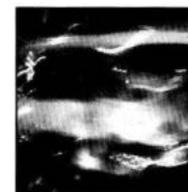


Ciudad de México: de la centralidad

a la red de corredores urbanos

Emilio Pradilla Cobos
Ricardo A. Pino Hidalgo

CyAD/Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco



En las dos últimas décadas, la imposición del patrón de acumulación neoliberal y la inserción del país en la *globalización* en curso consolidaron la implantación de una nueva lógica de estructuración urbana en la Zona Metropolitana del Valle de México, cuyo núcleo dominante y estructurador es la ciudad de México: la configuración como una *red de corredores urbanos terciarios*.

Hasta ahora, el cambio de lógica estructural no ha sido reconocido por los investigadores y planificadores, ni por los administradores públicos de las dos partes político administrativas de la metrópoli, lo que se evidencia en el diseño de las políticas de desarrollo urbano aplicadas recientemente, o en discusión.

El análisis de esta lógica y de sus efectos, determinaciones e implicaciones, es esencial para la interpretación del presente y el diseño del futuro de una de las concentraciones más grandes del planeta. Este trabajo, que se limita a un estudio de caso de gran magnitud y relevancia, podría dar lugar a una comparación con los procesos en curso en otras metrópolis de América Latina.

Limitaciones del análisis de la estructuración urbana

El análisis de la lógica global de estructuración de las ciudades ha tenido poco desarrollo. En general, se asume como la elaboración teórica y la interpretación concreta de las lógicas sectoriales demográficas, económicas, sociales, políticas, ambientales, o de su expresión territorial en los usos del suelo. Se realizan pocos intentos de totalización, y éstos han sido generales, abstractos y simplificadores, con referencias muy limitadas a sus expresiones territoriales.

Entre ellos destacan los planteamientos de la *Teoría de los lugares centrales*, referida esencialmen-

te a la determinación económica de la organización territorial del sistema regional de ciudades (Prost, 1965, 58 y ss.; Remy, 1966, 24 y ss; Gutiérrez Puebla 1984); de la *Ecología humana* de la Escuela de Chicago que indaga específicamente sobre los patrones de crecimiento físico de las ciudades y postula un modelo concéntrico a partir de un núcleo central (Burgess, 1925; Dotson y Dotson, s/f; Giddens, 1989, 589 y ss.); la crítica que hace Castells a esta escuela, y sus formulaciones alternativas (Castells, 1978); mis propios planteamientos críticos y propositivos (Pradilla, 1984); y las propuestas más recientes de Castells sobre la *ciudad informacional* y *el espacio de los flujos* (Castells, 1998; Borja y Castells, 1998)

Cada una de estas formulaciones tiene una ubicación histórica y teórica concreta y analiza realidades diferentes, aunque siguen siendo utilizadas alternativa o eclécticamente hoy en día; pero ninguna expresa integralmente la dinámica territorial determinada por los elementos y procesos estructurales urbanos. En este texto preliminar, interpretativo de una realidad concreta, se toma distancia de todas ellas, independientemente de las posibles coincidencias parciales.

En particular, no se asume la idea castellsiana más reciente, la de la ciudad como *espacio de los flujos*, que consideramos unidimensional pues se define a partir de la lógica de la información, dejando de lado la complejidad de la combinación estructural de elementos y procesos urbanos que se expresa y configura la realidad territorial, vivida y operada por la compleja estructura socioeconómica actual. Aunque no se niega el papel de los flujos virtuales de información en la configuración urbana, la ciudad sigue siendo una realidad material conformada por soportes materiales y lugares físicos concretos (infraestructuras e inmuebles determinados por su función), y

por flujos materiales de personas, mercancías, capitales y vehículos, cuya lógica la establecen las relaciones estructurales entre los elementos que soportan, determinadas por el patrón de acumulación de capital, hoy neoliberal y mundializado.

De hecho, los flujos de información parten de un emisor localizado territorialmente en un *lugar* material, requiere de medios de transmisión (unidades de telefonía, antenas, satélites, etc.) que ocupan lugares, y receptores también localizados en soportes materiales concretos, todos los cuales generan y reciben flujos materiales de personas, mercancías y vehículos; para que los flujos virtuales fluyan se requiere de medios tecnológicos producidos e intercambiados en lugares concretos y ubicados en lugares concretos, operados por sujetos sociales que ocupan lugares, etc. Para que exista un *espacio de flujos*, se requiere como condición necesaria, de un *espacio de lugares*.

Existen muchas descripciones cartográficas y literarias de la forma física urbana en diversos momentos de la historia que, sin embargo, no explican la lógica de los procesos de cambio de la configuración territorial de las ciudades, ni la articulación en ellos de la dinámica de los elementos estructurales de la vida urbana que los determinan.

Para la planeación urbana, o lo que de ella sobrevive en el hegemónico patrón neoliberal de acumulación,¹ la comprensión de la dinámica y la lógica de configuración y cambio de las estructuras urbanas en su expresión territorial, es una necesidad

1. El patrón de acumulación capitalista neoliberal hoy hegemónico, en su paso de la intervención estatal multiforme al dominio del capital privado y su relación en el mercado, que incluye como ejes: la privatización de lo público, la desregulación, el debilitamiento de los instrumentos de acción estatal y la transnacionalización de las inversiones, las relaciones y

insoslayable si se quiere superar el voluntarismo intuitivo característico de los técnicos en urbanismo. Mayor aún es esta exigencia en el campo de la política urbana y la gestión pública —los políticos y administradores— que responden cada vez con mayor pragmatismo ecléctico de corto plazo a los cambios urbanos acelerados generados por la combinación de procesos socioeconómicos, tecnológicos, culturales y ambientales derivados de la *mundialización*, al dominio de las transnacionales, a la economía de “libre mercado”, y a la acumulación de problemas territoriales causados por el viejo y el nuevo patrón de acumulación, sobre todo en las metrópolis y ciudades región de hoy.

El caso de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), la segunda concentración urbana más grande del planeta (Garza, 2000^a:10), y de su parte estructurante el Distrito Federal (DF), es a la vez paradigmático en lo teórico y crucial en lo político, en la medida que su crecimiento histórico la ha llevado a superar sus umbrales de crecimiento en muchos campos (Fideicomiso, 2000, cap. XII), y que las respuestas políticas que está dando a ellos el actual gobierno del DF, auto definido como democrático y de izquierda, delinearán la viabilidad o inviabilidad de un proyecto alternativo para esta metrópoli en particular y para otras ciudades del país (GDF, 2002).

las decisiones (la llamada *globalización*), ha implicado el abandono o desgaste de la *planeación indicativa y normativa* que formó parte de la gestión urbana en la fase anterior, aunque sin lograr nunca su objetivo de “regular y ordenar el desarrollo urbano” Sin embargo, en muchos países y ciudades, se mantiene la legislación sobre planeación y se siguen elaborando planes urbanos con un alto contenido discursivo, como declaración de intenciones políticas, y con un afán regulatorio o facilitador, con cada vez más limitados instrumentos de aplicación, y sin un sustento de acuerdos y consensos democráticos entre los actores reales que los haga viables y eficaces.

La historia de la actual ZMVM es la del tránsito de la *ciudad* a la *metrópoli*, y de ésta a la *megalópolis* o ciudad región del centro de México. Este tránsito económico, tecnológico, social, ambiental, cultural y político ha sido acompañado por un intenso, aunque desigual en el tiempo, crecimiento poblacional y físico, aparejado a grandes transformaciones de la estructura y la forma urbana. Del asentamiento *monocéntrico* prehispánico y colonial de dimensiones muy reducidas con relación a la situación actual, la concentración urbana transitó hacia una zona metropolitana *pluricéntrica*, desigual y jerarquizada en la segunda mitad del siglo XX, para constituirse hoy como una *red de corredores urbanos terciarios*.

Simultáneamente, en los últimos 30 años del siglo XX, la metrópoli se convirtió en el núcleo estructurador de la formación de la Megalópolis del Centro de México (MCM), estructurada *pluricéntricamente* por las seis metrópolis de peso y tamaño desigual que se asientan en la región centro,² cada una de las cuales tiende a reproducir internamente el esquema estructural de red de corredores terciarios.

La ciudad monocéntrica

A la llegada de los conquistadores españoles, México Tenochtitlán contaba con 60 mil habitantes, ocu-

La *planeación estratégica*, hoy de moda, que se limita a un método para orientar la formulación de políticas y la toma de decisiones, tiene un alto contenido de discurso tecnocrático y no aporta nada nuevo a la transformación urbana desde el punto de vista de la mayoría de sus actores sociales; sin bases teóricas explícitas, se mueve entre el pragmatismo de la gestión gerencial capitalista y las visiones de la utopía clasista neoliberal, sin que nada una a las dos.

2. Las zonas metropolitanas del Valle de México, Toluca-Lerma, Querétaro-San Juan del Río, Pachuca, Puebla-Tlaxcala y Cuernavaca-Cuautla.

paba una extensión de 1.500 hectáreas y se organizaba en torno al centro ceremonial de forma rectangular y su templo mayor, alrededor del cual se ubicaban las casas de la nobleza. Divididos por cuatro grandes calzadas, estaban los cuatro *huey calpullis* o *parcialidades* donde habitaba la mayoría de la población organizada en *calpullis* o *barrios*. La estructura física expresaba así la forma de organización económica y social del imperio azteca a la que servía de soporte (Lombardo, 2000^a).

La toma de Tenochtitlán en 1521 significó su destrucción. Los colonizadores españoles llevaron a cabo la reconstrucción de la ciudad siguiendo la lógica de la organización social impuesta; sin embargo, dejaron persistir inicialmente las calzadas y la trama reticular de la ciudad azteca. Segregaron a la población indígena en un pueblo contiguo y barrios marginales. En la ciudad española, superpusieron su Plaza Mayor al emplazamiento del Templo Mayor, como ámbito del poder civil y religioso, y jerarquizaron los solares y su ubicación respecto al centro en función de los méritos alcanzados por los españoles en la conquista.

Además de la vivienda, aparecieron las actividades propias de la sociedad colonizadora: el Cabildo, la cárcel y la horca, las iglesias y los conventos, los mercados, comercios y mesones, los talleres artesanales, los pocos hospitales y escuelas. La superficie se mantuvo, pero la población se redujo (Lombardo, 2000^b). La organización gremial de los artesanos, con su casa-taller-tienda, jugó un papel significativo en la organización de la estructura urbana (González Angulo, 1978). Ni la paulatina desecación del lago, ni la consolidación de las construcciones, ni la lenta expansión de la ciudad durante la Colonia, ni los cambios en la trama urbana modificaron la lógica *monocéntrica* y jerarquizada de estructuración urbana, aunque sí su apariencia formal.

En los primeros 60 años del siglo XIX, la ciudad de México vivió una fase de estancamiento; su población sólo aumentó de 160,000 a 200,000 habitantes (Morales, 1978). Es a partir de 1857, y sobre todo desde 1870 y hasta 1910, que se aceleró el ritmo de la construcción urbana (Lombardo, 1978); se construyeron 26 nuevas colonias, al norte, poniente y sur del núcleo colonial, diferenciadas según los estratos sociales. Los pueblos satélites de Azcapotzalco, Tacuba, Guadalupe y Tacubaya se integraron a la ciudad; y los de Mixcoac, San Ángel y Coyoacán, más alejados, crecieron y aumentaron sus flujos itinerantes de personas con la ciudad de México, sin tener aún condiciones objetivas de integración física con ella. La ciudad pasó de 8,5 a 40.5 Kms² de superficie y de 160,000 a 471,000 habitantes (Morales, 1978).

Los factores determinantes de esta expansión fueron: a) el crecimiento demográfico; b) el crecimiento del comercio en el marco del *patrón de acumulación agro exportador e importador de manufacturas*, que generó una expansión de las áreas comerciales en la ciudad, y en menor medida de la artesanía; c) la consolidación de la administración pública de la república independiente a pesar de los conflictos políticos y militares, la cual se centralizó en la capital; d) la modernización tecnológica; e) la transformación rápida de los medios de transporte urbano con la aparición sucesiva de los tranvías de tracción animal a vapor y eléctrica (Vidrio, 1978); f) la introducción de los ferrocarriles locales y entre 1850 y 1910 la construcción de la red ferroviaria nacional cuyo núcleo articulador y centralizador se localizó en la ciudad de México, donde en 1873 se inauguró el primer ferrocarril, el México-Veracruz (Garza, 1983, cap. V).

Los nuevos medios de transporte aumentaron la movilidad de los residentes y la posibilidad de

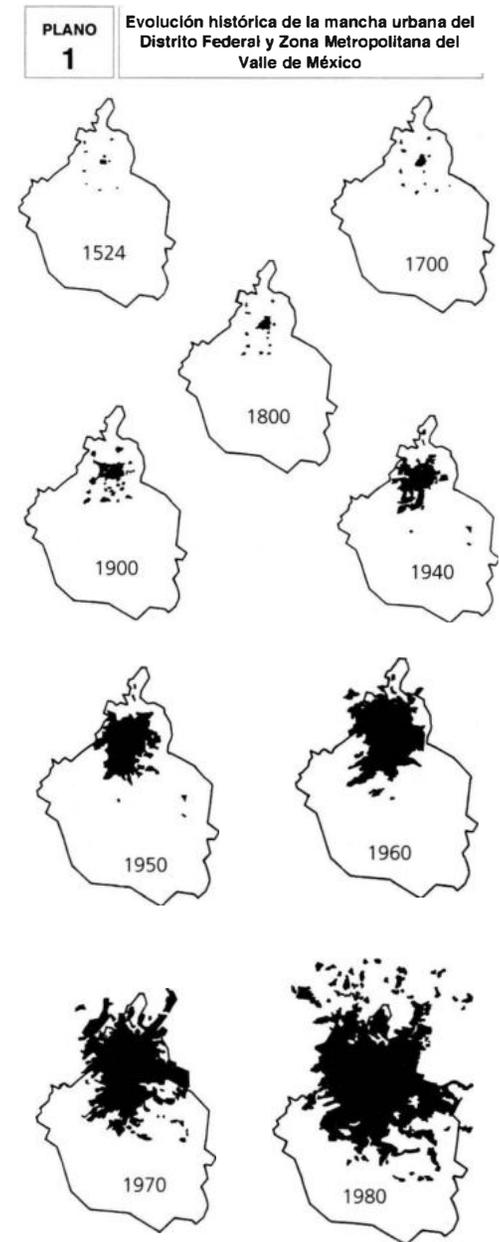
ubicarse a mayor distancia del centro, y las estaciones de ferrocarril constituyeron un nuevo elemento de la estructura urbana.

Sin embargo, estos cambios no rompieron la lógica estructural de la *centralidad única*, aunque ésta se expandió y sufrió cambios internos derivados de la combinación de las nuevas funciones administrativas de la nación independiente y las comerciales en expansión, con las artesanales y religiosas tradicionales. La Revolución Mexicana de 1910-1917 dio lugar a una nueva fase de estancamiento del crecimiento urbano (véase Plano 1).

El pluricentrismo como fase de transición

Gracias a la intervención activa del Estado surgido de la Revolución, desde 1930 y con mucha mayor intensidad desde 1940, México entró al *patrón de acumulación de capital basado en la industria*, la cual se desarrolla mediante el procedimiento de sustitución progresiva de importaciones. La ciudad de México, cuya participación en el total nacional de establecimientos industriales era de sólo un 6.8% en 1930, asumió el papel de motor y polo de concentración de la industria nacional, hasta llegar a tener en su territorio el 29.9 % de ese total en 1960 (Garza, 1983, cap. VI).

La industria y su correlato la vivienda obrera se convirtieron en el motor de un acelerado crecimiento urbano. Los emplazamientos de zonas industriales se sucedieron hacia el norte de la ciudad, de poniente a oriente, absorbiendo los pueblos periféricos de este rumbo que se habían expandido física y poblacionalmente a fines del siglo XIX. La ampliación de la actividad comercial en el centro entró en competencia con la vivienda de las capas medias y altas de la población, que iniciaron su mi-



gración sobre todo al sur del núcleo central, en un proceso disperso que fue absorbiendo y anudando los antiguos pueblos.

La expansión física continuó, y a finales de la década de los 40 y sobre todo en la de los 50 desbordó hacia el norte los límites político-administrativos del DF, sobre los municipios mexiquenses vecinos de Naucalpan, Tlalnepantla, y más tarde Ecatepec y Chimalhuacán donde se localizó vivienda e industria, para iniciar así la conformación de la actual ZMVM; en los años 50 y 60 tocó el turno al oriente con la ocupación irregular de los terrenos del ex Lago de Texcoco en el municipio de Nezahualcóyotl; para 1970, se habían integrado a la metrópoli 11 municipios mexiquenses y la expansión del DF había avanzado sobre tierras agrícolas, integrando a los pueblos de San Ángel, Coyoacán, Tlalpan, Xochimilco e Iztapalapa, entre otros (Fideicomiso, 2000:30). Entre 1940 y 1980, la concentración urbana paso de 1 millón 967 mil a 14 millones 15 mil habitantes (Pradilla, 1997:11).

En este proceso jugaron un papel muy importante los grandes proyectos urbanos realizados por el sector público: la construcción de inmensas unidades habitacionales en zonas centrales de renovación urbana (Nonoalco-Tlatelolco y Unidad Juárez, por ejemplo) y sobre todo en las periferias sucesivas (SAM y CNAM, 1960); los grandes equipamientos como el Centro Médico, la Plaza de Toros y el Estadio en la zona central, el Aeropuerto y el Palacio de los Deportes al oriente, Ciudad Universitaria y el Estadio Azteca al sur, etc. (Sánchez, 1999); las vialidades urbanas para el automóvil cuyo uso se había generalizado al mismo ritmo que la industrialización (Viaducto Miguel Alemán, Periférico, Circuito Interior, entre otros); y a mediados de la década de los sesenta, la construcción de las primeras líneas del Sistema de Transporte Colectivo Metro (ICA, 1987).

El capital inmobiliario privado también llevó a cabo un intenso proceso de modificación de la vieja estructura urbana, mediante la construcción de grandes inmuebles de oficinas y comercio; hacia la periferia metropolitana, desarrolló fraccionamientos para las capas de ingresos medios y altos, algunos de gran magnitud como Ciudad Satélite, que seguían a la vez la expansión física y las tendencias de segregación social del espacio urbano. El crecimiento económico y demográfico sustentaron el protagonismo del capital inmobiliario que compitió con la acción habitacional del Estado.

Como era lógico, el acelerado crecimiento poblacional y físico no podía mantenerse con un solo centro administrativo, de comercio y servicios, pues la población no podía desplazarse cotidianamente a tan larga distancia para acceder a ellos, ni contaba con suficientes medios de transporte para hacerlo. Por ello, se fueron formando *subcentros comerciales y de servicios* en casi todos los antiguos pueblos integrados y surgieron los primeros Centros Comerciales ubicados sobre los grandes ejes de flujos de vehículos y personas que generaron nodos terciarios incipientes al servicio de la población residente aledaña. Se transitó así de la *ciudad monocéntrica* a la *pluricéntrica jerarquizada*.

Esta lógica estructural, que constituyó una fase de transición, fue asumida como la realidad del futuro por el *Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica del Distrito Federal* del gobierno local en 1984. El planeamiento partía de considerar al Centro Histórico ampliado como *centralidad* principal y proponer ocho *centros urbanos* con menor jerarquía,³ de alta densidad inmobiliaria, que

3. Los centros secundarios serían: Azcapotzalco, La Villa, Tacuba, Zaragoza, Iztapalapa, Tacubaya, San Ángel y Coapa.

organizarían a otros tantos *sectores urbanos*; estos centros se articularían mediante *corredores urbanos* de vivienda, comercio y servicios (DDF, 1984:14 y ss). Se reconocía así, parcialmente, el avance de las actividades terciarias sobre los grandes ejes viales. El sismo de septiembre de 1985, que dañó seriamente las áreas centrales y puso en tela de juicio, en ese momento, la construcción en altura, significó el entierro de este proyecto (Pradilla, 1997).

La metrópoli como red de corredores terciarios

Desde el inicio de la década de los 80, se han combinado un conjunto complejo de procesos socioeconómicos que acentuaron las tendencias de estructuración territorial de la metrópoli esbozadas en la última parte de la fase anterior.

Desde 1970, la tendencia de la tasa de crecimiento demográfico de la ZMVM se revirtió para pasar a un declive continuo; a partir de 1980 se colocó por debajo de la media nacional al hacerse negativos sus saldos migratorios con otras entidades federales. Pero la población total de la metrópoli siguió aumentando en términos absolutos en razón de la gran masa acumulada: en el 2000, el DF tenía 8 millones 600 mil habitantes y la ZMVM alcanzaba los 18 millones 400 mil, mostrándose ya la dominancia poblacional de la periferia conurbada. La distribución territorial de esta población ha sido muy desigual: el DF se volvió exportador neto de población, en gran parte hacia los municipios conurbados, lo cual lo llevó a tasas muy bajas de

4. Entre 1970 y 1995, las delegaciones Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza perdieron más de 1 millón 100 mil habitantes, aunque la *población itinerante* que llega cotidianamente sobre todo de los municipios conurbados, que trabaja formal o informalmente, compra, realiza trámites, usa sus servicios, etc., creció signi-

ficativamente, superando a un a la población residente.

5. Azcapotzalco, Gustavo A. Madero, Iztacalco y Coyoacán.

6. En las áreas rurales de Álvaro Obregón y Magdalena Contreras al poniente; Tlalpan, Xochimilco, Tiáhuac y Milpa Alta al sur y sur oriente.

crecimiento; entre 1995 y 2000 el crecimiento poblacional fue mucho mayor en los municipios conurbados que en el DF (2.5% contra 0.3% anual promedio, respectivamente), pues los primeros se alimentaron con su propio crecimiento natural elevado, con los emigrantes de otras entidades y con los habitantes desplazados del DF.

Al interior del DF, núcleo de la ZMVM, el proceso de expulsión de población de las cuatro delegaciones centrales⁴ iniciado en los 70, se amplió desde los 80 a cuatro más del primer contorno⁵ de la antigua zona central y tiende a iniciarse en los primeros municipios mexiquenses conurbados; en cambio, creció la presión demográfica sobre las delegaciones periféricas⁶ del DF y los municipios mexiquenses conurbados, sobre todo los periféricos, 46 de los cuales se integraron al proceso de metropolización en el periodo (CONAPO, 1998; Fideicomiso, 2000:29 y ss).

La expansión discontinua y desordenada de la metrópoli, determinada por el crecimiento demográfico y la complejización de las actividades urbanas, ha consumido el suelo rural y de conservación ecológica debido, entre otras razones, a la falta de productividad y rentabilidad de la producción agropecuaria peri urbana, la pobreza de los habitantes de los pueblos rurales y el gran diferencial de rentas del suelo entre lo agrario y lo urbano que justifica su entrega a los fraccionadores. Únicamente en el ámbito reconocido como Zona Metropolitana de la Ciudad de México, menor al de la ZMVM, el crecimiento del área urbana fue de 40 mil 310 hectáreas en la década de los 80, es decir, un 463%.

Durante el periodo, los dos factores esenciales del cambio socioeconómico metropolitano han sido: a) el agotamiento de la *onda larga expansiva* de la economía mexicana y metropolitana de la posguerra evidenciado por la crisis de 1982, primera de las recesiones sucesivas propias de la *onda larga recesiva* aún no superada (1982-83, 1986, 1995 y 2001), cuya responsabilidad se asignó injustificadamente al intervencionismo estatal y a la estructura económica que ayudo a formar; y b) la abrupta aplicación desde 1983 de las políticas neoliberales, con sus ejes rectores de privatización de lo público, desregulación, liberación del mercado externo, desvalorización del trabajo asalariado, transnacionalización del capital y la economía e integración subordinada a la *globalización* desigual y excluyente.

Las recesiones económicas sucesivas, el “libre” mercado, la reducción continua del salario real, la contracción del mercado interno, el abandono de toda política pública de fomento industrial, la transformación de las economías de aglomeración en deseconomías, la migración de las grandes empresas exportadoras hacia la frontera norte de México, una concepción maltusiana de la lucha contra la contaminación atmosférica en la metrópoli —mediante la promoción de la “descentralización” industrial— y la especialización terciaria, llevaron al DF y a toda la ZMVM a la pérdida de dinamismo económico, a la *desindustrialización* acelerada materializada en la obsolescencia, abandono parcial y

creciente cambio de uso de las antiguas áreas industriales⁷ de la ZMVM, y la *terciarización polarizada*, dominada por el sector informal de la metrópoli (Fideicomiso, 2000, cap. II; Pradilla, 2002).

El incremento del desempleo abierto como efecto de la crisis y la modernización tecnológica, encontró su salida en la multiplicación del trabajo precario o informal que en 1996 absorbía al 41.8% de la población económicamente activa del DF (Fideicomiso, 2000:56), sobre todo el comercio en la vía pública (Pradilla, 1993, cap. IV) y asocial (contrabando, piratería de marca, narcotráfico, delincuencia incidental, organizada y globalizada, etc.), como formas de subsistencia de quienes fueron despedidos del empleo y nunca encontraron trabajo formal, o de los miembros de las familias que tuvieron que apoyar el ingreso familiar ante la caída del salario real. El crecimiento explosivo de la delincuencia urbana, factor de expulsión poblacional de las áreas centrales más golpeadas, está íntimamente ligado a los mismos factores de la crisis y al empobrecimiento generalizado derivado de la política neoliberal (Fideicomiso, 2000, cap. V).

Las calles, plazas y áreas verdes y los accesos de grandes equipamientos y servicios ocupados por el *ambulante*, apropiadas privadamente, son los territorios de las formas de subsistencia fundamentales de la masa urbana empobrecida: la informalidad, la delincuencia y el comercio ilegal (contrabando a gran escala, piratería de marca, venta de objetos robados, etc.). Paradójicamente, la liberación del mercado externo no elimina el contrabando y la piratería de marca, que se muestran en el central barrio de Tepito y en muchas otras áreas ocupadas por el comercio callejero.

Estos hechos llevaron a la profundización del cambio de usos del suelo y de los inmuebles patrimoniales del Centro Histórico y otras áreas centra-

les invadidos por bodegas y locales comerciales; el sismo de 1985 aportó una alta cuota de destrucción de viviendas (Pradilla, 1996:15 y ss), que se sumaron a las desplazadas por el comercio, las finanzas y los servicios modernos, para arrojar un total de 114,400 viviendas perdidas entre 1980 y 1995 (Fideicomiso, 2000:286); junto con el deterioro social derivado de la proliferación del comercio callejero y la delincuencia, estos factores aceleraron la pérdida de vivienda y la expulsión de población residente. La acción masiva de Recuperación Habitacional Popular luego del sismo frenó en parte y temporalmente este proceso, que luego retomó fuerza, incluyendo a las viviendas recién construidas (Connolly y otros, 1991). Las limitadas acciones de recuperación del Centro Histórico emprendidas en el periodo no lograron detener este proceso.

Profundizaron la formación de los *corredores urbanos terciarios*: el crecimiento demográfico y físico extensivo de la metrópoli, la apertura comercial indiscriminada, la euforia del capital inmobiliario derivada de una sobrestimación de la localización de nuevas oficinas corporativas a raíz de la entrada en vigor en 1994 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte—frenada por la crisis de 1995—, la creciente concentración monopólica y la penetración del capital comercial transnacional bajo la forma de filiales y franquicias de cadenas extranjeras, la dispersión de las sucursales bancarias en las nuevas áreas de actividad terciaria y las zonas habi-

tacionales, y el surgimiento de los multicinemas que sustituyeron a las grandes salas de la posguerra (Alfaro y Ochoa, 1997).

Este proceso tomó tres formas: a) la saturación y densificación discontinua de los corredores que se formaron en la etapa anterior;⁸ b) la prolongación hacia la periferia;⁹ de los corredores existentes; y c) el surgimiento de otros corredores nuevos.¹⁰ Su consolidación o expansión ocurre lógicamente sobre los grandes ejes viales, ampliados significativamente desde 1978 en la regencia de Hank González (Sánchez Ruiz, 1999:250), que soportan los más intensos flujos materiales de personas y mercancías,¹¹ intensificados por el crecimiento rápido del número de automotores en circulación.

Los soportes materiales que dinamizan el proceso son los mega proyectos y las grandes acciones inmobiliarias (enormes edificios de oficinas y centros comerciales) que constituyen *hitos* o *odos urbanos* que valorizan el suelo en su entorno, atraen a otras actividades terciarias, llenan baldíos urbanos o sustituyen a otros usos anteriores, sobre todo vivienda, en los ejes de flujos de vehículos y personas o en torno a los nodos, dejando subsistir a la vivienda sólo al interior del damero de corredores, pero aislándola y fragmentando el ámbito habitacional.

Los centros comerciales, que habían surgido como forma comercial urbana en la fase anterior,¹² se multiplicaron rápidamente con formas y dimen-

7. Las zonas industriales del periodo 1930-1970 en el interior del DF (Industrial Vallejo, Santa Lucía, San Martín Xochinahuac, Refinería 18 de Marzo, Cementos Tolteca, varias plantas automotrices, etc.) y en los primeros municipios mexiquenses conurbados, mantienen áreas baldías dotadas de infraestructura, pierden industrias cuyos inmuebles son utilizados como bodegas o son reemplazadas por comercios y viviendas, sin ordenamiento urbano.

8. Paseo de la Reforma, Insurgentes sobre todo al sur, Revolución-Patriotismo, Chapultepec, Universidad, porciones del Periférico, etc.

9. Miramontes, Altavista, Picacho-Ajusco, etc.

10. Insurgentes al sur de Periférico, Periférico en los municipios conurbados, etc.

11. Aquí tomamos distancia analítica de la formulación reciente de Castells que da muy poca importancia a los flujos materiales y su espacio de

lugares, para referirse esencialmente a los *flujos informacionales* cuyo carácter predominantemente inmaterial no deja huella significativa sobre la estructura territorial que se apropia y ve la gente, es decir, la mayoría de los actores urbanos (Castells, 1998, t. 2, cap. 6).

12. Plaza Universidad en 1969, Plaza Satélite en 1970-71, Bosques de las Lomas en 1973, y otros de menor magnitud (Sánchez Ruiz, 1999:269).

siones muy diversas.¹³ Los de mayor escala interiorizan la calle y privatizan la circulación, se aíslan mediante estacionamientos y murallas, se controlan con policías *privadas*, excluyen objetivamente a los sectores populares y destruyen la vida cotidiana en la vieja calle pública. Se suman así a la privatización del espacio público derivada del cierre y control de la calle en los condominios horizontales (*privadas*) y verticales (edificios de departamentos) y el cierre de calles y la construcción de murallas en los fraccionamientos residenciales viejos y nuevos. Esta *bunkerización* de la ciudad, que limita la libre circulación de personas y vehículos por las calles, es tolerada por el sector público y justificada privadamente por el incremento acelerado de la violencia urbana y la impotencia de la policía pública. En los corredores urbanos estructurados en función del auto transporte, desaparecen los espacios públicos y los servicios sociales accesibles a todos.

Sin embargo, en la metrópoli extendida, la multiplicación y desconcentración de las actividades terciarias eleva la densidad inmobiliaria y de uso del suelo, sirve al acceso de la población dispersa, le facilita el abasto comercial y el uso de servicios privados, atrae el empleo hacia las áreas habitacionales en los contornos periféricos y reduce el flujo vehicular hacia las áreas centrales. Los factores detonantes de los problemas urbanos derivados de la terciarización son: la ausencia de regulación pública, la debilidad de los instrumentos de control, y la limitada intervención pública en la preservación de

los espacios y servicios sociales existentes o la creación de otros nuevos apropiables por toda la población.

La metrópoli se estructura ahora como una gigantesca y expansiva red de 116 *corredores urbanos terciarios*: 26 de escala metropolitana, 25 de escala urbana, y el resto de escala local o barrial (MUP, 2002; véase Plano 2 y listado anexo). En ellos el grado de consolidación y saturación, la densidad de la actividad terciaria y la intensidad de los flujos humanos y materiales es variable; en muchos casos los corredores son discontinuos por la presencia de grandes equipamientos. Se extienden a lo largo de los más importantes ejes de flujos materiales (vehículos, personas y mercancías). Están muy contaminados visualmente por miles de anuncios publicitarios “espectaculares” o corporativos; tienen graves problemas de tránsito vehicular y de estacionamiento, y presentan altos índices de contaminación atmosférica.

La ausencia de regulación, la falta de acciones públicas de prospección o reordenamiento y la naturaleza dispersa y muchas veces especulativa de la consolidación de los corredores, unidas a la intensidad de los flujos vehiculares, han fragmentado el territorio que atraviesan y, aun, aislado los dos flancos del mismo corredor, dificultando o impidiendo el libre tránsito de peatones entre las zonas habitacionales atrapadas en el interior de la red.

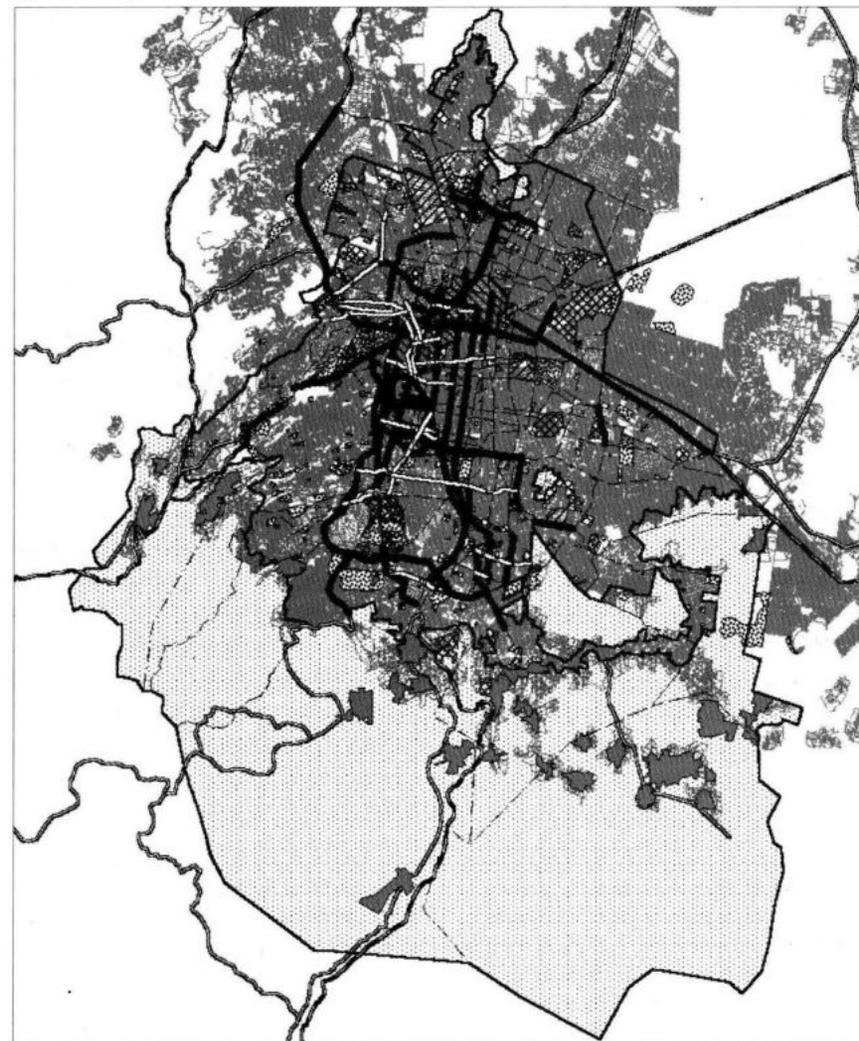
Esta lógica de estructuración absorbe, desplaza y reordena a la centralidad original, a los centros

etc.,) crean o forman parte de estos centros comerciales, como antaño lo hizo Aurrerá. El papel jugado por ellos en la estructuración de los corredores urbanos puede observarse en Canal de Miramontes cuyo crecimiento ocurrió a partir de la década de los 80. La explosión de Multicinas, ocurrió al mismo tiempo, profundizando la desaparición de las grandes salas de cine de los 40 y 50.

PLANO 2

Estructura urbana de la Zona Metropolitana del Valle de México 2002

| | | | |
|---|----------------------------------|---|--------------------------------|
|  | Límite del DF |  | Concentración Industrial |
|  | Límite Delegacional |  | Concentración Terciaria |
|  | Carretera Federal |  | Áreas Verdes y Cuerpos de Agua |
|  | Autopista |  | Equipamiento |
|  | Corredor Vial |  | Trasas Urbanas |
|  | Corredor Terciario Urbano |  | Suelo de Conservación |
|  | Corredor Terciario Metropolitano |  | Poblados Rurales |



13. En el 2000, los grandes centros comerciales se contaban por docenas en la ZMVM; entre los más importantes estaban Plaza Satélite, Plaza Universidad, Perisur, Perinorte, Plaza Cuicuilco, Plaza Loreto, Plaza Santa Fe, Galerías Coapa, Plaza Coyoacán, Multiplaza Izcalli, Plaza Ecatepec, Interlomas, Gran Sur, etc. Recientemente, las tiendas y supermercados transnacionales (Wall Mart, Carrefour, Auchan, Home Mart, Costco, Sams,

urbanos secundarios y a los ámbitos terciarios que jugaron el papel de elementos estructurantes en la fase anterior de transición urbana. Los *nodos* e *hitos urbanos*¹⁴ juegan a la vez el papel de referentes monumentales urbanos y de punta de lanza de la formación de nuevos corredores, de saturación de los anteriores o de intersección entre ellos.

Los *ámbitos estructurantes* de la centralidad ampliada del periodo anterior (Centro Histórico, Polanco, Colonias Roma y Del Valle), así como los centros secundarios ampliados en la fase de transición, en particular los de los antiguos pueblos integrados (San Ángel, Coyoacán, Tlalpan, Xochimilco, Mixcoac, Iztapalapa, o de los municipios conurbados, etc.) subsisten pero perdieron importancia o se reorganizaron en función de los corredores terciarios. El único ámbito estructurante que se consolidó como tal en esta etapa fue Santa Fe, propuesto en 1987 y desarrollado desde 1989 como gran intervención promocional del DDF (López y Ochoa, 1995) con el fin de constituir un centro de negocios moderno —localizado a ambos lados de la autopista a Toluca, carente de espacios públicos, diseñado para el automóvil—, este desarrollo inmobiliario sólo tiene como lugar de encuentro al exclusivo centro comercial del lugar; los trabajadores que en él laboran carecen de servicios adecuados a su condición económica. Su paulatina

14. Los *nodos urbanos* se forman con la presencia de dos o más elementos terciarios importantes que atraen flujos significativos de personas y vehículos; algunos de ellos son de gran magnitud como los ubicados en los cruces de Periférico Sur e Insurgentes, Periférico Sur y San Jerónimo, Avenida Universidad y Churubusco, Miramontes y Acoxta. Los *hitos urbanos* son elementos urbanos aislados, significativos por su contenido simbólico —torres corporativas de PEMEX y Mexicana de Aviación, Torre Mayor, por ejemplo— o institucional —la casa presidencial de Los Pinos o Bellas Artes—, o su capacidad individual de atraer flujos de personas y

saturación, todavía inconclusa, está actuando como polo de atracción en la formación de un corredor urbano discontinuo que parte del nodo Periférico-Palmas, y como elemento impulsor de la urbanización hacia la zona metropolitana de Toluca y, por tanto, de la integración física megalopolitana.

En este periodo, asimismo, pierden importancia las grandes intervenciones urbanas llevadas a cabo por el sector público federal o local (Centros hospitalarios, universitarios y deportivos, unidades habitacionales, etc.); en gran medida se reducen a obras de vialidad (puentes viales) y de transporte colectivo como la ampliación del Metro luego de una década de parálisis (ICA, 1997:241 y ss). Las acciones públicas realizadas en el periodo anterior, con frecuencia víctimas del deterioro edilicio o social,¹⁵ pierden significación en la estructuración urbana. Se trata de otra de las expresiones del “adelgazamiento” del Estado y la contracción del gasto público que forman parte de la política neoliberal y de la crisis fiscal.

La megalópolis y su trama de centros múltiples

El proceso de formación de la ciudad región o *Megalópolis*¹⁶ del centro de México (MCM), señalado desde mediados de los años 80 (Garza, 1988), en las dos décadas transcurridas avanzó considerablemente en su consolidación. Aunque hay diversas

vehículos Centro Médico Siglo XXI, Estadio Azteca, etc.—, y que pueden ser el núcleo para la formación de un nodo urbano.

15. Es el caso de las grandes unidades habitacionales, como Tlatelolco y El Rosario, por citar sólo los ejemplos más conocidos.

16. No consideramos que este sea el lugar para proseguir la discusión sobre la denominación de estos sistemas urbanos, planteada por Priscilla Connolly (Connolly, 1996); lo que nos interesa es avanzar en su caracterización estructural, independientemente de su denominación.

opiniones respecto a su formación, consideramos que incluye a las Zonas Metropolitanas del Valle de México, Toluca-Lerma, Querétaro-San Juan del Río,¹⁷ Pachuca, Puebla-Santa Ana Chautempan-Tlaxcala y Cuernavaca-Cuautla, e integra a 276 unidades político administrativas de 7 entidades federales distintas (Pradilla, 1993, cap. III; Fideicomiso, 2000, cap. I). En el 2000, contaba con 26 millones 800 mil habitantes y su tasa de crecimiento demográfico de 1.7% entre 1995 y 2000 fue ligeramente superior a la media nacional de 1.6% anual (Fideicomiso, 2000, cap. I).

La MCM se forma discontinuamente a partir del crecimiento centrifugo de sus áreas metropolitanas —que integra a los asentamientos humanos periféricos—, de la expansión de los pueblos y pequeñas ciudades insertas en la trama regional, y de los asentamientos que se forman a lo largo de las vías de comunicación que unen a sus polos fundamentales, en muchos casos a partir de núcleos de servicio a los viajeros o transportistas o de venta de productos locales; está soportada fundamentalmente por una trama densa de redes infraestructurales y de intensos flujos cotidianos de personas, mercancías, mensajes, informaciones y capitales. Se ha constituido como un ámbito de concentración a escala superior de *economías de aglomeración, externalidades* y *ventajas comparativas* con un alto grado de indiferencia para la localización de actividades económicas y habitacionales. En el año 2000, la región en la que se asienta la megalópolis concentraba el 41.97% del Producto Interno Bruto nacional y el 48.28% del PIB manufacturero (Pradilla, 2002). Es, por tanto, el polo económico y productivo dominante en el país (véase Plano 3).

Su estructura regional *multipolar*, muy desigual y jerarquizada, tiene como núcleo central estructurador a la ZMVM. Internamente, cada uno de sus

seis núcleos fundamentales se estructura crecientemente como *redes de corredores urbanos terciarios*, con diversos grados de dinamismo y consolidación. El desigual grado de integración física de los núcleos secundarios en este sistema urbano está determinado por la distancia que separa a cada uno de ellos con el núcleo central, su tamaño y dinámica poblacional, la importancia de los asentamientos intermedios, la intensidad de su expansión física, y su inserción en los flujos nacionales de mercancías y personas. En todos los casos se mantiene aún una cierta discontinuidad física.

La irreversibilidad de la lógica estructural actual

El proyecto del *Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal* (PGDUDF) versión 2001, en discusión actualmente (GDF, 2002), plantea la recuperación de la *centralidad* de la ciudad de México mediante el repoblamiento y densificación de las cuatro delegaciones “centrales” gracias a la promoción en ellas de la construcción de unidades habitacionales y desarrollos comerciales, y su restricción en las 12 delegaciones restantes, consideradas genéricamente como “periféricas”. Este planteamiento de política urbana genera una pregunta: ¿es posible y conveniente este regreso a una forma estructural dejada atrás en la década de los 40? A la luz del análisis anterior, la respuesta es negativa.

Todo indica la validez de la política general de frenar el crecimiento del DF y de toda la metrópoli¹⁸

17. Coincidimos con Garza en que la Zona Metropolitana de Querétaro-San Juan del Río forma parte de la MCM, situación deseada por otros urbanistas como Roberto Eibenschutz y por el *Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México*.

18. Esta política, presente en el *Programa de Ordenación de la Zona Metro-*

monopolio y localización privilegiada que ha generado un incremento importante y constante de los precios del suelo, como expresión de mayores rentas absolutas y diferenciales del mismo. El anuncio del fomento de inversiones comerciales en la "zona central" está provocando un alza desproporcionada de los precios del suelo, en detrimento de la vivienda en general, y de la de interés social en particular.

Esto se convierte en factor negativo para la construcción de vivienda, sobre todo de interés social, que además de tener poca rentabilidad frente a otros usos más competitivos (comercio, servicios, oficinas), se resiente fuertemente por el aumento desproporcionado del precio del suelo en el costo total de las edificaciones, que son gasto de ingreso para sus usuarios y no una inversión de capital. Habrá que añadir que la vivienda popular no resiste la elevación de costos derivada de la construcción en altura, para compensar el sobreprecio del suelo, por el diseño estructural y el uso de elevadores y otros equipamientos; además, partes importantes de estas 4 delegaciones están sobre la *zona de lago* altamente vulnerable a sismos (Pradilla, 1996), por lo que la construcción requiere de estructuras antisísmicas muy costosas.

El efecto no deseado de estos procesos podría ser un crecimiento incontrolable de los montos de subsidios públicos necesarios para mantener la oferta de vivienda de interés social en la limitada "ciudad central", lo que lleva a la reducción del número de acciones y de su área y calidad; y en la más desfavorable de las situaciones, el incremento de la presión de los demandantes pobres de vivienda sobre la ocupación clandestina e irregular de terrenos en el suelo de conservación, sobre todo si la política agraria no logra elevar la rentabilidad de la tierra rural hasta un nivel que compense la enorme diferencial

de rentas entre el suelo rural y el urbano. El instrumento adoptado se vuelve contra la política misma.

En el otro polo, las construcciones comerciales y de unidades de vivienda existentes en las 12 delegaciones donde operan las restricciones, elevan sus rentas o precios de venta, como efecto de las nuevas *rentas de localización generadas*, al existir la imposibilidad de su reproducción en áreas que el crecimiento físico, la estructura y la cultura urbana han valorado como las más adecuadas para el desarrollo de estas actividades. Es otra forma de funcionamiento de las *rentas de monopolio* del suelo urbano.

La lógica de estructuración metropolitana en operación es producto del crecimiento demográfico y físico del pasado, del patrón de acumulación de capital vigente, de la complejización de las actividades urbanas, y de las necesidades de reposición y modernización inmobiliaria; por ello, es irreversible. La especulación es posible por estas condiciones, pero no explica el proceso. La dimensión de la metrópoli y la dispersión de la población han inducido la formación de los corredores urbanos y su penetración en la periferia; si fuera posible revertirla, tenderíamos a reconcentrar los comercios, oficinas y servicios y, por tanto, el nuevo empleo generado, induciendo un aumento de los desplazamientos periferia-centro que se manifestaría en mayor presión sobre los medios públicos y privados de transporte, mayor saturación de la vialidad, menor velocidad de desplazamiento y mayor contaminación atmosférica. Los más afectados serían, sin duda, los sectores populares empobrecidos y desempleados.

Lo que parece estar ocurriendo es el desplazamiento de la inversión inmobiliaria habitacional y comercial privada hacia los municipios conurbados, con pérdida de empleo transitorio en la construcción y permanente en la operación de las actividades; igualmente se pierden recursos públicos derivados de la tributación. Este

desplazamiento no resuelve la escasez de agua potable, ni la saturación del drenaje, pues ambas partes de la metrópoli comparten la misma disponibilidad máxima de líquido y el mismo sistema de desalojo de aguas negras y pluviales, independientemente de la ubicación de la población y las actividades.

No parece posible ni conveniente regresar medio siglo en la organización estructural de la metrópoli, a partir de políticas aplicadas en una parte, cada vez menor, de ella. Al parecer es más conveniente asumir los elementos positivos de la estructura actual, y centrar los esfuerzos públicos en resolver sus aspectos contradictorios y negativos. Para ello, habría que diseñar un sistema de restricciones y estímulos diferenciales para cada una de las áreas urbanas reales, que materialicen los dos elementos básicos de la política general cuya validez se reconoce.

Al mismo tiempo sería necesario diseñar normativas específicas para los 116 corredores urbanos y metropolitanos realmente existentes,²⁰ según su jerarquía y composición, buscando los siguientes objetivos: a) recuperar los espacios públicos apropiables por todos, particularmente las plazas y calles, revirtiendo su privatización; b) crear espacios públicos de cultura, servicios sociales y encuentro en los corredores y nodos, para aprovechar la vida urbana en ellos existente y servir a la población residente en los ámbitos interiores; y c) eliminar las barreras al flujo de peatones entre los flancos de los corredores y los ámbitos

internos del damero urbano, mediante espacios peatonales no confinados y adecuados a toda la población: niños, adultos mayores, mujeres y discapacitados en particular. Pero estas regulaciones serían inaplicables o producirían nuevas deformaciones estructurales si se aplican sólo en el DF, por lo cual deberían formar parte de una planeación integral de la metrópoli con vigencia de ley e instrumentos adecuados para su aplicación por los distintos gobiernos que tienen la responsabilidad de gestionar el desarrollo urbano en la Zona Metropolitana.

Bibliografía

- ALFARO, FRANCISCO HAROLDO Y ALEJANDRO OCHOA (1999). *Espacios distantes, aún vivos. Las salas cinematográficas de la ciudad de México*. México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.
- ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL (1996). *Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal*. México D.F.: ALDF.
- BORIA, JORDI Y MANUEL CASTELLS (1998). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid, España: United Nations for Human Settlements y Grupo Santillana de Ediciones.
- BURGESS, ERNEST W. (1925). "El crecimiento de la ciudad: introducción a un proyecto de investigación". En Bassols, Mario y otros (Comps.) (1988) *Antología de sociología urbana*. México D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México.
- CASTELLS, MANUEL (1978). *La cuestión urbana*. México D.F.: Siglo XXI Editores.
- (1998). *La era de la información, economía, sociedad y cultura*, 3 volúmenes. Madrid, España: Alianza Editorial.
- CONNOLLY, PRISCILLA (1996). "¿Cuál megalópolis?". En Delgado, Javier y Blanca R. Ramírez (Coords.) (1999). *Territorio y cultura en la ciudad de México*, tomo 1: *Transiciones*. México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana y Plaza y Valdés.
- , EMILIO DUHAU Y RENÉ COULOMB (1991). *Cambiar de casa pero no de barrio. Estudios sobre la reconstrucción en la Ciudad de México*. México D.F.: CENVI y Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco.

20. El proyecto de PGDUDF, versión 2001, reconoce formalmente la existencia de estos corredores urbanos terciarios, pero no establece políticas generales o diferenciales para ellos; sólo considera específicamente dos de los corredores urbanos localizados en la antigua centralidad: Reforma-Centro Histórico y Villa de Guadalupe-Catedral, para los que tampoco fija regulaciones, limitándose a realizar acciones públicas concretas de remozamiento y a ofrecer facilidades fiscales y administrativas a los inversionistas privados.

- CONSEJO Nacional de Población (1993). *El poblamiento de México. Una visión histórico-demográfica*, 4 volúmenes. México D.F.: CONAPO.
- (1998). *Escenarios demográficos y urbanos de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México 1990-2010*. México D.F.: CONAPO, .
- DEPARTAMENTO del Distrito Federal (1984). *Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica del Distrito Federal*. México D.F.
- (1996). *Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, versión 1996*. México D.F.
- DOTSON, Floyd y Lillian Ota Dotson (s/f). "La estructura ecológica de las ciudades mexicanas". En Bassols, Mario y otros (Comps.) (1988). *Antología de sociología urbana*. México D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México.
- EIBENSCHUTZ Hartman, Roberto (Coord.) (1997). *Bases para la planeación del desarrollo urbano en la ciudad de México*. México D.F.: Grupo Editorial Miguel Ángel Porrúa y Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco, 2 tomos.
- y Alberto Rébora Tognó (Coords.) (2000). *El desarrollo urbano del Distrito Federal en el año 2000*. México D.F.: Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal.
- EMPRESAS ICA (Ed.) (1997). *Treinta años de hacer el Metro. Ciudad de México*. México D.F.: Editorial Espejo de Obsidiana.
- FIDEICOMISO de Estudios Estratégicos sobre la Ciudad de México (2000). *La Ciudad de México hoy. Bases para un diagnóstico*. México D.F.: Corporación Mexicana de Impresión.
- GARZA, Gustavo (1988). "El futuro de la ciudad de México, megalópolis emergente". En Garza, Gustavo (1988). *Atlas de la Ciudad de México*. México D.F.: Departamento del Distrito Federal y El Colegio de México.
- (2000a). "La Megaciudad de México ¿urbe global?". *Fundación Arturo Rosenblueth*, núm. 10, junio 2000, México D.F.
- (Coord.) (2000b). *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*. México D.F.: El Colegio de México y Gobierno del Distrito Federal.
- GIDDENS, Anthony (1989). *Sociología*. Madrid, España: Alianza Universidad.
- GOBIERNO del Distrito Federal, Secretaría de Desarrollo Social de la Federación, Gobierno del Estado de México (1997). *Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México*. México D.F.
- , Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (2002). *Proyecto de revisión y modificación del Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal*. Fotocopia, febrero del 2002, México D.F.
- GONZALEZ Angulo, Jorge (1978). "Los gremios de artesanos y la estructura urbana". En Moreno Toscano, Alejandra (Coord.) (1978). *Ciudad de México. Ensayo de construcción de una historia*. México D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- GUTIÉRREZ Puebla, Javier (1984). "Christaller: la teoría de los lugares centrales". En Ávila Sánchez, Héctor (Comp.) (1993). *Lecturas de análisis regional en México y América Latina*. Texcoco, México: Universidad Autónoma Chapingo.
- LOMBARDO de Ruiz, Sonia (1978). "Ideas y proyectos urbanísticos de la Ciudad de México 1788-1859". En Moreno Toscano, Alejandra (Coord.) (1978). *Ciudad de México. Ensayo de construcción de una historia*. México D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- (2000a). "Evolución de México-Tenochtitlán". En Garza, Gustavo (Coord.) (2000). *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*. México D.F.: El Colegio de México y Gobierno del Distrito Federal.
- (2000b). "La muy noble, insigne, y muy leal e imperial Ciudad de México". En Garza, Gustavo (Coord.) (2000). *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*. México D.F.: El Colegio de México y Gobierno del Distrito Federal.
- LOPEZ Zarate, Manuel y Jacobeth Ochoa Méndez (1995). "Santa Fe, razones de un proyecto". En *Ciudades*, núm. 17, julio septiembre. México D.F.: Red Nacional de Investigación Urbana.
- MUARES Bracho, Carlos (1997). *San Ángel*. México D.F.: Editorial Clio.
- MORALES, María Dolores (1978). "La expansión de la Ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos". En Moreno Toscano, Alejandra (Coord.) (1978) *Ciudad de México. Ensayo de construcción de una historia*. México D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- MORENO Toscano, Alejandra (Coord.) (1978). *Ciudad de México. Ensayo de construcción de una historia*. México D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- MOVIMIENTO Urbano Popular (2002). *Observaciones y propuestas de modificación al Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, versión 2001, presentado a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal por el Gobierno del Distrito Fed-*

- ral. CD Room. México D.F.
- PRADILLA Cobos, Emilio (1993). *Territorios en crisis. México 1970-1992*. México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco y Red Nacional de Investigación Urbana.
- (1996). *Vulnerabilidad, sismos y sociedad en la ciudad de México. 1985 y el futuro*. México D.F.: Unión de Vecinos y Damnificados 19 de Septiembre y Dirección General de Protección Civil del Departamento del Distrito Federal.
- (1997). "La megalópolis neoliberal: gigantismo, fragmentación y exclusión". En *Economía informa*, núm. 258, junio 1997. México D.F.: Facultad de Economía, UNAM.
- (1998). "Metrópolis y megalópolis en América Latina". En *Diseño y Sociedad*, núm. 8/98, Otoño. México D.F.: CyAD, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.
- (2002). "Megalópolis, crecimiento económico y disparidad urbana". En Seminario *Ciudad de México, Metrópoli y Región Centro, Perspectivas de la gobernabilidad y el desarrollo*. México D.F.: Asamblea Legislativa del Distrito Federal, 29-31 agosto 2002.
- PROST, Marie-Andrée (1965). *La hierarchie des villes en fonction de leurs activités de commerce et de service*. Paris, Francia: Gauthier Villars Editeur.
- REMY, Jean (1966). *La ville, phénomène économique*. Bruselas, Bélgica: Editions Vie Ouvrière.
- SANCHEZ RUIZ, Gerardo S. (1999). *La Ciudad de México en el período de las Regencias 1929-1997*. México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco y Gobierno del Distrito Federal.
- SOCIEDAD de Arquitectos Mexicanos y Colegio Nacional de Arquitectos de México (1960). *La vivienda popular en México*. México D.F.: SAM y CNAM.
- TAVARES López, Edgar (1996). *Colonia Roma*. México D.F.: Editorial Clio.
- VIDRIO, Manuel (1978). "Sistemas de transporte y expansión urbana: los tranvías". En Moreno Toscano, Alejandra (Coord.) (1978). *Ciudad de México. Ensayo de construcción de una historia*. México D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Corredores terciarios metropolitanos

| N° Corredores Metropolitanos | N° Segmentos | Desde | Hasta | Tipo |
|---|--|---------------------------|---------------------------|----------------|
| 1. Periférico | 01 Periférico - Blvar. A. Camacho | Satélite | Reforma | Alta Densidad |
| | 02 Periférico - Chapultepec | Reforma | Constituyentes | Vialidad |
| | 03 Periférico - Blvar. A. L. Mateos | Constituyentes | San Antonio | Baja Densidad |
| | 04 Periférico - San Antonio - San Jerónimo | San Antonio | San Jerónimo | Media Densidad |
| | 05 Periférico - Blvar. A. L. Cortines | San Jerónimo | Perisur | Alta Densidad |
| | 06 Periférico - Ruta de la Amistad | Perisur | Glorieta de Vaqueritos | Media Densidad |
| | 07 Periférico - Cuernavaca | Glorieta de Vaqueros | Cuernavaca | Vialidad |
| | 08 Periférico - Parque Eco. Xochimilco | Cuernavaca | Canal de Chalco | Vialidad |
| | 09 Periférico - Canal de Garay | Canal de Chalco | Eje 6 Sur | Vialidad |
| | 10 Periférico - Canal de San Juan | Eje 6 Sur | Eje 4 Sur | Baja Densidad |
| | 11 Periférico - Alameda Oriente | Eje 4 Sur | Alameda Oriente | Vialidad |
| | 12 Periférico - Río de los Remedios | Alameda Oriente | Autopista Méx.-Qro. | Vialidad |
| 2. Circuito Interior | 13 C. Interior - Melchor Ocampo | Raza | Constituyentes | Vialidad |
| | 14 C. Interior - Revolución | Constituyentes | Mixcoac | Alta Densidad |
| | 15 C. Interior - Patriotismo | Constituyentes | Mixcoac | Alta Densidad |
| | 16 C. Interior - Río Mixcoac | Mixcoac | Cuauhtémoc | Alta Densidad |
| | 17 C. Interior - Río Churubusco | Cuauhtémoc | Zaragoza | Vialidad |
| | 18 C. Interior - Blvar. Pto. Aereo | Zaragoza | Aeropuerto Civil | Media Densidad |
| | 19 C. Interior - Río Consulado | Aeropuerto Civil | Raza | Vialidad |
| 3. Insurgentes | 20 Insurgentes - Norte | Autopista Méx.-Pachuca | Eje 1Norte | Vialidad |
| | 21 Insurgentes - Centro | Eje 1 Norte | Reforma | Media Densidad |
| | 22 Insurgentes - Zona Rosa | Reforma | Eje 10 Sur | Alta Densidad |
| | 23 Insurgentes - C.U. | Eje 10 Sur | Perisur | Vialidad |
| | 24 Insurgentes - Sur | Perisur | San Fernando | Alta Densidad |
| | 25 Insurgentes - Salida Cuernavaca | San Fernando | Autopista Méx.-Cuernavaca | Media Densidad |
| 4. Tlalpan | 26 Tlalpan - Centro | Zócalo | Taxqueña | Media Densidad |
| | 27 Tlalpan - Taxqueña | Taxqueña | Huipulco | Baja Densidad |
| | 28 Tlalpan - Sur | Huipulco | San Fernando | Media Densidad |
| | 29 Tlalpan - San Fernando | San Fernando | Aut. México - Cuernavaca | Vialidad |
| | 30 Viaducto Tlalpan | Calz. del Hueso | Aut. México - Cuernavaca | Vialidad |
| 5. Viaducto | 31 Viaducto - Periférico | Periférico Poniente | Patriotismo | Vialidad |
| | 32 Viaducto - Río Becerra | Patriotismo | Av. Cuauhtémoc | Media Densidad |
| | 33 Viaducto - Patriotismo | Patriotismo | Viaducto Miguel Alemán | Vialidad |
| | 34 Viaducto - Av. Cuauhtémoc | Av. Cuauhtémoc | Churubusco | Vialidad |
| 6. Div. Norte | 35 Div. Norte 1 | Viaducto | Eje 6 Sur | Baja Densidad |
| | 36 Div. Norte 2 | Eje 6 Sur | Pacifico | Media Densidad |
| | 37 Div. Norte 3 | Pacifico | Tlalpan | Baja Densidad |
| | 38 Div. Norte 4 | Tlalpan | Calz. De Hueso | Vialidad |
| | 39 Div. Norte 5 | Calz. De Hueso | Glorieta a Vaqueritos | Baja Densidad |
| 7. Eje Central | 40 Eje Central L. Cárdenas - Norte | Acueducto Tenayuca | Eje 2 Nte Manuel González | Vialidad |
| | 41 Eje Central L. Cárdenas - Alameda | Eje 2 Nte Manuel González | Obrero Mundial | Media Densidad |
| | 42 Eje Central L. Cárdenas - Churubusco | Obrero Mundial | Churubusco | Baja Densidad |
| 8. Av. Marina Nacional / Av. Parque Vía / Sullivan | 43 Av. Marina Nacional | Tlalnepantla | Plaza Galerías | Vialidad |
| | 44 Av. Parque Vía | Plaza Galerías | Insurgentes Centro | Alta Densidad |
| 9. Av. Chapultepec / Fray Sservando / Izazaga | 45 Av. Chapultepec | Circuito Interior | Tlalpan | Alta Densidad |
| | 46 Fray Servando y Teresa de Mier | Tlalpan | Churubusco | Media Densidad |
| 10. Eje 5 Norte | 47 Arcos de Belen - J. Ma. Izazaga | Av. Cuauhtémoc | Anillo de Circunvalación | Media Densidad |
| | 48 Eje 5 Norte - Poniente | Av. de las Culturas | Eje Central | Vialidad |
| | 49 Eje 5 Norte - Montevideo | Eje Central | Eje 3 Oriente | Media Densidad |
| 11. Calz. Gral. Mariano Esc. / | 50 Eje 5 Norte - Guadalupe | Eje 3 Oriente | Vía Tapo | Vialidad |
| | 51 Calz. General Mariano Escobedo | Circuito Interior | Calzada México - Tacuba | Media Densidad |
| | 52 Eje 3 Norte Cuitlahuac 1 | Calzada México - Tacuba | Calzada Vallejo | Vialidad |

Corredores terciarios metropolitanos

| N° Corredores | N° Segmentos | Desde | Hasta | Tipo |
|---|---|-----------------------------------|--------------------------------|----------------|
| Metropolitanos | | | | |
| Cuitlahuac / Eje 3 Norte | 53 Eje 3 Norte Cuitlahuac 2 | Calzada Vallejo | Via Tapo | Vialidad |
| 12. Eje 3 Oriente | 54 Eje 3 Oriente - Eduardo Molina | Periférico Norte | Tepetlapa | Vialidad |
| | 55 Eje 3 Oriente - Cafetales | Tepetlapa | Periférico Sur | Baja Densidad |
| 13. Eje 5 Sur | 56 Eje 5 Sur - Eugenia | Circuito Interior | Av. Cuauhtémoc | Media Densidad |
| | 57 Eje 5 Sur - Marcelino Buendía | Av. Cuauhtémoc | Autopista México - Puebla | Vialidad |
| 14. Eje 6 Sur | 58 Eje 6 Sur - Angel Urraza | Circuito Interior | Av. Cuauhtémoc | Media Densidad |
| | 59 Eje 6 Sur - Luis Mendez | Av. Cuauhtémoc | Autopista México - Puebla | Vialidad |
| 15. Eje 8 Sur | 60 Eje 8 Sur - Popocatepetl | Insurgentes Sur | Av. Cuauhtémoc | Media Densidad |
| | 61 Eje 8 Sur- Calz. Ermita iztapalapa 1 | Av. Cuauhtémoc | Av. Tláhuac | Baja Densidad |
| | 62 Eje 8 Sur- Calz. Ermita iztapalapa 2 | Av. Tláhuac | Autopista México - Puebla | Vialidad |
| 16. Eje 1 Poniente | 63 Eje 1 Poniente - Vallejo | Periférico Norte | La Raza | Vialidad |
| | 64 Eje 1 Poniente - Guerrero | La Raza | Pte. de Alvarado Metro Hidalgo | Vialidad |
| | 65 Eje 1 Poniente - Cuauhtémoc | Pte. de Alvarado Metro Hidalgo | Río Churubusco | Media Densidad |
| 17. Eje 1 Oriente / Canal De Miramontes / Prol. Division Del Norte | 66 Eje 1 Oriente - FFCC Hidalgo | Periférico Norte | Héroes de Granaditas | Vialidad |
| | 67 Eje 1 Oriente - Vidal Alcocer | Héroes de Granaditas | Av. del Taller | Media Densidad |
| | 68 Eje 1 Oriente - Taxqueña | Av. del Taller | Calz. Taxqueña | Vialidad |
| | 69 Eje 1 Oriente - Canal de Miramontes | Calz. Taxqueña | Calz. de la Salud (Wall Mart) | Media Densidad |
| | 70 Miramontes - C.N.A | Río Churubusco | Tasqueña | Vialidad |
| | 71 Miramontes - Galerías Coapa | Wall Mart | Acoxa | Alta Densidad |
| | 72 Miramontes - Glorieta a Vaqueritos | Acoxa | Glorieta a Vaqueritos | Vialidad |
| | 73 Prolongación Div. Norte | Glorieta a Vaqueritos | Guadalupe I. Ramírez | Media Densidad |
| | 74 Prolongación Div. Norte - Nativitas | Guadalupe I. Ramírez | Carret. Fed. Oaxtepec | Vialidad |
| 18. Autopista Constituyentes | 75 Autopista Constituyentes - la Venta | Santa Fe | Alameda Poniente | Alta Densidad |
| 19. Paseo de la Reforma / Calzs. De los Misterios y Guadalupe | 76 Paseo de la Reforma | Alameda Poniente | Periférico | Vialidad |
| | 77 Paseo de la Reforma - Mto al Angel Ind. | Periférico | Av. Hidalgo | Alta Densidad |
| | 78 Paseo de la Reforma - Tlatelolco | Av. Hidalgo | Tlatelolco Manuel Glez. | Alta Densidad |
| | 79 Calz. de los Misterios | Calz. de los Misterios | Eje 5 Montevideo Basílica | Baja Densidad |
| | 80 Calz. de Guadalupe | Calz. de Guadalupe | Eje 5 Montevideo Basílica | Baja Densidad |
| 20. Calz. Ignacio Zaragoza | 81 Calz. Ignacio Zaragoza - Tapo | Eduardo Molina (TAPO) | Boulevard Puerto Aereo | Media Densidad |
| | 82 Calz. Ignacio Zaragoza - Puebla | Boulevard Puerto Aereo | Autopista México-Puebla | Media Densidad |
| 21. Av. Constituyentes | 83 Av. Constituyentes | Autopista Méx.-Toluca | Circuito Interior | Baja Densidad |
| 22. Av. Tláhuac | 84 Av. Tláhuac | Ermita Izatapalapa | Santa Ana | Media Densidad |
| | 85 Av. Tláhuac - Lomas Estrellas | Santa Ana | Lomas Estrella | Vialidad |
| | 86 Av. Tláhuac - Periférico | Lomas Estrella | Límite con Tláhuac | Media Densidad |
| | 87 Av. Tláhuac - Tulyehualco | Límite con Tláhuac | Carretera a Chalco/Tulyehualco | Vialidad |
| 23. Ajusco Picacho | 88 Carretera Ajusco Picacho | Carretera Ajusco Picacho | Ampliación Hidalgo | Media Densidad |
| | 89 Boulevard Ajusco Picacho | Ampliación Hidalgo | Periférico Sur | Alta Densidad |
| 24. Av. Revolución | 90 Av. Revolución | Mixcoac | Eje 10 Sur | Alta Densidad |
| 25. Calz. Méx-Tacuba | 91 Calz. México Tacuba - Toreo | Periférico (Toreo) | Aquiles Serdan | Vialidad |
| | 92 Calz. México Tacuba - Pte. de Alvarado | Aquiles Serdan | Insurgentes | Baja Densidad |
| | 93 Calz. México Tacuba - Centro | Insurgentes | Catedral | Media Densidad |
| 26. Av. IPN | 94 Av. Instituto Politécnico Norte 1 | Av. Acueducto | Calz. Ticomán | Vialidad |
| | 95 Av. Instituto Politécnico Norte 2 | Calz. Ticomán | Eje 4 Norte | Media Densidad |
| | 96 Av. Instituto Politécnico Norte Hospital | Eje 4 Norte | Raza | Vialidad |

Fuente: Elaboración Propia.

Corredores terciarios urbanos

| N° Corredores Terciarios | N° Segmentos | Desde | Hasta | Tipo |
|--------------------------|---|--------------------------|--------------------------|-----------------|
| 1. Eje 2 Norte | 01 Eje 2 Norte - Manuel González | Av Cuitláhuac | Oceania | Vialidad |
| 2. Eje 3 Norte | 02 Eje 3 Sur Av. Baja California | Circuito Interior | Av. Cuauhtémoc | Alta Densidad |
| | 03 Eje 3 Sur Av. Chabacano | Av. Cuauhtémoc | Av. Congreso de la Unión | Baja Intensidad |
| | 04 Eje 3 Sur Av. Morelos | Av. Congreso de la Unión | Viaducto | Vialidad |
| 3. Eje 4 Sur | 05 Eje 4 Sur/Xola/Plutarco Elías Calles | Patriotismo | Eje Central L. Cárdenas | Media Densidad |
| | 06 Eje 4 Sur /Xola /Plutarco Elías Calles | Eje Central | Periférico Oriente | Vialidad |
| 4. Eje 7 Sur | 07 Eje 7A Sur/Felix Cuevas/E.Zapata | Revolución | Dr. Vertiz | Media Densidad |
| | 08 Eje 7 Sur Municipio Libre | Universidad | Dr. Vertiz | Media Densidad |
| | 09 Felix Cuevas-Eje 7A Sur E.Zapata | Dr. Vértiz | Churubusco | Vialidad |
| | 10 Eje 7 Sur Municipio Libre | Dr. Vértiz | Churubusco | Vialidad |
| 5. Eje 10 Sur | 11 Eje 10 Sur /Luis Cabrera | Av. de las Torres | Periférico | Vialidad |
| | 12 Eje 10 Sur/ San Jerónimo | Luis Cabrera | Periférico | Vialidad |
| | 13 Eje 10 Sur / San Jerónimo / Copilco | Periférico | Metro Copilco | Media Densidad |
| | 14 Eje 10 Sur / San Jerónimo / U. | Periférico | Av. Universidad | Media Densidad |
| | 15 Eje 10 Sur Copilco | Metro Copilco | Pacífico | Vialidad |
| 6. Av. Universidad | 16 Av. Universidad | Metro Div. del Norte | Eje 10 Sur Copilco | Alta Densidad |
| 7. Eje 3 Pte. | 17 Eje 3 Pte. Río Thiers | Calz. Mariano Escobedo | Circuito Interior | Baja Densidad |
| | 18 Eje 3 Pte Sevilla | Circuito Interior | Durango | Alta Densidad |
| | 19 Eje 3 Pte Salamanca | Durango | Viaducto | Media Densidad |
| | 20 Eje 3 Pte Av. Coyoacán | Viaducto | Río Churubusco | Vialidad |
| 8. Eje 2 Pte. | 21 Eje 2 Pte Gabriel Mancera 1 | Insurgentes Centro | Av. Universidad | Vialidad |
| | 22 Eje 2 pte Gabriel Mancera 2 | Av. Marina Nacional | Insurgentes Centro | Media Densidad |
| 9. Eje 5 Oriente | 23 Eje 5 Oriente | Av. Pantitlan | Calz. Ermita Iztapalapa | Vialidad |
| 10. Nvo. León / D. Norte | 24 Nuevo León/División del Norte | Glorieta de Insurgentes | Viaducto | Media Densidad |
| 11. Miguel A. Quevedo | 25 Miguel A. de Quevedo / Tasqueña | Periférico | Av. Tlahuac. | Media Densidad |
| 12. Calz. Del Hueso | 26 Calz. del Hueso 1 | Tlalpan | Div. del Norte | Vialidad |
| | 27 Calz. del Hueso 1 | Div. del Norte | Canal Nacional | Media Densidad |
| 13. Acoxta | 28 Acoxta 1 | Viaducto Tlalpan | San Juan de Dios | Vialidad |
| | 29 Acoxta 2 | San Juan de Dios | Canal de Miramontes | Media Densidad |
| | 30 Acoxta 3 | Canal de Miramontes | Periférico Sur | Vialidad |
| 14. San Fernando | 31 San Fernando 1 | Insurgentes Sur | Calz. Tlalpan | Baja Densidad |
| | 32 San Fernando 2 | Tlalpan | Viaducto Tlalpan | Media Densidad |
| 15. Ejercito Nacional | 33 Ejercito Nacional | Periférico Poniente | Circuito Interior | Media Densidad |
| 16. Palmas | 34 Palmas | Paseo de la Reforma | Monte Olimpo | Vialidad |
| 17. Av. Pte. Mazarik | 35 Av. Pte. Masarik | Monte Olimpo | Circuito Interior | Alta Densidad |
| 18. Calz. Legaria | 36 Calz. Legaria | Periférico Norte | Metro Tacuba | Baja Densidad |
| 19. Av. Azcapotzalco | 37 Av. Azcapotzalco-San Pablo | Eje 5 Nte | Centro de Azcapotzalco | Vialidad |
| 20. Azcapotzalco | 38 Azcapotzalco | Centro de Azcapotzalco | Calz. México - Tacuba | Baja Densidad |
| 21. Av. Iman | 39 Av. del Iman-Av. Aztecas | Av Insurgentes Sur | División del Norte | Vialidad |
| 22. Av. Juárez | 40 Av. Juárez 1 | Insurgentes | Zócalo | Alta Densidad |
| | 41 Av. Juárez 2 | José María Iglesias | Ramos Arizpe | Alta Densidad |
| 23. Horacio | 42 Horacio | Periférico | Mariano Escobedo | Alta Densidad |
| 24. Calz. Ticoman | 43 Calz. Ticoman | Río de los Remedios | Insurgentes Norte | Vialidad |
| 25. Alvaro Obregón | 44 Álvaro Obregón | Sevilla | Av. Cuauhtémoc | Alta Densidad |

Fuente: Elaboración Propia.

Corredores viales

| N° Corredores viales | N° Segmentos | Desde | Hasta | Tipo |
|-------------------------------|---|-----------------------------|---------------------------------|----------|
| 1. Vía Tapo | 01 Vía Tapo | Oceania y Eje 1 Norte | Autopista Peñón-Texcoco | Vialidad |
| 2. Eje 4 Norte | 02 Eje 4 Norte - Antigua Calz. Gpe. | Av. Tezozómoc | Vía Tapo | Vialidad |
| 3. Eje 2 Oriente | 03 Eje 2 Oriente - Congreso de la Unión | Calz. San Juan de Aragón | Plutarco Elías Calles | Vialidad |
| | 04 Eje 2 Oriente - Calz. de la Viga 1 | Chabacano | Plutarco Elías Calles | Vialidad |
| | 05 Eje 2 Oriente - Calz. de la Viga 2 | Plutarco Elías Calles | Calz. de Miramontes (Wall Mart) | Vialidad |
| 4. Av. Río San Joaquín | 06 Av. Río San Joaquín | Periférico Poniente (Toreo) | Calz. Mariano Escobedo | Vialidad |
| 5. Av. Oceanía | 07 Av. Oceanía | Av. Eduardo Molina (TAPO) | Av. Carlos Hank González | Vialidad |
| 6. Eje 1 Norte | 08 Eje 1 Norte | Circuito Interior | Periférico Oriente | Vialidad |

Fuente: Elaboración Propia.