



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO



## FACULTAD DE INGENIERÍA

### PLANEACION PROYECTO FINAL: Desarrollo Urbano del Centro Histórico.

**PROFESOR:**  
Del Valle Flores Juan Antonio Dr.

**GRUPO: 04**

**ALUMNO:**  
*Landin Landin Allan.*

**Fecha de entrega:**  
**24 de Noviembre del 2016**

## INDICE

1.- Introducción

2.- Situación Problema

3.- Visión Enriquecida

4.- Investigación Cultural

4.1.- Intervención

4.2.- Análisis Social

5.- Definición Raíz

5.1.- Definición Raíz 1

5.2.- Definición Raíz 2

5.3.- Definición Raíz 3

5.4.- Modelos conceptuales

6.- Comparación

6.1.- Cuadro de Comparación

6.2.- Cruz Maltesa

7.- Cambios deseables y factibles

8.- Factibilidad Económica

9.- Análisis Financiero

10.- Acciones para mejorar la situación Problema

11.- Bibliografía

---

## 1.- INTRODUCCIÓN

---

*El centro histórico de la ciudad de México es uno de los sitios más importantes del país, no solo porque ahí se encuentra el origen de su nombre, sino porque en él se han ido acumulando a lo largo de los siglos valores sociales, simbólicos, económicos y funcionales de la cultura urbana de los mexicanos. En el centro histórico se localizan los principales edificios del gobierno, muchos recintos de culto religioso y numerosos espacios públicos que concentran multitudes en días festivos o de reclamo social; en el centro histórico se reúne la mayor concentración del patrimonio edificado de los últimos cuatro siglos, pero también están ahí las instituciones financieras y la gama más amplia de la actividad comercial, desde la más simple hasta la más especializada.*

*Un dato a destacar para recalcar la gran importancia que tiene este espacio con respecto a la Ciudad de México es que en 1980 el territorio con mayor densidad de monumentos y edificios catalogados por sus valores patrimoniales y artísticos fue declarada Centro Histórico a través de un decreto presidencial, encargando al Instituto Nacional de Antropología e Historia INAH y al Instituto Nacional de Bellas Artes INBA su protección y salvaguarda. En 1987 la UNESCO declaró al Centro Histórico Patrimonio de la Humanidad.*

*Me pareció interesante el proyecto pues evidencia la transformación de una ciudad con mas de 700 años de historia pues el Centro histórico sigue siendo hasta nuestros días un punto de encuentro cuyos atributos en cuanto a formas y edificios principales prevalecen hasta hoy en día.*



## **2.- Situación Problema**

---

### **2.1.- SITUACIÓN PROBLEMA NO ESTRUCTURADA:**

*Los elementos que interactúan con nuestro sistema son:*

*Dependencias Federales en materia de conservación:*

- *Consejo para la cultura y las artes.*
- *Instituto Nacional de Antropología e Historia.*
- *Instituto de Bellas Artes y Literatura*
- *Dirección de Sitios y monumentos del Patrimonio Cultural.*

*Órganos Locales de Gobierno o Autónomos:*

- *Asamblea Legislativa del Distrito Federal.*
- *Consejo Ciudadano de Seguridad Pública.*
- *Instituto de Verificación Administrativa del D.F.*
- *Procuradora Ambiental y de Ordenamiento Territorial.*
- *Órgano Político administrativo de las delegaciones.*
- *Instituto de la Ciencia y la Tecnología.*

*Dependencias Locales:*

- *Secretaría de Gobierno.*
- *Secretaría de Cultura.*
- *Secretaría de desarrollo Económico.*
- *Secretaría de desarrollo social.*
- *Secretaría de Seguridad Pública.*
- *Secretaría de Transportes y Vialidad.*

*Agentes Públicos Privados y sociales.*

- *Propietarios de edificios.*
- *Responsables de custodios de inmuebles.*
- *Comerciantes.*
- *Habitantes.*
- *Prestadores de servicios.*
- *Sector Financiero.*

## **2.2 SITUACIÓN PROBLEMA EXPRESADA.**

El ahora llamado centro histórico ha sido en realidad El Centro de la ciudad y del espacio metropolitano durante muchos años, su gran afluencia en la ciudad ha sido tanta que hasta la vialidad y el transporte público han tenido que hacer de El Centro su lugar de paso obligado (por ejemplo, existen operando 5 líneas del metro y otra más por iniciar).

Sin embargo y no obstante lo anterior, el centro histórico es un espacio deteriorado y en proceso de despoblamiento. Durante el siglo XX se han visto los cambios más radicales. En la primera mitad del siglo el espacio central era el corazón de la ciudad, densamente poblado y con una intensa actividad económica que amenazaba con hegemonizar el territorio, durante la segunda mitad del siglo otros espacios urbanos emergentes compitieron con El Centro desplazando las principales actividades económicas y de servicios a sitios con mayor potencial de desarrollo.

La situación problema se presenta en el Centro Histórico en cuanto a la falta de una evaluación y comparación la cual refleje una disminución en el nivel socioeconómico de dicha zona.

Esto se debe a la falta de programas de desarrollo urbano aplicables al sitio para generar un solo instrumento de planeación.

Otro factor a considerar es la ausencia de medidas para asegurar un espacio de uso habitacional con una calidad adecuada para cada habitante así como también impulsar proyectos que rehabiliten los edificios abandonados o deteriorados.

También se deduce que por la falta de evaluación se ha disminuido el potencial desarrollo de la urbe por lo que también se requiere de un proyecto de revitalización urbana que en conjunto con la planeación lleguen a un punto de operación eficiente lo que permita el crecimiento socioeconómico que la zona merece.

## EN EL PRESENTE PROYECTO NOS CENTRAREMOS EN 3 SITUACIONES PROBLEMA:

### DESARROLLO URBANO DEL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD DE MEXICO

```
graph TD; A[DESARROLLO URBANO DEL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD DE MEXICO] --- B[CENTRO HISTORICO A LA VENTA]; A --- C[COMERCIO EN EL CENTRO HISTORICO]; A --- D[TRANSPORTE EN EL CENTRO HISTORICO];
```

#### CENTRO HISTORICO A LA VENTA

Situacion problema:

Dada la creacion de un programa de desarrollo cultural se previo un desarrollo socioeconomico del centro historico por lo que empresarios asi como Carlos Slim estan en planes de rehabilitar y adquirir inmuebles de dicha zona.

#### COMERCIO EN EL CENTRO HISTORICO

Situacion problema:

El desarrollo de un programa cultural propicio el reacomodo, desarrollo asi como el establecimiento de un comercio mas estructurado en el Centro Historico por lo que cambiaron ciertos parametros, reglamentos y por ende se hizo una reestructuracion de las zonas de comercio y asi tambien el tipo de comercio llevado a cabo en el Centro Historico.

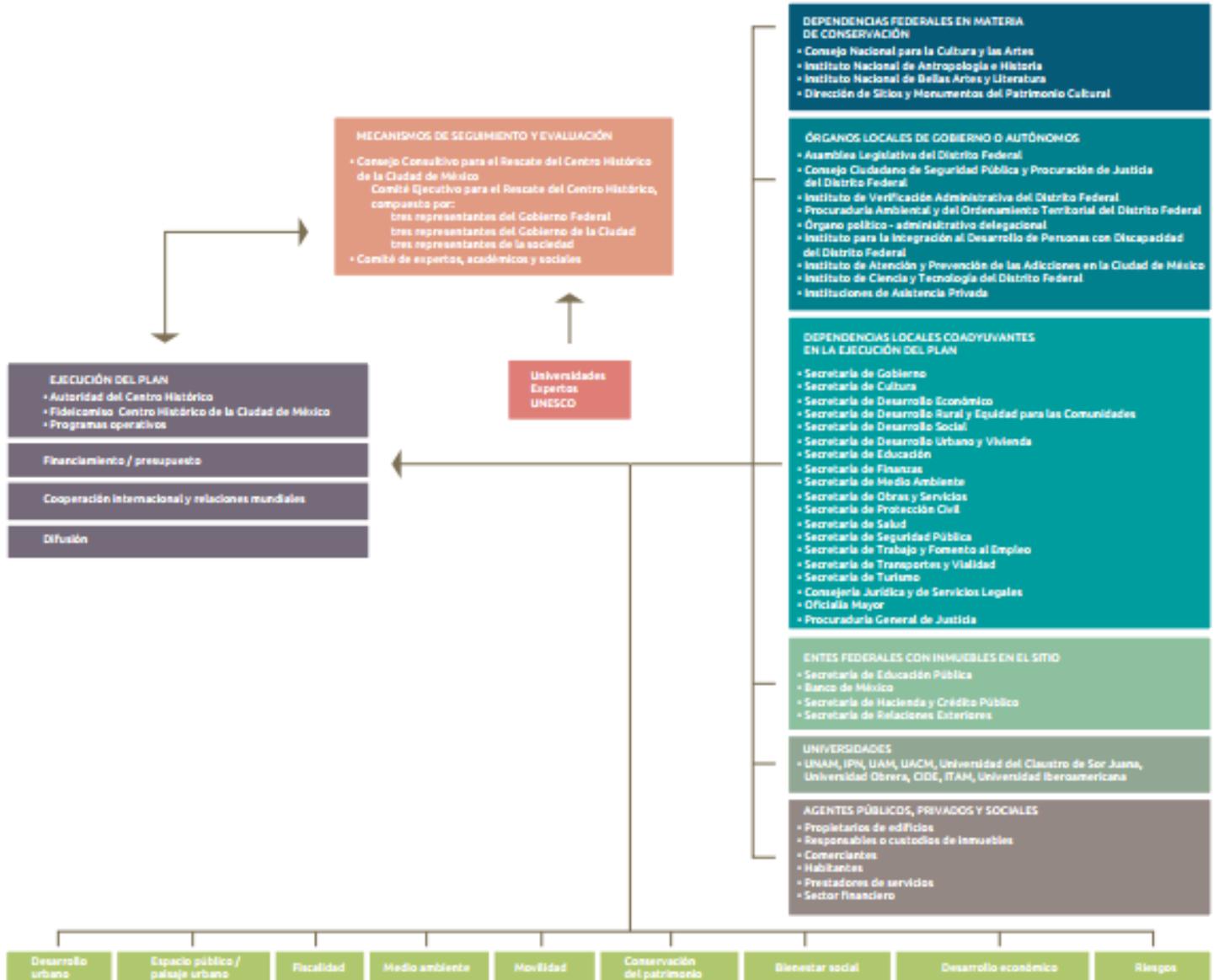
#### TRANSPORTE EN EL CENTRO HISTORICO

Situacion problema:

El continuo crecimiento y transformacion social y economico del Centro Historico ha traído como consecuencias una sobrepoblacion en dicha zona y como toda zona comercial el transporte juega un papel primordial en la evolucion de una urbe, en este caso el transporte basado en microbuses y taxis resulta ser un medio ineficaz en funcion de la demanda de transporte asi como tambien los humos expulsados por estos vehiculos son un factor importante para la contaminacion.

### 3.- Visión Enriquecida

#### RELACIÓN JERÁRQUICA DE LOS DISTINTOS FACTORES CONCERNIENTES A LA SITUACIÓN PROBLEMA.



## **4.- Investigación Cultural**

---

### **4.1 INTERVENCIÓN**

Propietario: Población de la Ciudad de México y gobierno.

Solucionador: Analista del Plan de Desarrollo Urbano.

Cliente: Gobierno de la Ciudad de México.

### **4.2 ANÁLISIS SOCIAL.**

El Centro Histórico ocupa un área de 9 Km<sup>2</sup> dividido en dos perímetros: A y B; el perímetro A delimita la mayor concentración de edificios catalogados y espacios públicos de valor patrimonial; el perímetro B es la envolvente en donde la densidad de edificios catalogados es menor y estos además se encuentran dispersos. En cuanto a población, el Centro Histórico en 1990 estaba habitado por 195,416 habitantes, en contraste, hace veinte años (1970) habitaban ahí 295,727 personas, pero en 1950 eran cerca de 500 mil los ocupantes del ahora denominado Centro Histórico. En la consulta pública de 1997 se hizo evidente que la ciudad necesitaba contar con una estrategia de atención para el Centro Histórico, que no solo permitiera la protección del patrimonio de la sociedad, sino también impulsara el desarrollo y la transformación económica y social de sus habitantes sin dejar de facilitar las diversas funciones urbanas que El Centro cumple en beneficio del resto de la ciudad, la zona metropolitana y el país en su conjunto.

### **4.3 LIMITES DEL PROYECTO**

La delimitación del proyecto se describe a continuación tomando como punto de inicio el cruce del Eje 1 Poniente y calle Violeta en la Colonia Guerrero y continuando hacia el Este, siguiendo el sentido de las manecillas del reloj:

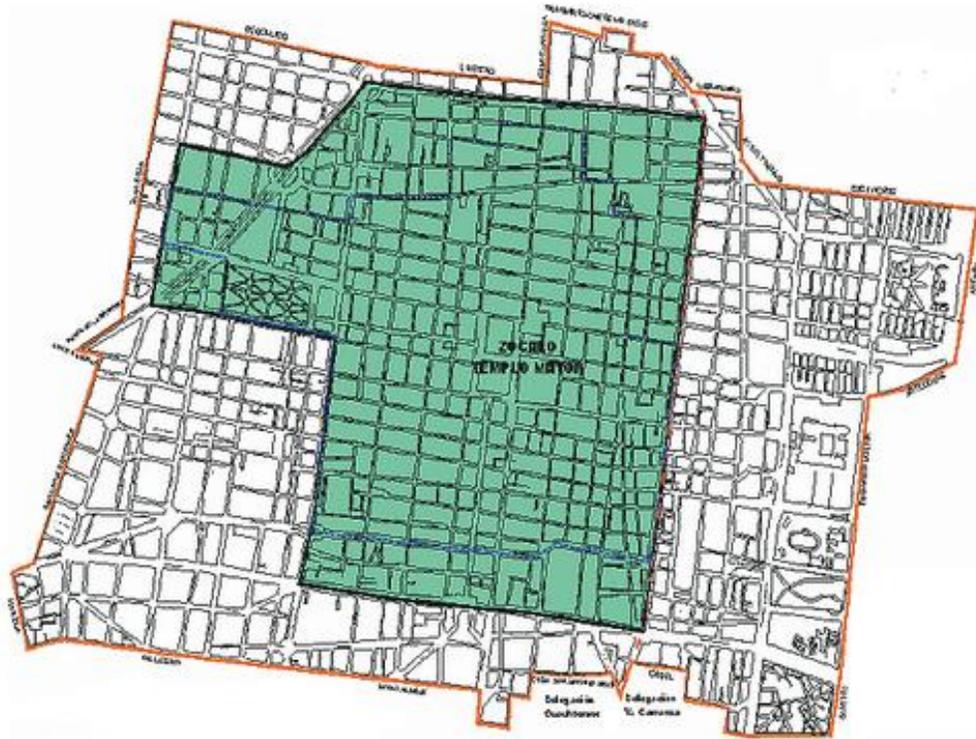
Siguiendo por la calle Violeta hasta el cruce con la prolongación del Paseo de la Reforma en la glorieta Simón Bolívar, continua por el Paseo de la Reforma hacia el noreste hasta la glorieta José de San Martín, para continuar hacia el Este por el Eje 1 Norte hasta encontrar el cruce con el Eje 1 Oriente.

Desde el punto antes mencionado hacia el Oeste sobre la Avenida Fray Servando Teresa de Mier y hasta encontrar el cruce con el Eje Central en el sitio conocido como Salto del Agua formando el primer polígono.

A continuación, el límite del polígono se desarrolla hacia el Norte siguiendo por el Eje Central (San Juan de Letrán) hasta el cruce constituido por Eje Central con Avenida Juárez - Calle Francisco I. Madero; formando así el segundo vértice del polígono.

A partir de ese punto el límite sigue la Avenida Juárez hasta el cruce con el Eje 1 Poniente en la glorieta conocida con el nombre de El Caballito, formando la línea final del polígono.

La superficie del polígono así delimitado es de 446.7 Hectáreas (4.467 Kilómetros cuadrados) ocupada por 336 manzanas y 4,398 predios. Dentro del Área de Estudio se encuentra la totalidad del perímetro "A" y parte del "B" del Centro Histórico de la Ciudad de México, en el territorio de la Colonia Centro y la porción sur de la Colonia Guerrero.



## **5.- Definición Raíz**

---

Un sistema que desarrolle una planeación urbana del Centro Histórico para promover un ambiente más seguro, eficiente y adecuado mediante el uso e implementación de programas de difusión, estrategias de operación desde el sector gobierno hasta los usuarios cotidianos de la zona llevadas a cabo mediante políticas a las cuales se les de un seguimiento para implementar una evaluación que permita calificar y elevar el nivel sociocultural del Centro Histórico.

### **5.1.- DEFINICIÓN RAÍZ 1**

Un sistema de inversión para fortalecer programas en rehabilitación de los espacios e inmuebles deteriorados en el centro histórico, mediante la adquisición de algunos inmuebles de la zona por el Empresario Carlos Slim.

C: Iniciativa privada

A: Gobierno de la Ciudad de México.

T: Realización de trabajos de infraestructura.

W: Se cubre la necesidad básica de servicio.

O: Habitantes de la Ciudad de México

E: Se requiere una gran parte del presupuesto para comenzar las operaciones.

### **5.2.- DEFINICIÓN RAÍZ 2**

Un sistema de inversión que permita el desarrollo de un programa que propicie el reacomodo así como el establecimiento de un comercio estructurado por medio de parámetros y reglamentos para alcanzar un desarrollo adecuado y eficiente en el contexto comercial.

C: Contexto de opinión social.

A: Gobierno de la Ciudad de México.

T: Realización de operativos de reacomodo comercial.

W: Se cubre la necesidad básica de servicio.

O: Habitantes de la Ciudad de México

E: Presupuesto designado por el Gobierno de la Ciudad de México.

### **5.3.- DEFINICIÓN RAÍZ 3**

Un sistema de inversión que permita el desarrollo de un programa de movilidad por medio de bici taxis y taxis ecológicos con el fin de alcanzar un sistema de transporte en el centro histórico más eficiente y seguro.

C: Contexto de opinión social.

A: Gobierno de la Ciudad de México.

T: Adquisición de bici taxis y vehículos híbridos.

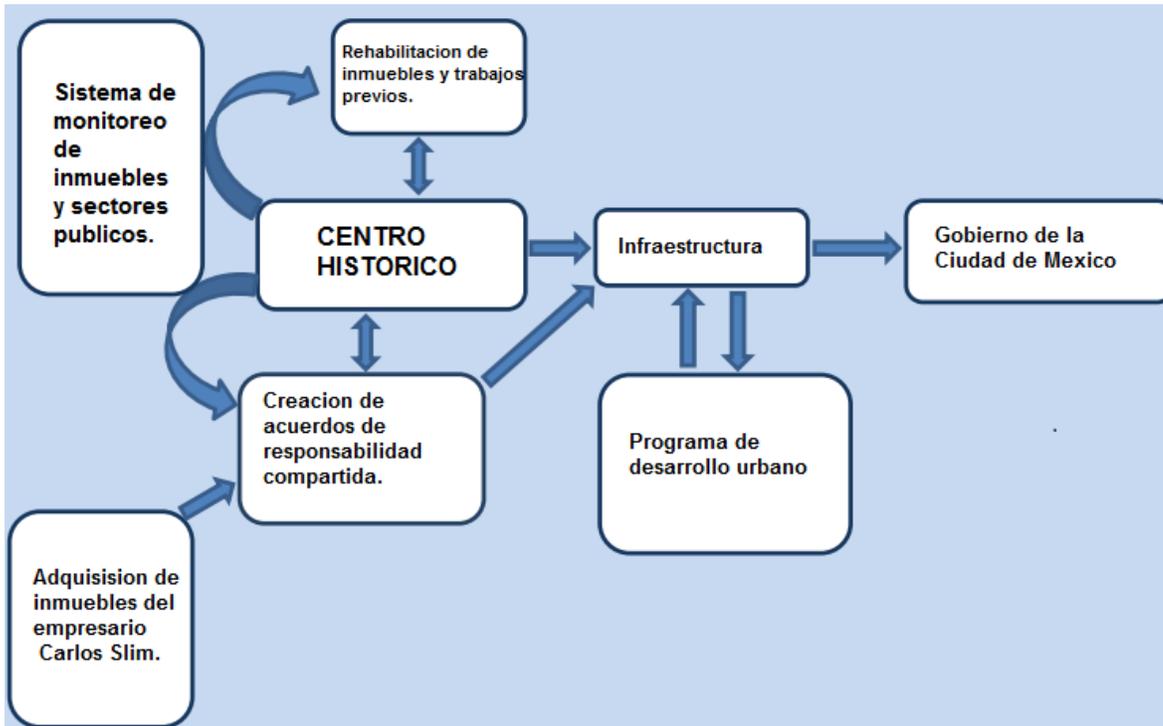
W: Se cubre la necesidad básica de servicio.

O: Gobierno de la Ciudad de México.

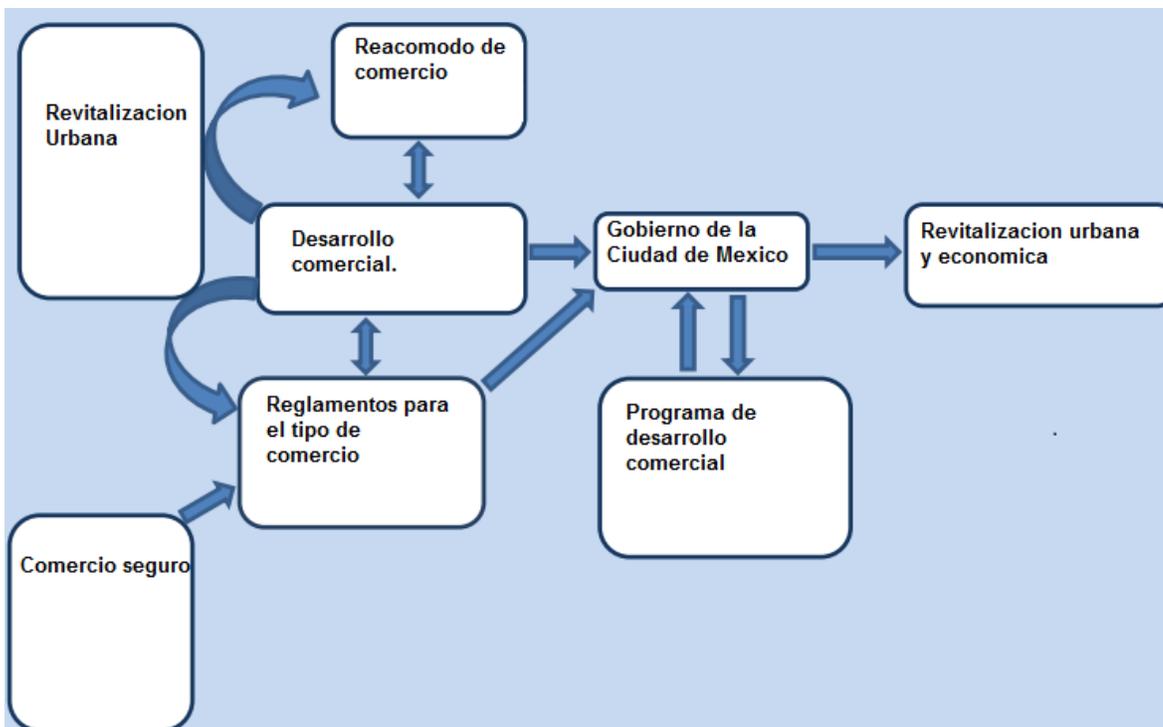
E: Presupuesto designado por el Gobierno de la Ciudad de México.

## 5.4.- Modelos conceptuales:

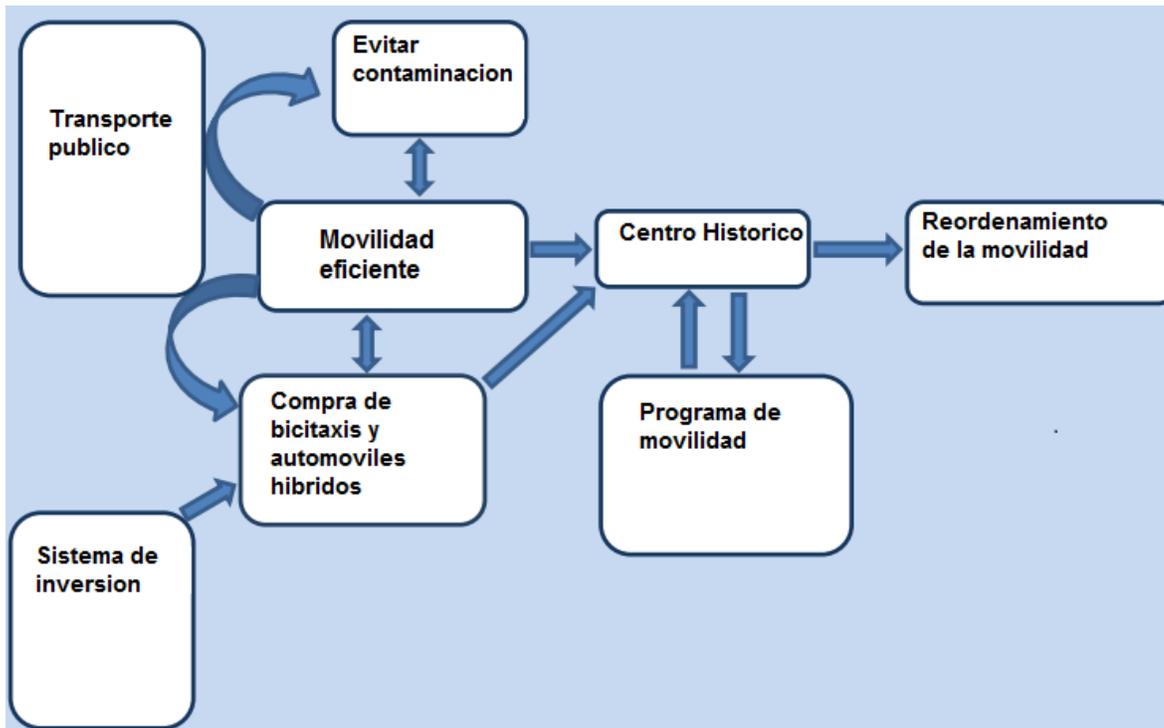
### MODELO CONCEPTUAL 1:



### MODELO CONCEPTUAL 2:



### MODELO CONCEPTUAL 3:



## 6.- Comparación

Actividad	¿Existe?	¿Cómo se da?	Medida	Comentario
Verificación detallada de la zona del programa a aplicar.	si	Delimitación de la zona y análisis de condiciones a mejorar.	Conocer el sitio de realización de los trabajos.	Los analistas deben cumplir con los protocolos mencionados en el programa.
Reacomodo de comercio.	si	Creación de un consejo de comerciantes apegados a nuevas funciones reglamentarias.	Ordenar el comercio según el tipo.	No se debe dar prioridad a ningún tipo de comercio según su zonificación.
Conocer el presupuesto	si	El Jefe de Gobierno junto con su equipo de trabajo designan los montos necesarios para la implementación de los programas de desarrollo.	El presupuesto destinado a la infraestructura no siempre se destina como se necesita.	Debe haber un total apego al análisis presupuestal del programa de desarrollo.
Mantenimiento de espacios públicos.	no	Implementación de un sistema mas eficiente de valuación de espacios públicos.	Dar un mantenimiento periódico garantiza un funcionamiento adecuado del programa.	El mantenimiento se da mediante un previo análisis.
Sistema de recolección de basura.	Parcialmente.	Implementación de un sistema de recolección de basura mas eficiente.	Hacer una recolección de basura eficiente garantiza un funcionamiento adecuado del programa.	La recolección debe ser un sistema que satisfaga las magnitudes de la urbe.
Sistema de monitoreo de espacios públicos	Si	Implementación de un sistema de monitoreo con botones de auxilio.	Hacer un correcto uso del sistema de monitoreo minimiza la inseguridad.	El monitoreo es una función básica del funcionamiento adecuado del programa
Adquisición de vehículos híbridos	Si	Implementación de un sistema de transporte híbrido	Hacer uso de transporte híbrido propicia una disminución en la contaminación de la urbe.	El uso del transporte híbrido es un parámetro primordial en una Ciudad como esta.
Adquisición de	Si	Implementación de un	Hacer uso de	El uso del

bici taxis.		sistema de transporte mediante bici taxis.	transportes no contaminantes propicia una disminución en la contaminación de la urbe.	transportes no contaminantes es un parámetro primordial en una Ciudad como esta.
-------------	--	--	---	--

## 6.2.- Cruz Maltaesa

X	X		X			X	X	Despejar zonas de trabajos y rehabilitacion		X	X	X	X	X	X	X	X									
X		X		X	X		X	Recuperar el espacio publico	X	X		X	X		X		X									
			X	X			X	Organizar circulacion de vehiculos.	X				X		X											
X	X		X	X				Reordenar estacionamientos publicos.	X		X			X	X		X									
				X			X	Ordenar la carga y descarga de mercancías.	X	X					X											
			X		X			Reducir uso de automoviles y velocidad max.				X	X				X									
X		X				X	X	Reubicar terminales de rutas de transporte.	X					X												
X		X	X	X		X	X	Integrar red de calles peatonales.		X		X		X			X									
X	X	X		X				Otorgar seguridad a peatones.		X		X	X	X		X										
Impulsar reglas de convivencia.	Actualizar medidas de prevencion.	Fomentar movilidad no motorizada.	Apoiar el crecimiento comercial.	Ordenar paisaje urbano.	Proteccion de bienes inmuebles.	Uso eficiente de recursos.	Administracion de inmuebles.	Mejorar condiciones de la zona.	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> <p><b>Actividades</b></p> <p><b>Entradas</b>      <b>Salidas</b></p> <p><b>Procedimientos</b></p> </div>									Uso eficiente de inmuebles rehab.	Mejorar la calidad infraestructural.	Mejorar calidad de vida.	Mejorar condicion socioeconomica	Mejorar red de transportes.	Disminuir contaminacion	Control apegado al programa.	Evitar desvio de fondos.	Apego a protocolos establecidos.
X	X	X	X	X	X	X	X	Operativos de desalojo de inmuebles.										X	X	X	X		X	X	X	
				X	X			Operativo de reacomodo comercial.						X	X											
		X			X		X	Implementacion de nuevas reglas de comercio.		X					X											
			X				X	Valuacion de calidad actual.				X														
	X	X			X	X	X	Evaluacion de condiciones vulnerables.	X	X	X			X			X									
	X							Trabajos preliminares en la zona.	X		X		X													
X						X		Estrategias de operacion y control.			X		X				X									
X			X		X			Rehabilitacion de fachadas.							X	X										
			X		X		X	Deteccion de inmuebles en riesgo.	X	X							X									

## *7.- Cambios deseables y factibles.*

---

Deseabilidad.	Factibilidad.
Reestructurar el sistema de transporte de la zona delimitada en el presente proyecto a fines de obtener un sistema mas eficiente.	Me parece un cambio factible dada la demanda tan grande de transporte en dicha zona.
Garantizar una interconexión de los diferentes tipos de transportes.	Es un cambio factible dadas la zonificación pues permitiría un uso mas estructurado de los bienes de la Ciudad de México.
Impulsar reglas de convivencia que propicien la conservación del espacio público y la cohesión social.	Es factible este cambio mediante una campaña de difusión con prioridad al desarrollo social.
Impulsar el comercio de la zona mediante un reacomodo y organización en función del tipo de comercio .	La factibilidad de este cambio depende de la adaptabilidad del comercio a la nueva normatividad así como del apego del gobierno al programa de desarrollo cultural.
Promover el uso de nuevas tecnologías para servicios urbanos.	Es un cambio factible que se da lentamente al no haber un sector que impulse una reforma tecnológica en función de obtener de la Ciudad un mejor entorno.
Impulsar apoyos para revitalizar los comercios tradicionales para que se mantengan vigentes.	Es factible el cambio dado el presupuesto previsto hacia el sector comercial en función de un programa de apoyo del mismo.

## ***8.- Factibilidad económica.***

---

El presente Proyecto de planeación plantea mediante un estudio de cambio y efecto, un panorama donde se muestra la idealización de un Centro Histórico diferente mediante el uso de nuevas políticas y reformas basados en protocolos usados como herramientas de cambio para llegar a la deseabilidad establecida y que la zona merece.

Este estudio contempla desde lo que sería ideal pero sin dejar de destacar los puntos de fricción que se tienen actualmente y a los cuales se les debe hacer frente con programas de desarrollo pues son parámetros que hacen una cultura inestable e insofisticada que ha llevado a diversas zonas de la urbe a un retroceso en ámbitos como el comercial, social, gubernamental e infraestructural.

Por eso se proponen cambios deseables estudiados por la metodología de los sistemas suaves y con el propósito de hacer fallar el sistema se ponen a prueba hacia varias hipótesis para detectar zonas de vulnerabilidad del programa en curso y hacerles frente hasta revocarlas y caer en un rango eficiente.

Esta evaluación hace visible las problemáticas a destacar las cuales mediante la visión del analista y en conjunto con el contexto estudiado denominamos situación problema.

Cada situación problema pone énfasis en un riesgo que conlleva una probabilidad de falla al programa, la misma que se debe minimizar mediante el uso de un protocolo establecido con un rango suficiente de seguridad cuya capacidad permita evitar un panorama no favorable al proyecto.

Para eso se analiza una perspectiva favorable con un rango mínimo y real de error al cual denominamos factibilidad, que es una situación propicia para el buen funcionamiento del programa de desarrollo social, el cual contempla los factores principales que ayudan a mantener los límites del proyecto en desarrollo intrínsecamente en los parámetros establecidos y por ende generar un desarrollo del Centro Histórico cuyo rango de evaluación cae en óptimo y aceptable.

La Factibilidad del proyecto es una necesidad que se necesita cubrir para que este sea viable y por el análisis citado creo que este así lo es, se tiene el presupuesto y la visión de un Centro Histórico a la talla de una urbe como lo es la Ciudad de México.

## 9.- Análisis Financiero.

A continuación se hará el análisis de costo beneficio para obtener la rentabilidad del proyecto.

Tabla de factores de interés compuesto:

Tasa de interés 10%.

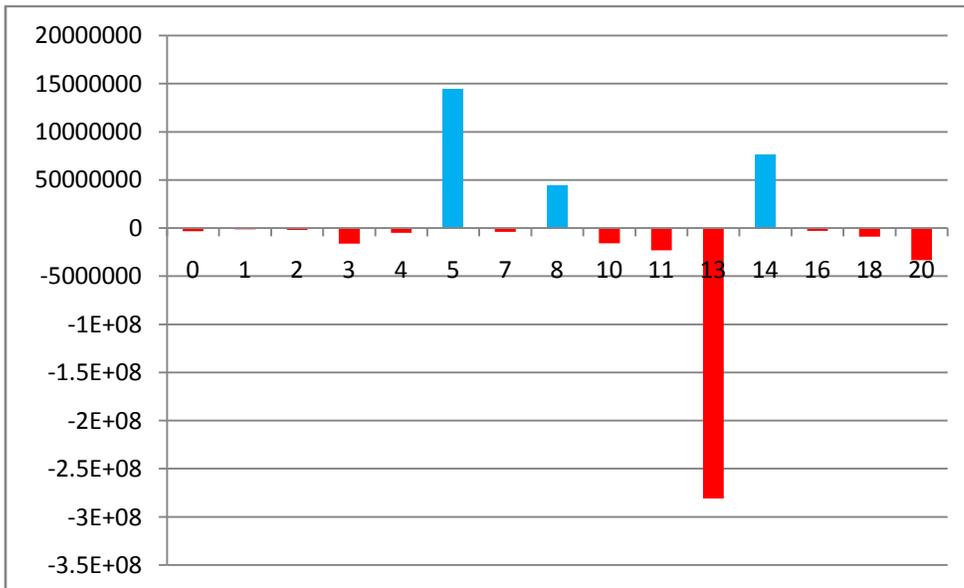
N	F/P	P/F	P/A	F/A	A/P	A/F	P/G
1	1,43	1,17	1,17	1,3	1,43	1,3	0
2	1,573	1,066	2,249	2,73	0,741	0,611	1,07432
3	1,729	0,975	3,224	4,303	0,52	0,39416	3,016
4	1,898	0,884	4,108	5,98	0,403	0,28015	5,681
5	2,093	0,806	4,927	6,63	0,338	0,21294	8,918
6	2,301	0,728	5,59	10,01	0,286	0,16848	12,584
7	2,522	0,663	6,24	12,324	0,2626	0,13702	16,588
8	2,782	0,598	6,89	14,859	0,234	0,11362	20,826
9	3,055	0,546	7,41	17,641	0,22568	0,09568	25,246
10	3,367	0,494	7,982	20,67	0,2119	0,08151	29,757
11	3,705	0,455	8,32	24,063	0,2002	0,0702	34,307
12	4,069	0,403	8,84	27,794	0,19084	0,06084	38,87
13	4,485	0,364	9,23	31,876	0,18304	0,05304	43,381
14	4,927	0,338	9,49	35,867	0,17641	0,04641	47,84065
15	5,421	0,299	9,88	41,301	0,17095	0,04095	52,1976
16	5,967	0,273	10,14	46,722	0,16614	0,03614	56,433
17	6,565	0,247	10,4	52,702	0,16211	0,03211	60,437
18	7,215	0,234	10,66	59,267	0,16783	0,02847	68,354
19	7,943	0,208	10,79	66,495	0,15535	0,02535	72,02
20	8,736	0,182	11,05	74,451	0,15275	0,02275	72,033

$A/P=0,1527$

$A/F=0,2275$

Concepto	Monto \$	Tiempo (años)
Equipo de ordenamiento urbano.	-3380000	0
Operativo de desalojo de inmuebles.	-1300000	1
Operativo de reordenamiento comercial.	-1900000	2
Pago a proveedores.	-16300000	3
Bici taxis	-4900000	4
Cobro de impuestos.	114449000	5
Reordenamiento de la movilidad.	-3800000	7
Transporte público.	44343000	8
Recuperación de espacio publico	-16000000	10
Recuperación económica del C. Histórico.	-23000000	11
	-	
Vehículos híbridos	158400000	13
Poder adquisitivo de los habitantes.	75600000	14
Monitoreo de actividades	-2900000	16
Protección de bienes inmuebles.	-9000000	18
Mantenimiento de infraestructura.	-33210000	20

**\$(PESOS)-Años**



Valor presente
-3954600
-1385800
-1852500
-15892500
-4331600
116458940
-2519400
26517114
-7904000
-10465000
-102211200
25552800
-791700
-2106000
-6044220
VP=9070334

El proyecto es viable.

Valor futuro
-174073536
-71487000
-19038500
451105200
-571287600
-93736500
234561167,1
-9300200
-2299000
-9583600
302417570
-9300200
-16909620
-2988700
-1859000
-3718000
VF=2502481,1

Valor anual uniforme equivalente:

$$Vp=907033 \times 0,2275=206350,0075$$

Con valor futuro:

$$VF=2502481,1 \times 0,1275= 319066,32$$

## ***10.- Acciones para mejorar la situación Problema.***

---

Las acciones primarias para remediar los puntos de fricción encontrados dentro de la problemática estudiada del Centro Histórico son la rehabilitación de los inmuebles lo cual se esta logrando gracias a la compra de algunos de ellos por el empresario Carlos Slim.

Así mismo otra acción a tomar es la prohibición del paso de vehículos de carga al centro histórico así como también se establecerán horarios para el establecimiento de bienes a los comercios no públicos.

Otro factor a considerar es quitar de circulación los microbuses y cargueros en el centro histórico así como la implementación de bici taxis y vehículos híbridos.

## ***11.- Bibliografía.***

---

[www.secgob.cdmx.gob.mx](http://www.secgob.cdmx.gob.mx)

[www.gob.mx/cultura](http://www.gob.mx/cultura)

[www.sedeco.cdmx.gob.mx](http://www.sedeco.cdmx.gob.mx)

[www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/](http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/)

[www.gob.mx/sct](http://www.gob.mx/sct)

[www.sedesol.gob.mx/](http://www.sedesol.gob.mx/)

[www.ssp.cdmx.gob.mx/](http://www.ssp.cdmx.gob.mx/)

Universidad Nacional Autónoma de México  
Facultad de Ingeniería  
Planeación  
Proyecto: Desarrollo Urbano del Centro Histórico.  
Alumno: Landin Landin Allan.  
Profesor: Ing. Del Valle Flores Juan Antonio  
Semestre 2017-2