Para comercio, vivienda, turismo, y servicios.	45	0.50	1.00	0.10
UE4	Al sur del ámbito territorial de aplicación, al poniente de la Mega Comercial Mexicana Sucursal Jacarandas y norte de las instalaciones de la Procuraduría General de la República (PGR).	Para uso comercial	---	0.50	1.00	0.20

Fuente: Instrumentos jurídicos en la planeación de la ciudad, tomando como base Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Nororiente de Cuernavaca (2015). Elaboración propia http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/decretos_ejecutivo/pdf/DPDESUNORORIENTEVCVA.pdf

El cuadro muestra el resultado de los cambios a los instrumentos de planeación oficiales, los cuales reflejan la rezonificación, es decir el cambio de uso de suelo a mixto ocurrido en la zona nororiente, específicamente en los predios en los que se llevó a cabo el asentamiento de los centros comerciales caso de estudio.

Por otra parte, la siguiente figura muestra una línea del tiempo señalando la evolución del tipo de uso de suelo, año de llegada de los centros comerciales, así como los instrumentos jurídicos que facultaron la evolución del territorio con la rezonificación.

Figura 10.
Rezonificación de la zona nororiente de Cuernavaca.



Fuente: Rezonificación de la zona nororiente de Cuernavaca tomando como base :

1. Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Nororiente de Cuernavaca (2015)
2. Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca, Morelos, Publicado en Periódico Oficial "Tierra y Libertad" N° 4478 de fecha 16 de agosto del 2006. Creación propia

La evolución del uso de suelo en la zona nororiente de Cuernavaca, hizo necesario la creación de los diferentes instrumentos de planeación con reconocimiento jurídico oficial, mismos que han servido como antecedentes para llevar a cabo la rezonificación y cambio de uso de suelo en la

zona de estudio y coadyuvado para concretar inversiones de carácter global, representadas por los centros comerciales Fórum Cuernavaca y Averanda Cuernavaca. En la imagen puede resaltarse la creación del Programa de Desarrollo Urbano de Población del Municipio de Cuernavaca y el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca que definieron el cambio de uso de suelo.

Para el caso de la delegación Miguel Hidalgo y Costilla a partir del año 2006 tras el Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población del Municipio de Cuernavaca, una parte de la delegación paso de ser de uso de suelo habitacional a uso de suelo comercial y para el año 2015 a partir del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Nororiente de Cuernavaca paso de un uso comercial a un uso de suelo mixto, permitiendo con ello dar viabilidad a la inversión. Evidenciando que el marco jurídico es un aspecto fundamental para el establecimiento de los centros comerciales y que es a partir de su cumplimiento como se hace posible el asentamiento y puesta en marcha de un centro comercial, lo que lo constituye como una variable de análisis con impacto en el cambio de morfología urbana.

Figura 11.

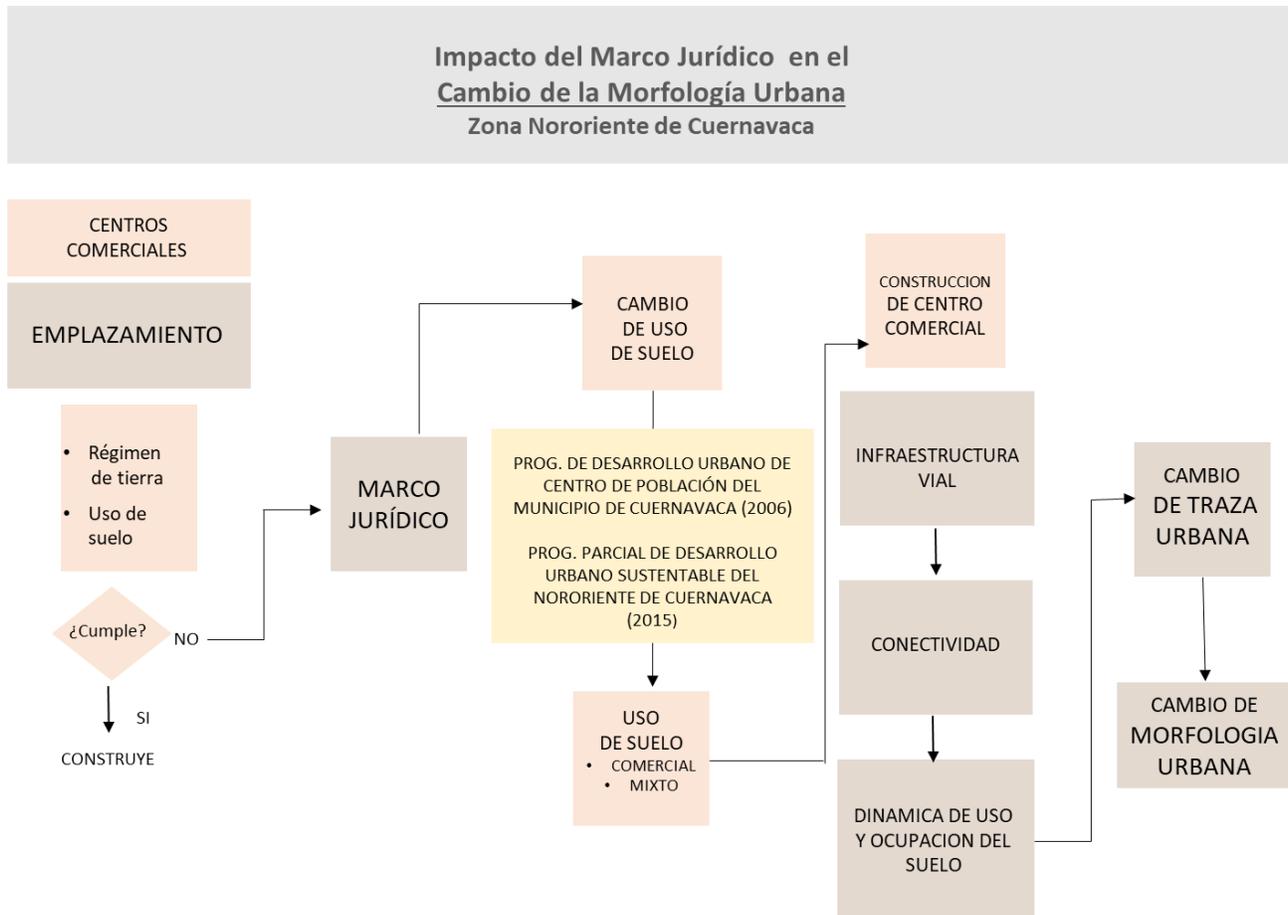
Impacto del marco jurídico a las variables de estudio por el asentamiento de los centros comerciales caso de estudio.

IMPACTO DEL MARCO JURÍDICO EN LAS VARIABLES DE ESTUDIO	
VARIABLE	IMPACTO
MARCO JURÍDICO	La creación del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente, que permitió modificar el uso de suelo y hacer viable la inversión en una zona antes no habilitada para ello y detonar el establecimiento de centros comerciales.
DINÁMICA DE USO Y OCUPACION DEL SUELO	Cambiar el uso de suelo a uso mixto, permitió el establecimiento de los centros comerciales y detonar el comercio en la zona.
INFRAESTRUCTURA URBANA	Dar viabilidad a la instalación de los centros comerciales, trajo como aportación a la ciudad y a la mezcla de recursos privados y publico la ampliación del eje carretero.
CONECTIVIDAD	A partir de la instalación de los centros comerciales se hizo necesario crear a su alrededor la infraestructura vial, que permitiera una mejor conexión con la ciudad y facilitara su acceso a la zona de centros comerciales.
TRAZA URBANA	A partir de las autorizaciones que conllevo el establecimiento de los centros comerciales, conllevo la creación de nuevos accesos, conexiones y ampliación de la red carretera se impactó la traza urbana.

Fuente: Imagen creada tomando como base Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Nororiente de Cuernavaca (2015) Elaboración propia.

En la figura 11 puede observarse la correlación que existe entre el marco jurídico y las variables de análisis, como el cumplimiento del marco jurídico facultó el cambio de uso de suelo que llevó al emplazamiento y a partir de ello se incidió en las variables lo que en su conjunto llevó al cambio de la morfología de la zona de estudio.

Figura 12.
Diagrama sobre el Impacto del marco jurídico en el cambio de morfología según las variables de estudio



Fuente: Imagen creada a partir del análisis a los Instrumentos jurídicos en la planeación de la ciudad. Elaboración propia

Nota: El diagrama muestra la relación y grado de implicación del marco jurídico y las variables de estudio por el asentamiento de los centros comerciales en la zona nororiente.

Derivado de las entrevistas a personajes claves, se pudo entender la trascendencia del marco jurídico para dar luz verde a la construcción de los centros comerciales elegidos para su estudio, como se pudo observar anteriormente, esto llevó a un análisis detallado al marco jurídico aplicable y por ende a los Programas Parciales desarrollados en los años 2006 y 2015, al ser los instrumentos jurídicos que dieron viabilidad a la inversión de estos en la zona nororiente.

Como puede observarse en la figura 11, el emplazamiento de un centro comercial conlleva contar con el régimen de propiedad y uso de suelo adecuado; por lo que refiere al uso de suelo, de no contar con el uso de suelo requerido para el desarrollo de un centro comercial en el área seleccionada, existe la posibilidad de que la autoridad a través de la aprobación de un programa parcial de la zona de interés, realice los ajustes pertinentes a través de este instrumento de carácter legal y con ello validar el cambio de uso de suelo en la zona elegida, como fue el caso de la zona nororiente de Cuernavaca, que a través de la creación y aprobación de estos programas se llevó a cabo la rezonificación, es decir de uso habitacional, se pasó a un uso comercial y finalmente a un uso de suelo comercial y con ello no sólo facultó la construcción de los centros comerciales, sino que también a raíz de la construcción de estos artificios como parte de los acuerdos entre autoridades e inversionistas, se afectó la infraestructura vial, la conectividad, la traza urbana y por ende la dinámica de uso y ocupación del suelo, lo que en su conjunto lleva hacia un cambio en la morfología de la zona intervenida.

Lo anterior permite comprender el papel del marco jurídico en el establecimiento de los centros comerciales y porque es fundamental para la transformación de la morfología urbana. Es importante señalar que en la parte de anexos de este trabajo de investigación se puede encontrar información a más detalle tanto de la entrevista a personajes claves que permitió esclarecer la conexión entre marco jurídico y la morfología de la zona de estudio.

CAPÍTULO III

LOS CENTROS COMERCIALES EN CUERNAVACA Y LOS CAMBIOS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL



CAPÍTULO III

4. Los centros comerciales en Cuernavaca y los cambios en la Infraestructura vial

El presente capítulo se propone analizar la conectividad e infraestructura vial generada a partir del establecimiento de los centros comerciales, así como los impactos o consecuencias generados a nivel conectividad, durante el periodo comprendido entre la puesta en marcha de estos hasta el año 2020. Para una mejor comprensión de los resultados de investigación se consideró pertinente que este tercer capítulo iniciará mostrando la metodología utilizada clarificando los alcances y fases de la misma y estructurándolo en tres secciones.

La primera sección como se enunció tiene como propósito enmarcar el ámbito de desarrollo de la investigación, exponiendo la metodología utilizada para tal fin y abordar el tema de los centros comerciales con un recorrido histórico sobre la evolución de los centros comerciales y la delimitación de la zona de estudio. La segunda sección presenta los aportes a nivel de la infraestructura vial generados a favor de la ciudad con la construcción de cada uno de los centros comerciales según su cronología, conformado por una breve reseña que contextualiza su arribo y su localización, seguido de imágenes contrastadas que permiten observar la evolución del territorio y señalar los cambios en la traza urbana y morfología de la zona nororiente en razón de estos artificios de la modernidad. Una vez localizados y sustentados fotográficamente estos impactos; la tercera sección se presenta lo relativo a las aportaciones en favor de la conectividad, resultando la identificación de nodos viales conflictivos en la zona.

En el primer y segundo capítulo se dimensionan la importancia del emplazamiento y del marco jurídico para el establecimiento de un centro comercial, mientras que en este tercer capítulo permite confirmar la interdependencia de la infraestructura vial, la traza urbana y la conectividad. Siendo la suma de estos lo que generó cambios morfológicos en el área de estudio.

4.1 Metodología

El propósito de la investigación académica es buscar la verdad, nuevos conocimientos o reformular los existentes y que mejoren el desarrollo social, mediante un proceso sistemático para descubrir respuestas a través del análisis reflexivo y crítico de una hipótesis, para rechazarla o apoyarla con base en el método científico. Este proceso sistemático también denominado metodología de la investigación, además de contribuir a construir conocimiento con base en los pasos del método científico, permite establecer el rumbo correcto de una investigación mediante la planificación orientada al logro de resultados.

El presente proyecto de investigación es de carácter mixto, en razón de hacer uso tanto de datos cuantitativos como datos cualitativos, es de tipo no experimental, ya que los datos medidos por la encuesta se obtienen de la manera en que se presentan, asimismo, la investigación es de tipo transversal, puesto que los datos sólo se obtuvieron en un único momento, es decir, cuando se realizó la encuesta y no en instantes diferentes con la intención de comparar. Por otro lado, la investigación es de tipo explicativa al buscar establecer las causas que llevaron al cambio de morfología de la zona nororiente de Cuernavaca tras el asentamiento de los centros comerciales Galerías Cuernavaca, Fórum y Averanda, determinando la relaciones entre las variables y estableciendo los factores que pueden explicar dicho cambio.

Por lo que respecta a la obtención de datos cuantitativos éstos se componen de: A) datos estadísticos oficiales emitidos por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), a partir del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) con base en los censos 2010 y 2020 mediante cita virtual con un asesor designado el mismo instituto, B) datos arrojados por la encuesta digital aplicada a los asistentes a las plazas comerciales y vecinos de las colonias aledañas. C) datos sociodemográficos de la Delegación Miguel Hidalgo y Costilla relativos al régimen de uso de tierra, uso de suelo y superficie tomados de los instrumentos municipales de planeación.

En cuanto a los datos cualitativos, éstos provienen de la observación directa en recorridos por la zona de estudio, así como de la interpretación del marco regulatorio, entrevistas aplicadas a personajes clave, datos de carácter periodístico, datos históricos, cartografía digital, levantamiento de fotografías digitales y bibliografía en formato físico y/o digital. Así mismo cabe indicar que las imágenes fotográficas para el análisis histórico fueron tomadas a través del software Google Earth Profesional, de los años: 1984, 1989, 1994, 1999, 2004, 2009, 2014 y 2018. En cuanto a la cartografía fue utilizado el programa ARGIS, para las encuestas se utilizó Google Forms, WhatsApp y por lo que refiere a la ubicación de calles Google Maps. Para el logro de los objetivos planteados se establecieron cuatro etapas con tareas específicas a efecto de llegar a la validación y conclusión de la investigación:

Primera etapa: se llevó a cabo la identificación de las diferentes fuentes de información documental que dan cuerpo y sustento a la investigación como datos periodísticos, artículos científicos, bibliografía relativa al tema de investigación, antecedentes históricos y páginas web principalmente, bajo el objetivo de analizar el surgimiento de los centros comerciales y su relevancia en la zona nororiente de Cuernavaca, información que llevó a dar contenido a los capítulos I y III en gran medida.

Segunda etapa: en este momento del trabajo de investigación se identificaron las fuentes de información documental de corte geográfico, estadístico y jurídico para la elaboración del análisis al marco jurídico de actuación. A partir de los resultados obtenidos se llevó a cabo la elaboración de mapas cartográficos, la búsqueda de fotografías satelitales y digitales a través de la herramienta de geolocalización Google Earth, así como la obtención de datos del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) 2010 y 2020 del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), obtención de imágenes a partir de la herramienta Google Earth Y Google Maps para la identificación de calles, vialidades y ubicaciones específicas, así como orto fotografías del área de estudio por el INEGI. El tratamiento a los datos reunidos permitió dar sustento tanto al capítulo II enfocado en evidenciar el papel del marco jurídico en la transformación de la morfología urbana y alimentar el contenido de los capítulos III y IV al

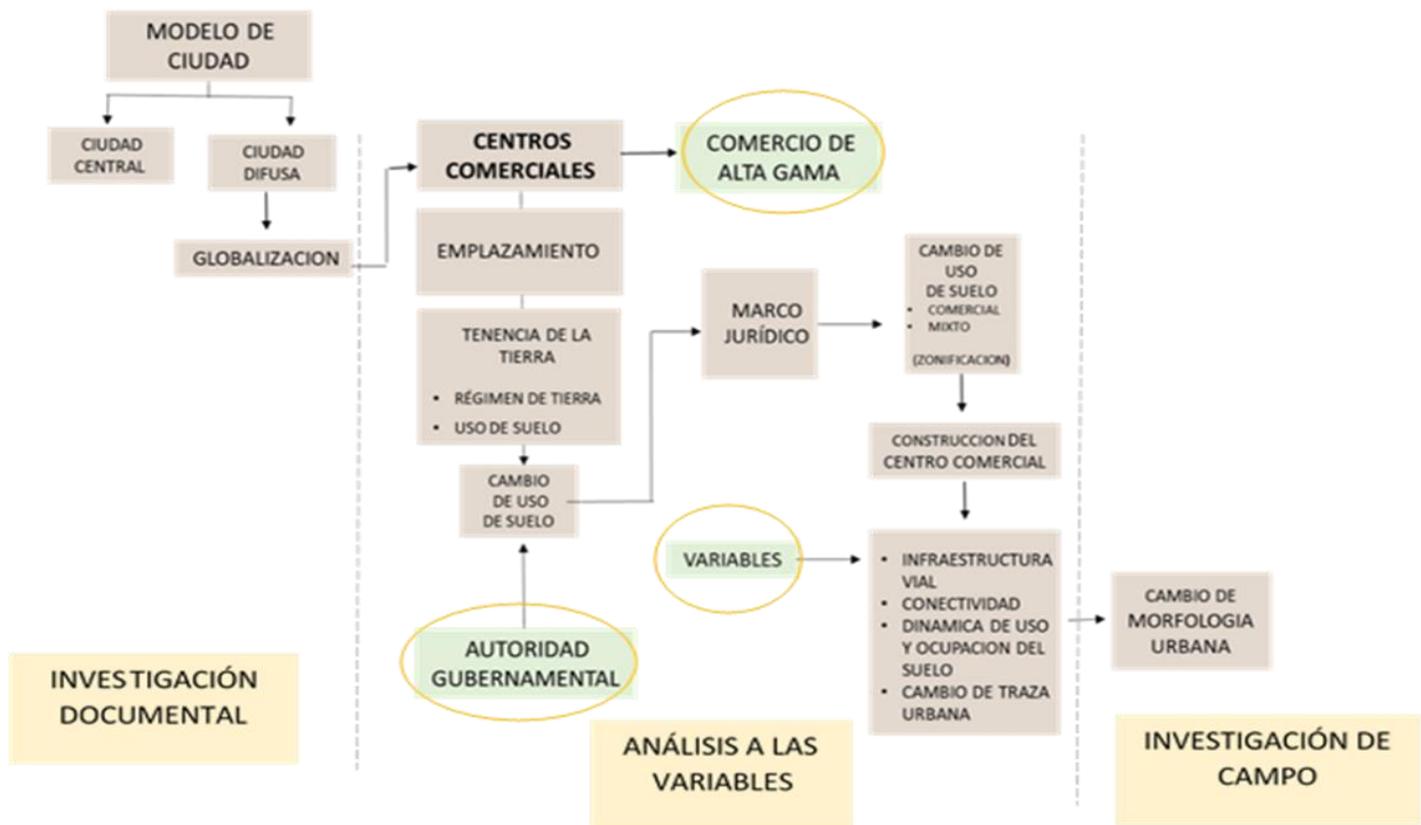
Identificar los cambios en la traza urbana, equipamiento e infraestructura vial alrededor de los centros comerciales, así como la dinámica de uso y ocupación del suelo y conectividad entre ellos y la ciudad.

Tercera etapa: en esta etapa se generaron recorridos al área de estudio, toma de fotografías, análisis fotográfico, contrastado de fotografías, elaboración de tablas de contenido y tablas de referencias fotográficas, por otra parte, se validó el formato de entrevista y encuesta para proceder a su aplicación, en este punto cabe resaltar que debido a la contingencia sanitaria la entrevista a personajes clave y la encuesta a los asistentes a los centros comerciales, se aplicó en formato digital a través de la plataforma Google Forms y WhatsApp, el número de encuestas se limitó a 100 aplicaciones y debido al formato digital este permitió la omisión de algunas respuestas, lo que condujo a un sesgo en los resultados, por lo que respecta a las entrevistas a personajes claves no presento problema el formato digital, por el contrario lo facilito debido a las múltiples actividades en su agenda. Apoyando al logro de los objetivos a partir de su resultado al evidenciar el papel del marco jurídico en la transformación de la morfología urbana e identificar los cambios en la traza urbana, equipamiento e infraestructura vial, conectividad y dinámica de uso y ocupación del suelo y exhibir la dinámica de uso y ocupación del suelo de los principales corredores comerciales dispuestos alrededor de los centros comerciales.

Cuarta etapa: posterior a la recolección y validación de la información se llevó a cabo el análisis de los datos obtenidos. En el caso de las entrevistas el análisis arrojó elementos comunes que dotaron de un hilo conductor que permitió dimensionar el impacto del marco jurídico en el cambio de la morfología del territorio a través de los instrumentos de planeación oficiales. De forma adicional se llevó a cabo la elaboración de gráficos, anexos, correcciones y adiciones finales a bibliografía, tablas de contenido y referencias fotográficas, así como la construcción de las conclusiones, recomendaciones y aplicaciones de la investigación, para concluir la redacción, pasar a la corrección de estilo, validación del documento, ajustes para impresión e impresión. Perfilando el contenido del capítulo IV de la investigación, la parte gráfica y bibliográfica de todo el documento.

Con el objetivo de contextualizar este trabajo de investigación se comparte el siguiente diagrama, en él se señalan los elementos que dan contenido e intervienen para explicar el cambio de morfología de la zona de estudio. Será en el primer capítulo de este documento donde se dé significado de cada uno de ellos, mientras que en el segundo capítulo se comparte la función e impacto del marco jurídico y sus implicaciones en el cambio de morfología en tanto que en el tercer capítulo se aborden las variables correspondientes a la infraestructura vial, conectividad y sus repercusiones en la traza urbana, dejando para el último capítulo el análisis derivado de la ocupación y uso de suelo tras el asentamiento de los centros comerciales estudiados, abarcando cada uno de los elementos mostrados en la figura 13.

Figura 13.
Elementos de análisis del cambio de la morfología urbana de la zona nororiente de Cuernavaca.



Fuente: Elaboración propia.

El diagrama muestra cada uno de los elementos abordados en la investigación, es decir muestra como la investigación a nivel documental, llevó al análisis del marco jurídico y a las variables de estudio seleccionadas y a partir de ello explicar los cambios en la morfología de la zona nororiente de Cuernavaca, pasando de la parte documental al análisis de las variables y llegar a la observación in situ y comprobar la validez del cambio de la forma del territorio a partir de los centros comerciales. Es importante destacar que, en la parte de anexos de este documento, se encuentra el material correspondiente a las entrevistas, así como bibliografía y referencias bibliográficas.

4.1.1 Génesis y evolución de los centros comerciales desde diferentes latitudes del globo.

Como se ha observado los Centros Comerciales se asocian a la globalización y si bien a partir de ésta su proliferación no se ha detenido, es destacable que este modelo de negocio tiene antecedentes más remotos y ha evolucionado hasta llegar a desarrollar los artificios de la modernidad que conocemos hoy día. Estos se nutrieron a partir de formas y funciones ejercidas en diferentes latitudes y momentos de la historia como con los mercados, las galerías, las plazas hasta llegar al shopping mall, en México mejor conocidos como Centros Comerciales.

En la figura 12 se muestra un recorrido histórico sobre la evolución de los centros comerciales, que nos llevan desde sus orígenes hasta el modelo de negocios emanado de la globalización que actualmente opera y que para el caso de estudio aterriza con los tres centros comerciales analizados en la presente investigación.

Figura 14.
Génesis de los centros comerciales

GENESIS

DE LOS

Centros comerciales

1520

2DA
MITAD
SIGLO
XIX

1956

1969

1969



EPOCA
PRECOLOMBINA

MERCADO DE
TLATELOLCO

2DA CARTA DE
RELACIÓN DE
HERNÁN CORTÉS



EUROPA
GALERIAS

GALERÍAS
CONSTRUCCIONES
DE HIERRO Y
VIDRIO.

CONTACTO CON
LAS MERCANCÍAS



E.U.A
MALLS

1ER SHOPING
MALL COMO
MODELO DE
NEGOCIO

USO DEL
AUTOMOVIL



CD. MX
PLAZA
UNIVERSIDAD

POR PRIMERA VEZ
SALE EL COMERCIO
DEL CENTRO DE LA
CIUDAD

FAVORECIDO POR EL
USO DEL
AUTOMÓVIL



CUERNAVACA
LAS PLAZAS

INFLUENCIA DE LA
CERCANIA CON LA
CD. DE MÉXICO Y EL
USO DEL
AUTOMOVIL

REPLICA DEL
MODELO DE
NEGOCIO

ANTECEDENTE

HOTEL MARIK



CC
CASO DE
ESTUDIO



PLAZA
CUERNAVACA

ANTECEDENTE



GALERÍAS
CUERNAVACA



FORUM
CUERNAVACA



AVERANDA
CUERNAVACA

Fuente: Elaboración propia, con imágenes tomadas

de: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?search=mercado+de+tlatelolco&title=Special:MediaSearch&fullt+ext=Buscar+&type=image>, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Moscow_GUM_interior.jpg, <http://futuro.aiponline.com.ar/victor-gruen-el-padre-de-los-shoppings/>, <https://www.sordomadaleño.com/gsm/es/properties-gsm/plaza-universidad>, <https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/morelos/cuernavaca/hotel-marik-plaza-MX15482592584117>, <https://www.centrosplazas.com/>, <https://www.mallsmexico.com/plazas-interna.php?urlestado=morelos&urlnom=plaza-cuernavaca>, <https://cattri.com/centros-comerciales/publicidad-en-galerias-cuernavaca/>, <https://www.forumcuernavaca.mx/>, <https://www.google.com.mx/maps/place/Galer%C3%ADas+Cuernavaca/@18.9360149,-99.1950311,17z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x85cddf8acd0827b9:0x491809bc17feeeac!8m2!3d18.9360149!4d-99.1928424>

NOTA: Línea de tiempo que muestra la evolución del centro comercial en diferentes momentos y espacios a lo largo del tiempo, hasta su llegada a la ciudad de México y sus antecedentes en Cuernavaca, para aterrizar en los tres centros comerciales analizados.

4.1.2 *Época Precolombina*

Existen antecedentes que muestran que en la época precolombina culturas como maya, azteca e inca poseían un sistema de intercambio comercial, destacando el trueque, la figura del tianguis y del mercado, resalta el hecho de que Tenochtitlán en su época llegó a ser considerado cómo el mercado más grande del mundo, al respecto Fernando García Chávez nos comparte en su artículo “La Evolución de los Mercados”, que en los escritos de los primeros conquistadores que visitaron México-Tenochtitlán, en la gran plaza del Mercado de Tlatelolco calcularon entre 40 y 60 mil personas reunidas, y encontrarían innumerables mercancías muy bien arregladas, la mayoría desconocidas por ellos y con un sistema de trueque bien establecido. Dejando testimonio de esto en el relato del mismo Hernán Cortés, quien escribió cinco relaciones entre 1519 y 1526 para informar al rey de sus acciones.

El 30 de octubre de 1520, a casi un año del encuentro con Moctezuma, Cortés firmó la segunda relación, en ella relató el camino hacia el interior del territorio, su encuentro con el tlatoani Moctezuma, cómo vivían y entre otros aspectos describió el mercado de Tlatelolco, del que cabe resaltar:

“Tiene otra plaza tan grande como dos veces la ciudad de Salamanca, toda cercada de portales alrededor, donde hay cotidianamente arriba de sesenta mil almas comprando y vendiendo...”.

“... hay todo género de mercaderías que en todas las tierras se hallan”.

“Hay calles de herbolarios, donde hay todas las raíces y yerbas medicinales que en la tierra se hallan...”.

“Hay casas como de boticarios, donde se venden las medicinas hechas, así potables como ungüentos y emplastos...”.

“Hay casas como de barberos, donde lavan y rapan las cabezas...”.

“Hay casas donde dan de comer y beber por precio”.

Constatando que a su llegada los españoles quedaron fascinados con el orden y organización en la forma de comerciar en los mercados y los tianguis, pues eran organizados en siete secciones, según el uso de los productos. Pese a ser un antecedente en nuestra cultura para los centros comerciales, el modelo de negocios que opera actualmente tiene sus bases en otras latitudes.

4.1.3 Los primeros acercamientos - Europa

La arquitectura comercial llegó a la cultura europea bajo la visión de facilitar la compra, al acercar los productos a los compradores, pues no se acostumbraba que el comprador pudiera tocar, sentir o probar los productos.

El surgimiento de los centros comerciales en Europa, se basa en las grandes galerías comerciales que nacieron, sobre todo, en la segunda parte del siglo XIX, que se caracterizaron por sus construcciones férreas como la Galleria Vittorio Emmanuele II en Milán (1865-1877); la Kaisergalerie en Berlín (1871-1873); el GUM en Moscú (1888-1893); Les Galeries Lafayette en París (1893-1912), todas pioneras en la creación de inmuebles especializados para el comercio, un modelo de negocios que fue exportado a la cultura norteamericana.

4.1.4 Estados Unidos

Se considera que el primer centro comercial en Norteamérica fue abierto en Chicago en 1916 y su evolución y su tipología se fue perfeccionando hasta llegar al modelo arquitectónico que conocemos actualmente; fue el arquitecto austriaco-americano Víctor Gruen, quien, en 1952 creó el primer prototipo de centro comercial cerrado, viendo la luz en Edina Minnesota en el año de 1956. Es significativo tomar en cuenta que el crecimiento de los centros comerciales fue paralelo al crecimiento de los automóviles, facilitando su crecimiento y consolidación.

4.1.5 México -Época Moderna / Un nuevo modelo de negocios

Los autores Cantalapiedra y Galende (2003, pp. 133-155), indican que a finales del siglo XX la actividad comercial se realizó bajo un formato de proximidad, donde los negocios se integraban en el espacio físico de los edificios residenciales o en lugares muy centrales y accesibles para la mayoría de la población, con posibilidades de acudir a ellos andando o mediante la utilización del

transporte público. Aun cuando las grandes ciudades persisten en conservar factores urbanísticos históricos como un núcleo principal, central, emblemático y simbólico; fenómenos como la necesidad de desplazamientos, la difusión, han facilitado la proliferación de centros comerciales.

Con la aparición de los centros comerciales se modificó sustancialmente la relación entre ciudad y comercio, cambiando los formatos comerciales y dando pie a nuevos centros de encuentro y vida social que han venido sustituyendo a los viejos centros urbanos, por su ubicación espacial tanto periférica como estratégica para tener garantizada una masiva y rápida accesibilidad mediante el automóvil; ya que no obstante a su cercanía a la ciudad tienden a aislarse del tejido urbano y casi siempre están orientados hacia vías rápidas y acceso a autopistas. El panorama anterior es muestra de la transición del modelo de ciudad central a ciudad difusa, donde como ya se mencionó el automóvil jugó un papel fundamental en el desvanecimiento de los bordes y ampliar el contexto de actuación social y comercial de la ciudad.

El antecedente de los centros comerciales en México, se da en 1958, año en que se fundan las primeras tiendas Aurrera y Sumesa; con éstas comienza el concepto de todo en un solo sitio, es decir, tiendas ancla⁴ con locales comerciales, contribuyendo por un lado al declive de la “tiendita de la esquina” o tiendas de barrio y, por otro, al crecimiento de los centros comerciales suburbanos, al fungir como respuesta a la problemática del tráfico que se generaba en los centros de las ciudades.

Si bien el comercio en el país ha estado presente desde los inicios de la civilización, es en 1969 cuando el modelo de negocio de las plazas comerciales aparece en México y toma la dimensión de centro comercial con la inauguración de Plaza Universidad en la Ciudad de México, proyecto realizado por el arquitecto Juan Sordo Madaleno, rompiendo así el paradigma de la centralidad de los comercios, pues en aquel tiempo el centro de la ciudad era la zona comercial por excelencia, así que convencer a los comerciantes de abrir una tienda fuera de esta área resultaba complicado, Sordo (2020).

⁴ Una tienda ancla es aquella que aumenta a través de la reputación de su nombre el [tráfico de compradores](#)

En México originalmente los centros comerciales fueron dirigidos para zonas de nivel socioeconómico medio y alto; sin embargo, debido a su acelerada aceptación, se desarrollaron otros conceptos para aprovechar el potencial en las zonas populares. Este modelo de negocio con proyección global arrancó en nuestro país en la década de 1970 y para mediados de la década de 1980 ya se habían expandido a las principales ciudades del país.

Hiernaux y Parnreiter (2002) señalaron que el rápido desarrollo de los centros comerciales, forma parte de las notables recomposiciones urbanas que se han producido como consecuencia de los profundos cambios en la estructura de las economías nacionales e internacionales en el contexto de la globalización económica. La globalización trajo consigo nuevas políticas, tratados, conexiones comerciales, culturales, tecnológicas, políticas y económicas, propiciando el libre comercio a fin de entrelazar las economías nacionales e internacionales que cambiaron el rostro y la forma de las ciudades.

4.2 Los centros comerciales en Cuernavaca

Acorde a los antecedentes del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Nororiente de Cuernavaca, expedido por el gobierno municipal en el año 2015 y publicado en el Periódico Oficial Tierra y Libertad 5351-4ª de fecha 9 de diciembre del 2015, se señala que en la década de 1960 prácticamente la única zona comercial en Cuernavaca estaba en el centro de la ciudad, por lo que la afluencia de gente se concentraba en dos calles: Guerrero y Matamoros, y en el antiguo mercado que se construyó bajo el mandato del presidente Porfirio Díaz, donde termina la calle Guerrero.

Sin embargo, el uso del automóvil y la influencia de la Ciudad de México en razón de su cercanía, permitió que rápidamente se adoptarán y replicaran esquemas de la gran ciudad; de allí que a la par de la capital del país, en 1969 se inaugura el primer desarrollo comercial, en lo que en antaño fuera el famoso hotel Marik, en el que incluso artistas de talla internacional se llegaron a hospedar para disfrutar de sus vacaciones en la Ciudad de la eterna primavera, hoy centro comercial las plazas.

El primer antecedente de los centros comerciales en Cuernavaca, fue el centro comercial “Las Plazas”, que según lo publicado en su propia página de internet, ésta fue puesta en marcha el 19 de septiembre de 1969, su nombre se debe a las plazas que le rodean: al frente se encuentra la Plaza de Armas, la Plaza Morelos y la Plaza Zapata, y a un costado limita con la Plaza del Quiosco del Jardín Juárez, diseñado por el arquitecto Pedro Ramírez Vázquez, autor de otras obras emblemáticas en el país como el Estadio Azteca, la Basílica de la Virgen de Guadalupe y el Museo Nacional de Antropología e Historia. Sin embargo, a pesar de ser un desarrollo de usos mixtos, este no ha contado con las grandes marcas ancla ni con la extensión suficiente para ser calificado como tal.

4.2.1 Plaza Cuernavaca: El primer centro comercial con tiendas ancla y el escalamiento a una nueva categoría de comercios

El caso de desarrollos comerciales inconclusos, manifestaciones ciudadanas en contra de la construcción de tiendas, vandalismo ante el desacuerdo, entre otros hechos, llegó a tener relevancia nacional y dotar al estado de Morelos de una fama de problemático y de no ser un buen destino para las inversiones. No obstante, la llegada de la globalización, los beneficios y las facilidades para los grandes capitales, dio apertura para introducir nuevos formatos comerciales que en otras partes del mundo comprobaron ser un buen modelo de negocio, logrando asentarse en México, en Morelos y por ende en su capital, hecho que fortalece la validación de la hipótesis de este trabajo de investigación, en la que se asume que el comercio de alta gama⁵ se vincula con el cambio de la morfología urbana.

⁵ Alta gama se refiere a una alta calidad en los productos o bienes que se están comercializando, lo que representa un mayor precio en ellos y por ende solo personas con buena posición económica, puede obtenerlos. Zevallos V. (2000) Empresa media, “Una nueva clasificación”, revista Comercio exterior BANCOMEXT, marzo pp. 230 <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/50/6/RCE.pdf>

Ante la explosión del comercio en la ciudad y la multiplicación de locales comerciales, plazas y centros comerciales resulta conveniente acotar cuándo un área comercial se puede denominar “centro comercial”. La clasificación de los centros comerciales por tamaño según los acuerdos alcanzados por la International of Shopping Centers y las asociaciones de centros comerciales de países europeos es la siguiente:

- MG – Muy Grande: más de 79,999 m²
- GR – Grande: entre 40,000 y 79,999 m²
- ME – Mediano: entre 20,000 y 39,999 m²
- PE – Pequeño: entre 5,000 y 19,999 m²
- Los edificios menores de 5,000 m² no pueden considerarse centros comerciales.

Esto permite clarificar por qué no a todo desarrollo comercial se le puede denominar como centro comercial y comprender por qué el primer desarrollo comercial de impacto en la ciudad de Cuernavaca, “Las Plazas”, al no contar con las dimensiones requeridas, ni con una tienda ancla y solo conjuntar pequeñas tiendas en renta por comerciantes locales, no puede denominarse como tal. De allí que se considere que el primer centro comercial asentado en el municipio fue Plaza Cuernavaca, construida en el terreno conocido como “La ladrillera”, perteneciente en su momento a la familia Estrada, reconocida por su vocación empresarial y que para la década 1990 vendió a la desarrolladora inmobiliaria GUTSA.

En 1992 se inauguró Plaza Cuernavaca, con una superficie de 8,656 m² de terreno y 4,225 m² de construcción, 42 locales comerciales, 134 cajones de estacionamiento y 29 arrendatarios; fue un proyecto de la empresa Grupo Opción, que construye plazas en todo el país y trajo a Cuernavaca la primera tienda departamental SEARS y otras franquicias como Deportes Martí, El Globo y Sanborns.

Plaza Cuernavaca fue el primer centro comercial con una tienda departamental, con salas de cine y boutiques, destinada a atender el nicho medio alto y alto, estaba ligada a las colonias

residenciales Vista Hermosa y Reforma, pero conectada a través de la Av. Plan de Ayala una de las principales vías primarias de la ciudad, hacía el nodo vial que conforma el mercado municipal y sus intersecciones al centro histórico, principal hito de Cuernavaca y se le fueron incorporando las sendas que conforman las avenidas de Río Mayo y San Diego con otros establecimientos. Lo que conformó el sub centro urbano de nivel medio alto y alto más destacado dentro de la morfología de esa zona de la ciudad central, consolidándose como el corredor comercial más importante del municipio y desplazando a la avenida Morelos.

Figura 15.
Plaza Cuernavaca en el contexto de la ciudad.



Fuente: imagen tomada de <https://www.google.com.mx/maps/search/plaza+cuernavaca/@18.9366616,-99.2462808,13z>

Elaboración propia

Plaza Cuernavaca se convirtió en un lugar de reunión y recreación gracias a su diseño arquitectónico de “estilo Cuernavaca”, que guarda reminiscencias del estilo colonial, donde se privilegia el uso de teja, corredores abiertos hacia un patio central y exuberante vegetación entre otros. Dicho estilo ecléctico por la mixtura de colores, de texturas, de materiales, de formas que se encuentran en una misma construcción para dotar de confortabilidad y amenidad a los usuarios del centro comercial.

La suma de su estilo, su amigabilidad al visitante y su accesibilidad peatonal tanto al centro histórico como al mercado municipal, así como por no diferenciar niveles socioeconómicos posicionaron a Plaza Cuernavaca como un hito urbano cuernavaquense, que operó bien durante la década de los noventas, tal fue su éxito que se creó “Casa Blanca”. Ambos espacios comerciales se perciben como uno sólo, sin embargo, en 2014 se adicionó otro bloque comercial denominado “Plaza Bugambilia”, que trajo por primera vez a la escena comercial la versión más selecta de la cadena de autoservicios La Comer, S.A.B. de C.V.⁶ denominada Fresko.

Plaza Cuernavaca, Casa Blanca y Plaza Bugambilia establecieron una nueva forma de consumir el comercio de mediana y alta gama⁷ dado que, estos artificios ofertan una amplia variedad de bienes y servicios en los que se incluyen los recreativos dirigidos a cualquier rango de edad aglutinados en un mismo espacio y con ubicación privilegiada al conectar desde diferentes direcciones de la ciudad con tres vialidades primarias, como lo son la Avenida Vicente Guerrero, la Avenida Poder Legislativo y la Avenida Río Balsas, reforzando su calidad de gran hito urbano a la vez de un nodo vehicular.

La llegada de Plaza Cuernavaca además de traer consigo un nuevo formato comercial, significó el desplazamiento de la actividad comercial de la ciudad a otro centro geográfico, quitándole la primacía comercial al centro histórico, hecho que se replicaría con el asentamiento del nuevo centro comercial Galerías Cuernavaca, ya que con su llegada se reorientó una vez más el comercio

⁶ S.A.B. de C.V., lo cual significa Sociedad Anónima Bursátil de Capital Variable

⁷ Con el concepto de clase media, extraído del alemán *Mittelstand* se busca dividir en la práctica a la actividad comercial a la manera de las clases sociales. Esto conduce a plantear la presencia de tres fuentes que guían a la actividad comercial en gama alta, media y baja.

de nivel alto antes cautivo por Plaza Cuernavaca y conformando nuevos corredores comerciales que llevaron a dispersar aún más el territorio. Lo anterior precisó un escalamiento a una nueva categoría de comercios, dirigido por el comercio de alta gama, que es el que caracteriza a los grandes centros comerciales, definiendo su categoría o nivel de exclusividad en razón del número de tiendas ancla.

4.2.2 *Determinación del área de estudio*

Como se ha mencionado en los capítulos anteriores, el caso de estudio se localiza en el municipio de Cuernavaca, donde se sitúa la ciudad central más importante y capital del estado de Morelos. Esta unidad político administrativa se divide a su vez en ocho delegaciones, como son 1) Emiliano Zapata Salazar; 2) Plutarco Elías Calles; 3) Benito Juárez García; 4) Antonio Barona Rojas; 5) Vicente Guerrero Saldaña, 6) Lázaro Cárdenas del Río; 7) Mariano Matamoros y finalmente 8) Miguel Hidalgo y Costilla. Esta última demarcación es donde se desarrolla la presente investigación.

Para abordar en pleno el análisis morfológico de las variables establecidas, resulta pertinente exponer previamente el contexto al que se enfrentaron los desarrolladores inmobiliarios ante su arribo a Morelos⁸ Tierra del General Emiliano Zapata y enfrentar las condiciones legales para el establecimiento de los centros comerciales enmarcadas por los mecanismos jurídicos emanados a partir de la *tenencia de la tierra*.

Es de resaltar que, derivado de la tenencia de la tierra, ante la construcción de espacios comerciales en la ciudad se suscitó una controversia legal que no sólo se circunscribió al marco jurídico, sino que trascendió a la esfera económica, política y social llegando a detener los trabajos de construcción de desarrollos comerciales.

Descontento que creció en magnitud logrando permear en medios de comunicación y llegar a convertirse en nota en periódicos de tiraje nacional; encontrando referencia de estos hechos en:

⁸ La Tierra del General Emiliano Zapata Salazar, quien nació el 08 de agosto 1879 y murió el 10 de abril de 1919. Quién acuñó la frase “La tierra es para quien la trabaja” que trajo consigo el reparto agrario bajo el esquema de tierras de uso comunal y ejidal, que pasadas más de 7 décadas llevo a la desincorporación del ejido.

- a. Miranda J. (2001, 05 agosto) *“Crece pugna por destrucción del Casino de la Selva”* El Universal. Refiriéndose al predio en el que se construía en 2002 una sucursal de la cadena de la tienda de autoservicio COTSCO.
- b. Rojas R. (2004, 13 mayo) *“Comuneros de Ocoatepec ganan batalla a Soriana y Estrada”*, La Jornada. En dicha nota periodística, la cadena de tiendas de autoservicio Soriana S.A.B⁹. de C.V., tuvo que detener la construcción de la primera sucursal en Cuernavaca, Morelos mediante resolución legal.
- c. Martínez, G. (2019, 8 octubre). *“Cancelan un campo de golf y les regresan la tierra a comuneros de Tepoztlán”*, Diario de Morelos. En la nota periodística se resalta el furor que causo el hecho de la posible construcción de un campo de golf en el municipio de Tepoztlán.

Lo anterior más allá de reseñar el revuelco ciudadano ante el desarrollo de inversiones inmobiliarias, pretende evidenciar que el régimen de propiedad enmarcado en la tenencia de la tierra es un factor determinante para dar viabilidad a cualquier tipo de proyecto como pueden ser los casos de *tiendas* de auto servicios, de un campo de golf, gasolineras, hospitales e incluso centros comerciales.

Este panorama marcó a Morelos y alertó a los desarrolladores inmobiliarios originando una escasa inversión en el estado ante la falta de tierras de uso privado y/o pequeña propiedad para asentar desarrollos comerciales, lo que motivo a la autoridad a llevar a cabo la reconfiguración del uso del suelo en el nororiente de Cuernavaca, adecuaciones que fueron abordadas en el segundo capítulo, que muestra como con la creación del Programa del Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca (2006), permitió un cambio de uso de suelo de habitacional a un uso de suelo comercial que resultó favorecedor para la zona nororiente en virtud de la conformación de corredores comerciales y por otra parte con el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca (2015)

⁹ S.A.B. de C.V., dichas siglas significan Sociedad Anónima Bursátil de Capital Variable.

que faculta el cambio de uso de suelo o la rezonificación de la zona nororiente de un uso de suelo comercial a mixto.

Los movimientos sociales reseñados anteriormente, si no en una realidad que puso en evidencia el hecho que el territorio municipal se conforma predominante por tierra de uso social, dejando muy limitada la pequeña propiedad (propiedad privada), la cual exhibe 18.3% (3,830.84 ha) de superficie total, mientras que la propiedad social representa 81.7% (17, 104.61 ha) de la superficie municipal (ver figura 14).

Figura 16
Tipos de propiedad en Cuernavaca

REGIMEN DE PROPIEDAD - CUERNAVACA					
PRIVADA		SOCIAL			
		EJIDAL		COMUNAL	
3 830.84 ha	18.30 %	8,776.72 ha	41.92 %	8 327.89 ha	39.78%
		Ejidos de Cuernavaca:	<ul style="list-style-type: none"> • Tétela del Monte, • Buenavista del Monte, • Chapultepec, • Acapantzingo. 	Bienes comunales en Cuernavaca:	<ul style="list-style-type: none"> • Santa María, • Tlaltenango, • Chamilpa, • Ocotepc • Ahuatepec.

Fuente: Elaboración propia con base al Plan Municipal de Desarrollo y el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca 2003-2006.

Con base a lo enunciado anteriormente, se confirma la necesidad de que los centros comerciales tengan como punto de partida para su establecimiento, el cumplimiento al régimen de propiedad de la tierra y, por supuesto, al uso de suelo que faculte el giro o actividad a desarrollar previamente estipulado en el marco regulatorio. Cabe destacar que con el Programa Municipal de Desarrollo Urbano¹⁰ (PMDU), así como el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Ciudad,

¹⁰ El Programa Municipal de Desarrollo Urbano no se ha modificado dado que se encuentra desde 2002 y sólo se han intervenido áreas o zonas particulares dentro del municipio a través de los programas parciales, para dar

2006 (PDUCP) y el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca 2015 (PPDUSZNC), las disposiciones regulatorias del municipio de Cuernavaca contribuyen, de una u otra manera, a la zonificación territorial en determinados tipos de uso de suelo, así como de garantizar la disminución de posibles conflictos futuros de uso y ocupación del suelo a corto y mediano plazo.

A partir de la zonificación emanada de los programas ya enunciados se desprenden las matrices de compatibilidad que determinan los usos de suelo, cuya función radica en establecer las actividades permitidas al interior de un predio, los tipos de construcción y giros viables en cada zona de la ciudad ya sea rural, urbano o de conservación. Usos que no deben contravenirse; cabe recordar que los usos predominantes son el habitacional, mixto, comercial e industrial.

El tipo de uso habitacional está destinado a la construcción de viviendas; en Cuernavaca ocupa más de la mitad de la mancha urbana del municipio, desprendiéndose el tipo residencial, ejemplo de esto las colonias Rancho Cortés, Rancho Tétela, Colonia del Bosque, Vista Hermosa, Reforma entre otras; por otra parte, en el uso mixto conviven lo mismo un área comercial con oficinas con zona residencial. Del mismo modo, existen hoteles de cinco estrellas como pueden ser el Holiday Inn, One, Fiesta Inn entre otros u otro tipo de proyectos como el Centro Cultural Teopanzolco, La Tallera, Los Chocolates, El Papalote entre otros. En cuanto al uso comercial, se puede definir como la intención de utilizar el espacio privado para fines comerciales como son Walmart, La Comer S.A.B de C.V. con la tienda de autoservicio Fresko, Soriana, Chedraui, Superama entre otros. Finalmente, el uso de suelo industrial como son Bridgestone, Sabritas, Coca Cola, entre otros.

Los centros comerciales deben acogerse a estas disposiciones, tanto en la clasificación de régimen de propiedad como de uso de suelo a los que pueden ser licencias de funcionamiento, medidas de protección civil, seguridad tanto en los accesos como en el trabajo, higiene y limpieza, entre otras. Es decir, un centro comercial solo puede construirse en un espacio de tierra reconocida legalmente bajo el régimen de propiedad privada y tipo de uso de suelo.

entrada a la inversión de capital inmobiliario como fueron los casos de los centros comerciales de Fórum y Averanda.

Entender el área de estudio en el caso de esta investigación, hace necesario conocer la conformación o elementos morfológicos de la misma. Según el Plan Municipal de Desarrollo y el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca 2003-2006, no es un territorio totalmente compacto desde el punto de vista morfológico, es decir, su área urbana no puede ser descrita por una forma geométrica. Según estos programas, el área urbana cuernavaquense es una ciudad que con la evolución del asentamiento humano paso de ser una ciudad compacta a una expansión urbana difusa, la cual presenta una forma heterogénea, que en sus límites guarda vacíos urbanos, que evidencian actuaciones urbanas disímiles; como fueron los casos Galerías Cuernavaca, Fórum y Averanda.

Esa dispersión en el territorio ha dado pie a la multiplicación de nodos, que cumplen la función de conectar a diferentes sitios de la ciudad a partir de un punto específico. En el caso de Cuernavaca, se presentan nodos por confluencia de redes y por concentración de personas (Ver Figura 3). En ambos casos en su clasificación primaria, dado su calidad de vialidades de primera gradación y su estrecha relación con la población han adquirido una dualidad que los califica en nodos e hitos, puesto que se han convertido en lugares de referencia para el ciudadano, ejemplo de ello son los casos Glorieta Paloma de la Paz, Glorieta Emiliano Zapata, Zócalo de Cuernavaca y Centro Comercial (mercado) Adolfo López Mateos, entre otros (Ver Figura 3).

En el caso de los nodos secundarios, éstos conservan cualidades de conexión, sin embargo, su enfoque es de carácter interno, dado que conectan o intercomunican a los habitantes a partir de vialidades de segunda gradación, facilitando los desplazamientos a sus labores cotidianas. Otro hecho que las caracteriza es la presencia de vialidades más estrechas, con un tránsito no fluido y por tanto de baja velocidad, un ejemplo de esto puede observarse en la colonia Antonio Barona que conecta interiormente a sus habitantes a partir de sus glorietas y a su vez permite la conectividad con vías o sendas de primer orden (Ver Figura 17).

Figura 17.
Nodos de la ciudad de Cuernavaca.

NODOS EN CUERNAVACA			
NODOS POR CONFLUENCIA DE REDES VIALES		NODOS POR CONCENTRACION DE PERSONAS	
NODOS PRIMARIOS	NODOS SECUNDARIOS	NODOS PRIMARIOS	NODOS SECUNDARIOS
<ul style="list-style-type: none"> • Glorieta Paloma de la Paz • Glorieta Emiliano Zapata • Glorieta Tlaltenango • El Calvario • La Carolina • Las Palmas • El Polvorín • Fuentes porfiristas • Poder Legislativo • Glorieta de Chapultepec 	<ul style="list-style-type: none"> • Glorieta Teopanzolco • Av. San Diego 	<ul style="list-style-type: none"> • Zócalo de Cuernavaca • Centro Comercial Adolfo López Mateos • Catedral de Nuestra Señora de la Asunción • Palacio de Cortés • Parque Revolución • Estadio Centenario • Terminal de Autobuses Pullman de Morelos, Centro • Terminal de Autobuses Pullman de Morelos, La Selva • Terminal de Autobuses Estrella Blanca • Plaza Cuernavaca • Plaza Jacarandas • Plaza Cascada Galerías • Plaza Galerías Cuernavaca 	<ul style="list-style-type: none"> • Mercado Lomas de la Selva • Glorieta Antonio Barona • Primera glorieta de la colonia Antonio Barona “El Chepe” • Unidad deportiva Flores Magón

Fuente: Elaboración propia con base al Plan Municipal de Desarrollo y el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca 2003-2006.

Otro de los elementos integrantes de la morfología de la zona de estudio, corresponde a los bordes, estos son elementos lineales que constituyen rupturas de la continuidad. Los bordes en la ciudad son de tipo artificial y forman parte de la infraestructura urbana destinada a la conectividad (Ver Figura 17).

Figura 18.
Bordes que se localizan en la ciudad de Cuernavaca

BORDES DE CUERNAVACA	
Vía del ferrocarril México-Acapulco	En noviembre de 1902 la empresa Ferrocarril de México, Cuernavaca y Pacífico, propietaria de una línea férrea incompleta desde la ciudad de México a Acapulco (llegaba solo al Río Balsas), se unió al Ferrocarril Central Mexicano, actualmente se encuentra en desuso y solo quedan algunos tramos de rieles a lo largo de la ciudad, como en la colonia Patios de la Estación. Mismo que se ha transformado en una academia de música.
Libramiento de Cuernavaca	El libramiento de la ciudad de Cuernavaca cumple funciones de vialidad urbana al convertirse en vialidad periférica con accesos estratégicos hacia las principales vías de la ciudad; aunado al tráfico de la ciudad de México a Acapulco, el intenso tráfico urbano limita la función de esta vía carretera e incrementa su índice de peligrosidad.
Carretera federal México-Acapulco	Carretera federal México-Acapulco, que al interior de la ciudad se convierte en la Av. Emiliano Zapata, Álvaro Obregón y Av. Morelos Sur en dirección a Temixco.
Carretera federal a Tepoztlán	Conecta la parte nororiente de la municipalidad de Cuernavaca con el municipio de Tepoztlán. Se ha convertido en vialidad urbana en el tramo que cruza los poblados ya conurbados de Chamilpa, Ocatepec y Ahuatepec.
Boulevard Paseo Cuauhnáhuac (carretera Cuernavaca-Cuatla)	La carretera federal a Cuatla en su prolongación hacia la ciudad lleva el nombre de Av. Plan de Ayala y pasando el acceso al libramiento (Autopista tramo urbano de Cuernavaca) cambia su nombre al de Boulevard Paseo Cuauhnáhuac, actualmente esta vía enfrenta serios problemas de saturación vehicular.
Barranca ubicada al oriente del predio Tulipanes	No se cuenta con información sobre esta, incluso no se le asocia con un nombre, documentos oficiales la reportan como barranca "xxx ¹ ".

Fuente: Elaboración propia con base al Plan Municipal de Desarrollo (PMD) y el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca 2003-2006 (PDUCPMC).

Nota

¹ La barranca carece de nombre, sin embargo, en el PMD y el PDUCPMC se le conoce como barranca ubicada al oriente del predio Tulipanes "xxx".

4.2.3 Delegación Miguel Hidalgo y Costilla

Como se mencionó previamente este análisis se acota a la Delegación Miguel Hidalgo, según lo plasmado en el Plan Municipal de Desarrollo y el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca 2003-2006, ésta es la segunda más pequeña del municipio y el área urbanizada se encuentra totalmente consolidada, por lo que la propuesta en cuanto a zonificación de usos del suelo y densidades de población consistió en incrementar los usos existentes (Ver figuras 14 y 15).

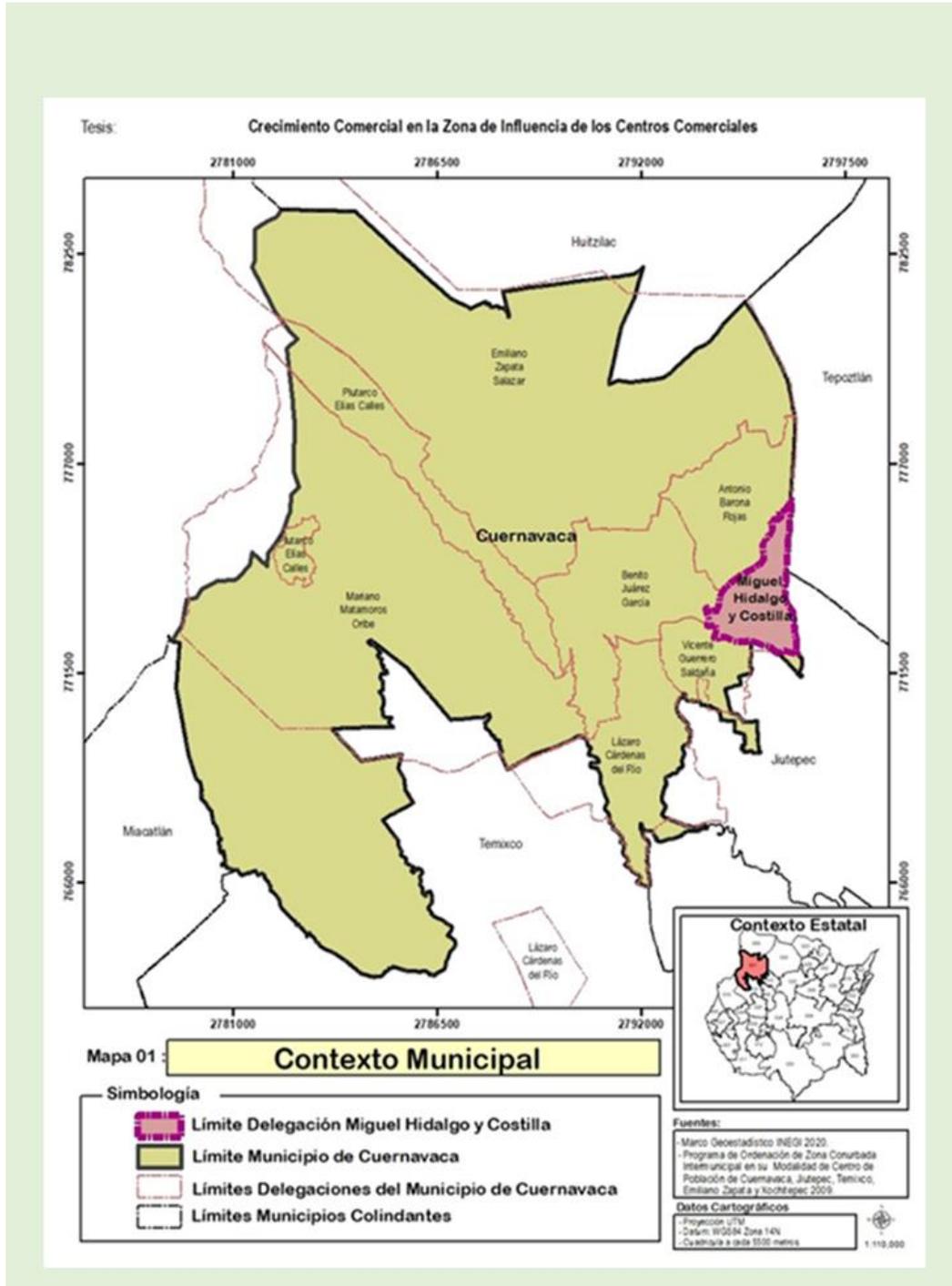
Figura 19.
Superficie de la Delegación Miguel Hidalgo y Costilla*

DELEGACIONES ADMINISTRATIVAS	SUPERFICIE m2	SUPERFICIE Ha	SUPERFICIE Km2	%
Miguel Hidalgo y Costilla	4,583,655,65	458.37	4,58	2,21
TOTAL MUNICIPAL	207,475,886,42	20,747,59	207,48	100,00

Fuente: Elaboración propia con base en el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca, publicado por la Administración Municipal 2003- 2006.

Como se exhibe en el la Figura 17 solo la delegación en cuestión utiliza el 2.21% del total municipal. En tanto que en la Figura 18 se observa en el mapa la ubicación de la delegación en el contexto municipal, este permite observar que cuenta con una localización estratégica, al estar rodeada de los municipios de Temixco, Emiliano Zapata, Tepoztlán y Jiutepec, este último uno de los municipios más densamente poblados y urbanizado en el estado, lo que aunado a la presencia de vías de comunicación de carácter estatal fortalecen la vocación comercial de la zona, consolidando este espacio territorial como un corredor comercial estratégico con un carácter metropolitano dada su cercanía con demarcaciones municipales que forman parte de la denominada zona metropolitana de Cuernavaca.

Figura 20.
Contexto Municipal



Fuente: Elaboración propia con base en el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca, publicado por la Administración Municipal 2003- 2006.

4.2.4 *Ámbito territorial de aplicación*

Figura 21.

Datos Socio gráficos de la Delegación Miguel Hidalgo y Costilla

DELEGACIÓN MIGUEL HIDALGO Y COSTILLA DATOS SOCIO DEMOGRÁFICOS 2003-2006		
COLONIA	SUPERFICI E (ha)	POBLACIÓN
Flores Magón 1er Fraccionamiento	43.37	2734
Lotes Alegría	27.91	845
Puerta del Sol	6.55	401
Revolución	24.26	3000
U. H. Ciudad Chapultepec	5.01	1833
Ciudad Chapultepec	32.70	5422
Flores Magón 3ra. Sección	5.01	1833
Las Pilas	6.11	NO
Los limones	43.37	2734
Pemex Empleado Municipal	27.91	845
Ramón H. Navarro	2.44	98
Flores Magón 2da. Fracc.	36.50	3599
Villas del Lago	26.05	3599
U. Hab. Morelos	15.36	3299
Joya de los Jilgueros	6.91	853
Tulipanes	69.28	1572
Zodiaco	14.04	982
Santa Martha	15.64	993
Milpillas	55.49	983
Flores Magón	9.30	213
Sto. Fraccionamiento	3.86	616
Mártires del Río Blanco	12.62	1451
TOTAL	459.03	31435

Fuente: Elaboración propia con base en el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca, publicado por la Administración Municipal 2003-2006.
http://obum.zmCuernavaca.morelos.gob.mx/metadatos/cuernavaca/PDUCPMC_memoria.pdf

Creación propia.

Figura 22.
Descripción del ámbito territorial de aplicación de la investigación

ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACION

Descripción del ámbito territorial de aplicación			
Orientación	Nombre de Calle		
Al Norte	Av. San Diego Otilio Montaña	Lic. Benito Juárez	Calle Emiliano Zapata
Al Oriente	Libramiento Cuernavaca Afluente del Arroyo Piedra blanca Calle Viaducto Calle Cedro Calle Santa Bárbara	Calle Cerezo Calle San Fernando Calle Mariano Escobedo Calle Vicente Suárez Calle San Diego Calle Ramón Rayón Calle Tulipán Africano	Calle Tulipán Cubano Calle Tulipán Japonés Calle Emiliano zapata Calle Sinaloa Av. Cuernavaca Calle 36 Calle Juan Sarabia
Al Sur	Antigua vía del F.F.C.C.	Héroe de Nacozari	Boulevard Lauro Ortega Libramiento Cuernavaca
Al Poniente	Calle Zacatecas Calle Osa Menor Calle Mercurio	Calle Orión Calle Sol Calle Leñeros	Av. Río Pánuco Calle Taxco Calle Galatea

Fuente: Elaboración propia

Fuente: Elaboración propia con base en el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca, publicado por la Administración Municipal 2003- 2006. <https://sustentable.morelos.gob.mx/p-territorial/ppdus> . Creación propia.

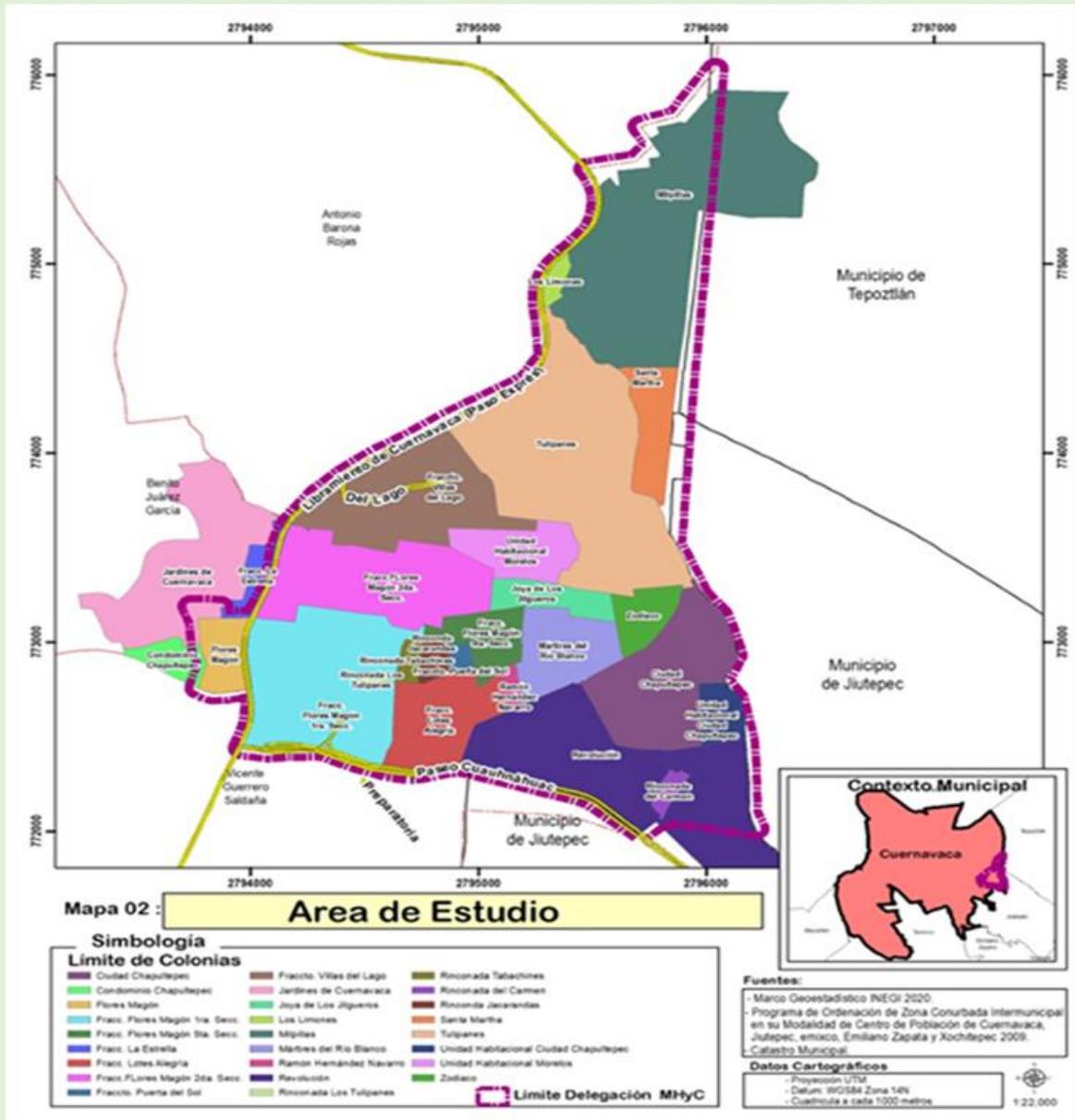
Las colonias que conforman la delegación pueden clasificarse en su mayoría como de estrato medio bajo a excepción de la colonia Villas del Lago que se dirige a un estrato alto, otro elemento a resaltar es la presencia de zonas habitacionales, destacando la Unidad Habitacional José María Morelos y Pavón y la Unidad Habitacional Ciudad Chapultepec. Es a partir de la rezonificación de

la zona nororiente con la inclusión del uso mixto que a la llegada de los centros comerciales Fórum y Averanda en su área residencial se desarrollan torres de departamentos dirigidos a clase alta, favoreciendo el crecimiento vertical.

Una de las particularidades de esta investigación radica en el hecho de que los tres centros comerciales analizados: Galerías Cuernavaca, Fórum y Averanda, reconocidos como los tres principales centros comerciales en el Estado de Morelos; surgidos durante el periodo comprendido entre los años 2005-2020, se ubican en una misma área geográfica oficialmente denominada como Delegación Miguel Hidalgo y Costilla. Con base en lo expuesto en el segundo capítulo se infiere que su emplazamiento es resultado del impulso que se le dio a la zona nororiente de Cuernavaca a través de una rezonificación vía autorización de cabildo y su correspondiente publicación, que permitió el desarrollo de los centros comerciales al hacerse efectivo el cambio de uso de suelo y pasar de comercial a mixto

Como se mencionó anteriormente, para el correcto desarrollo de un centro comercial en Morelos es fundamental el régimen de propiedad, el uso de suelo y el grado de conectividad del emplazamiento, de allí que para el desarrollo del análisis morfológico en que se fundamenta este trabajo se tengan ubicados estos elementos a nivel Delegación Miguel Hidalgo (Ver Figura 9). Resulta importante destacar que por lo que respecta a la conformación del régimen de propiedad en la delegación, es la propiedad privada la predominante, hecho que como fue mencionado, le proporcionó idoneidad al emplazamiento de los centros comerciales, en cuanto a la presencia de vías primarias, que permiten la conexión con la ciudad, la zona es muy favorecida debido a que tiene accesos a través de diferentes vías como son el Boulevard Lauro Ortega, las Avenidas Río Mayo y Diana y el libramiento de Cuernavaca.

Figura 23.
Área de estudio



Fuente: Elaboración propia con base en los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

A lo anterior debe sumarse la presencia en la zona de otros elementos del análisis morfológico como los nodos, que son espacios donde convergen varias redes de transporte y los bordes que son elementos que se asocian metafórica o literalmente con fronteras, márgenes y límites.

Elementos que en suma con las otras variables de estudio permitirán demostrar las transformaciones en el área de estudio.

Figura 24.
Elementos morfológicos presentes en el área de estudio

RÉGIMEN DE PROPIEDAD DELEGACIÓN MIGUEL HIDALGO Y COSTILLA DE CUERNAVACA
<ul style="list-style-type: none"> • Bienes Comunes- 23.08 % (111 ha) • Propiedad privada - 76.92 % (370 ha) • Ejidal: No existen suelo Ejidal.
DATOS MORFOLÓGICOS DELEGACIÓN MIGUEL HIDALGO
<p><i>Sendas: Calles de 1ª. Y 2da. Gradación en el área de estudio:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Corredor urbano Boulevard Lauro Ortega que une al municipio de Cuernavaca con el municipio de Jiutepec • Corredor comercial y de servicios de Río Mayo y Diana que conecta a la Ciudad con el área comercial más importante. <p><i>Vialidades primarias:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • El libramiento de Cuernavaca, que es la continuación de la Autopista México – Cuernavaca y que a su vez la une con la Autopista del Sol (Cuernavaca – Acapulco) • Boulevard Lauro Ortega que comunica a la ciudad con la Carretera Cuernavaca – Cautla, esta vialidad no tiene el acceso controlado y cuenta con conexión al resto de la infraestructura vial urbana de la zona, recibe el tránsito vehicular proveniente del oriente del Estado en dirección a Cuernavaca. <p><i>Nodos principales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Glorieta de Galerías Cuernavaca • Cruce del Boulevard Lauro Ortega • San Diego <p><i>Bordes:</i></p> <p>Los bordes en la zona nororiente son de tipo artificial y son constituidos por la infraestructura destinada a la comunicación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El libramiento de Cuernavaca • El boulevard Paseo Cuauhnáhuac (carretera Cuernavaca-Cautla) • La barranca “xxx” ubicada al oriente del predio Tulipanes

Fuente: Elaboración propia con base al Plan Municipal de Desarrollo (PMD) y el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca 2003-2006 (PDUCPMC).

Nota

¹ La barranca carece de nombre, sin embargo, en el PMD y el PDUCPMC se le conoce como barranca ubicada al oriente del predio Tulipanes “xxx”.

4.2.5 Centros Comerciales en la Delegación Miguel Hidalgo: Caso de Estudio

Figura 25.

Línea del tiempo - centros comerciales caso de estudio.



Fuente: Elaboración propia con base en los datos proporcionados por <https://plazacuernavaca.com.mx/>, <https://www.galerias.com/GaleriasCuernavaca>, <https://www.forumcuernavaca.mx/>, y <http://averanda.mx/>.

Como se anticipó en líneas anteriores, para efecto de esta tesis se determinó centrar la investigación en la delegación Miguel Hidalgo y Costilla perteneciente al municipio de Cuernavaca, Morelos (México). En esta delegación, se emplazan los tres centros comerciales más relevantes en cuanto a extensión y número de marcas: Plaza Galerías Cuernavaca, Fórum Cuernavaca y Averanda Cuernavaca, mismos que arrancaron operaciones entre el 2005 al 2018. Cabe resaltar que el periodo de análisis de este trabajo investigativo abarca del 2005 al 2020, dado que las imágenes cartográficas se tomaron a partir de 2020 con la herramienta de Google Earth, así como los sistemas de información geográfica y los datos económicos de los censos 2010 y 2020 que alimentan al DENUE. Es importante apuntar que el centro comercial Averanda

Cuernavaca arrancó funciones en 2018 y para exhibir de manera inicial las transformaciones territoriales se prolongó el periodo de análisis hasta el final de la segunda década del siglo XXI, 2020.

Los antecedentes de estos tres artificios de la modernidad fueron en 1969 con Las Plazas, localizada en el centro histórico y en 1991 con Plaza Cuernavaca localizada en el borde del centro de la ciudad.

Como se mencionó al inicio de este capítulo, el objetivo particular que guía esta sección se refiere a identificar los cambios en la traza urbana, equipamiento e infraestructura vial alrededor de Galerías Cuernavaca, Fórum Cuernavaca y Avenida Cuernavaca los cuales fomentan su interconectividad y con la ciudad. Previo a contextualizar el surgimiento de estos centros comerciales y exponer elementos diferenciadores en el territorio, es importante señalar que desde su inicio la investigación se vio influida por las condiciones sanitarias, haciendo necesario modificar la forma de obtener los datos. Se utilizó información del INEGI, particularmente del estado de Morelos, así como trabajo de percepción remota a través de Google Earth, Google Maps, entrevistas y encuestas a través de WhatsApp y Google Forms. A continuación, se presenta el resultado del análisis a las variables de la morfología urbana de cada uno de los centros comerciales, según su orden cronológico de aparición en el territorio.

4.3 El análisis -Infraestructura vial, conectividad y traza urbana

La confirmación de cambios en la morfología de la zona nororiente a partir de la llegada de los centros comerciales requirió del análisis la infraestructura vial generada con cada uno de ellos a efecto de generar un contraste y dimensionar el impacto generado en la forma del territorio a partir de esta variable de estudio.

4.3.1 Plaza Galerías Cuernavaca (2005)

En 2004 arranco la construcción de “Plaza Galerías” ubicado sobre el Libramiento que va de México a la ciudad de Acapulco, Guerrero. Dicho centro comercial se emplaza sobre una fracción del terreno que le fue comprada a la planta industrial Bridgestone Firestone, con frente al

Libramiento México – Acapulco, en la colonia Los Tulipanes. El entorno estaba compuesto por La Mega Comercial Mexicana, los terrenos baldíos del Club de Lago, el fraccionamiento residencial cerrado Villas del Lago, la colonia habitacional media Los Tulipanes, la Unidad Habitacional Morelos¹¹ y la calle Tulipán Hawaiano, que es un vía de acceso principal a muchas colonias de nivel medio como: Zodíaco, Joyas de los Jilgueros, Flores Magón 2ª Sección, Flores Magón 3ª Sección y Mártires de Río Blanco y en el sentido opuesto es una vía que conecta con las Avenidas Diana y Río Mayo.

En octubre de 2005 bajo una intensa campaña publicitaria y una gran expectativa por contar por primera vez con una tienda departamental como Liverpool en la ciudad, una de las principales tiendas anclas en el país, Plaza Galerías Cuernavaca abre sus puertas con la presencia de autoridades municipales y estatales.

No obstante lo anterior, también fue una plaza que en su trayecto fue cuestionada la falta de transparencia a las autoridades al otorgarle la licencia de construcción, arguyendo en su defensa que con la llegada de Galerías Cuernavaca a la Ciudad, se generarían transformaciones a favor de la ciudad como mejoras a la infraestructura carretera, y vial, así como la generación de empleos y una mayor entrada de recursos a las arcas municipales por concepto de pagos de licencias de funcionamiento y refrendos.

Según los datos de su portal web, este centro comercial cuenta con 2581 lugares de estacionamiento y 82 locales comerciales distribuidos en dos niveles, además de contar con un área techada para la comodidad de los visitantes, así como atracciones para niños, restaurantes y bancos. “Galerías Cuernavaca” es un centro comercial con tiendas departamentales de gran formato y franquicias de capital foráneo, enfocado al sector medio alto y alto de la población; solamente algunos comerciantes locales que contaron con los recursos económicos para adquirir una franquicia pudieron tener presencia en el centro comercial. Este enclave comercial significó un escalamiento a un formato de características globales, ejemplo de ello la cadena comercial

¹¹ la más antigua unidad habitacional de departamentos de interés social desarrollada por el INFONAVIT en Cuernavaca.

Grupo Inditex, una de las más grandes del mundo estableció en este centro comercial tiendas de la mayoría de sus marcas como lo son: Zara, Massimo Dutti, Pull&Bear, Bershka, y Oysho.

Su ubicación sobre el Libramiento de Cuernavaca la principal vialidad regional, ha permitido no solo abarcar el mercado local, sino ampliar su público consumidor más allá de la zona metropolitana y el estado de Morelos, al registrar visitas de municipios del Estado de Guerrero como Taxco e Iguala y por supuesto de la Ciudad de México, que se encuentra a tan sólo 89 km. de distancia.

4.3.2 Cambios en la infraestructura vial - Caso Galerías Cuernavaca

Analizar e identificar estas incorporaciones en función de la conectividad es el objetivo de este tercer capítulo; de allí que para el análisis en primera instancia se llevó a cabo una recolección de datos e imágenes que dieran muestra sobre la evolución del emplazamiento, la incorporación de infraestructura vial y su impacto a la traza urbana.

A continuación, se presentan imágenes del espacio territorial en el que se asienta Galerías Cuernavaca, mismas que van de 1982 al 2020 con el propósito de evidenciar la evolución del territorio y posteriormente señalar los elementos de cambio en función de la infraestructura vial, conectividad, traza e imagen urbana.

4.3.3 Territorio a través del tiempo Galerías Cuernavaca

Como puede observarse en la orto fotografía superior izquierda correspondiente al año 1982, la zona de estudio se encontraba poco urbanizada, pero fraccionada. En la imagen destaca la construcción localizada en la parte central superior derecha, perteneciente a la fábrica de neumáticos Firestone que llegó a la zona en 1980, en aquel momento el espacio conservaba gran parte de su superficie en estado natural, situación que resulta comprensible debido a que la superficie contigua está considerada como área natural protegida.

En las imágenes de los años subsecuentes es evidente la transformación de la zona en virtud del desarrollo comercial, convirtiéndose actualmente en el polo comercial de mayor envergadura en el estado de Morelos y quedando prácticamente ocupado la totalidad del suelo urbanizable.

Figura 26.
Galerías Cuernavaca, territorio a través del tiempo

GALERIAS CUERNAVACA: TERRITORIO A TRAVÉS DEL TIEMPO 1982- 2020



Fuente: Elaboración propia, imagen creada a partir de localizaciones obtenidas en el sistema de información geográfica (Google Earth) y orto fotos obtenidas a través de cita virtual con consultores del Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI).

4.3.4 *Cambios presentados en la infraestructura vial*

Los cambios más significativos a nivel infraestructura vial que trajo consigo el establecimiento del centro comercial Galerías Cuernavaca asentado en la Delegación Miguel Hidalgo y Costilla, son resultado de los lazos de cooperación y la mezcla de capital público y privado, bajo un esquema de aportación pactada entre inversionistas y autoridades gubernamentales en beneficio de la ciudad por la instalación de éste en la ciudad.

La construcción del centro comercial incluyó la ampliación de 2 a 4 carriles del libramiento México – Acapulco, un cambio que fue acompañado del desarrollo de una glorieta con una escultura monumental que facilita la conexión de la calle Diana con la calle Tulipán Hawaiano, un bajo puente que genera los retornos hacia la autopista en ambos sentidos, precedida de un camellón triangular, un túnel con conexión sobre la calle Tulipán Hawaiano con desembocadura a la autopista en el sentido México – Acapulco, sumándose las entradas y salidas del estacionamiento del centro comercial a bordo de la autopista con sentido hacia México, así como el área ajardinada que enmarca el paisaje del edificio del centro comercial. En comparativa las imágenes de 1982 contra las del 2005, puede observarse que con la construcción de Galerías Cuernavaca cambió tanto la ubicación original de la entrada como la forma y dimensión que mantenía originalmente la planta Firestone, impactando a nivel traza urbana y conectividad.

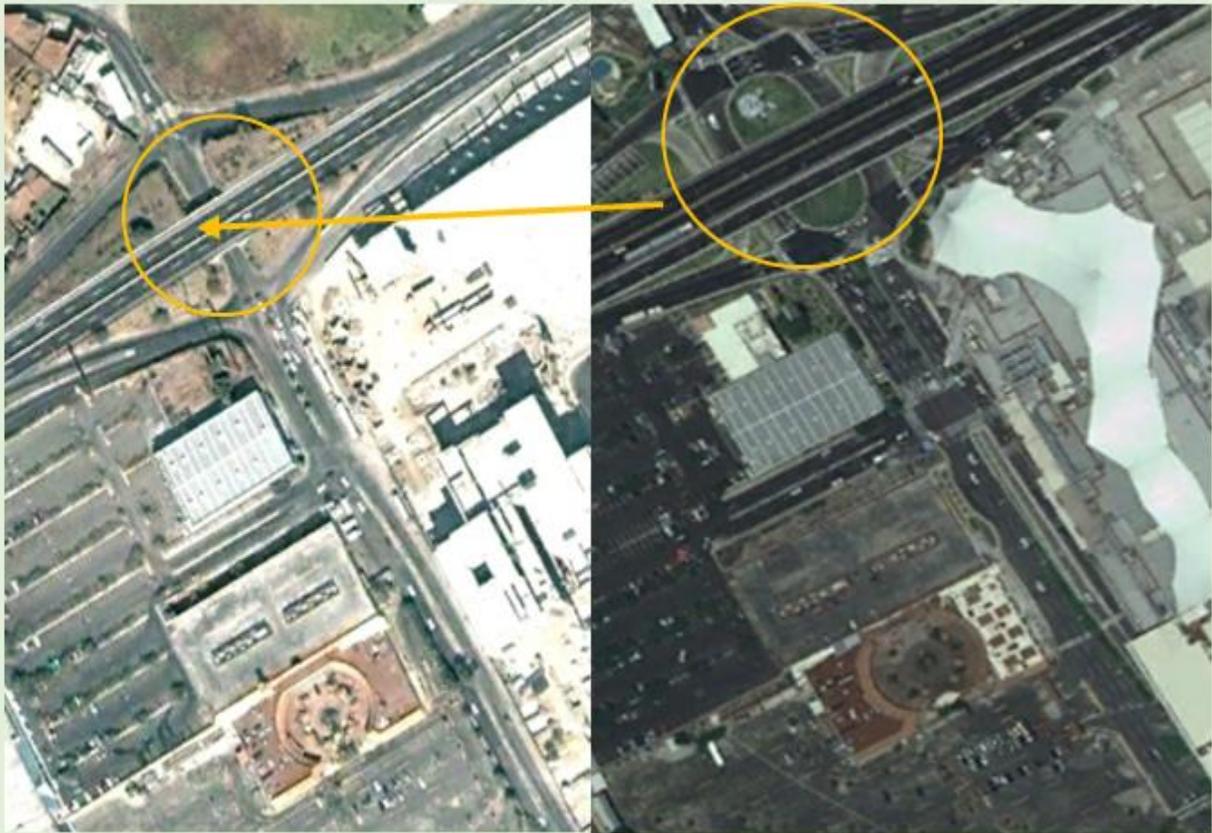
En cuanto a los pequeños retornos sobre la calle Tulipán Hawaiano, estos tienen como antecedente de su creación la llegada en 1995 de la tienda de autoservicio K-Mart, una cadena de tiendas de descuento estadounidense que compro Sears. Esta empresa era la tercera cadena más grande de tiendas de descuento en el mundo, detrás de Walmart y Target, sin embargo en marzo de 1997 Kmart vendió sus tiendas a Controladora Comercial Mexicana S.A.B. de C.V. que forma parte de la cadena mexicana de hipermercados Tiendas Comercial Mexicana, S.A. de C.V. dando paso a la tienda de autoservicio Comercial Mexicana.

Posteriormente, al costado de Comercial Mexicana se instaló Plaza Cinemex Diana sumando pequeñas intervenciones sobre la calle San Agustín en cuanto a remozamiento e imagen urbana, pero no significaron un cambio en la traza urbana, tiempo después en el predio de la Comercial

Mexicana, se incorporaron otras marcas comerciales como Office Max y más recientemente Ihope, Bed Bath and Beyond, Sushi Itto, Ashley Furniture y Power Gym. A continuación, se presentan imágenes fotográficas que dan cuenta de los cambios antes señalados.

Figura 27.

Cambios a la infraestructura vial y traza urbana por la ampliación a 4 carriles y glorieta derivado de la llegada de Galerías Cuernavaca.



Fuente: Elaboración propia con base en imágenes obtenidas a través de Google Earth.

Uno de los cambios más significativos derivados de la construcción del centro comercial Galerías Cuernavaca, es la ampliación de 2 a 4 carriles del eje carretero, señalado en la imagen con un círculo amarillo, el cual incluye la glorieta y los retornos desde el bajo puente que permiten la

incorporación y retorno a la autopista en ambos sentidos. Intervenciones que fueron enmarcadas con una zona ajardinada que hizo más evidente la transformación del espacio. El cambio de imagen urbana permitió enmarcar la llegada del centro comercial a la ciudad y resaltar los elementos distintivo hecho que fue visto con buenos ojos por la población.

La construcción de Galerías Cuernavaca en su calidad de primer centro comercial emplazado en la zona nororiente, demandó mejoras en la infraestructura vial, debiéndose sumar otras más con la llegada de los centros comerciales subsecuentes, sin embargo, estas contribuciones en algunos casos sólo fueron continuación o complemento a las generadas a la llegada de Galerías Cuernavaca.

Figura 28.

Mejoramiento del tramo carretero México- Acapulco a la altura de la tienda Liverpool perteneciente al centro comercial Galerías Cuernavaca.



MEJORAMIENTO DEL TRAMO CARRETERO MEXICO-ACAPULCO

Fuente: Vista obtenida a través del sitio web del centro comercial Galerías Cuernavaca, <https://www.galerias.com/GaleriasCuernavaca>.

Esta imagen hace evidente la ampliación de carriles en el eje carretero, incluyéndose los carriles de acceso a la autopista a partir de la glorieta, las entradas y salidas desde el centro comercial a la autopista, así como la intervención de la imagen urbana, que se enfocó en la parte ajardinada o área verde y luminarias (Ver figura 24). Al compararse con la imagen anterior (Ver figura 23), se hace evidente la transformación del espacio y a partir de la ampliación del eje carretero se generaron elemento de apoyo a la conectividad de la zona.

A partir del contraste de imágenes y trabajo de campo se localizaron los elementos que conforman la infraestructura vial en la zona de asentamiento del centro comercial Galerías Cuernavaca, referenciando los impactos en razón en las variables de análisis. Es decir, se agruparon según su impacto en la conectividad, equipamiento, imagen urbana y traza urbana.

Figura 29.
Intervenciones en la infraestructura vial a la llegada de Galerías Cuernavaca.

INTERVENCIONES EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL GALERÍAS CUERNAVACA		
INFRAESTRUC- TURA VIAL	<ul style="list-style-type: none"> • Mejoramiento del tramo carretero México-Acapulco, Ampliación de 2 a 4 carriles, • Túnel de ingreso a la autopista, • Glorieta que conecta Diana con Tulipán Hawaiano y los retornos a la autopista en ambos sentidos. • Camellón triangular Diana 	<ul style="list-style-type: none"> • Adiciones y nueva creación a la infraestructura vial
CONECTIVIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliación de 2 a 4 carriles del libramiento México -Acapulco • Glorieta con escultura monumental • Túnel de tulipán hawaiano a la autopista México - Acapulco 	<ul style="list-style-type: none"> • Dualidad de función <ul style="list-style-type: none"> - Infraestructura vial - Conectividad
	<ul style="list-style-type: none"> • Retornos para cambio de sentido Conexión de avenida Diana con Tulipán Hawaiano, • Desviación/ salida de Liverpool a la autopista, 	<ul style="list-style-type: none"> • Elementos intervenidos mejorando su función y apariencia sin representaran un cambio en la traza.

	<ul style="list-style-type: none"> • Habilitación de lateral a la avenida Diana para conectarse a la gasolinera y autopista • Salida gasolinera dirección México – Acapulco • Salida hacia la Autopista dirección Cuernavaca – México. 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Entrada y salida de Comercial Mexicana con entrada direccionada a Liverpool, • Retornos, en Tulipán Hawaiano para facilitar el acceso a las plazas, • Vías de acceso a gasolineras, • Glorieta frente a Bridge Stone. 	<ul style="list-style-type: none"> • Elementos creados a partir de inversiones previas como: K-Mart, Cinemex Diana, Comercial Mexicana, Bridge Stone • Mejoraron su apariencia • Sin cambio en la traza.
EQUIPAMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Paraderos de rutas, • Paradero de Taxis, • Señalización, • Luminarias. 	<ul style="list-style-type: none"> • Renovación del paradero de rutas • Creación de paradero de taxis a las afueras de Galerías • Señalización en accesos carreteros y zona periférica.
TRAZA URBANA	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliación a 4 carriles de la autopista, • Retornos para cambio de sentido en la autopista, • Glorieta, • Túnel de incorporación a la autopista en de entrada y salida, • Retornos para cambio de sentido desde el bajo puente de la glorieta, • Camellón triangular, • Entradas y salidas de estacionamiento a borde de la autopista en el sentido a México, • La construcción y forma del edificio comercial. 	Elementos de nueva creación que modifican el plano de la ciudad
IMAGEN URBANA	<ul style="list-style-type: none"> • Jardinería e Imagen urbana, • Habilitación e imagen urbana del bajo puente y glorieta, • Iluminación. 	<p>Tras la llegada de Galerías fue notorio la intervención en la imagen urbana,</p> <p>Se intensifico el uso de plantas y flores en todo en las salidas, entradas, glorieta, bajo puente.</p>

Fuente: Elaboración propia, con base en los resultados del análisis a las Intervenciones a la infraestructura vial - Galerías Cuernavaca (tabla).

Con la finalidad de darles solidez a los datos presentados en el cuadro superior, se presentan imágenes relativas a las intervenciones enunciadas, explicando por si mismas la función que guardan en el entorno.

4.3.5 Infraestructura vial

Figura 30.

Intervenciones a nivel infraestructura vial ante la llegada de Galerías Cuernavaca: ampliación de carriles, glorieta, túnel.



Fuente: imágenes obtenidas a través de acercamiento con el sistema geográfico Google Earth, y recorrido en campo.

Por lo que respecta a las intervenciones hechas a partir de la construcción de Galerías Cuernavaca con impacto a la infraestructura vial, se pueden mencionar:

- Ampliación de 2 a 4 carriles del tramo carretero México-Acapulco
- Túnel de ingreso a la autopista,
- Glorieta que conecta Diana con Tulipán Hawaiano
- Retornos a la autopista en ambos sentidos.
- Camellón triangular Diana

Como ya se ha señalado, la autopista México – Acapulco es utilizada cotidianamente por la población como una vía rápida en la ciudad, por lo que se calculó que, con la puesta en marcha de Galerías Cuernavaca, la visita al nuevo centro comercial supondría una mayor carga vehicular en la autopista y una saturación en las vías de acceso a las colonias vecinas, de allí la necesidad de generar infraestructura vial que apoyara la fluidez en el acceso, salida y conectividad de la zona. En las imágenes superiores (Ver Figura 15), se puede observar el cambio en la traza urbana en consecuencia de la ampliación de carriles de la autopista y cómo a partir de esta ampliación a nivel suelo se desarrollaron tanto la glorieta que distribuye la circulación y embellece el entorno con la escultura monumental como los retornos hacia ambos sentidos de la autopista, incidiendo en la infraestructura vial y conectividad.

Otro elemento a considerar es el túnel localizado en la calle Tulipán Hawaiano con conexión a la autopista en dirección México –Acapulco. Se puede acceder al túnel antes de llegar a las puertas de entrada y salida de estacionamiento del centro comercial y de la zona de supermercado, lo cual permite que quienes se dirijan en el sentido que lleva el túnel al tomarlo pueden evitar la carga vehicular que se dirige hacia el corredor Diana – Río Mayo y ayudar a disminuir la saturación vial.

Figura 31.

Intervenciones a nivel infraestructura vial ante la llegada de Galerías Cuernavaca: ampliación de carriles, glorieta, túnel.



ESCUPTURA MONUMENTAL Y GLORIETA CON ÁREA VERDE



HABILITACIÓN E IMAGEN URBANA DEL BAJO PUENTE Y GLORIETA



Fuente: imágenes obtenidas a través de acercamiento con el sistema geográfico Google Earth, y recorrido en campo.

En las primeras dos imágenes se observan diferentes vistas de la Glorieta con la escultura monumental realizada como parte de las obras que acompañaron la llegada de Galerías Cuernavaca. Es de resaltar que esta se ha convertido en un nodo vial en la ciudad, al tener la capacidad de distribuir en diferentes sentidos la alta carga vehicular que caracteriza a la zona e impactando la traza urbana.

Por otra parte, en la parte inferior se comparte una vista que deja ver el entramado vial a la altura de la glorieta, en la que se destacan la ampliación de carriles, la glorieta y la conformación de retornos en ambos sentidos de la autopista.

No debe perderse de vista que a nivel comercial resulta indispensable facilitar al cliente tanto el arribo, la salida y el estacionamiento, ya que esto tiene un impacto para el retorno de la inversión. Vale la pena acotar que la suma de todos estos elementos configuró una nueva disposición de la estructura vial y ello llevó a impactar la traza urbana de la zona nororiente de Cuernavaca.

4.3.6 Conectividad

Por lo que respecta a las intervenciones hechas a partir de la construcción de Galerías Cuernavaca con impacto en la conectividad vial, se pueden mencionar:

- Retornos para cambio de sentido, con conexión de avenida Diana con Tulipán Hawaiano
- Desviación desde la salida de Liverpool hacia la autopista
- Habilitación de la lateral a la avenida Diana para conectarse a la gasolinera y autopista
- Salida a la gasolinera dirección México – Acapulco
- Entrada y salida de Comercial Mexicana direccionada hacia el centro comercial,
- Retornos, en Tulipán Hawaiano para facilitar el acceso a las plazas
- Vías de acceso a gasolineras
- Glorieta frente a la planta de Bridge Stone
- Salidas e incorporaciones hacia el centro comercial dirección Cuernavaca- México
- Ampliación del libramiento México –Acapulco
- Glorieta al cierre de avenida Diana
- Túnel sobre la calle Tulipán Hawaiano a la autopista México - Acapulco

Cabe señalar que aun cuando algunos elementos aparecen en el apartado anterior, para efectos de este segmento se les toma desde su contribución a la conectividad. Al observar estas aportaciones, se evidencia una clara necesidad de facilitar al comprador el acceso al centro

comercial, desde todos los puntos de conexión factibles; ya sea desde la autopista, contemplando ambos sentidos, o bien conectando con la ciudad a través de la Avenida Diana, Río Mayo o hacia el norte de la ciudad a partir de las salidas e incorporaciones hechas desde el mismo centro comercial. Todo esto permite corroborar la importancia de la planeación territorial para hacer exitoso el modelo de negocio que representan los centros comerciales, un lugar que no facilite la visita a sus compradores no puede asegurar el retorno de la inversión, (Ver figura17).

Figura 32.
Aportaciones a la conectividad de la zona nororiente de Cuernavaca



Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes levantadas en recorrido en sitio.

Al realizar el análisis de los elementos que fomentan la conectividad, resalta el hecho de encontrar desviaciones a partir de la autopista para el acceso al centro comercial, salidas con incorporación a la autopista, retornos en ambos sentidos para facilitar el retorno desde la autopista hacia la zona comerciales. Lo que confirma como ya se ha mencionado el interés por captar clientes al facilitar su acceso, la importancia de la planeación urbana para hacer eficientes las adiciones a la infraestructura vial y la capacidad que tienen estos artificios para impulsar mejoras en la conectividad vial a partir de cambios en la infraestructura vial.

Figura 33.

Elementos de aporte a la conectividad de la zona nororiente de Cuernavaca



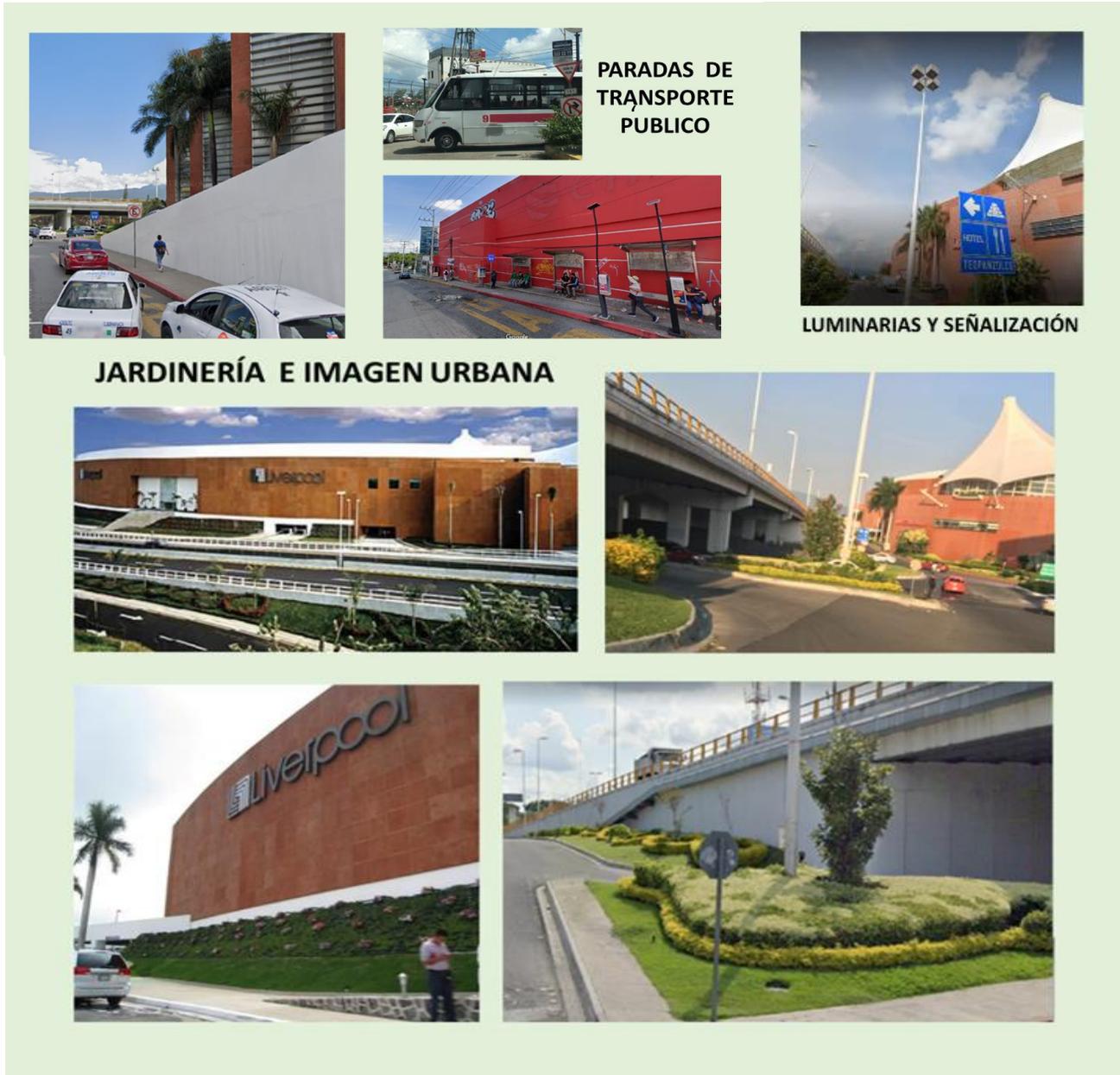
Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes levantadas en recorrido en sitio.

En las imágenes se muestran elementos que se han integrado en el entorno del centro comercial con el objetivo de coadyuvar con la conectividad de la zona, haciendo más amable el entorno.

4.3.7 Equipamiento e imagen urbana

Figura 34.

Equipamiento urbano desarrollado a partir del crecimiento comercial de la zona nororiente del municipio.



Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes levantadas en recorrido en sitio.

Otro de los elementos considerados en este análisis corresponde a los cambios presentados a nivel equipamiento e imagen urbana. Las aportaciones a resaltar en este rubro son las siguientes:

- Paraderos de rutas
- Paradero de taxis
- Señalización
- Luminarias
- Jardinería e Imagen urbana
- Habilitación e imagen urbana del bajo puente y glorieta
- Iluminación

Previo al establecimiento de Galerías Cuernavaca ya se contaba en la zona nororiente con el desarrollo de una zona comercial incipiente pero creciente. El equipamiento urbano, alrededor del centro comercial, además de facilitar el traslado de clientes y dar mejores condiciones para la prestación de servicio, son un elemento que suma en el proceso de cambio en la morfología de la zona, al igual que la imagen urbana que acompaña esta transformación.

A partir de las contribuciones enunciadas, fue posible evidenciar la influencia de Galerías Cuernavaca, como factor de transformación del territorio. Observando que los cambios en la infraestructura vial, tuvieron un impacto a nivel conectividad vial, que llevó a cambios en la traza urbana, y como se verá en el siguiente capítulo impacto en la dinámica de uso y ocupación del suelo.

4.4 Fórum Cuernavaca (2016)

El terreno que hoy alberga a Fórum Cuernavaca, fue la sede en Morelos por más de medio siglo del Grupo Covarra – Rivetex, que llegó a ser calificado como el consorcio textilero más importante de América Latina y uno de los ocho mejores del mundo con más de 2000 empleados. Sin embargo, en 1995 tras ser declarado en quiebra se llevó a cabo la venta del predio.

El 08 de diciembre de 2015 la empresa GICSA junto con inversionistas de EGROUP y Grupo Accionario Attie S.A. de C.V., anunciaron ante medios de comunicación una inversión estimada de 2 mil 400 millones de pesos para la construcción y puesta en marcha de un complejo comercial,

residencial y de servicios denominado FORUM Cuernavaca. En la primera fase de este proyecto se estimó una inversión que ascendió a \$1,142 millones de pesos, en una extensión de 54,611 m² de los cuales solo se abrieron 30,580 m², se estima que durante su construcción se generaron aproximadamente 1800 empleos directos con una proyección de más de 3000 empleos en su fase de funcionamiento. Este centro comercial fue inaugurado a finales de noviembre de 2016 y a la fecha no se ha desarrollado la siguiente fase.

Figura 35.

Imágenes de la ceremonia de la colocación de la primera piedra del centro comercial Fórum en el terreno de lo que fue la antigua textilera Rivetex.

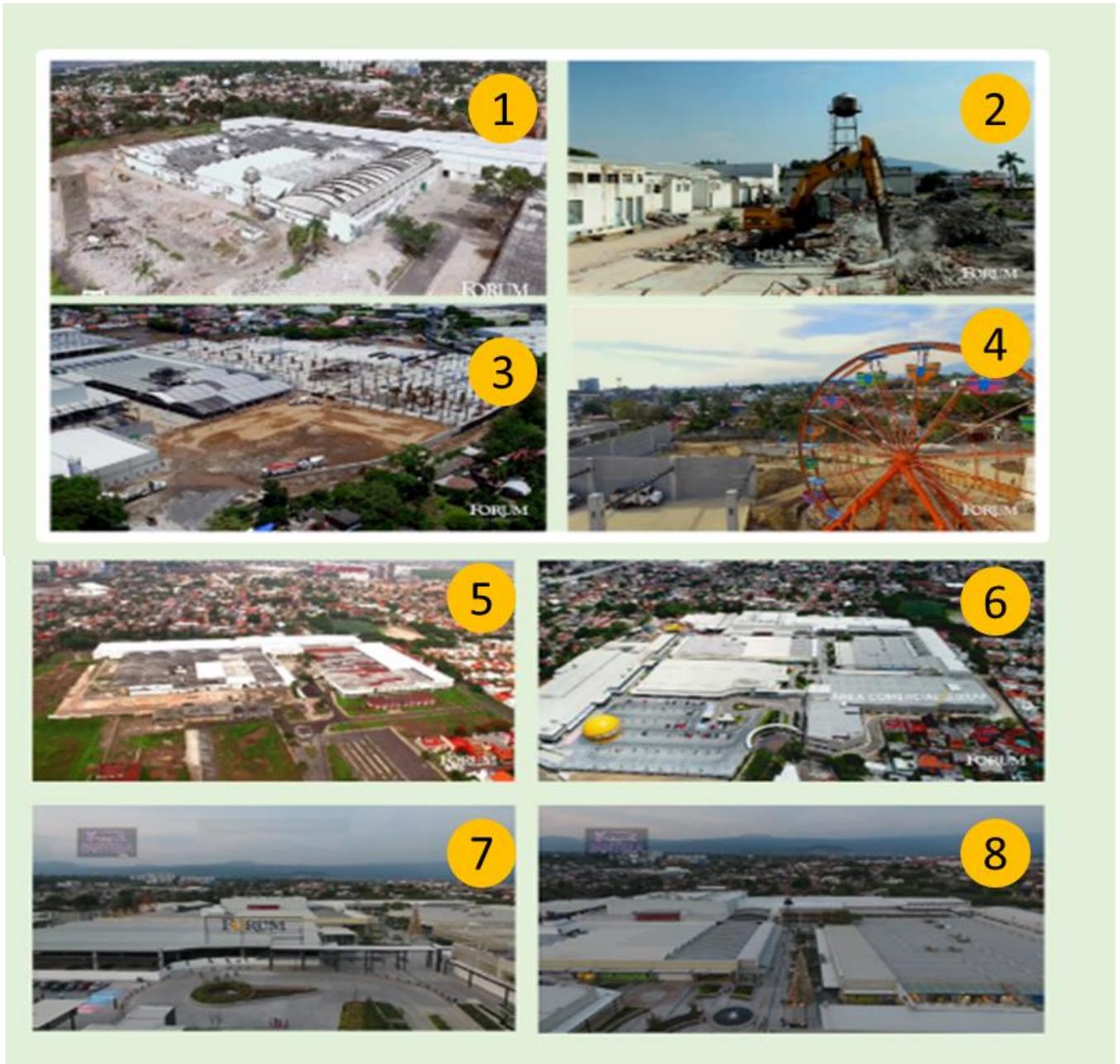


Fuente: Imagen de la vista de la textilera Rivetex obtenida a partir del sitio de Facebook denominado Ayer y hoy Cuernavaca la verdadera historia a partir del sitio <https://www.facebook.com/Gabyjotapalace/posts/fabrica-de-telas-y-trajes-rivetex-colonia-flores-magon-ciudad-de-cuernavaca-more/2069358973352228/>, así como imágenes del arranque de obra del centro comercial tomadas del portal Zona Centro noticias <https://www.zonacentronoticias.com/2015/12/busca-gobierno-construir-un-puente-para-nueva-plaza-en-cuernavaca/>.

La primera imagen de la Figura 30, compartida por Cuernavaca ayer y hoy (30 junio 2018) Facebook, data del año 1972, en ella se observa una vista de la textilera Rivetex dedicada a la producción de telas y trajes, espacio en el que actualmente se asienta el centro comercial Fórum Cuernavaca. Al costado, imágenes tomadas del portal de noticias Zona Centro (08 diciembre 2015). “Busca Gobierno Construir un puente para nueva plaza en Cuernavaca”, donde aparece el entonces gobernador del Estado de Morelos Graco Ramírez Abreu e Inversionistas ante la maqueta del centro comercial Fórum el día del arranque de la obra, evento en el que se resaltó

la creación de nueva infraestructura vial para la ciudad con la construcción de un nuevo puente, actualmente denominado Paso a desnivel Cuauhnáhuac.

Figura 36.
Proceso evolutivo de la construcción de Fórum Cuernavaca.



Fuente: Imágenes obtenidas a partir del trabajo realizado para GICSA por Timelapsemexico.mx
<https://vimeo.com/241760634>

La construcción del Centro Comercial Fórum requirió de transformar el predio adquirido y adecuarlo para su nueva función. (Ver figura 31), las imágenes superiores dan cuenta del proceso de transformación.

- 1) Vista de la antigua textilera previo a la construcción del centro comercial Fórum Cuernavaca,
- 2) Proceso de demolición de las naves de lo que fuera la textilera Rivetex,
- 3) Preparación del terreno para la construcción del nuevo centro comercial,
- 4) Avances de la construcción de Fórum, en la imagen resalta la rueda de la fortuna, tan característica de este centro comercial,
- 5) Vistas aéreas al inicio de la construcción del centro comercial a manera de un antes,
- 6) Vistas aéreas ante la conclusión de la construcción de Fórum a manera de contraste para mostrar el después,
- 7 y 8) Vistas aéreas del centro comercial tanto del área frontal como lateral.

Cabe señalar que el espacio de construcción fue cubierto con drones por la empresa Timelapse México desde el proceso de derribamiento hasta el de construcción y conclusión del centro comercial, mismo que abarcó de septiembre del 2015 a septiembre 2017, registrando todo el proceso e informar de los avances de este a través de un sitio web en formato video sobre los avances de las obras pactadas, como un medio para mantener la confianza ciudadana y evitar cualquier discordia social.

4.4.1 Territorio a través del tiempo caso Fórum Cuernavaca

Con el propósito de evidenciar la evolución del territorio y señalar los elementos de cambio acorde a las variables analizadas, se presentan imágenes de los años 1982, 2004, 2008 y 2020, respecto del espacio en el que se asienta el centro comercial Fórum Cuernavaca.

Figura 37.
Imágenes de la evolución del territorio, caso centro comercial Fórum Cuernavaca



Fuente: Imagen creada a partir de localizaciones obtenidas en el sistema de información geográfica (Google Earth) y ortofotos obtenidas a través de cita virtual con consultores del Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI).

Entre los cambios más evidentes que se observan en las imágenes que parten de 1982 al año 2020, (ver figura32), se destacan a simple vista el grado de urbanización y la consolidación de las vías primarias. No puede negarse que el desarrollo comercial detonó el cambio territorial del área, sin embargo, en el caso del área en la que actualmente se localiza Fórum Cuernavaca, la evolución más significativa se dio previo al emplazamiento de este en la zona. En el año de 1999 atraídos por la ubicación estratégica en razón a su cercanía a la Avenida Cuauhnáhuac hoy Lauro Ortega, se establecieron tiendas de autoservicio que requirieron de implementar cambios y adiciones en la infraestructura vial en favor de una mejor conectividad de la zona y accesibilidad para los clientes.

A través del tiempo esta zona comercial ha crecido y mantenido una evolución constante, así lo muestra la llegada del supermercado Carrefour que más tarde dio paso a la cadena comercial Chedraui, así como el cambio de la tienda de autoservicio Comercial Mexicana por Sodimac o la sustitución de la tienda de ropa de mujer Marsel por la tienda de autoservicio 3B y en el caso de restaurantes puede señalarse al extinto California hoy Toks y más recientemente la llegada de Farmacia Guadalajara. Este dinamismo y crecimiento demandó el acondicionamiento del entorno para facilitar el arribo de sus potenciales clientes y vecinos de la zona, ya que en razón de la cercanía a una vialidad primaria y al crecimiento de la conurbación se ha hecho necesario dotar a la zona de infraestructura vial que coadyuve a mejorar la saturación vial.

4.4.2 Cambios presentados en la infraestructura vial y conectividad con la llegada de FORUM

Los cambios más significativos a nivel infraestructura vial tras la llegada de Fórum a la zona de emplazamiento se dieron previamente, sin embargo, debe resaltarse que la infraestructura desarrollada fue significativa no solo en razón de su aporte a la conectividad, sino debido al desfogue vehicular requerido, pues el cruce de Jacarandas con Avenida Cuauhnáhuac, ha significado un problema por su alta carga vehicular.

A nivel de contribución por infraestructura vial derivado de la construcción del centro comercial Fórum se puede señalar:

- Construcción del paso a desnivel Cuauhnáhuac, este genera la conexión hacia el final de la Avenida Plan de Ayala, pasado el seguro social y la autopista, para elevarse por encima de la Avenida Cuauhnáhuac

Otros aportes a la infraestructura vial localizados en el área proyectados y puestos en marcha por la autoridad gubernamental son:

- Puente elevado Boulevard Cuauhnáhuac – Jiutepec
- Gasa de salida desde la autopista a la altura de las oficinas de la Guardia Nacional para retornar hacia la avenida Plan de Ayala.

Estos tres elementos introducidos en el territorio a la par de ser un aporte a la infraestructura vial, representan un aporte a la conectividad de la zona. En el caso del paso a desnivel Cuauhnáhuac éste facilita el acceso tanto a los visitantes al centro comercial, como a los habitantes de colonias vecinas y a aquellos que prefieren no tomar la autopista para llegar a los centros comerciales Galerías Cuernavaca y Averanda Cuernavaca. Por lo que se refiere a la gasa de salida desde la autopista hacia la Avenida Plan de Ayala, ésta surge en razón del asentamiento de las oficinas de la procuraduría General de la República, Fiscalía Morelos y Guardia Nacional. Esta además de facilitar las maniobras y traslados de los funcionarios de estas dependencias, representa un aporte a nivel conectividad. Por su parte el paso elevado Boulevard Cuauhnáhuac como se describió anteriormente, facilita la conexión principalmente con el municipio de Jiutepec.

En suma, estas obras además de beneficiar el entorno, al incrementar la infraestructura vial, mejorar la conexión y dar fluidez, han significado un cambio en la traza urbana, (Ver imagen 21), constatando que, tras la intervención comercial en el territorio, éste ha evolucionado y cambiado su forma.

Por lo que respecta al equipamiento e imagen urbana, cabe señalar que previo a la llegada del centro comercial Fórum ya se había incorporado infraestructura vial, ejemplo de ello dos puentes peatonales, uno a la salida del supermercado Chedraui y otro a las afueras del restaurante Toks, ambos funcionando como paradero del servicio de transporte público. Otra incorporación al territorio fue la construcción de la zona de pequeños locales comerciales a las afueras de

Chedraui, que se acompaña del paradero de rutas, para el que expresamente se habilitó una desviación hacia un carril de acceso al área de ascenso y descenso a las afuera del supermercado. En cuanto a la señalización y luminarias estas se habilitaron a los costados del centro comercial para una mejor ubicación y seguridad del visitante.

En el caso puntual de Fórum, como parte de las obras complementarias realizadas en favor de la imagen urbana pueden señalarse: la mejora del entorno hacia la entrada a la plaza, habilitación de jardineras y luminarias, establecimiento del sitio de taxi a las afueras del centro comercial y la intervención por parte de las autoridades a la calle vía del ferrocarril que, de ser un asentamiento irregular, se consolidó formalmente como una calle.

Los impactos generados como consecuencia de las intervenciones a la infraestructura vial ante el desarrollo de la zona comercial se agrupan en el siguiente cuadro acorde a su impacto en la conectividad y traza urbana, determinadas como variables de estudio.

Figura 38.
Intervenciones en la infraestructura vial Fórum Cuernavaca a partir de las variables de estudio.

INTERVENCIONES EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL FÓRUM CUERNAVACA		
INFRAESTRUCTURA VIAL	<ul style="list-style-type: none"> • Paso a desnivel Cuauhnáhuac, • Habilitación de la calle vía del ferrocarril. 	Realizado derivado del asentamiento de Fórum
	<ul style="list-style-type: none"> • Paso elevado Boulevard Cuauhnáhuac – Jiutepec. 	Realizado previamente por la autoridad
CONECTIVIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • Salida de la autopista a la altura de las oficinas de la Guardia Nacional hacia la avenida Plan de Ayala. • Paso a desnivel Cuauhnáhuac. 	Su construcción no fue dada por el centro comercial sino en razón del establecimiento de oficinas gubernamentales que como beneficio a la ciudad trajeron una nueva vialidad.
EQUIPAMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Puente peatonal, • Zona de comercio pegada a la parada, • Paradero de rutas. • Señalización, • Luminarias. 	la zona fue intervenida anteriormente a la llegada de los supermercados Comercial Mexicana, Carrefour y la Plaza Outlet, en el tiempo se dieron varias reconfiguraciones, como lo fueron la adecuación de los accesos en la avenida Cuauhnáhuac hoy Lauro Ortega,
TRAZA URBANA	<ul style="list-style-type: none"> • Salida de la autopista a la altura de las oficinas de la Guardia Nacional hacia la avenida Plan de Ayala. • Paso a desnivel Cuauhnáhuac, • Paso elevado Boulevard Cuauhnáhuac – Jiutepec. 	Estos son los cambios en traza más significativo durante el periodo comprendido de 2005-2020.

DINÁMICA DE USO Y OCUPACION DEL SUELO	Crecimiento del comercio en calles principales y periféricas a los centros comerciales como: <ul style="list-style-type: none"> • Tulipán Hawaiano, Tulipán Inglés Del Lago, Paseo de los cipreses 	Los comercios reportados como de nueva creación por el DENUÉ según los censos 2010 y 2020 reportan un incremento del 74.24% por el periodo analizado, concentrado principalmente en las vialidades primarias, eso habla del impacto de la infraestructura vial en esta variable.
--	---	--

Fuente: Elaboración propia, con base en los resultados del análisis a las Intervenciones a la infraestructura vial – Fórum Cuernavaca (tabla)

4.4.3 Cambios previos en la zona

Cabe recordar que previo a la llegada del centro comercial Fórum, en las inmediaciones se instalaron los supermercados Carrefour, Comercial Mexicana, y la Plaza Outlet. De allí que, a la llegada del centro comercial, ya se habían generado aportes a la infraestructura vial y equipamiento urbano (Ver figura 23), resaltando:

- La adecuación de los accesos en la avenida Cuauhnáhuac hoy Lauro Ortega,
- Los puentes peatonales a la altura de Chedraui y de lo que antes fue la Comercial Mexicana,
- La zona de locales comerciales pegada al paradero de transporte del servicio público
- Puente elevado hacia el municipio de Jiutepec.

Este último como una necesidad por resolver la saturación vial de la zona, cabe recordar que el boulevard sirve de paso al municipio de Jiutepec, uno de los más densamente poblados del estado y a su vez conecta con el sistema carretero que lleva hacia los municipios de Yautepec y Cuautla. Si a este hecho se le suma que Cuernavaca en su calidad de capital del estado recibe un considerable número de traslados laborales, estudiantiles y de abasto de estos municipios se explica la saturación de esta vía y la necesidad de contar con infraestructura vial. Desde el punto de vista comercial, asegurar la captación de clientes es prioritario para asegurar el retorno de su inversión, de allí el interés de los inversionistas por participar en el desarrollo de una eficiente infraestructura vial que permita un buen acceso a su área comercial y mantenga una sana conexión con la ciudad.

Como parte de la investigación se realizaron recorridos en la zona de estudio que permitieron levantar imágenes con la finalidad de verificar los datos obtenidos y documentar los cambios enunciados, a continuación, se presentan las imágenes que dan sustento a los datos presentados.

Figura 39

Cambios en la infraestructura vial no derivados del centro comercial Fórum Cuernavaca.



PUNTES PEATONALES PARA EL ACCESO A LA ZONA COMERCIAL, CON PARADAS DE TRANSPORTE PUBLICO AL COSTADO.



LOCALES COMERCIALES EN EL PARADERO DE RUTAS COLOCADOS PREVIO A FORUM



**PUENTE ELEVADO
CUAUNÁHUAC -JIUTEPEC**

Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes levantadas en recorrido en sitio y el sistema google earth.

Durante la investigación se encontró que ante la puesta en marcha de un desarrollo de tipo comercial existe la practica por parte de la comunidad que rodea la obra de solicitar y en ocasiones exigir obras en favor del grupo social que considera se perjudican sus intereses, en este

caso de allí surge la construcción de los locales comerciales al costado de la parada del transporte público.¹² (Ver figura 40).

4.4.4 Conectividad y traza urbana- Fórum Cuernavaca.

Figura.40



¹² Al solicitar información ante las autoridades del ejido de Chapultepec al cual pertenece el área no se pudo clarificar el dato ni el porqué del desuso de los mismos.

Elementos de la infraestructura vial que han modificado la traza urbana en la zona del Centro Comercial Fórum

Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes levantadas en recorrido en sitio.

Podemos observar las aportaciones a la infraestructura vial más recientes en la zona comercial que alberga a Fórum, todas ellas vinculadas al Boulevard Cuauhnáhuac, mejorando la conectividad y afectando la traza urbana. Con la llegada de Fórum se fortaleció la infraestructura vial y la conectividad específicamente a través de la construcción del paso a desnivel Cuauhnáhuac

Figura 41.

Cambios en la traza urbana en la zona nororiente de la ciudad entre los años 2004 y 2020.



Fuente: imágenes obtenidas a través de acercamiento con el sistema geográfico Google Earth.

En la imagen se resaltan los elementos que modificaron la traza urbana de la ciudad en la zona nororiente de Cuernavaca con el desarrollo comercial y llevaron a confirmar la influencia de los centros comerciales en el cambio de morfología urbana a partir de una comparativa mediante imagen satelital de la zona de los años 2004 y 2020, (Ver figura 25).

- A) Gasa de retorno desde la autopista a la altura del edificio de la Guardia Nacional hacia la Avenida Plan de Ayala,
- B) Puente elevado Cuauhnáhuac,
- C) Paso a Desnivel Cuauhnáhuac.

Durante el periodo de estudio se suscitó la construcción de la gasa de retorno que permite la incorporación desde la autopista hacia la avenida Plan de Ayala. Esta no fue desarrollada bajo una visión comercial, está surge a partir de las necesidades de las oficinas gubernamentales establecidas al calce de las vialidades conectadas a la autopista y que por su naturaleza requieren de un constante movimiento sobre la autopista y la ciudad.

En el caso del puente elevado Cuauhnáhuac como se ha mencionado, su construcción obedeció a la necesidad de desfogar la zona, dada la saturación vehicular del Boulevard Cuauhnáhuac. En tanto que el paso a desnivel Cuauhnáhuac, permitió un acceso más directo y libre de embotellamientos al centro comercial, además de constituir una vía de acceso alterna para quienes se dirigen hacia las colonias Fraccionamiento Alegría, Flores Magón, Morelos y Tulipanes entre otras.

Para efecto de los objetivos perseguidos en este apartado debe resaltarse que estas tres obras de infraestructura vial como puede observarse (Ver figura 26), impactan a nivel traza urbana y conectividad.

En relación a la traza urbana, cabe destacar que tiempo atrás el área en que actualmente se asienta Fórum Cuernavaca fue una vía de paso del ferrocarril, sin embargo, debido a su desuso dio paso al asentamiento irregular de viviendas muy precarias sobre su calce. En la zona de emplazamiento de Fórum, sobre su lado izquierdo justo antes de la entrada al centro comercial. se encuentra la calle Vía del Ferrocarril, que como se observa en las imágenes (Ver figura 27). era

un lugar prácticamente inaccesible a la vialidad y actualmente lo que era un camino de terracería ha sido pavimentado y funge como una vialidad terciaria, considerada en la nomenclatura municipal de la ciudad.

Figura 42.
Evolución de la calle vía del ferrocarril de asentamiento irregular a calle incluida en la nomenclatura de la ciudad.



Fuente: Imágenes obtenidas a través de acercamiento con el sistema geográfico Google Earth y mediante recorrido en sitio.

En la figura 37 pueden observarse imágenes de la calle Vía del Ferrocarril, ésta calle se localiza al costado izquierdo de la entrada al centro comercial Fórum Cuernavaca. Con el desarrollo comercial del área en la zona y más recientemente con la llegada del centro comercial, esta calle ésta dejó de ser un camino de paso marcado por la precariedad y la falta de servicios que caracteriza a los asentamientos irregulares sobre las vías del ferrocarril. Tras la intervención de la autoridad se generaron las obras de pavimentación para constituirse formalmente en la nomenclatura y no solamente bajo los usos y costumbres que la reconocían como tal.

La suma de todo lo anterior permite constatar la influencia de los centros comerciales sobre el cambio de la forma del territorio, para el caso específico de este trabajo se evidencia la influencia de la llegada del centro comercial Fórum Cuernavaca para sumar cambios en la morfología de la zona.

4.5 Averanda Cuernavaca (2018)

El centro comercial Averanda, ubicado en Autopista México-Acapulco Km 73.573, Colonia Villas del Lago, Delegación Miguel Hidalgo y Costilla de Cuernavaca, Morelos, éste fue proyectado y edificado por PROARQUITECTURA S.C. y ARES Arquitectos, con una inversión proyectada de 3,750 millones de pesos, en una extensión de 250,000 m², destinando 49,000 m² de construcción en un predio con un tipo de uso mixto lo que permitió que por primera vez en Morelos comercializa la parte residencial dentro de un complejo comercial.

De los 250,000 m² de extensión que lo conforman, fueron distribuidos de la siguiente forma: 110 mil m² destinados para uso comercial, 10 mil m² para oficinas corporativas, 2 torres con 180 departamentos, 250 cuartos de hotel y 3 mil cajones de estacionamiento, 130 tiendas y un área bruta rentable de más de 61,000 m², así como la generación de 4, 500 empleos fijos. Cabe señalar que pese a la amplitud que ofrece el uso de suelo mixto a la fecha, sólo opera el centro comercial y el área residencial.

4.5.1 Territorio a través del tiempo caso Averanda Cuernavaca

Figura 43.

Vista del territorio donde actualmente se asienta Averanda a través del tiempo



Fuente: Imagen creada a partir de localizaciones obtenidas en el sistema de información geográfica (Goole Earth) y orto fotos obtenidas a través de consulta virtual con consultores del Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI).

Como puede observarse en la figura 38, la llegada del centro comercial Averanda en el año 2018, trastocó la morfología de la Delegación Miguel Hidalgo y Costilla. Averanda no sólo vino a consolidar la vocación comercial de a la zona nororiente al conformarse el corredor comercial más importante de Cuernavaca y su zona metropolitana, también desencadenó una serie de impactos en la morfología de la zona nororiente al intervenir vialidades y crear nuevas. Este centro comercial a significado aportes a la infraestructura vial, conectividad de la zona, traza urbana y por ende en la ocupación y uso del suelo.

Figura 44.
Aportes a la infraestructura vial y traza urbana alrededor del centro comercial Averanda Cuernavaca



Fuente: Imagen creada a partir de localizaciones obtenidas en el sistema de información geográfica (Google Earth)

En la imagen superior se observan los cambios en el territorio por el periodo 2005- 2020, en ella resalta la construcción del centro comercial Averanda Cuernavaca en los terrenos del extinto Club del Lago y la construcción del Boulevard Averanda, así como el mejoramiento de la calle la Ribera, todos ellos elementos de aporte a la infraestructura vial que constituyen por si mismos un aporte a la conectividad de la zona y al cambio de la traza urbana.

Tras la revisión documental y la visita en campo que supone este trabajo, se observó el trabajo de planeación para la ejecución de estas intervenciones, que a pesar de parecer un tanto simples, unieron varios puntos, ampliando las posibilidades de conexión no solo con el centro comercial y diferentes direcciones de la ciudad, también entre los tres centros comerciales y colonias aledañas.

4.5.2 Cambios presentados en la infraestructura vial – AVERANDA

Finalmente, y acorde al orden cronológico de asentamiento en el territorio de los centros comerciales estudiados, se presentan los cambios en la infraestructura vial que desencadenó la llegada de Averanda al nororiente de la ciudad.

Cabe resaltar que la zona ya presentaba cierto desarrollo a través de la llegada de Galerías Cuernavaca, Comercial Mexicana, Plaza Cinemex Diana, la central de Bomberos, el edificio de lo que hoy es la Unidad de Medidas Cautelares y más recientemente la instalación de las oficinas de la Cede del Poder Judicial de la Federación, así como el desarrollo de las torres de oficinas del Corporativo Cuernavaca.

Aun cuando la zona ya había sido intervenida, la construcción de Averanda generó un aporte importante a la infraestructura vial de la zona; destacando las siguientes obras:

- Ampliación de 4 a 10 carriles mediante el paso exprés
- Conexión desde la autopista para facilitar entradas y salidas del centro comercial a la tienda de Auto servicio en ambas direcciones
- Construcción de un túnel para conectar desde el otro sentido de la autopista y desembocar en el Boulevard Averanda

- Construcción del Boulevard Averanda con su habilitación hasta Boulevard del Lago y calle la Ribera.

Respecto de este último es importante resaltar la amplia función cumple ya que permite la salida del estacionamiento del centro comercial para su incorporación a la autopista, así como la llegada a la parte residencial, sin dejar de mencionar que el boulevard también ha representado una vía alterna y de conexión para los vecinos del área hacia sus colonias, ya que al seguir sobre él se puede llegar a la calle la Ribera y conectarse con Flores Magón, la colonia Morelos, entre otras o bien seguir hasta los juzgados en su conexión con Tulipán Hawaiano hacia Tulipán Inglés para conectar con las colonias Tulipanes, Santa Marta, Milpillas o bien retornar hacia la autopista dirección norte, sur o zona centro vía calle Diana, según resulte conveniente, representando no sólo una vialidad más, también una importante obra de infraestructura vial de repercusión en la conectividad de la zona.

En la tabla (Ver figura 40), se presenta un compendio de los aportes a la infraestructura vial tras la construcción de Averanda, segmentados según su aporte las variables de análisis. Es de resaltar que la presencia de un elemento en varios segmentos de la tabla habla de su capacidad de aporte y de la interrelación que guardan las variables entre sí con la infraestructura vial y la conectividad y éstas a su vez con la traza urbana. Puede decirse que uno es consecuencia del otro y en suma dan como resultado la transformación del territorio, cambiando la morfología urbana del área intervenida. Los cambios se presentan a partir de imágenes obtenidas vía Google Earth y recorridos en sitio, videos del proceso de construcción compartidos por los medios oficiales de la plaza, como un trabajo de socialización de la empresa con la comunidad, ante la desconfianza generada en la población y la resistencia al desarrollo de proyectos comerciales como el del Hospital Ángeles que fue desechado, con la finalidad de generar confianza y transparencia y evitar llegar a ello.

4.5.3 Cambios en la traza urbana originados por la construcción del Centro Comercial Averanda Cuernavaca.

Figura 45. Intervenciones en la infraestructura vial derivadas de la construcción de Averanda Cuernavaca según su aporte a las variables de estudio

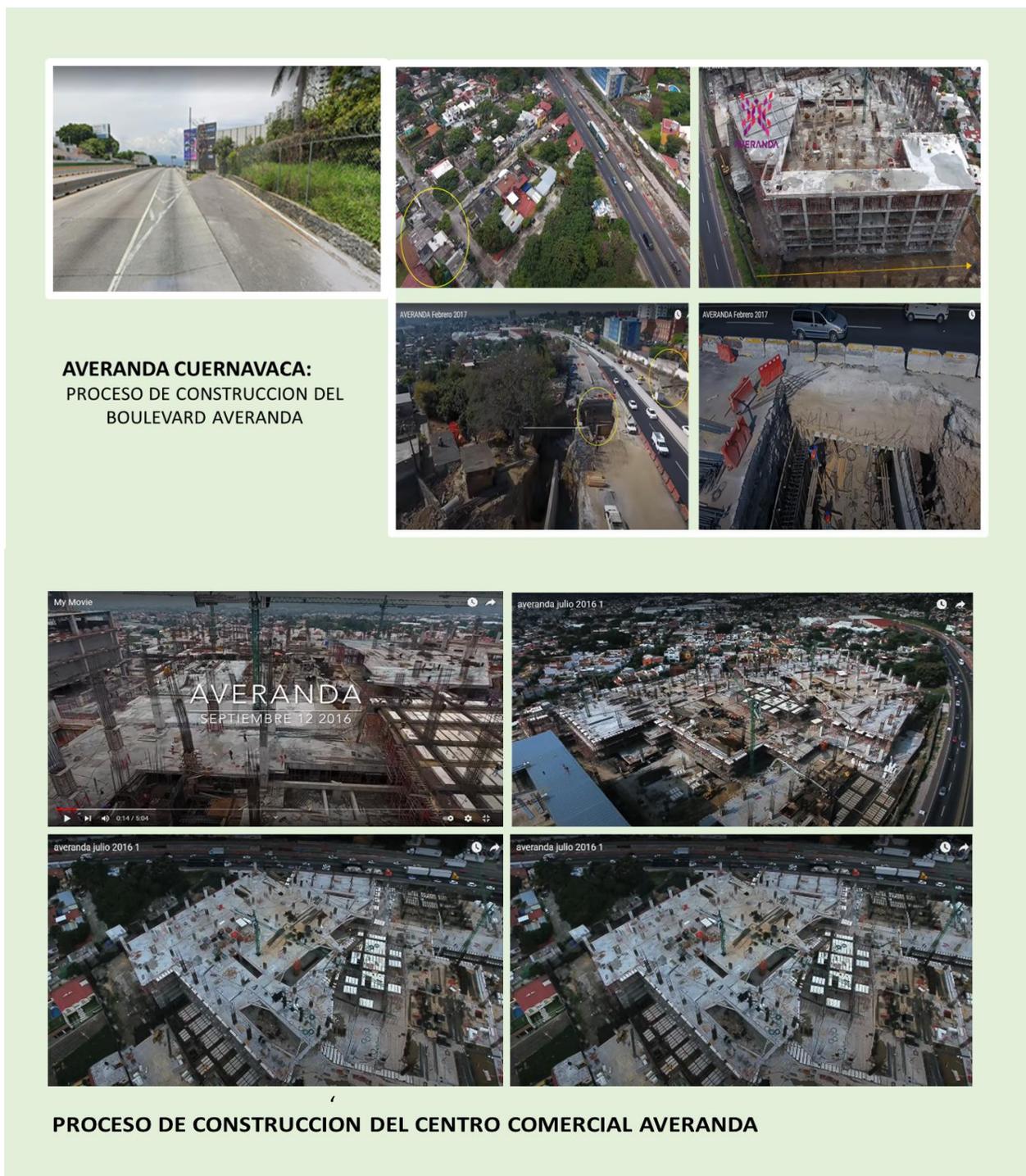
INTERVENCIONES EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL SEGÚN SU APOORTE A LAS VARIABLES DE ESTUDIO AVERANDA CUERNAVACA		
INFRAESTRUCTURA VIAL	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliación a 10 carriles mediante el paso exprés, • Retornos vía túnel en ambos sentidos de la autopista, • Boulevard Averanda. • Túnel para cambio de sentido sobre la autopista. 	Elementos de nueva creación a partir del centro comercial Averanda.
CONECTIVIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • Calle San Agustín, • Calle la Ribera. 	Calles existentes previamente, Se les intervino mejorando su entorno y condiciones para explotar su capacidad de conexión con el centro comercial.
	<ul style="list-style-type: none"> • Boulevard Averanda, • Túnel de retorno para cambio de sentido sobre la autopista hacia boulevard Averanda. • Retornos, camellón y glorieta Boulevard Averanda y del Lago. 	Vialidades construidas para facilitar entradas y salidas del centro comercial y su área residencial a partir de la autopista.
EQUIPAMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Parador de taxis • Banquetas • Camellón • Luminarias • Señalización 	Se habilitaron espacios para el ascenso y descenso de taxis al frente de la entrada principal de Averanda, se colocaron banquetas y luminarias al calce de Boulevard Averanda y del lago, así como en calle la Ribera donde adicionalmente se mejoró las condiciones del camellón y actualmente es una vía de conexión importante.

TRAZA URBANA	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliación a 10 carriles mediante el paso exprés • Boulevard Averanda, 	<p>La ampliación a 10 carriles además de mejorar la conexión y dotar de mayor infraestructura represento un cambio a la traza, igual que la creación de la vialidad Boulevard Averanda, que conecta a la autopista con la parte residencial del centro comercial.</p>
IMAGEN URBANA	<ul style="list-style-type: none"> • Jardinería e Imagen urbana, • Glorieta frente a Bridgestone, • Luminarias, 	<p>Se intervino la imagen urbana desde la fachada de la entrada, las áreas ajardinadas y luminarias, así como en la glorieta que comunica la parte residencial por tulipán Hawaiano.</p>
DINAMICA DE USO Y OCUPACION DEL SUELO	<ul style="list-style-type: none"> • Crecimiento comercial en las vialidades primarias 	<p>Como consecuencia del asentamiento de los centros comerciales se cambió la dinámica del uso y creció la presencia del comercio en las calles principales.</p>

Fuente: Elaboración propia

Figura 46.

Proceso de construcción del centro comercial Averanda y del Boulevard Averanda.



Fuente: Imágenes obtenidas a partir del canal de YouTube <https://www.youtube.com/watch?v=iMnzL4qbca> sobre el proceso de construcción de Averanda y Boulevard Averanda. Elaboración propia.

Uno de los cambios más significativos a nivel morfológico a partir de la construcción de Avenida es el haber dotado de una nueva vialidad a la zona, misma que cambia el plano de la ciudad. Por ejemplo, Boulevard Avenida requirió la autorización para generar una vialidad que permitiera acceder desde la autopista dirección Cuernavaca- México a la parte residencial del complejo comercial, a la vez de servir de desembocadura del túnel con origen en el sentido contrario de los carriles de la autopista. Las imágenes permiten ver la desviación al boulevard, así como el proceso de construcción del centro comercial. Permitiendo con ello una mayor conectividad en la zona y fluidez en la movilidad de los automotores. Del mismo modo a escala comercial esto implicó posicionarse como la zona comercial de alta gama por excelencia por los tres artificios que se colocaron alrededor como lo son Galerías Cuernavaca, Fórum y Avenida.

Figura 47.
Proceso de construcción del Boulevard Avenida.



CONSTRUCCIÓN DEL BOULEVARD AVERANDA

Fuente: Imágenes obtenidas a partir del canal de YouTube <https://www.youtube.com/watch?v=iMnzL4qbca> sobre el proceso de construcción de Averanda y Boulevard Averanda. Elaboración propia.

Figura 48.
Ampliación de cuatro a diez carriles con la obra paso exprés.



Fuente: Imágenes obtenidas a partir del canal de YouTube <https://www.youtube.com/watch?v=iMnzL4qbca> sobre el proceso de construcción de Averanda y Boulevard Averanda. Elaboración propia.

El tan renombrado Paso Exprés ubicado a 85 km. al sur de la Ciudad de México y 290 kilómetros al norte de Acapulco con una longitud de 14.5 kilómetros y un aforo de más de 100 mil vehículos por día, acompañó la construcción del centro comercial Averanda como puede observarse en la primera imagen. Estaba previsto ser abierto al público en noviembre de 2016, pero la obra se retrasó por varios pendientes y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) anunció que se inauguraría hasta marzo de 2017, sin embargo, fue inaugurada en abril del 2017 por el presidente Enrique Peña Nieto.

El Paso Exprés es un elemento importante hacia la validación de la influencia de los centros comerciales en el cambio de la morfología en su zona de emplazamiento. En este caso como puede observarse (Ver imagen 43) el eje carretero atravesó una ampliación bastante significativa, en el año 2005 el eje carretero tan sólo contaba con un carril de ida y venida, actualmente el eje

carretero cuenta con diez carriles, sin embargo, se debe recordar que con la llegada de Galería esté creció a cuatro carriles y a diez carriles con el centro comercial Averanda.

4.5.4 Conectividad generada por la construcción del Centro Comercial Averanda.

Figura 49.

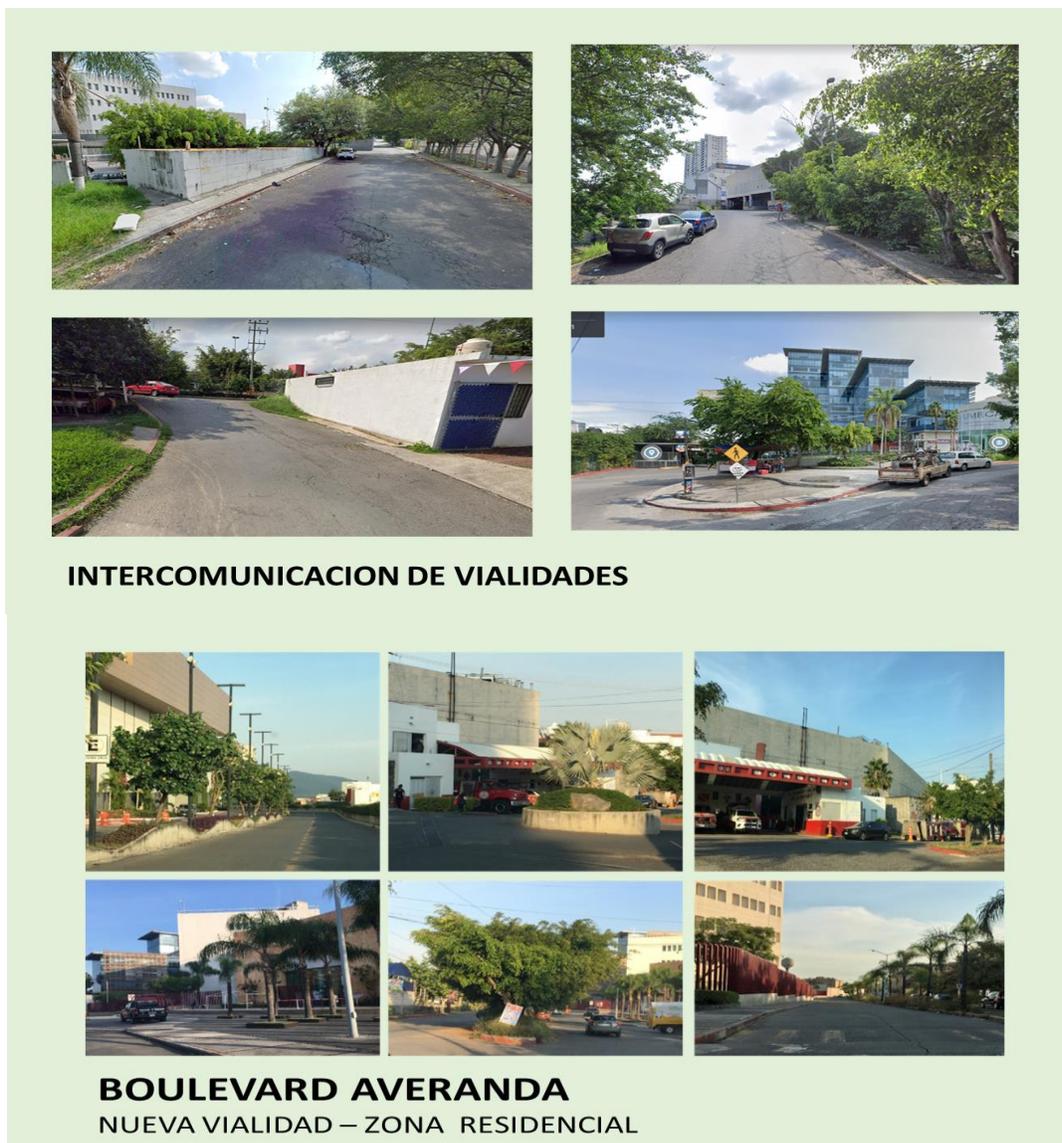
Accesos desde la autopista en el sentido México – Cuernavaca al centro comercial Averanda vía Boulevard Averanda o en el sentido Acapulco- México vía tules de retorno.



Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes levantadas en recorrido en sitio.

A partir de los recorridos in situ se observó que la infraestructura vial en sí misma constituye un elemento en favor de la conectividad y en algunos casos también en la traza urbana. En el caso del túnel que conecta al el Boulevard Averanda y el Boulevard del Lago han sido bien recibidos por los habitantes de las colonias que tienen como paso forzado a sus domicilios el centro comercial, ya que agilizan el tránsito a su destino al conectar a otras vialidades que desembocan en calles de acceso a su destino.

Figura 50.
Aportes a la infraestructura vial a partir del centro comercial Averanda



Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes levantadas en recorrido in situ.

En la imagen superior se observa la calle San Agustín y la glorieta frente a la empresa llantera Bridgestone y el Corporativo Cuernavaca, esta cumple la función de dosificar el flujo vial con destino al centro comercial.

El Boulevard Averanda en su recorrido hacia la calle Tulipán Hawaiano se transforma en Boulevard del Lago a partir de la glorieta a la altura de la estación de bomberos, a unos metros más de este punto se da cabida al acceso a la calle la Ribera que conecta a la colonia Flores Magón y a la Unidad Habitacional José María Morelos o bien se puede seguir derecho y encontrar los juzgados de distrito y al Corporativo Cuernavaca. Lo anterior muestra que estas vialidades e infraestructura vial cumplen una función de conexión.

4.5.5 Equipamiento e imagen urbana que acompañó la llegada del Centro Comercial Averanda Cuernavaca.

Figura 51.

Equipamiento e imagen urbana generado alrededor del emplazamiento de Averanda.



Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes levantadas en recorrido en sitio y del sitio web del centro comercial.

Puede destacarse que además de la espectacularidad de la fachada de la plaza comercial, como parte de la imagen urbana y equipamiento que acompañó el emplazamiento de Avenida se encuentran la señalización, las zonas ajardinadas, las luminarias, la intervención de la calle la Ribera que tiempo atrás estaba descuidada, sin luminarias, sin el camellón central ajardinado.

4.5.6 *Recapitulando sobre las modificaciones*

Figura 52.

Contraste en imágenes áreas del territorio previo y posterior al emplazamiento de los centros comerciales



Fuente: Elaboración propia con base en imágenes proporcionadas por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía y Google Earth.

Respecto de la transformación del territorio podemos destacar de entre el año 1982 al 2020 los siguientes aspectos:

A: Área verde propiedad de Firestone donde se construyó el Centro Galerías Cuernavaca,

B: Área de construcción del Centro Comercial Galerías Cuernavaca,

C: Espacio donde se asienta actualmente Mega Comercial Mexicana y la zona comercial que incluye Bed Bath and Beyond, Ihop, Power Gym, Office Max, Ashley Furniture,

D: Centro Comercial Averanda,

E: Centro Comercial Fórum,

F: Zona de la Fiscalía y Guardia Nacional,

G: Disminución del área verde en razón de la urbanización.

La imagen superior tiene como objetivo visualizar de forma sencilla el impacto de los centros comerciales en el territorio y como han influido en el cambio de la morfología urbana de la zona nororiente de la ciudad de Cuernavaca, a partir de la intervención de la infraestructura vial, conectividad, traza urbana y también a nivel de uso y ocupación del suelo como se mostrará en el siguiente capítulo.

No se debe dejar de considerar que la presencia de estos en el territorio tiene como origen intereses comerciales, movidos por los grandes capitales globales, que envuelven al comercio de alta gama. Este tiene la fuerza, la estructura, la capacidad de negociación con los gobiernos para impactar un territorio, modificar su morfología

4.5.7 Hacia el análisis de la conectividad de la zona de centros comerciales

A partir de los datos expuestos es claro que el establecimiento de un centro comercial desencadena toda una serie de necesidades con vista a hacer productiva y rentable la inversión, como dotar a la zona de la infraestructura vial necesaria para una adecuada conexión entre los centros comerciales y la ciudad, pero, también de fácil acceso para sus clientes y visitantes tanto locales como externos, lo que conlleva para el caso de estos tres centros comerciales la

construcción de obras de infraestructura vial que modificaron la traza de la ciudad en razón de permitir una mejor conectividad en la zona y garantizar el retorno de la inversión.

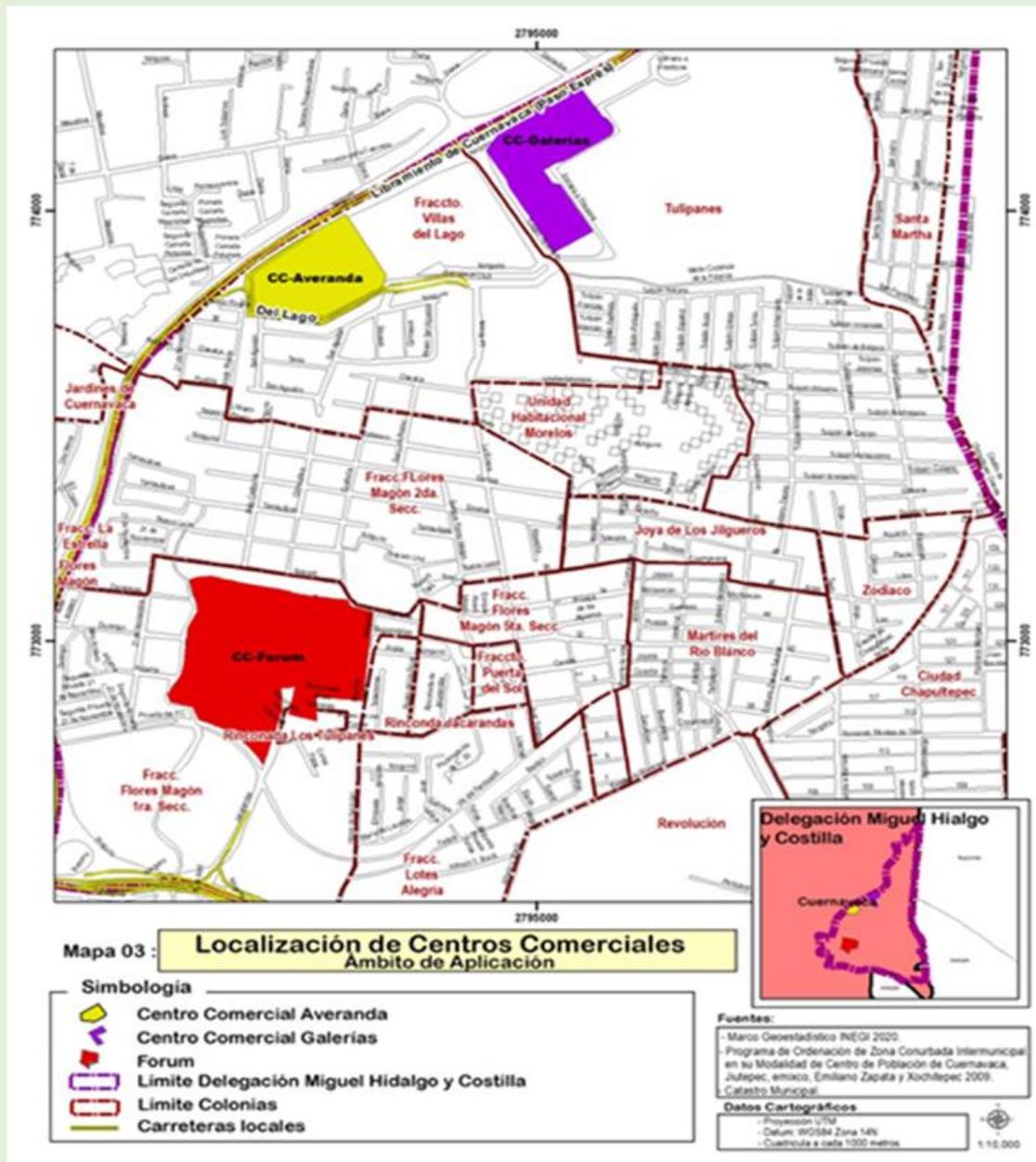
La conectividad vial habla de la capacidad que tiene la red de calles de una ciudad para interconectar en mayor o menor medida, las necesidades de movilidad entre puntos de origen-destino, garantizar seguridad y accesibilidad a todos los modos de transporte e integrar las actividades sociales y económicas con su entorno construido. Las redes viales y la infraestructura de transporte “tienen una influencia cada vez más relevante tanto para las estructuras y los modelos territoriales, como para las visiones de futuro porque impiden o promueven transformaciones radicales en la organización territorial”, Patiño y Salazar, (2016, p. 81).

Por su parte Loyola y Rivas (2014) consideran que la red vial generalmente condensa modelos territoriales precedidos por las mismas lógicas económicas como resultado de la creciente interacción de los centros urbanos y la especialización de sus servicios, que dictan la forma como se configura la dinámica territorial en términos de su funcionalidad, Su dotación influye “indirectamente en el funcionamiento socioeconómico de los espacios territoriales al aumentar o reducir las barreras comerciales variando la situación de muchos lugares en función de su localización geográfica” Bautista(2018, p. 3)

Para adentrarnos en la conectividad es importante contextualizar sobre la estructura vial de Cuernavaca, para ello debe resaltarse que debido a las características topográficas de la ciudad, atravesada en un alto porcentaje de su territorio por lomas y barrancas no muestra un patrón ortogonal en el trazo de sus calles, de allí que la vialidad es sinuosa y angosta, de grandes recorridos de una zona a otra, con falta de conexión entre avenidas, dificultando los enlaces en dirección oriente-poniente, los recorridos norte-sur y los enlaces entre vialidades primarias y secundarias, repercutiendo en la falta de integración entre las zonas urbanas.

Para hablar acerca de la conectividad de la zona de centros comerciales, debe recordarse que como se mostró en el segundo capítulo, tras el interés de los tres niveles de gobierno por convertir a la zona nororiente de Cuernavaca en una zona de grandes inversiones globales, se facilitó el cambio de uso de suelo e impulso la creación de infraestructura vial en favor de la ciudad.

Figura 53.
Localización de los centros comerciales caso de estudio.



Fuente: Elaboración propia con base a los datos obtenidos a partir del sitio web del INEGI.

Las imágenes que se presentan a continuación (Ver figura 48 y 49), permiten visualizar como estos tres centros comerciales confluyen en una misma área geográfica y la cercanía existente entre ellos, lo que facilitó constituir al nororiente de la ciudad como una zona de inversiones globales y transformarse en el corredor comercial más importante del estado de Morelos, hecho que repercutió en la conectividad de la zona, y motiva el análisis de este apartado.

4.5.8 *Delimitación y reconocimiento del escenario urbano.*

LUGAR: Delegación Miguel Hidalgo y Costilla del municipio de Cuernavaca, Morelos.

- GALERÍAS CUERNAVACA: C.P. 62370 –Colonia Flores Magón).
- FÓRUM CUERNAVACA: C.P. 62370 –Colonia Flores Magón).
- AVERANDA CUERNAVACA: C.P. 62370 – Colonia Villas del Lago).

El mapa ubica en el territorio que conforma a la Delegación Miguel Hidalgo y Costilla, los tres centros comerciales caso de estudio, permitiendo visualizar la cercanía de los centros comerciales entre sí. su tamaño de cada uno con respecto a los demás, así como el sistema vial de que se rodean y del que emanan las posibilidades de conexión en la zona. En color morado se muestra Galerías Cuernavaca, en tanto en Color amarillo al centro comercial Averanda Cuernavaca y de color rojo Fórum Cuernavaca, todos ellos cercanos al libramiento México – Acapulco o mejor conocida como Autopista del Sol señalada con color rojo al costado izquierdo de Averanda (Amarillo) y la Avenida Cuauhnáhuac hoy Lauro Ortega en el contado inferior de Fórum, constituyendo las dos vialidades regionales de mayor peso en la zona de estudio.

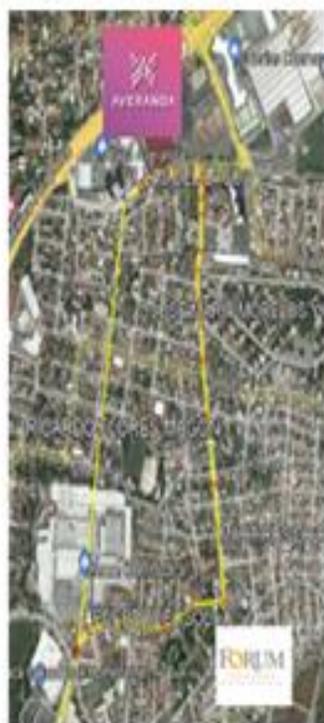
4.5.9 *Distancias entre los centros comerciales del área de estudio*

La revisión de los instrumentos de planeación de la ciudad mostro que la conectividad de un área se ve influida por:

- Vialidades de intercomunicación y
- Vialidades de acceso.

Para el caso de la zona nororiente, se localizan las siguientes:

Figura 54.
Distancias entre los centros comerciales caso de estudio



- PERIMETRO: 2.92 km
- AREA: 0.40 KM2
- AUTO: 6 min.
- CAMINANDO: 29 min.
- TRANSPORTE: 28 min.



- PERIMETRO: 3.48 km
- AREA: 0.42 KM2
- AUTO: 6 min.
- CAMINANDO: 28 min.
- TRANSPORTE: 27 min.



- PERIMETRO: 1.01 km
- AREA: 0.04 KM2
- AUTO: 3 min.
- CAMINANDO: 13 min.
- TRANSPORTE: 12 min.

Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos a partir Google Earth.

4.5.10 Vialidades para la intercomunicación

Avenida Río Mayo – continuación calle Diana:

La Avenida Río Mayo y su continuación al oriente con la Calle Diana, hacia el poniente llega hasta Plaza Cuernavaca convirtiéndose en alterna a Plan de Ayala, comunica el área de estudio con la zona centro de Cuernavaca. Esta vialidad en su tramo final Río Mayo – Diana presenta un intenso flujo vehicular generando un gran congestionamiento en la mayor parte del día, además de ser una vía de comunicación hacia la parte de Galerías.

Tulipán Hawaiano:

La Calle Tulipán Hawaiano en su continuación al oriente con la calle Tulipán Ingles la comunica con el municipio de Jiutepec, a través de la colonia Morelos, colonia Otilio Montaña y CIVAC, lo que la ubica en la zona popular más densamente poblada.

Calle la Ribera:

La calle la Ribera y su continuación al sur por la calle Juan Sanabria, al poniente por el Paseo de los Cipreses y al sur por la Calle Jacarandas le dan acceso al Boulevard Cuauhnáhuac hoy Lauro Ortega y al oriente del Estado, se ubica en una zona popular y tiene un flujo vehicular saturado en las horas pico, no ha llegado a su límite de servicio y se puede convertir en la tercera vía de acceso más importante para el acceso a la zona conocida como Galerías.

Vialidades para el acceso a la zona de estudio

Las principales vialidades secundarias o calles que dan acceso al área de estudio son:

- Avenida Río Mayo, Calle Diana, Tulipán Hawaiano, Calle la Rivera, Boulevard del Lago, Boulevard Cuauhnáhuac hoy Lauro Ortega, Calle Jacarandas, Calle Sonora.

4.5.11 Acerca de la conectividad de la zona nororiental

Una vez Identificados los cambios en la traza urbana, equipamiento e infraestructura vial alrededor de Galerías Cuernavaca, Fórum y Averanda, el siguiente elemento de análisis es determinar el comportamiento de la conectividad entre ellos y la ciudad. Acorde a los datos arrojados por la investigación, el emplazamiento de los centros comerciales ha modificado la infraestructura vial y con ello la conectividad en la zona nororiental de Cuernavaca. Se observó que, no obstante, a que su llegada se acompañó de mejoras y adiciones a la infraestructura vial, la ubicación, cercanía y conurbación a otros municipios, han sido factores que han repercutido en la conectividad de la zona, reflejándose en una alta saturación vehicular en diferentes puntos de zona.

Para efecto de este análisis, en primer término, se muestran las aportaciones en materia de infraestructura vial derivados de cada uno de los centros comerciales en favor de la conectividad del área y con ello evidenciar los impactos de la conectividad a partir la puesta en marcha de los centros comerciales en el territorio.

Figura 55.
Centros comerciales y sus aportaciones a la conectividad de la zona nororiental de Cuernavaca.

APORTACIONES A LA CONECTIVIDAD DE LA ZONA NORORIENTAL DE CUERNAVACA A PARTIR DE LOS CENTROS COMERCIALES	
GALERÍAS CUERNAVACA	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliación de 2 a 4 carriles del libramiento México -Acapulco • Glorieta con escultura monumental • Túnel de Tulipán Hawaiano a la autopista México - Acapulco • Retornos para cambio de sentido Conexión de Avenida Diana con Tulipán Hawaiano • Desviación/ salida de Liverpool a la autopista • Camellón triangular gasolinera Diana • Habilitación de lateral a la Avenida Diana para conectarse a la gasolinera y autopista • Salida gasolinera dirección México – Acapulco • Retornos sobre Tulipán Hawaiano para cambio de sentido y redireccionamiento a los espacios comerciales • Retornos, en Tulipán Hawaiano para facilitar el acceso a las plazas

	<ul style="list-style-type: none"> • Facilitación de acceso a gasolinera y salida hacia Avenida Diana • Glorieta frente a Bridge Stone.
FÓRUM	<ul style="list-style-type: none"> • Paso a desnivel Cuauhnáhuac • Salida de la autopista a la altura de las oficinas de la Guardia Nacional hacia la avenida Plan de Ayala.
AVERANDA	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliación a 10 carriles del libramiento México –Acapulco (Paso Exprés) • Boulevard Averanda • Continuación con Boulevard del Lago • Túnel para retorno por cambio de sentido • Conexión de Calle San Agustín a Boulevard del Lago • Retornos, camellón y glorieta Boulevard Averanda y del Lago • Calle la Ribera.

Fuente: Elaboración propia con base en los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

En el cuadro se presentan las obras de infraestructura vial hechas a partir de la construcción de cada uno de los centros comerciales en su conjunto, las cuales significaron un aporte para la conectividad de la zona.

4.5.12 Nodos viales conflictivos en la zona de centros comerciales

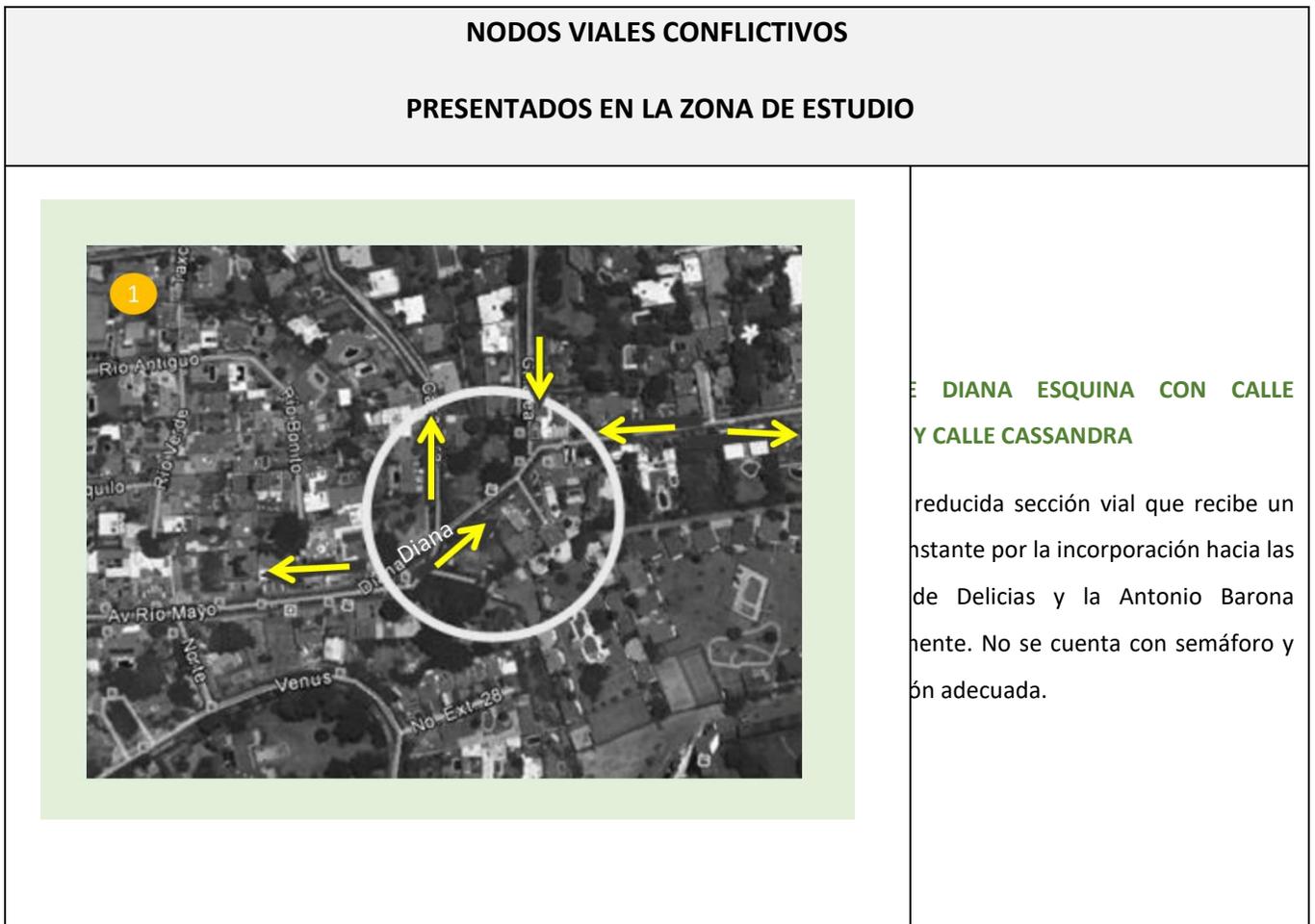
La introducción de un nuevo elemento a un ecosistema lo altera, para el caso de un territorio con un centro comercial no es diferente, la llegada de un centro comercial a un espacio territorial genera reacciones, la conectividad es uno de ellos, la conectividad puede verse mejorada o trastocada. Para el caso de Galerías, Fórum y Averanda, la repercusión en la conectividad se ha visto impactada negativamente. Factores como:

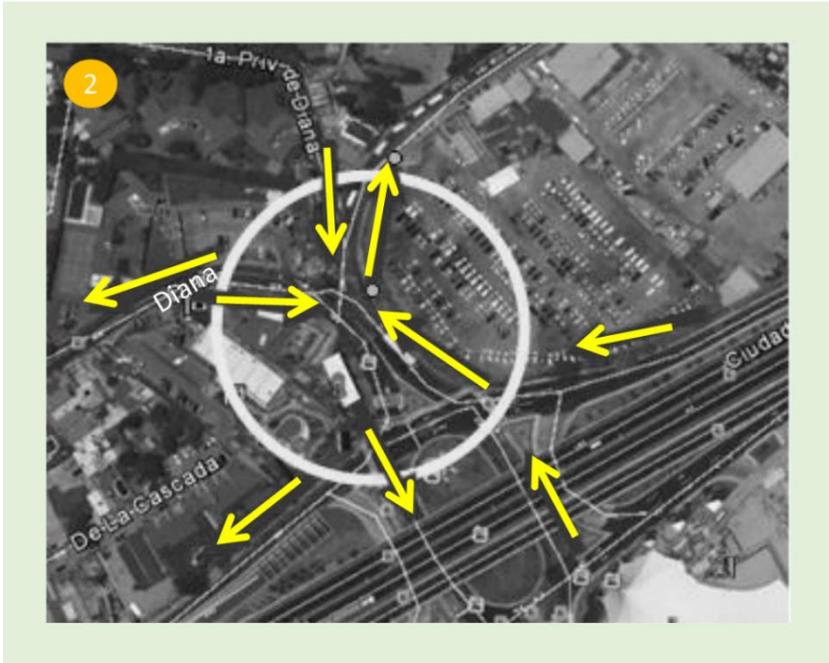
- Saturación comercial, tanto por los tres centros comerciales como por los nuevos comercios en la periferia
- Conformación de nuevos corredores comerciales tanto en las Avenidas Diana y Rio Mayo como el Tulipán Hawaiano y Tulipán Inglés.
- Cercanía de la autopista a ellos

- Uso de la autopista como una vía principal.

La suma de lo anterior ha desencadenado la aparición de nodos viales conflictivos en varios puntos de la zona de estudio, siendo estos los siguientes (Ver figura 41)

Figura 56.
Nodos viales conflictivos en la zona nororiente de Cuernavaca.





2. CALLE DIANA ESQUINA CON LA 1ER PRIVADA DE DIANA

El cruce de estas dos vialidades es sumamente conflictivo por lo reducido de la vialidad y el alto tráfico que se acumula, proveniente principalmente de los vehículos que se incorporan del Libramiento de Cuernavaca.



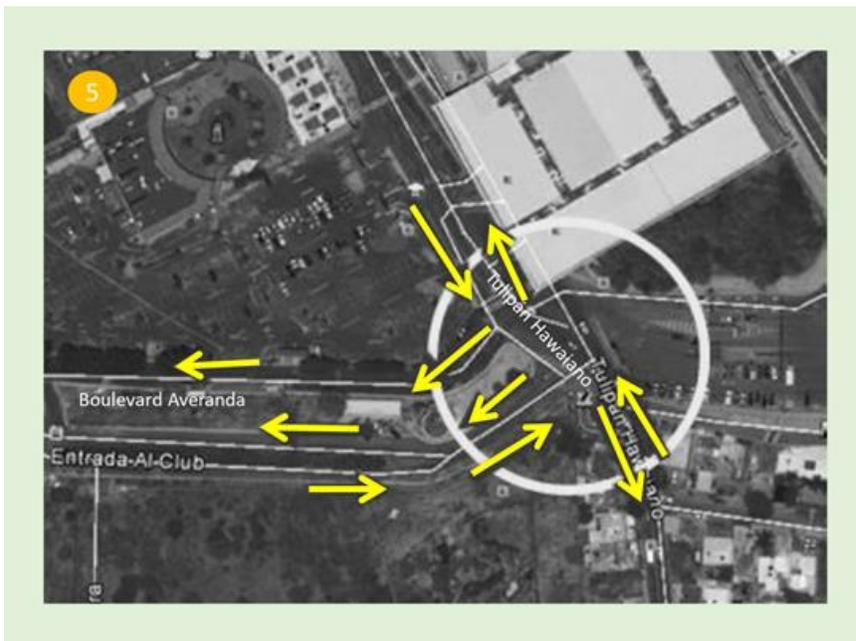
3. CARRIL DE ACCESO DEL LIBRAMIENTO CON LA CALLE DIANA

El gran número de vehículos que se incorporan del libramiento a la calle de Diana, generan congestamiento vehicular al toparse con el flujo vehicular proveniente de la zona comercial de Galerías y colonias colindantes, hacia el centro de la ciudad; a lo que se suma los vehículos que se incorporan de la Autopista, haciendo que esta vialidad de acceso sea utilizada como un par vial de la Autopista para ahorrar unos metros en el tráfico congestionado también es motivo del problema.



4. CARRIL DE ACCESO DEL LIBRAMIENTO CON CALLE TULIPÁN HAWAIANO

La gran cantidad de vehículos que se incorporan del libramiento a la calle de Tulipán Hawaiano, generan congestamiento vehicular al chocar con el flujo vehicular proveniente de la zona habitacional de Vista Hermosa y otras colonias vecinas, hacia la zona comercial de Galerías. También es motivo del problema, la velocidad con que se incorporan los vehículos de la Autopista y que esta vialidad de acceso es utilizada como un par vial de la Autopista para ahorrar unos metros en el trafico congestionado.



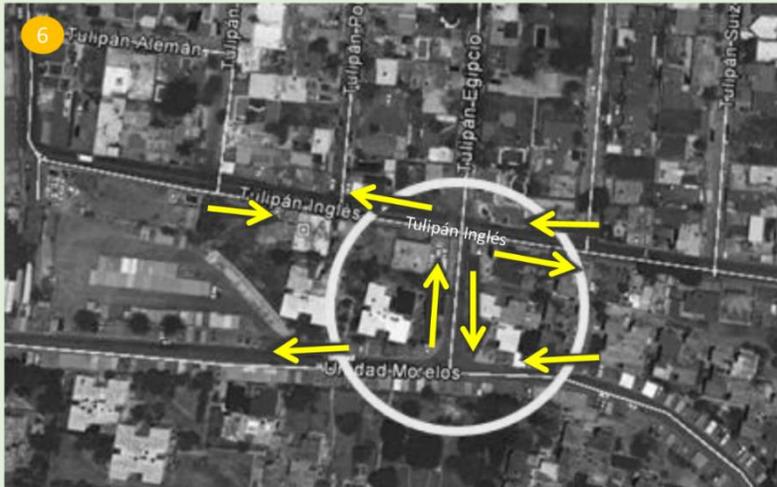
5. CALLE TULIPÁN HAWAIANO ESQUINA CON CALLE ENTRADA AL CLUB.

La intersección que forman estas dos calles y da acceso al edificio corporativo, a la Ciudad Judicial y al antiguo Club del Lago y zonas habitacionales, no tiene un diseño adecuado para dar el servicio requerido, conformándose un cuello de botella, porque además es el acceso a las zonas habitacionales populares de la Unidad Morelos,

Ciudad Chapultepec, Colonia Morelos, Colonia Otilio Montaña y CIVAC.

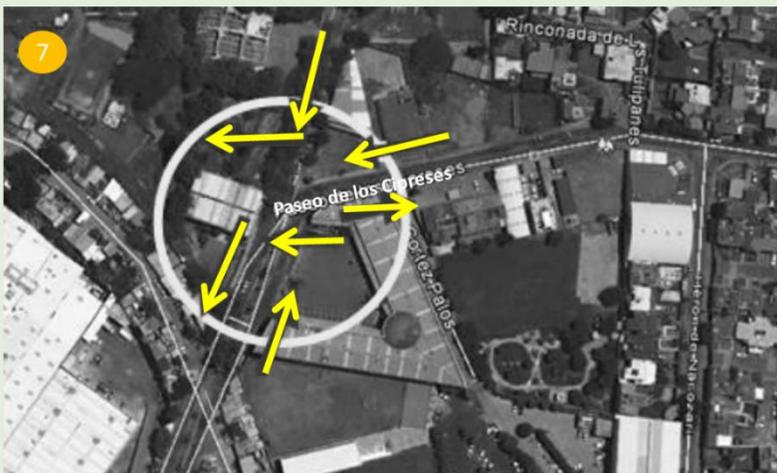
6. CALLE TULIPÁN INGLÉS ESQUINA ACCESO AL CIRCUITO DE LA UNIDAD MORELOS

El cruce de estas dos vialidades es sumamente conflictivo por lo reducido de la vialidad y el alto tráfico que se acumula, proveniente principalmente la Unidad Habitacional Morelos y la Colonia Ricardo Flores Magón

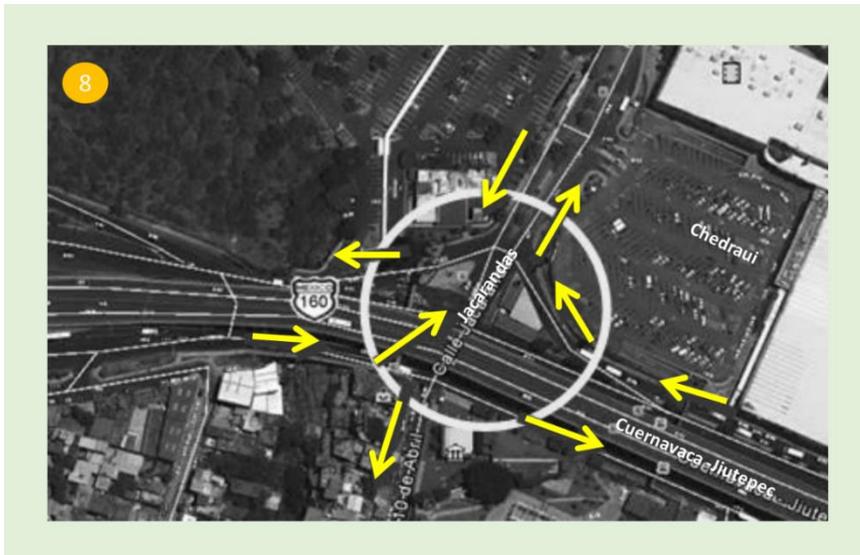


7. PASEO DE LOS CIPRESES EN SU INTERSECCIÓN CON CALLE JACARANDAS

El cruce de estas dos vialidades se convierte en un conflicto, debido a lo reducido de la vialidad Paseo de los Cipreses y al alto tráfico que se genera por la entrada y salida de los centros comerciales ubicados en la zona.



8. AVENIDA LAURO ORTEGA (ANTES CUAUHNAHUÁC) ESQUINA CALLE JACARANDAS



La Avenida Lauro Ortega es una de las vías con más tráfico vehicular que fue afectada con la construcción del puente elevado que permite un tráfico fluido para vehículos de medio y largo itinerario, sin embargo, el tráfico local se vio afectado con la reducción de dos carriles. En este punto confluyen los vehículos que ingresan a los centros comerciales, los vehículos que quieren ingresar a la Autopista y los vehículos de tráfico local habitacional de zonas populares.

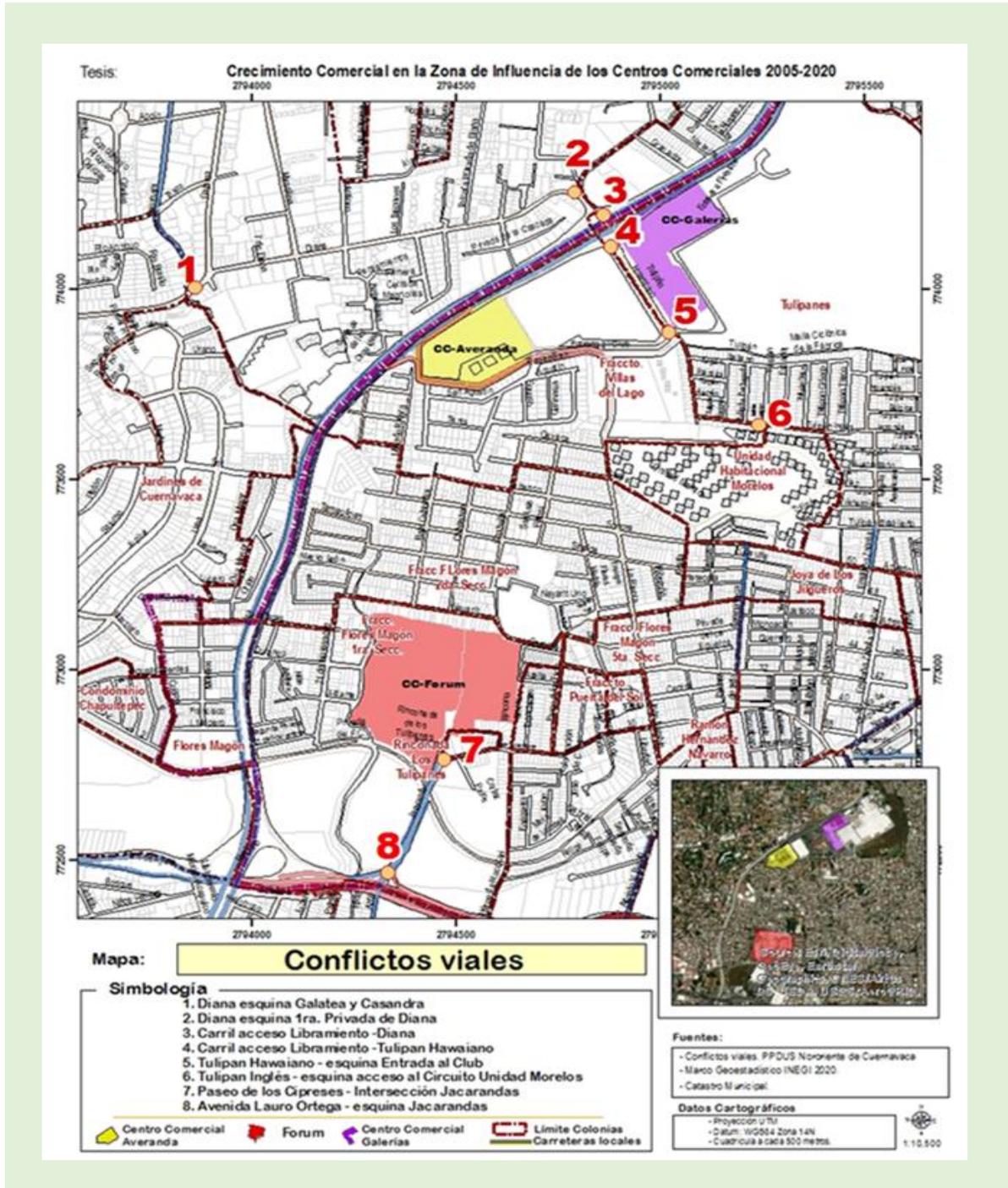
Nodos viales conflictivos presentados en la zona de estudio.

Fuente: Elaboración propia tomando como base el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Nororiente de Cuernavaca (2015)

http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/decretos_ejecutivo/pdf/DPDESUNORORIENTEVCVA.pdf

Las imágenes que conforman la figura 51 muestran cada uno de los 8 nodos viales que generan conflicto vial en la zona de estudio. Para una mejor comprensión de cómo estos nodos se ubican en la ciudad, se ha generado el siguiente elemento cartográfico, en el cual se pueden observar la ubicación de los nodos conflictivos antes expuestos a lo largo del territorio, en el orden y numeración establecido previamente.

Figura 57.
Mapa de conflictos viales en la zona nororiente de la ciudad de Cuernavaca.



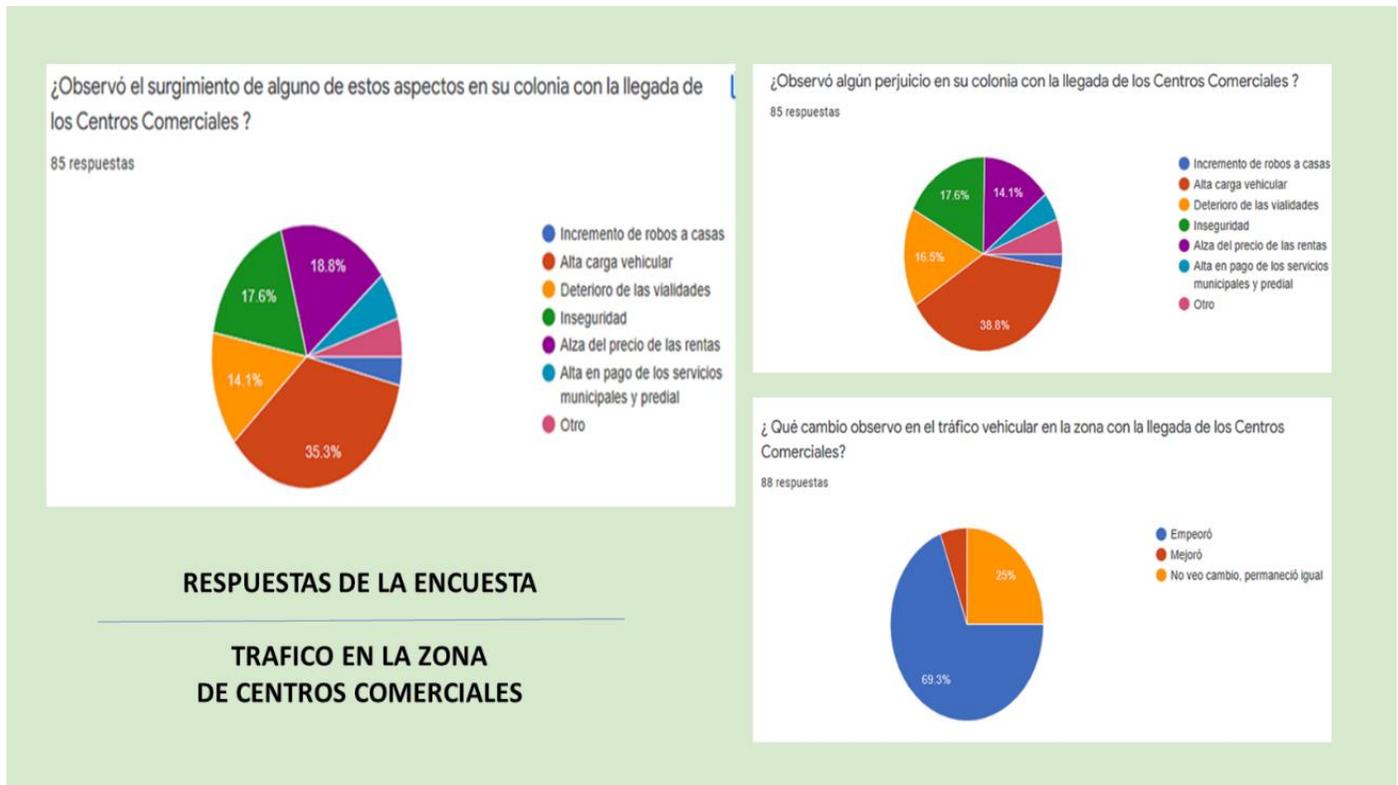
Fuente: Elaboración propia con base en los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona nororiente de Cuernavaca (2015)

1. CALLE DIANA ESQUINA CON CALLE GALATEA Y CALLE CASSANDRA
2. CALLE DIANA ESQUINA CON LA 1ER PRIVADA DE DIANA
3. CARRIL DE ACCESO DEL LIBRAMIENTO CON LA CALLE DIANA
4. CARRIL DE ACCESO DEL LIBRAMIENTO CON CALLE TULIPÁN HAWAIANO
5. CALLE TULIPÁN HAWAIANO ESQUINA CON CALLE ENTRADA AL CLUB.
6. CALLE TULIPÁN INGLÉS ESQUINA ACCESO AL CIRCUITO DE LA UNIDAD MORELOS
7. PASEO DE LOS CIPRESES EN SU INTERSECCIÓN CON CALLE JACARANDAS
8. AVENIDA LAURO ORTEGA (ANTES CUAUHNAHUÁC) ESQUINA CALLE JACARANDAS

A partir de los recorridos en sitio hechos durante el desarrollo de la investigación así como por lo señalado en documentos oficiales como el Estudio Sectorial de Movilidad Urbana de la Zona Metropolitana de Cuernavaca, el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca y los resultados de la encuesta aplicada a cien personas como se explica en la metodología, que a pesar de estar sesgada en razón del número de aplicaciones y de que no fueron contestados todos los reactivos por la totalidad de los encuestados en gran medida debido al método de dispersión, es decir mediante WhatsApp y Google Forms , permiten confirmar la existencia de un problema de saturación vial en la zona que acorde al mapa de nodos viales es observable en la Avenida Río Mayo, Avenida San Diego, Tulipán Hawaiano y calle Sonora, donde tanto el transporte público como privado se incrementa en horas pico, días festivos y fines de semana, congestionando las vialidades que por su tamaño no ayudan a la fluidez.

Esta situación no escapa al ojo de los habitantes y así lo demuestran los resultados de la encuesta aplicada que arrojó que el 69.3% de los encuestados considera que el tráfico empeoró y al cuestionar acerca de los aspectos negativos que trajeron los centros comerciales, el 35.3% calificó como negativo la presencia de alta carga vehicular; confirmándose el dato al obtener un primer lugar en las menciones sobre los perjuicios observados tras la puesta en marcha de los centros comerciales con un 38.8 %, como se muestra en la figura 53 (los resultados completos de la encuesta se localizan en el área de anexos de la página 200 a 207).

Figura 58.
Resultados de la encuesta –Tráfico vehicular.



Fuente: Datos obtenidos como respuesta a la encuesta dispersada a través de Google Forms y WhatsApp, elaboración propia.

Nota: La encuesta presenta sesgo debido al número reducido de la muestra y no haber sido respondido todos los reactivos.

El emplazamiento de los centros comerciales Galerías, Fórum y Averanda Cuernavaca ha modificado la infraestructura vial y traza urbana y con ello la conectividad en la zona nororiente de Cuernavaca, evidenciando que estos aportes han resultado insuficientes dado el alto grado de dinamismo que presenta la zona. Tras la llegada de los centros comerciales a la zona se aumentó el flujo vehicular volviendo conflictivos los accesos y salidas, tanto por el crecimiento comercial como por una infraestructura vial insuficiente debida a que fue desarrollada bajo un enfoque comercial que busca proporcionar al cliente todas las facilidades de acceso y retorno a la zona

comercial y no bajo la óptica de zona de paso, en la que deben considerarse la suma de los flujos vehiculares habitacionales y comerciales.

Figura 59.
Saturación vial en la zona de Centros Comerciales



Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes levantadas en recorrido en sitio.

Nota: Uno de los efectos sobre el territorio tras la llegada de los centros comerciales en la zona del estudio es la saturación vial en las fotografías se observa la gran carga vehicular en la calle Tulipán Hawaiano hasta Avenida Diana.

A partir del análisis realizado a partir de cada una de las variables, fue posible identificar existencia de una relación simbiótica entre la infraestructura vial, la conectividad y la traza urbana, es decir que a pesar de ser elementos diferentes, mantienen una relación o asociación que les permite beneficiarse mutuamente en su desarrollo, es decir. que una depende de la otra para su existencia; la infraestructura vial determina la capacidad de conectividad y a partir de estas se determinan los cambios en la traza urbana, lo que en suma lleva a un cambio en la morfología urbana de la zona de estudio.

CAPÍTULO IV

DINÁMICA DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO POR LA CREACIÓN DE LOS CENTROS COMERCIALES



1982

2020

CAPÍTULO IV

5. DINÁMICA DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO POR LA CREACIÓN DE LOS CENTROS COMERCIALES

Este capítulo tiene como objetivo particular el **exhibir la dinámica de uso y ocupación del suelo de los principales corredores comerciales dispuestos alrededor de los centros comerciales Galerías Cuernavaca, Fórum Cuernavaca y Averanda Cuernavaca, es decir, mostrar los efectos de la rezonificación de la zona nororiente de la ciudad, a través del cambio de la dinámica de uso y ocupación del suelo, así como de la creación de corredores comerciales.**

Este cuarto capítulo se conforma por dos apartados, en el primero de ellos se genera una reseña cronológica acerca de la conformación de los corredores comerciales en la ciudad de Cuernavaca, abordando las causas del cambio de modelo de ciudad, y la evolución del operar del comercio en la ciudad. Ésta reseña fue dividida en fases la primera de ellas expone datos previos al año 1980, la siguiente fase abarca de 1980 a 1992, dando paso a la fase que abarca de 1992 a 2004 y finalmente de 2004 a la fecha, coincidiendo éstas con las fases de urbanización de la ciudad.

El segundo apartado expone datos en referencia al comportamiento del comercio en el nororiente de la ciudad de Cuernavaca del 2005 al 2020, conformados a partir de datos proporcionados por el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) correspondiente a los censos 2010 y 2020. Cabe señalar que el DENUE no cuenta con bases de datos previas a estos censos, por tanto, no se cuenta con datos económicos desagregados a nivel colonia que permitan ser incluidos en el análisis, lo que limitó generar un contraste sobre la década del 2000, de allí que el análisis sobre el crecimiento de unidades económicas se base en los datos 2010-2020.

Vincular los datos sobre el comportamiento del comercio y la evolución del uso del suelo, permitió tener una radiografía más clara sobre el uso y ocupación del suelo en la zona nororiente misma que será completada a partir de imágenes del comercio formal e informal asentado en la zona a partir de los centros comerciales estudiados.

Posteriormente se comparten fragmentos del cómo se mostró en el segundo capítulo el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca (2006) y el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca (2015) se generaron, con el objetivo de hacer viable el asentamiento en la zona de los centros comerciales, Fórum Cuernavaca y Averanda Cuernavaca.

Se hace importante presentar un análisis sobre el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable, ya que el documento da muestra de la visión del gobierno sobre el área de estudio y las razones para declararla como una zona para la inversión global. Evidenciar las razones estratégicas para la rezonificación de la delegación Miguel Hidalgo permite dar solidez al hecho de que la ubicación de Galerías Cuernavaca, Fórum Cuernavaca y Averanda Cuernavaca han reconfigurado la morfología urbana, generando una nueva configuración que ha fortalecido la presencia del comercio de alta gama en el nororiente de Cuernavaca Morelos de 2005-2020

El capítulo cierra con un recorrido fotográfico que da sentido a los impactos generados con la rezonificación que aprobó el cambio de uso de suelo en la zona y dio pie a una evolución en la dinámica de uso y ocupación del suelo, pasando del uso habitacional que caracterizaba originalmente a la zona al uso comercial y finalmente a uso mixto tras la aprobación del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente en el 2015. A través de las imágenes se observan la conformación de corredores comerciales en las inmediaciones de la zona de centros comerciales con presencia tanto de comercio formal como informal.

5.1 Conformación de nuevos corredores comerciales

A fin de contextualizar y dimensionar el impacto generado con el cambio de uso de suelo en la dinámica de uso y ocupación del uso del suelo en la zona de estudio, se presenta una reseña cronológica acerca de la conformación de los corredores comerciales en la ciudad.

5.1.1 Cuernavaca: de ciudad central a ciudad dispersa

Podría considerarse que el cambio de modelo de ciudad de Cuernavaca se genera a raíz del proceso de urbanización surgido en la década de los 80's, marcado principalmente por el sismo del sismo ocurrido a mitad de esa década, desencadenando un proceso de transformación realmente acelerado, que llevó a Cuernavaca de ser una ciudad provinciana y pintoresca, caracterizada por las casas de descanso y el turismo de fin de semana a convertirse en una urbe media de economía terciaria.

1980 al 2000 Cuernavaca experimentó una restructuración ante un crecimiento acelerado de la población, que la llevo hacia una expansión urbana y una rezonificación, entre las causas resaltan las siguientes:

Sismo de 1985

A raíz de la destrucción y el temor de los pobladores de la Ciudad de México, se generó una inmigración hacia Cuernavaca.

- *Las casas de fin de semana se convirtieron en permanentes*

Muchos de los que inmigraron mantuvieron su empleo, viajando a la ciudad a trabajar, pero su familia viviendo en Cuernavaca.

- *Incremento salarial a investigadores de la UNAM*

El Sistema Nacional de Investigadores (SNI) ofreció un incremento salarial a los investigadores que cambiaran su residencia (Rueda, 1999), como consecuencia se dio un crecimiento de los centros de investigación de la UNAM en Cuernavaca.

- Reubicación de dependencias gubernamentales de la Ciudad de México a Cuernavaca como CAPUFE.

- Crecimiento abrupto de la ciudad con la llegada de los nuevos vecindados.

- El gobierno favoreció el crecimiento de la ciudad, sin contar con reservas territoriales y sin que estuviese preparada para ello, es decir no estaba preparado para dotar a la ciudad del equipamiento y servicios requeridos para la nueva población.
- Se tuvo que proporcionar infraestructura, servicios y equipamiento, sin la debida planeación y sin garantizar su funcionalidad.
- No se contaba con los instrumentos normativos de planeación y regulación del suelo.
- Se dio pie a un crecimiento desordenado, problemas de movilidad, déficit de servicios públicos e infraestructura, déficit de servicios privados y emigración.

El Impulso del sector terciario se generó a partir de requerir nuevos y más servicios por los inmigrados y con ello la creación de nuevas fuentes de empleo.

- Atracción de inversiones de grandes capitales derivado del crecimiento del mercado.
- Se requirió una fuerza laboral más capacitada y los viajeros laborales tomaron los nuevos empleos, convirtiéndose así en población local.
- Aumentó la demanda de mano de obra no calificada (jardineros, servidumbre etc., creciendo más la inmigración campo a la ciudad.
- Hacia el año 2000, la primera generación de hijos de inmigrados nacidos en Cuernavaca empezó a sumarse a la fuerza laboral.

5.2 Comportamiento del comercio en Cuernavaca

Acorde al Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona Nororiente de Cuernavaca, Ayuntamiento (2015), se pueden distinguir diferentes etapas del comercio y su asentamiento en la ciudad, entre las que se distinguen tres etapas:

- la primera etapa corre desde la reocupación después de la diáspora acaecida con la Revolución hasta 1980, donde inicia la transformación de Cuernavaca a ciudad media, que acorde a la Organización de las Naciones Unidas a través de ONU-Habitat (2016) una ciudad media se conforma con 100 mil a 500 mil habitantes.
- La segunda etapa que abarca de 1980 hasta el 2004, destaca la transformación de la ciudad en una zona metropolitana media caracterizada por una economía terciaria, es decir enfocada en la prestación de servicios.
- La tercera etapa se da a partir del 2004, parte de una ciudad de Cuernavaca como cabeza de una zona metropolitana consolidada que enfrenta los retos que le impusieron la globalización económica y la especialización regional.

5.2.1 Antes de 1980:

- El comercio hasta antes de la década de los ochentas estaba dirigido al mercado de los habitantes de Cuernavaca y turistas, la mayoría de ellos turistas pendulares, propietarios de casas de fin de semana y caracterizados por adquirir los insumos y alimentos requeridos para su visita a Cuernavaca en su ciudad de origen.
- Los comercios están ubicados sobre las avenidas principales, en el centro histórico, y los comercios de conveniencia dispersos sobre avenidas secundarias.
- No existe una zonificación con áreas especializadas de oficina e industriales.

5.2.2 De 1980 a 1982

- Empiezan a aparecer los centros y plazas comerciales dirigidas a población recientemente inmigrada formada por los viajeros laborales.
- Aparecen escuelas y universidades privadas para dar servicio a los nuevos vecindados.
- El capital inmobiliario transita de las manos de una pequeña y mediana burguesía local, a las de grupos comerciales y financieros.
- Los capitales locales van cediendo sus mejores localizaciones a capitales foráneos y reubicándose a otras ubicaciones menos importantes, aparejado de un fenómeno de segregación.
- Los supermercados desplazan a las tiendas de abarrotes locales y a los mercados, a través de los diferentes formatos como: supermercados especializados, tipo bodega con precios bajos, bodegas con venta de medio mayoreo, supermercados de gran formato abarcando alimentos, ropa, hogar y electrodomésticos.
- El uso comercial y de servicios se desarrolla principalmente en Av. San Diego,
- Se construyen plazas pequeñas (hasta 500 m2 de construcción o 10 locales) que ubican estéticas, cafeterías, heladerías, tintorerías, papelerías, veterinarias, pequeñas boutiques, tiendas de decoración principalmente.
- Surge Plaza San Diego de tamaño mediano, con el cine “Lumiere”, sucursales de bancos, restaurantes, etc. y atrae a población de otras colonias en número reducido, de nivel socioeconómico similar.

- A finales de los ochentas los cines “Lumiere” saturan San Diego y las calles vecinas, las cuales usan como estacionamiento, ante la falta de cajones en el estacionamiento de la plaza, suscitando quejas airadas de los vecinos.

5.2.3 De 1992 a 2004

- Plaza Cuernavaca terminó por quitarle al centro histórico los nichos de la clase media alta y alta, por su ubicación estaba ligada a las colonias residenciales Vista Hermosa y Reforma, pero a la vez, articulada a todo el tejido urbano a través de la Av. Plan de Ayala y por su cercanía, con el mercado municipal y el centro histórico. y se le fueron incorporando con otros establecimientos sobre las avenidas de Río Mayo y San Diego, así como la consolidación de Plan de Ayala, como el corredor comercial más importante desplazando a la avenida Morelos.
- San Diego se satura de comercios y servicios que causan incomodidad y molestia a los vecinos; como el asentamiento de bares que perturbaron la tranquilidad de la zona, que sumado a la ola de inseguridad y secuestros de 1995 al 1999, provocó que los vecinos cerrarán la circulación de las calles interiores de Vista Hermosa con casetas de vigilancia.
- El valor del suelo de San Diego fue más caro que el promedio hasta 1997 que su valor empieza a ser menor, debido a la saturación y a partir del 2006 el valor se iguala al promedio.
- Los cines dejan de operar en la Avenida San Diego, por lo que disminuye la saturación de comercios y vuelve a resultar atractiva como ubicación, sin embargo, algunos comercios emigran a Río Mayo y Diana.

- En 1992 se inaugura Plaza Cuernavaca con la primera tienda departamental, salas de cine y múltiples boutiques, se convierte en un enclave comercial que atiende toda la ciudad en el nicho medio alto y alto.
- Plaza Cuernavaca pese a estar dirigida a un nicho de mercado medio y alto no tuvo un efecto de segregación, ésta se convirtió en un lugar de reunión y recreación para toda la población de Cuernavaca, debido a ser peatonalmente accesible con el centro histórico y el mercado Adolfo López Mateos, así como por su diseño arquitectónico abierto hacia la ciudad.
- Plaza Cuernavaca se convirtió en un espacio público de integración social, lo que afectó al Centro Histórico al competir como espacio público y comercial.
- Otro impacto de los impactos al sector comercial con la llegada de Plaza Cuernavaca recayó sobre Plaza Los Arcos. Esta plaza comercial dio por terminado los contratos de arrendamiento que tenía suscritos con sus locatarios para remodelar sus instalaciones, ante la inminente amenaza de la apertura de Plaza Cuernavaca en 1992.
- En 1995 se inaugura K-Mart que es el primer supermercado de tamaño gigante (megatienda) sobre el Libramiento México - Acapulco esquina con Tulipán Hawaiano, abriendo el anillo de contención urbana en que se había constituido el Libramiento.
- Pocos años después apareció otro mega supermercado, Carrefour, ubicado sobre el boulevard Cuauhnáhuac, originando un sub centro fronterizo entre los municipios de Jiutepec y Cuernavaca.
- Giros tradicionalmente de conveniencia, como la tienda de abarrotes, farmacia y papelería, se sustituyeron por franquicias nacionales como Oxxo y Farmacias del Ahorro y otras globales como Office Depot, Office Max y Home Depot, denominadas “category

killers”, “asesinas de giro” porque acaba con los pequeños comercios, pues su formato y ubicación están diseñados para atender grandes zonas comerciales.

- Plaza Cuernavaca bajó la demanda de suelo comercial en los corredores comerciales Río Mayo – Diana, San Diego y Teopanzolco hasta el año 2000.
- En el 2000 Río Mayo y su continuación a calle Diana, se volvieron las avenidas más cotizadas para situar las agencias de automóviles, hoteles, restaurantes, mueblerías, bancos, boutiques, restaurantes, cafés, así como oficinas y plazas comerciales pequeñas y medianas.
- Los vecinos resintieron no sólo la saturación vial, sino la invasión y se resistieron ante la posible llegada del hospital Ángeles, del supermercado Superama, a la ampliación de Río Mayo a 4 carriles, manifestándose y colocando jardineras para evitarlo, esta actuación de la ciudadanía dio pie a que en el Plan de Desarrollo Urbano del 2002 que incluía la zonificación secundaria, se eliminara la discrecionalidad de la Comisión Municipal. Es decir que a partir de ello la autoridad debe someter a votación su aprobación y dejó de tomar la decisión unilateralmente.

5.2.4 *A partir de 2004*

- En 2004 se construyó “Plaza Galerías” ubicado sobre el Libramiento México – Acapulco esquina con Tulipán Hawaiano, enfrente a la Mega Comercial Mexicana perteneciente en aquel momento al grupo Controladora Comercial Mexicana, S.A.B. de C.V. anteriormente K Mart y continuación de Calle Diana - Río Mayo, configurándose el corredor comercial Plaza Cuernavaca – Río Mayo – Calle Diana – Plaza Galerías.
- En los alrededores de Plaza Galerías se situaron supermercados, así como el Corporativo Cuernavaca, los juzgados del Poder Judicial Federal, la Unidad de Medidas Cautelares

(UMECA) conectado directamente al núcleo habitacional medio alto de Reforma-Vista Hermosa-Delicias y al Libramiento México-Acapulco.

- Surge Galerías Cuernavaca como un centro comercial enfocado al sector medio alto y alto de la población y solo algunos pequeños locales pudieron ser adquiridos por los empresarios locales a través del modelo de franquicias.
- Galerías Cuernavaca fortaleció la concentración comercial metropolitana y estatal en el corredor Plaza Cuernavaca – Río Mayo - Diana -Galerías.
- Sobre Río Mayo se asentaron comercios y servicios diseñados para atender el mercado metropolitano y estatal, con agencias de automóviles de lujo como Mercedes Benz, BMW, AUDI, Cadillac, entre otros.
- El centro histórico y áreas comerciales sobre las vialidades secundarias, se quedaron en manos de los comerciantes locales enfocándose en los nichos medio-popular y de conveniencia para los nichos medio alto y alto con plazas de conveniencia de menos de 500 m2 poniéndolas de moda.
- Las plazas de tamaño intermedio como Plaza Cristal se convirtieron en sede de oficinas gubernamentales y otras como Plaza Laurel y Plaza Pabellón Vista Hermosa, en sedes de sucursales bancarias.
- La inauguración de Plaza Galerías en el 2004, marcó un ascenso a una nueva categoría de comercios, para atender los mercados metropolitanos y regionales. impactó sobre varias tiendas ubicadas en la plaza La Vista, que tuvieron que cerrar ante su incapacidad de competir en su giro con las tiendas ancla establecidas en el centro comercial Galerías Cuernavaca como Liverpool y Zara entre otras.

- Plaza Cuernavaca resintió la pérdida de buena parte de su mercado de nivel alto, teniendo que reajustarse al nivel medio alto; las tiendas que no pudieron ajustarse cerraron y fueron reemplazadas. La necesidad de recuperar mercado motivó su ampliación en el 2014 con plaza Bugambilia.
- La construcción de Plaza Galerías generó que un tramo del corredor Diana subiera de valor con respecto al tramo de Río Mayo.
- En el Corredor Diana proliferó la reconversión de casas habitación hacia usos comerciales y de servicios. Como se expuso en el segundo capítulo la rezonificación dio pie a una evolución en el uso de suelo que permitió pasar de uso de suelo habitacional a comercial, situación que fue aprovechada por los propietarios de las casas habitación establecidas sobre el corredor Diana.
- La consolidación del uso comercial en el corredor Río Mayo – Diana y la reconversión de casas al interior de la colonia, causó la oposición ciudadana por la construcción de departamentos de lujo en la calle de Amacuzac de la colonia Vista Hermosa en el 2013 así como por la reubicación del restaurante Giussepes en San Diego, consiguiendo con ello la clausura de la Plaza Marina en el 2014, debido al ruido y el tumulto producido por los bares.
- El Libramiento México – Acapulco se tornó como una ubicación privilegiada para equipamiento, al asentarse servicios y comercios de alcance metropolitano y estatal como: Plaza Galerías y Mega Comercial, Hotel Fiesta Inn, el Hotel One, agencias automotrices como Toyota y gasolinera con tienda de conveniencia.
- El corredor comercial de Plan de Ayala que servía a Cuernavaca y el boulevard Cuauhnáhuac constituido como el corredor comercial de Jiutepec, se unen en razón del crecimiento y la expansión de la actividad comercial que entre otras causas fue detonada

por el desarrollo de la zona industrial de CIVAC y se conforman como un gran corredor metropolitano, muestra de una conurbación totalmente consolidada.

- A partir de 2012 se volvió común que la mafia exija a los comercios “derecho de piso”, extorsionando a cambio de protección, afectando fuertemente al comercio, sobre todo a los locales ubicados sobre avenidas secundarias y primarias.
<https://www.elsoldecuernavaca.com.mx/finanzas/desvanecen-negocios-en-cuernavaca-4754289.html>
- En cuanto al valor del suelo, hacia 1998 hay un incremento de valor en los corredores comerciales de Vista Hermosa-Reforma-Delicias que coincide con la pérdida de valor del restante suelo comercial, aunque más agudo para los corredores de avenidas secundarias; en 2003 se repite un fuerte crecimiento de los corredores comerciales de Vista Hermosa-Reforma-Delicias con la pérdida de valor del restante suelo comercial y a partir de 2004 se vuelve a dar una recuperación un poco mayor de los corredores en avenidas secundarias, que son los que más pérdida acumularon.
- El aumento del suelo comercial en estos corredores comerciales y la pérdida de valor en el centro histórico y en las avenidas secundarias son resultado de un proceso de especialización en la ciudad, que van determinando áreas de predominio económico, a partir del 2009 se observa que incluso el valor de las avenidas primarias empieza a descender y deja al corredor de la zona nororiente como la zona de predominio comercial en la ciudad.
- El corredor comercial de la zona nororiente se ha ido estructurando como una serie de círculos concéntricos, cuyo corazón está y es atravesado por el corredor, así como también las avenidas comerciales primarias San Diego y Teopanzolco. El primer círculo está formado por las colonias residenciales de nivel alto Reforma y Vista Hermosa; el segundo círculo por las colonias residenciales de nivel medio alto Lomas de la Selva, Maravillas, San

Cristóbal, Recursos Hidráulicos, Lomas de Cortés, Provincias del Canadá, Bello Horizonte, Delicias, Volcanes y Jardines de Cuernavaca y el tercer círculo por las colonias medias y populares Ocotepec, Antonio Barona, Flores Magón y Teopanzolco.

- Actualmente la zona nororiente se ha consolidado como la zona comercial por excelencia, sobre todo en el corredor conformado por el corredor comercial Plaza Cuernavaca – Río Mayo – Calle Diana – Plaza Galerías, que desembocan y comunican con los centros comerciales Galerías Cuernavaca y Averanda y al que podemos sumar por su ubicación estratégica del libramiento el corredor comercial Plan de Ayala- Boulevard Lauro Ortega (antes Cuauhnáhuac) que permite al acceso al centro comercial Fórum.

Figura 60.
Fases de la Evolución Urbana del municipio de Cuernavaca



Fuente: datos obtenidos a partir del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Nororiente de Cuernavaca (2015) desarrollado por el Ayuntamiento de Cuernavaca.

La evolución urbana de la ciudad de Cuernavaca ha sido influida a lo largo del tiempo tanto por cuestiones sociales, políticas, económicas, en razón de su cercanía a la Ciudad de México e incluso como por desastres naturales, pero también ha sido motivada por el desarrollo comercial. El dinamismo y movilidad del comercio ha influido en la evolución urbana del territorio, para el caso de esta investigación influyó en el cambio de modelo de ciudad, que paso de una ciudad central a una ciudad difusa ante el traslado del corazón comercial de la ciudad a otras ubicaciones en el municipio con el arribo de los centros comerciales y la creación de nuevos corredores comerciales, de allí que el comercio también sea un factor en la evolución urbana.

El uso del suelo también forma parte de las transformaciones urbanas. Como se mostró en el segundo capítulo, la rezonificación generada a partir del cambio de uso de suelo puede detonar la vocación económica de un área de la ciudad y alterar la dinámica de uso y ocupación del suelo, en este caso fue a través del desarrollo y construcción de los centros comerciales en la zona nororiente de Cuernavaca con la inclusión de infraestructura vial en el territorio como se ha impactado la traza urbana y la conectividad, modificando con ello la morfología de la zona.

Figura 61.
Evolución de la rezonificación de Cuernavaca



Fuente: datos obtenidos del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Nororiente de Cuernavaca (2015) Ayuntamiento de Cuernavaca.

A partir de la adecuación a los instrumentos de planeación urbana municipal que permitieron la modificación al marco jurídico y con ello al cambio de uso de suelo en la zona nororiente de Cuernavaca que hasta el año 2003 fue predominantemente habitacional, para el 2006 cambió a comercial tras el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca en ciertas áreas de la Delegación Miguel Hidalgo y Costilla y finalmente en el 2015 de uso mixtos con el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Nororiente de Cuernavaca (Ver figura 56), se favoreció el cambio de la dinámica de uso y ocupación del suelo y con ello la consolidación y creación de corredores comerciales.

5.3 Crecimiento comercial

El cambio de uso de suelo y la llegada de Fórum y Averanda a la zona nororiente, favoreció el desarrollo de una nueva dinámica de uso y ocupación del suelo en el área de estudio.

La dinamización de la economía fue una de las justificaciones de las autoridades para llevar a cabo la rezonificación. Así lo indica el Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona Nororiente en su apartado 2.4.1.14, que refiere la idoneidad de la zona para transformarla en un escenario global, enfatizándola como una alternativa para el desarrollo económico sustentable de alcance metropolitano en razón de la posibilidad de asentamiento de mega desarrollos comerciales de carácter global, señalando puntualmente que el desarrollo de las ciudades modernas requiere de usos mixtos, que permitan una variedad de usos para que las ciudades se desarrollen y crezcan.

Es decir, al dar cabida al cambio de uso de suelo mixto se impulsó a la zona nororiente de Cuernavaca para convertirla en la zona comercial por excelencia en el estado, al permitir la integración de cadenas globales que le otorgaran un valor agregado al suelo y detonasen un desarrollo sustentable. El mismo programa indica los espacios geográficos viables para detonar el desarrollo, señalando: A) Predio Club del Lago con uso especial para equipamiento regional,

vivienda, comercio, turismo y alojamiento, B) Predio Universidad del Sol con uso especial para equipamiento regional, comercio, turismo y servicios, C) Predio Rivetex con usos especiales para comercio, turismo y servicios, d) Predio lateral a la Mega Comercial Mexicana con uso comercial y D) Predio Tulipanes con uso industrial y ubicación de la empresa Bridgestone de México S.A. de C.V.

A través del programa se impulsó la conformación de los siguientes corredores comerciales:

- Corredor comercial peatonal: Circuito San Agustín y Camino a Rivetex,
- Corredor comercial vehicular: Tulipán Hawaiano, calle La Rivera, Calle 36, calle Prolongación Nayarit, Paseo de los Ficus y Paseo de los Cipreses.

Estos corredores tratan de generar una cinta urbana en la que los comercios y servicios son básicamente de conveniencia, por lo que su arquitectura se adapta preferentemente al acceso vehicular. Lo anterior habla del cómo fue concebida la dinámica de uso y ocupación del suelo para la zona nororiente a nivel planeación.

El análisis a la dinámica de uso y ocupación del suelo de la zona de estudio hace necesario adentrarse en la evolución y comportamiento del comercio en la zona de estudio, para ello se echó mano de los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), a partir del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) según los censos 2010 y 2020.

5.3.1 Crecimiento comercial – 2010

Ubicación de las unidades económicas (Delegación Miguel Hidalgo y Costilla)

Acorde a los datos proporcionados por el asesor virtual designado por INEGI, no se cuenta con datos que revelen el comportamiento del comercio de la delegación Miguel Hidalgo y Costilla o de sus colonias, anterior al censo 2010; los datos proporcionados eran exclusivamente a nivel municipal.

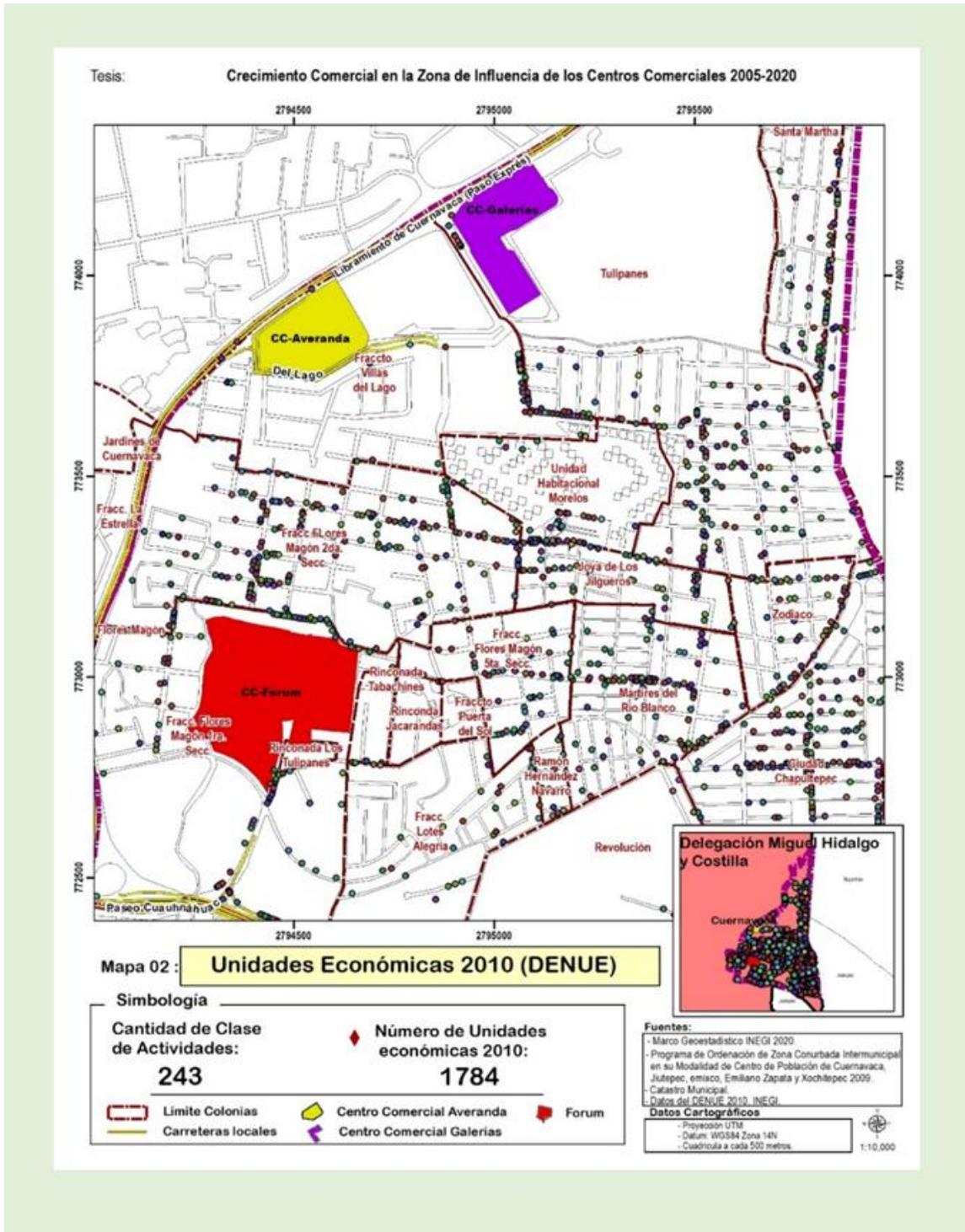
A partir de información obtenida del DENUe con base en los censos 2010 y 2020 que permiten el acceso a datos de carácter económico a nivel entidad, municipio, AGEb y manzana, se posibilitó el análisis de los datos económicos correspondientes a cada una de las colonias que componen la Delegación Miguel Hidalgo y Costilla que se presenta a continuación.

El potencial económico de la Delegación Miguel Hidalgo fue detonado con la llegada de los centros comerciales, sin embargo, según las cifras del DENUe 2010 deben sumarse 1783 nuevos comercios con 243 clases de actividades económicas. Como se observa en el mapa (Ver figura 57), el comercio se intensificó sobre las calles principales conformando corredores comerciales; no sólo llegaron más comercios a acompañar a Comercial Mexicana como Office Max, también se acentuaron al final de las calles Tulipán Hawaiano y Tulipán Inglés al ser camino de paso a la colonia Tulipanes, a la Unidad Morelos y a otras más

En las siguientes figuras (ver figuras (62 a 64) se comparte un mapa que ilustra el comportamiento comercial de la zona de estudio durante el periodo analizado. Los datos obtenidos del DENUe, respecto de la apertura y ubicación de unidades económicas en la delegación Miguel Hidalgo y Costilla, en conjunto con las herramientas cartográficas llevo a la creación del mapa (Ver figura 57), muestran la ubicación de las 1784 nuevas unidades económicas establecidas en la Delegación Miguel Hidalgo según el censo 2010. Estos datos permiten observar que, tras la rezonificación de la zona, la actividad comercial tuvo un repunte importante y llevo a la conformación corredores comerciales alrededor de los centros comerciales, cambiando la dinámica de uso y ocupación del suelo.

Acorde al mapa las áreas con mayor concentración de comercio fueron la entrada a la colonia Tulipanes, la zona de Flores Magón sobre la calle Sonora, el perímetro de la Unidad habitacional Morelos y hacia la parte norte de la delegación las calles principales que llevan hacia las colonias Santa Martha y Milpillas.

Figura 62.
 Unidades Económicas en la delegación Miguel Hidalgo y Costilla según datos obtenidos del Censo 2010 (DENUE).



Fuente: Datos obtenidos del DENUE con base en el censo 2010 del INEGI. Elaboración propia.

La Delegación fue reconfigurada mediante el cambio de uso de suelo con la llegada de los centros comerciales, además de verse modificada su infraestructura vial, conectividad y traza urbana, también se dio pie al cambio de la dinámica del uso y ocupación del suelo de la zona nororiente, una zona antes predominantemente habitacional que, al pasar a un uso mixto dio paso a la creación de un gran número de comercios que en razón de su ubicación y concentración conformaron corredores comerciales acompañando este proceso de consolidación del área como un polo de desarrollo económico sustentable que enunciaba en el 2015 el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca. Estas calles dejaron de ser un simple camino de paso a otras colonias, ahora son parte integral de la vocación comercial que caracteriza a la zona.

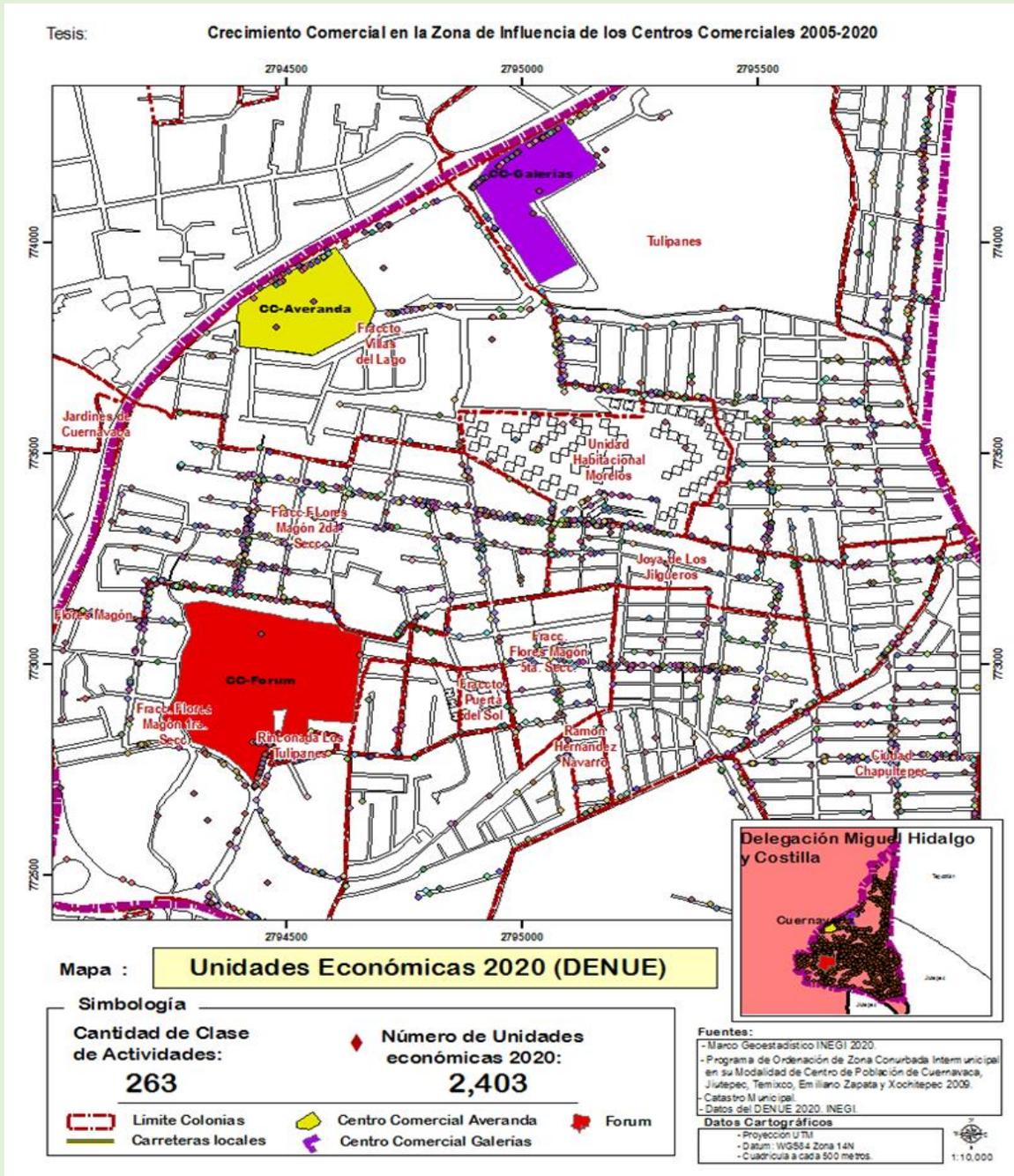
5.3.2 Crecimiento comercial – 2020

La suma y correlación de datos económicos y cartográficos nos permite evidenciar que la zona nororiente, creció comercialmente. Datos del DENUE en su censo 2020, reportan 2403 unidades económicas, con 263 actividades, con similitudes de giro entre ellas, lo que pudiera hablar de una especialización en la zona.

El resultado de georreferenciar los datos obtenidos del DENUE 2020, hace posible observar gráficamente en el mapa que, el comercio de los años 2011 al 2020 se estableció primordialmente sobre el Boulevard del Lago camino a Averanda, el final de Tulipán Hawaiano con franquicias nacionales y pequeñas plazas comerciales; se intensificó hacia Tulipán Inglés, la calle Sonora y Emiliano Zapata en la Unidad Morelos, así como las calles la Rivera y Baja California en Flores Magón, sobre el área que conecta a Fórum con los otros centros comerciales y al calce de la utopista frente al centro comercial Averanda.

En el caso del Boulevard del Lago, esta presencia de comercio obedece a los beneficios otorgados hacia aquellos que, en su carácter de propietarios de tierras de uso social, tras la aplicación de los mecanismos legales enajenaron estos, obteniendo el beneficio de tras la construcción del centro comercial establecer pequeños locales al calce del boulevard.

Figura 63.
 Unidades Económicas de la delegación Miguel Hidalgo según el censo 2020 del INEGI según el DENU.



Fuente Datos obtenidos Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas(DENU) con base en el censo 2020. Elaboración propia.

Figura 64.

Comportamiento del Comercio en la zona nororiente de Cuernavaca del 2010 a 2020 según datos del DENU

COMPORTAMIENTO Del Comercio

AÑO	COMERCIOS	NUM. DE ACTIVIDADES
2010	1784	243
2020	2403	263
GIROS NUEVOS: 23		
INCREMENTO: 74.24%		
Datos: DENU		

Número de Empleados	Número de Comercios
0-5	2065
06 -10.	141
11-30.	140
31-50.	23
51-100	21
101- 250	9
250 - mas	3

AÑO	COMERCIOS ABIERTOS	AÑO	COMERCIOS ABIERTOS
2010	19	2016	15
2011	4	2017	17
2012	2	2018	58
2013	4	2019	1083
2014	342	2020	125
2015	0	Total	DIFIERE

PRINCIPALES GIROS COMERCIALES 2019	
Restaurantes	133
Comida rápida	49
Cafetería	33
Estéticas y clínicas de belleza	69
Moda	31
Bancos	20
Escuelas	16
Consultorios	25
Celulares	13



Nota: Datos obtenidos del DENU con base en los censos 2010 y 2020. Elaboración propia.

5.3.3 Impacto Comercial Periférico

Tras el análisis de los datos obtenidos se pudo determinar que del 2010 al 2020, hubo un incremento en el número de negocios establecidos en el área de estudio de un 74.24%, es decir para el año 2010 se contaba con 1784 comercios con 243 giros o actividades y para el 2020 los datos censales registraron 2403 comercios y 263 giros o número de actividades.

Al desagregar la información emitida por el DENU se pudo obtener los datos correspondientes a las colonias que conforman la delegación Miguel Hidalgo y Costilla y con ello determinar el número de comercios abiertos por año, el tamaño de los comercios según el número de empleados registrados, siendo los comercios de cero a 5 empleados los mayormente establecidos en la zona y el giro de restaurantes el más demandado.

El año 2019 fue reportado como el año con un mayor número de apertura de comercios en la zona de Galerías Cuernavaca y Averanda Cuernavaca, esto es comprensible si se considera que en el año 2018 se puso en marcha el centro comercial Averanda Cuernavaca y se vio como una buena oportunidad para los comerciantes locales.

La zona de estudio se transformó tras la llegada de los centros comerciales, además de conformar un nuevo polo de desarrollo económico que apoyó el cambio de modelo de ciudad central hacia la ciudad difusa, se vio impactada por el crecimiento del sector terciario en la zona, es decir hubo una proliferación de comercio, transporte, comunicaciones, servicios financieros, alquiler de inmuebles y servicios personales; dando paso no sólo al crecimiento de negocios formales sino también llamados informales, esto se explica a través de los servicios personales demandados para poner en funcionamiento a la zona, que requieren satisfacer sus necesidades de alimentación principalmente. Se observó que un gran número de empleados tanto de los centros comerciales como del supermercado y grandes comercios de la zona realizan compra de alimentos y bebidas a este tipo de vendedores, a los que se suman también ciudadanía en general que ha encontrado en la zona un espacio propicio para ello.

A efecto de determinar el impacto comercial generado en la zona, se realizaron recorridos in situ y se hizo uso de softwares como Google Earth y Google Maps a partir de los cuales se registró el

surgimiento de los siguientes espacios comerciales (Ver figura 65), tras el establecimiento y puesta en marcha cada uno de los centros comerciales analizados.

5.3.4 Comercio formal

Figura 65.
Comercio Formal periférico en la zona de centros comerciales de la zona nororiente de Cuernavaca.

Comercio formal
GALERÍAS CUERNAVACA
<ul style="list-style-type: none"> • Hotel One Cuernavaca • Hotel Fiesta Inn • Toyota Motors • Corporativo Cuernavaca • Juzgados del Poder Judicial de la Federación • Unidad de Medidas Cautelares • Farmacias del Ahorro • Office Max • Oxxo <p>La fontana</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los chaparritos • Fondas • Plaza comercial (Lavandería) <p>Edificio con renta de departamentos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gasolinera • Plaza Diana • Centro de atención de ventas GEO • Bridgestone Sucursal Av. Diana • Profuturo
FORUM
<ul style="list-style-type: none"> • Sodimac, • Reconfiguración de la Plaza Outlet (3B, Comex, etc.) • Llegada de Farmacias Guadalajara • Construcción de pequeñas plazas comerciales, • Spa,

<ul style="list-style-type: none"> • Lavado de autos • Carnicería gourmet • Productos gourmet • Tienda colectiva Semillemilla • locales de servicios diversos, • Procuraduría General de la República, • Fiscalía Morelos, • Oficinas de la Guardia Nacional
VERANDA
<ul style="list-style-type: none"> • Bed Bath and Beyond • Los Cochinitos • Ashley Forniture • Farmacia de similares • Farmacia Guadalajara • Modelorama • Plaza con bar, billar, restaurant, florería • Panadería • Taquería Charmin • Punto de venta para emprendedores • Consultorio de belleza • Keto • Rehabilitación de plaza con venta de alimentos • Cambios en la gasolinera • Locales comerciales sobre boulevard Averanda • (Auto lavado, estacionamiento, peluquería, pastelería, taquería, fonda, restaurant, cafetería)

Fuente: datos obtenidos a partir de recorrido en sitio e instrumentos de georreferenciación. Elaboración propia.

A modo de referencia se presentan imágenes que muestran el desarrollo comercial que rodea a Galerías Cuernavaca, Fórum Cuernavaca y Averanda Cuernavaca. Haciendo evidente que las calles principales que los rodean dejaron de ser tan solo una calle de paso con el cambio en la dinámica de uso y ocupación del suelo que trajeron consigo estos artificios de la modernidad.

Figura 66.

Vistas del entorno que rodea al centro comercial Averanda Cuernavaca, en el resaltan los edificios del Corporativo Cuernavaca, los juzgados federales, la Unidad de Medidas Cautelares, así como la presencia de las franquicias de farmacias más conocidas en el país.

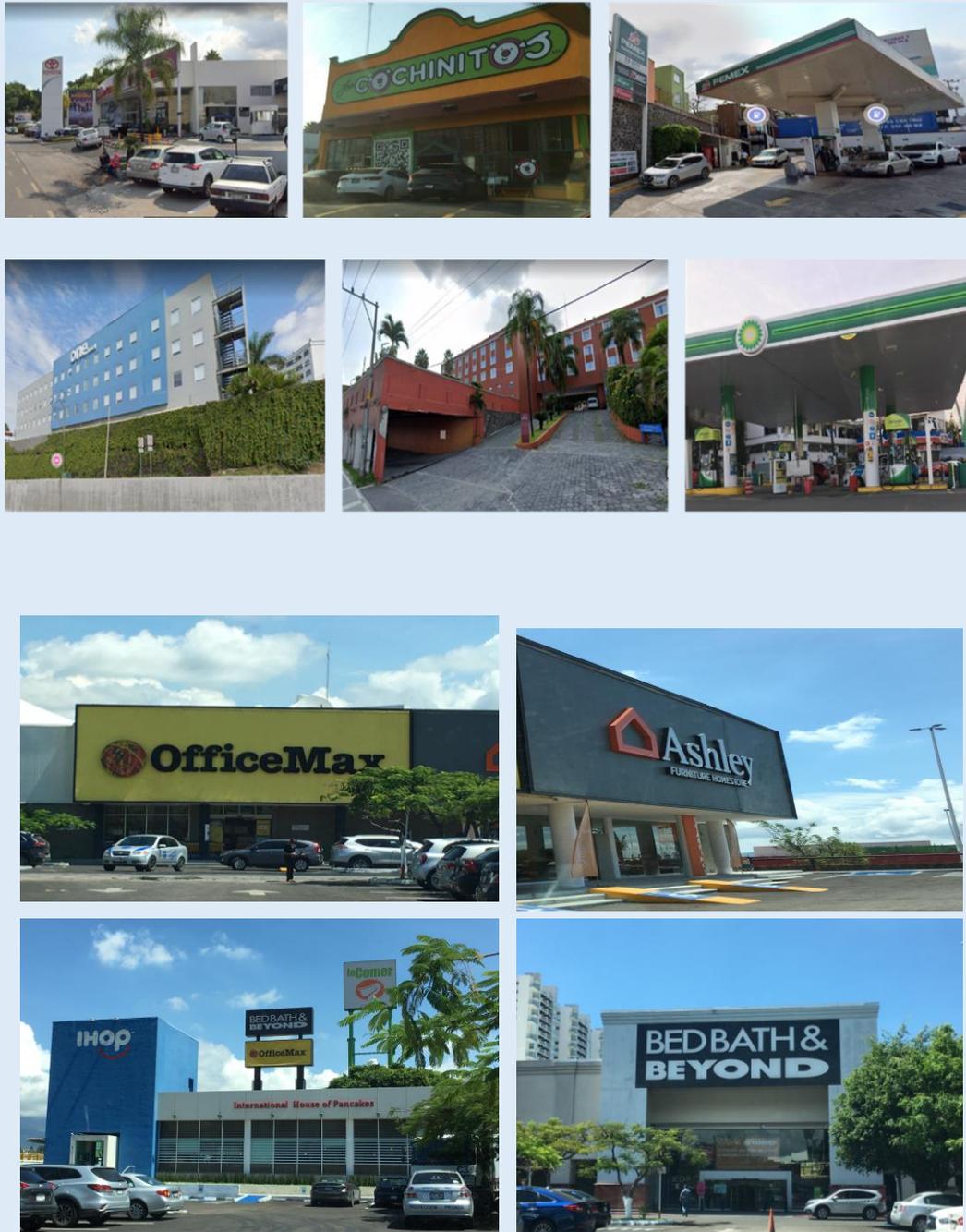


CRECIMIENTO PERIFERICO (TULIPÁN HAWAIANO)



Fuente: imágenes obtenidas a partir de recorrido en campo. Elaboración propia.

Figura 67.
Comercio formal sobre el eje carretero



**CRECIMIENTO COMERCIAL SOBRE EL EJE CARRETERO
FORMAL**

Fuente: imágenes obtenidas a partir del recorrido en campo en la delegación Miguel Hidalgo y Costilla del Municipio de Cuernavaca. Elaboración propia.

La localización de los centros comerciales al calce de la autopista ha sido aprovechada por grandes marcas comerciales para beneficiarse de la afluencia de visitantes a la zona, desde hoteles, gasolineras, restaurantes, papelerías y mueblerías. Algunos de los establecimientos albergan a marcas de carácter internacional que por primera vez se asentaron una de sus sucursales en Morelos, como Ihop, Bed Bath & Beyond, Ashley Forniture.

Figura 68.

Comercio formal a las afueras del Centro Comercial Averanda Cuernavaca sobre Boulevard del Lago.



CRECIMIENTO COMERCIAL (BOULEVARD DEL LAGO)



CRECIMIENTO COMERCIAL (BOULEVARD DEL LAGO) FORMAL

Fuente: Imágenes obtenidas a partir del recorrido en campo en la Delegación Miguel Hidalgo y Costilla del Municipio de Cuernavaca. Elaboración propia.

Como se mencionó anteriormente al calce del Boulevard del Lago camino hacia el estacionamiento de Averanda en la parte trasera del centro comercial se han asentado locales comerciales que se asume son resultado de la negociación con los anteriores propietarios de la tierra, sin que haya fuente oficial al respecto.

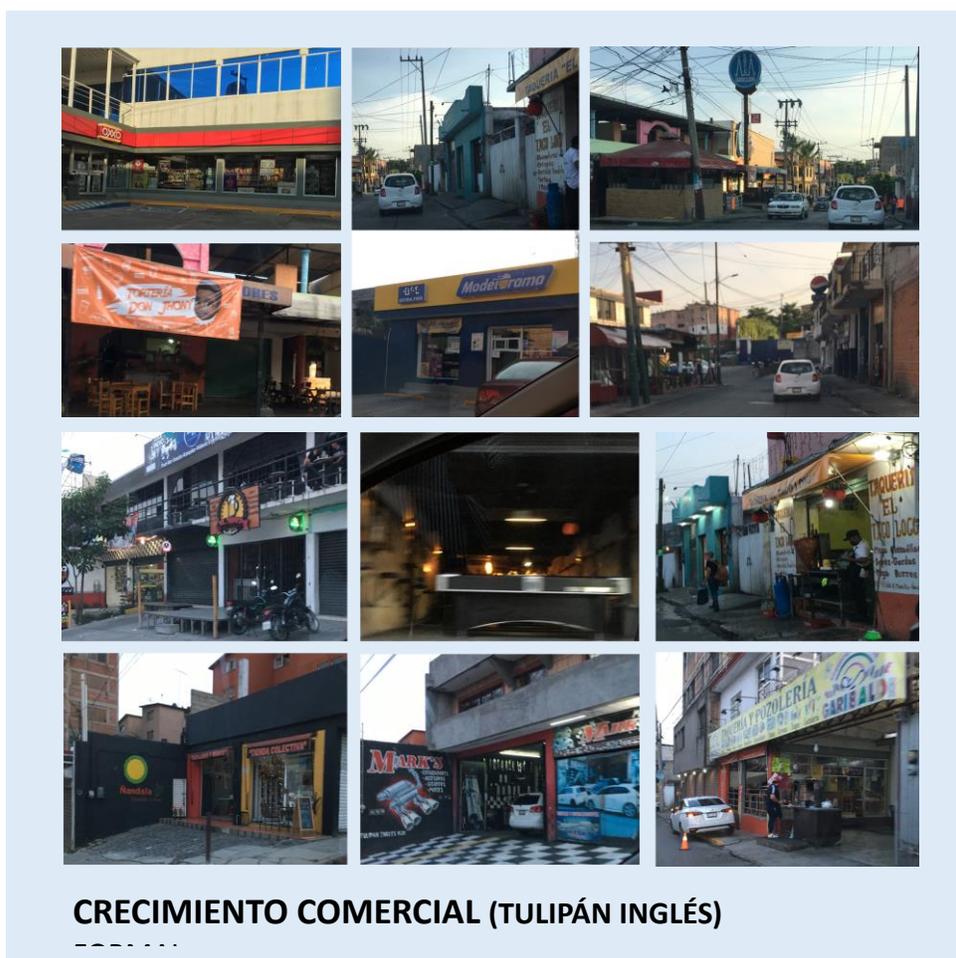
Figura 69.
Comercio formal periférico en la zona Galerías –Averanda



Fuente: Imágenes obtenidas a partir del recorrido en campo en la delegación Miguel Hidalgo y Costilla del Municipio de Cuernavaca. Elaboración propia.

En la imagen se observan diferentes vistas de pequeñas plazas y locales comerciales que se han venido desarrollando a lo largo de la calle Tulipán Hawaiano hasta Tulipán Inglés que inicia con el asentamiento de un Oxxo, farmacias del ahorro, de Similares y Guadalajara, así como pequeñas plazas, casi todas ellas con venta de alimentos y otra más con otro tipo de servicios como el de lavandería, que pudo observarse da servicio a Cinepolis. Las cifras arrojadas a partir de los censos 2010 y 2020 publicadas por el INEGI, toman credibilidad al hacer un recorrido por la zona, en la que se observa una gran cantidad de comercios surgidos a partir de los centros comerciales, como una oportunidad de tener mayor oportunidad de éxito al acompañarse de estos.

Figura 70.
Comercio formal a las afueras de los centros comerciales Galerías Cuernavaca y Averanda. Elaboración propia.



Fuente: Imágenes obtenidas a partir del recorrido en campo en la delegación Miguel Hidalgo y Costilla del Municipio de Cuernavaca, sobre el corredor comercial formado a partir de la farmacia del ahorro en Tulipán Hawaiano hacia Tulipán Inglés. Elaboración propia.

En las imágenes se observa una vista de los comercios asentados al calce de las calles Tulipán Hawaiano y Tulipán Inglés en las que además de pequeñas plazas de locales comerciales han surgido negocios dedicados al entretenimiento como bares, billares, tiendas colectivas, Spa & masajes, autopartes y diferentes tipos de restaurantes de comida. Observando que la rotación de los negocios establecidos no ha sido tan alta durante el periodo de investigación, no obstante, a haber atravesado la pandemia durante este tiempo. Pero confirmando el cambio en la dinámica de uso y ocupación del suelo en la zona nororiente.

Figura 71.
Comercio formal a las afueras del Centro Comercial Fórum Cuernavaca.



Fuente: imágenes obtenidas a partir del recorrido en campo. Elaboración propia.

Las imágenes corresponden a los negocios que se adicionaron a la escena comercial con la llegada del centro comercial Fórum Cuernavaca, entre ellos la llegada de Sodimac en el espacio antes ocupado por la tienda de auto servicio Comercial Mexicana, otra de las adiciones corresponde a la cadena de farmacias Farmacia Guadalajara que asentó una sucursal más justo al lado derecho de la entrada al centro comercial y el restaurante de la cadena Toks, en lo que años atrás fue el restaurante California.

Figura 71.
Comercio formal a las afueras del Centro Comercial Fórum Cuernavaca sobre calle de los Cipreses. Elaboración propia.



Fuente: imágenes obtenidas a partir del recorrido en campo. Elaboración propia.

Se observó que las inmediaciones del centro comercial Fórum Cuernavaca no escaparon al impacto del crecimiento periférico, se experimentó principalmente el crecimiento comercial sobre la calle de los Cipreses donde como se observa en la figura 13, surgieron pequeñas plazas que alojan a tiendas colectivas, carnicerías gourmet, pero también hay presencia de un spa, auto lavado, servicios mecánicos, viveros, sin faltar la tienda de conveniencia Oxxo.

5.3.5 Crecimiento comercial informal

El cambio de dinámica de uso y ocupación del suelo en la zona de centros comerciales ha influenciado el desarrollo comercial del que el comercio informal también forma parte.

Como se mencionó anteriormente los centros comerciales demandan un alto número de empleados para su correcto funcionamiento, de allí que sea un lugar propicio para ofrecer servicios de alimentación tanto a la plantilla de empleados como vecinos del área.

Figura 72.

Comercio Informal a las afueras del Centro Comercial Galerías Cuernavaca y Averanda.



Nota: Fotos obtenidas a partir del recorrido en campo en la delegación Miguel Hidalgo y Costilla del Municipio de Cuernavaca. Elaboración propia.

Otro de los puntos donde se observa la presencia de comercio ambulante es sobre el bajo puente del eje carretero, en este espacio actualmente se encuentran vendedores de cubre bocas, de flores, limpia parabrisas, cantantes urbanos y también se ha fortalecido como un punto de entrega de las ventas online.

Figura 73.

Comercio Informal a las afueras del Centro Comercial Galerías sobre la calle Tulipán Hawaiano.



CRECIMIENTO COMERCIAL (TULIPÁN HAWAIANO) INFORMAL

Fuente: Elaboración propia con base a material recopilado en recorrido encampo.

En los recorridos a la zona de centros comerciales se observó la proliferación de comercio informal, mucho de este comercio además de dar servicio a los trabajadores de las tiendas, también atiende a los prestadores de servicio de taxis y rutas que hacen base a las afueras del supermercado Comercial Mexicana,

Figura 74.
Comercio Informal a las afueras del Centro Comercial Fórum.



CRECIMIENTO COMERCIAL- INFORMAL
(JACARANDAS /PASEO DE LOS CIPRESSES)

Fuente: Imágenes obtenidas a partir del recorrido en campo, en la Delegación Miguel Hidalgo y Costilla del Municipio de Cuernavaca. Elaboración propia.

Todo este recorrido fotográfico permite exhibir la dinámica de uso y ocupación del suelo de los principales corredores comerciales dispuestos alrededor de los artificios analizados, evidenciando así el impacto del cambio de uso del suelo sobre el territorio donde fueron asentados. El recorrido hace evidente el desarrollo comercial y la conformación de nuevos corredores comerciales, confirmando un crecimiento comercial a nivel formal e informal, pero también confirmando así la fuerza e influencia de los centros comerciales para generar una nueva dinámica del uso y ocupación del suelo con un impacto lo suficientemente fuerte para lograr que un número considerable de pequeños, medianos y grandes comercios se establezcan en las locaciones más convenientes y cercanas a estos, conformando corredores comerciales, como el corredor Diana-Rio Mayo- Galerías y el corredor Tulipán Hawaiano – Tulipán Inglés, lo que nos confirma la influencia de los centros comerciales en el entorno y la fuerza que tienen para transformar la morfología de la zona de su emplazamiento.

5.4 CONCLUSIONES - CENTROS COMERCIALES “ARTIFICIOS DE LA MODERNIDAD”, CUERNAVACA MORELOS 2005-2020.

Los centros comerciales como artificios de la modernidad han sido una de las consecuencias de la globalización, representando un modelo de negocio rentable, por lo tanto, replicable en diferentes latitudes del mundo, del que Cuernavaca no se vio exento. A través del desarrollo de esta investigación se confirmó que el comercio de alta gama tuvo un impacto en el marco jurídico, que desencadenó cambios en el uso de suelo y en la infraestructura vial repercutiendo con ello en la conectividad, traza urbana y la dinámica de uso y ocupación del suelo, lo que en suma representó cambios en la en la morfología urbana.

Evidenciar la transformación de la forma urbana por el establecimiento de los centros comerciales en el nororiente de Cuernavaca, Morelos (México) de 2005 a 2020, requirió el análisis morfológico, teniendo como variables de estudio: la traza urbana, la infraestructura vial, la dinámica de uso y ocupación del suelo y el marco jurídico. El análisis morfológico permitió evidenciar la interrelación y coexistencia de las variables de estudio, así como su efecto sobre el territorio, derivando de este las siguientes conclusiones.

Tras el análisis del surgimiento de los Centros Comerciales y su relevancia en la zona nororiente de Cuernavaca, se pudo contestar la pregunta de investigación que cuestiona si el emplazamiento de los centros comerciales resulta relevante para el cambio de morfología urbana y la traza urbana de la zona nororiente de Cuernavaca, Morelos.

Como resultado del análisis a las fuentes documentales y entrevista como se anticipó en la metodología se observó que el emplazamiento de un centro comercial en el estado de Morelos va más allá de las recomendaciones emitidas por los estudiosos del tema, como dimensión correcta del terreno, excelente localización y orientación que garantice la conectividad y eficiencia de flujos con miras al retorno de la inversión. El análisis de este caso arrojó que el emplazamiento de un centro comercial en la ciudad de Cuernavaca debe cumplir con el régimen de propiedad y contar con un uso de suelo compatible con el desarrollo de las actividades previstas. La ciudad de Cuernavaca está compuesta en más del 80% del territorio por tierras ejidales y comunales, lo cual reduce las posibilidades de inversión, al tener que sujetarse a los espacios de carácter privado; esta situación dimensiona la relevancia del emplazamiento.

El régimen de propiedad ocasionó que Galerías Cuernavaca cambiase su lugar de emplazamiento original, debido a que el sitio elegido era de carácter social. Lo que llevó a la compra del terreno vendido por la planta Firestone, en la Delegación Miguel Hidalgo. La pérdida de posibles inversiones generó la necesidad de contar con espacios propicios para el desarrollo de inversiones de carácter global y llevó a las autoridades a generar las condiciones legales que permitieran la construcción y funcionamiento de estos artificios, en razón de un beneficio para la ciudad que este caso fue la ampliación del eje carretero.

A partir del análisis jurídico acerca del emplazamiento, se observó que la autoridad estatal y municipal creó nuevos instrumentos de planeación, que modificaron el marco jurídico y con ello el cambio de uso de suelo, lo que permitió el asentamiento de estos artificios de la modernidad, confirmando la relevancia del emplazamiento en el cambio de la forma urbana.

En términos de aporte a la transformación del territorio a partir del emplazamiento de estos centros comerciales se observó como efecto de su presencia en el territorio es su aporte en la consolidación de un nuevo modelo de ciudad, pasando del modelo de ciudad central a la ciudad

dispersa. En otras palabras, el centro de la ciudad de Cuernavaca o Zócalo dejó de ser la zona comercial por excelencia. Esto se explica al revelar que la llegada de Plaza Cuernavaca, originó el traslado del comercio de alta gama del centro de la ciudad a otro espacio, replicándose este fenómeno a la llegada de Galerías Cuernavaca y trasladar nuevamente el comercio de alta gama a un nuevo espacio de la ciudad al que hoy se suman Fórum y Averanda.

Esta situación sería congruente con lo propuesto por Fernández (2003), que considera que la construcción de centros comerciales va de la mano de la construcción de nuevas centralidades urbanas, donde se simboliza el nuevo modelo territorial de ciudad difusa o a la ocupación del territorio de manera dispersa y por otra parte Pacheco & Hewitt (2010), consideran que los centros comerciales fomentan la ciudad dispersa, al concentrar las funciones de consumo y ocio a espacios cada vez más periurbanos.

En cuanto al objetivo de evidenciar el papel del marco jurídico en la transformación de la morfología urbana y responder si el marco jurídico es fundamental para el establecimiento de los centros comerciales, tras el desarrollo de la etapa uno de la metodología de investigación propuesta, develó la necesidad de los centros comerciales de contar con un uso de suelo mixto para poder operar en la ciudad, de allí la trascendencia del marco jurídico al ser la llave que facultó el cambio al marco jurídico y permitió el emplazamiento de los centros comerciales.

Estos ajustes hechos al marco jurídico llevaron a la re zonificación de la Delegación Miguel Hidalgo pasando de uso de suelo habitacional a uso comercial y actualmente a uso mixto. El cambio del marco jurídico, conllevó a la creación de instrumentos de planeación de la ciudad el primero de ellos el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población (2006) y más tarde el Programa de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca, decretando el cambio de uso de suelo, en razón de la potencialidad de la zona para el desarrollo de inversiones globales.

La relevancia del marco jurídico va más allá de un cambio de uso de suelo y con ello permitir o frenar una inversión, ya que su relevancia radica también en el impacto que genera la re zonificación del territorio a nivel morfológico.

El cambio de uso de suelo impulsado por la autoridad trajo como aportación a la ciudad la ampliación de 2 a 4 carriles del libramiento México – Acapulco, con Galerías Cuernavaca, de 4 a 10 carriles con Averanda, y del paso a desnivel Cuauhnáhuac con Fórum, impactando

positivamente en la infraestructura vial de la ciudad. La suma de los efectos del emplazamiento, marco jurídico, uso de suelo, infraestructura vial y a partir de ello la conectividad y dinámica de uso de suelo, desencadenó un cambio en la morfología urbana de la zona a partir de la modificación del eje carretero, creado calles, retornos, túneles y un paso a desnivel principalmente.

Según los hallazgos de la etapa dos de investigación según la metodología propuesta, para garantizar la conectividad y accesibilidad de los visitantes llevó a la creación de nuevas vialidades como Boulevard Averanda, la mejora de las calles como San Agustín, del lago, la Rivera, Diana; la creación de nueva infraestructura vial como túneles en la calle tulipán hawaiano, una glorieta con escultura monumental para el flujo en ambas direcciones y conectar a la ciudad, a lo que se suman retornos, glorietas, un paso a desnivel y hasta la consolidación de una vialidad en una antigua vía de ferrocarril de un asentamiento antes irregular, validando con ello el impacto del emplazamiento en la morfología y traza urbana de la ciudad.

La modificación del marco jurídico en razón de una inversión de carácter global como lo son los centros comerciales, habla de la fuerza del comercio de alta gama y de ser un factor importante en el cambio de la morfología urbana de la zona nororiental. En este caso se observó que el marco jurídico es factor primordial y determinante para un cambio en la ciudad y por ende en su morfología, debido a que en un territorio solo se puede hacer lo que la ley faculta. Reforzando la relación entre las modificaciones en la morfología y el marco jurídico, al evidenciar la concatenación y supeditación del emplazamiento bajo propiedad privada y el uso de suelo mixto ya que, al no cumplirse, esto llevó al reordenamiento territorial de la zona mediante la creación de un programa parcial de desarrollo urbano sustentable para la zona nororiental de Cuernavaca.

En cuanto a la identificación de los cambios en la traza urbana, equipamiento e infraestructura vial alrededor de Galerías Cuernavaca, Fórum y Averanda el fomento de la conectividad entre ellos y la ciudad, a partir de la implementación de las diferentes etapas metodológicas la investigación permitió solventar la interrogante acerca de cómo el emplazamiento de los centros comerciales ha modificado la infraestructura vial y conectividad en la zona nororiental de Cuernavaca.

La revisión a los Programas de Desarrollo Urbano del Centro de Población municipio de Cuernavaca y el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca, así como los datos periodísticos recolectados permitieron evidenciar que el arribo de los centros comerciales trajo consigo un aporte en beneficio de la ciudad, en este caso significó aportes al equipamiento infraestructura vial, tanto la pactada con las autoridades, como aquella requerida para garantizar el arribo de clientes locales y foráneos desde diferentes puntos de la ciudad y en ambos sentidos del eje carretero.

El aporte a la infraestructura vial significó la ampliación de carriles de la autopista, la construcción de un paso a desnivel, pero también una nueva vialidad, retornos de entrada y salida, camellones, glorietas, túneles, desviaciones, en suma, elementos que aportaron a la conectividad, a las que se suman equipamiento para la prestación del servicio de transporte público a través de paraderos de rutas y taxis, luminarias e imagen urbana con la colocación de jardineras y espacios verdes.

Lo anterior significó un impacto en la conectividad de la zona ya que el desarrollo de la infraestructura vial generó la posibilidad de conexión con la ciudad desde diferentes puntos, en ambos sentidos de la autopista, desarrollando toda una serie de obras y mejoras a la infraestructura vial. La Delegación Miguel Hidalgo cuenta con la convergencia del libramiento México -Cuernavaca, que se une con la Autopista del Sol y el Boulevard Cuauhnáhuac hoy Lauro Ortega que dan conexión al resto de la infraestructura vial urbana de la zona y se tiene acceso a través de vialidades secundarias como la Avenida Río Mayo, calle Diana, Tulipán Hawaiano, calle la Rivera, Boulevard del Lago, Boulevard Cuauhnáhuac hoy Lauro Ortega, calle Jacarandas, calle Sonora, sin embargo, los flujos vehiculares han saturado las vialidades de la zona y actualmente representa un problema.

Esto mostró que las modificaciones en la infraestructura vial están relacionadas con implicaciones contradictorias de la conectividad ya que a la par de generar una mejor conectividad, también derivó en problemas de tráfico. Así lo muestran los resultados de la encuesta aplicada al señalarlo como el problema más recurrente con el 69.3% de menciones y el Programa Parcial de Desarrollo

Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca, Ayuntamiento (2015) que señala el desarrollo de nodos viales conflictivos en la zona de estudio.

La problemática de la saturación vial, se vio reflejada en los resultados de la encuesta aplicada, si bien presenta un sesgo sirve como referencia al tema. Acorde a ello, el 69.3% de los encuestados considera que el tráfico empeoró y al preguntar acerca de los aspectos negativos que trajeron los centros comerciales, el 35.3% calificó como negativo la presencia de alta carga vehicular; confirmándose el dato al obtener un primer lugar en las menciones sobre los perjuicios observados tras la puesta en marcha de los centros comerciales con un 38.8 % (los resultados completos de la encuesta se localizan en el área de anexos de la página 200 a 207).

No debe dejar de mencionarse que la infraestructura vial y la conectividad impactan en la modificación de la traza urbana. El desarrollo de la infraestructura vial, determinado en gran medida por las necesidades de los centros comerciales de conexión con la ciudad a partir de diferentes puntos, llevó a la construcción de elementos que impactan la traza urbana de la ciudad.

Se impactó la traza urbana a través de la ampliación de los carriles del eje carretero México Acapulco, la glorieta que conecta la calle Diana-Tulipán Hawaiano, el camellón triangular de Diana a la altura de la gasolinera, los retornos a la autopista desde la glorieta en ambos sentidos de la autopista, así como los túneles, los retornos sobre Tulipán Hawaiano, el paso a desnivel Cuauhnáhuac, la formalización como vialidad de la calle Vía del Ferrocarril y principalmente la creación del Boulevard Averanda.

El boulevard Averanda requirió la apertura desde la autopista en el sentido Cuernavaca-México para la construcción de una desviación que albergara la desembocadura que genera la conexión desde el otro sentido de la autopista mediante el túnel, la conexión de la salida del estacionamiento a la autopista y da continuidad a la entrada frontal o bien a la parte residencial desembocando a calle la Rivera con opción conectar hacia Flores Magón o seguir a los juzgados de distrito, llegar a Tulipán Hawaiano y seguir Tulipán Inglés hacia la Colonia Tulipanes y circunvecinas o bien optar por tomar por tulipán Hawaiano para decidir seguir a Diana o la autopista según el sentido que resulte más conveniente. Resultando un claro ejemplo del cambio de la traza urbana en favor de la conectividad. Durante el periodo de estudio surgieron otras

obras con impacto en la traza urbana como el retorno desde la autopista hacia la Avenida Plan de Ayala y el carril elevado Boulevard Cuauhnáhuac-Jiutepec, sin embargo, estos no fueron hechos en razón de la conectividad de los centros comerciales.

Finalmente, la investigación fijó el objetivo de exhibir la dinámica de uso y ocupación del suelo de los principales corredores comerciales dispuestos alrededor de los centros comerciales y con ello tener la comprensión acerca de ¿Cómo cambio la dinámica de uso y ocupación del suelo por la creación de corredores comerciales?

A partir de los datos obtenidos del censo 2010 y 2020, el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) a través del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) se pudo determinar que del 2010 al 2020, hubo un incremento en el número de negocios establecidos en el área de estudio de un 74.24%, es decir para el año 2010 se contaba con 1784 comercios con 243 giros o actividades y para el 2020 los datos censales registraron 2403 comercios y 263 giros o número de actividades. Al desagregar la información se pudo determinar que los comercios de 0 a 5 empleados son los que más se han establecido y el giro de restaurantes el más demandado, el año 2019 se registró como el año en que más comercios se establecieron en la zona.

El incremento en la apertura de negocios es un dato que puede vincularse a los resultados de la encuesta, que arroja que un 87.6% de los encuestados considera el aumento en la fuente de empleo uno de los beneficios a partir de la llegada de los centros comerciales a la zona y al menos un 50% de ellos tiene un conocido o familiar que labora en los centros comerciales. Si bien la encuesta presenta un sesgo y fue aplicada a un número reducido de personas en razón de las condiciones derivadas de la contingencia sanitaria, esta fortalece los datos obtenidos de las fuentes oficiales.

La zona nororiente, se registró con una economía terciaria, con la proliferación principalmente de comercio, transporte, comunicaciones, servicios financieros, alquiler de inmuebles y servicios personales; dando paso al crecimiento de negocios formales como informales; actividades económicas y unidades económicas que pudieron desarrollarse en la zona de estudio debido a los usos y ocupación del suelo permitido por la legislación vigente. Por lo anterior, cabe señalar

que la dinámica de uso y ocupación del suelo del área de estudio, es el resultado de una rezonificación que dio apertura al crecimiento comercial al cambiar la vocación de la zona de estudio, esta tiene su origen en el marco jurídico.

Lo que coincide con lo planteado por Sassano (2015) quién los considera a los centros comerciales trajeron un tipo arquitectónico global que ha traspasado las fronteras nacionales y culturales donde el consumo tiene un papel articulador entre el territorio y la sociedad, de allí de los centros comerciales como espacios de consumo posmoderno han constituido una verdadera revolución del comercio minorista marcando una notable transformación de las formas del espacio donde se consume y de los lugares donde están ubicados llegando a convertirse en verdaderos emblemas urbanos.

Con la llegada del centro comercial Galerías Cuernavaca se consolidó la zona nororiente de la ciudad como la zona comercial por excelencia, sobre todo en el corredor conformado por el corredor comercial Plaza Cuernavaca – Río Mayo – Calle Diana – Plaza Galerías, que desembocan y comunican con los centros comerciales Galerías Cuernavaca y Averanda y al que podemos sumar al centro comercial Fórum por su ubicación estratégica del libramiento de la autopista del sol al corredor comercial Plan de Ayala- Boulevard Lauro Ortega (antes Cuauhnáhuac). Esto habla del cambio de vocación que experimento la zona y como el cambio de uso de suelo cambio la dinámica de ocupación del suelo tras la llegada de estos centros comerciales.

Se observó que este cambio de vocación derivado de las modificaciones a la morfología, se relaciona con lo expuesto por De Mattos (1999) quién considera que los centros comerciales forman parte de la reestructuración de las ciudades latinoamericanas como resultado de la forma de permear de la globalización, imponiendo una nueva fase histórica en las transformaciones urbanas y a su vez con el trabajo de Ciccolella (1999) en el que señala que los centros comerciales surgidos de la reestructuración económica derivado del proceso de globalización constituyen los “símbolos de la modernización”, asociados a una actividad productiva más diversificada y nuevos patrones de consumo.

Con base a lo anteriormente señalado cabe resaltar que tras el análisis a las variables de estudio, se observó que los cambios en la morfología urbana por el establecimiento de los centros

comerciales en el nororiente de Cuernavaca, tuvo como punto de partida el emplazamiento, que para este caso demandó la adecuación al marco jurídico mediante el cambio de uso de suelo a mixto en la Delegación Miguel Hidalgo y Costilla y a partir de esta rezonificación, al dar viabilidad a la construcción de estos artificios, se intervino la infraestructura vial a efecto de mejorar la conectividad, lo que llevó a la modificación de la traza urbana de la zona y a un cambio en el uso y ocupación del suelo que dio cabida a conformación de nuevos corredores comerciales, dinamizando la economía y consolidar la vocación comercial de la zona, abonando con ello al modelo de ciudad dispersa.

La suma de estas consideraciones permite evidenciar que la ubicación de Galerías Cuernavaca, Fórum Cuernavaca y Averanda Cuernavaca ha reconfigurado la morfología urbana, especialmente la traza urbana, la infraestructura vial, el equipamiento y la dinámica de uso de suelo, generando una nueva configuración que refuerza la expresión del comercio de alta gama en el nororiente de Cuernavaca Morelos de 2005-2020.

Queda confirmado que el comercio de alta gama, representado a través de los centros comerciales, movidos por los grandes capitales globales tienen la fuerza, la estructura, la capacidad de negociación con los gobiernos para que sea el comercio de alta gama un factor para modificar la morfología de la ciudad y con ello el modelo de ciudad.

Una vez expuestas las líneas que anteceden es propicio exponer que, tras el resultado del análisis a las variables estudiadas y las conclusiones alcanzadas puede confirmarse la pertinencia de la realización de esta investigación, pues la escala geográfica utilizada y las variables analizadas evidenciaron una interdependencia que llevo a confirmar que a partir de estas que el área de estudio mostró un cambio en su morfología urbana y se generó una nueva configuración del territorio. Lo que permite aseverar que estos elementos como un aporte al estado de la cuestión, ya que en la construcción del mismo se advirtió que si bien en los años más recientes Vahí & Hurtado (2017), en una investigación de tipo geográfico señalaron que los centros comerciales condicionan o afecta la estructura y forma urbana tras su implantación y se analizaron variables como infraestructuras; movilidad; articulación urbana, centrando su investigación en torno a un modelo de ciudad sostenible

Mientras, desde los planteamientos de Ramírez (2021) de la Universidad Autónoma del Morelos con la tesis para la obtención de grado, con la que aborda el estudio de los centros comerciales Galerías Cuernavaca y Averanda de la ciudad de Cuernavaca, analiza la imagen interior arquitectónica y genera una descripción autoetnográfica creando un antes y después de la pandemia, es decir que la primera de ellas pese a ser de corte geográfica como este trabajo y estudiar el cambio de la forma, ésta no estudió los efectos en la forma de la zona en cuestión y no cuenta con un análisis a las variables seleccionadas en este trabajo, por otra parte la investigación hecha sobre los centros comerciales en la zona de estudio elegida no alude a las variables analizadas por esta investigación ni incluye a los tres centros comerciales analizados.

Es decir que la investigación de Ramírez (2021), bajo una visión autoetnográfica, caracterizada por ser un método de investigación social que enlaza la experiencia personal con conceptos sociales, políticos y culturales se centró en el análisis a los cambios en la operación de los centros comerciales Averanda y Galerías Cuernavaca debido a pandemia tanto a nivel diseño arquitectónico de los espacios como en la forma de atender a los visitantes en contraste con el análisis geográfico en el que se localizan fenómenos para describirlos y explicarlos a partir de la comparación y contraste en relación con otros semejantes encontrando su conexión, así como el grado de coordinación, evolución y dinamismo encontrado y es bajo esta perspectiva de análisis al geográfico territorial que es posible afirmar que este trabajo representa un aporte al conocimiento en la materia y sus resultados podrían incidir en la planeación urbano territorial del municipio de Cuernavaca de generarse correctos lazos de retroalimentación.

Por lo que respecta a las recomendaciones hacia la aplicación de resultados de conformidad con las disposiciones emitidas por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), en las que refieren la necesidad de aplicabilidad de los trabajos tesis para obtención de grado por sus becarios, se hace oportuno mencionar que este trabajo de investigación se centra en un estudio de tipo geográfico, focalizando sus resultados en visibilizar la dinámica de uso y ocupación del suelo urbano, de allí que su aplicabilidad radica en coadyuvar a optimizar el proceso de planificación territorial y dar pauta a que las autoridades conviertan a las ciudades en espacios inclusivos, resilientes, seguros y sostenibles; como les demanda la Organización de las Naciones Unidas a través de la Agenda 2030 en su objetivo de desarrollo sostenible número 11.

El resultado de esta investigación, podría influir principalmente en los procesos de planeación participativa, ampliando con ello el impacto de la investigación de lo académico a su aplicación en el ámbito jurídico administrativo. Considerando útil para tal fin la vinculación con el Instituto de Planeación Municipal de Cuernavaca (IMPLAN) y el Comité de Planeación para el Desarrollo del Municipio de Cuernavaca (COPLADE) con la finalidad de impulsar una tipología que marque los elementos a seguir en el desarrollo de este tipo de obras, enlazándolas al cumplimiento mediante acuerdo de cabildo debidamente publicado en el periódico oficial y gaceta municipal, esto por lo que respecta a la parte jurídico administrativa y en la parte social a encaminar la creación de instrumentos de información y capacitación que permitan formar e informar sobre este apartado a ciudadanos y funcionarios impulsando su difusión tanto virtual como presencial.

Por otra parte, con base al trabajo realizado se observa la posibilidad generar líneas de investigación adicionales con vista a futuras investigaciones. Aspectos como el cumplimiento a la participación social, respeto al coeficiente de absorción del suelo, capacidad de carga y vialidades alternas, la transformación de los centros comerciales en espacios de públicos, su capacidad de transformarse en destinos turísticos, así como la arquitectura comercial, son elementos que van más allá del análisis a las variables determinadas en el presente documento de investigación pero que se mostraron como elementos a considerar.

ANEXOS

6. Entrevistas y encuestas

Como parte de la metodología seleccionada para el desarrollo de este trabajo de investigación con la finalidad de otorgarle validez a los resultados obtenidos se llevaron a cabo entrevistas y encuestas. Es de resaltar que, debido a la alerta sanitaria, la aproximación a la información observó limitantes en cuanto a la aproximación a las fuentes de información, lo que llevo a producir un sesgo en los resultados en la encuesta aplicada.

6.1 Entrevistas

Estas fueron aplicadas a personajes inmersos en la función pública a nivel municipal y estatal, partícipes en la toma de decisiones y en el desarrollo de instrumentos de planeación que impactaron en el ordenamiento territorial de la ciudad o bien en la transmisión de los hechos en torno al asentamiento de los centros comerciales Galerías Cuernavaca, Fórum Cuernavaca y Averanda Cuernavaca.

Las entrevistas se llevaron a cabo mediante contacto telefónico, en primera instancia se procedió con la identificación, presentación de objetivos y solicitud de participación en la misma para una vez aceptada la participación de funcionarios y periodistas, hacer llegar en archivo electrónico mediante la aplicación What's App el cuestionario correspondiente, siendo devuelto por la misma vía. Lo que resultó un elemento de trascendencia para la investigación debido a que las respuestas permitieron la comprensión sobre los mecanismos de operación, limitaciones, negociaciones, beneficios esperados y obtenidos, vinculados al emplazamiento y construcción de los centros comerciales elegidos.

Tras el análisis de la información obtenida mediante esta vía, fue factible dimensionar la relevancia y el papel del marco jurídico ya que llevó a profundizar en los documentos oficiales de

planeación de la ciudad y con ello a la ubicación de información que permitió evidenciar la importancia del emplazamiento, el impacto del marco jurídico sobre el territorio a partir de la rezonificación de la Delegación Miguel Hidalgo y Costilla de la ciudad de Cuernavaca.

6.2 Encuesta digital

Este instrumento fue dirigido a hombres y mujeres de todos los rangos de edad asistentes a los centros comerciales. En virtud de las limitantes derivadas de la pandemia, aprovechando el uso de Tecnologías de la información y la comunicación (TICS), se aplicó a 100 personas bajo el formato digital y se dispersó mediante what's app, los resultados obtenidos fueron registrados a través de la plataforma de google forms, en razón de la alerta sanitaria, cabe señalar que se observó resistencia para contestarla y dispersarla, debido a una saturación de las mismas en el caso de los jóvenes y de poca familiarización con la forma de abrir el archivo y contestar en personas de mayor edad, esto acarreó un sesgo en la encuesta tanto por el número reducido de encuestados como por no haber sido contestada en la totalidad de sus reactivos en algunos casos. Sin embargo, los resultados obtenidos muestran una conexión entre lo hallado a nivel documental y lo observado en los recorridos en sitio.

6.2.1 Aplicación de la encuesta digital (google forms)

<https://forms.gle/XsqDh639K8rmfTfY7>

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSc4Nz_dVxBDoo6pdwD7fw05Vrfc17Do1QcTVF1jhBhW-ctdGg/viewform?usp=sf_link.



Datos del entrevistador:

La presente entrevista es con fines educativos, preparada para dar sustento a la tesis denominada: “Centros Comerciales ”Artefactos de la Modernidad”, Cuernavaca Morelos (2005-2020), desarrollada por la alumna de la Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio (METPP) de la Universidad Autónoma del Estado de

Morelos (UAEM) Nancy Ivonne Castañeda Barrera, bajo la Dirección de la Dra. Concepción Alvarado Rosas; Profesora e investigadora a tiempo completo de la misma así como de la Doctora Cinthia Fabiola Ruiz y el Maestro Adolfo Enrique Saldívar Cázales. En caso de requerir corroborar los datos proporcionados puede dirigir un correo a maestriaetpp@uaem.mx

IMPORTANTE: los datos aquí utilizados serán respetados y utilizados con discreción, para fines meramente académicos.

CUESTIONARIO

DATOS PERSONALES

Nombre: _____

Edad: _____ Sexo: _____ Colonia: _____ Años de vivir allí (Residentes):

DATOS SOCIO ECONOMICOS

Ocupación: _____

Nivel de ingresos: __ 2-5 salarios mínimos __ 5-10 salarios mínimos __ 15- 20 salarios mínimos __ Otro.

Casa: propia __ rentada __ Departamento: propio __ rentado __

Dependientes económicos: Si __ No __ número de dependientes _____

DATOS DE ASISTENCIA A PLAZAS COMERCIALES

Asiste a plazas comerciales: Si __ No __

Cuántas veces a la: semana __ quincena __ mes __

Motivo más frecuente de visita a la plaza: diversión y esparcimiento __ provisiones __ Servicios especializados __ amigos __

Plaza de preferencia: 1) _____ 2) _____ 3) _____

FORMA DE LLEGAR A PLAZA COMERCIALES

Medio de transporte para arribar:

1: _____ 2: _____ 3: _____

ESTACIONAMIENTO: tarifa: Alta __ Accesible __ seguridad: Buena __ Mala __

RESIDENTES DE LA ZONA

- ¿Cuáles son los Cambios físicos en la colonia que observó tras la llegada de los centros comerciales?

- ¿Observo cambios en el tráfico de la zona a la llegada de los centros comerciales?

- ¿Cuál considera que es la Infraestructura más destacada que se desarrolló en la zona tras la construcción de los centros comerciales?

- ¿Qué pros y contras observo con la llegada de los Centros Comerciales?

TRABAJO Y GENERACION DE EMPLEO

- ¿Considera que ha crecido el empleo con la llegada en la zona de los centros comerciales?
- Sí_____ No_____
- ¿Tiene Familiares o conocidos contratados en los Centros Comerciales?

¿Conoce a alguien que se beneficie de ello? Si_____ No_____ Directamente_____ Indirectamente: _____

Cambios más relevantes en la comunidad: _____

PROBLEMATICAS RECURRENTE

- Tráfico_____
- Saturación de Vías a hora pico_____
- Comercio informal_____
- Alta rotación de personal_____
- Delincuencia_____
- Otra(s): _____

En el siguiente apartado se presentan los aspectos medulares obtenidos a partir de la entrevista a personajes claves, éstos se presentan en el orden en que fueron respondidas por los entrevistados, no sin antes resaltar que les fue informado del carácter académico de la investigación, por lo que se cuenta con su visto bueno para compartir los datos obtenidos.

6.3 Entrevistados y preguntas

A continuación, se presentan los datos curriculares de los personajes entrevistados:

- **T. I. Adrián Rivera Pérez**
Diputado local 1994- 1997
Diputado Federal 2000-2003
Presidente Municipal de Cuernavaca 2003-2006
Senador de la República 2006 -2012.
- **C. Romualdo Salgado Valle**
Regidor de Cuernavaca 2006-2009, 2012- 2015 y 2019-2021.
- **Lic. Oswaldo Castañeda Barrera**
Secretario Particular del Secretario de Desarrollo Económico en la Administración 2000- 2006,
Regidor de Cuernavaca 2003-2006
Delegado de Secretaría de Desarrollo Social 2006 – 2011.
- **Lic. Oswald Alonso Navarro**
Reconocido Periodista Morelense, ejerciendo desde 1996
Sub Director de Noticias de Grupo ACIR Morelos,
Conductor de programas de radio en Radiorama, Radio UAEM,
Corresponsal de la Revistas como: Proceso, Detrás de la Noticia, Sin línea,
Corresponsal de Milenio Televisión, Canal 40,
Corresponsal de periódicos como: La Jornada, El Sol, Diario de Morelos, etc.
Especialista en temas de corrupción, narcotráfico, transparencia y datos personales,
2017 Ingreso a la UAEM para diseñar la estrategia de redes,
Diplomado en Gestión Ambiental y Gestión de Riesgos en Bolivia,
Diplomado de Periodismo Ambiental por CEAMA,
Diplomado en Periodismo de Investigación y herramientas de Investigación para periodistas en México y Centro América por la Universidad Iberoamericana y la Red de “Periodistas a Pie”.
- **L.A.E Alma Rosa Cuevas Torres**
Subdirectora de Sistemas de Información Geográfica en la Dirección General de Ordenamiento Territorial adscrita a la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda. 2009-2012
Subdirectora de Información Geográfica de la Dirección General de Vinculación para el Desarrollo Sustentable 2013 -2018.

Las preguntas entregadas a los participantes fueron las siguientes:

6.3.1 *Previo al establecimiento de los centros comerciales*

1. ¿Nos puede compartir acerca del proceso de acercamiento de la empresa o constructora para desarrollar estos proyectos en la ciudad de Cuernavaca?
2. ¿Podría compartirnos cuáles fueron las consideraciones que como autoridades se toman en cuenta para darle luz verde al establecimiento del Centro Comercial GALERIAS CUERNAVACA?
3. ¿Para palomear los proyectos que peso tienen factores como ubicación, precio de la tierra, eje carretero, uso de suelo?
4. ¿Considera que en ese momento el marco jurídico les acompañó a favor en el proceso de establecimiento del Centro Comerciales?
5. ¿Encontró la necesidad de modificaciones al marco jurídico; de ser así cuáles?
6. Ante una decisión de este tipo ¿Cuáles son las previsiones que se tomaron en cuenta?

6.3.2 *Posterior al establecimiento*

Pasado tiempo del establecimiento y la operación de estos Centro Comerciales, resulta importante conocer su punto de vista como gobernante.

7. ¿Considera que los beneficios planteados en conjunto con los inversionistas y constructores se cumplieron?
8. ¿Observa mejoras y/o beneficios para los habitantes de la periferia, derivados de la puesta en marcha del centro comercial?
9. ¿Podría hablarse de perjuicios por el asentamiento de estos Centros Comerciales Cuernavaca?
10. A nivel infraestructura vial ¿Cuáles considera los cambios más importantes en beneficio de la ciudad?
11. Pasado el tiempo y viendo los resultados ¿Qué ajustes haría?
12. ¿El desarrollo a través del tiempo Cumplió sus expectativas?
13. ¿Qué recomendaría hacer diferente?
14. ¿Desde su perspectiva los centros comerciales cumplen la función de modernizar una ciudad y mejorar el territorio?

6.3.3 Conexiones encontradas

ENTREVISTAS HALLAZGOS Y APORTACIONES		
NOMBRE		TEMA RELEVANTE
T. I. Adrián Rivera Pérez		<ul style="list-style-type: none"> • Coordinación de los 3 niveles de gobierno para generar las condiciones óptimas para los inversionistas y obtener el beneficio de las obras de ampliación en el eje carretero, • Sólo se puede hacer lo que permite la carta urbana, • Necesidad de convertir la tierra a propiedad privada, • Inversionistas generan un estudio para garantizar su inversión, • Los beneficios se centraron en la ampliación a 4 carriles de la autopista, conexión de Av. Diana con Tulipán Hawaiano y lo que entraría a las arcas municipales vía licencias de construcción y funcionamiento • Lo que ahora haría diferente sería mejorar la vialidad.
CENTRO COMERCIAL IMPLICADO	GALERIAS CUERNAVACA	
C. Romualdo Salgado Valle		<ul style="list-style-type: none"> • Cumplimiento al Reglamento de Construcción, para dar luz verde a construcción de Centros Comerciales, • Existía viabilidad para la construcción de Fórum y Averanda • Se contaba con usos mixtos en la zona, • No se requirió de hacer cambios a la ley, • Participación activa de Protección Civil en supervisión de zonas de amortiguamiento, entradas y salidas, • Existió cumplimiento a los requerimientos, • Beneficio a la zona por incremento de plusvalía.
CENTRO COMERCIAL IMPLICADO	AVERANDA FORUM	

Mto. Oswaldo Castañeda Barrera		<ul style="list-style-type: none"> • Gobierno del Estado desde inicios del 2000 tenía interés en apoyar la instalación de centros comerciales, • Se tuvo acercamiento con intermediarios para analizar la viabilidad de la construcción del Centro Comercial sin que se repitiera el caso de Soriana, • Galerías Cuernavaca estaba destinada a otra área de la Ciudad, pero ante los antecedentes de la pérdida de la inversión de Soriana y paracaidistas en la zona visualizada, se desistió de hacerlo allí, • La principal limitante encontrada fue el régimen social de la tierra y el proceso y tiempo para cambiarla a privada. • No se pudo asentar en el lugar planeado, pero se arrancó con la elaboración del Programa Parcial del Centro de Ciudad de Cuernavaca.
CENTRO COMERCIAL IMPLICADO	GALERIAS CUERNAVACA	
Mto. Oswald Alonso Navarro		<ul style="list-style-type: none"> • Interés del Gobierno por hacer una zona de grandes conglomerados, • Tenencia de la tierra un problema en Morelos que hecho a bajo Soriana en Ocotepic, • Permisos Otorgados sin transparencia, • No existió información suficiente de cara a la población, • No existió discusión en los Consejos de Planeación para el Desarrollo Municipal, • No existió claridad en los ajustes al marco jurídico, • No se palparon aportaciones como: vialidades, áreas verdes, seguridad, desabasto de agua, • Si hubo beneficios a nivel empleos y creación de un corredor comercial,
CENTRO COMERCIAL IMPLICADO	GALERIAS CUERNAVACA FORUM AVERANDA	

		<ul style="list-style-type: none"> • No modernizan el territorio, su existencia se basa en hacer riqueza no en ayudar el territorio y sus problemas.
L.A.E Alma Rosa Cuevas Torres		
CENTRO COMERCIAL IMPLICADO	AVERANDA	<ul style="list-style-type: none"> • Creación del Programa Parcial de Desarrollo Sustentable de la Zona Nororiente para favorecer la puesta en marcha de Averanda, • Revisión a normas complementarias, matriz de compatibilidades, coeficientes de absorción del suelo, donaciones en efectivo.

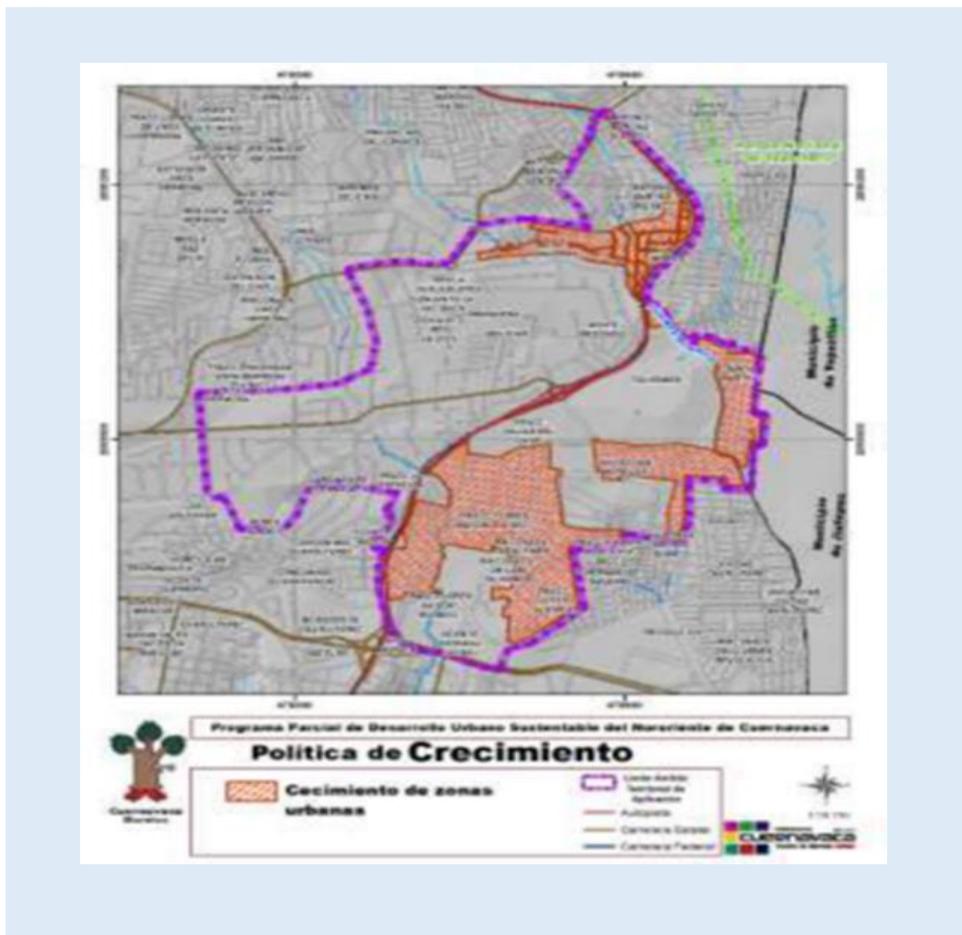
A partir de las entrevistas surgieron datos que permitieron encontrar congruencia y conexión para formar el rompecabezas que supone una investigación.

- Iniciando por encontrar un elemento como factor común en todas ellas: Respeto al marco jurídico, respeto a la carta urbana, conversión a propiedad privada, usos mixtos, régimen social, programa de Desarrollo Urbano, Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca, Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca.
- El problema de tenencia de la tierra freno inversiones en la ciudad de Cuernavaca a inicios del 2000, de allí que, para la llegada de Galerías Cuernavaca, autoridades de los tres niveles coordinaran la llegada de la inversión pues este implicaba beneficios como la ampliación a 4 carriles del eje carretero principalmente.

- Inicialmente Galerías Cuernavaca estaba planteado para otra parte de la ciudad, también sobre el eje carretero, pero a la altura de la colonia “El Universo” a la altura de la colonia Antonio Barona, sin embargo, en razón del régimen de propiedad comunal y de la presencia de paracaidistas en la zona se declinó, se buscó otro espacio que contara con propiedad privada, así fue que se ubicó BRIGESTONE y se vendieron los terrenos para la construcción de la Plaza Galerías Cuernavaca en el año 2004.
- El Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca, fue generado con la visión de permitir la inversión de índole global en la ciudad, pues esta además de ser bien vista a nivel federal, representaba beneficio en obras a nivel vial que el gobierno por sí solo no podría financiar.

Figura 75.

Mapa de política de crecimiento de la ciudad 2015.



Fuente: Mapa de política de crecimiento de la ciudad, tomado del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de la Zona Nororiente de Cuernavaca (2015). http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/decretos_ejecutivo/pdf/DPDESUNORORIENTECVCA.pdf

Nota: El mapa muestra la zona que las autoridades determinaron como área de crecimiento de la Ciudad de Cuernavaca, el área bordeada de color morado delimita la Delegación Miguel Hidalgo y Costilla, el área naranja es el área de crecimiento, sin embargo, lo señalado en la parte superior no corresponde al uso privado por ello los centros comerciales no se pudieron asentar hacia ese lado de la ciudad.

- La problemática del régimen de propiedad de la ciudad de Cuernavaca, fue la limitante mayor para la atracción de grandes inversiones a la ciudad dio origen a la creación del Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca (2006), en él se sientan las bases para generar los cambios de uso de suelo.
- Una parte importante de una inversión es garantizar la viabilidad de su inversión, de allí que el nuevo esquema observado por parte de los inversionistas es acercarse previamente ante autoridades gubernamentales, analizar la situación de orden territorial, verificar que pueden cumplir, que requisitos no pueden cubrir y de allí con base en lo que la inversión pueda aportar a la ciudad, generar las adecuaciones que permitan su establecimiento.
- Una vez analizado y determinado aquello que se requería cumplir y aquello a adecuar, surge la necesidad ya no de régimen de propiedad pues se encontró que la nuevas plazas a construir podrían asentarse en propiedad privada en los terrenos de lo que fue Club del Lago y la fábrica Textil Rivetex respectivamente, ahora lo que la autoridad tendría que adecuar fue el uso de suelo de la zona, pues ambos centros comerciales proyectaron la construcción de desarrollos residenciales unidos a la parte comercial, de allí que el uso de suelo mixto, era una necesidad imperante para invertir en la ciudad.
- De allí que, en el año 2015 la Secretaria de Desarrollo Sustentable en coordinación con el Ayuntamiento de Cuernavaca ya contando con Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca (2006) desarrollaron el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Nororiente de Cuernavaca.

- Para el año 2016 que surge Fórum y 2018 Averanda, estos ya contaban con las condiciones para su construcción y desarrollo, libres de señalamientos de la ciudadanía como paso con Galerías Cuernavaca, sin la presión de un posible bloqueo o paro de la obra; la autoridad y los inversionistas ya habían hecho su tarea, La Delegación Miguel Hidalgo, en la zona nororiente de Cuernavaca, estaba considerado el uso de suelo mixto debidamente autorizado en el Programa Parcial de la Zona.
- Por ello que en la entrevista el Regidor compartiera que el asentamiento de los Centros Comerciales no demandara de modificaciones al marco jurídico, pues previamente fueron realizadas.
- Pese a que como la Ley lo indica para un cambio de uso de suelo debe generarse con la venia de la población, este se hizo, sí, pero de alguna forma enmascarando el proceso, pues se hizo al menos un año antes de arrancar la construcción refiriéndonos al caso de Averanda, lo que quito presión social, pues no estaba en el panorama su construcción o no fue consultado específicamente refiriéndose a ello, de allí que se nos compartiera que la ciudadanía y los Consejos para la Planeación del Desarrollo Municipal no fueran convocados.
- Con el antecedente anterior queda claro el Interés del Gobierno por hacer de la Zona Nororiente de Cuernavaca, una zona de grandes conglomerados.
- Para aquellos que dan testimonio del acontecer de la ciudad dirían que los centros comerciales no modernizan el territorio, su existencia se basa en hacer riqueza no en ayudar el territorio y sus problemas.

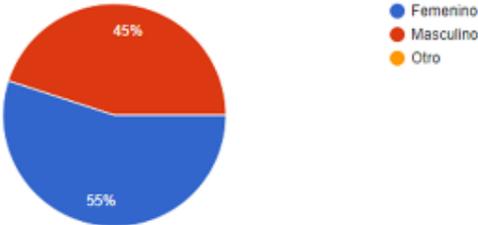
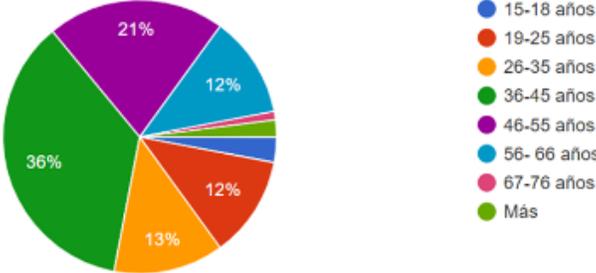
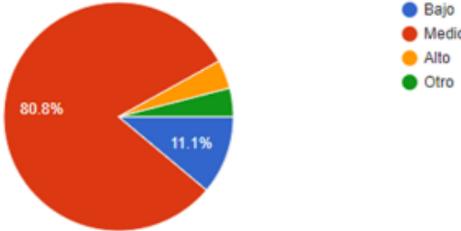
6.4 Resultados de la encuesta digital vía google forms

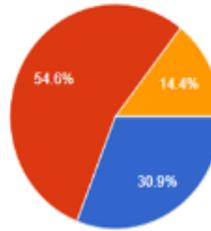
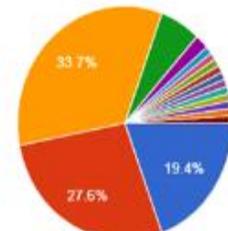
Cabe señalar que el instrumento que contiene las preguntas formuladas, será integrado en la parte de anexos de este documento, la encuesta fue compartida a través del siguiente link: <https://forms.gle/tP3RnnVbrh2ciCDWA> principalmente vía WhatsApp; como se señaló anteriormente en razón de la contingencia sanitaria, el recelo de las personas a ser

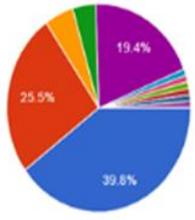
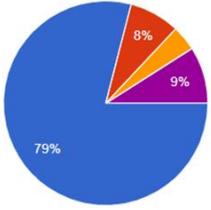
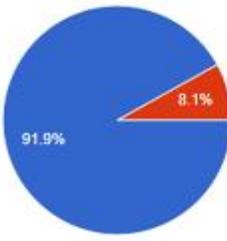
encuestadas directamente y la saturación de estos instrumentos en redes sociales el número de aplicaciones se vio reducido.

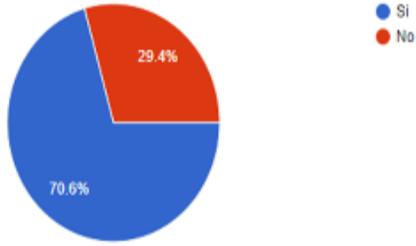
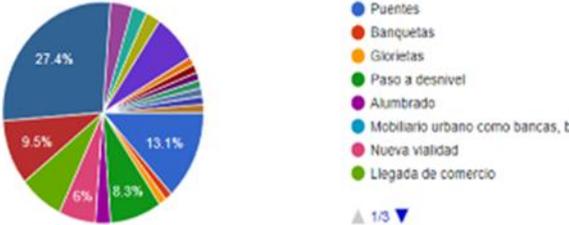
Numero de aplicaciones: 100 personas.

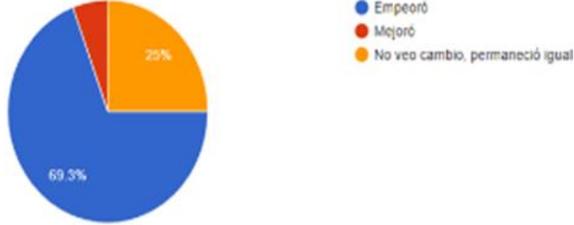
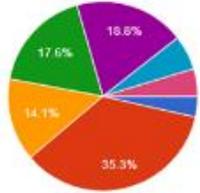
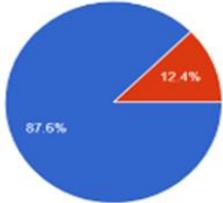
Figura 76: Resultados de la encuesta digital

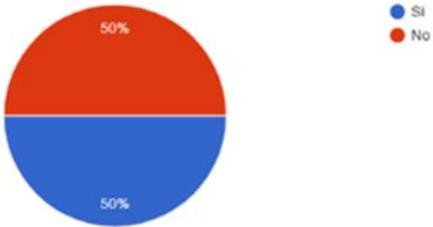
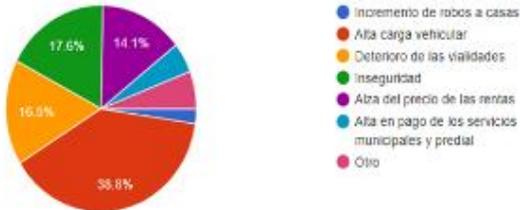
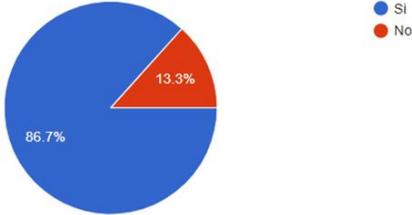
ENFOQUE DE LA PREGUNTA	RESULTADOS
<p>PROPORCION: 55% son mujeres y 45% hombres</p>	 <p>● Femenino ● Masculino ● Otro</p>
<p>RANGO DE EDAD Las personas que la contestaron fue de 15-76 años, conforme a la siguiente proporción: 36% - 36 /45 años 21% - 46/ 55 años 13% - 28/35 años 12% - 15-25 años</p>	 <p>● 15-18 años ● 19-25 años ● 26-35 años ● 36-45 años ● 46-55 años ● 56-66 años ● 67-76 años ● Más</p>
<p>NIVEL SOCIO ECONOMICO (Acorde a la respuesta dada por los encuestados y su percepción personal y no datos económicos comprobables) 80.8% - Se considera de clase media 81% - Posee casa propia 66.7% - Posee casa de 2 pisos 66.7% - Cuenta con al menos 2 dependientes económicos</p>	<p>¿ Cómo describiría su nivel socio económico? 99 respuestas</p>  <p>● Bajo ● Medio ● Alto ● Otro</p>

<p>ASISTENCIA A CENTROS COMERCIALES</p> <p>98% - Acude a centros comerciales</p>	<p>¿Asiste a Centros Comerciales ?</p> <p>100 respuestas</p>  <p>● Si ● No</p>
<p>CENTRO COMERCIAL PREFERIDO</p> <p>54.6 % - AVERANDA</p> <p>30.9 % – GALERIAS</p> <p>14.4 % - FORUM</p>	<p>¿Cuál es el Centro Comercial de su preferencia?</p> <p>97 respuestas</p>  <p>● Galerías Cuernavaca ● Averanda ● Forum</p>
<p>FRECUENCIA DE ASISTENCIA</p> <p>37.7 % - 1 vez al mes</p> <p>27.6 % - cada 15 días (2 veces al mes)</p> <p>19.4 % - semanalmente (4 veces al mes)</p>	<p>¿Con qué frecuencia asiste a los Centros Comerciales?</p> <p>98 respuestas</p>  <p>● Cada Semana ● Cada quincena ● Cada mes ● Dos o más veces por semana ● 4 veces al año ● 1 vez al mes ● Solo cuando necesito algo ● Cada mes o dos meses</p> <p>▲ 1/2 ▼</p>

<p>MOTIVO DE LA VISITA</p> <p>39.8 % - Diversión y entretenimiento</p> <p>25.5 % - Compra de provisiones</p> <p>19.4 % - Caminar y dar la vuelta</p>	<p>¿Cuál es el motivo de visita más recurrentes para su visita a los Centros Comerciales ?</p> <p>98 respuestas</p>  <ul style="list-style-type: none"> ● Diversión y entretenimiento ● Compra de Provisiones ● Servicios especializados ● Amigos ● Caminar un rato, solo dar la vuelta ● Compra de ropa, diversión ● Acudo al Banco ● Comprar regalos, ropa o zapatos. <p>▲ 1/2 ▼</p>
<p>MEDIO DE TRANSPORTE</p> <p>79 % - Transporte propio</p> <p>9% - Uber</p> <p>8% - Taxi</p>	<p>¿Cuál es el medio de transporte por el que llega al Centro Comercial elegido?</p> <p>100 respuestas</p>  <ul style="list-style-type: none"> ● Auto propio ● Taxi ● Transporte Público ● Moto ● Uber, Didi o similar ● Bicicleta
<p>PERCEPCION POSITIVA O NEGATIVA POR LA LLEGADA DE LOS CENTROS COMERCIALES</p> <p>91.9 % - Lo considera positivo</p> <p>8.1 % - Lo considera negativo</p>	<p>¿Considera que fue positivo para la Ciudad la llegada de los Centros Comerciales?</p> <p>99 respuestas</p>  <ul style="list-style-type: none"> ● Si ● No

<p>RAZONES MAS MENCIONADAS POR LO QUE SE CONSIDERA POSITIVO LA LLEGADA DE ESTOS 3 CENTROS COMERCIALES:</p> <p>POSITIVAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mayor diversidad de productos, • Generación de fuentes de empleo, • Más opciones de diversión en la ciudad. <p>NEGATIVAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Caos vial, • Pérdida de espacios de venta para los locales, • Desplazamiento del pequeño comercio, • Mayor número de lugares con venta de alcohol en la ciudad, 	<p>¿Cuáles son los beneficios y perjuicios que considera trajeron los Centros Comerciales a la Ciudad? 92 respuestas</p> <p>Hay más trabajo para la gente y perjuicios hay más tráfico de carros</p> <p>Beneficio: Creación de empleos perjuicio: genera consumismo</p> <p>Beneficios: dinamiza económica, perjuicio: romper con la imagen urbana del municipio</p> <p>Se activa la economía y no es necesario salir del estado a la CdMx, para conseguir ciertos productos, los centros es a veces la mala planeación urbana para llegar a esos centros comerciales</p> <p>Beneficios: cadenas de negocio sin tener que viajar a CdMx</p> <p>Beneficios: Dinamiza económico, empleo, diversión, entretenimiento. Desarrollo de vialidad</p> <p>Perjuicio: ninguno desde opinión.</p> <p>Competencia desleal al comercio local, mayor consumo de agua potable y crecimiento desproporcionado en la ciudad.</p>																				
<p>OBSERVARON CAMBIOS FISICOS EN SU COLONIA CON LA LLEGADA DE LOS CENTROS COMERCIALES</p> <p>70.6 % - SI</p> <p>29.4% - NO</p>	<p>¿Observó cambios físicos en su colonia tras la llegada de los Centros Comerciales? 85 respuestas</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Respuesta</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Si</td> <td>70.6%</td> </tr> <tr> <td>No</td> <td>29.4%</td> </tr> </tbody> </table>	Respuesta	Porcentaje	Si	70.6%	No	29.4%														
Respuesta	Porcentaje																				
Si	70.6%																				
No	29.4%																				
<p>PRICIPALES CAMBIOS OBSERVADOS EN LA INFRAESTRUCTURA URBANA</p> <p>27.4 % - Puentes</p> <p>13.1 % - Mobiliario urbano</p> <p>9.5 % - Banquetas</p> <p>8.3 % - Paso a desnivel</p> <p>7.1 % - Incremento aparición de locales comerciales</p> <p>6.0 % - Nueva vialidad</p> <p>3.6 % - Incremento de las rentas</p> <p>2.4 % - Alumbrado</p>	<p>¿Cuáles de estos cambios en la infraestructura urbana observó en la zona tras la llegada de Centros Comerciales en su colonia ? 84 respuestas</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Cambio</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Puentes</td> <td>27.4%</td> </tr> <tr> <td>Banquetas</td> <td>9.5%</td> </tr> <tr> <td>Mobiliario urbano</td> <td>13.1%</td> </tr> <tr> <td>Paso a desnivel</td> <td>8.3%</td> </tr> <tr> <td>Alumbrado</td> <td>6.0%</td> </tr> <tr> <td>Nueva vialidad</td> <td>7.1%</td> </tr> <tr> <td>Llegada de comercio</td> <td>2.4%</td> </tr> <tr> <td>Incremento de las rentas</td> <td>3.6%</td> </tr> <tr> <td>Incremento aparición de locales comerciales</td> <td>7.1%</td> </tr> </tbody> </table>	Cambio	Porcentaje	Puentes	27.4%	Banquetas	9.5%	Mobiliario urbano	13.1%	Paso a desnivel	8.3%	Alumbrado	6.0%	Nueva vialidad	7.1%	Llegada de comercio	2.4%	Incremento de las rentas	3.6%	Incremento aparición de locales comerciales	7.1%
Cambio	Porcentaje																				
Puentes	27.4%																				
Banquetas	9.5%																				
Mobiliario urbano	13.1%																				
Paso a desnivel	8.3%																				
Alumbrado	6.0%																				
Nueva vialidad	7.1%																				
Llegada de comercio	2.4%																				
Incremento de las rentas	3.6%																				
Incremento aparición de locales comerciales	7.1%																				

<p>CAMBIOS OBSERVADOS EN EL TRAFICO</p> <p>69.3 % - Empeoró 25 % - No veo cambio, permanece igual, 5.5 % - Mejoró</p>	<p>¿ Qué cambio observo en el tráfico vehicular en la zona con la llegada de los Centros Comerciales? </p> <p>88 respuestas</p>  <ul style="list-style-type: none"> ● Empeoró ● Mejoró ● No veo cambio, permaneció igual
<p>CAMBIOS OBSERVADOS A NIVEL COLONIA</p> <p>35.5 % - Alta carga vehicular 18.8 % - Alza en el precio de las rentas 17.6% - Inseguridad 14.1% - Deterioro de vialidades</p>	<p>¿Observó el surgimiento de alguno de estos aspectos en su colonia con la llegada de los Centros Comerciales? </p> <p>85 respuestas</p>  <ul style="list-style-type: none"> ● Incremento de robos a casas ● Alta carga vehicular ● Deterioro de las vialidades ● Inseguridad ● Alza del precio de las rentas ● Alza en pago de los servicios municipales y predial ● Otro
<p>AUMENTO DE EMPLEO</p> <p>87.6 % - Si, aumento el empleo 12.4 % - No aumento el empleo</p>	<p>¿Considera que ha crecido el empleo con la llegada en la zona de los Centros Comerciales?</p> <p>89 respuestas</p>  <ul style="list-style-type: none"> ● Si ● No

<p>CONOCIDOS CON TRABAJO EN LOS CENTROS COMERCIALES</p> <p>50 % - Si 50 % - No</p>	<p>¿Tiene algún conocido que trabaje en alguno de los Centros Comerciales?</p> <p>90 respuestas</p>  <p>Legend: Si (Blue), No (Red)</p>
<p>LOS CENTROS COMERCIALES MEJORARON LA CALIDAD DE VIDA</p> <p>59 % - Si 36 % - No</p>	<p>¿Considera que la llegada de los Centros Comerciales mejoraron la calidad de vida de los habitantes de su colonia?</p> <p>100 respuestas</p>  <p>Legend: Si (Blue), No (Red), No sé, no vivo en zona aledaña a una plaza comercial (Yellow), No se no vivo ahí (Green), Aumenta el consumo para prestadores de servicio (Purple), Mi colonia no esta cerca del CCG (Cyan)</p>
<p>PERJUICIO POR LA LLEGADA DE LOS CENTROS COMERCIALES</p> <p>38.8 % - Carga vehicular 17.6 % - Inseguridad 16.5 % - Deterioro de vialidades</p>	<p>¿Observó algún perjuicio en su colonia con la llegada de los Centros Comerciales ?</p> <p>85 respuestas</p>  <p>Legend: incremento de robos a casas (Blue), Alta carga vehicular (Red), Deterioro de las vialidades (Yellow), Inseguridad (Green), Aiba del precio de las rentas (Purple), Alta en pago de los servicios municipales y predial (Cyan), Otro (Pink)</p>
<p>MAS EMPLEO CON LA LLEGADA DE CENTROS COMERCIALES</p> <p>86.7 % - Si 13.3 % - No</p>	<p>¿Considera que ha crecido el empleo con la llegada en la zona de los Centros Comerciales?</p> <p>90 respuestas</p>  <p>Legend: Si (Blue), No (Red)</p>

<p>MEJORARON CALIDAD DE VIDA PARA LOS HABITANTES DE LAS COLONIAS PERIFERICAS</p> <p>56.3% Si 41.4% No</p>	<p>¿Considera que la llegada de los Centros Comerciales mejoraron la calidad de vida de los habitantes de su colonia?</p> <p>100 respuestas</p>  <p> ● Si ● No ● No sé, no vivo en zona aledaña a una plaza comercial ● No se no vivo ahí ● Aumenta el consumo para prestadores de servicio ● Mi colonia no esta cerca del CCG </p>
<p>CAMBIOS MAS OBSERVADOS A PARTIR DE LA LLEGADA DE LOS CENTROS COMERCIALES</p> <p>POSITIVOS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de la imagen urbana, • Diversidad de productos, • Más espacios para la diversión, • Más infraestructura. <p>NEGATIVOS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contaminación, • Deforestación en la zona de Firestone, • Áreas verdes dañadas, • Robo en casa habitación, • Falta de agua. 	<p>¿Cambio la ciudad tras el asentamiento de los Centros Comerciales ? ¿Cómo?</p> <p>78 respuestas</p> <p>Si, esto ha mejorado la imagen de la ciudad ante ciudades grandes y/o empresas que buscan colocar plantas industriales en la ciudad</p> <p>Se tuvieron más opciones de diversión</p> <p>No, solo menor flujo vial y más comercio en la ciudad</p> <p>Si menos asisten a los centros comerciales</p> <p>Mayor atracción de inversión</p> <p>No vivo Cerca</p> <p>Incremento de vialidad y calles en mal estado</p> <p>Existen más lugares de entretenimiento en la ciudad , más opciones de comercio sin tener que viajar a Cdmx</p>

Fuente: elaboración propia a través de google forms <https://forms.gle/XsqDh639K8rmfTfY7>
https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSc4Nz_dVxBDoo6pdwD7fw05Vrfc17Do1QcTVF1jhBhW-ctdGg/viewform?usp=sf_link

6.5 Hacia los resultados de la entrevista y encuesta

Una vez analizados los resultados de estos instrumentos de investigación, orientados con base a un análisis de las variables de estudio se determinó que, para el caso de la entrevista, apporto información muy valiosa para poder comprender la relevancia del emplazamiento y

el porqué de la importancia del marco jurídico para el establecimiento de los centros comerciales Morelos. En tanto que la encuesta permitió la aproximación a la información sobre la repercusión de los centros comerciales en los aspectos que tocan la traza urbana, conectividad de la zona nororiente de Cuernavaca.

Con base a lo anteriormente expuesto, se comparte los resultados de la encuesta acorde a los elementos de análisis señalados.

Cabe señalar que la Encuesta parte de que el 98% de los encuestados asisten a los centros comerciales, conocen la zona, el 79% llega en transporte propio, el 91.9 % - Lo considera positiva la llegada de los centros comerciales a la ciudad de Cuernavaca y al menos el 37.7 % de ellos asiste una vez al mes.

Por lo que respecta a las variables de estudio consideradas en este análisis, los resultados señalan lo siguiente:

6.6 Infraestructura vial y traza urbana

El 70.6 % de los encuestados observo cambios físicos con la llegada de los centros comerciales a la zona nororiente de Cuernavaca, mientras que el 29.4% no observo cambios, sin embargo, los principales cambios observados en la infraestructura urbana se registran con un 8.3 % el paso a desnivel y un 6.0 % la aparición de una nueva vialidad.

6.7 Conectividad

En este apartado los resultados relacionados a la conectividad reportan un problema de tráfico vehicular al mostrar que el 69.3 % de los encuestados considera que el tráfico de la zona empeoró, en ese mismo sentido con un 35.5% en primer lugar de menciones a la alta carga vehicular como el mayor cambio observado en la zona y con el 38.8 % reportan como una afectación a la zona derivado de los centros comerciales a la carga vehicular, aspecto

que como hemos mencionado en el capítulo tercero, se relacionan directamente con la conectividad.

6.8 Dinámica de uso y ocupación del suelo (Creación de corredores comerciales)

Los resultados mostraron que un 7.1 % percibe un incremento en la aparición de locales comerciales como uno de los principales cambios en la zona, en este sentido el 86.7 % de los encuestados consideran que el empleo en la zona creció, el 56.3% considera que se mejoró la calidad de vida de los habitantes de las zonas periféricas, al reportar que al menos el 50% tiene un conocido o familiar que trabaja en los centros comerciales, siendo estos aspectos considerados como parte del cambio en la dinámica de uso y ocupación del suelo.

6.9 Emplazamiento y marco jurídico

Como se pudo observar como resultado a la entrevista a personajes clave, el emplazamiento de un centro comercial se ve afectado por el régimen de propiedad y el uso de suelo; en el caso de los centros comerciales de la zona nororiente de Cuernavaca éstos son consecuencia de un cambio en el marco jurídico que permitió la inversión de estos grandes artificios de la modernidad a partir de la rezonificación, dando paso al uso de suelo mixto y con ello la creación de una nueva zona de inversiones globales.

Es decir, la suma de todos estos elementos analizados, permite evidenciar que la ubicación de Galerías Cuernavaca, FORUM y AVERANDA han reconfigurado la morfología urbana, especialmente la traza urbana, la infraestructura vial, el equipamiento y la dinámica de uso de suelo, generando una nueva configuración que refuerza la expresión del comercio de alta gama en el nororiente de Cuernavaca Morelos de 2005-2020.

7. BIBLIOGRAFIA

7.1 Bibliografía

- Cannigia, G. y Maffei, G. (2003), Tipología de la edificación, Editorial Celeste, Madrid. 12/1995, 1-172 <https://es.scribd.com/doc/70528676/CANIGGIA-Tipologia-edilizia>
- Cullen, G. (1974), El paisaje urbano. Tratado de estética urbanística, Blume, Barcelona. 1-191 https://www.academia.edu/24040728/Gordon_Cullen_el_Paisaje_Urbano
- Eibenschultz, R (coord.), 1997, "Bases para la planeación del desarrollo urbano en la ciudad de México", tomo II, *Estructura de la ciudad y su región*, M.A. Porrúa editores y UAM-X, México. <https://biblioteca.iingen.unam.mx:81/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=4283>
- Escudero, L. (2008). *Los centros comerciales, espacios postmodernos de ocio y consumo: un estudio geográfico*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha. 1-249.
[file:///C:/Users/100000008/Downloads/Los centros comerciales espacios postmod%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/100000008/Downloads/Los centros comerciales espacios postmod%20(2).pdf)
- Fuentes C. (1990) Valiente mundo nuevo, Fondo de Cultura Económica, México, (p.12) <https://archive.org/details/valientemundonue0000fuen/page/n307/mode/2up>
- Jiménez, M. (2015). La urbanización social y privada del ejido: ensayos sobre la dualidad del desarrollo urbano en México: Planeamiento, uso del suelo y corrupción en el Derecho urbanístico mexicano (197-220). Cuernavaca, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias (CRIM) Universidad Nacional Autónoma de México http://biblioteca.clacso.edu.ar/Mexico/crim-unam/20170505054638/pdf_1337.pdf
- Lynch, K. (1960). *La Imagen de la Ciudad*, Gustavo Gili, SA, 1960, Barcelona, GG REPRINTS 2000, Editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona, 1998, 227 páginas <https://taller1smcr.files.wordpress.com/2015/06/kevin-lynch-la-imagen-de-la-ciudad.pdf>

Morales F. & Jiménez F. (2018). Fundamentos del enfoque territorial: actores, dimensiones, escalas espaciales y sus niveles. *Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades*. Universidad Nacional Autónoma de

- México. México.
<http://computo.ceiich.unam.mx/webceiich/docs/libro/Enfoque%20territorial.pdf>

- Olivera G. (2015) La urbanización social y privada del ejido: ensayos sobre la dualidad del desarrollo urbano en México: La incorporación de suelo social al crecimiento urbano de Cuernavaca y sus efectos en el desarrollo urbano formal e informal del suelo y la vivienda (149-196). Cuernavaca, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias (CRIM) Universidad Nacional Autónoma de México http://biblioteca.clacso.edu.ar/Mexico/crim-unam/20170505054638/pdf_1337.pdf

- Ramírez K.(1998). "Coyoacán y los escenarios de la modernidad". En: García Canclini, Néstor. *Cultura y comunicación en la ciudad de México. Primera parte. Modernidad y multiculturalidad: la ciudad de México a fin de siglo*. México: Grijalbo/UAM-Iztapalapa. http://biblioteca.diputados.gob.mx/janium/bv/ce/scpd/LXI/esp_publici.pdf

- Marques de Sousa S. (2015) Tradición y vida social una forma urbana de Kabash dos Oudayas y Medina de Rabat. (pp 28-35). Escuela de Arquitectura de UFMG. [file:///C:/Users/100000008/Downloads/disserta_o_tradi_o_e_vida_social_na_forma_urbana_da_kasbah_dos_oudayas_e_medina_de_rabat_2015%20\(6\).pdf](file:///C:/Users/100000008/Downloads/disserta_o_tradi_o_e_vida_social_na_forma_urbana_da_kasbah_dos_oudayas_e_medina_de_rabat_2015%20(6).pdf)

- Soja E. W. (2000/2008). Postmetropolis: estudios críticos sobre las ciudades y las regiones. M. Cifuentes y M. Hendel, (Trad.). Madrid: Traficantes de sueños. 1-567, <https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/195/o/Postmetr%C3%B3polis-TdS.pdf>

- Zárate Martín, A. (1991). *El espacio interior de la ciudad*, No. 301.36 ZARe.España,1-253, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=243804>

7.2 Mediografía

A

- Alarcón, Z. y Jaime A. (2020). La ciudad compacta y la ciudad dispersa: Un enfoque desde las perspectivas de convivencia y sostenibilidad. *Revista San Gregorio*, (39), 1-14. <https://doi.org/10.36097/rsan.v1i39.871>
- Álvarez, S. & Villarejo, H. (2003). "La Regulación de los Grandes Centros Comerciales: Una Aproximación Sociológica y Jurídica". *Revista de derecho* (Valdivia), 15, 131-155. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-09502003000200006>
- Álvarez de la Torre, G. (2017). "Morfología y Estructura Urbana en las Ciudades Medias Mexicanas". *Región y sociedad*, 29 (68), 153-191. <https://doi.org/10.22198/rys.2017.68.a872>
- Amaya, H. (2009). "Rol de los centros comerciales en la organización espacial de las principales aglomeraciones urbanas de Venezuela". *Revista Geográfica Venezolana*, vol. 50, núm. 2, 263-286 Universidad de los Andes Mérida, Venezuela <https://www.redalyc.org/pdf/3477/347730383006.pdf>

B

- Bautista, A. F. (2018). Análisis de accesibilidad y conectividad de la red vial intermunicipal en el microsistema regional de la provincia Centro en Boyacá, Colombia. *Perspectiva Geográfica*, 23(1), 123-141. doi: 10.19053/01233769.8058 <http://www.scielo.org.co/pdf/pgeo/v23n1/0123-3769-pgeo-23-01-123.pdf>
- Bazant, J. (2001). Lineamientos para el ordenamiento territorial de las periferias urbanas de la ciudad de México. *Papeles de Población*, 123-141. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11202709>
- Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *EURE (Santiago)*, 29(86), 37-49. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612003008600002>

C

- Capel, H. (1973). Percepción del medio y comportamiento geográfico. *Revista de Geografía, Barcelona*, 6(1-2), 57-150.
<https://raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/view/45873>
- Capel, H. (1975). La definición de lo urbano. *Estudios Geográficos, (número especial "homenaje al profesor Manuel de Terán")*, 138-139, 265-301.
<https://www.yumpu.com/es/document/view/13292052/la-definicion-de-lo-urbano-horacio-capel-texto->
- Capel, H. (2016). La forma urbana en la ciudad postcapitalista. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 21(1.177), 1-36.
<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1177.pdf>
- Capel, H. (2016), "La Forma Urbana en la Ciudad Postcapitalista". *Biblio3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona. Vol. XXI, núm. 1.177 5 de noviembre de 2016, 1-36. <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1177.pdf>
- Carpio J. (2017). "La Innovación en los Centros Comerciales y su Impacto en el Desarrollo Regional". *Revista Global de Negocios* (Vol. 5 No. 8), 51- 61.
<http://www.theibfr2.com/RePEc/ibf/rnego/rgn-v5n8-2017/RGN-V5N8-2017-3.pdf>
- Castro C., Fernández, E. y Álvarez, A. (2014). Morfología urbana en la ciudad de Sagua la Grande. *Arquitectura y Urbanismo*, 35(3), 50-68.
[http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-58982014000300005&lng=es&tlng=es.](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-58982014000300005&lng=es&tlng=es)
- Cerdá, S. (2002) · Localización: Distribución y consumo, ISSN 1132-0176, Año nº 12, Nº 66, 2002, págs. 43-60 ·
https://www.mapa.gob.es/ministerio/pags/biblioteca/revistas/pdf_DYC/DYC_2002_66_43_58.pdf
- Ciccolella, P. (1999). Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires: Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *EURE* (Santiago), 25(76), 5-27. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71611999007600001>
- Cornejo, I. (2006). El centro comercial: ¿una nueva forma de "estar juntos"? *Cultura y representaciones sociales*, 1(1), 93-127.
[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-81102006000100004&lng=es&tlng=es.](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-81102006000100004&lng=es&tlng=es)

- D**
- De Mattos, Carlos A. (1999). Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. *EURE (Santiago)*, 25(76), 29-56. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71611999007600002>
 - De Mattos, Carlos A. (2010). “Globalización y Metamorfosis Metropolitana en América Latina: De la Ciudad a lo Urbano Generalizado”. *Revista de Geografía Norte Grande*, (47), 81-104. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022010000300005>
- F**
- Fernández, A. (2003): “Hipermercados y centros comerciales en Asturias”, *REVISTA ERÍA*, no 62, pp. 249-263,
<file:///C:/Users/100000008/Downloads/Dialnet-HipermercadosYCentrosComercialesEnAsturias-838932.pdf>
- G**
- García, F. (2019). La evolución de los mercados, de Tenochtitlán, *Estrategia Aduanera*, <https://www.estrategiaaduanera.mx/la-evolucion-de-los-mercados-de-tenochtitlan-a-la-plaza-del-volador-origen-e-historia-de-la-actual-central-de-abasto-parte-02/>.
 - Gasca, J. (2017). Centros comerciales de la Ciudad de México: el ascenso de los negocios inmobiliarios orientados al consumo. *EURE (Santiago)*, 43(130), 73-96. <https://dx.doi.org/10.4067/s0250-71612017000300073>
 - Gasca-Zamora, José (2017). “Centros Comerciales de la Ciudad de México: El Ascenso de los Negocios Inmobiliarios Orientados al Consumo”. *Eure* (Vol 43 No. 130), 73-96. Consultado en <https://scielo.conicyt.cl/pdf/eure/v43n130/0250-7161-eure-43-130-0073.pdf>
 - Garzón, C. (2018). “El Centro Comercial y las Representaciones Sociales Transformadas en torno al Territorio Urbano”, Universidad Santo Tomás Colombia, Centro de Recursos para el Aprendizaje e Investigación, 1-22 www.repository.usta.edu.co
 - González, S. & Larralde, A. (2019). La forma urbana actual de las zonas metropolitanas en México: indicadores y dimensiones morfológicas. *Estudios demográficos y urbanos*, 34(1), 11-42. <https://doi.org/10.24201/edu.v34i1.1799>
 - Guzmán, A.; Garfías, A. y Padilla, A. (2018). Metodología para el análisis de la forma urbana. Caso de estudio: Piletas IV, León, Guanajuato, México. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, vol. 1, núm. 23, 2018 Universidad Autónoma del Estado de México, <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=477954382011>

- H** • Hiernaux, D. (1999). "Los frutos amargos de la globalización: Expansión y reestructuración metropolitana de la ciudad de México", *EURE (Santiago)*, 25(76), 57-78. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71611999007600003>
- J** • Janoschka, Michael. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *EURE (Santiago)*, 28(85), 11-29. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500002
- L** • Lévy, A. (2005), "Formes urbaines et significations: revisiter la morphologie urbaine", *Espaces et sociétés*, vol. 4, núm.122, UK, pp. 25-48. <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes.htm>
- Lulle, T. y Paquette, C. (2007). "Los Grandes Centros Comerciales y la Planificación Urbana. Un Análisis Comparativo de Dos Metrópolis Latinoamericanas". *Estudios Demográficos y Urbanos*. 22 (2), 337-361. <http://www.redalyc.org/pdf/312/31222203.pdf>
- M** • Maretto, M. (2014). Sustainable urbanism: The role of urban morphology. *Urban Morphology*. 18. 163-164. https://www.researchgate.net/publication/290092670_Sustainable_urbanism_The_role_of_urban_morphology
- Medina, F. (1998). El centro comercial: Una "burbuja de cristal". *Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*, 4(8), 61-91. http://bvirtual.ucol.mx/descargables/771_el_centro_comercial.pdf
- Monroy, F. (2004). La Transformación del Espacio en la Era Global. *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 11(36), 131-158 <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10503606>
- Montejano, J. (2017). El principio de la densificación como argumento central de la sustentabilidad urbana: Una revisión crítica. En J.A. Montejano y C.A. Caudillo (Ed.), *Densidad, Diversidad y Policentrismo: ¿Planeando ciudades más sustentables?* México D.F., México: Centro de Investigación en Geografía y Geomática "Ing. Jorge L. Tamayo", 57- 83. https://www.researchgate.net/profile/Jorge-Montejano/publication/321781092_Densidad_Diversidad_y_Policentrismo_planeando_ciudades_mas_sustentables/links/5a318bc1a6fdcc9b2d4b71e1/Densidad-Diversidad-y-Policentrismo-planeando-ciudades-mas-sustentables.pdf

- Morales V. & Haro Z. (2013) La globalización, el impacto para México y las economías emergentes, *Revista Iberoamericana de Contaduría, Economía y Administración*, Vol. 2, Núm. 4, (p. 10) <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5063713>

- Muñiz, C. & García, M. (2013). Anatomía de la dispersión urbana en Barcelona. *EURE*, 39(116),189-219. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19625670008>

O

- Oliveira, L. & Chuerubim M. (2018).“La Importancia del Análisis de la Morfología Urbana en la Planificación de Ciudades de Mediano Porte”, pp 1-26, https://www.researchgate.net/publication/336914246_LA_IMPORTANCIA_DEL_ANALISIS_DE_LA_MORFOLOGIA_URBANA_EN_LA_PLANIFICACION_DE_CIUDADES_DE_MEDIANO_PORTE

- ONU-Habitat México (2016) [Índice de prosperidad urbana en la República Mexicana. Reporte Nacional de Tendencias de la Prosperidad Urbana en México. \(pp. 78\) ONU-Habitat, México. https://onuhabitat.org.mx/index.php/tendencias-del-desarrollo-urbano-en-mexico](https://onuhabitat.org.mx/index.php/tendencias-del-desarrollo-urbano-en-mexico)

P

- Pacheco, J y Hewitt, R (2010). El territorio como bien de consumo. segundo bloque: ciudad y territorio, p. 234-249. Recuperado de: <file:///E:/Downloads/Dialnet-ElTerritorioComoBienDeConsumo-3262733.pdf>

- Palacios, A. (2015). Impacto socio espacial de la implantación de centros comerciales en Bogotá D.C. *Perspectiva Geográfica*, 20(2), 319-338. [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0123-37692015000200005&lng=en&tlng=es.](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0123-37692015000200005&lng=en&tlng=es)

- Parnreiter, C. (2005). Tendencias de desarrollo en las metrópolis latinoamericanas en la era de la globalización: los casos de Ciudad de México y Santiago de Chile. *EURE* (Santiago), 31(92), 05-28. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612005009200001>

- Parnreiter, C. (2002). Mexico City: On its way to becoming a global city. 28. 89-119. https://www.researchgate.net/publication/292049059_Mexico_City_On_its_way_to_becoming_a_global_city

- Patiño, A.& Salazar, C. (2016). Proyectos de infraestructura vial e integración territorial. Las vías 4G en las subregiones escenarios del post-conflicto en Antioquia. *Bitácora Urbano Territorial*, 26(2), 79-86. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v26n2.57431>

R

- Ramón, J., Aguilar, A. (2021). “Expansión urbana irregular, cambio de uso del suelo y deterioro ambiental en la periferia norte de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala: el

caso del Parque Nacional La Malinche." *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía* 30 (2): 441-458. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v30n2.89849>

- Rosiles, J. (2019). Las 74 zonas metropolitanas de México: hacia una clasificación político-electoral, Universidad de la Ciénega, México, *Espacios Públicos*, vol. 22, núm. 55, 103-123, Universidad Autónoma del Estado de México <https://www.redalyc.org/journal/676/67668465006/html/>

- Real Academia Española (RAE, 2021), Artificio, Léxico by Oxford Dictionary (web) <https://dle.rae.es/artificio?m=form>

S

- Salazar, F. (2004) Globalización y política neoliberal en México, *El Cotidiano*, vol. 20, núm. 126, julio-agosto, 2004, p. 0, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco Distrito Federal, México. <https://www.redalyc.org/pdf/325/32512604.pdf>

- Sarlo B. (2009) El centro comercial. Un Texto de Beatriz Sarlo. Recuperado del blog de Richard Angelo Leonardo Loayza, <http://blog.pucp.edu.pe/blog/latravesiadelfantasma/2009/01/31/el-centro-comercial-un-texto-de-beatriz-sarlo/>

- Sassano, S. (2015). Transformación comercial en Buenos Aires: origen, evolución y localización de los shopping centers como símbolo de la posmodernidad comercial. *Revista Universitaria de Geografía*, 24(2), 11-39. http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1852-42652015000200002&lng=es&tlng=es.

- Secunza (2019) Conectividad, Dirección de Planeación Urbana Sustentable de Torreón, Coahuila (México) <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/calles-mejor-conectadas-julio2019.html>

- Sordo, M. (2020). "Antes y Después de los Centros Comerciales". Real Estate Market & LifeStyle <https://www.realestatemarket.com.mx/articulos/mercado-inmobiliario/comercial/13038-antes-ydespues-de-los-centros-comerciales>

T

- Touraine (1996) en Morales V. & Haro Z. (2013) La globalización, el impacto para México y las economías emergentes, *Revista Iberoamericana de Contaduría, Economía y Administración*, Vol. 2, Núm. 4 <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5063713>

- V**
- Vahí, A. & Hurtado C. (2017). “Centros Comerciales y Dinámica Urbana en el Contexto Metropolitano Español. Estudio de Casos”. *Investigaciones Geográficas* (68), 27-45. <https://doi.org/10.14198/INGEO2017.68.02>
 - Valenzuela, A. (2013). Dispositivos de la globalización: la construcción de varios proyectos urbanos en ciudad de México. *EURE (Santiago)*, 39(116), 101-118. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612013000100004>
 - Vallejo C. & Mena F. (2019) Análisis morfológico del área urbana de la ciudad de Pujilí. Expansión urbana y retos para la gestión municipal. Anuario de Espacios Urbanos, Historia, Cultura y Diseño Pontificia Universidad Católica del Ecuador / Centro Internacional de Estudios Interdisciplinarios ciesi.org eirl ISSN digital: 2448-8828. No. 26 enero-diciembre de 2019
http://zaloamati.azc.uam.mx/bitstream/handle/11191/6211/Analisis_morfologico_del_a_rea_urbana_Vallejo_Choez_P_C_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y
 - Vázquez, B. & Haro, K. (2014). La globalización, el impacto para México y las economías emergentes. *RICEA Revista Iberoamericana de Contaduría, Economía y Administración*. 2. 26. 10.23913/ricea.v2i4.17.
https://www.researchgate.net/publication/312929587_La_globalizacion_el_impacto_para_Mexico_y_las_economias_emergentes_Globalization_the_impact_on_Mexico_and_emerging_economies/citation/download
 - Vernez, A. (2002) en Guzmán R., Garfias M.; Padilla G (2018) Metodología para el análisis de la forma urbana. Caso de estudio: Piletas IV, León, Guanajuato, México Revista Legado de Arquitectura y Diseño, núm. 23, 2018 Universidad Autónoma del Estado de México, México Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=477954382025>
- Z**
- Zevallos V. (2000) Empresa media, “Una nueva clasificación”, revista Comercio exterior BANCOMEXT, marzo pp. 230 <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/50/6/RCE.pdf>

7.3 Tesis

- Cruz C. (2016) Impacto de megaproyectos comerciales en zonas urbanas (Tesis que para obtener el grado de Maestra en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo). Instituto Politécnico Nacional. [file:///C:/Users/100000008/Downloads/Tesis%20-%20Evelin%20Cruz%20Contreras%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/100000008/Downloads/Tesis%20-%20Evelin%20Cruz%20Contreras%20(3).pdf)
- Ramírez Z. (2021) La imagen interior arquitectónica de los centros comerciales Galerías Cuernavaca y Averanda, generando una descripción autoetnográfica creando un antes y después de la pandemia. (Tesis para obtener el grado de Maestro en Imagen, Arte, Cultura y Sociedad Universidad Autónoma del Estado de Morelos, [file:///C:/Users/100000008/Downloads/Tesis%20-%20Evelin%20Cruz%20Contreras%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/100000008/Downloads/Tesis%20-%20Evelin%20Cruz%20Contreras%20(1).pdf)

7.4 Hemerografía

- Centro las Plazas (2020). “Nuestra historia” <https://www.centroslasplazas.com/historia.html>
- Centro Urbano (2015) Inicia GICSA construcción de Fórum Cuernavaca, Centro urbano, <https://centrourbano.com/inmobiliario/inicia-gicsa-construccion-de-forum-cuernavaca/>
- Diario de Morelos (2019). “Cancelan un campo de golf y les regresan la tierra a comuneros de Tepoztlán”, , <https://www.diariodemorelos.com/noticias/cancelan-un-campo-de-golf-y-les-regresan-la-tierra-comuneros-de-tepoztl-n>
- El Universal (2001) “Crece pugna por destrucción del Casino de la Selva”; <https://archivo.eluniversal.com.mx/estados/35767.html>
- EL UNIVERSAL (2016). “Cuernavaca inaugura un nuevo centro comercial”. <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/cartera/negocios/2016/02/3/cuernavaca-inaugura-un-nuevo-centro-comercial>
- FORUM (2017). Consultado el 29 de noviembre 2020, en https://mrp.com.mx/MRPServiceApp/images/Brochure/Ficha_Portal_D10_2_1.pdf
- La Jornada (2004) “Comuneros de Ocotepéc ganan batalla a Soriana y Estrada”, <https://www.jornada.com.mx/2004/05/13/014n1pol.php?printver=1&fly=>

- La Unión (2014). “Ingeniero Mario Estrada Elizondo: 1929-2014”. consultado el 30 de noviembre del 2020 en <https://www.launion.com.mx/morelos/sociedad/noticias/51556-ingeniero-mario-estrada-elizondo-1929-2014.html>

7.5 Documentos oficiales

- Ayuntamiento de Cuernavaca (2005). Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población del Municipio de Cuernavaca http://obum.zmecuernavaca.morelos.gob.mx/metadatos/cuernavaca/PDUCPMC_memoria.pdf
- Ayuntamiento (2006) “Programa Municipal de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Cuernavaca (2006)”, Periódico Oficial, No. Periódico 4478, 06 agosto 2006 Inscripción en el R.P.P. y del Comercio 19 sept. 2006 http://obum.zmecuernavaca.morelos.gob.mx/metadatos/cuernavaca/PDUCPMC_memoria.pdf
- Ayuntamiento (2009).” Programa de Ordenación de la Zona Conurbada Intermunicipal en su Modalidad de Centro de Población de Cuernavaca, Emiliano Zapata, Jiutepec, Temixco y Xochitepec- 2009”. Disponible en: http://obum.zmecuernavaca.morelos.gob.mx/metadatos/cuernavaca/mapa_pozic_Miguel%20Hidalgo.pdf
- Ayuntamiento (2015) “Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Nororiente de Cuernavaca, Publicación del Acuerdo en el Periódico Oficial, No. Periódico 5351_4A,09 diciembre 2015, Inscripción en el R.P.P. y del Comercio 14 abril 2016 –folio 674516. http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/decretos_ejecutivo/pdf/DPDESUNORIENTECVCA.pdf
- Gobierno de la República, (1992). *Ley agraria*, Diario Oficial de la Federación, México, 1-56, https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4709378&fecha=06/01/1993#gsc.tab=0
- Gobierno del Estado de Morelos (2009). *Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos*, Periódico Oficial Tierra y Libertad del Gobierno del Estado de fecha 26 de agosto del 2009, 1-112, <http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/leyes/pdf/LORDENAEM.pdf>

- Gobierno de la República (2016) Constitución en su artículo, Unidad General de Asuntos Jurídicos, 115,1-7,
<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Constitucion/articulos/115.pdf>
- Gobierno del Estado de Morelos (2009). Estudio Sectorial de Movilidad Urbana de la Zona Metropolitana de Cuernavaca, Secretaria de Gobierno, 1-26,
<http://www.obum.zmCuernavaca.morelos.gob.mx/proyectos/Informe%20ejecutivo%20MovilidadU.pdf>
- INEGI- Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas, Censos 2010 y 2020.
<https://www.inegi.org.mx/app/mapa/denue/default.aspx>
- PAOT Procuraduría Ambiental de Ordenamiento Territorial INFORME ANUAL 2003
<https://paot.org.mx/centro/paot/informe2003/temas/imagen.pdf>
- Pérez, G., Cipoletta G. y Sánchez R. (2009) en CONEVAL (2018) Grado de accesibilidad a carretera pavimentada, Documento metodológico
https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Documents/Accesibilidad_carretera/Documento_metodologico.pdf

7.6 Sitios web

- ARES ARQUITECTOS – www.aresarquitectura.com
- Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales (ANTAD) – www.antad.net
- AVERANDA – www.averanda.com.mx
- CENTRO LAS PLAZAS – www.centroslasplazas.com
- COLLIERS INTERNATIONAL – www.colliers.com
- EL UNIVERSAL- www.eluniversal.com.mx
- FORUM- www.forum.com
- GALERIAS CUERNAVACA – www.galeriasCuernavaca.com
- GOBIERNO DE LA REPÚBLICA – www.sedesol.gob.mx
- INEGI /DENUE- www.beta.inegi.org.mx
- LAS PLAZAS- www.centroslasplazas.com
- Mabasa“El Inicio de los Centros Comerciales”. <https://mabasa.com.mx/inicio-los-centros-comerciales/>
- MARCO JURIDICO MORELOS – www.marcojuridico.morelos.gob.mx
- MUNICIPIO DE CUERNAVACA – www.cuernavaca.gob.mx
- PAOT - www.trcimplan.gob.mx
- PERIÓDICO LA UNIÓN- www.launion.com.mx
- PLAZA CUERNAVACA – www.mallsmexico.com

- REVISTA ELECTRONICA DIALNET- www.dialnet.unirioja.es
- REVISTA ELECTRONICA SCIELO- www.scielo.org.mx
- REVISTA ELECTRONICA REDALYC - www.redalyc.org
- REVISTA FORBES – www.forbes.com.mx
- RESEARCH GATE -www.researchgate.net
- THE REAL STATE MARKET – www.realstatemarket.com.mx

7.7 Tecnologías de la Información

SOFTWARES, HERRAMIENTAS CARTOGRÁFICAS Y DE GEORREFERENCIACIÓN

Para este análisis fueron recogidas e interpretadas imágenes de la mancha urbana municipal obtenidas a través del software Google Earth, de los años: 1984, 1989, 1994, 1999, 2004, 2009, 2014 y 2018. En cuanto a la cartografía fue utilizado el programa ARGIS, para las encuestas y entrevistas se utilizó Google Forms, WhatsApp, en cuanto a ubicación de calles Google Maps.

VOTOS APROBATORIOS



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

Jefatura del Programa Educativo de la Maestría en
Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

DR. ALFONSO VALENZUELA AGUILERA
COORDINADOR ACADÉMICO DE LA MAESTRÍA EN
ESTUDIOS TERRITORIALES, PAISAJE Y PATRIMONIO
Presente.

HAGO CONSTAR QUE EL TRABAJO TITULADO:

*Centros Comerciales Artificios de la Modernidad,
Cuernavaca; Morelos (México) 2005 – 2020.*

Elaborado por NANCY IVONNE CASTAÑEDA BARRERA

Constituye tema de tesis para que, mediante el examen, sea acreedor a recibir el Grado de:
Maestro en el área de: Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio.

OBJETIVOS LOGRADOS EN EL DESARROLLO DEL TEMA
Los objetivos fueron un reto en el desarrollo de la investigación, pero logró alcanzarlos con destreza y cumplirlos de manera clara y concisa.

ALCANCES Y CLARIDAD DE EXPRESIÓN EN EL CONTENIDO:
La tesista logró desarrollar el tema de Investigación de una manera Clara, sencilla y, sobre todo, con argumentos fortaleció de manera coherente cada uno de los objetivos planteados a lo largo de su investigación.

Motivos por los cuales doy mi VOTO APROBATORIO, autorizando la impresión de tesis, para que pueda sustentar la réplica y examen correspondiente.

Cuernavaca, Morelos, a 17 de noviembre del 2022

ATENTAMENTE

Dra. Concepción Alvarado Rosas



Se expide el presente documento firmado electrónicamente de conformidad con el ACUERDO GENERAL PARA LA CONTINUIDAD DEL FUNCIONAMIENTO DE LA UNIVERSIDAD AUTONOMA DEL ESTADO DE MORELOS DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV2 (COVID-19) emitido el 27 de abril del 2020.

El presente documento cuenta con la firma electrónica UAEM del funcionario universitario competente, amparada por un certificado vigente a la fecha de su elaboración y es válido de conformidad con los LINEAMIENTOS EN MATERIA DE FIRMA ELECTRONICA PARA LA UNIVERSIDAD AUTONOMA DE ESTADO DE MORELOS emitidos el 13 de noviembre del 2019 mediante circular No. 32.

Sello electrónico

CONCEPCION ALVARADO ROSAS | Fecha:2022-12-06 17:51:52 | Firmante
ID8UgQOpWp4FHjPrAkBj7upkCkg4smWyp9OawMKVYOM7mSB1cNaJHqShzlpqbyW5bVuaKpWXhatStEaAPMExsNelDEyHTcAyLaCgLSMKWZEcJ6oPvtM7ig2DQoPCi2h
vcVgIay6CwVWW5IFJJKaPkn+qvZxPFV2FubhPwDvSTua@hIdQIsqXQVZY858n8QA5837vLuNDczB/WfbKngZcpaguo9VnNQG/ZrXNQiYWSN1HWI6Y2ctB4zEJxbMIGwohf
Xkb5ix+8CPxbbrZqTILnKCIgWk8AZZ87Gf6dMDA7cEtQc21xYn2BAjloyyJbxtMTUNQ==

Puede verificar la autenticidad del documento en la siguiente dirección electrónica o escaneando el código QR ingresando la siguiente clave:



QR70okIL

<https://efirma.uaem.mx/hoRepuIdo/7g9aXnZ29OaDCFjmcnglMnmLDd46bQZf>





FACULTAD DE ARQUITECTURA
Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

Jefatura del Programa Educativo de la Maestría en
Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

DR. ALFONSO VALENZUELA AGUILERA
COORDINADOR ACADÉMICO DE LA MAESTRÍA EN
ESTUDIOS TERRITORIALES, PAISAJE Y PATRIMONIO
Presente.

HAGO CONSTAR QUE EL TRABAJO TITULADO:

*Centros comerciales Artificios de la Modernidad,
Cuernavaca; Morelos (México) 2005 – 2020.*

Elaborado por NANCY IVONNE CASTAÑEDA BARRERA

Constituye tema de tesis para que mediante el examen, sea acreedor a recibir el Grado de:
Maestro en el área de: Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio.

OBJETIVOS LOGRADOS EN EL DESARROLLO DEL TEMA

El trabajo logró analizar los cambios en la morfología urbana por el establecimiento de los centros comerciales en Cuernavaca, Morelos.

ALCANCES Y CLARIDAD DE EXPRESIÓN EN EL CONTENIDO:

La alumna demostró conocer el estado de la cuestión del problema analizado y las técnicas de investigación que le permitieron analizar los cambios en la morfología urbana generada por el establecimiento de tres centros comerciales en Cuernavaca, Morelos.

Motivos por los cuales doy mi VOTO APROBATORIO, autorizando la impresión de tesis, para que pueda sustentar la réplica y examen correspondiente.

Cuernavaca, Morelos, a 16 de noviembre del 2022

ATENTAMENTE


Dra. Cinthia Ruiz López



Se expide el presente documento firmado electrónicamente de conformidad con el ACUERDO GENERAL PARA LA CONTINUIDAD DEL FUNCIONAMIENTO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV2 (COVID-19) emitido el 27 de abril del 2020.

El presente documento cuenta con la firma electrónica UAEM del funcionario universitario competente, amparada por un certificado vigente a la fecha de su elaboración y es válido de conformidad con los LINEAMIENTOS EN MATERIA DE FIRMA ELECTRÓNICA PARA LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ESTADO DE MORELOS emitidos el 13 de noviembre del 2019 mediante circular No. 32.

Sello electrónico

CINTHIA FABIOLA RUIZ LÓPEZ | Fecha: 2022-12-06 13:53:21 | Firmante
SYfrn7aYp5UQsTWw1uMzZuJqwyf-qGepqUBaDISQ-UW9MDvvpHZUMpear5Swepy075HRiz9vRMEbTaKvJvU/WpEc8KQz1QccvHq1TDiWu5neackL-qEHZOUu0r9f4TdZ
+b8xta4EjeCdpuz3i+7WfBuFSJw6SLUZTt+Y7+r78gcSx48aV+ZumzqOEXZAwp6GRNA0xqY/BSh3KcRuhN7r0EXng7jenq+XCr82uOAd0xHmfuuHMlOXDf8mSiVUu09qj8IKS
KheVjAXpDEvyWofdy7vx529wKsZQqsvugh5DsiQDjvJSHjraPQ5qctoYV9v3g==

Puede verificar la autenticidad del documento en la siguiente dirección electrónica o escaneando el código QR ingresando la siguiente clave:



ivUaRom7Y

<https://efirma.uaem.mx/noRepudof/RwS/WCGJBJppsuM8ZDXNsB48LCZYNU8r>



Una universidad de excelencia

RECTORÍA
2017-2023



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

Jefatura del Programa Educativo de la Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

DR. ALFONSO VALENZUELA AGUILERA
COORDINADOR ACADÉMICO DE LA MAESTRÍA EN ESTUDIOS TERRITORIALES, PAISAJE Y PATRIMONIO
Presente.

HAGO CONSTAR QUE EL TRABAJO TITULADO:

*Centros comerciales Artificios de la Modernidad,
Cuernavaca; Morelos (México) 2005 – 2020.*

Elaborado por NANCY IVONNE CASTAÑEDA BARRERA

Constituye tema de tesis para que, mediante el examen, sea acreedor a recibir el Grado de: Maestro en el área de: Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio.

OBJETIVOS LOGRADOS EN EL DESARROLLO DEL TEMA
Se cumplieron las metas planteadas para este trabajo de investigación de manera objetiva y eficaz.

ALCANCES Y CLARIDAD DE EXPRESIÓN EN EL CONTENIDO:
Se cumplió el desarrollo del trabajo de investigación, las conclusiones y el contenido son coherentes con los objetivos planteados, mismos que se plasman en el documento de tesis.

Motivos por los cuales doy mi VOTO APROBATORIO, autorizando la impresión de tesis, para que pueda sustentar la réplica y examen correspondiente.

Cuernavaca, Morelos, a 24 de noviembre del 2022

ATENTAMENTE

Mtro. Adolfo Enrique Saldivar Cazales
(Nombre y firma del responsable de emitir el voto aprobatorio)

Av. Universidad 1001 Col. Chamilpa, Cuernavaca Morelos, México, 62209,
1er. Piso Edificio 19. Cubículo 04 / maestríaetpp@uaem.mx

**UA
EM**

Una universidad de excelencia

RECTORÍA
2017-2023



Se expide el presente documento firmado electrónicamente de conformidad con el ACUERDO GENERAL PARA LA CONTINUIDAD DEL FUNCIONAMIENTO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV2 (COVID-19) emitido el 27 de abril del 2020.

El presente documento cuenta con la firma electrónica UAEM del funcionario universitario competente, amparada por un certificado vigente a la fecha de su elaboración y es válido de conformidad con los LINEAMIENTOS EN MATERIA DE FIRMA ELECTRÓNICA PARA LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ESTADO DE MORELOS emitidos el 13 de noviembre del 2019 mediante circular No. 32.

Sello electrónico

ADOLFO ENRIQUE SALDIVAR CAZALES | Fecha:2022-11-24 10:38:44 | Firmante
 KFTa3PG2h1M+KpYVEF+3JT+A2RaMQTqWAAADVjkeVILVty6cOXcNnaRjKBy7ZILmNamZFYYTgkVtdNWUmf9bq7MDxTY4Z3zWHK7SK4lxJ+0LnALZzrj3bEoC1o3F5A0zdz
 P7b0FkpuDEllqZedDInbDD9/SISg/wJ+Y9MzNDna5gJvYCSbF3I+xDZHgxSob8/btAuhjNrfMuDGzK8xOhu1Doy8t1q86erMBTFDgVWuOK1M4qvc4hNKIqzCXNfCpHdFOzjWhDK4g
 5jV67upviTeUV0qpkYGUyZalBteorySD61ceXj8au1mmrkNgaehYLYuWb5luA==

Puede verificar la autenticidad del documento en la siguiente dirección electrónica o escaneando el código QR ingresando la siguiente clave:



3DbL8mzFn

<https://efirma.uaem.mx/noRepudio/2a411Oy2Q28fpVbHaQ76eh3eObodED5b>



Una universidad de excelencia

RECTORÍA
2017-2023



FACULTAD DE ARQUITECTURA
Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

Jefatura del Programa Educativo de la Maestría en
Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

DR. ALFONSO VALENZUELA AGUILERA
COORDINADOR ACADÉMICO DE LA MAESTRÍA EN
ESTUDIOS TERRITORIALES, PAISAJE Y PATRIMONIO
Presente.

HAGO CONSTAR QUE EL TRABAJO TITULADO:

Centros comerciales Artificios de la Modernidad,
Cuernavaca; Morelos (México) 2005 – 2020.

Elaborado por **NANCY IVONNE CASTAÑEDA BARRERA**

Constituye tema de tesis para que mediante el examen, sea acreedor a recibir el Grado de:
Maestro en el área de: Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio.

OBJETIVOS LOGRADOS EN EL DESARROLLO DEL TEMA

Se logró una investigación que incorpora diversos elementos urbanos, definiendo en ellos temas de espacios comerciales, usos de suelo, áreas verdes, historia y definiendo el modelo de ciudad desarrollado en el periodo 2005-2020. Es un extraordinario documento que aborda aspectos relacionados con el desarrollo de la ciudad de Cuernavaca enmarcado por el desarrollo comercial.

ALCANCES Y CLARIDAD DE EXPRESIÓN EN EL CONTENIDO:

Los alcances y claridad del tema son acordes a los estudios de posgrado, toda vez que desarrolla una metodología apropiada y se expresa de acuerdo con los requerimientos de la maestría.

Motivos por los cuales doy mi VOTO APROBATORIO, autorizando la impresión de tesis, para que pueda sustentar la réplica y examen correspondiente.

Cuernavaca, Morelos, a 16 de noviembre del 2022

ATENTAMENTE

Dr. Gerardo Gama Hernández
Profesor Investigador



Se expide el presente documento firmado electrónicamente de conformidad con el ACUERDO GENERAL PARA LA CONTINUIDAD DEL FUNCIONAMIENTO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV2 (COVID-19) emitido el 17 de abril del 2020.

El presente documento cuenta con la firma electrónica UAEM del funcionario universitario competente, respaldada por un certificado vigente a la fecha de su elaboración y es válido de conformidad con los ACUERDOS EN MATERIA DE FIRMA ELECTRÓNICA PARA LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS emitidos el 13 de noviembre del 2019 mediante circular No. 32.

Detalle electrónico

ERARDO GAMA HERNANDEZ | Fecha:2022-11-17 11:40:10 | Firmante
 ToGpvtD+FX8g/Wu8+DvreXTvirc1NDE1NSzS6/CaPkdJUAUMd3vCF8bnjMPSJbv/Z3A5I71faLBzNWNxqpb0e2utNz368kvTsL4hJVJVVh+khLzSIUTAbWPqTmk4piGVFuwm1
 +Hlu1+ecuvPHTSLHkIUgsqfEoFaSPuvVrXvaLpIHAUSwmG9FstLGOeI64ShR+JXbvJ3I/XDUW6mgdsHTQ5gKpHn2uEzQXCRqMRPNETgRneQTMM49RDIKQmXFL8TDXjP
 tMW1PzWKR15mEBwP+JmISIAUK93A4f17Y+39QTOTopisW+dqd8vcgIX8ufUgIKC17A=



Puede verificar la autenticidad del documento en la siguiente dirección electrónica o escaneando el código QR. Ingresando la siguiente clave:

YIPokVF8R

<https://firma.uaem.mx/noRepuديو/87s1Y5h|ue5PRO3Uw3RWOHAL1RL7yb99>





FACULTAD DE ARQUITECTURA
Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

Jefatura del Programa Educativo de la Maestría en
Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

DR. ALFONSO VALENZUELA AGUILERA
COORDINADOR ACADÉMICO DE LA MAESTRÍA EN
ESTUDIOS TERRITORIALES, PAISAJE Y PATRIMONIO
Presente.

HAGO CONSTAR QUE EL TRABAJO TITULADO:

Centros comerciales Artificios de la Modernidad,
Cuernavaca; Morelos (México) 2005 – 2020.

Elaborado por NANCY IVONNE CASTAÑEDA BARRERA

Constituye tema de tesis para que mediante el examen, sea acreedor a recibir el Grado de:
Maestro en el área de: Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio.

OBJETIVOS LOGRADOS EN EL DESARROLLO DEL TEMA

Logra Consolidar de manera coherente los objetivos enlazados con el planteamiento de la Hipótesis y con las preguntas de investigación, se justifica el soporte teórico, y se sugiere consolidarlo con la integración de mapas urbanos caracterizados para un logro de proyecto analítico integral.

ALCANCES Y CLARIDAD DE EXPRESIÓN EN EL CONTENIDO:

El desarrollo de la tesis tiene una defensa en el uso de términos, el enfoque y el abordamiento, se expresa con claridad y logra consolidar ideas claras y congruentes durante el desarrollo capitular, lo cual ayuda en la consolidación de conclusiones.

Motivos por los cuales doy mi VOTO APROBATORIO, autorizando la impresión de tesis, para que pueda sustentar la réplica y examen correspondiente.

Cuernavaca, Morelos, a 18 de octubre del 2022

ATENTAMENTE

(Dr. Miguel Angel Cuevas Olascoaga)

Av. Universidad 1001 Col. Chamilpa, Cuernavaca Morelos, México, 62209,
1er. Piso Edificio 19. Cubículo 04 / maestríaetpp@uaem.mx

**UA
EM**

Una universidad de excelencia

RECTORÍA
2017-2023



Se expide el presente documento firmado electrónicamente de conformidad con el ACUERDO GENERAL PARA LA CONTINUIDAD DEL FUNCIONAMIENTO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV2 (COVID-19) emitido el 27 de abril del 2020.

El presente documento cuenta con la firma electrónica UAEM del funcionario universitario competente, amparada por un certificado vigente a la fecha de su elaboración y es válido de conformidad con los LINEAMIENTOS EN MATERIA DE FIRMA ELECTRÓNICA PARA LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ESTADO DE MORELOS emitidos el 13 de noviembre del 2019 mediante circular No. 32.

Sello electrónico

MIQUEL ANGEL CUEVAS OLASCOAGA | Fecha:2022-11-23 22:48:03 | Firmante
 arpQ1N+8VLI0Nbd3RFeDsej19KZ85SDoBEpAQyGXzyUB4hplSGrmfWjgqrotGgllXrk.cetDgpQLw8VfQw1GJVf8mwFrxVUz+qy1A7ICcgUrV3N7zvizP2vsPpaecITdLD9OcYIMfAB
 FAKah5oO4HmChvgrO4IOSLSLKCT57WSWjAvm4Cx1HRuRwBySqEhhe53bMSqg4u4CgX4Jr2hxObr1vRlB2LPEImRfpaZw1vu1WRuJXorfW+AqbzqO1ksUBrRooqJES+Hal
 wZy+AqmKUmrtRE4G24HsB0MB7evnOmm1APztkGG4wVeNvDRQ2TpwWkdXK2S9Q==



Puede verificar la autenticidad del documento en la siguiente dirección electrónica o escaneando el código QR ingresando la siguiente clave:

Er308qpTv

<https://efirma.uaem.mx/noRepudio/RiKEm52cYtCHPZ6tuqqSOrZjS7TXsz8>

