DOI: 10.24275/uama.2287.13107

UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA
Casa abierta al tiempo Azcapotzalco

DIVISIÓN DE CIENCIAS Y ARTES PARA EL DISEÑO
Especialización, Maestría y Doctorado en Diseño

IMAGEN Y COMPONENTES DE LA URBANIZACIÓN CAPITALISTA

EL PROCESO DE URBANIZACIÓN DE LA RESERVA TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL Y DEL PROYECTO ANGELÓPOLIS EN PUEBLA, PRODUCTOS DEL MERCADO INMOBILIARIO

Sergio Gallardo Rivera

Tesis para obtener el grado de
Doctor en Estudios Urbanos

Miembros del Jurado

Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes
Directora de la tesis

Dra. Zaida Muxi Martínez
Dra. María del Carmen Bernárdez de la Granja
Dra. Melissa Schumacher González
Dr. Francisco Valverde Díaz de León
Dr. Rubén Garnica Monroy
Dr. Sergio Padilla Galicia

Ciudad de México
Julio 2024

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN **6**

ORGANIZACIÓN CAPITULAR 7

ORGANIZACIÓN METODOLÓGICA 9

El estado del arte: producción inmobiliaria en la imagen de la urbanización capitalista…. 9

Los nuevos pensadores de la imagen de la urbanización capitalista 11

POSIBILIDADES Y CONJETURAS TEÓRICAS 22

Planteamiento de la problemática 22

Los objetivos de la investigación 23

Preguntas conductoras 23

Las hipótesis 24

Metodología gráfico-descriptiva 27

CONCEPTOS REPRESENTATIVOS DE LA IMAGEN EN LA URBANIZACIÓN CAPITALISTA 28

La construcción de la imagen de la ciudad 32

Conceptos y variables de legibilidad 37

PRIMERA PARTE **42**

APROXIMACIÓN AL PROBLEMA 42

Neoliberalismo y producción inmobiliaria, origen de la urbanización capitalista en el siglo XXI 42

Origen del neoliberalismo 42

El neoliberalismo en el contexto nacional 45

Planeación urbana y diseño urbano. Su importancia como disciplinas teóricas y prácticas 48

Breves antecedentes de la planeación urbana y el diseño urbano 49

SEGUNDA PARTE **53**

ANÁLISIS COMPARATIVO EN LA IMAGEN URBANA DE TRES CIUDADES MEXICANAS 53

VARIABLES DE LEGIBILIDAD EN ÁREAS FUNDACIONALES Y URBANIZACIONES CAPITALISTAS 54

CAPÍTULO 1 LOS PROCESOS, MODELOS Y PATRONES DE URBANIZACIÓN Y EXPANSIÓN TERRITORIAL 63

1.1 INTRODUCCIÓN 63

1.1.1 Las principales actividades económicas como determinantes en el crecimiento urbano. 65

1.1.2 La ciudad como espacio económico y productivo 66

1.1.3 Los modelos de crecimiento a partir de la localización de las principales actividades económicas: el modelo concéntrico de Ernest Burgess, el modelo sectorial de Hoyt y el modelo de los núcleos centrales de Harris y Ullman 68

1.1.4 La importancia del factor de localización 71

1.1.5 Localización, accesibilidad y proximidad 73

1.1.6 El principio de compacidad o la ciudad compacta 75

1.2 EL CONCEPTO DE SEGREGACIÓN Y DESIGUALDAD EN LA URBANIZACIÓN CAPITALISTA 76

1.2.1 Segregación socioeconómica 77

1.2.2 Segregación social y espacio-territorial 80

1.2.3 La importancia de la forma urbana en la imagen de la ciudad 85

1.3 LOS CUATRO COMPONENTES DE LA IMAGEN DE LA URBANIZACIÓN CAPITALISTA 90

1.3.1 Ciudad consumo: la desaparición del espacio público por la plaza y el centro comercial 92

1.3.2 El fraccionamiento cerrado como nuevo modelo de vivienda colectiva: ciudad blindada 95

1.3.3 Ciudad genérica: la tematización de la arquitectura como símbolo del poder capitalista y la repetición sucesiva del paisaje urbano 98

1.3.4 El automóvil y sus valores intangibles: la desaparición del caminar como práctica urbana. Ciudad del automóvil 100

CAPÍTULO 2 EL PROCESO DE URBANIZACIÓN EN PUEBLA A PARTIR DE LA LOCALIZACIÓN DE SUS ACTIVIDADES ECONÓMICAS 104

2.1 INTRODUCCIÓN 104

2.1.1 El trazado original español 106

2.2 LA CIUDAD TEXTIL Y LA CIUDAD DE LOS MOLINOS 109

2.3 LA URBANIZACIÓN DEL CERRO DE SAN JUAN, ORIGEN DE LA COLONIA LA PAZ…. 111

2.4 LA CIUDAD INDUSTRIAL Y LA NUEVA CIUDAD DEL CONSUMO: LA LLEGADA DE LOS CENTROS COMERCIALES 114

2.5 LA DESCENTRALIZACIÓN DE ACTIVIDADES EN EL CENTRO HISTÓRICO Y EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD: LA PRIMERA PERIFERIA 119

2.6 EL CORREDOR UNIVERSITARIO METROPOLITANO 121

2.7 LOS ORÍGENES DE LA RESERVA TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL 123

CAPÍTULO 3 IMAGEN Y COMPONENTES DE LA URBANIZACIÓN CAPITALISTA EN LA RESERVA TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL Y EL FRACCIONAMIENTO LOMAS DE ANGELÓPOLIS 133

3.1 INTRODUCCIÓN 133

3.1.1 Variables determinantes para el crecimiento urbano en la Reserva Territorial Atlixcáyotl 133

3.2 LOS CUATRO COMPONENTES DE LA URBANIZACIÓN CAPITALISTA 137

3.2.1 Ciudad consumo: la sustitución del espacio público por el centro comercial 137

3.2.2 El fraccionamiento cerrado como nuevo modelo de vivienda colectiva y la aparición de la ciudad blindada 145

3.2.3 El cuadrante seis: el triunfo de la ciudad blindada 173

3.2.4 La imagen de la arquitectura como símbolo del poder económico en la repetición sucesiva del paisaje urbano. La ciudad genérica..... 178

3.2.5 La jerarquía del automóvil y sus valores intangibles o la desaparición del caminar como práctica urbana: la ciudad del automóvil..... 184

CONCLUSIONES..... 209

BIBLIOGRAFÍA..... 220

ANEXOS 229

INTRODUCCIÓN

Desde las primeras comunidades habitadas por el hombre sedentario hasta las grandes metrópolis del siglo XXI, las ciudades son y serán el espacio más grande y complejo que el hombre haya habitado. Esta complejidad ha llevado a diferentes disciplinas al estudio de la ciudad. Debido a la rapidez de su urbanización y transformación de comunidades rurales a comunidades urbanas, las ciudades latinoamericanas han sido y serán objeto de estudio.

México no ha sido la excepción, y Puebla, debido a su cercanía con el otrora D.F. y ahora CDMX, es nuestro caso de estudio. La fundación de esta ciudad, también conocida como Puebla de Los Ángeles o Heroica Puebla de Zaragoza, se debió a su localización, cercana entre dos puntos importantes: el Golfo de México y La Gran Tenochtitlán (Veracruz y la Ciudad de México), lo que permitió el intercambio comercial, cultural y un punto de descanso para los viajeros y conquistadores del nuevo mundo.

Desde su fundación en 1531, hasta nuestra época, la ciudad de Puebla ha experimentado un acelerado e importante proceso de urbanización, resultado de distintos factores, entre ellos, la ubicación de sus principales actividades económicas. Actualmente ocupa el cuarto lugar en importancia con respecto al resto de ciudades que conforman nuestro país. Una de estas actividades es la producción inmobiliaria mediante el capital privado que se invierte en la ciudad y que, a través de una dinámica de producción del espacio, da como resultado una imagen de, y en la ciudad.

El principal objetivo de esta investigación es explicar la imagen urbana y sus componentes, resultado de la producción inmobiliaria en la Reserva Territorial Atlixcáyotl y el Fraccionamiento Lomas de Angelópolis en la ciudad de Puebla. La investigación señala que tanto la urbanización como la imagen del paisaje urbano tienen componentes o características específicas que son resultado, por un lado, de un modelo económico neoliberal y, por otro, de la influencia de las condiciones atribuibles a la globalización.

La dinámica de producción del espacio o urbanización inicia bajo un discurso de suelo destinado a utilidad pública, con el cual el Gobierno del Estado de Puebla decretó la expropiación de terrenos agrícolas para crear la Reserva Territorial Atlixcáyotl y Quetzalcóatl, permitiendo que el suelo rural o agrícola se convirtiera en suelo urbano. Esta decisión propició el cambio de uso de suelo para su comercialización y destinarlo a

equipamiento habitacional, comercial, servicios y otros usos que, gracias a las inversiones privadas y a la infraestructura otorgada por el gobierno, dieron lugar a la zona con mayor plusvalía en la ciudad.

La decisión política tomada por el Gobierno del Estado de expropiar dichos terrenos obedece a la estrategia nacional de incorporar a las ciudades del país a la globalización dentro del modelo neoliberal, el cual se caracteriza por limitar, en nuestro caso, la participación del gobierno en la planeación urbana, dejando libre el mercado del suelo y la participación de inversiones privadas para desarrollar vivienda, comercio, oficinas y cualquier otro equipamiento urbano. La suma de todos estos factores ha dado lugar a la urbanización capitalista, *basada* en la *producción inmobiliaria* y la intención de generar sus propias plusvalías.

Este proceso ha sustituido la planeación urbana como disciplina, en la que se desarrollaron conceptos teóricos y prácticos aplicados al crecimiento, desarrollo y diseño urbano de las ciudades. La urbanización capitalista ha construido una imagen en las periferias, algunas con características propias planeadas para un sector alto de la sociedad. Estas áreas, a través de la imagen, hacen más visibles las desigualdades urbanas, tanto en el espacio como en la población. Aunque no han llegado a convertirse en centralidades[1], sí podemos considerarlas como nuevos puntos de atracción financiera, de negocios y como un modelo de vida al que aspira gran parte de la sociedad poblana.

ORGANIZACIÓN CAPITULAR

Previamente a los tres capítulos, la investigación contiene dos apartados importantes. El primero, “Aproximación al problema”, explica la importancia, relación e

[1] El concepto de *centralidad* ha sido estudiado por Von Thunen (1820), Christaller (1933) y, posteriormente, por Lösch (1940). Los autores coincidieron en la importancia que tiene el centro (urbano), refiriéndose a un punto en el territorio (ciudad o parte de una ciudad) que establece una jerarquía con respecto a las demás o a los demás puntos cercanos. El centro es primordialmente el lugar donde se llevan a cabo las actividades políticas, económicas y sociales más importantes. Por lo tanto, una centralidad es una zona de determinada ciudad que, sin necesidad de tener características históricas, se establecen, concentran e intensifican actividades e intercambios económicos, de trabajo, sociales y comerciales. Sin embargo, y de acuerdo con Terrazas (2005), la centralidad debe tener “un alto nivel de accesibilidad y debe estar construida por los peatones que la viven cotidianamente, de día y de noche”. Nuestra área de estudio no cumple con las condiciones anteriores, por lo que no la hemos considerado como una *centralidad*.

impacto entre los modelos económicos y la producción de los espacios urbanos, específicamente del modelo neoliberal. A través de este apartado se pretende demostrar que el espacio urbano es también un espacio que resulta de los modelos económicos de cada país. En el segundo apartado, se presenta un análisis comparativo en áreas fundacionales y urbanizaciones capitalistas de tres ciudades de México. Este análisis es muy importante para la investigación, puesto que se basa en variables de legibilidad que ayudaron a identificar componentes de funcionamiento e imagen en dichas áreas, lo que permitió establecer las semejanzas entre las áreas fundacionales de las ciudades tomadas como ejemplo y las urbanizaciones capitalistas de las mismas ciudades.

En el capítulo uno se abordan los principales modelos de crecimiento y expansión urbana y su relación con las actividades económicas. También se describen los cuatro componentes que surgen de la urbanización capitalista.

El capítulo dos hace una descripción gráfica del proceso de urbanización de Puebla a partir de la localización de sus principales actividades económicas, que originaron el crecimiento de la ciudad a partir de la industrialización. Este proceso transformó el territorio poblano, impulsando la conformación de las áreas de estudio y, sobre todo, consolidando la imagen de ciudad histórico-conservadora a contemporánea-global. En este capítulo se argumenta la importancia de la localización de las actividades económicas como puntos de partida para la urbanización y el crecimiento de la ciudad. Finalmente, se explica el origen y creación de la Reserva Territorial Atlixcáyotl y del Fraccionamiento Lomas de Angelópolis, que surgieron a partir de intereses privados en modificar los usos de suelo para posteriormente urbanizarlo y comercializarlo, dando origen a una periferia que cada vez más devora el territorio.

En el capítulo tres y último, se describe la imagen y los componentes de la urbanización capitalista que resultan en la imagen urbana del área de estudio. Se utiliza una metodología descriptiva basada en diagramas y mapas que representan gráficamente los componentes del área de estudio, haciendo especial énfasis en la descripción de la identidad, estructura y significado, conceptos descritos en *La imagen de la ciudad* de Kevin Lynch. Se analiza cómo estos conceptos se reflejan en las áreas de estudio y nos permiten comprender el impacto de la producción inmobiliaria a través del capital privado como

procesos de urbanización y crecimiento de las ciudades, así como en el origen de territorios desiguales, difusos y social y culturalmente contradictorios.

ORGANIZACIÓN METODOLÓGICA

El estado del arte: producción inmobiliaria en la imagen de la urbanización capitalista

La gestión comercial del suelo ha dado origen a una configuración socioespacial resultante de procesos de producción (actividades económicas) que necesitan de un espacio físico (suelo-territorio) para llevarlas a cabo (Harvey y González, 1977; Lefebvre, 2013). Harvey y González (1977), Lefebvre (2013) y Topalov (1979) coincidieron en que la ciudad es el sitio y el lugar para el intercambio de mercancías producidas por el hombre. Estas nuevas dinámicas económicas plantean al suelo como producto y a la ciudad como el resultado de un proceso de producción, y no solamente como objeto de consumo material y simbólico (Topalov, 1979). Dicho de otro modo, la ciudad es el espacio físico en donde se llevan a cabo todas las actividades de una sociedad, es donde el capitalismo se ha desarrollado con mayor fuerza y en donde el sistema político, bajo el discurso de la competitividad, ha impulsado la transformación del territorio en ciudades globales (Sassen, 1992).

Ahora bien, el concepto de *producción inmobiliaria* es la nueva actividad económica de las ciudades neoliberales. Funciona basándose en tres factores: 1) el precio del suelo, que permite su comercialización; 2) las inversiones con capital privado, que se concretan en el suelo adquirido; y 3) la infraestructura vial, que otorga el Gobierno a través de la inversión pública. Cada uno de estos tres factores ocupa un lugar dentro del concepto de *localización*, convirtiéndose en el más importante para la producción inmobiliaria.

Aproximándonos al concepto de *localización*, podemos decir que es la ubicación física que permite la accesibilidad (urbana) y otorga proximidad entre el *suelo urbano* adquirido y el equipamiento nuevo o existente, generando ganancias y haciéndolo más atractivo para el inversionista, aunque en muchos casos este proceso tenga que desplazar a la población existente.

El precio del suelo es el instrumento táctico que determina no solo hacia dónde irán creciendo las ciudades, sino que en algunos casos define el uso de ese mismo suelo (Terrazas, 2005), y en otros segrega y excluye (Castells, 1974). Las dinámicas económicas

actuales han colocado el mercado del suelo bajo el dominio de la especulación inmobiliaria (Iracheta, 2015), en donde el desarrollador inmobiliario obtiene una plusvalía con un proceso productivo basado en la construcción (Terrazas 2005). Esto, sin mencionar las apropiaciones ilegales del suelo que dan origen a urbanizaciones informales y posteriormente a su regularización; un tema que, sin duda alguna, sería motivo de otra investigación.

Lo anterior nos permite aproximarnos a una posible conclusión con dos vertientes, ambas determinan y configuran la expansión territorial y el crecimiento horizontal de las ciudades.

La primera consiste en la afirmación de que, mientras más barato sea el precio del suelo, mayores serán las ganancias para el inversionista y desarrollador que lo adquiera. Si retomamos el concepto de *localización*, el suelo más barato está en la periferia, puesto que no ha pasado por el proceso de transformación de agrícola a urbano, es decir, no es un suelo que permita su urbanización y edificación; no ha pasado por un proceso de regularización. Es precisamente en este momento en el que aparece el gobierno interviene para realizar los cambios de uso de suelo, regularizándolo e incorporándolo a las políticas urbanas o, como en algunos casos, expropiando las tierras agrícolas para urbanizarlas[2] y comercializarlas a grupos desarrolladores e inversionistas privados. Esta primera vertiente nos lleva a argumentar que la o las periferias son resultado de la combinación de dos factores: el precio del suelo y las inversiones privadas en conjunto con inversiones públicas por parte del gobierno.

La segunda vertiente consiste en la regularización de los asentamientos informales que también se dan en la periferia a partir de invasiones ilegales. A menudo, este proceso es resuelto por los mismos pobladores que participan en la autoconstrucción de su vivienda. Al multiplicarse, estos esfuerzos dan origen a los asentamientos informales a los que hacemos referencia. La participación del gobierno (cuando participa) en este proceso se limita únicamente a la urbanización del asentamiento. Sin embargo, en este tipo de asentamientos, la inversión pública es mínima, escasa o muchas veces nula, por lo que

[2] En este caso, el término *urbanizar* se refiere a la inversión del gobierno en dotación de servicios como agua, luz y drenaje, así como en infraestructura, principalmente infraestructura vial, que es la que define la lotificación del suelo. No se refiere a la urbanización como proceso social, económico y espacial.

podemos encontrar en las periferias asentamientos informales sin ningún tipo de servicios, los cuales se convierten en pretexto para aspiraciones políticas a través de promesas de campaña.

Esta segunda vertiente tiene otro proceso de urbanización que también involucra a las grandes desarrolladoras de vivienda. Estas empresas encuentran en la periferia grandes extensiones de tierra donde, a partir del número de viviendas que producen, reducen sus costos de inversión y recuperan sus utilidades, basándose en el volumen de producción.

Al retomar las vertientes anteriores, podemos notar que la producción inmobiliaria se ha convertido en un proceso que ha dado como resultado el crecimiento y desarrollo urbano de las ciudades, así como la conformación de sus periferias. También es posible observar que este proceso ha llevado a la desaparición de la planeación o planificación urbana como disciplina de pensamiento teórico y práctica profesional promovida, desarrollada y ejecutada por el Estado. Urbanistas como Miguel de Quevedo, Carlos Contreras, José Luis Cuevas Pietrasanta, Hannes Mayer (invitado por Lázaro Cárdenas) y Mario Pani desarrollaron una práctica con la que “buscarían no solo el mejoramiento del entorno, sino transformarlo radicalmente” (Valenzuela, 2014, p. 20), pero esta ha sido sustituida y dictada bajo las leyes del mercado inmobiliario.

No obstante, es importante destacar que ambas vertientes se reflejan en la imagen de la ciudad, expresando, a través de los materiales de construcción y sus acabados, las desigualdades y contrastes entre ellas. En este contexto, la producción inmobiliaria no solo responde a condiciones económicas para generar plusvalías, sino que el proceso está dentro de un modelo económico. Este modelo representa un factor determinante en la configuración de una imagen y un paisaje urbano que ha remarcado las desigualdades, la separación y marginación social de manera constante o progresiva (Bauman, 1998).

Los nuevos pensadores de la imagen de la urbanización capitalista

Comprender el proceso de urbanización y la imagen de la ciudad en el siglo XXI, como resultado e influencia de los modelos económicos, requiere partir de la historia y de los postulados que economistas como Karl Marx, David Ricardo o Adam Smith plantearon en el siglo XIX. Con la aparición de la industrialización, el materialismo histórico se vio reflejado en el territorio, teniendo como base las relaciones de producción y la división social

del trabajo. El espacio para llevar a cabo la producción industrial fue la fábrica, lo cual aumentó la producción y dio origen a dos clases sociales y económicas antagónicas: por un lado, la burguesía, representada por el propietario de la fábrica, de la producción y, por lo tanto, del capital; y, por otro lado, el proletariado, representado por el obrero o trabajador, es decir, la clase social. Era el nacimiento de la segregación social, económica y espacial.

La multiplicación de los espacios de producción (fábricas) dio como resultado la concentración de población y capital. De manera gradual, se formaron pequeños, medianos y grandes asentamientos que en poco tiempo se convirtieron en puntos de atracción que permitían el intercambio constante de mercancías y productos. Estos asentamientos ofrecían mayores oportunidades económicas a sus habitantes, por lo que aparecieron necesidades de vivienda, infraestructuras y equipamientos urbanos dirigidos –con sus marcadas diferencias– a cada una de estas clases sociales. Era el nacimiento de las ciudades.

La aparición de la burguesía y la clase obrera dividió a la ciudad en dos territorios donde las condiciones económicas y sociales de una y otra se hicieron visibles. Cada uno de estos territorios posee una imagen, estructura, identidad y significado reconocible y diferente. En ese sentido, la acumulación de capital, basada en un modelo de producción económica concentrada en un solo grupo o clase social, convirtió a la ciudad en el escenario de la desigualdad y segregación social, económica y espacial, lo cual se refleja en la localización geográfica de estos grupos. Por un lado, se encuentran los asentamientos informales y, por otro, los barrios residenciales; ambos forman un paisaje y una imagen llena de contrastes físicos y sociales.

Tanto la segregación urbana como la social pueden reconocerse a través de tres condiciones: 1) la imagen que produce la expresividad de sus elementos arquitectónicos, es decir, los materiales de construcción utilizados tanto en una clase social como en otra; 2) la escala, tamaño o dimensión de dicha construcción (lo grande versus lo chico); y 3) el tiempo que implica el proceso de construcción entre las dos clases sociales mencionadas. El capital disponible de la clase media o alta, así como de los grupos de inversionistas privados, permite que dicho proceso de construcción se lleve a cabo en el menor tiempo posible, ya sea con recursos propios o con la posibilidad de aspirar a un crédito.

Durante este proceso, la participación del gobierno a través de la obra pública en infraestructura y equipamiento ayuda a consolidar las nuevas urbanizaciones capitalistas, transformando la imagen y el paisaje urbano de la ciudad de manera casi inmediata.

Es este mismo sistema el que genera los obstáculos segregadores, puesto que, mientras la clase baja o social depende de sus propios ingresos o de la esperanza de obtener un crédito (al cual muchas veces no tienen acceso), estas condiciones se reproducen de manera constante, contribuyendo a generar un paisaje contrastante y, por lo tanto, una imagen, estructura y morfología urbana desigual que representa las distintas clases sociales y económicas.

Dentro de este contexto, es importante mencionar que los cambios en los modelos económicos han sido resultado de las bases teóricas que los sustentan. Es decir, cuando un modelo económico existente funciona mal, ha habido una reestructuración teórica en un periodo específico, reemplazándolo total o parcialmente por uno nuevo (Kuhn, 2002). Este proceso se asemeja a un cambio de paradigma o la revolución científica que permite que las ciencias evolucionen, permitiendo que avancen hasta que el nuevo modelo o paradigma colapse y sea reemplazado por otro (Kuhn, 1971).

Son precisamente estos cambios de paradigmas económicos los que han planteado y replanteado una y otra vez la pugna entre las distintas escuelas y teorías de la ciudad, lo que genera una diversidad de posturas en relación con el objeto de estudio (Peña, 2016).

Bajo esta perspectiva, en este apartado se plantea que la ciudad no solo funciona como un sistema social complejo, sino también como un sistema capitalista en el que las principales actividades económicas permiten el intercambio de mercancías, bienes o servicios. Estas actividades económicas, a su vez, construyen el territorio y la imagen de la ciudad, específicamente la imagen de la ciudad capitalista que se construye a partir de la producción inmobiliaria, una de las principales actividades económicas de las ciudades del siglo XXI.

Con la crisis del movimiento moderno y el surgimiento de la Escuela Francesa de Sociología Urbana[3], surgieron nuevos y distintos enfoques, aproximaciones y posturas teóricas que nuevas generaciones de críticos de distintas disciplinas aportaron. Recientemente, los nuevos urbanistas, geógrafos, sociólogos, antropólogos y arquitectos han ido repensando el proceso de urbanización de la ciudad, lo cual ha permitido entender su complejidad y su diversidad gracias a la óptica de la interdisciplinariedad transversal. Bajo dicha perspectiva, a partir del análisis de los resultados en el territorio urbano y social es posible explicar la imagen que la urbanización capitalista ha construido.

Esta nueva generación de pensadores y críticos coincide en dos aspectos principales: por un lado, en el impacto que tiene el neoliberalismo como sistema capitalista en el crecimiento y la imagen de la ciudad; y, por otro lado, en la recuperación y resignificación de los espacios comunitarios, así como la ciudad como territorio de construcción social.

De acuerdo con Kevin Lynch, la ciudad puede leerse y entenderse desde tres componentes básicos que, de manera individual o colectiva, forman parte de *La imagen de la ciudad* (Lynch, 1984). Estos tres componentes, vistos desde otras perspectivas y disciplinas, son la base de nuestra investigación para explicar la imagen de la urbanización capitalista.

Para empezar, la imagen de la ciudad se construye a partir de la observación y el significado que el observador le otorgue a esa imagen o conjunto de imágenes, así como de los objetivos y propósitos que dicho observador tenga. Por lo tanto, la imagen resultante dependerá de cada observador (Lynch, 2008). Lo anterior plantea una percepción y lectura subjetiva de la ciudad y de los ojos del observador. Sin embargo, para evitar la subjetividad, el mismo Lynch propuso observar la ciudad a partir de tres componentes: identidad, estructura y significado. Para sustentar el estudio, Lynch se basó en cinco elementos: senda, borde, barrio, nodo y mojón. Este último puede entenderse como hito o, en nuestro caso, lo identificaremos como referencia urbana.

[3] A esta escuela pertenece un grupo de investigadores de distintas disciplinas cuyos trabajos de investigación se desarrollaron en Francia entre finales de los sesenta y los ochenta, quienes planteaban entender la ciudad como un producto social.

La imagen de la urbanización capitalista contrasta con la imagen de los asentamientos informales. Si bien Lynch aportó esta metodología para leer y entender las ciudades a partir de elementos físicos, algunos tangibles y otros no, pasó por alto que la imagen de la ciudad se construye a partir de las capacidades económicas de los grupos que la producen. Por esta razón, las desigualdades urbanas y arquitectónicas también representan las económicas, sociales y culturales. Por su parte, Harvey (1977) relacionó las desigualdades con la distribución de los ingresos y argumentó de una forma simple que la razón se debe a la diferencia de oportunidades y capacidades en una población, aludiendo que en las ciudades "[…]*siempre hay gente que por mala suerte, mal criterio edad o debilidad no pueden alcanzar un adecuado nivel de vida a través de los cauces usuales"* (Harvey, 1977, p. 48).

La afirmación de Harvey (1977) pone de relieve las desigualdades entre producción y distribución del capital y, por ende, en los ingresos de la población. Esto significa que los diferentes niveles de poder adquisitivo permiten solo a pequeños grupos alcanzar mejores condiciones de vida. En otras palabras, la economía, traducida en ingresos, tiene un impacto directo en la riqueza y la pobreza urbanas, y, por lo tanto, en la separación o segregación espacial de grupos o comunidades, identificables en el territorio a partir de su imagen y estructura morfológica.

La aproximación de Harvey a la construcción de la imagen de la urbanización capitalista reside en la localización de los grupos menos favorecidos en los barrios centrales, mientras que aquellos con mayor capacidad adquisitiva -mejores ingresos- se localizan en los suburbios de la periferia.

Esta aportación de Harvey (1977) en la estructura urbana de la ciudad la podemos observar en los deteriorados centros históricos de las ciudades latinoamericanas y en las urbanizaciones periféricas. Estas últimas son el espacio o territorio preferido de las urbanizaciones capitalistas, donde podemos observar una interesante diversidad urbana gracias a los distintos protagonistas que coexisten y habitan en ella, desde colonias populares, conjuntos urbanos cerrados, fraccionamientos residenciales y pueblos. Por consiguiente, la periferia urbanizada forma parte no solo de la imagen, sino también de la estructura de la urbanización capitalista (Cruz y Carbone, 2012).

Antes de Harvey (1977), Henri Lefebvre, uno de los más importantes e influyentes filósofos del siglo XX y de la llamada Escuela Francesa de Sociología Urbana, teorizó sobre este asunto. En su obra *El derecho a la ciudad*, realizó una crítica al urbanismo funcionalista y a *La ciudad del futuro* de Le Corbusier. Posteriormente, Lefebvre publicó *Producción del espacio* y *La revolución urbana.*

La trilogía de Lefebvre, especialmente la primera obra, es fundamental para entender el peso del *significado*[4] del espacio urbano y de la imagen de la ciudad. Lefebvre planteó la importancia del sujeto-hombre-ciudadano en las nuevas urbanizaciones, argumentando que "la ciudad es una proyección de la sociedad sobre el terreno…no solamente sobre el espacio sensible sino sobre el plano específico percibido y concebido por el pensamiento, que determina la ciudad y lo urbano" (Lefebvre, 1968, p. 75). Aquí, se puede hablar de la memoria de la ciudad y la importancia de esta como significado en la construcción de la imagen de la ciudad.

Años más tarde, en Estados Unidos (EE. UU.), surgió Jane Jacob, una periodista y activista canadiense cuyo trabajo se mantiene vigente con su texto *Muerte y vida de las grandes ciudades* (Jacobs, 1961). Lefebvre y Jacobs concibieron la ciudad como una construcción social del espacio más que el espacio como objeto tangible. Jacobs, por ejemplo, enfatizó la importancia de recuperar los barrios y su escala, viendo la calle como el lugar de la interrelación y convivencia urbanas. Ambos autores ofrecieron una lectura profunda de la ciudad desde su *significado* y destacaron este aspecto como motor o ingrediente de la identidad urbana y social.

Por otro lado, los geógrafos Borja y Muxi (2003) exhortaron a la recuperación de la ciudad y la ciudadanía desde la democratización del espacio público. El mismo Borja redactó el prólogo del libro de Muxi (2004), *La arquitectura de la ciudad global*, y lo tituló *La ciudad banalizada y la excepcionalidad porteña*. En el mismo prólogo, mencionó el trabajo realizado por Muxi (2004) al describir la banalización de la arquitectura, refiriéndose a la homogeneización de los objetos arquitectónicos y su función mediática al servicio del voyerismo (el placer de ver), la arrogancia del poder, la publicidad de las grandes empresas

[4] De acuerdo con Lynch, el significado se entiende como un concepto emotivo, incluso sentimental que tiene un objeto o conjunto de objetos para el observador El significado depende de la percepción y no necesariamente de componentes físicos o espaciales.

y el narcisismo de las figuras de la firma, así como la “macdonaldización” y disneylandización” de proyectos urbanos ilusoriamente renovadores[5].

En su obra, Muxi analizó el caso específico del proyecto inmobiliario de Puerto Madero, caracterizándolo como una parte de la ciudad convertida en parque temático, término previamente introducido por Sorkin (1992), a quien discutiremos más adelante. Muxi (2009) también destacó la aparición de grupos de inversionistas con el capital suficiente e interesados en hacer ciudad, añadiendo que “[…] ellos favorecerán el modelo de ciudad que la inversión de grandes capitales nacionales e internacionales deseaban” (p. 38).

> Uno de los efectos de la globalización y de las inversiones privadas es la arquitectura en serie, y cómo se ha pasado a la arquitectura de los barrios cerrados y de los centros comerciales, así mismo, menciona que la arquitectura de la globalización tiene una identidad difusa y, que su ubicuidad no la arraiga ni relaciona con ningún lugar. Por lo tanto, es una nueva arquitectura que va atestiguando el modelo económico presente. (Muxi, 2009 p. 11)

La postura crítica de Muxi respecto a la imagen de la ciudad, producto de las inversiones con capital privado, permite analizar de una forma más precisa y puntual los distintos componentes de la urbanización capitalista, como resultado de la producción inmobiliaria: identidad, estructura y significado. Lynch argumentó que es útil separar o abstraer estas partes, aunque siempre aparecen juntas (Lynch, 2008).

El libro de Muxi (2004) es la versión digerible de su tesis doctoral y uno de los libros que más se aproximan a una descripción tanto urbana como arquitectónica del impacto que tienen las inversiones privadas y el modelo económico neoliberal en las ciudades contemporáneas. Este mismo modelo se ha replicado en otras ciudades, como en Santa Fe en la ciudad de México, Panamá City en Panamá, Potsdamer Platz en Berlín o Canary Wharf en Londres.

En el viejo continente, surgió la figura de Rem Koolhaas, uno de los arquitectos más importantes y mediáticos de este siglo, no solo por su producción arquitectónica, sino

[5] Breve extracto del prólogo de Jordi Borja al libro *La arquitectura de la ciudad global* de Zaida Muxi.

también por sus aparentes posturas teóricas, ya sea al campo de la arquitectura o a las ciudades contemporáneas. Desde su *Delirius New York* hasta su famoso *S, M, X, XL* y su obra *Content,* Koolhaas exresó su fascinación por las ciudades. Sin embargo, en *La ciudad genérica* se preguntó: *"¿Qué queda después de que se ha despojado de la identidad? ¿Lo Genérico? ¿La ciudad contemporánea es como el aeropuerto contemporáneo - todos iguales?"* (Koolhaas, 1994).

Entre otros temas, en esta breve publicación, Koolhaas exploró la relación entre la identidad del centro urbano o histórico y la naturaleza genérica de la periferia, asumiendo dos posturas importantes: caracterizó al centro como el espacio físico e histórico de la ciudad donde la identidad surge de la sustancia física o del objeto construido, de lo histórico, del contexto, de lo real. Para Koolhaas (1994), la periferia (como su obra) es sinónimo de lo repetitivo y homogéneo que suele ser la arquitectura en territorios vacíos, sus espacios predilectos.

En la periferia, la identidad se concibe como una forma de compartir el pasado, aunque Koolhaas argumentó que esto está destinado al fracaso : "Cuanto más fuerte es la identidad, más encarcela, más resiste la expansión, la interpretación, la renovación, la contradicción" (Koolhaas, 1994, p. 1). El autor destacó la fuerza de las centralidades y señaló que , "mientras su esfera de influencia se expande, tarde o temprano llegará al punto de ruptura y, bajo esas condiciones surge la periferia como una zona de valor potencial a la cual podría finalmente ser digna de la atención arquitectónica" (Koolhaas, 1994, p. 2). Las periferias son el nuevo centro de oportunidades para multiplicar y reproducir capitales.

Para Koolhaas (1994), la ciudad genérica hace referencia a una ciudad libre de la presencia histórica del centro, de las esposas de la identidad. La ciudad genérica rompe con este destructivo ciclo de dependencia. La misma arquitectura de Office for Metropolitan Architecture (OMA) responde de manera genérica al momento sociopolítico y económico del siglo XXI, siendo esta la razón por la que su trabajo es altamente solicitado en las ciudades globales. El rechazo al contexto histórico de Koolhaas se hizo evidente al declarar en la siguiente cita que la ciudad genérica, o lo que es para nosotros la urbanización capitalista:

> Es la ciudad sin historia. Es suficientemente grande como para todos. Es fácil [*easy*]. No necesita mantenimiento. Si se torna demasiado pequeña simplemente se

> expande. Si se torna vieja simplemente se autodestruye y se renueva. Es interesante -o no interesante- en todas partes por igual. Es "superficial" -como un estudio de Hollywood, puede producir una nueva identidad cada lunes por la mañana. (Koolhaas, 1994, p. 2)

La ciudad que Koolhaas (1994) describió en su libro es una analogía de las urbanizaciones capitalistas, las cuales, deslindándose de la identidad de la historia, resultan totalmente descontextualizadas y superficiales, con una arquitectura que podría encajar en cualquier ciudad del mundo.

A partir de lo anterior, surgen dos preguntas: ¿Las urbanizaciones capitalistas se convertirán en lo que los centros históricos son hoy para nosotros? ¿Cuál es la arquitectura que representa a nuestra sociedad y cultura en el siglo XXI?

Después del movimiento moderno o modernismo, surgieron el posmoderno o posmodernismo y posteriormente el deconstructivismo. Finalmente, la llegada del minimalismo detuvo temporalmente los *ismos* y, con ello, terminaron los estilos en arquitectura. La historia de los estilos en la arquitectura no son la teoría de la arquitectura; han dejado huella de la cultura de la sociedad y han sido fieles representantes de los modelos económicos en cada uno de los momentos históricos en los que han aparecido. Al mismo tiempo, han surgido como contrapropuestas entre sí.

Con seguidores y detractores de cada uno, los arquitectos han sido piezas fundamentales en la creación, permanencia o decadencia de dichos estilos o movimientos. ¿Qué ha pasado después del deconstructivismo o del minimalismo?

Como se mencionó en párrafos anteriores, a partir de los años noventa, las sociedades adoptaron un modelo económico capitalista en el cual el Estado ha cedido participación a la iniciativa privada. Estos cambios también se han manifestado en la arquitectura y en la ciudad, dando lugar a lo que parece ser una nueva arquitectura donde las nociones de lugar, contexto e identidad han perdido su significado. Esto ha llevado al surgimiento de un nuevo ismo: el *supermodernismo* (Ibelings, 2002), término utilizado por el antropólogo Augé (1992) en su libro *Los no lugares: espacios del anonimato, antropología sobre la modernidad* para describir la condición supermoderna.

Augé (1992) redefinió el significado de lugar al postular la existencia de los “no lugares”, los cuales definió desde su postura antropológica como espacios sin arraigo ni

identidad, dado que carecen de historia. Esta definición de los “no lugares” representa a las urbanizaciones capitalistas, las cuales emergen de manera abrupta sin un contexto histórico que las respalda, caracterizadas únicamente por su verticalidad transparente. Los no lugares se identifican siendo atentos y observando el comportamiento humano y su mutua interacción: transitoria, efímera, rápida e inmediata.

Los “no lugares” de Augé (1992) son “las ciudades líquidas” de Bauman (2003) y la “ciudad cerrada” de Sennett (2019). Zygmunt Bauman partió de la conceptualización del estado de fluidez de los líquidos y los gases, estableciendo que los líquidos, a diferencia de los sólidos, no conservan su forma, no se fijan al espacio ni se atan al tiempo (Bauman, 2003). Es el estado de fluidez lo que representa la era moderna. Ahora bien, de acuerdo con lo planteado por Bauman, ¿existe el urbanismo líquido o las urbanizaciones líquidas? Sí.

En concordancia con Bauman, las urbanizaciones líquidas son aquellas urbanizaciones inestables, transitorias y sin memoria histórica. En estas urbanizaciones, la globalización se presenta como el elemento que diferencia dos clases sociales: los globales (la clase alta o burguesía) y los locales (la clase baja o social). Los primeros conducen el juego a través de sus propias reglas, mientras que los segundos representan la penuria y la degradación social, siguiendo las reglas de los globales (Bauman, 1998).

La interpretación de la sociedad contemporánea por parte de Bauman (1999) tanto en su libro *Modernidad líquida* como en *La globalización, consecuencias humanas*, es objetiva y tangible. Esta interpretación se refleja urbanísticamente en las condiciones de individualismo y privacidad, dando lugar a una nueva idea de vecindario moderno en donde la seguridad extrema provoca relaciones provisionales y frágiles, conceptos antagonistas de la colectividad de la ciudad sólida.

El *supermodernismo* al que nos referimos en párrafos anteriores es, ni más ni menos, la arquitectura en la era de la globalización. Hans Ibelings la describió de la siguiente manera:

> En arquitectura, la globalización se suele ver como un factor negativo a la cabeza de los procesos de homogeneización y uniformización. Sin embargo, en años recientes y bajo el influjo de la globalización, ha empezado a surgir una nueva y sugestiva arquitectura en la que la superficialidad y la neutralidad han adquirido una

> significación especial, en donde todo parece suceder en todas partes, incluso simultáneamente. Donde nada está vinculado a ningún lugar en concreto… el mismo edificio, con unos pocos ajustes relativos al emplazamiento, puede erigirse en cualquier parte. (Ibelings, 2002, p. 1)

La arquitectura del modelo capitalista se va reproduciendo en el horizonte urbano sobre lo existente, representada por la inteligencia, verticalidad (densidad) y transparencia del rascacielos para los grandes corporativos. Ciudades como Berlín, Londres, Tokio y la emblemática Dubái son algunos ejemplos de cómo se puede reconstruir una zona de la ciudad o construir una ciudad entera gracias al capital privado.

Este modelo de ciudad incorpora además otros equipamientos como el ocio y la cultura, con el objetivo de atraer el turismo global. En el 2008, se presentó la primera edición del libro *Urbanalización, paisajes comunes lugares globales* (Muñoz, 2008) del geógrafo español Muñoz (2008), quien definió el término *urbanalización* de la siguiente manera:

Urbanización banal del territorio, es decir, una urbanización que tiene poco valor o importancia debido a su falta de contenido o naturaleza, donde el paisaje urbano se concibe como un paisaje repetido, reincidente, sin principio ni fin, estandarizado y común. El autor explicó cómo los efectos de la globalización en el paisaje urbano han convertido las ciudades en espacios organizados arquitectónicamente para el consumo, el ocio, la cultura y el turismo global (Muñoz, 2008).

Inicialmente, el término parece tener una connotación peyorativa o despectiva hacia la ciudad o hacia la urbanización de ciertas áreas de una ciudad como resultado de un proceso. En el contexto de esta investigación, la urbanalización no es más que el paisaje urbano o la imagen de ese paisaje repetitivo, homogéneo y superficial, que por lo general se desarrolla en la periferia de las ciudades.

En este contexto, Muñoz (2008) analizó las repercusiones que tiene la globalización en los campos de la arquitectura y del urbanismo, señalando la emergencia de un nuevo paisaje urbano con características propias que pudiera estar en ciudades y contextos completamente distintos. Asimismo, se refirió a la aparición de un tipo de urbanización banal del territorio como un fenómeno donde los elementos que conforman un paisaje específico son repetidos y replicados en lugares muy distantes tanto geográfica como económicamente (Muñoz, 2008).

El documento *Urbanalización, arquitectura y turismo*, escrito por Muñoz y Sánchez (2009), es otro trabajo que utiliza el término *urbanalización*. En este texto, los autores señalaron la transformación que ha de sufrir el espacio para facilitar el fenómeno turístico, es decir, la transformación de la ciudad del turismo a través de la especialización del territorio. También explicaron cómo en las ciudades orientadas al turismo, los objetos arquitectónicos tienden a la homogenización, diluyendo las particularidades del sitio. Finalmente, mencionaron que la imposición de lo genérico y estandarizado está por encima de lo singular y vernáculo que un paisaje pueda tener.

Una vez abordadas las posturas y coincidencias anteriores, surgió la pregunta: ¿El modelo capitalista, a través de la producción inmobiliaria, ha convertido ciudades segregadas y territorios homogéneos y repetitivos cuya imagen puede reproducirse en contextos geográficos distintos? Si la respuesta es afirmativa, entonces estaríamos hablando de un urbanismo capitalista o de una nueva urbanización líquida.

POSIBILIDADES Y CONJETURAS TEÓRICAS

Planteamiento de la problemática

A principios de la década de los noventa, las necesidades de crecimiento de la ciudad de Puebla iniciaron una dinámica de urbanización hacia el sur de la ciudad. La expropiación de las reservas territoriales Atlixcáyotl y Quetzalcóatl resultó en el inicio de esta urbanización y la conformación de la nueva periferia, donde el desarrollo inmobiliario, a través de inversiones privadas y gracias al bajo valor del suelo adquirido, ha determinado el rumbo y crecimiento de la ciudad.

Si bien los argumentos planteados por el Gobierno Estatal, alineados al federal, se basaron en la creación de una nueva zona de negocios, vivienda y comercio, así como en la generación de empleos, la imagen y morfología urbana resultante de esta estrategia y su funcionamiento han generado una ciudad excluyente, dispersa, desigual y alejada de criterios, alternativas y soluciones más justas y sostenibles para toda la población.

Es importante subrayar dos aspectos producto de la mencionada expropiación: por un lado, la transformación de suelo rural a suelo urbano y, por otro, la pérdida de suelo agrícola productivo para convertirse en suelo especulativo. Se argumenta que el desarrollo inmobiliario y la expansión urbana son necesarios para atraer inversiones.

De acuerdo con lo anterior, el trabajo realizado por Cabrera y Guerrero (2008) explica y documenta los inicios de la mencionada transformación. Retomando estas consideraciones y para fortalecer el planteamiento de la problemática, surgió la necesidad de entender y explicar cuál es el impacto del desarrollo inmobiliario en el crecimiento de la ciudad y en la imagen urbana resultante. Para dicho propósito, se plantearon los siguientes objetivos:

Los objetivos de la investigación

Objetivo general: analizar la imagen urbana y sus componentes resultantes de las inversiones inmobiliarias y privadas en la Reserva Territorial Atlixcáyotl en la ciudad de Puebla dentro el periodo comprendido entre 1990 y 2020.

Objetivo particular: a través del análisis de la estructura y morfología del área de estudio**,** explicar la importancia de las inversiones inmobiliarias como una de las principales actividades económicas y su influencia en el crecimiento, la expansión y el funcionamiento de esta urbanización.

De acuerdo con lo anterior, la investigación plantea como conjetura teórica la inexistencia de la planeación y planificación urbana, sustituidas por un proceso de urbanización basado en una actividad económica, siendo la producción inmobiliaria la representación más clara de la urbanización capitalista y del crecimiento y expansión de la ciudad. Este proceso ha resultado en crecimiento y urbanización que se refleja en la imagen y en el paisaje urbano de esta zona de la ciudad.

Esta nueva dinámica de urbanización o producción del espacio urbano llamado ciudad, a través del capital privado, ha dado como resultado una imagen urbana. A partir de esto, se plantearon las siguientes preguntas:

Preguntas conductoras

Pregunta general: ¿Cuál es la imagen urbana que resulta de la urbanización encabezada por las inversiones inmobiliarias y privadas en la Reserva Territorial Atlixcáyotl y del fraccionamiento Lomas de Angelópolis de la ciudad de Puebla?

Pregunta particular: ¿Cuáles son las características o componentes que definen el funcionamiento y la estructura urbana en esta nueva urbanización y modelo de ciudad?

Las preguntas planteadas surgen del interés por explicar el papel que tienen las inversiones inmobiliarias y privadas en la producción de nuevos espacios urbanos y en la imagen urbana de ellos. Este análisis no deja a un lado la participación del gobierno en mayor o menor grado, adoptando políticas que promuevan y favorezcan la inversión privada. Además, se examina el impacto que tiene el modelo económico neoliberal, que enfatiza el crecimiento económico y la competitividad urbana basada en el libre mercado, argumentando que la libre empresa y la competencia son fundamentales para el desarrollo y crecimiento urbano.

No obstante, la principal preocupación radica en analizar el resultado que tiene la participación de ambos protagonistas. El enfoque se centra en la estructura urbana y el funcionamiento de esta zona, con el objetivo de identificar posibles modelos, patrones o componentes de la imagen. Esta inquietud nos lleva a plantear las siguientes hipótesis:

Las hipótesis

Hipótesis general: la urbanización de la Reserva Territorial Atlixcáyotl es resultado de una dinámica de producción espacial desarrollada a partir de tres factores: 1) la disposición y valor del suelo; 2) la infraestructura vial; y 3) las inversiones privadas. A esto se suman los servicios urbanos que necesariamente proporciona el gobierno. Esta combinación de factores y actores son los principales protagonistas del crecimiento, expansión territorial y, especialmente, de la imagen urbana de un nuevo modelo de ciudad en el sur del territorio poblano. Si bien es sabido que este proceso de urbanización (capitalista) se ha aplicado en otras ciudades y países, la imagen urbana resultante tiene las mismas características y el mismo funcionamiento.

Con el propósito de reforzar la hipótesis anterior, se consideró la importancia de la localización de las principales actividades económicas que se han desarrollado en la ciudad de Puebla, y cómo estas han sido una condición importante que ha dado lugar al crecimiento de la ciudad. Sin embargo, los modelos de ciudad resultantes de estas actividades tienen la condición de proximidad y cercanía con la ciudad central o fundacional y de ser urbanizaciones completamente abiertas y accesibles, con una imagen urbana propia, que incluso comparte características y patrones similares a las de otras ciudades. Caso contrario sucede con las nuevas urbanizaciones desarrolladas por el capital inmobiliario y privado. Esta razón nos llevó a plantear la siguiente hipótesis particular:

Hipótesis particular: las principales características o componentes de este modelo de ciudad o urbanización capitalista son las siguientes: a) están dirigidas hacia un sector de la sociedad; b) el consumo y abasto se solucionan mediante plazas y centros comerciales que, a su vez, sustituyen el espacio público; c) la vivienda se resuelve en fraccionamientos cerrados, creando barreras físicas y desconexión con la ciudad; y d) no existen condiciones óptimas ni seguras para la movilidad no motorizada, puesto que la infraestructura vial está diseñada para el automóvil. Estas características dan como resultado cuatro componentes legibles e identificables que definen el funcionamiento y, sobre todo, la imagen urbana del territorio en el que se encuentran: 1) la ciudad consumo, 2) la ciudad blindada, 3) la ciudad genérica, y 4) la ciudad del automóvil.

Para efectos de esta investigación, se tomaron en cuenta los trabajos realizados por Cabrera y Guerrero (2008) y Flores (1993), así como algunos más recientes como el de Cabrera y Delgado (2019), Martínez (2015) o Valverde (2017). Estos trabajos permitieron entender el proceso de urbanización de la ciudad de Puebla. En el caso de Martínez (2015), ayudó a comprender la participación del Gobierno Estatal en dicho proceso. Sin embargo, ninguno de ellos aborda el tema de la imagen urbana. Basándonos en lo anterior y con el objetivo de enriquecer las aportaciones anteriores, esta investigación pretende aportar lo siguiente:

Aportaciones: utilizando el diagrama como representación gráfica y de análisis, la presente investigación explora la imagen urbana y los componentes que caracterizan a las urbanizaciones desarrolladas por el mercado inmobiliario y privado en el área de estudio. Este enfoque metodológico, comúnmente utilizado en la arquitectura y el urbanismo, ayuda a entender de manera visual el funcionamiento del sur de la ciudad de Puebla y, al mismo tiempo, fortalece los conceptos teóricos abordados en cada capítulo.

Es importante señalar que la investigación no busca analizar el proceso de urbanización de la ciudad de Puebla en su totalidad ni su metropolización. Tampoco profundiza en las intenciones públicas o privadas de crear o haber creado una nueva zona financiera y/o de negocios para captar plusvalías particulares. Aunque ambas condiciones son fundamentales en el desarrollo del espacio urbano, se consideran temas para abordar en otras investigaciones. Se analiza la imagen urbana, sus componentes y patrones resultantes y existentes dentro del área de estudio.

A raíz de lo mencionado anteriormente, a lo largo del trabajo se exponen y confrontan las ideas y posturas de disciplinas como la filosofía, antropología, geografía y sociología. Sin embargo, nos centramos principalmente en Lynch (1960) para analizar y explicar la imagen de la urbanización capitalista a partir de sus tres categorías para leer la ciudad: estructura, identidad y significado.

Delimitación en tiempo y espacio: la investigación se enfoca en el sur de la ciudad de Puebla, específicamente en la Reserva Territorial Atlixcáyotl y los bordes del río Atoyac, abarcando el periodo que va desde 1990 hasta el año 2020. Sin embargo, se hace referencia al crecimiento de la ciudad hasta llegar a la zona de estudio, la cual se representa en la Figura 1.

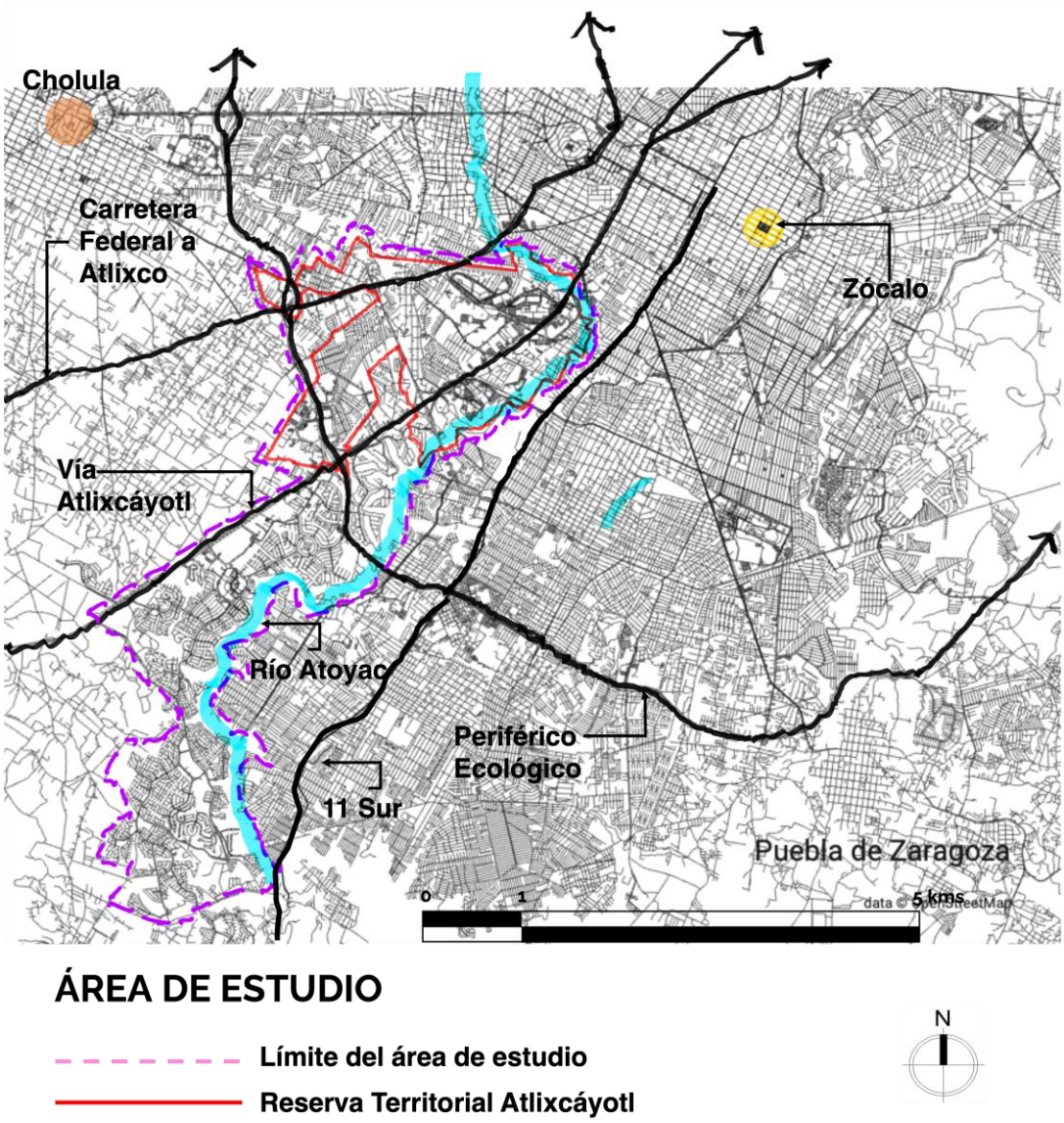


Figura 1. *Delimitación física del área de estudio*

Nota. Elaboración propia.

Metodología gráfico-descriptiva

A través de una metodología descriptiva, elaboramos una serie de mapas y se utilizó el diagrama como herramienta de análisis para comparar las áreas centrales o fundacionales con urbanizaciones nuevas y capitalistas de tres ciudades mexicanas: Ciudad de México, Querétaro y Guadalajara. El objetivo fue identificar visualmente y comprobar la presencia de los cuatro componentes de la urbanización capitalista.

Paralelamente al análisis del mapa, utilizamos diagramas basados en imágenes existentes de la ciudad, lo que nos permitió reforzar y explicar de manera más clara y visible la imagen y los componentes de la urbanización capitalista.

CONCEPTOS REPRESENTATIVOS DE LA IMAGEN EN LA URBANIZACIÓN CAPITALISTA

A partir de las tres categorías descritas por Lynch (estructura, identidad y significado), las cuales se considera que contribuyen en mayor o menor medida a la lectura de la imagen de la ciudad, se decidió establecer una metodología más amplia, transversal e interdisciplinaria. Con este fin, se elaboró la Figura 2, en la cual distintos autores desde su propia disciplina y postura argumentan sobre los conceptos que, según su opinión, se manifiestan en las urbanizaciones contemporáneas. Estos conceptos se agruparon de acuerdo con las tres categorías de Lynch.

	AUTOR	IDENTIDAD	ESTRUCTURA	SIGNIFICADO
GEÓGRAFOS	Francesc Muñoz	Paisaje homogéneo, superficial y repetitivo.	Urbanización en la periferia. Estructura espacial dispersa y fragmentada. Densificación Vertical.	Riqueza. Representa la acumulación o concentración del capital. El dinero como representación del poder económico.
	David Harvey	Imagen urbana contrastante	Los grupos menos favorecidos se localizan en las zonas y barrios centrales de las ciudades. Mientras que los grupos con mayor poder adquisitivo se emplazan en los suburbios.	Desigualdad y segregación espacial y territorial ocasionada por la falta de equidad en los ingresos de los habitantes.
GEÓGRAFOS URBANISTAS	Edward Soja	Homogeneización del paisaje resultado de la globalización.	Expansión de la ciudad y sus bordes. Ciudades fortificadas con sistemas de vigilancia.	Metropolaridad: aumento de las desigualdades sociales, aumento de las brechas de ingresos, nuevos tipos de polarización social. Exópolis : la ciudad que ya no transmite las cualidades tradicionales de la ciudad. Cosmópolis : la primacía de la globalización. Globalización de la cultura, el trabajo y el capital.
	Jordi Borja	Falta de convivencia ciudadana. La especulación prioriza el valor de cambio por encima del de uso. La arquitectura de los objetos substituye al urbanismo integrador.	El Espacio Público en zonas privilegiadas es excluyente y mínimo. Marcadas zonas privilegiadas (ciudad de calidad) contrasta con el resto de la ciudad. Arquitectura vertical, edificios que representan el poder económico y empresarial.	Sociedades con miedo crean obsesión por la seguridad. El urbanismo al servicio de la economía capitalista y especulativa enfatiza la segregación y la desigualdad sociales. La fuerza del mercado inmobiliario expulsa a los habitantes dando origen a la Gentrificación.
ARQUITECTOS	Michael Sorkin	La ciudad es un parque temático, simulada. Urbanismo genérico modulado por la "superposición ornamental". El valor por encima de la función (especulación). Lugares ageográficos. Se sacrifica la idea de ciudad como lugar para la comunidad y las relaciones humanas.	Los espacios de consumo estructuran el territorio. Falta de espacios intermedios (espacio público entre edificios) que sirvan de conectores entre los objetos construidos. Predominio de urbanizaciones cerradas. Perfiferia excluyente y segregadora.	Ciudad Genérica. Lugares que pueden ser insertados en cualquier territorio. Individualismo obsesivo por la seguridad crea la vida egoista, hacia el interior. Arquitectura semiótica para un parque temático.
	Rem Koolhaas	Ciudades carentes de identidad, sin historia, por lo tanto ***superficial***.	Estructura vial da forma a la ciudad y al territorio. Ciudad dispersa, periférica y	Ciudad de residuos, sin cimientos o sin apegos históricos, transformable incluso desechable.
	Zaida Muxi	Representación de la acumulación del capital en lugares que han sido "rescatados" por inversiones privadas y públicas. Los objetos del paisaje son transitorios, homegéneos y repetitivos.	La vivienda se resuelve en Clústers, en barrios cerrados. Los espacios de consumo se resuelven por medio de ***malls-centros comerciales.*** Especulación. Ciudad vertical donde el rascacielos es el común denomidaor. Se promueve la vida hacia el interior.	El capital en manos de pocos. Representación del dinero, la opulencia y del poder genera modelos aspiracionales basados en productos y modas. La ciudad se transforma en producto y mercancía.
ANTROPÓLOGOS	Marc Augé	Espacios no antropólogicos en los que no hay arraigo ni identidad con el espacio físico por que carecen de historia.	Espacios de transición. Espacios de interacción efímera, rápida e inmediata. Espacios sin identidad histórica.	La sobremodernidad reproduce los no lugares. La lucha entre el lugar vs el no lugar
SOCIÓLOGOS	Zygmun Bauman	La globalización como elemento diferenciador de clases: los ***globales*** y los ***locales***. Los primeros imponen las reglas del juego. Estado fuido y volátil de la sociedad contemporánea.	Urbanismo líquido o inestable, transitorio y sin memoria histórica. Los espacios de consumo articulan el territorio priorizándolos. Los residuos de la ciudad son para los pobres (la ciudad sin servicios). Los procesos globalizadores producen una segregación, separación y marginación social. Ciudad excluyente.	Ansiedad, incertidumbre y miedo progresivos. Se produce una nueva idea de ***vecindario*** en la metrópoli contemporánea. Relaciones provisionales y frágiles (líquidas-periféricas). Sociedades basadas en el individualismo dan como resultado una ciudad individualista versus una ciudad colectiva.
	Richard Sennett	El sistema cerrado y la Ciudad Frágil o Débil son el resultado de la falta de creatividad en el urbanismo moderno. La sobredeterminación tanto de las arquitectura como de las funciones sociales de la ciudad.	Aumentaron los suburbios para las clases medias, las calles y el espacio público (en su sentido social integrador) fueron sustituidos por los centros comerciales, algunos monofuncionales (se pierde el uso mixto como estrategia diversificadora). Aparecen las comunidades cercadas. Las innumerables regulaciones basadas en la zonificación imposibilitan la innovación local. La ciudad frágil se deteriora con mayor rapidez que el tejido urbano.	La ciudad frágil segrega funciones, homogeneiza a la población y a la arquitectura. No le da a los habitantes el significado de lugar, ni el tiempo y el espacio para su crecimiento. La ciudad frágil es un sistema cerrado que rechaza y expulsa.
HISTORIADOR	Hans Ibellings	El paisaje y el territorio han caído en la Homogeneización y Superficialidad. El contexto y la identidad han perdido su significado.	Ciudad carente de espacio público. La arquitectura contiene "chocantes similitudes" expuestas por los mismos despachos. El mismo edificio, con algunos cambios puede estar en cualquier parte.	El supermodernismo, término acuñado por Marc Augé. La sociedad vive bajo el consumo inmediato y la individualización.

Figura 2. *Semejanzas y coincidencias interdisciplinarias acerca de la urbanización capitalista*

El análisis de la Figura 2 revela la coincidencia de conceptos y posturas teóricas entre distintos autores a pesar de la diversidad de disciplinas. Respecto a estos conceptos, identificamos los siguientes como los más representativos:

Homogeneización: nos referimos a la homogeneización desde una perspectiva urbana o arquitectónica. La definición básica del concepto sería el conjunto de

características o rasgos que se repiten un número determinado de veces en un espacio específico. Para una definición más amplia del concepto, consideramos su relación con la cultura y el modelo económico actual, es decir, trataremos de explicar la existencia de una relación directa entre el sistema capitalista, la cultura de la globalización y, como resultado, un consumidor estandarizado en cualquier parte del mundo (Baeza, 2006).

El interés del sistema capitalista en la homogeneización cultural reside en la imposibilidad de los mercados de alcanzar todos los confines universales. Para lograrlo, implementa una transformación cultural a nivel global con el objetivo de tener mercados cautivos que garanticen sus ganancias en todas partes (Baeza, 2006). Este proceso de transformación y homogeneización cultural da como resultado una nueva sociedad en la que el consumo es un modo activo de relación, no solo con los objetos, sino también con la colectividad y el mundo. Es un modo de actividad sistemática y de respuesta global en el cual se funda todo nuestro sistema cultural (Baudrillard, 1999).

Podríamos afirmar que de esto se deriva la aparición, evolución y multiplicación de los espacios comerciales en las urbanizaciones capitalistas, junto con la producción en masa de la vivienda, especialmente la vivienda social. A través de la optimización de recursos que incrementa las ganancias, se desarrolla una tipología de vivienda que se multiplica en el territorio, homogeneizando el paisaje y creando nuevas identidades y significados legibles.

Desterritorialización: existen dos dimensiones que definen este concepto: por un lado, la geográfica o físico-espacial y, por otro lado, la simbólica. Una primera definición que abarca las dos dimensiones es aquella que se refiere a la pérdida de la relación "natural" de la cultura de los territorios geográficos y sociales y, al mismo tiempo, ciertas relocalizaciones territoriales relativas, parciales, de las viejas y nuevas producciones simbólicas (García, 1999). En otras palabras, la pérdida del territorio y, por consiguiente, la relación con la historia y la memoria de los lugares. En nuestro caso de estudio, el concepto se refiere a la lejanía o distancia existente entre un territorio consolidado como lo son las áreas fundacionales o centrales de algunas ciudades y los nuevos territorios o urbanizaciones localizados en la periferia, donde los modelos de vida se basan en el consumo de lo nuevo.

Fragmentación: se define como un proceso en el cual un organismo tiene la capacidad de dividirse en diferentes partes, cada una con la capacidad de formar otros organismos completos. Desde un punto de vista ecológico, la fragmentación de un hábitat se refiere a la aparición de discontinuidades (pérdida de la continuidad) en zonas que antes presentaban una vegetación continua. La aparición de la fragmentación provoca el surgimiento de partes (fragmentos) aisladas y desconectadas entre sí. La fragmentación puede ser causada de forma natural o por medio de la intervención humana, y en ambos casos atenta contra la biodiversidad y modifica el flujo natural de energía y materia.

En el ámbito sociológico, los estudios sobre la fragmentación coinciden en que las desigualdades económicas provocadas por el modelo neoliberal se traducen en pobreza urbana, formando grupos establecidos de manera informal en territorios periféricos. Estos grupos están obligados a vivir en condiciones precarias debió a la falta de inserción en los mercados formales productivos. Por otro lado, existe otra forma de fragmentación caracterizada por las clases sociales medias y altas, las cuales se agrupan en torno a urbanizaciones cerradas promovidas por el sector inmobiliario. Ambas fragmentaciones se reflejan en el territorio desconectadas de la ciudad central, generando nuevos núcleos urbanos representados por sus niveles económicos, su infraestructura y equipamiento.

Dispersión: en las culturas modernas, los procesos de urbanización transformaron el territorio, pasando de una ciudad compacta a una ciudad periférica y dispersa, donde los vacíos e intersticios urbanos se convierten en oportunidades inmobiliarias más que en espacios para el desarrollo y consolidación de la ciudad. La dispersión urbana es una forma específica de desarrollo urbano, caracterizada por la baja densidad edificatoria, la discontinuidad y fragmentación de los nuevos usos del suelo en el territorio y la preponderancia del transporte privado por carretera (Ewing, 1997; Downs 1999; Galster et al., 2001; Malpezzi y Guo, 2001 como se citó en Azcárate et al., 2012).

Para poder explicar el proceso metodológico de la investigación y conocer los conceptos y fundamentos teóricos utilizados a lo largo del trabajo, los conceptos anteriores se agruparon a través de elementos de análisis que dan origen a los componentes o patrones de la urbanización capitalista (ver Figura 3).

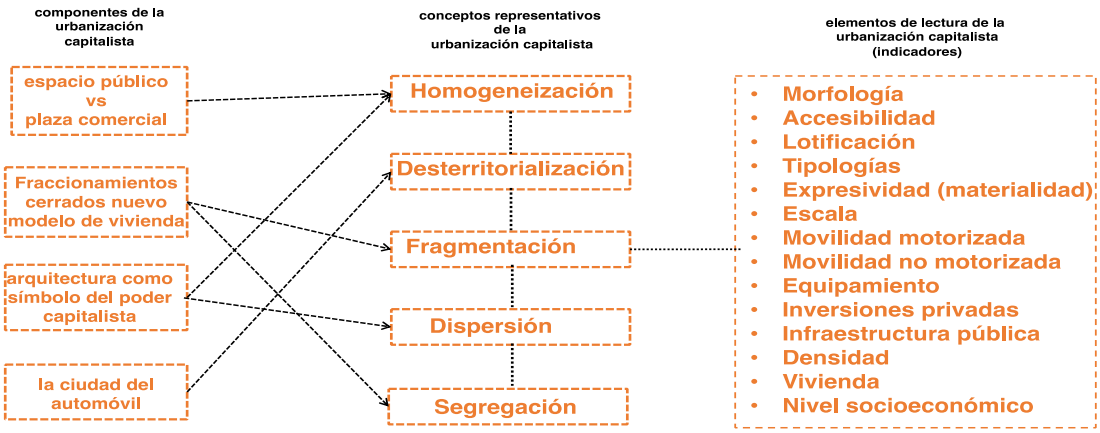


Figura 3. *Relación entre conceptos y elementos que permiten identificar la urbanización capitalista que dan como resultado sus componentes*

La construcción de la imagen de la ciudad

¿Por qué es importante la imagen de la ciudad? Porque, desde cualquier punto de vista, la imagen transmite estímulos visuales (positivos o negativos; agradables o desagradables). Para Moles (1991), "la imagen es el soporte de la comunicación visual…las cuales se presentan como elementos artificiales del medio ambiente y son una experiencia óptica" (p. 24). El mismo autor afirmó que "la imagen es susceptible a subsistir a través de la duración y forma parte de los componentes principales de los medios masivos de comunicación" (p. 24). En esta descripción, el autor incluyó algunas de las llamadas bellas artes como la fotografía, escultura, pintura, ilustraciones, cine y televisión. Excluyó a la arquitectura como objeto de análisis a través de la imagen que transmite como objeto construido, semejante a lo que la escultura transmite.

Para una mejor lectura de la imagen de la ciudad, existen dos categorías de análisis. En primer lugar, está la *imagen visual*, que se refiere a los atributos físicos y estéticos que pueden observarse directamente, como el color, la forma, el tamaño, la textura y el estilo arquitectónico. Estas características son cuantificables y a menudo se manipulan directamente en el diseño urbano.

En segundo lugar, está la *imagen perceptual*, formada por un conjunto de elementos relacionados con interpretaciones subjetivas y reacciones psicológicas a los estímulos visuales y otros estímulos sensoriales del entorno urbano. Incluye sentimientos de seguridad, identidad, pertenencia y utilidad.

Por lo anterior, consideramos importante el papel que juega la arquitectura como transmisor de una imagen, función y significado, ya sea a través de un edificio u objeto construido solo o en conjunto. El resultado de estos estímulos que produzca la imagen de los objetos construidos, o de aquellos espacios no construidos, dependerá de la percepción del observador (imagen perceptual). Esta percepción, a su vez, es interpretada por las experiencias vividas, los conocimientos adquiridos, incluso por el nivel sociocultural del observador, sus conocimientos y valores.

Es posible concluir que la arquitectura, el espacio público y los espacios no construidos, como los bordes naturales y artificiales, las calles y banquetas, es decir, la ciudad en su conjunto como sistema y producto social, forman parte y construyen la memoria colectiva individual del observador. Una parte de esta memoria colectiva está constituida por el conjunto de edificios y calles; otra parte la constituyen los aspectos sociales, culturales y económicos (Geddes, 1915).

Dentro de los aspectos sociales están las aportaciones de Lefebvre, quien sostuvo que el espacio urbano no es simplemente un producto físico, sino el resultado de relaciones sociales, políticas y económicas. La imagen de la ciudad refleja estas relaciones y dinámicas, y su análisis puede revelar tensiones y desigualdades dentro del tejido urbano, (Lefebvre, 1974). Comprender estas dimensiones es crucial para abordar cuestiones de justicia espacial y desarrollo urbano equitativo.

Ahora bien, la arquitectura y la ciudad, como transmisores de imágenes y estímulos, tienen un contenido estético, incluso artístico, que han llevado a considerar a la arquitectura como una de las Bellas Artes. Ambas (arquitectura y ciudad) tienen un valor utilitario del que carecen el resto de las manifestaciones artísticas o Bellas Artes, es decir, tanto la arquitectura como la ciudad tienen un uso y una función.

Por lo anterior, podemos considerar que la arquitectura y la ciudad pueden leerse, entenderse, interpretarse y analizarse a través del ojo de un observador. Analizarlas a partir de su imagen requiere de un estudio más objetivo que permita explicar su funcionamiento. Es decir, si la imagen es el vehículo transmisor del aspecto físico de un objeto o de un espacio, y si hemos sido capaces de construir un discurso teórico e histórico de la arquitectura a partir de esos objetos construidos a lo largo de la historia, podemos construir el mismo discurso a una escala mayor: la escala urbana, la escala de la ciudad.

Este discurso histórico, construido a partir de la imagen de la arquitectura, es testigo del crecimiento urbano y de los modelos de ciudad resultantes de las diferentes actividades económicas. Por ejemplo, la fábrica es la representación arquitectónica de la ciudad industrial y de un modelo económico y de producción llamado “capitalismo”. De este modelo se derivan dos clases sociales: una clase alta que representa al propietario, y una clase baja que representa a la mano de obra, al obrero y al trabajador. También surgen dos modelos de vivienda: la vivienda residencial para el propietario y la vivienda social para el obrero, y dos espacios urbanos claramente diferenciados, pero identificables por la imagen que resulta de cada uno de los aspectos anteriores.

Bajo este mismo discurso, podemos establecer vínculos y relaciones entre*:* a) la imagen de la arquitectura, la ciudad y la principal actividad económica y productiva de las ciudades contemporáneas; b) el principal modelo económico en el siglo XXI; y c) la imagen urbana resultante de esa actividad y modelo.

Geddes (1915) y Lynch (1960) afirmaron que la imagen de la ciudad constituye un elemento de pensamiento visual, proponiendo que su lectura es posible a partir de una metodología basada en la observación y el recorrido. Sin embrago, para una lectura más amplia de la ciudad y para estudiar su forma y estructura, Geddes (1915) introdujo el concepto del *análisis morfológico*, lo que implica examinar la disposición de los edificios, las características del paisaje urbano y la distribución de los espacios públicos y privados para comprender cómo influyen en la experiencia y la percepción de la ciudad.

Este análisis morfológico es de gran importancia en la investigación debido a la forma urbana que adquiere esta parte de la ciudad mediante un conjunto de figuras geométricas amorfas o irregulares que responden más a la generación de plusvalías a través del mercado del suelo. Este proceso se aleja del modelo o bloque tradicional-fundacional derivado de un trazo ortogonal representado por una figura geométrica básica, ya sea un cuadrado o un rectángulo (ver Figura 4).

Como conceptos complementarios que ayudan a leer e interpretar la imagen de la ciudad, están los trabajos de Norberg-Schulz (1980) y Jencks (1981). Norberg-Schulz (1980) enfatizó la importancia del lugar y su espíritu para la creación de la identidad de una ciudad; refiriéndose a las características únicas y distintivas de un lugar que surgen de su historia, cultura y del impacto significativo que tienen algunos elementos físicos (naturales)

como la topografía, montañas, ríos y valles. Estos elementos influyen en la forma en la que se percibe y experimenta la ciudad, así como la relación entre el objeto arquitectónico y el espacio urbano; es decir, cómo se integran los edificios y el espacio público en el tejido urbano, contribuyendo a la experiencia y la formación de la imagen de la ciudad (Norberg-Schulz, 1980).

Estos elementos mencionados por Norberg-Schulz (1980) son de suma importancia, puesto que, en su conjunto, elaboran la imagen de la ciudad quedándose grabada en la memoria colectiva de sus habitantes. Por lo tanto, todos los elementos físicos y naturales que conforman la ciudad actúan como referencias simbólicas que ayudan a dar forma a la imagen e identidad de la ciudad y a mantener viva su memoria cultural.

Gracias a su aporte a la teoría del posmodernismo, Jencks (1981) introdujo el papel simbólico de la arquitectura y el diseño urbano como un conjunto de signos y símbolos que comunican significados culturales, sociales, políticos y, sobre todo, económicos. Bajo esta perspectiva, la imagen de la ciudad se convierte en un escenario donde participan y juegan múltiples significados, y donde destaca la importancia de los edificios y espacios emblemáticos en la configuración de la identidad y la imagen de la ciudad.

La presencia o aparición de estos nuevos íconos arquitectónicos no solo cumplen funciones prácticas (valor utilitario), sino que también adquieren significados simbólicos que ayudan a definir la identidad cultural y urbana de un lugar. Jencks (1981) compartió su estudio en dos de los conceptos de Lynch: la identidad y el significado. Sin embargo, su aportación radica más en la importancia que le da a la arquitectura como símbolo o ícono urbano, y cómo un edificio o una obra arquitectónica pueden convertirse en referencias urbanas que permiten leer la ciudad.

Aquí podemos incluir el papel de la historia y la narrativa urbana como componentes esenciales de la imagen de la ciudad, dado que la comprensión de la historia de un lugar y su evolución a través del tiempo son fundamentales para entender y valorar su identidad y carácter (Jencks, 1981).

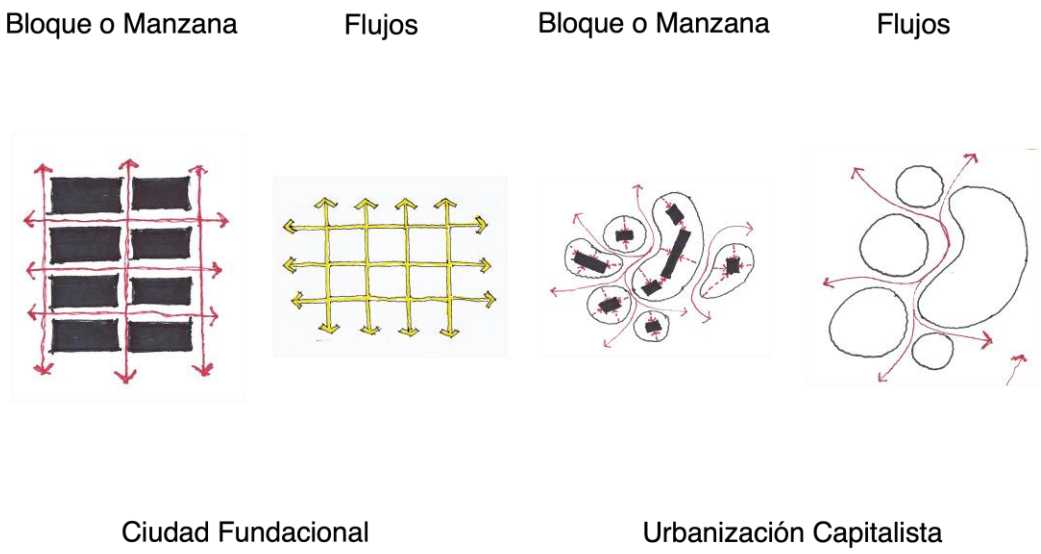


Figura 4. *Diagramas comparativos entre la morfología urbana de la ciudad o trazo fundacional y la urbanización capitalista*

A partir de lo anterior, el análisis de la imagen urbana y sus componentes del área de estudio está basado en los tres conceptos planteados por Lynch (1960): estructura, identidad y significado, complementándolo con el análisis morfológico de Geddes (1915) y el rol o simbolismo de la arquitectura de Jencks (1981). De estas conceptualizaciones se desprende el siguiente diagrama de análisis o mapa conceptual (ver Figura 5):

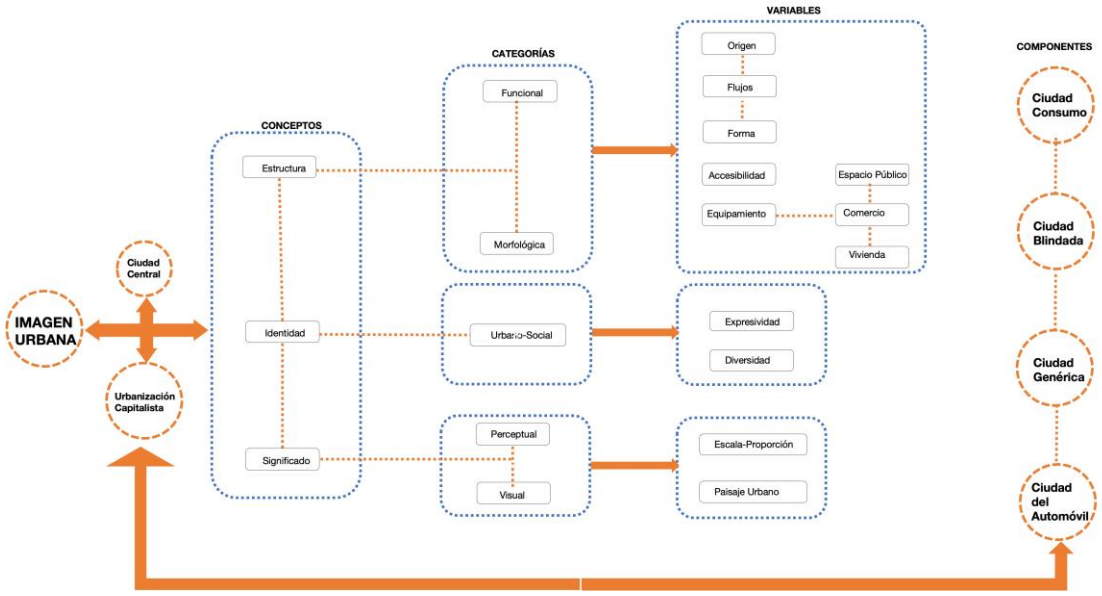


Figura 5. *Variables de análisis a identificar en la ciudad fundacional y en la urbanización capitalista*

Conceptos y variables de legibilidad

Estructura: la relación entre la estructura urbana y la imagen de la ciudad puede entenderse al analizar cómo los elementos físicos y su organización influyen en la percepción, dinámica, carácter y experiencia de vivir la ciudad. La estructura urbana es el conjunto de elementos morfológicos o sistemas urbanos físicos y funcionales que organizan el territorio, por ejemplo: traza urbana, lotificación, calles, tipologías arquitectónicas, entre otros. La estructura de la ciudad se refiere a los elementos que definen su morfología urbana y, para este análisis, se tomaron las siguientes variables dentro de la categoría funcional y morfológica: 1) origen, 2) flujos, 3) forma, 4) accesibilidad, 5) espacio público.

1. Origen. Es el punto de partida o inicio del trazado de la ciudad y la organización del espacio urbano a partir de la localización de tres elementos fundamentales: a) la plaza, b) la catedral, c) el cabildo o ayuntamiento. Estos tres elementos representan distintos poderes: la plaza representa el espacio público, abierto y democrático; la catedral, el poder religioso; y el ayuntamiento o casa de cabildo, el poder político. “El trazado de las ciudades virreinales nace de la plaza mayor, en torno a ella se establecen el cabildo, la catedral-parroquia, la casa del ayuntamiento y las casas principales con comercios para la venta de productos” (Pantoja, 2002, p.). A partir de estos tres espacios, se organiza la ciudad y su crecimiento.
2. Flujos. Representa la traza a partir de una malla rectangular, uniforme y homogénea que permite la continuidad en la circulación tanto vehicular como peatonal. La estructura vial es un sistema abierto y continuo, fácil de entender y permite la identificación del lugar.
3. Forma. Es el bloque o manzana con dimensiones precisas y formas regulares, generalmente rectangulares y/o cuadradas que se replican en el espacio central y representan la morfología urbana de la ciudad colonial.
4. Accesibilidad. Es quizás la característica más importante de la ciudad colonial o de la ciudad central. Es la relación directa y libre, sin barreras físicas o materiales que existe entre la calle y el espacio construido. En este caso, se define como la forma más directa de ingresar desde el espacio público, llámese calle o banqueta al espacio privado, llámese vivienda o comercio.

5. Espacio público. Se trata de identificar la localización y existencia del espacio público en cualquiera de sus variables (plaza, jardín, entre otros) y su relación con la ciudad central o ciudad colonial.

Identidad: en términos no urbanísticos y de acuerdo con la definición de la Real Academia Española (RAE), es el conjunto de características o rasgos propios de un determinado grupo o individuo que lo hacen distinto a otro. Estos rasgos son identificables y, a través de ellos, explicar la construcción subjetiva del individuo y la construcción colectiva de la comunidad.

Desde una perspectiva urbana, Rossi (1971) destacó la importancia de los monumentos y los edificios históricos en la conformación de la memoria urbana y la identidad colectiva. En este sentido, la arquitectura no solo proporciona un marco físico, sino que también actúa como un depósito de la memoria colectiva y cultural de una ciudad (Rossi, 1971). Esto quiere decir que el concepto de *identidad* comprende cómo los residentes y visitantes perciben, se relacionan y se identifican con los objetos construidos, el espacio y la cultura de una ciudad. Además, es el reflejo del carácter único de cada ciudad, resultado de su historia, arquitectura, espacios públicos y la interacción de sus habitantes. Al respecto, Alva y Aldrete (2011) explicaron lo siguiente:

> […] la identidad urbana es una construcción colectiva a lo largo del tiempo y con repercusiones en el espacio; construcción que parte de las relaciones sociales sobre un territorio específico con características geográficas determinadas, dando lugar a diferentes evidencias espaciales que dan cuenta de una constante relación y dependencia entre el medio físico y las expresiones culturales, sociales y económicas, propias de un grupo humano. La ciudad como construcción temporal, representa la dimensión física de concreción de la cultura y la sociedad, conservando en sus diferentes espacios e intersticios, las huellas históricas de las relaciones humanas en su espacio. (p. 214)

La ciudad y sus dinámicas políticas, sociales, culturales y económicas se transforman y se adaptan de acuerdo con los cambios de esas dinámicas. Por lo tanto, la identidad es un concepto temporal que se va construyendo a través del tiempo y puede ser distinto en los diferentes espacios que conforman una ciudad, basándose en los valores

simbólicos colectivos en tiempo y en espacio. No es un concepto estático, sino dinámico y en constante transformación.

En este sentido, nos interesa analizar el conjunto de objetos construidos y no construidos, su personalidad y la relación directa que ejercen sobre el habitante o usuario de la urbanización capitalista. Bajo estas premisas, se analizan características tipológicas particulares de los objetos construidos y no construidos de manera que estas características generen patrones o componentes identificables que den como resultado la identidad en la urbanización capitalista. Para lograr lo anterior, se analizaron las siguientes variables que definen la identidad en el área de estudio:

1. *Equipamientos y movilidad.* Los equipamientos son aquellos objetos construidos como los monumentos, museos, arte callejero y celebraciones locales que reflejan la historia y las tradiciones de la ciudad. Su presencia fortalece la conexión emocional y el sentido de pertenencia, y son clave en la narrativa que la ciudad cuenta sobre sí misma. En cuanto a la movilidad, podemos hablar de la calidad y accesibilidad del transporte público, de las condiciones de las calles, y sobre todo de aquella infraestructura que esté destinada para la movilidad inclusiva y no motorizada. Ambas variables Influyen en la accesibilidad y conectividad de la ciudad, elementos cruciales para la percepción de eficiencia y modernidad.
2. *Expresividad.* Es el conjunto integral de materiales, texturas, elementos estéticos, escalas, proporción en formas, colores y/o símbolos utilizados en el objeto construido que permitan identificar el momento histórico en el que fue edificado, así como su capacidad de transmitir ideas, sensaciones y emociones al habitante o usuario de la ciudad. Estos elementos son indicativos de las eras históricas, las influencias culturales y las decisiones económicas y políticas.
3. *Paisaje urbano y diversidad.* Es el conjunto de espacios públicos donde la gente se reúne y congrega para participar en actividades comunitarias. La organización de esto elementos definirá el paisaje y la diversidad del espacio urbano.
4. Significado: probablemente sea el concepto más complejo de los tres. Aunque Lynch describió el significado de manera poco clara, puesto que argumentó

> que “un objeto debe tener un significado práctico y emotivo”, podemos definir el significado como el valor tangible o intangible (práctico o emotivo) que tiene un objeto construido o natural (paisaje) a través de los ojos del observador. El significado contiene una carga emotiva, práctica y subjetiva. Es la dimensión simbólica de la imagen (Saraví, 2008), construida desde una perspectiva sociocultural.

En el contexto de los estudios urbanos, el significado en la imagen de la ciudad se refiere a la amalgama de percepciones, emociones y valores que los individuos y las comunidades asignan a los espacios urbanos. Esta interpretación puede variar ampliamente entre diferentes grupos en función de su cultura, historia personal, interacciones sociales y experiencias cotidianas dentro del entorno urbano. Comprende y moldear estas percepciones podría mejorar la calidad de vida urbana y fomentar una identidad colectiva positiva.

El significado en la ciudad o de la ciudad es la representación tectónica del objeto construido y su valor, no solo formal o utilitario, sino también como una representación en la memoria colectiva del habitante o usuario de la ciudad central. En este sentido, el objeto construido representa, a través de sus elementos arquitectónicos, las estructuras sociales, políticas, económicas, religiosas y culturales de la ciudad central.

El espacio público está lleno de significado. Los acontecimientos sociales, culturales o políticos que tienen lugar en el espacio público abierto permanecen grabados en la memoria colectiva de los habitantes o usuarios, pero también en la memoria de la ciudad. Por ejemplo, Tlatelolco, debido a lo sucedido el 2 de octubre de 1968, tiene un significado social y político más allá de su uso y función como plaza y unidad habitacional.

Para explicar el significado en la zona de estudio, se tomaron algunas variables para su análisis:

1) Elementos Visuales. Incluye la arquitectura, el diseño de calles, la señalización, los espacios públicos y la estética general. Estos elementos no solo definen la funcionalidad de la ciudad, sino que también influyen en la manera en que los habitantes y visitantes perciben y se relacionan emocionalmente con el espacio urbano. Además, contribuyen a la continuidad y la profundidad de la identidad urbana, proporcionando un sentido de permanencia y pertenencia.

2) Funcionalidad y Accesibilidad. Se refiere a la facilidad de circulación, la accesibilidad al transporte público y la infraestructura adecuada para la movilidad, así como la accesibilidad a la vivienda. Una ciudad que facilita la movilidad y el acceso a servicios esenciales genera una imagen más positiva y es percibida como más acogedora y habitable.

3) Interacción Social y Espacios Públicos. Incluye plazas, parques y otros lugares donde las personas pueden reunirse e interactuar. Fomenta la cohesión social y permite que las comunidades exhiban y celebren sus prácticas culturales, lo cual enriquece el significado colectivo de los espacios.

4) Seguridad y Bienestar. Incluye la percepción de seguridad en espacios públicos y privados, así como el bienestar general que los residentes experimentan en su vida diaria.

PRIMERA PARTE

APROXIMACIÓN AL PROBLEMA

Neoliberalismo y producción inmobiliaria, origen de la urbanización capitalista en el siglo XXI

> *"Todo paisaje organizado por el hombre es resultado de la estructura económico social".*
>
> –Hannes Meyer

Entre las causas que han dado lugar al crecimiento y expansión de las ciudades se encuentra el crecimiento natural de la población, y, sobre todo, la migración del campo a la ciudad (Chaparro, 1972). Lo anterior ha provocado la concentración de población en determinado territorio, dando lugar a la implantación de un orden y de ciertos mecanismos que permitan su funcionamiento. La misma concentración de población genera intercambios económicos y, por lo tanto, mayores oportunidades que ofrecen mejor calidad de vida a sus habitantes.

En contraste, en el campo o territorio rural no ha ocurrido lo mismo, lo que ha impulsado la migración hacia áreas urbanas, donde los nuevos habitantes deben adaptarse a un nuevo estilo de vida que va desde lo tradicional y rural hacia lo moderno y urbano. Además, los avances constantes en las tecnologías de la información y comunicación (TIC) han dado como resultado diferentes formas de habitar y vivir el espacio urbano, especialmente en lo que se refiere a la socialización y al intercambio de productos.

Por las razones anteriores, los procesos urbanos no pueden analizarse al margen de los modelos económicos, socioculturales y políticos. Por lo tanto, la producción inmobiliaria en el siglo XXI debe considerarse como una de las actividades económicas más importantes de las ciudades, lo que subraya la necesidad de explicar la relación y el impacto que tienen los modelos económicos y los procesos urbanos en la ciudad neoliberal.

Origen del neoliberalismo

El neoliberalismo es el más reciente modelo económico adoptado por la mayoría de los países desarrollados o en desarrollo como estrategia de crecimiento. El modelo se

originó en la llamada Escuela de Chicago, donde *"un grupo influyente de profesores e investigadores dieron un sello marcado, diferente al Departamento de Economía de esa Universidad"* (Argandoña, 1990, p.). Según Argandoña (1990), la Escuela de Chicago se basó en "el uso generalizado del sistema de precios, la propiedad privada y la libertad individual, y en la búsqueda de soluciones que se alejen de la intervención estatal" (Argandoña, 1990, p.).

Uno de los profesores destacados de esta escuela fue Milton Friedman, quien fue el fundador de la teoría monetarista, según la cual "las fuerzas del libre mercado son más eficientes que la intervención pública a la hora de fomentar un crecimiento económico estable sin tensiones inflacionistas" (de Azumendi, 2018, párr. 7). Este modelo económico se consolidó con la alianza entre el presidente de los Estados Unidos, Ronald Reagan, y la primera ministra del Reino Unido, Margaret Thatcher. Según Antonio Caño en su artículo para el periódico El País, la alianza Tatcher-Reagan definió la segunda mitad del siglo XX. El autor afirmó lo siguiente:

> […] ambos políticos contribuyeron de forma determinante a poner fin al comunismo y ratificaron el predominio universal del capitalismo. Promovieron también los bajos impuestos, reducciones en el gasto social, todo el poder al mercado, máxima libertad para la iniciativa privada y constantes restricciones a la actividad del sector público. (Caño, 2013, párr. 1)

De lo anterior se desprenden las principales características del modelo neoliberal. El cambio del siglo XX al XXI representó la transición entre modelos económicos, pasamos de la sustitución de importaciones al libre mercado, del estado del bienestar a la globalización neoliberal y a la terciarización, de la ciudad industrial a la informacional y de redes (Castells, 1995). Este cambio de modelos es fundamental para entender cómo ha influido la economía y, en particular, el modelo económico propuesto por Friedman en la conformación y ordenamiento del territorio en las ciudades.

Como dato importante, podemos añadir que el neoliberalismo surgió posterior al liberalismo, el cual tiene sus principios y orígenes con el pensamiento del filósofo inglés Thomas Hobbes y del pensador Juan Jacobo Rousseau. El primero sostuvo que los hombres son iguales por naturaleza y que cada uno tiene la libertad de hacer lo que desee, mientras que el Estado deberá ser quien se encargue de la seguridad de los hombres

De acuerdo con Meyer (1995), Rousseau propuso construir un orden colectivo en el que la libertad y la igualdad fueran patrimonio de todos los ciudadanos.

El objetivo de este apartado no es hacer un análisis histórico o económico del liberalismo o del neoliberalismo y su funcionamiento, sino contextualizar la investigación dentro de ese modelo y, sobre todo, entender que ambos modelos económicos hablan de establecer libertades para los ciudadanos. Estas libertades han permitido que la iniciativa privada, a través de la formación de grandes empresas y, en particular, las inmobiliarias y sus productos, impulse un proceso de crecimiento que está transformando y construyendo la imagen de la ciudad.

Para concluir, el modelo neoliberal consiste en limitar la participación del Estado y priorizar las inversiones privadas, El binomio globalización-capitalismo [6] surgió como alternativa política para impulsar la economía y fomentar la competitividad entre las ciudades.

Específicamente, podemos asumir que existe una relación estrecha y directa entre las actividades económicas de una ciudad y su expansión y crecimiento. Por consiguiente, el problema que se pretende abordar es el papel de las actividades económicas, particularmente el del capital en 1) la producción del espacio urbano, 2) entre el espacio ocupado y la vida económica (Melé, 1994), y 3) las manifestaciones sociales de la sociedad contemporánea y generacional que surgen a partir del neoliberalismo. Estos aspectos son razón suficiente para entender el papel que juega esta actividad en la imagen y en la construcción del territorio, tanto a nivel físico como social.

Es crucial hacer énfasis en la importancia que la producción inmobiliaria ha adquirido a partir del neoliberalismo. Mientras Le Corbusier separó las actividades y funciones dentro del mismo territorio [7], el neoliberalismo, a través de la producción inmobiliaria, está

[6] Se refiere, por un lado, a la globalización como estrategia de intercambio comercial y económico a nivel mundial; y, por otro, al capitalismo como sistema de producción empresarial privada.

[7] La primera modernidad urbana surgió a principios del siglo XX de la mente de Tony Garnier y su propuesta para la Ciudad Industrial [7]. Su propuesta teórica partió de la optimización de los procesos industriales para maximizar la producción mediante la funcionalidad de la ciudad (García, 2016). Le Corbusier retomó la propuesta de Garnier para *La ciudad del futuro* (1922), y años más tarde para presentar la Ville Radieuse en el tercer Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), celebrado en Bruselas en 1933. En dichos congresos, de los cuales Le Corbusier era uno de sus organizadores, se plasmaban las inquietudes de los arquitectos y urbanistas de la época. Fue precisamente en el tercer congreso donde surgió la *Carta de Atenas*, documento que teorizó y argumentó la dirección que debería tener el urbanismo y las

separando las distintas clases sociales a través de los precios y la localización de los productos que ofrece. La gran diferencia radica en las intenciones y resultados de uno y otro modelo de ciudad. Mientras Le Corbusier lo concibió pensando en un mundo en constante movimiento, donde la ciudad podría mantener ese movimiento separando tanto las funciones como las actividades, creyendo que así las nuevas sociedades serían más productivas; la producción inmobiliaria lo hace bajo plena conciencia e intereses económicos, es decir, busca ganancias o plusvalías que resultan de la comercialización de sus productos.

Surge así un nuevo concepto de ciudad en el que la producción inmobiliaria no separa funciones o actividades, sino que coloca productos con determinado valor dentro de un territorio. En algunas ocasiones, dichos productos únicamente pueden ser adquiridos por ciertos sectores económicos, dando como resultado la aparición de zonas con mayor plusvalía que otras. Un territorio segregado por la capacidad económica de sus habitantes, los cuales se agrupan de acuerdo con esa capacidad, lleva a la formación de núcleos cerrados al interior, desconectándose de la ciudad y dando lugar a un urbanismo defensivo[8] en el que los otros son los de afuera.

El neoliberalismo en el contexto nacional

Al contextualizar históricamente nuestro objeto de estudio, partimos del hecho de que el neoliberalismo llegó a México en el sexenio de Miguel de la Madrid (1982-1988). Antes de él, la economía se basaba en una estrategia fortalecía al Estado internamente y fomentaba un intercambio económico interno en el que el Estado era el protector de la sociedad y su aparente bienestar. Durante su mandato, se llevaron a cabo las primeras ventas y privatizaciones de empresas paraestatales. Poco a poco, el modelo se fue consolidando hasta lograr sustituir al Estado por el mercado, es decir, las robustas instituciones públicas por la iniciativa privada.

---

ciudades modernas, separando (zonificando) la ciudad en cuatro funciones y actividades: ocio, vivienda, trabajo y circulación.

[8] Urbanismo defensivo es un término del Dr. Eloy Méndez y también es el título de uno de sus libros: *Arquitecturas alegóricas y urbanismos defensivos*, el cual utiliza para referirse a la vivienda resuelta en fraccionamientos cerrados.

El neoliberalismo en México se consolidó en el sexenio de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994), quien terminó por abrir las puertas a las inversiones privadas y redujo la participación del Estado (gobierno) en las actividades económicas del país. Con respecto a la disciplina que nos corresponde, este hecho facilitó la aparición gradual de nuevas desarrolladoras de vivienda de interés social, medio y residencial. Hoy en día, la producción de la vivienda para cualquier clase social es producida y desarrollada por empresas privadas.

A este modelo de desarrollo se sumaron otras tipologías arquitectónicas como oficinas corporativas, plazas o centros comerciales que, al multiplicarse, fueron conformando tanto exclusivas zonas habitacionales como espacios para el consumo en las ciudades modernas, los cuales son símbolos del capitalismo. En contraste, apareció otra tipología arquitectónica y urbana en las periferias: la vivienda social, en gran parte autoconstruida y emplazada en asentamientos irregulares, carentes de todo tipo de servicios, segregada, fragmentada y excluida de la ciudad formal.

En su libro *Liberalismo autoritario: las contradicciones del sistema político mexicano*, Lorenzo Meyer (1995) describió y criticó el modelo económico:

> El proyecto de esos nuevos líderes mexicanos era la reintroducción de la lógica del mercado en un sistema económico ineficiente, dominado por un gobierno obeso, por los intereses corporativos y corruptos de sindicatos, organizaciones ejidales y patronales, y por industriales y comerciantes parasitarios, protegidos de la competencia externa. Desde la perspectiva de estos economistas encabezados por Carlos Salinas de Gortari, la lógica de la oferta y la demanda globales era la vía más eficiente en la asignación de los recursos escasos; era la única forma de superar el subdesarrollo e introducir a México al selecto grupo de los países triunfadores. Por ello, la gran meta del grupo salinista fue lograr la integración de México a la economía más fuerte del mundo mediante un tratado de libre comercio con Estados Unidos. (p. 30)

Con el Tratado de Libre Comercio (TLCAN) firmado por los presidentes de México, Estados Unidos y el primer ministro de Canadá, no solo se consolidó el modelo neoliberal, sino que, reinterpretando las palabras de Mayer (1995), se cumplieron las intenciones de convertir a México en una ciudad global. Estos cambios en el modelo económico se

reflejaron en el territorio, específicamente en las nuevas urbanizaciones a partir de proyectos de inversión privada apoyados por el gobierno. El ejemplo más claro es Santa Fe en la CDMX y el Proyecto Angelópolis en Puebla. La socióloga Sassen (1992) entendió muy bien esos cambios y, sobre todo, su impacto en el territorio. En su texto *La ciudad global, Nueva York, Londres, Tokyo*, manifestó la siguiente conceptualización sobre la aparición de un nuevo modelo de ciudad:

> En los años ochenta se produjo el cambio más radical que se aceleró en los noventas, durante los cuales un número cada vez mayor de estados optaron, por voluntad propia o necesidad, por la privatización, la desregulación, la apertura del mercado nacional a empresas extranjeras y la participación creciente de los actores económicos de las economías globales en el mercado global.
>
> Esto llevó a una reevaluación de los territorios estratégicos que constituyeron un nuevo sistema, debilitando lo nacional y ampliando la mundialización, lo que explica la emergencia de otras entidades y escalas espaciales. (Sassen,1992, p. 1)

Mientras tanto, en México, la arquitectura habitacional hasta antes de los años ochenta era subsidiada en gran parte por el gobierno a través de sus diferentes instituciones; es decir, el Estado era el benefactor y protector de sus ciudadanos. Era una época en la que las instituciones federales (ver Tabla 1) ofrecían vivienda y garantizaban a sus empleados una aparente seguridad laboral para posteriormente, llegado el momento, pudieran beneficiarse del mismo Estado por medio de las pensiones o jubilaciones.

Durante este periodo, surgieron los grandes proyectos del Estado: vivienda, salud y educación fueron los grandes ejes en los que la arquitectura dejó huella en las unidades habitacionales, los hospitales de seguridad social y en las escuelas públicas. De esta manera, el poder del Estado o del partido en turno se reflejó en la arquitectura y, a través de ella, en la imagen de la ciudad moderna.

Tabla 1. Instituciones federales encargadas de desarrollar la vivienda social

Nombre	Siglas	Año de fundación
Dirección de Pensiones Civiles		1925
Banco Nacional Hipotecario Urbano y de Obras Públicas	BANOBRAS	1933
Departamento del Distrito Federal	DDF	1934

Nombre	Siglas	Año de fundación
Instituto Mexicano del Seguro Social	IMSS	1943
Instituto Nacional de la Vivienda	INVI	1954
Fondo de Operación y Financiamiento Bancario a la Vivienda	FOVI	1963
Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores	INFONAVIT	1972
Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores al Servicio del Estado	FOVISSSTE	1973

Nota. Elaboración propia, adaptado de *La vivienda social en México. ¿Pasado, Presente, Futuro?*, por J. Sánchez, 2013, https://biblioteca.ciess.org:8081/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=27548

Planeación urbana y diseño urbano. Su importancia como disciplinas teóricas y prácticas

Este apartado tiene como objetivo recalcar el impacto que tienen la planeación urbana y el diseño urbano en las urbanizaciones actuales, especialmente las oportunidades que se presentan al aplicarlos en nuevos desarrollos dentro de espacios vacíos o no urbanizados. Son disciplinas cruciales que influyen en la calidad de vida de las personas, el crecimiento económico, la sostenibilidad ambiental y la equidad social a nivel global. Ofrecen marcos conceptuales y metodológicos para entender y dirigir el desarrollo, la regulación y la gestión de los espacios urbanos para asegurar que satisfagan las necesidades actuales y futuras de sus habitantes.

Ambas, tienen un impacto directo en la calidad de vida urbana, abarcando desde la provisión de infraestructura esencial hasta la creación de espacios públicos vibrantes. Lynch (1981) argumentó que un buen diseño urbano puede mejorar significativamente la experiencia cotidiana de los ciudadanos, haciéndolos sentir más conectados con su comunidad, al mismo tiempo que facilitan un crecimiento económico equilibrado al planificar zonas industriales, comerciales y residenciales de manera estratégica. Por su parte, Jacobs (1969) destacó cómo la diversificación urbana puede fomentar economías locales robustas y resilientes.

De acuerdo con la argumentación anterior, podemos afirmar que la planeación urbana y el diseño urbano son esenciales para abordar y resolver desigualdades espaciales

y asegurar que todos los sectores de la población tengan acceso a servicios y oportunidades. Sin embargo, en el área objeto de estudio de esta investigación, sucede lo contrario. En *La ciudad justa*, Fainstein (2014) discutió cómo las políticas de planeación pueden y deben utilizarse para promover una mayor justicia social en las ciudades

Breves antecedentes de la planeación urbana y el diseño urbano

La planeación urbana surgió como solución al crecimiento natural de la población, las migraciones del campo a la ciudad (Sobrino, 2012) y la industrialización e insalubridad de las ciudades. Afortunadamente, en el transcurso de todos esos periodos, se han ido sumando disciplinas que han ayudado a entender el fenómeno urbano desde la particular perspectiva de cada una de ellas, pero fortaleciendo el estudio de las ciudades.

Con la aparición de la sociología urbana, la antropología urbana, la historia urbana y la geografía urbana destacan entre estas (García, 2016). Estas aportaciones pertenecen a las ciencias sociales, lo que significa que la aproximación a la planeación urbana está inserta en un sistema y, por lo tanto, en una complejidad en la que el espacio y el individuo son los elementos fundamentales. Cada una de ellas ha tenido diferentes representantes o líderes que han establecido o promulgado sus pensamientos y teorías con respecto a la ciudad y a la planeación urbana.

Por lo anterior, no podríamos afirmar que existe una definición única y permanente, dado que esta va cambiando de acuerdo con las distintas épocas y momentos en los que aparecen los cambios de pensamiento y la o las disciplinas desde las que se aborde la definición. Esto genera competencia entre las disciplinas y una diversidad de posturas en relación con el objeto de estudio (Peña, 2016).

Podríamos empezar argumentando que la Planeación Urbana en América Latina, específicamente en México, ha sido influenciada por posturas urbanas europeas, principalmente de España, Alemania, Austria, Inglaterra, Francia, Italia, y posteriormente por los Estados Unidos (Sánchez, 2008). Estos países y sus respectivas escuelas, como la escuela alemana de planeación o la Escuela de Chicago, tuvieron en sus manos la representación espacial de la ciudad y el pensamiento de sus creadores, quienes a través de utopías y modelos espaciales han desarrollado soluciones en el espacio o establecerían líneas de acción para la planeación de las nuevas comunidades (Valenzuela, 2014).

De acuerdo con lo anterior, han surgido propuestas para la modernización de la ciudad, la mejora de las condiciones de higiene de algunas ciudades, la planificación del crecimiento (ensanche) de una ciudad derribando murallas o, para ordenar el territorio, incluso propuestas relativamente utópicas o para diseñar nuevas capitales. Algunos ejemplos incluyen el Plan Haussmann para París (1840), el Ensache de Barcelona de Cerdá (1859), la Ciudad Jardín de Ebenezer Howard (1902), la Ciudad Industrial de Tony Garnier (1904), y las propuestas de Le Corbusier como la Ciudad del Futuro (1922) y la Ville Radieuse (1930), además de Broadacre City de Frank Lloyd Wright (1926) y el plan piloto para Brasilia ganado por Lucio Costa en 1956, entre otros.

Estas influencias llegaron a México y fueron puestas en marcha a pesar de las diferencias de condiciones sociales, políticas, económicas y culturales. Cinco urbanistas destacados en este contexto fueron el ingeniero Miguel Ángel de Quevedo, el arquitecto y planificador Carlos Contreras, José Luis Cuevas Pietrasanta, el arquitecto suizo Hannes Mayer y, finalmente, el arquitecto Mario Pani. Pani, formado en la Escuela de Bellas Artes de París, fue el principal importador de las ideas urbanísticas de Le Corbusier y tuvo una influencia significativa, especialmente por la escala de sus proyectos, en la arquitectura mexicana contemporánea (Valenzuela, 2014, p. 20).

A principios del siglo XX, surgió de la mente de Garnier (1917) la propuesta para la Ciudad Industrial[9]. Su propuesta teórica partió de la optimización de los procesos industriales para maximizar la producción a partir de la funcionalidad de la ciudad (García, 2016).

> Garnier empezó definiendo la implantación geográfica de su “ciudad industrial” para 35 000 habitantes. Sobre una colina que dominaba un valle donde confluían un río y un torrente, destacó tres preexistencias -un pequeño núcleo histórico, una central hidroeléctrica (la “energía del futuro”) y una mina- para, a continuación, proceder operando con pautas de diseño dictadas por la industria, tipificación y estandarización eran la consigna. Paralelepípedos de hormigón y una red viaria lo ejemplificaban. (García, 2016, p. 58)

[9] Garnier, Tony, Une Cité industrielle: étude pour la construction des villes, Vicent, Paris, 1917 (versión castellana: Una ciudad industrial, en AA VV (Aymonino, 1972).

La configuración propuesta por Garnier establece una relación directa entre la planificación de la ciudad y una actividad económica, como era la industria en ese momento. Le Corbusier retomó la propuesta de Garnier para *La ciudad del futuro* (1922), y más tarde presentó la Ville Radieuse en el tercer Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) celebrado en Bruselas en 1933. En dichos congresos, de los cuales Le Corbusier era uno de sus organizadores, se discutían las inquietudes de los arquitectos y urbanistas de la época. Fue en el tercer congreso que surgió la *Carta de Atenas*, documento que teorizó y argumentó la dirección que debería tener el urbanismo y las ciudades modernas.

Esta primera modernidad urbana llegó a México en 1947 a través del arquitecto Mario Pani, el transformador de la ciudad de México, con el proyecto Centro Urbano Presidente Alemán (CUPA). Pani, hijo y sobrino de diplomáticos mexicanos, estudió arquitectura y composición en la Escuela de Bellas Artes de París, específicamente en el Taller Gromont (Adriá, 2005). Influenciado por la conferencia de Le Corbusier en la Sala Pleyel (de Garay, 2004), Pani importó no solo los postulados urbanos de la *Carta de Atenas* y de la Ville Radieuse, sino también de la Unidad Habitacional de Marsella, ambos proyectos de Le Corbusier; para plasmarlos en el CUPA.

La aparición de Pani en la escena de la arquitectura mexicana es fundamental para entender la transformación de la imagen de la ciudad. Haciendo gala de sus habilidades discursivas y explotando su posición cercana a los círculos económicos y políticos del país, Pani revolucionó la escala urbana habitacional de la ciudad a través de los primeros edificios multifamiliares. Pasó de la escala mínima, de poca altura y baja densidad, a grandes edificios verticales que rompen la horizontalidad y multiplican la densidad en cada una de sus propuestas.

Los conceptos, posturas y modelos anteriores nos ofrecen una clara idea de la importancia de la planeación urbana en distintas ciudades, así como nos sitúan en distintas épocas y periodos de la historia, y particularmente de la historia del urbanismo. Sin embargo, el tema que nos compete es la imagen urbana resultante.

Bajo esta premisa, resulta imposible entender la imagen urbana únicamente desde la arquitectura o el urbanismo. Aunque estas disciplinas permiten analizar su estructura física de una manera más cercana y puntual, las condiciones políticas y los modelos económicos de cada ciudad son determinantes en el resultado de la imagen urbana. Esto

significa de manera muy específica que hubo un cambio de protagonistas en la construcción y producción del espacio: mientras durante muchos años fue el Estado a través de sus instituciones y gracias a su jerarquía por encima de la sociedad, el cambio hacia el modelo neoliberal aseguró esa posición al capital privado.

SEGUNDA PARTE

ANÁLISIS COMPARATIVO EN LA IMAGEN URBANA DE TRES CIUDADES MEXICANAS

El propósito de este apartado es establecer las diferencias entre algunas de las urbanizaciones en las ciudades. A través del análisis morfológico y de la estructura urbana, se identifican las características y componentes más importantes de estas partes de la ciudad, considerándolas como objetos de estudio independientes que forman parte de un todo llamado “ciudad”. Estas urbanizaciones responden a procesos económicos, políticos, culturales y sociales contenidos dentro de un momento histórico.

Para encontrar las similitudes y diferencias de estos modelos de ciudad, se tomaron como casos de análisis los centros históricos o áreas fundacionales y urbanizaciones capitalistas de tres ciudades mexicanas: CDMX (1325), Querétaro (1531) y Guadalajara (1542). Partimos de la premisa principal de que existen patrones morfológicos claramente identificables en las zonas centrales y primeros ensanches de estas ciudades, algunos de los cuales se repiten en ciudades latinoamericanas.

Asimismo, nuestro análisis reveló la existencia de otros patrones morfológicos en la urbanización de las periferias de las mismas ciudades. En ambos casos, la imagen urbana resultante es el producto de estos patrones. Por lo tanto, podemos asegurar y confirmar la existencia de dos modelos de ciudad, la ciudad central o fundacional, sus primeros ensanches y la ciudad en la periferia.

El propósito de analizar y encontrar similitudes y diferencias entre ambos modelos de ciudad es entender que su funcionamiento, su producción y, sobre todo, su imagen son completamente distintos. Esto se debe, por un lado, a los diferentes momentos históricos y periodos de tiempo en los que fueron concebidos, y, por otro lado, al modelo económico y a las actividades económicas existentes en cada uno de esos momentos históricos y periodos de tiempo.

En la ciudad central y sus primeros ensanches, encontramos que su crecimiento, funcionamiento y producción han sido planificados y concebidos principalmente a través del diseño urbano como herramienta principal. Esto ha resultado en una ciudad abierta que

sigue y da continuidad al trazado de la ciudad central o fundacional y, por lo tanto, conserva la misma estructura morfológica (ver Figura 7).

En cuanto a las urbanizaciones en la periferia, descubrimos que los patrones morfológicos y su estructura urbana, aunque so componentes de la imagen, obedecen a otros factores entre los que destacan los intereses particulares, el valor del suelo, el modelo económico existente, el protagonismo del objeto construido dentro del suelo, urbanizaciones poco caminables y accesibles para el peatón, vivienda cerrada detrás de los muros de los fraccionamientos y, sobre todo, la nula existencia del diseño urbano.

VARIABLES DE LEGIBILIDAD EN ÁREAS FUNDACIONALES Y URBANIZACIONES CAPITALISTAS

Áreas fundacionales:

El siguiente cuadro comparativo muestra en orden vertical las similitudes, y en sentido horizontal, las diferencias entre ambos modelos de ciudad (ver Figura 6).

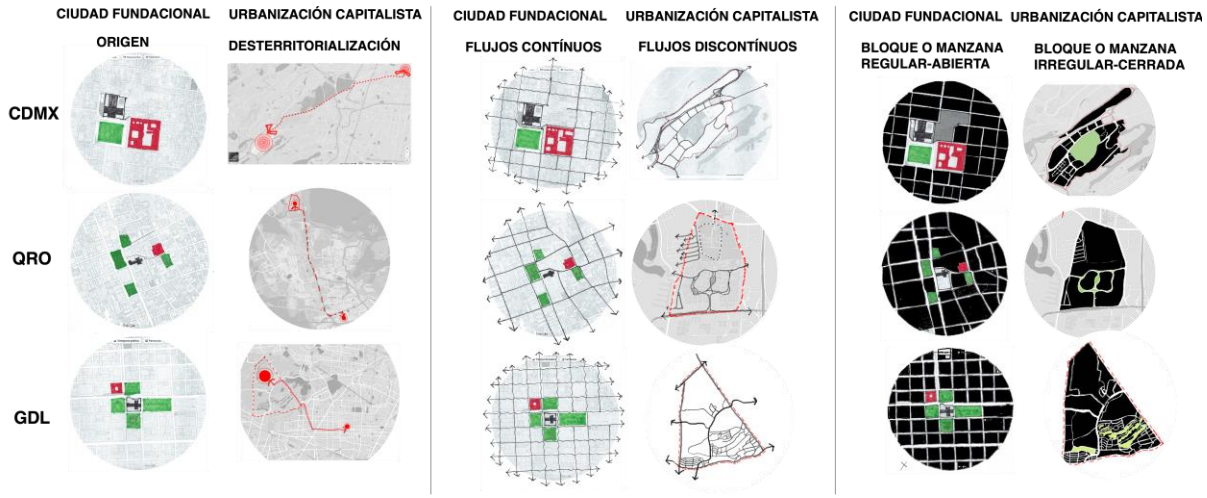


Figura 6. *Diagramas de las variables de análisis de las zonas fundacionales de tres ciudades mexicanas.*

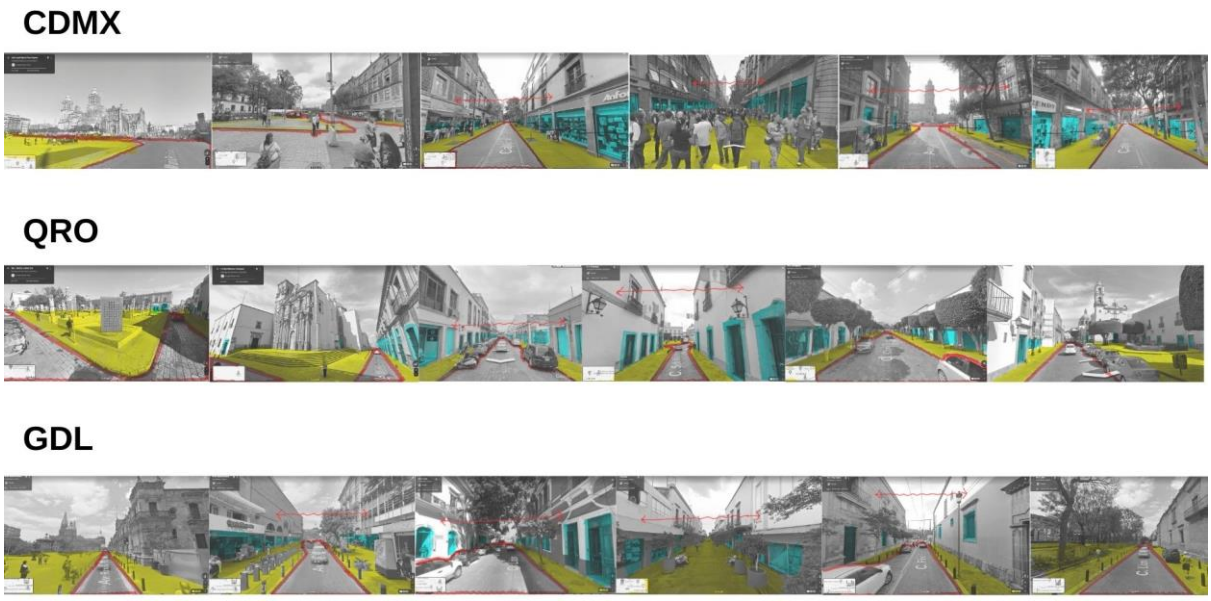


Figura 7. *Identificación de componentes y patrones de calles de áreas fundacionales de tres ciudades mexicanas. En azul se representa el comercio en planta baja, en amarillo el espacio público y en rojo la circulación vehicular*

Después de analizar los diagramas anteriores y utilizando las variables de legibilidad mencionadas en el inciso C.2, podemos concluir respecto a la ciudad central o fundacional:

a. **Origen**. La organización espacial obedece a los postulados españoles, donde se parte de una plaza abierta que está flanqueada en uno o ambos lados por los poderes religiosos y políticos. En estos casos, las catedrales, las plazas (zócalos) y los palacios de gobierno de cada ciudad analizada obedecen a espacios con carácter multifuncional.
b. **Flujos**. A pesar de algunas condiciones particulares, como la relación con el río Santa Catarina o Querétaro en Monterrey o la morfología irregular en el trazado de Querétaro, existe una traza ortogonal que facilita el flujo continuo tanto de movilidad motorizada como no motorizada. Este modelo de traza es permeable tanto para la movilidad motorizada como para la no motorizada, y ayuda a identificar el contexto urbano edificado generando un sentido de identidad.
c. **Forma.** El bloque o manzana está constituido por un rectángulo o un cuadrado que, independientemente de las dimensiones y relación largo-ancho, conserva una morfología regular integrada a la traza. Esta forma es resultado de un momento histórico específico y del diseño urbano español.

d. **Accesibilidad.** La lotificación al interior del bloque o manzana tiene una relación y conexión directa con la calle, lo que permite una vinculación y accesibilidad directa entre el espacio público (calle) y el espacio privado (comercio-vivienda).
e. **Las plantas bajas son activas**. El modelo de ciudad central se caracteriza por disponer de espacios comerciales en sus plantas bajas, generando una relación directa con el consumidor (peatón) y la calle. Esta tipología es fundamental para la vitalidad, movimiento, circulación y apropiación de las calles de las zonas centrales.
f. **Espacio público**. El modelo de ciudad central está fuertemente relacionado y vinculado con el espacio público. La plaza, el jardín o el zócalo forman y complementan la traza e imagen de la ciudad central. Punto de encuentro y de la inclusión social, el espacio público en la ciudad central es abierto, accesible y democrático. Genera vacíos dentro de la trama urbana que funcionan como áreas de descanso, esparcimiento y remate visual.

   En este caso, el espacio público aparece como parte de la estructura urbana de la ciudad central. Aparece abierto, penetrable y accesible al ciudadano, y se manifiesta de manera intencional y con el propósito de integrar su vacío con el objeto construido.

Urbanizaciones capitalistas:

Se analizaron tres urbanizaciones localizadas fuera de las áreas fundacionales de las mismas ciudades: Santa Fe (CDMX), El Refugio (Querétaro) y Puerta de Hierro (Guadalajara). De este análisis se desprenden las siguientes conclusiones:

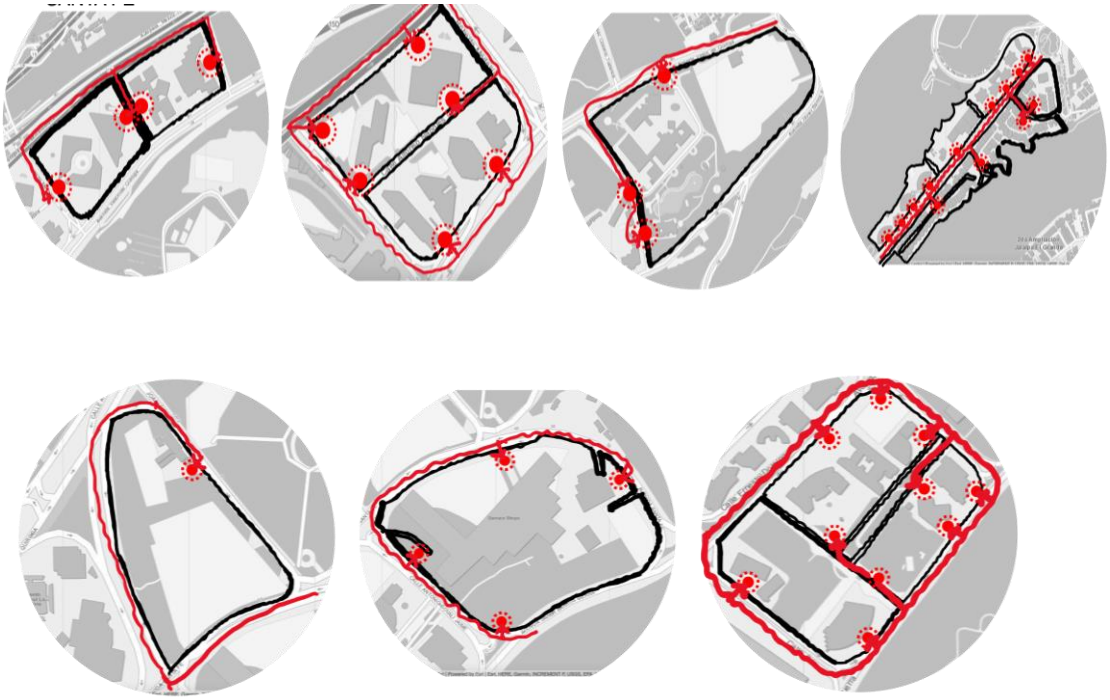
1. **Origen.** Las urbanizaciones desarrolladas a partir de las inversiones privadas inmobiliarias tienen su origen en su localización, generalmente situadas lejos o fuera de la ciudad central, o, mejor dicho, del origen de la ciudad central. Esta relación con la distancia del centro urbano o del distrito central de negocios (CBD)[10] tiene su lógica tomando en cuenta el bajo valor del suelo en la periferia, lo que da como resultado la desterritorialización de los nuevos espacios urbanos y la expansión horizontal de la ciudad.

[10] Central Bussiness District por sus siglas en inglés.

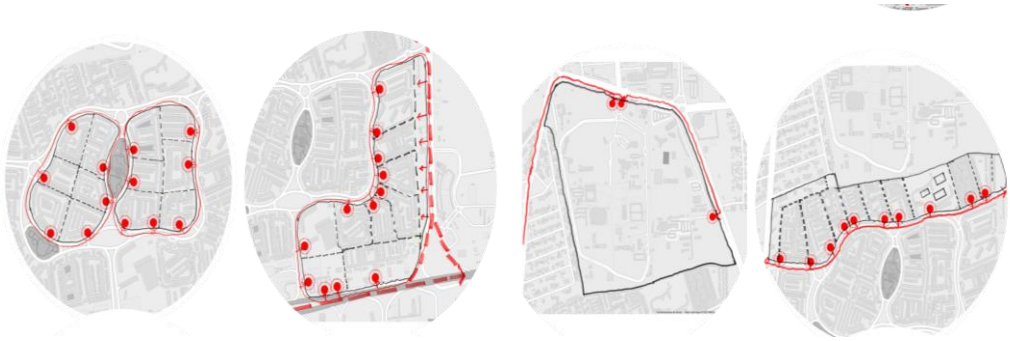
2. **Flujos.** Están basados en la rapidez y continuidad vehicular, por lo que la sección o ancho de la calle tiene mayores dimensiones para la circulación y velocidad de la movilidad motorizada, segregando al peatón y a la bicicleta.
3. **Forma.** La morfología urbana ya no está basada en la manzana o bloque; es una forma irregular (comparada con la de la ciudad central) y carece de dimensiones reconocibles o establecidas a partir de una traza. Es el resultado de la fusión de dos o más predios que dependen de los intereses del desarrollador y su proyecto en cuestión. Por lo tanto, la forma urbana resultante en la periferia urbanizada depende de la especulación inmobiliaria.
4. **Accesibilidad.** Es restringida y controlada a través de medios o dispositivos electrónicos o físicos. Cualquier habitante o usuario de la urbanización capitalista solo puede ingresar a su destino, siempre y cuando se registre y se autorice su ingreso. La delimitación entre el espacio privado y la calle se manifiesta a través de elementos físicos como bardas, rejas y, sobre todo, casetas de vigilancia tanto para el ingreso peatonal como para el vehicular. Cabe mencionar que en el análisis de esta variable se nota la jerarquía en el diseño, escala y proporción entre los accesos vehiculares y peatonales, mayor y menor respectivamente.
5. **Espacio público.** En algunos casos, el espacio público es inexistente, mientras que en otros está concentrado dentro del espacio privado, lo cual lo excluye de lo público. Tal es el caso de los fraccionamientos cerrados, donde existen áreas comunes para los habitantes de este modelo de vivienda. En otros casos, aunque de menor escala o superficie que en la ciudad central, se han dispuesto en el camellón central de algunas vialidades, siempre y cuando la sección o ancho lo permita, lo que dificulta la accesibilidad peatonal.

Para entender las variables de accesibilidad, se analizaron algunos bloques de estas áreas, de manera que visualmente se pueden identificar la aparición de los puntos de control de acceso a cada uno de los centros de trabajo o vivienda. De la misma manera, aparece el fraccionamiento cerrado o clúster como modelo de vivienda (ciudad blindada). Esta configuración es un factor determinante en la morfología urbana de la urbanización capitalista, rompiendo por completo la continuidad en los flujos de circulación vehicular y alargando los recorridos de estos, haciendo de la movilidad motorizada una necesidad y no una alternativa.

CDMX-SANTA FÉ



QUERÉTARO-EL REFUGIO



GUADALAJARA-PUERTA DE HIERRO

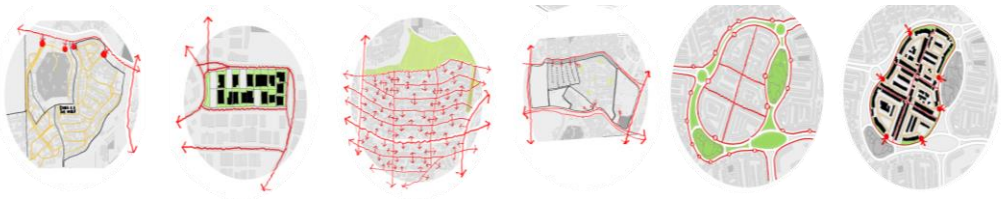


Figura 8. *Diagramas de análisis de la variable de accesibilidad. El punto rojo representa el punto de control de acceso o caseta de vigilancia. La línea negra representa la propiedad delimitada por una barda, reja o cerca. La línea roja representa los flujos vehiculares*

En los siguientes diagramas (ver figuras 9 y 10) podemos observar la desconexión entre el objeto construido, sus límites y la relación directa con la ciudad. Esta posición del edificio separado de sus colindancias da lugar a un vacío, generalmente utilizado como área verde hacia el interior del espacio privado. Aunque este vacío funciona como área de descanso o recreativa para el usuario interno, pierde su relación directa con la ciudad y el peatón.

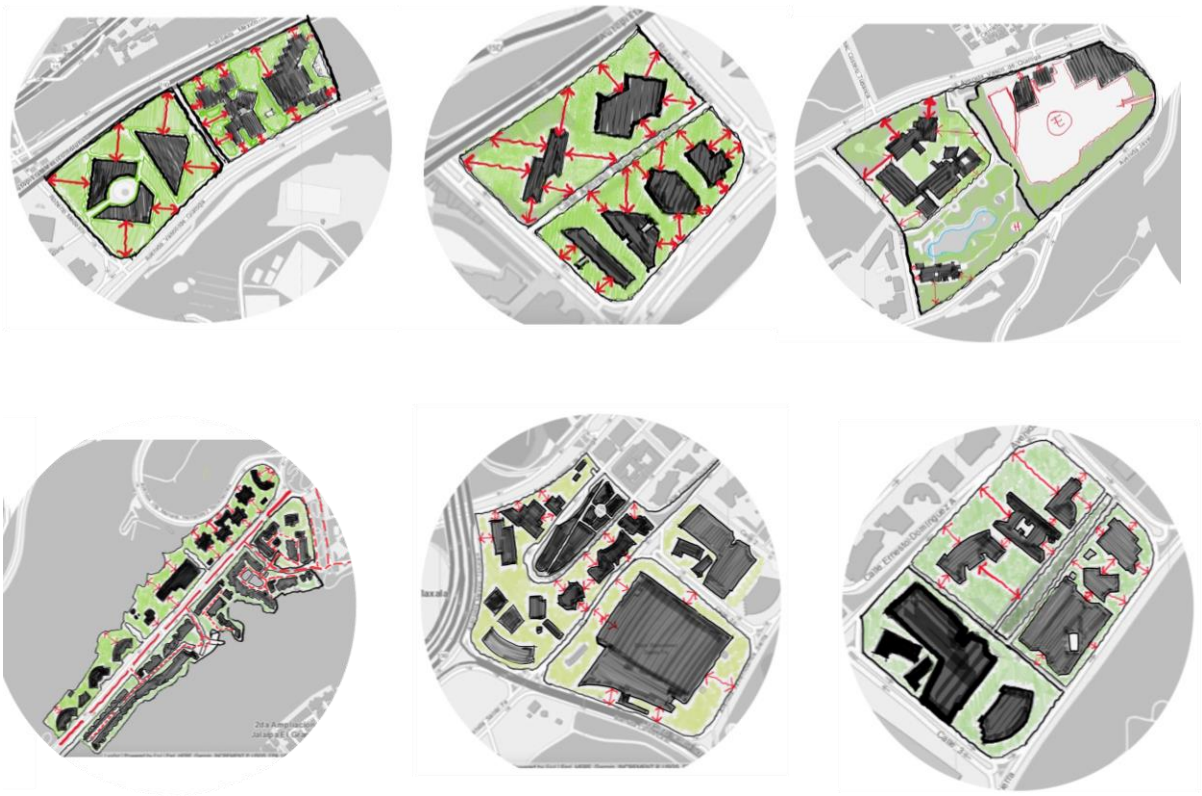


Figura 9. *Santa Fe. Relación entre el límite de la propiedad y la ubicación del objeto construido, lo cual muestra la discontinuidad en el tejido urbano*

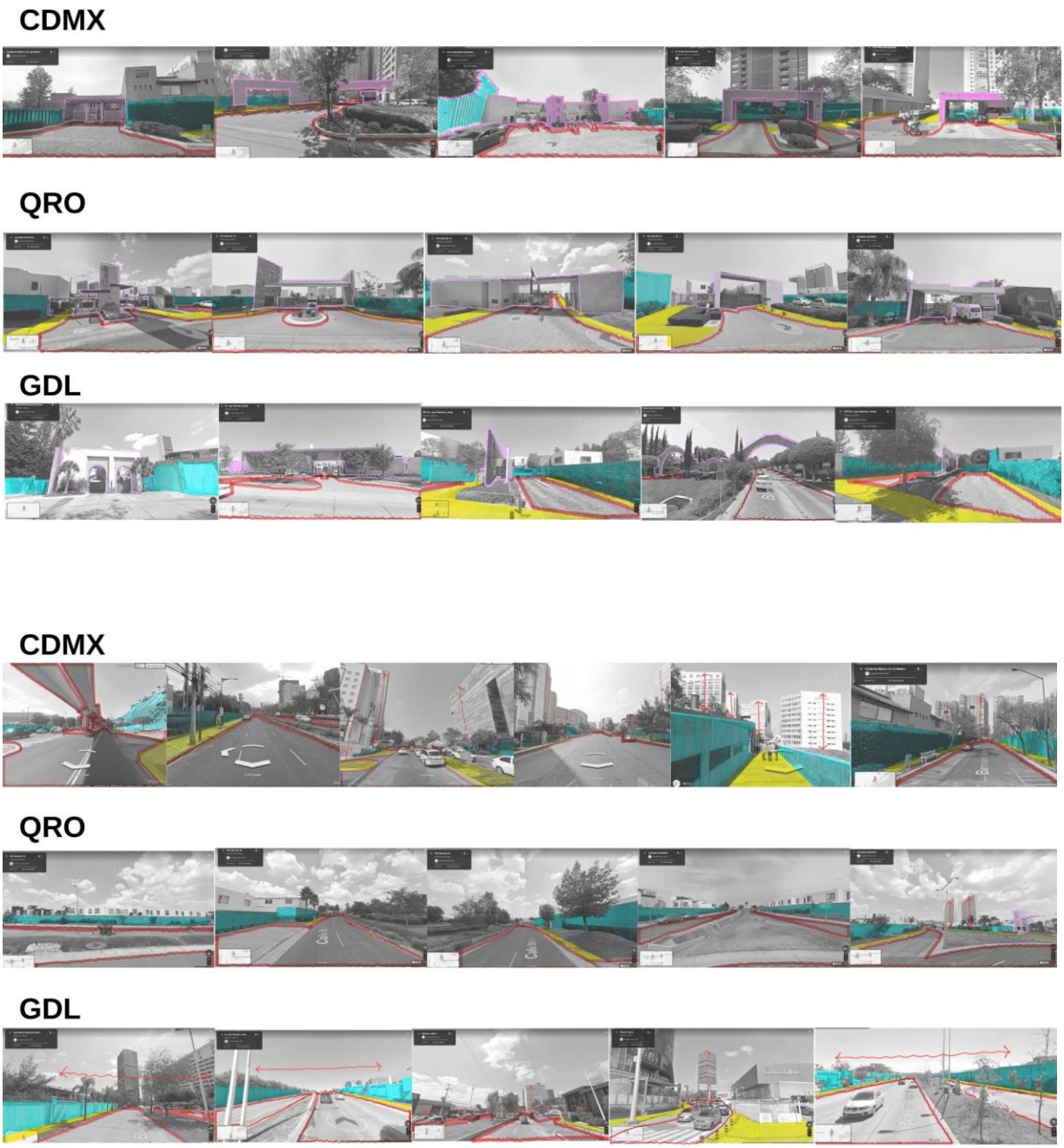


Figura 10. *Componentes y patrones de las calles de la urbanización capitalista. En azul se representa la barda o reja, en amarillo la circulación peatonal, en rosa la caseta de vigilancia o acceso, y en rojo la circulación vehicular*

Después de analizar los diagramas anteriores, en las urbanizaciones capitalistas se observaron los siguientes patrones:

a. En las urbanizaciones capitalistas se observa que la escala y proporción vertical están determinadas por la relación entre la altura del objeto construido y la del habitante o usuario; y la relación horizontal por la distancia entre estos dos, la cual no es inmediata con el objeto construido como en las ciudades fundacionales, sino con un borde o barrera física. Es decir, el objeto construido es lejano en su distancia horizontal. En las ciudades fundacionales, esta proporción vertical y horizontal es cómoda, armoniosa y respetuosa con el habitante o usuario. Si bien existen objetos construidos que contrastan con la horizontalidad y resaltan en el paisaje urbano, logran integrarse en este.
b. La escala o proporción vertical, es decir, la altura de los objetos construidos en la urbanización capitalista, pierde la homogeneidad. Aparece una esbeltez en el objeto construido debido, en la mayoría de los casos, a la superficie o área de desplante del edificio, por lo que la altura resulta fundamental para recuperar la inversión. No existe relación o contacto directo entre el habitante o usuario y el objeto construido; la altura del edificio tiene mayor jerarquía sobre el habitante o usuario, por lo tanto, predomina la verticalización como imagen característica no solo visual, sino también incluso es el reflejo de los flujos económicos de dichas urbanizaciones. La aparición de esta tipología pareciera más una competencia por tener el edificio más alto.
c. En las áreas fundacionales existe una homogeneidad en las alturas de los objetos construidos. Si bien en algunos casos resalta la altura de alguno de ellos, la verticalidad no representa una constante; en contraste, se aprecia un respeto por mantener la escala horizontal. Por otro lado, la distancia entre el habitante-usuario (peatón) y el objeto construido es corta, y al tener contacto directo con el uso de la planta baja se genera un diálogo entre ambos. La planta baja en la ciudad central es un gran escaparate visual y comercial.
d. En las urbanizaciones capitalistas, las plantas bajas no son del todo activas; el comercio directo con la banqueta es escaso o nulo.
e. En las áreas fundacionales se pueden apreciar las características tipológicas de los objetos construidos, de manera que es posible identificar tanto los estilos arquitectónicos como los diferentes momentos históricos a los que pertenecen. Es

decir, la expresividad, tal como la hemos definido, es un elemento fundamental para visualizar y valorar el paso de la historia de la ciudad fundacional.

La diversidad del paisaje urbano se puede apreciar tanto en los estilos arquitectónicos como en el habitante o usuario. Esta característica hace puntual referencia a la democratización del espacio abierto, en este caso, la calle, y su función como espacio público. La señalización del comercio existente es discreta, respetuosa y responde a la normatividad establecida. La vegetación no es un objeto de ornato en la ciudad central; es generadora de sombras al peatón. Aunque pudiera ser una característica de la estructura de la ciudad central, la posibilidad de encontrar calles únicamente peatonales ayuda a generar mayor diversidad en los recorridos y flujos para el habitante o usuario.

CAPÍTULO 1
LOS PROCESOS, MODELOS Y PATRONES DE URBANIZACIÓN Y EXPANSIÓN TERRITORIAL

"Necesitamos una nueva imagen del orden, que incluya lo orgánico y lo personal, y que llegue a abarcar todos los oficios y funciones del hombre. Solo si podemos proyectar dicha imagen estaremos en condiciones de hallar una nueva forma para la ciudad".

–Lewis Mumford

1.1 INTRODUCCIÓN

Los distintos procesos de urbanización llevados a cabo en las ciudades mexicanas, y latinoamericanas, combinados con los nuevos modelos económicos, han dado como resultado su crecimiento y, al mismo tiempo, han generado una imagen urbana con características propias. En este sentido, las ciudades se han expandido de manera horizontal, rebasando los límites de la ciudad central y alejándose del centro urbano. Estas nuevas urbanizaciones reflejan una serie de componentes urbanos y una fisonomía (imagen) muy distinta y contraria al funcionamiento e imagen de la ciudad central.

Desde la adquisición y comercialización del suelo urbano, las periferias se han convertido en espacios con una morfología y estructura espacial en constante y progresivo proceso de fragmentación en el funcionamiento social (Cardoso y Ortiz, 2005) y urbano. Es importante señalar que una vez que el estado deja de ser el ente rector de la urbanización, las urbanizaciones de las periferias tienen una relación directa con la producción inmobiliaria y la participación de la obra pública. Por un lado, la inversión privada produce nuevos espacios de vivienda y consumo en el suelo adquirido; y, por otro lado, el Estado, a través de la obra pública, construye los servicios (agua, luz y drenaje) e infraestructura (vial) para el funcionamiento de las nuevas urbanizaciones (Terrazas, 2005).

De esta combinación surge una nueva morfología periférica que no es resultado del diseño urbano o de un modelo de ciudad tal como lo fue la ciudad central o fundacional; es decir, no hay una traza previamente ni diseñada ni establecida por el Estado. El bloque o manzana tal y como lo conocemos en la ciudad central, con ciertas dimensiones en su largo y ancho, no existe en la urbanización periférica. Lo que aparece es un patrón o morfología irregular o amorfa producto de la propiedad y localización del suelo (Terrazas, 2005).

Para entender este patrón resultante en *La ciudad de los caminos* Terrazas (2005) explicó de manera amplia y precisa el papel que juegan los propietarios del suelo en el proceso general de urbanización [11]. Esto se refiere a su papel en las formas de comercialización y urbanización más que a las formas como morfología o forma urbana resultante. De acuerdo con lo anterior, podemos entender el concepto de *morfología* o *forma urbana* de la periferia como uno de los componentes de la imagen de la ciudad, y no la periferia como proceso de urbanización y crecimiento de esta.

Comprender no solamente el cómo, sino el por qué crecen las ciudades requiere analizar el proceso desde diferentes perspectivas, incluso disciplinas o áreas de conocimiento. Una de estas disciplinas o áreas del conocimiento es la económica. Analizar las actividades productivas que se han llevado a cabo en los distintos y más antiguos asentamientos humanos y urbanos ha sido fundamental para entender los procesos de urbanización de las ciudades y su posterior expansión dentro de un territorio, así como cómo estos han dado como resultado distintas formas de crecimiento identificables a las que podemos llamar “modelos” o “patrones”. Estos, a su vez, dan como resultado una estructura urbana y una imagen característica de cada asentamiento o ciudad.

No es razón ni objetivo de este capítulo analizar el origen de las ciudades, sino describir una serie de conceptos y, en algunos casos, categorías que nos permiten establecer una relación entre las actividades económicas y el impacto o influencia que tienen en el crecimiento, en la forma, en la estructura y, sobre todo, en la imagen de la ciudad.

Desde que el hombre dejó de ser nómada para asentarse en un lugar, espacio o territorio de manera fija o permanente, fue necesario un intercambio de mercancías y productos que le garantizaran su supervivencia. Así empieza, por un lado, la producción de las mercancías y, por otro, su comercialización. Aunque durante muchos años fue solo

[11] En el libro mencionado, el autor habla de la importancia del propietario del suelo (terrateniente) en la conformación de las periferias, clasificándolos en dos ámbitos. El interno incluye a los propietarios de tierras localizados en áreas consolidadas de la ciudad y en la periferia ya incorporada a la zona urbanizada. El externo abarca a los dueños de tierras en la periferia que no ha sido urbanizada y en aquella en la que se prevé el crecimiento. Además, los clasificó en grandes terratenientes de la periferia, pequeños propietarios de la periferia y a los ejidatarios y comuneros.

intercambio, con el tiempo y la aparición de la moneda se convirtió en una actividad económica.

Para la producción de las mercancías fue necesario elegir un lugar de acuerdo con la actividad que cada sitio permitiera realizar, es decir, la localización fue un factor determinante para que la producción de las mercancías o productos a intercambiar fuera posible. Por esta razón, años más tarde, surgieron las teorías de la localización y algunos de los modelos de crecimiento de las ciudades, algunos vigentes hasta hoy.

Tanto las primeras teorías de la localización como los modelos o patrones de crecimiento estuvieron fundamentados en la agricultura como la principal actividad económica y, posteriormente, en la industria. La ciudad adoptó una forma e imagen específica. También pensamos que esas actividades formaron diferentes clases sociales y económicas que se fueron agrupando dentro del mismo territorio o espacio de acuerdo con los mismos intereses, pero, sobre todo, a las mismas capacidades económicas. Esta agrupación socioeconómica dentro del mismo territorio da como resultado la segregación no solo del territorio o del espacio físico, sino también de las personas que pertenecen a cada grupo.

Por lo tanto, partimos del hecho de plantear que las actividades económicas y los grupos sociales ubicados en un territorio construyen una imagen urbana y poseen características que permiten su legibilidad y su análisis.

1.1.1 Las principales actividades económicas como determinantes en el crecimiento urbano

Agricultura y primeros asentamientos

Según Morris (1984), el desarrollo de la agricultura fue un requisito para el nacimiento de los asentamientos urbanos. Por su parte, Childe (1954) planteó que la primera revolución que transformó la economía humana partió de la siembra y cultivo de hierbas, raíces y arbustos comestibles, permitiéndole al hombre tener control sobre el abastecimiento de sus alimentos.

Lo anterior nos da una idea de la importancia de la agricultura y de la producción de alimentos como actividad económica y social, puesto que, para llevar a cabo esta actividad, fue necesario contar con varias personas. Por lo tanto, hablamos de una reproducción, un

aumento de la población y una estructura social y colaborativa para trabajar en equipo. Al existir un determinado número de personas, necesitaban un refugio dónde resguardarse; es decir, hablamos de un modelo o tipo de vivienda tan simple, básico y efímero como la cueva, la choza o el refugio.

En esta estructura social y familiar, los más jóvenes fueron económicamente útiles (Childe, 1954), puesto que debían esperar para participar con los adultos en la caza, mientras su colaboración era ayudar en las labores del campo. La producción de alimentos, y con ello la permanencia humana, requirió de las condiciones físicas y ambientales del territorio en el que ciertos asentamientos se habían establecido: el clima, el suelo y, sobre todo, la hidrografía fueron elementos fundamentales para la consolidación de los primeros asentamientos urbanos. Desde la era primitiva la localización fue un factor determinante para la continuidad de los asentamientos.

El valle del Nilo, desde la primera catarata, hasta el Cairo, se llenó rápidamente con una cadena de poblaciones campesinas florecientes, aparentemente surgidas todas ellas al mismo tiempo y continuamente (Childe, 1954). Si bien las condiciones físicas y ambientales ayudaron al establecimiento de ciertos asentamientos y comunidades, también fueron razón para su desplazamiento. La fertilidad del suelo elegido solo permitía su utilización por uno o dos ciclos agrícolas, lo que obligó a las comunidades a buscar nuevos territorios (Childe, 1954). Si tomamos en cuenta que el suelo ya no era propicio para la agricultura, significa que no había alimentos que garantizaran la permanencia de una comunidad o asentamiento en un sitio determinado (Morris, 1984). Por lo tanto, el desplazamiento era obligado hacia nuevos territorios.

1.1.2 La ciudad como espacio económico y productivo

Los estudios de la ciudad no pueden realizarse sin tomar en cuenta una serie de factores que inciden de manera importante. Entre estos destacan los que se relacionan con la localización de las actividades económicas productivas y su impacto en el proceso de urbanización, las cuales exigen en cierto momento la mano de obra o la fuerza de trabajo para llevarlas a cabo (Flores, 1993). Para concretar lo anterior, debemos agregar que el paisaje tambien es un factor determinante en los estudios de la ciudad, no solo el paisaje natural o físico, sino también el artificial o construido.

El pensamiento visual es una forma de entender la ciudad y el territorio; por lo tanto, el paisaje determina la imagen totalitaria de la ciudad y de determinado territorio o espacio dentro de esta. Dicho de otro modo, la ciudad como totalidad puede estar formada de distintos paisajes, y cada paisaje está formado por una serie de imágenes que, al analizarlas, podríamos determinar el paisaje urbano.

De lo anterior entendemos que el concepto de ciudad es mucho más complejo. Es precisamente esa complejidad la que caracteriza a todas las ciudades. Un cúmulo de actividades que, desde diferentes disciplinas, es analizado, y cada una de ellas tiene una definición distinta, todas válidas. Tal vez la más significativa es la de la escuela marxista, la cual establece cuatro actividades clave en la ciudad*:* producción, consumo, distribución y cambio (circulación).

En este trabajo, nos interesa explicar que la ciudad es el territorio en el que un grupo de personas (fuerza de trabajo) producen e intercambian mercancías y/o servicios. Por esta razón, la ciudad se convierte en un espacio productivo y de intercambio económico, lo que significa que, a través de este intercambio, se generan ingresos (capital) y estos, a su vez, se transforman en consumo*.* El consumo ha construido una tipología arquitectónica que, traducida en espacio, conocemos como centro o plaza comercial*.* Desde su aparición, ha evolucionado en su misma tipología, pero, sobre todo, es una infraestructura y un equipamiento urbanos que, dentro de la ciudad, organiza el espacio, teniendo una relación directa con la vivienda, en cualquiera de sus estratos.

Esta relación entre consumo y vivienda (plaza o centro comercial y zona habitacional) se basa en su localización, de tal manera que, dependiendo del sector económico al que pertenezca la vivienda o zona habitacional, será el tipo de plaza o centro comercial y viceversa. En ese sentido, podemos afirmar que esta relación es un elemento que segrega territorio social y espacial. Es importante señalar que la relación entre consumo y vivienda no condiciona cuál de los dos debe aparecer primero; el resultado será legible en el paisaje y en la imagen urbana del territorio donde aparezcan.

De esa manera, nos acercamos al estudio del crecimiento de la ciudad a partir de su economía, de la organización y las formas de localización de sus actividades en el territorio (Camagni, 2005), y cómo estas van organizando el espacio, estableciendo una relación directa con otros equipamientos como la vivienda, el ocio, la cultura, el turismo, entre otros.

La concentración y localización de todas estas actividades en la ciudad, la convierten en un punto de atracción de personas o futuros habitantes, lo que dará como resultado el crecimiento y expansión de esta y construirá una imagen y una identidad como espacio y para sus habitantes. Por consiguiente, afirmamos que la ciudad, más que una agrupación de objetos construidos, es un espacio de oportunidades para los seres humanos.

Una de las investigaciones más importantes es la de Garza (1986), quien explicó cómo se distribuyen y relacionan las actividades económicas y la población en el espacio. El mismo autor, en un segundo trabajo, apuntó que la ciudad es una unidad económica que produce, distribuye y consume mercancías.

El análisis de las relaciones existentes entre los sectores de servicios y comercio y su localización nos da la oportunidad de entender el proceso de configuración y estructura espacial dentro de las ciudades. Para llevar a cabo ese primer acercamiento o análisis, debemos partir de los elementos teóricos, conceptos y modelos existentes que se aproximen más a entender los procesos de crecimiento y urbanización de las ciudades.

Sin llegar a un estudio exhaustivo, tomamos como punto de partida el factor de localización de von Thünen y su importancia en el proceso de urbanización y crecimiento. Este modelo dio pie a los planteamientos de Burgess, Christaller y Losch, Hoyt, Harris y Ullman. Finalmente, planteamos la existencia de un nuevo proceso de urbanización que nace de las inversiones inmobiliarias, el valor del suelo y la estructura vial y que, en conjunto, construyen de manera positiva o negativa el paisaje, la imagen y la identidad de la ciudad.

1.1.3 Los modelos de crecimiento a partir de la localización de las principales actividades económicas: el modelo concéntrico de Ernest Burgess, el modelo sectorial de Hoyt y el modelo de los núcleos centrales de Harris y Ullman

La historia de los procesos de urbanización de las ciudades ha dado pie a su análisis, logrando establecer modelos y patrones basados en teorías que los argumentan. Cada uno de estos estudios se han abordado desde la disciplina y postura de los autores, haciendo aportaciones desde distintos ángulos. El común denominador de estas investigaciones es el crecimiento de la ciudad y el resultado de su estructura física a partir de la relación entre actividad económica-crecimiento urbano, haciendo un acercamiento al crecimiento urbano

como proceso social analizado desde nuestro campo de la arquitectura y, específicamente, de los estudios urbanos.

Para el estudio y posterior análisis de los procesos urbanos, es necesario interpretar dichos procesos a través de modelos, entendiendo la definición de modelo como la reinterpretación teórica y matemática de un sistema que pertenece a una realidad compleja y que permite y facilita el estudio de su comportamiento. Es importante mencionar que los modelos y patrones de crecimiento urbano no pueden ser estables ni permanentes, puesto que dependen de manera directa de los modelos económicos y los cambios sociales, culturales y políticos que se van dando a lo largo de la vida de las ciudades. De lo anterior han resultado una gran diversidad de modelos, de los cuales revisamos solo algunos, los que consideramos que son los que más se acercan a nuestra investigación.

Uno de los estudios más sencillo y tal vez el más utilizado es el modelo de los círculos concéntricos (1925) de Ernest Burgess, modelo basado en la anterior teoría de la localización (1826) de von Thünen. El modelo de Burgess explica el crecimiento y expansión de la ciudad a partir de un centro, *loop* o lo que ahora conocemos como "Distrito Central de Negocios", del cual se desprenden una serie de anillos o círculos concéntricos separados por funciones o actividades, en los que a cada círculo corresponde una expansión o área de crecimiento.

Resulta interesante la investigación del modelo de Burgess, siendo un sociólogo interpretando la estructura y organización física del territorio, dado que, según Terrazas (2005):

> Su interés estuvo basado en los problemas de segregación y movilidad…conflictos derivados de esta segregación y aislamiento. Su esquema no lo propone como modelo universal de expansión de las ciudades, sino que lo construye como fondo de su argumentación sociológica. (p. 21)

Independientemente de las intenciones de Burgess para plantear su modelo, podemos decir que son dos sus grandes aportaciones. La primera consiste en la definición de centro como el espacio consolidado de la ciudad, el punto geográfico de conexión a partir del cual se van estructurando el resto de las actividades y se establecen las relaciones con los desplazamientos, la transportación de productos y el punto focal que reúne las actividades más importantes de las ciudades futuras (Terrazas, 2005).

La segunda aportación de su modelo es considerar los valores del suelo como elemento determinante de las transformaciones en la ciudad, argumentando que los valores más altos de suelo se localizan cercanos al centro, puesto que cuentan con mejor localización y accesibilidad.

Si la relación centro-actividad (vivienda, ocio, trabajo, comercio) determina el funcionamiento y la organización espacial de la ciudad, ¿qué sucede cuando aparece un incremento de la población y, por lo tanto, un crecimiento de la ciudad? ¿Es posible la aparición de dos o más centros? Si esa relación centro-actividad está determinada por la distancia y, asimismo, por los desplazamientos, ¿qué sucede cuando las vías de comunicación y transporte adquieren mayor relevancia?

Esos temas plantearon los modelos sectoriales de Hoyt (1939) y de los núcleos centrales de Harris y Ullman (1945). Ambos modelos se desprendieron de la uniformidad del modelo de Burgess. Hoyt planteó en su modelo que la ciudad también crece a partir del centro, pero lo hace en forma de conos organizados por sectores, los cuales se unen a través de las vías de comunicación. La vivienda residencial se localiza a lo largo de estas vías, dado que permiten mejor y mayor accesibilidad.

Por su parte, los geógrafos Harris y Ullman retomaron el modelo de Burgess y Hoyt, agregándole la complejidad de un sistema al plantear no solo un centro, sino también varios puntos a los que llamaron “núcleos”, dando lugar a la teoría de los núcleos centrales. Su teoría contempla las particularidades internas de cada ciudad como su topografía, sus bordes, sus aspectos políticos e incluso su propia historia.

Tanto el modelo de Hoyt como el de Harris y Ullman se basan en los criterios planteados por Burgess: la zonificación del suelo para obtener la mejor localización y accesibilidad, lo que conduce a una mayor productividad y competitividad. Sin embargo, sus modelos dejan de ser circulares para convertirse en lineales, es decir, las vías de comunicación (vialidades) se convierten en generadoras no solo de economías, sino también de crecimiento y localización de actividades al establecer una red de conexión entre ellas.

Por lo tanto, consideramos esos elementos como fundamentales para el crecimiento y expansión de las ciudades. También podemos asegurar que la ciudad no crece ni se expande de manera uniforme ni concéntrica, sino que la existencia de distintos subsistemas

urbanos conforma la complejidad y el enorme sistema que es la ciudad. Llamamos subsistemas a las condiciones físicas y topográficas del territorio, a los límites políticos, incluso físicos o bordes, como ríos, mares, montañas y barrancas, y un gran etcétera que evidentemente condicionan el rumbo del crecimiento de la ciudad. Además, las condiciones culturales, sociales, económicas y, sobre todo, la visión de ciudad que se tenga desde un punto de vista político en un periodo determinado.

Es fundamental recalcar que la construcción física, el paisaje y la imagen de la ciudad dependen de esta visión política y económica. Podemos asegurar que esa visión se sustenta en las decisiones tomadas por los gobiernos en cualquiera de sus niveles.

1.1.4 La importancia del factor de localización

Entre muchas definiciones, la ciudad es, ante todo, un espacio físico en el cual confluyen y se concentran actividades de toda índole. Es la base sobre la que se soportan las relaciones entre las actividades económicas y el crecimiento urbano. Aunque existen diversos y múltiples factores que impulsan la expansión urbana, la localización de estas actividades es fundamental. En este apartado se revisan las principales teorías de la localización y su impacto en la organización del territorio.

En 1826, Johan Heinrich von Thünen (1783-1850), a través de su experiencia como agricultor, planteó una teoría basada en el comportamiento de la agricultura –siendo esta la principal actividad económica de la época– y la distribución en el territorio de sus diferentes productos (Camagni, 2005). En su tratado, conocido en castellano como *El estado aislado* (1826), explicó las diferencias de renta con respecto al mercado; es decir, la renta es distinta de acuerdo con la distancia respecto al mercado, siempre y cuando sea sobre un espacio uniforme y aislado de otras comunidades.

De acuerdo con Camagni (2005), su teoría parte de las siguientes suposiciones:

- Una llanura homogénea con la misma fertilidad del suelo e infraestructuras de transporte hacia todas las direcciones;
- Un único centro que sirve de mercado para todos los productos, hacia el cual todos los productos deben transportarse;
- Disponibilidad difusa de todos los factores de producción;
- Una función de producción específica para cada producto agrícola,

- El precio de cada producto está definido exógenamente, en un mercado más grande del que se está estudiando;
- El costo de transporte unitario es constante; por tanto, el costo total del transporte varía con el volumen de la producción y con la distancia de forma lineal. Dicho costo de transporte puede variar de un bien a otro;
- Una demanda ilimitada de los productos.

De las aportaciones de la teoría de localización de von Thünen podemos mencionar dos. La primera es que establece una relación entre producción, consumo y distancia, argumentando que los agricultores desarrollarán una actividad menos intensiva al estar más lejos del mercado debido al aumento de los gastos de transportación. Esto significa que los productos a cultivar se van a distribuir en zonas circulares concéntricas en relación con la ciudad, cada una destinada al producto que ofrezca mayores ganancias o rentas. Por lo tanto, la imagen física del territorio y del paisaje variará según la localización de las actividades como constructoras de la imagen total de la ciudad.

La segunda aportación es la identificación o definición de un centro de ciudad en el cual se concentran los servicios más importantes. Esto explica que la renta del suelo sea más alta cuanto más cercano esté al centro, donde también se encuentra la zona de consumo o, en términos económicos, el mercado.

Si bien el modelo de von Thünen ha sido criticado, podemos resaltar y, al mismo tiempo, retomar sus planteamientos teóricos en relación con los precios del suelo. Argumentó que los costos del suelo son más caros en relación con su cercanía del centro y más baratos en la periferia, puesto que esa zona a la que podemos llamar “periferia” no cuenta con los servicios ni la infraestructura que ofrece el centro.

La conformación de las periferias en una ciudad, sin importar su proceso, que puede ser intencional o espontáneo, da como resultado dos ciudades con un paisaje e imagen distintos, incluso identidades diferentes. Por un lado, está la ciudad histórica, cuya identidad e imagen física se fundamentan en las características tipológicas de su arquitectura. Esto incluye los distintos periodos y estilos en que fue construida, reflejados en los eventos urbanos ejemplificados por una arquitectura y forma propias (Rossi, 1982), así como en el conocimiento y análisis de la ciudad a partir de su arquitectura.

Por otro lado, está la construcción de la periferia como una urbanización nueva, ya sea como una nueva urbanización producto de inversiones públicas y privadas, o formada a través de los años con características, en algunos casos, de informalidad, autoconstrucción y/o dependiente de los ingresos de la población que la conforma.

1.1.5 Localización, accesibilidad y proximidad

Las teorías clásicas de la localización son herederas de las investigaciones alemanas, partiendo de la ya mencionada teoría de la localización de H. von Thünen. Posterior a él, los estudios de Marshall (1920) y Weber (1909) le dieron continuidad a su trabajo. Debemos subrayar la importancia de la localización de las actividades económicas como organizadoras del territorio, abarcando tanto las agrícolas, de las que surge el modelo de von Thünen, como las industriales de Marshall y Weber, de las que se desprenden las economías de aglomeración.

Del principio de localización surge el concepto de *accesibilidad* (Camagni, 2005), ambos com una estrecha relación. La localización la podríamos definir como un punto específico dentro de un espacio urbano, y la accesibilidad como el conjunto de condiciones bidireccionales (Espinosa, 2012), de permeabilidad física, digital y virtual que permiten el libre paso de personas, bienes, servicios e información (Camagni, 2005).

La accesibilidad también está determinada por las condiciones de movilidad motorizada o no motorizada, así como por la *"disposición de las calles, distribución y forma de las manzanas, distribución de la vivienda y su relación con asentamientos circundantes"* (Espinosa, 2012, p. 31). No solo la disposición y distribución de las calles influyen en la accesibilidad de una ciudad, sino también su estado físico y la topografía, que condicionan su accesibilidad debido a que la ciudad no es un espacio homogéneo. Está organizada y diferenciada por su sistema de comunicaciones o de movilidad existentes (de Solá-Morales i Rubio, 1997). De las condiciones de accesibilidad depende que una localización sea buena o mala, independientemente del bien, producto, industria o empresa de que se esté hablando. Aunado a lo anterior, la accesibilidad es un instrumento que ayuda a evaluar cualitativa y cuantitativamente la relación entre el territorio, el espacio y la distribución de los servicios (de Solá-Morales i Rubio, 1997).

Existe un tercer factor que organiza y estructura la ciudad: la proximidad. El concepto de *proximidad* lo podemos relacionar con el de *cercanía*; es decir, para nuestro campo de los estudios urbanos es la distancia más corta entre los habitantes y los usos, equipamientos, infraestructura y servicios que la ciudad ofrece. Proximidad urbana y cercanía urbana son conceptos indisolubles, análogos y sinónimos.

Sin embargo, no podemos hablar de proximidad o cercanía sin pensar en movilidad, tiempo y distancia; por lo tanto, también los desplazamientos cuentan. Todos estos factores mencionados son parte integral que apunta hacia la construcción de un nuevo urbanismo y una nueva ciudad que, a partir de 1993 en el Congreso del Nuevo Urbanismo (CNU) con sede en San Francisco y posteriormente en 2002 en el World Urban Forum (WUF)[12], se ha planteado como importante y necesario. Hablamos del urbanismo y la ciudad sostenible que, entre los diversos temas planteados, la ciudad compacta o la compacidad es uno de los más relevantes. Esto nos lleva a definir el concepto de *ciudad compacta* o *compacidad* y su importancia no solo como modelo de crecimiento, sino también en la construcción de la imagen de la ciudad.

Una de las grandes críticas a la ciudad del futuro planteada por Le Corbusier es la falta de proximidad y accesibilidad en su propuesta. Si bien se concibió en un momento histórico en el que el movimiento moderno se vio reflejado en la arquitectura, apostando por un racionalismo y funcionalismo necesarios, sobre todo en los equipamientos habitacionales, el nuevo urbanismo planteado por Le Corbusier falla al zonificar la ciudad, separando sus usos y funciones, y clasificando los problemas de la ciudad en vivienda, trabajo, traslado y recreación. La zonificación acorta las distancias entre los puntos de origen y destino de los habitantes, promoviendo el uso del automóvil como el principal sistema de movilidad para llegar a cada una de las zonas planteadas, sin considerar otras formas de habitar y moverse dentro del espacio urbano (Corbusier, 1924).

A pesar de lo anterior, la ciudad del futuro fue visionaria y atrevida en su momento, siendo un reflejo de toda la personalidad y postura de Le Corbusier, quien previamente

[12] En español, Foro Urbano Mundial, es un evento organizado por la ONU-Hábitat, en el cual se exponen las principales problemáticas urbanas mundiales.

había establecido los cinco puntos para la arquitectura moderna. El ejemplo más claro de la propuesta de Le Corbusier es el plan piloto para Brasilia, la nueva capital de Brasil.

1.1.6 El principio de compacidad o la ciudad compacta

Del total de la población mundial, el 55 % vive en ciudades, y se proyecta que para el 2050 este porcentaje aumentará un 13 %, alcanzando así un 68 % de la población mundial viviendo en ciudades o zonas urbanizadas, según el Departamento de Asuntos Económicos y sociales de las Naciones Unidas. En el caso de México, en 2015, el 77 % de la población vivía en zonas urbanas, considerando estas en localidades de más de 2500 habitantes (INEGI, 2015).

Los números anteriores han dado como resultado la expansión del territorio urbano, lo que ha llevado a que diferentes disciplinas aborden este problema enfocándose en la configuración y en la forma física que han adoptado las ciudades. Según ONU-Hábitat (s.f.):

> Si una ciudad crece sin control consumiendo grandes cantidades de suelo, muchas personas se verán obligadas a alejarse de servicios básicos, lugares de trabajo y por lo tanto de oportunidades teniendo efectos negativos en su calidad de vida y en el medio ambiente. (párr. 1)

Este modelo de crecimiento horizontal ha configurado las periferias urbanas. La ciudad compacta planteada a partir del desarrollo sostenible, busca acercar y revitalizar las comunidades, integrando en ellas la vivienda, el ocio, el trabajo y el comercio (Rogers y Gumuchdjian, 2000). La cercanía, proximidad, accesibilidad y localización entre los cuatro componentes anteriores evita los traslados y desplazamientos largos, fomentando el uso del transporte público y reduciendo el uso del automóvil privado. También propicia los recorridos a pie, la escala humana y de barrio que fomenta la cohesión y estructura espacial y social de las comunidades.

El principio de compacidad también evita la inversión pública en la construcción de la infraestructura urbana o servicios para el funcionamiento de la periferia urbanizada, inversión adjudicada a la población (Pradilla, 2017). La importancia del modelo o principio de compacidad o ciudad compacta radica en su funcionamiento basado en los principios mencionados anteriormente: localización, proximidad y accesibilidad.

1.2 EL CONCEPTO DE SEGREGACIÓN Y DESIGUALDAD EN LA URBANIZACIÓN CAPITALISTA

La construcción de la ciudad va más allá de la acumulación o agrupación de objetos tridimensionales con diversos usos. En términos antropológicos, es un producto social. Por esa razón, es importante analizar, desde el punto de vista social y económico, el impacto de la desigualdad, que es uno de los grandes problemas tanto en México como en América Latina.

Si bien este tema se ha estudiado en mayor medida desde las ciencias sociales, también es perceptible desde la perspectiva geográfica, dado el reflejo de la desigualdad en la localización geográfica dentro del territorio. Por lo tanto, se convierte en una problemática que debe abordarse desde la geografía urbana.

En términos generales, la segregación se define como la separación de grupos con respecto a otros en un sitio o espacio definido. A partir de la diversidad de creencias, la segregación puede ser social, económica, cultural, racial, religiosa, espacial y territorial. Desde las primeras civilizaciones, los distintos grupos sociales se agruparon en función de sus condiciones económicas. Sin embargo, no fue hasta mediados del siglo XIX, con la aparición de las ideas de Marx y Engels, cuando se empezó a observar la separación espacial de las clases obreras y la burguesía inglesa.

Incluso muchas de las ciudades latinoamericanas, fundadas por españoles, se trazaron con toda la intención de separar en el territorio a las dos culturas. El modelo de Burgess, mencionado en el apartado 1.1.3, está basado en sus estudios de segregación espacial que distribuyen las clases sociales en franjas concéntricas.

Otro acercamiento al problema de la segregación y la desigualdad se deriva de los modelos económicos y políticas neoliberales (Zicardi, 2020), los cuales han exacerbado estas diferencias al agrupar las distintas clases sociales en urbanizaciones en las que, por un lado, predomina la opulencia y, por el otro, la carencia de los servicios e infraestructura mínima (Zicardi, 2020). Estas desigualdades se manifiestan de manera visible en las características tipológicas y arquitectónicas, especialmente en los materiales de construcción utilizados en la vivienda, y, en un segundo plano, en el equipamiento urbano, dando como resultado una imagen urbana contrastante y antagónica.

1.2.1 Segregación socioeconómica

El sistema de producción capitalista ha dado lugar a la emergencia de las clases sociales: una clase obrera que percibe un salario mínimo para su subsistencia, una clase que tiene acceso a condiciones de vida aceptables y, finalmente, una minoría en la que se concentra la riqueza. Sin embargo, existe un grupo social que no tiene acceso a las condiciones mínimas de servicios públicos y mucho menos de vivienda. Todo esto se origina a partir de la utilización del ingreso como el indicador principal para medir los estándares de vida de los habitantes[13]. En otras palabras, es el ingreso el factor que condiciona y determina la desigualdad económica y, por lo tanto, social. A mayor diferencia entre los ingresos de una población o región, mayor será la desigualdad.

El caso de la desigualdad en América Latina ha sido un problema constante. Organismos como la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el Bando Interamericano de Desarrollo (BID), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y el Banco Mundial se han en cargado de evaluar la desigualdad en el mundo, declarando en sus diferentes informes los niveles de desigualdad. Por ejemplo, en el informe del 2016 del Banco Mundial (ver Figura 11), se enumeran los 10 países más desiguales, de los cuales ocho pertenecen a la región de América Latina y dos al continente africano. México ocupa el décimo lugar en esta lista.

[13] El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial utilizan el ingreso para medir los estándares de vida de la población dentro de una región específica; por ejemplo, América Latina.

Los 10 países más desiguales del mundo (Índice de Gini)	(Valor más alto, país más desigual).
Sudáfrica	0,63
Haití	0,60
Honduras	0,53
Colombia	0,53
Brasil	0,52
Panamá	0,51
Chile	0,50
Ruanda	0,50
Costa Rica	0,49
México	0,49

Figura 11. *Listado de los países más desiguales*

Nota. Tomado de *Taking on Inequality,* por Banco Mundial, 2016, https://n9.cl/kzg0pv

La concentración de la riqueza y de los recursos económicos en unas cuantas manos es uno de los motivos de la desigualdad en países latinoamericanos (Cortés y de Oliveira, 2010). Si a esto le agregamos el crecimiento del libre mercado en contra de la participación del gobierno, nos daremos cuenta de que “Si la salud y la educación son mercancías que se negocian en los mercados, los que más tienen alcanzan más y de mejor calidad, lo mismo ocurre con la seguridad y la vivienda” (Cortés y De Oliveira, 2010, p. 13).

De lo anterior se desprenden dos temas importantes: el primero, el modelo económico que favorece el libre mercado excluye un sector de la población que carece de las mismas oportunidades para alcanzar mejores condiciones de vida, y que el Estado tampoco atiende porque este modelo aspira a formar una sociedad caracterizada por la libertad individual, la competencia empresarial (emprendimiento) y la iniciativa privada en el desarrollo de las principales actividades económicas, incluido el sector inmobiliario, el cual se traduce en un desarrollo urbano más dinámico y variado, con una amplia gama de opciones comerciales, residenciales y de entretenimiento; incrementando las ofertas de empleo directas e indirectas.

Aunque se espera que el libre mercado genere riqueza general, también puede resultar en desigualdades significativas. La falta de regulación puede llevar a la concentración de riqueza y oportunidades en manos de unos pocos, lo cual se refleja en

ciudades con una marcada segregación espacial y económica, donde los barrios ricos y pobres están claramente delineados y los recursos están distribuidos de manera desigual.

El segundo modelo económico se basa en una economía centralizada y concentrada en el poder del Estado, que busca una sociedad con mayor equidad y control gubernamental sobre la economía y sobre la diferencia del ingreso económico de los distintos sectores de la población, uno de los factores que determinan los niveles de desigualdad existentes. Este modelo enfatiza la igualdad social y económica, buscando redistribuir la riqueza para reducir las disparidades, en el cual el Estado juega un papel central en la asignación de recursos y en las políticas urbanas que pueden y deben centrarse en proporcionar vivienda accesible, servicios públicos de alta calidad y una distribución equitativa de recursos a todas las áreas urbanas.

Con este modelo, las ciudades pueden desarrollarse de manera más uniforme, con un enfoque en la planificación a largo plazo que prioriza el bienestar colectivo (no individual) sobre el crecimiento económico rápido. Este modelo valora la estabilidad económica y social, reduciendo la incertidumbre mediante el control estatal de sectores clave de la economía. Si se logra la estabilidad económica, esto podría dar como resultado un entorno urbano más seguro.

Sin embargo, se ha podido observar que en la realidad no sucede así. La burocracia puede ralentizar la implementación de proyectos urbanos y dificultar la respuesta rápida a las necesidades cambiantes de la ciudad. En el mejor de los panoramas, la planeación urbana y el diseño urbano deberían equilibrar las fuerzas del mercado con la intervención estatal para crear ciudades que sean tanto vibrantes y dinámicas como justas y equitativas.

Teniendo en cuenta que el modelo bajo el libre mercado es en el que se desarrollan las ciudades mexicanas (y otras a nivel mundial), las distintas clases sociales tienen acceso a diferentes servicios y objetos de consumo, siempre y cuando su ingreso o salario se lo permita, incluyendo la vivienda, considerándola no como un lujo, sino como un derecho. Esta diferenciación de clases está basada precisamente en la percepción de los salarios y, por consiguiente, en los productos, bienes y servicios que se ofertan para cada grupo o clase social. Esto nos lleva a argumentar dos cosas:

1) Que las condiciones salariales imperantes dentro de una sociedad son las que originan la separación o agrupación de personas con respecto a otras, y son esas

mismas condiciones las que dan como resultado la segregación y las desigualdades económicas.

2) Que el modelo económico neoliberal basado en un sistema de producción capitalista ha fomentado la competitividad entre personas y entre ciudades, pero también ha acentuado las diferencias socioeconómicas, produciendo bienes y servicios para los grupos sociales que puedan acceder a ellos, excluyendo a aquellos que no lo tienen. Esto se debe a que, en un sistema de producción actual, las empresas o industrias privadas siempre tendrán como base maximizar sus ganancias. (Castells, 1974, p. 160)

1.2.2 Segregación social y espacio-territorial

Retomando *La cuestión urbana*, en la cual Castells (1974) argumentó que el predominio de un sistema o modelo económico es la estructura de la base social y, por lo tanto, la producción determinará la organización del espacio, podríamos afirmar que las distintas clases sociales y económicas están organizadas en el territorio de tal manera que estas diferencias, si bien son económicas, también son perfectamente visibles e identificables en nuestras ciudades. Es decir, la segregación social y espacial es legible y es un componente de la imagen de la ciudad, vista esta desde su concepción estética, formal, material. Estos elementos construyen la identidad y significado de la ciudad y, sobre todo, de su habitante.

Antes de concentrarnos en el análisis de la segregación urbana, debemos partir de la existencia de la segregación social en la arquitectura, particularmente en la arquitectura doméstica. La arquitectura, como arte, es y ha sido el resultado de las condiciones políticas, económicas, sociales y culturales de un país o sociedad en un momento o periodo histórico determinado. Como resultado a estas condiciones, y como una forma de separar las clases sociales dentro de una vivienda, la arquitectura doméstica dio respuesta a través de dos elementos clave: el acceso de servicio y el cuarto de servicio, espacios organizados dentro del proyecto arquitectónico para la servidumbre o las personas (generalmente mujeres) destinadas a la limpieza del hogar.

La primera aproximación al estudio de la segregación social dentro de la vivienda, no como intención, sino como interpretación personal del que escribe, es de Evans (1978), quien en su citado texto afirmó: “Si algo describe la planta es la naturaleza de las relaciones

humanas, pues los elementos cuyo trazo registra –paredes, puertas, ventanas y escaleras- se emplean primero para dividir y, más tarde, para reunir selectivamente el espacio habitado" (Evans, 1997, p. 56).

En el mismo texto. Evans (1997) analizó la función y el número de puertas en los palacios europeos del siglo XVI para explicar la disposición de las habitaciones de manera contigua, donde la existencia de dos o tres puertas servía para mantener la comunicación entre ellas. En algún momento se pensó en un error de diseño; sin embargo, representaban la absoluta incomodidad de las "habitaciones de paso" que hacen imposible que la domesticidad y el retiro se consigan.

El tema de las puertas viene a colación porque Evans (1997) infirió que la aparición del pasillo en la arquitectura doméstica o habitacional en 1597, con mayor precisión en la Casa Beaufort Chelsea, obra diseñada por John Thorpe, surgió como un espacio o circulación horizontal fundamentalmente para evitar el tránsito entre las habitaciones. Esto lo dedujo a partir del texto sobre el plano: "una larga entrada para todos" (Evans, 1997, p. 70). Al mismo tiempo, aparecieron las escaleras para unirse con las galerías o pasillos y estos con las habitaciones. No obstante, el papel de estos dos espacios-elementos fueron más visibles en las casa de los ricos (Evans, 1997), principalmente para mantener a los sirvientes fuera del camino de los otros (Evans, 1997).

La arquitectura doméstica o habitacional, resuelta o no por arquitectos, y con el fin de dar solución a un programa solicitado por un cliente, basándose en sus criterios sociales y culturales, ha ayudado a mantener vigentes estos espacios hasta nuestros días.

En cuanto a la segregación social y espacial-territorial en los espacios urbanos, resulta interesante visualizar el área de estudio de esta investigación para poder entender mejor estos conceptos. El área de estudio está contenida por el borde natural del río Atoyac, el cual separa física y espacialmente la ciudad capitalista, representada en este punto por el fraccionamiento Lomas de Angelópolis, un fraccionamiento cerrado conformado por clústeres en su interior, y el exclusivo fraccionamiento Club de Golf La Vista. Del otro lado del río se encuentra una ciudad completamente diferente que está representada por colonias abiertas, algunas populares como San Ramón, Santa Rosa, La Carmelita, San Isidro Castillotla, Valle del Paraíso, y algunos fraccionamientos cerrados de interés social como Hacienda de Santa Clara primera y segunda sección y El Carruaje (ver Figura 12).

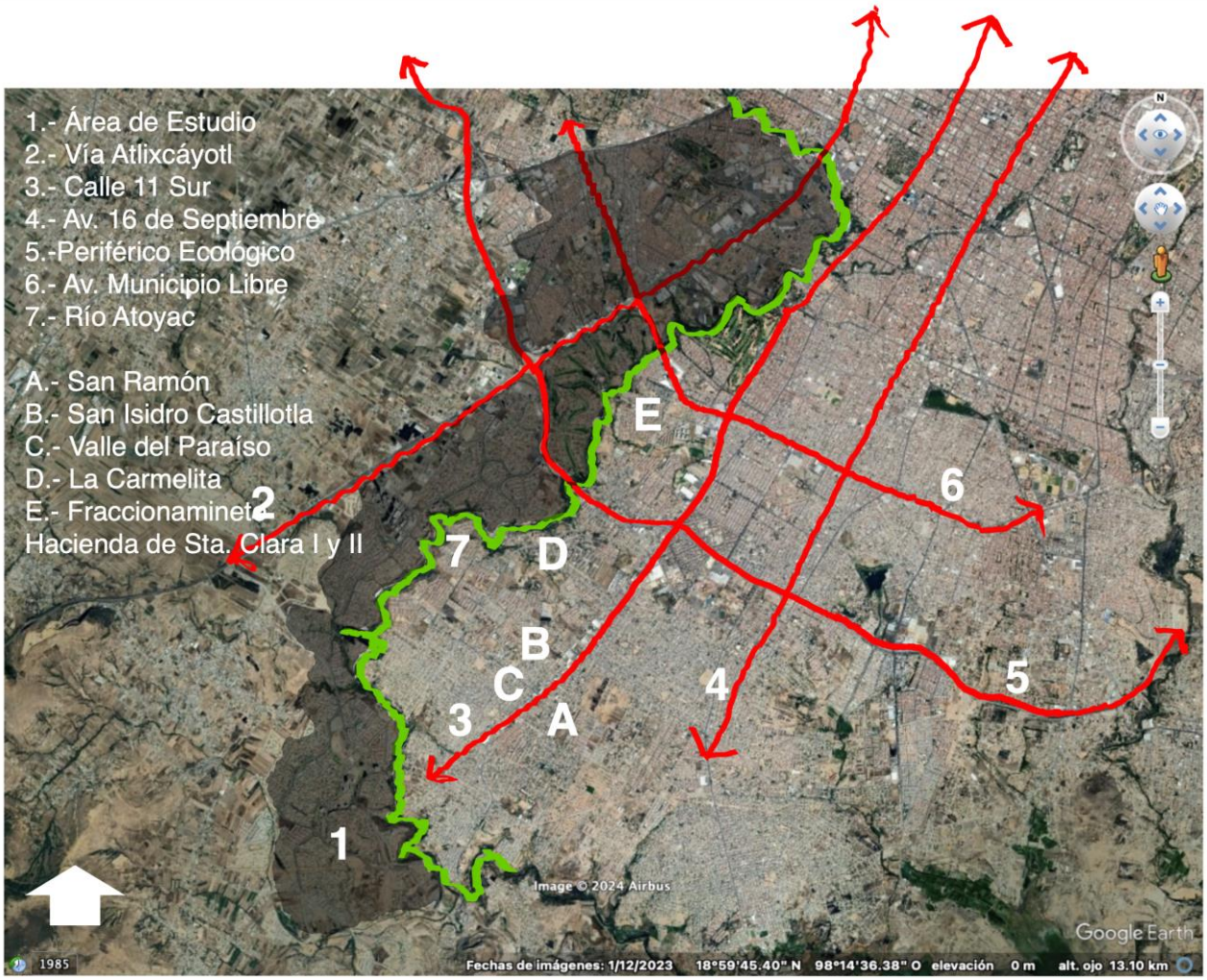


Figura 12. *Se muestra el área de estudio y la segregación espacial generada a partir del borde natural del río Atoyac y la Calle 11 Sur, así como las distintas urbanizaciones generadas a partir de distintos procesos de producción*

Nota. Google Earth.

Este contexto desigual ayuda a entender que la producción espacial de la ciudad a través del capital inmobiliario y el gobierno da como resultado una segregación social y económica visualizada desde las tipologías arquitectónicas, los equipamientos urbanos y la infraestructura vial en ambos lados del río Atoyac. Debemos entender también que esta producción espacial se ha desarrollado en diferentes momentos históricos, pero, sobre todo, a través periodos de tiempo y actores distintos. Es decir, mientras las fuerzas de los desarrolladores inmobiliarios unidas con el gobierno produjeron una veloz urbanización capitalista, y la arquitectura habitacional fue encargada a arquitectos; la otra ciudad, aquella del otro lado del río, se viene urbanizando de manera individual y sin ningún interés por

desarrollar o invertir en ella. Es una urbanización, en muchos casos informal, más lenta, a través de largos periodos de tiempo y de acuerdo con las posibilidades de ingresos de los nuevos habitantes. Mucha de esta nueva arquitectura es autoconstruida.

Cabe resaltar la importancia de la estructura vial en esta zona y cómo es a través de esta que la ciudad se extiende. En la producción capitalista, la Vía Atlixcáyotl conforma el eje principal de crecimiento y urbanización del área de estudio. Con un diseño en el que el automóvil es el principal protagonista, sus seis carriles en cada sentido son utilizados principalmente por los habitantes de los dos fraccionamientos en cuestión.

Casi paralela (divergente) a la Vía Atlixcáyotl, se extiende desde la ciudad fundacional la Calle 11 Sur, que poco a poco se convierte en eje de centralidad (Valverde, 2017) y de extensión urbana. Con todas las diferencias antagónicas entre una vía y otra, ambas definen y representan los dos modelos de ciudad, pero sobre todo la segregación, y la desigualdad espacial y urbana (ver Figura 13).

Figura 13. *Acercamientos del área de estudio con respecto a la urbanización contigua*.

Nota. Se muestra la diferencia entre las morfologías de ambas urbanizaciones, principalmente por los bordes físicos de los fraccionamientos Lomas de Angelópolis, el Club

de Golf La Vista y el borde natural del río Atoyac. A la derecha del río, una ciudad abierta e informal, autoconstruida y con poca o nula inversión en su infraestructura vial.

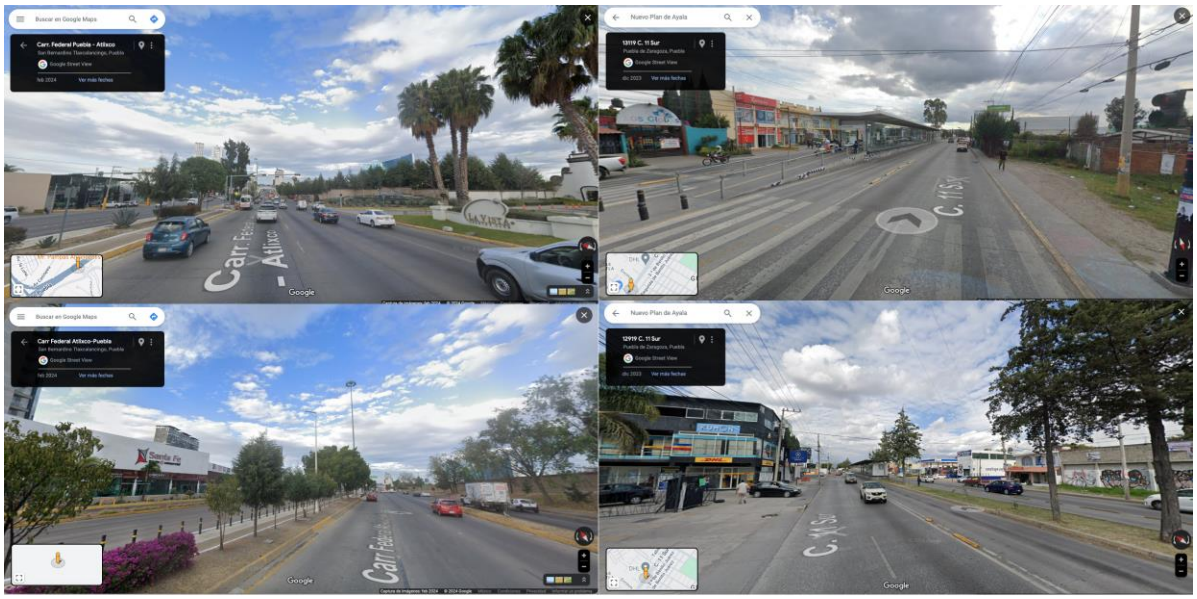


Figura 14. *Se muestran dos vialidades: del lado izquierdo, la Vía Atlixcáyotl, y del lado derecho, la Calle 11 Sur*

Nota. Se puede observar la diferencia tanto en su dimensión como en la incorporación de elementos visuales como la vegetación lateral y central. También se evidencia una de las estaciones del sistema de transporte público articulado (RUTA) que circula por la Calle 11 Sur.

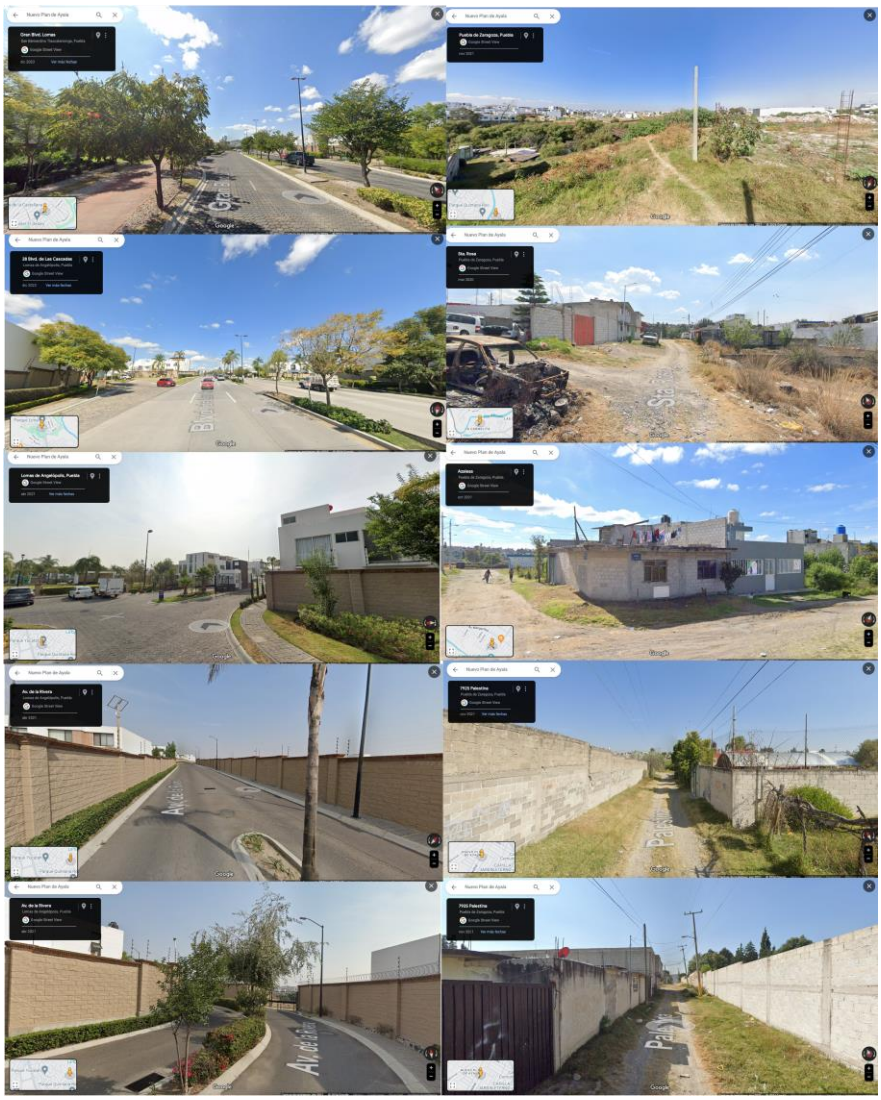


Figura 15. *Se muestran los contrastes y las desigualdades urbanas y arquitectónicas, ambos resultados de distintos procesos de urbanización. Del lado izquierdo, el fraccionamiento Lomas de Angelópolis, producto de la inversión inmobiliaria y privada. Del lado derecho, una urbanización más lenta, sin inversión pública y mucho menos privada*

1.2.3 La importancia de la forma urbana en la imagen de la ciudad

El pensamiento y las teorías urbanas explicadas desde los patrones de crecimiento mencionados en párrafos anteriores dieron como resultado morfologías urbanas claramente legibles e identificables.

La primera aproximación sería a partir de lo que llamamos “morfologías urbanas claramente legibles” o, simplemente, “morfología urbana”. Para ello, partimos de los

primeros estudios realizados sobre este tema, tomando en cuenta que todos los asentamientos humanos transformados en ciudades, sin importar su escala o tamaño, están en constante transformación y poseen una forma física regular o irregular. Al mismo tiempo, son resultado de las condiciones físicas y naturales, económicas, políticas, sociales y culturales del sitio en el que se encuentran.

El estudio de la forma urbana o la morfología de una ciudad permite analizar sus estratos históricos, así como el desarrollo, crecimiento y expansión a lo largo de los años. Por esta razón, la historia de la ciudad o del urbanismo deja una huella a través de la cual la ciudad puede ser narrada a través de su morfología. Esta huella o memoria histórica de la ciudad está cargada de identidades y significados propios que permiten, en algunos casos, valorar su conservación. Como consecuencia de lo anterior, se plantea que la forma urbana y la morfología no son solo cuestiones de estética o de planificación estructural; son cruciales para entender cómo se experimenta la ciudad, cómo se desarrolla social y económicamente, y cómo se percibe su identidad y carácter.

En nuestro caso de estudio, consideramos que tanto la forma, la morfología y la imagen son producto de las inversiones privadas. Por lo tanto, es crucial analizar cómo la estructura física y el diseño de la ciudad influyen en la percepción y la experiencia urbanas, así como la importancia que tiene el estudio de la forma y la morfología urbana en la imagen de esta parte de la ciudad.

El siglo XX marcó el inicio de los estudios relacionados con la forma urbana de las ciudades. En 1911, el geógrafo Francés Raoul Blanchard escribió *Grenoble. Etude de Géographie Urbaine,* en el cual describió que la forma de dicha ciudad es resultado de un organicismo asociado tanto a la influencia de la teoría de la evolución de Charles Darwin (1859), como se citó en García (2016), como a las condiciones naturales de la ciudad y su localización. De lo anterior se deriva la importancia del paisaje para el estudio de la morfología de las ciudades y su estrecha relación con la geografía. Poco a poco, los estudios sobre la morfología urbana fueron adquiriendo mayor relevancia para entender la estructura física y el funcionamiento de las ciudades.

Poco a poco surgieron distintas escuelas representadas principalmente por geógrafos. Otto Schlütter encabezó la escuela Alemana y definió el término *paisaje cultural*; Conzen y Whitehand lideraron la escuela anglosajona; Muratori y Caniggia la italiana;

Panerai y Castex la francesa; y, finalmente, Solá-Morales la española formada por su obra *Las formas del crecimiento urbano*, una serie de textos académicos convertidos en sus postulados teóricos.

Cada una de estas escuelas comparte el interés por analizar y comprender la forma y la estructura de las ciudades. Sin embargo, existen algunas similitudes y diferencias muy puntuales en cuanto a las inquietudes e intereses de cada una. Mientras que la Escuela de Chicago adoptó un enfoque sociológico y empírico para comprender la estructura y dinámica de las ciudades a partir del modelo concéntrico, de la diversidad y la movilidad social como aspectos centrales de la vida urbana, la Escuela Alemana se distingue por su enfoque en la forma y la estructura urbana. Una de las aportaciones más importantes de esta escuela es el énfasis que hace en la historia y su relación con la evolución urbana, analizando cómo los cambios políticos, económicos y culturales han influido en el desarrollo físico de las ciudades, así como en la evolución de los patrones de asentamiento y la configuración de los espacios urbanos a lo largo del tiempo.

En el caso de la ciudad de Puebla, es notable la influencia de dos escuelas urbanísticas destacadas. La Escuela de Chicago se evidencia en su forma urbana mediante un modelo de crecimiento concéntrico con un primer anillo conformado por el circuito Juan Pablo II y el segundo por el Periférico Ecológico. Para el caso de la Escuela Alemana, existe la zona fundacional y el primer ensanche en el que el respeto por la continuidad de la traza y la conservación de su patrimonio edificado se hacen presentes. Sin embargo, hemos retomado de esta escuela su enfoque interdisciplinario al tratar de relacionar los cambios políticos y, sobre todo, los económicos como factores relevantes para entender la morfología de nuestra área de estudio, particularmente cómo se separa por completo de la zona fundacional.

Por otro lado, la aparición en la segunda mitad del siglo XX de la Escuela Británica de Morfología Urbana, también conocida como Escuela de Birmingham, coincidió con la Escuela Alemana al comprender la forma y estructura de las ciudades a través de su estrato social y cultural, interesándose por la relación entre la estructura espacial y las dinámicas sociales, económicas y políticas que la sustentan. Son dos las aportaciones más importantes de esta escuela a nuestra investigación. La primera es el concepto desarrollado de la teoría de la producción del espacio, que argumenta que la forma urbana es el resultado

de procesos sociales y políticos de producción y reproducción del espacio. Esto incluye el papel de los diferentes actores sociales, como los desarrolladores inmobiliarios, autoridades locales y comunidades en la configuración del espacio construido.

La segunda aportación de la Escuela Británica radica en el análisis de la segregación y la desigualdad económica y espacial, así como las inequidades en el acceso a recursos y servicios urbanos, y en su interés por analizar y entender cómo la estructura espacial contribuye a la reproducción de la desigualdad urbana.

Estas aportaciones resultan relevantes para nuestro estudio porque nos permiten sustentar y argumentar que el impacto e influencia del desarrollo inmobiliario es el principal actor y protagonista en la conformación de una nueva morfología urbana que resulta en una urbanización dispersa, segregada y desigual. Con estas aportaciones, podemos establecer un vínculo y una crítica a partir de los postulados de la nueva Escuela de Sociología Urbana que surgió en las décadas de 1960 y 1970, y que está encabezada por Henri Lefebvre, Manuel Castells y David Harvey.

Esta escuela representa una corriente de pensamiento en el campo de los estudios urbanos donde estos tres destacados sociólogos urbanos contribuyeron significativamente al análisis crítico de la vida urbana y a la comprensión de las dinámicas sociales, económicas y políticas que influyen en la configuración y experiencia de las ciudades contemporáneas. El vínculo o relación entre la Escuela Británica, la Nueva Escuela de Sociología Urbana y nuestra investigación se establece a partir de los siguientes puntos:

1. Crítica al capitalismo y al urbanismo moderno: se comparte una crítica profunda al capitalismo y al modelo de urbanismo moderno dominante. Se argumenta que el desarrollo urbano bajo el capitalismo ha llevado a la creación de ciudades segregadas, alienantes y desiguales, donde los intereses económicos y políticos de las élites predominan sobre las necesidades de la población en general.

2. Enfoque en la producción del espacio urbano: existe un interés en entender cómo se produce y reproduce el espacio urbano, y cómo estas dinámicas de producción del espacio están relacionadas con relaciones de poder, económicas y sociales más amplias. Se sostiene que el espacio urbano no es simplemente un contenedor pasivo, sino un producto activo de procesos sociales y políticos.

3. Énfasis en la dimensión social y cultural de las ciudades: hay una especial atención a la dimensión social y cultural de las ciudades, analizando cómo las relaciones sociales, las identidades culturales y las prácticas cotidianas se configuran y se expresan en el entorno urbano. En este contexto, entender las ciudades implica comprender las múltiples formas en que las personas interactúan y se relacionan en el espacio urbano.

4. Teorización de la "producción del espacio" y la "acumulación flexible": Lefebvre desarrolló la teoría de la producción del espacio, que destaca cómo el capitalismo transforma y codifica el espacio urbano para sus propios fines. Castells introdujo el concepto de *acumulación flexible*, que se refiere a las estrategias flexibles de acumulación de capital en un contexto de globalización. Harvey elaboró la teoría del derecho a la ciudad, que aboga por el control democrático del espacio urbano y el acceso equitativo a los recursos urbanos.

En resumen, conocer las diferentes escuelas de morfología urbana y su relación con la investigación nos permite destacar y argumentar la importancia de la forma urbana como producto de la misma complejidad de la ciudad, influenciada por estructuras e intereses políticos y económicos en momentos históricos específicos. Además, a través del análisis, podemos explicar la aparición de una nueva morfología urbana a partir de las inversiones privadas.

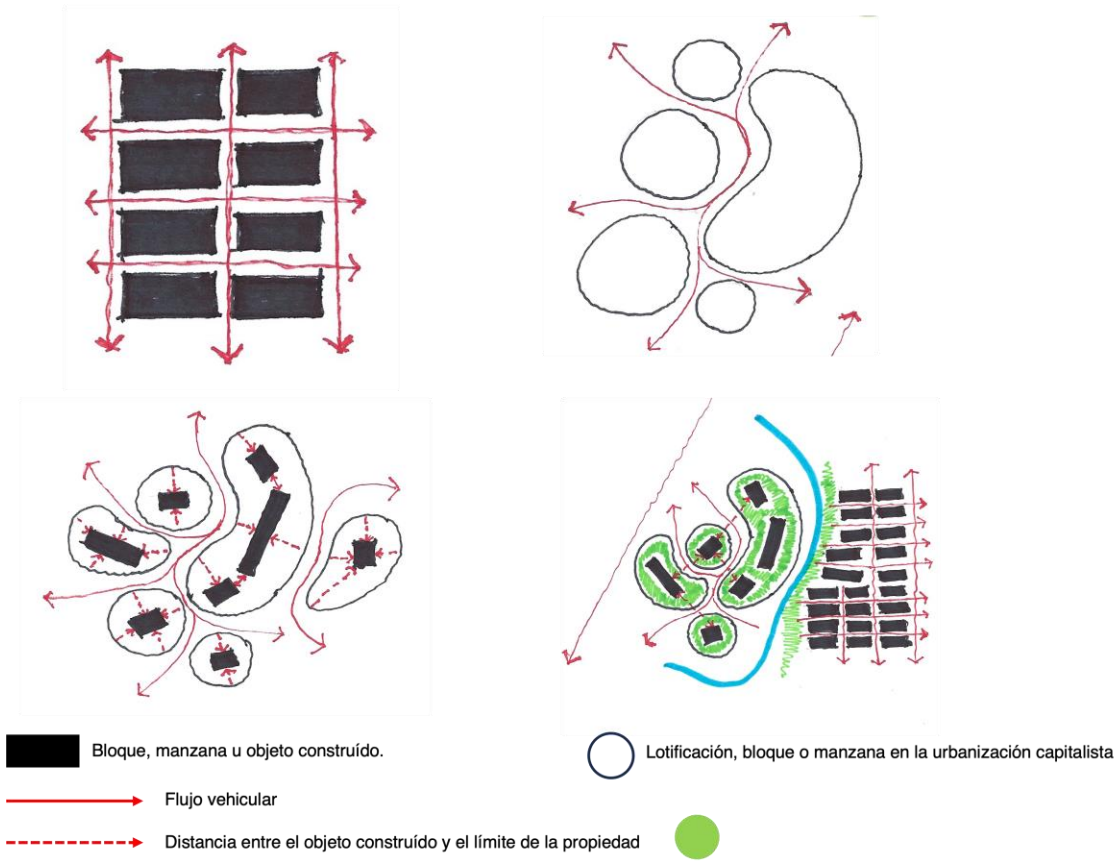


Figura 16. *Arriba izquierda: Puebla, forma urbana de la ciudad fundacional; arriba derecha: forma urbana de la periferia; abajo izquierda: forma urbana y objeto construido; abajo derecha: la nueva morfología urbana en el área de estudio*

1.3 LOS CUATRO COMPONENTES DE LA IMAGEN DE LA URBANIZACIÓN CAPITALISTA

A lo largo de la historia, las grandes transformaciones culturales han sepultado el pasado y han dado lugar a un supuesto futuro, aunque este último sea transitorio y nunca estático. De esa manera, han surgido los estilos en la arquitectura, tratando de representar una época y sus condiciones generales, ya sean políticas, culturales, sociales y, por supuesto, económicas. Sin embargo, también han desaparecido con el tiempo, dando paso a nuevas eras.

Ornamento y Delito de Loos (1908) sepultó la arquitectura ostentosa, rebuscada y adornada para suplirla por la belleza de la sencillez y la racionalidad del movimiento moderno. Para Loos (1908), la epidemia ornamental era un retroceso subvencionado por el estado. No podía entender cómo los adornos (ornamentos) en la arquitectura aumentaban

la alegría de vivir, argumentando lo siguiente: *"Para mí y para todos los hombres cultos*[14], *el ornamento no nos aumenta la alegría de vivir"* (Loos, 1908, p. 3).

El movimiento moderno, impulsado desde la Bauhaus por figuras como Loos, Grophius y Mies, se mantuvo durante décadas, difundiendo los cinco postulados de Le Corbusier y la pureza en el detalle de Mies. Sin embargo y de acuerdo con Charles Jencks, este movimiento moderno tuvo "fecha de defunción" el día 15 de julio de 1972 a las 3:32 de la tarde aproximadamente (Jencks, 1981, p. 9). En esa fecha, se dinamitaron los edificios del complejo habitacional Pruitt-Igoe[15], descrito por Jencks como "infame proyecto*".*

Con clara oposición al movimiento moderno, Jencks (1981), en su libro *El lenguaje de la arquitectura posmoderna*, sugirió la conservación de los restos de la demolición para tenerlos de testigos del *"fracaso de la planificación y la arquitectura"* (p. 9). Por si fuera poco, en 1977, el libro *Aprendiendo de las Vegas* tuvo un fuerte impacto en la arquitectura posmoderna a partir de la frase de Venturi et al. (1977) *"Less is Bored"* (menos es aburrido), en contraposición directa al lema de Mies *"Less is More" (menos, es más).*

El movimiento posmoderno ha abordado repetidamente por varios autores sin que se haya alcanzado un consenso generalizado (Jameson, 1999). Entre ellos destacan Jürgen Habermas (1985), Jean Francois Lyotard (1987), David Harvey (1998) y Frederic Jameson (1998). A pesar de tener raíces filosóficas y sociales, ha tenido influencia en las expresiones culturales y se ha representado con mayor fuerza en la arquitectura. Varios de estos autores coinciden con algunas de las características de la posmodernidad debido a su falta de profundidad, frivolidad en la cultura de la imagen y los signos, debilitamiento de la historia usando el pasado como "pastiche", y la superficialidad como la característica más importante. De estas influencias posmodernas, hemos caracterizado cuatro componentes que definen cuatro modelos de ciudad y que dan forma, estructura, identidad y significado a la urbanización capitalista.

[14] En esta frase, Loos define a todos los hombres cultos como "educados "y establece una clara relación entre la cultura o la educación y el arte.

[15] El complejo habitacional Pruitt-Igoe se ubicó en San Luis Missouri y fue diseñado en 1950 por el arquitecto Minoru Yamasaki, también autor de las Torres Gemelas de Nueva York. Fue un desarrollo de 33 edificios entre 11 y 14 pisos con todos los postulados de los CIAM y Le Corbusier. Fue premiado por el American Institute of Architects (AIA) en 1951.

1.3.1 Ciudad consumo: la desaparición del espacio público por la plaza y el centro comercial

En los últimos años, el espacio público en las ciudades se ha convertido en un tema fundamental debido al crecimiento urbano. Este tema es sumamente amplio, complejo, con muchas aristas y disciplinas para su análisis, que merecerían investigaciones particulares. Sin embargo, nuestro objetivo en este trabajo no es describir o definir el espacio público, sino tratar de explicar cómo la urbanización capitalista lo ha sustituido por el espacio comercial y de consumo[16]. Para entender lo anterior, es necesario aproximarnos lo más posible a la definición del espacio público, aunque las definiciones dependerán mucho de las disciplinas y los autores que lo describan.

En la urbanización capitalista, el espacio público abierto, como las plazas, ágoras o parques, ha sido sustituido por los espacios de consumo. Una de las razones, quizás la más importante, es que todo suelo tiene propietario y, por lo tanto, posee un precio que su dueño le ha otorgado. Por consiguiente, el suelo adquiere un valor diferencial después de ser urbanizado y utilizado para edificarse. Esto significa que, en una economía de libre mercado, en la que las inversiones privadas y el valor del suelo determinan su uso, el suelo es mucho más rentable para el inversionista al edificarse. Para este caso en específico, la edificación de un centro comercial destinado al consumo significa el retorno de la inversión y las utilidades que generará para el inversionista.

Independientemente de su clase social, cultural o económica, los ciudadanos ocupan buena parte de su tiempo en este nuevo hábito del siglo XXI: el consumo. Para esto, nada mejor que el centro comercial. Los centros comerciales, o *malls*, se han convertido en el referente comercial de consumo y ocio más importante de las ciudades contemporáneas, definiendo nuevas formas de vida y contribuyendo al desarrollo de nuevos espacios urbanos. Su proliferación ha generado nuevos desarrollos urbanos y han servido como

[16] Según la Real Academia Española (RAE), el consumo se define de la siguiente manera: "*Dicho de la sociedad o de la civilización que está basada en un sistema tendente a estimular la producción y uso de bienes no estrictamente necesarios"*. Por su parte, el antropólogo Néstor García-Canclini señaló que es *"el conjunto de procesos socioculturales en los que se realizan la apropiación y los usos de los productos".* A partir de estas definiciones, han surgido espacios y actividades que las satisfacen, convirtiendo el acto de comprar en un pasatiempo, rito y, para muchos, en desahogo.

polos de atracción y puntos de referencia, transformando rápidamente las políticas históricas de la proximidad, que son el auténtico cimiento de la ciudad (Crawford, 1992).

Los desarrolladores de centros comerciales compiten en tamaño y servicios, siempre enfocados en el consumo. Hasta hace algunos años, el centro comercial West Edmonton era el más grande del mundo. Su superficie es mayor que la de 100 campos de fútbol juntos, abarcando 483 000 m^2 (Crawford, 1992). En julio de 2018, la revista *Arabian Business* reveló la construcción del nuevo centro comercial Dubai Square, el próximo centro comercial más grande del mundo, que desplazará al Dubai Mall, considerando hasta el 2017 como el centro comercial más grande del mundo.

Los centros comerciales forman parte de una estrategia de desarrollo e inversión privada económica, política y urbana perfectamente consolidada. Concentrando diversas actividades tanto económicas como recreativas, los nuevos centros comerciales y sus promotores han aprovechado esta necesidad de consumo, obligándose a estudiar cada vez más los nuevos emplazamientos. A través de rigurosos y variados análisis de población, ingresos y poder adquisitivo, han identificado necesidades que la ciudad no puede satisfacer, creando así un enorme nicho de oportunidades. El sistema de Gruen es uno de esos análisis.

Victor Gruen, el arquitecto de los centros comerciales, propuso un modelo ideal para la construcción de centros comerciales, que incorporaba la experiencia de los inversores inmobiliarios, analistas financieros y de marketing, economistas, expertos en comercio, arquitectos, ingenieros, planificadores de transporte, paisajistas e interioristas. Estas disciplinas aplicaron metodologías innovadoras y altamente estructuradas para reducir las conjeturas y predecir cuidadosamente la cosecha de dólares por metro cuadrado de cualquier centro comercial que se proyectase, de modo que fuese posible garantizar prácticamente los beneficios de los promotores (Crawford, 1992).

Dos aspectos relevantes en México que han resultado en la sustitución del espacio público abierto por el centro comercial son su posición geográfica, debido a su cercanía con Estados Unidos, y la falta de seguridad en la ciudad. Este último aspecto se ha traducido en un argumento o estrategia de ventas para el promotor, otorgándole al usuario la posibilidad de realizar en un centro comercial cualquier actividad que tenga que hacer en

la ciudad, pero en un espacio cerrado y aparentemente seguro. Esto garantiza su permanencia y, al mismo tiempo, mayores posibilidades de consumo.

Sin embargo, existen tres características fundamentales para la existencia del centro comercial, el espacio público del siglo XXI, que son indispensables para su viabilidad: la ubicación, especialmente la presencia o futura construcción de vivienda alrededor; estas condiciones generan diversos procesos de organización y desarrollo, que a su vez crean dinámicas económicas y sociales, generando nuevas estructuras en el espacio urbano.

La cercanía entre el centro comercial y la vivienda ha sido tan crucial que los principales desarrollos habitacionales, independientemente de su nivel o estrato económico, se están edificando no solo en áreas urbanas desarrolladas, sino también en las periferias de las ciudades. Esto, a su vez,ha generado otras necesidades que se traducen en otros equipamientos, como oficinas, hospitales, escuelas, iglesias y otros servicios necesarios para atender las demandas de las nuevas familias.

Los habitantes de estos nuevos no lugares[17] periféricos y urbanizados[18], aunque estén alejados y segregados de la ciudad o rodeados de paisajes horizontales o verticales, vacíos urbanos o grandes autopistas, viven en una burbuja propia. Rechazan la ciudad como espacio público, como lugar o sistema de lugares significativos, como heterogeneidad y como encuentro (Borja y Muxí, 2003). Se comportan como turistas en su propia ciudad, continuamente consumiendo, lo que refuerza la necesidad de construir nuevos centros comerciales.

Los aspectos urbanos están íntimamente relacionados con los económicos y, por lo tanto, el sector económico y sociocultural que predomine alrededor del centro comercial será el que determine sus características arquitectónicas y de consumo. La preferencia del ciudadano por los espacios comerciales cerrados es y seguirá siendo un asunto de seguridad y confianza. Esta idea ha llevado a los desarrolladores a incorporar el mayor número y mezcla de actividades a los *malls*, aunque promuevan el consumo en espacios

[17] Un “no lugar” es un término definido por el antropólogo Marc Augé, y se refiere a un lugar sin identidad, que no evoca relaciones y sin historia.

[18] Para el geógrafo Francesc Muñoz, la urbanalización es la transformación urbana que produce paisajes estandarizados y comunes, repetidos y reincidentes. Se trata de una urbanización banal del territorio que se puede repetir y replicar en lugares diferentes.

cada vez más excluyentes y sectorizados, convirtiéndolos en no lugares (Augé, 1992): Estos espacio, habituales y comunes, poco a poco podrían llevar a la desaparición del espacio público como lo conocemos, abierto e inclusivo. En la urbanización capitalista, pasar el rato en un centro comercial ha sustituido el paseo por las calles. Si bien es un asunto que para muchos es pretexto de seguridad, las nuevas generaciones se acumulan en los *malls*. Son su punto de encuentro y reunión, convirtiéndolos en verdaderos centros sociales (Crawford, 1992).

Debido a las grandes superficies que un centro comercial necesita para su edificación, este se ubica en la periferia de las ciudades o fuera del centro urbano consolidado. De ahí que la tercera característica para la existencia del centro comercial sea su accesibilidad, generalmente condicionada al uso del automóvil (ver Figura 17).

Figura 17. *Fotografía y render del Centro Comercial Explanada Plaza*

1.3.2 El fraccionamiento cerrado como nuevo modelo de vivienda colectiva: ciudad blindada

La inseguridad se ha convertido en una estrategia de ventas de las urbanizaciones capitalistas. Este nuevo modelo de desarrollo habitacional, que construye viviendas sin hacer ciudad, no solo ha generado nuevos paisajes homogenizados, sino que también ha dado lugar a una nueva clase social ubicada en favorables nichos de crédito, buscando dibujar su identidad y adoptando estilos de vida con estándares cosmopolitas (Méndez, 2007, p. 8). Estas nuevas clases sociales han encontrado su núcleo básico de vida en los fraccionamientos cerrados que, al reproducirse exponencialmente en el territorio, han dado lugar, a su vez, a un nuevo urbanismo: el urbanismo defensivo (Méndez et al., 2010). Este nuevo modelo urbano está generando espacios aislados de la ciudad abierta, en la que el flujo e intercambio social ya no existe.

El fraccionamiento cerrado es una fortificación y una nueva forma de segregación urbana, en la que la planificación urbana ha renunciado a su papel histórico como integradora de comunidades, lo que propicia un urbanismo selectivo que realza las diferencias (Sorkin, 1992). En este modelo de vivienda, las calles han dejado de ser los espacios públicos para convertirse únicamente en espacios de circulación vehicular. Jesús Martín Rosas Molina, en la introducción de su texto “El asalto al espacio público: fraccionamientos cerrados en Nogales, Sonora”, capítulo que pertenece al libro *Arquitecturas alegóricas y urbanismos defensivos*, coordinado por Eloy Méndez, describió lo siguiente:

> La consecuencia socioespacial más importante del surgimiento de los fraccionamientos cerrados es la privatización del espacio antes público, ahora exclusivo de los residentes de estos enclaves urbanos; por ende, sus efectos sociales y urbanos son la segregación-autosegregación (exclusión social), así como la fragmentación espacial y el rompimiento con la trama urbana (Méndez et al., 2010, p. 127)

Las condiciones de aislamiento urbano tienen sus raíces en las ciudades medievales y su necesidad de protección, especialmente durante invasiones, cuando era crucial que la población contara con un refugio momentáneo –llamado burgo– contra el enemigo. Los burgos eran únicamente fortalezas cuyas murallas encerraban un perímetro extraordinariamente limitado. Pareciera que dichas condiciones no han cambiado en el sentido de protección y refugio propiamente dichas, aunque sí en sus elementos y tecnologías que la brindan.

En las ciudades medievales, lo que proporcionaba protección eran los recintos amurallados que, en un principio, “podían ser simplemente empalizadas de madera, de un perímetro poco extenso, habitualmente de forma redondeada y rodeada por un foso” (Pirenne, 1972, p. 24). El mismo Pirenne (1972) describió los mecanismos de defensa medievales:

> En el centro se encontraba una poderosa torre, un torreón, reducto supremo de la defensa en caso de ataque. Esta burda cerca de madera no tenía otro fin que el de prevenir un asalto por sorpresa y constituía una garantía contra los bandidos. (p. 24)

En nuestro siglo, las murallas son las bardas o las cercas electrificadas, y las torres y torreones son las cámaras y la caseta de vigilancia. Este aislamiento no obedece a un sentido de exclusión como en la actualidad, sino a la necesidad de protección de los habitantes de los burgos que, por el hecho de vivir en un lugar fortificado, la ciudad se convertía en un burgo. Fue así como sus habitantes, desde principios del siglo XI, comenzaron a llamarse burgueses (Pirenne, 1972). Esto dio origen a una nueva clase social o económica: la burguesía, que todavía reside dentro de los modernos fraccionamientos fortificados.

La reproducción exponencial del burgo contemporáneo ha conformado una nueva morfología y fisonomía urbana basada en la "fortificación del territorio y en una red social con rasgos de club al interior del mismo en donde se ejercen las leyes y normas propias" (Méndez et al., 2010, p. 15). Esto se refleja también en el pago de impuestos, mejor conocidos como cuotas de mantenimiento, que precisamente pagan los habitantes para que el personal de servicio mantenga las áreas en óptimas condiciones de limpieza y seguridad.

Los burgos contemporáneos más exclusivos funcionan según su tamaño, como clústeres o como cualquier centro comercial o tienda departamental donde los empleados tienen sus propios uniformes, espacios y accesos, y los servicios operan según horarios específicos. Los sistemas de seguridad pueden ser tan avanzados que no a cualquier persona se le permite el acceso, a menos que sea autorizada por el residente. Todos los ingresos y salidas al burgo son grabados mediante cámaras de video, de tal manera que cualquier incidente al interior pueda consultarse en caso de ser necesario.

Independientemente del nivel socioeconómico al que se haya dirigido –puesto que existen burgos para todas las clases sociales–, los habitantes del burgo contemporáneo viven excluidos de las fuerzas y acciones extremas de la ciudad abierta, en la que sus habitantes se han convertido en "los otros". El burgo contemporáneo se ha convertido en las urbanizaciones capitalistas, fortaleciendo identidades individualistas a través del estilo de vida de sus habitantes. Este modelo aspiracional tan deseado comienza por la selección de la zona de la ciudad, el mobiliario, autos, modas, alimentos, bebidas y ornamentos, y se extiende a las escuelas seleccionadas para la educación de los hijos, centros de consumo cotidiano, centros de culto (de religión, de arte, de aficiones), clubes deportivos, lugares de

vacaciones y espectáculos (Méndez et al., 2010). En algunos casos, estos espacios complementarios al burgo contemporáneo están estratégicamente pensados y diseñados en su interior, de tal manera que funcionen como los espacios públicos –aunque no lo sean– de la ciudad abierta, ofreciendo sus propias amenidades (ver Figura 18).

Figura 18. *Fraccionamiento Lomas de Angelópolis. Barda Perimetral*

1.3.3 Ciudad genérica: la tematización de la arquitectura como símbolo del poder capitalista y la repetición sucesiva del paisaje urbano

Desde Miguel Ángel y su relación con la Iglesia, Hitler con Albert Speer, Pani o Ramírez Vázquez con presidentes y altos empresarios de México, hasta Fernando Romero y Norman Foster con la actual presidencia de la república, la arquitectura siempre ha estado vinculada al poder político, económico, religioso e incluso a ciertos grupos sociales. Es innegable que la práctica profesional de la arquitectura está íntimamente relacionada con algún tipo de poder, aunque esto no siempre implique una relación negativa.

Existen buenos ejemplos o resultados de este tipo de relaciones con el poder. La Delegación Cuauhtémoc, el Museo Rufino Tamayo, el Colegio de México, la Universidad Pedagógica Nacional, el Fondo de Cultura Económica y el Auditorio Nacional, por mencionar algunos, todos ellos proyectados por Teodoro González de León y Abraham Zabludovsky. El Estadio Azteca, la Basílica de Guadalupe, el Museo Nacional de Antropología e Historia, el Museo de Arte Moderno y el edificio de la Secretaría de Relaciones Exteriores son obras emblemáticas de Pedro Ramírez Vázquez. La solución arquitectónica y la escala urbana de dichos proyectos han convertido tanto a los arquitectos como a sus obras en referencias urbanas y arquitectónicas a nivel nacional e internacional.

A los proyectos mencionados en el párrafo anterior se pueden agregar museos, escuelas y otros edificios que representan el ideario político del país, así como la herencia arquitectónica del presidencialismo mexicano y, de alguna manera, la construcción de una identidad nacionalista a través de emblemáticos proyectos que los simbolizan (Moreno, 2016). Sin algún tipo de poder, ya sea en mayor o menor grado, no serían posibles las edificaciones y, por lo tanto, la arquitectura no existiría. La arquitectura capitalista es símbolo del poder y capacidad económica de la iniciativa privada. Según Alexander (1968), "nace en la ciudad artificial creada, planeada y ejecutada deliberadamente" (p. 20), es decir, en las nuevas áreas urbanas, preferentemente en la periferia, donde lo histórico no tenga relación con lo nuevo.

La arquitectura capitalista abarca diversas tipologías, ya sea museos privados, oficinas, hoteles, centros comerciales y cualquier otro edificio que pudiera estar aquí o allá, siempre y cuando represente, a través de sus signos como la altura y la transparencia, el poder económico de sus propietarios, convirtiéndose en pura semiótica al jugar con el tráfico de significados. Son edificios para un parque temático (Sorkin, 2004).

Figura 19. *Imágenes de urbanizaciones capitalistas en diferentes ciudades*

1.3.4 El automóvil y sus valores intangibles: la desaparición del caminar como práctica urbana. Ciudad del automóvil

Desde las sociedades más primitivas, como las nómadas, la calle –o sendero en ese entonces– sirvió para el desplazamiento. Las distancias hicieron que aparecieran otros medios de transporte. El caballo y la carreta acortaron esas distancias y, sobre todo, el tiempo de traslado entre un punto y otro. A medida que las sociedades evolucionaron y la población aumentó, también lo hicieron los medios de transporte: apareció el automóvil y el transporte público. A partir de la producción en serie del automóvil, sus precios bajaron y se hizo más accesible para las clases trabajadoras. Hasta nuestros días, resulta más fácil adquirir un auto que una vivienda. La expansión del territorio, los tiempos de traslado entre ocio, vivienda y trabajo se convirtieron en factores fundamentales para que, poco a poco, "el andar, como práctica habitual, necesaria y, como actividad lúdica, contemplativa y de relación social" (Careri, 1985, p. 176), fuera perdiendo relevancia, sobre todo espacio y dimensión humana.

Las ciudades son el resultado de un sistema de calles (Bohigas, 2004), trazadas antes de cualquier lotificación. La calle ha sido el resultado de un proceso lógico de circulación peatonal y conexión entre dos o más lugares, entre dos o más puntos, entre dos o más objetos. Por lo tanto, la calle es el espacio físico abierto existente entre dos objetos arquitectónicos dispuestos uno enfrente de otro, permitiendo la movilidad de las personas. La calle se presenta como un itinerario alineado por las masas construidas continuas o diferenciadas, con sus infinitas variantes (avenida, paseo, pasaje, rambla, entre otras) (Bohigas, 2004).

En 1933, durante un viaje de Marsella a Atenas a bordo del *Patris II* (Di Biagi, 2005), se llevó a cabo el IV CIAM. Después de tres días de trabajo, se dio a conocer la *Carta de Atenas,* un documento que expresaba las ideas de *La ciudad funcional* bajo un esquema promovido por Le Corbusier, proponiendo que las ciudades deberían organizarse y zonificarse de acuerdo con cuatro actividades básicas: habitar, trabajar, disfrutar del ocio (divertirse) y circular (CIAM, Carta de Atenas, 1933).

El modelo de ciudad planteado por Le Corbusier habría sido un fracaso total en el urbanismo actual. La vida en las ciudades no se limita a la zonificación de unas cuantas actividades, como lo sugería *El Cuervo*. Lefebvre fue el primero en desechar los postulados

de la *Carta de Atenas* y los principios corbusianos, argumentando que el ser humano es mucho más complejo que cuatro necesidades simplistas (Lefebvre, 1978).

Desde su postura filosófica y sociológica, Lefebvre, dos años después de su obra *El derecho a la ciudad*, en 1970 escribió *La revolución urbana*, donde describió la importancia de la calle no solo como un lugar de paso y circulación, sino también como un lugar de encuentro sin el cual no caben otros posibles encuentros en lugares asignados a tal fin (cafés, teatros y salas diversas). Estos lugares privilegiados, o bien animan la calle y utilizan asimismo la animación de esta, o bien no existen (Lefebvre, 1978); es decir, la calle como espacio de encuentro, pero también como conector de otros que lo generan.

En *La revolución urbana*, Lefebvre continuó con la crítica al funcionalismo urbano de la *Carta de Atenas*, específicamente a los postulados urbanísticos de Le Corbusier. Para Lefebvre, la importancia y significado de la calle tienen un sentido social más que la fría postura de Le Corbusier. Para el autor, la calle cumple una serie de funciones que Le Corbusier desdeñó: función informativa, función simbólica y función de esparcimiento. En la calle se juega y se aprende. ¿Cuántos de nosotros no crecimos jugando en las calles? La calle era el campo de fútbol, del tochito, del beisbol, de todos los deportes y de la reunión entre amigos.

A Lefebvre le siguieron otros autores como Jane Jacobs, David Harvey y más recientemente Jordi Borja, Manuel Delgado y Jan Gehl, quienes, inspirados en él o bajo sus propias percepciones, hicieron aportaciones al significado del espacio público, especialmente al papel que juega la calle en la ciudad.

Por ejemplo, Jane Jacobs publicó *Muerte y vida de las grandes ciudades* en 1961, un libro cuyo pensamiento sigue siendo relevantes después de 57 años. Según Jacobs, el libro representa un ataque al urbanismo y reconstrucción urbana actuales (Jacobs, 1961). El autor desconocía la trascendencia de su pensamiento y, sobre todo, que esa crítica podría ser la misma en 2018, aunque las diferencias radican en los actores y protagonistas de ese urbanismo y reconstrucción urbana. *Muerte y vida de las grandes ciudades* subraya el valor de las calles más allá de su función para la circulación automóviles; las considera el principal lugar público de una ciudad y sus órganos más vitales (Jacobs, 1961). Además, Jacobs (1961) criticó las ideas urbanísticas de Le Corbusier, cuyos planteamientos urbanísticos daban preferencia al automóvil.

En la ciudad contemporánea, el automóvil ha perdido su valor utilitario. Pasó de ser un objeto para transportar mercancías y acortar distancias a convertirse en un objeto de valor personal. Es un objeto que demuestra el poder adquisitivo de su dueño y, muchas veces, el éxito de este. Es cierto que la preferencia hacia el uso del automóvil privado también tiene que ver con la falta de calidad, servicio e inseguridad que existe en el transporte público y en las mismas calles. Sin embargo, en el diseño de las calles se sigue dando preferencia al auto más que al peatón o a cualquier otro medio de transporte no motorizado.

El significado de las calles en una ciudad es tan profundo que cuando estas son interesantes, la ciudad entera lo es; y cuando presentan un aspecto triste, toda la ciudad parece triste. Como señaló Jacobs (1961), “si una calle está lejos de la violencia e inseguridad, la ciudad estará lejos de la violencia e inseguridad” (p. 55).

En la urbanización capitalista, la pirámide de la movilidad se ha invertido; es decir, en la cima se sitúa el automóvil privado. En una ciudad óptima, la punta de esta pirámide debería ser liderada por el peatón, seguido por la bicicleta, el transporte público, el transporte de carga y, finalmente, el automóvil privado. No se trata de satanizar al automóvil ni a sus usuarios, sino de entender que las calles inicialmente se pensaron para mover personas y no autos. En el justo equilibrio de estos dos elementos, las ciudades serán más humanas.

Es importante mencionar que las urbanizaciones capitalistas suelen desarrollarse en áreas vacías o extensiones territoriales de las ciudades, alejadas del centro urbano histórico y en la periferia de las zonas metropolitanas. Litman (2020) sostuvo que una movilidad equitativa debe proporcionar opciones de transporte seguras, accesibles y asequibles para todos los segmentos de la población. La falta de inversión en modos de transporte alternativos, como ciclovías a nivel de calle con carril confinado o el mantenimiento y revisión del ancho de las banquetas, perpetúa las desigualdades sociales y económicas. Puede, incluso, marginar a comunidades vulnerables, dificultando su acceso a oportunidades laborales, educativas y de servicios básicos.

Además, la mayor infraestructura vehicular contribuye significativamente a la degradación ambiental. Desde la construcción de carreteras, distribuidores viales, pasos antipeatonales hasta el aumento de las emisiones generadas por los vehículos, estas

acciones contribuyen al cambio climático, degradando la calidad del aire y afectando la salud pública. Estas prácticas fomentan modelos de movilidad insostenibles y excluyentes.

Estas acciones y sus resultados no están alineados con el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 11 sobre las Ciudades y Comunidades Sostenibles, que se centra en hacer que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Esto incluye la necesidad de proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mejorar la seguridad vial y expandir el transporte público.

En este marco, Banister (2008) subrayó que un enfoque sostenible de la movilidad urbana debe reducir las emisiones de carbono y minimizar el impacto ambiental del transporte. La promoción del transporte público es crucial para alcanzar estos objetivos. La Organización de las Naciones Unidas (ONU), en su reporte *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*", enfatizó que la expansión y mejora del transporte público y la infraestructura peatonal y ciclista son cruciales para lograr ciudades sostenibles. Para avanzar hacia ciudades más inclusivas y sostenibles, es esencial redirigir la inversión y estrategias urbanas hacia modos de transporte que promuevan la equidad, la sostenibilidad y la calidad de vida urbana.

CAPÍTULO 2
EL PROCESO DE URBANIZACIÓN EN PUEBLA A PARTIR DE LA LOCALIZACIÓN DE SUS ACTIVIDADES ECONÓMICAS

2.1 INTRODUCCIÓN

Las principales actividades económicas en Puebla han sido determinantes en su crecimiento a lo largo de la historia. En su primera época colonial, la ciudad se posicionó como la segunda ciudad más importante del virreinato (Gamboa, 2010), y en la actualidad ocupa la cuarta posición del país.

Como punto de partida, mencionaremos que la fundación y configuración urbana de Puebla dependió de condiciones físico-topográficas, puesto que se encuentra ubicada en un valle. Además, su valiosa condición de *localización* entre dos puntos comerciales, como lo eran el puerto de Veracruz y Tenochtitlán, permitió a los comerciantes encontrar un punto intermedio de descanso. Aunado a las condiciones anteriores, el valle de Puebla goza de la presencia de los ríos Atoyac, Alseseca y San Francisco, lo que permitió que sus actividades económicas durante su época fundacional y colonial estuvieran relacionadas con ambos cuerpos de agua.

Sin embargo, desde sus inicios, la fundación de Puebla se concibió con el río San Francisco como un eje-borde-frontera. Se pensó que la ciudad estuviera separada y dividida en dos. Al poniente se ubicó la ciudad española y al oriente la ciudad indígena, estableciendo así una clara segregación socioeconómica. Los habitantes indígenas cruzaban de uno al otro lado el río para brindas servicios a la población española, trabajando como sirvientes: “[…] nanas, choferes, aguadores, artesanos y demás trabajadores requeridos por los dueños o inquilinos de las grandes casas a las que el servicio doméstico era infalible” (Gamboa, 2010, p. 14).

Por lo anterior, podemos afirmar que Puebla se fundó bajo un concepto probablemente desconocido en su tiempo, convirtiéndose en una ciudad segregada. Esta organización del espacio urbano también determinó el rumbo del crecimiento de la ciudad. La existencia de un borde natural como el río San Francisco obligó a la ciudad a desplazar su crecimiento y expansión hacia el sur y hacia el poniente, hasta que en nuestro siglo se encontró con otro borde natural: el río Atoyac (ver Figura 20).

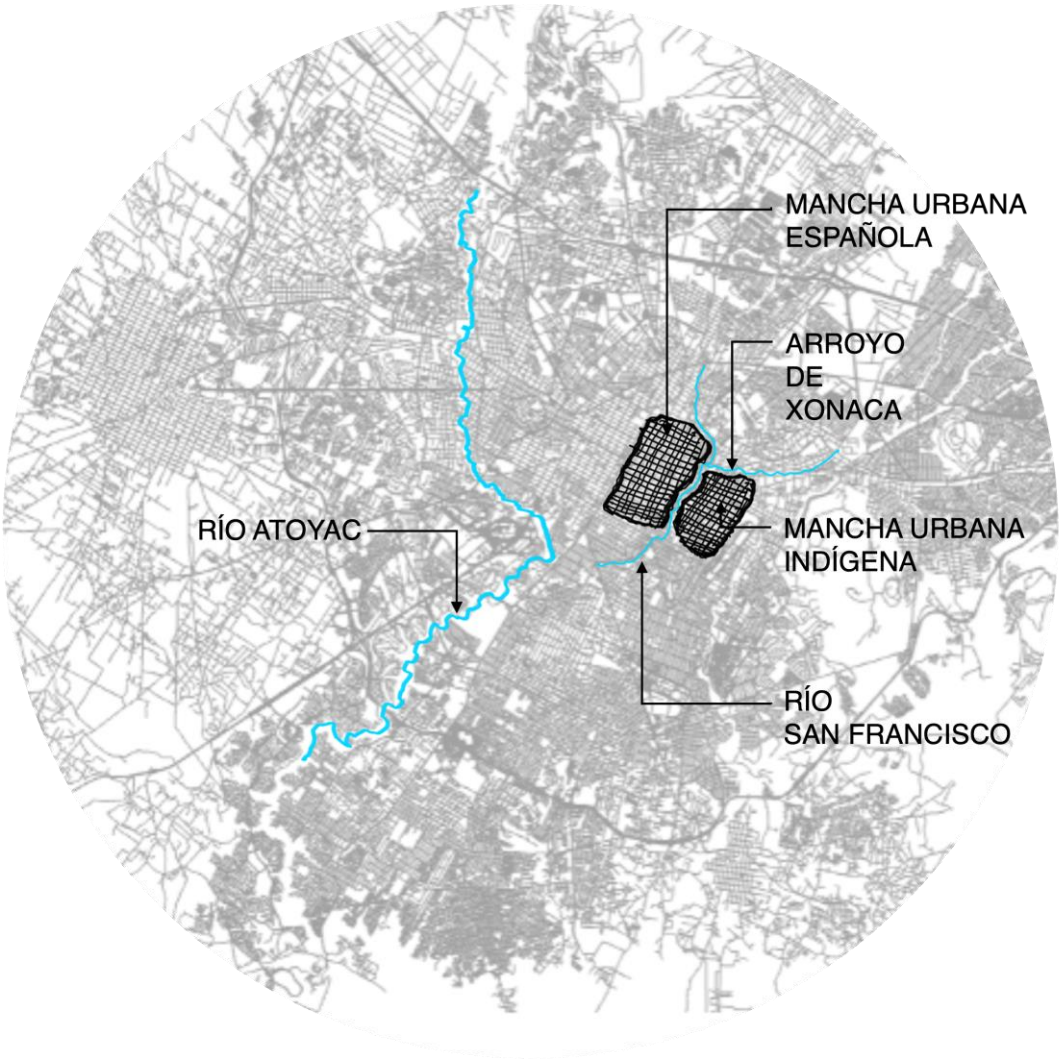


Figura 20. *Mapa fundacional de Puebla sobre mancha urbana actual*

Nota. Elaboración propia.

También es importante entender que los procesos de desarrollo económico de cada ciudad, a través de sus particulares actividades económicas y su localización, siempre se verán reflejadas en el espacio físico y geográfico que ocupan (Polése,1988, p. 18); es decir, en el territorio.

Por esta razón, resulta indispensable describir las principales actividades económicas de la ciudad para entender su crecimiento. Cabe señalar que dichos procesos no son estáticos, sino transitorios; se van modificando y transformando con el tiempo y con las decisiones que tomen sus gobiernos. Esto es lo que Ciccolella y Mignaqui (2009) denominaron "*Transición del Proceso de Urbanización (TPU)*" (p. 35).

Podemos resumir que las ciudades han evolucionado desde ser agrícolas hasta adoptar modelos neoliberales, capitalistas o globales (Sassen, 1992). En gran medida, dependen de modelos económicos implantados por decisiones políticas. La ciudad es fundamentalmente un espacio político y de diversidad comunitaria, donde el poder económico y el poder político mantienen una estrecha relación; uno no se concibe sin el otro y viceversa. Ambas actividades y decisiones determinan el rumbo de la ciudad (Sánchez, 2008).

Gracias a sus condiciones de localización metropolitana, la ciudad de Puebla ha adquirido características competitivas. Esta condición le ha permitido convertirse en una ciudad importante con múltiples funciones políticas, económicas, culturales e industriales. En los últimos años, se ha posicionado como un atractivo punto de inversión y de educación superior, al cual hemos denominado “corredor universitario metropolitano”.

En este capítulo analizamos las principales actividades económicas de Puebla y su crecimiento, así como el resultado entre algunos equipamientos, decisiones políticas, la organización y estructura urbana de la ciudad, para finalmente describir su imagen temporal siempre dependiente de estas actividades.

Partimos de la localización de los Molinos dentro de la traza española, que marcó el inicio de la industria textil y consolidó a Puebla en este sector, especialmente gracias a la industrialización como modelo económico en las ciudades. Posteriormente, consideramos como una primera expansión la aparición de la Avenida Juárez y la urbanización del cerro de San Juan. Dentro de esta misma época, se llevó a cabo la construcción de las Unidades Habitacionales, las cuales no son actividades económicas *per se*, pero representan una función fundamental en cualquier ciudad y están relacionadas con el equipamiento e infraestructura desarrollada en la misma época y como soporte entre ambas.

2.1.1 El trazado original español

La ciudad de Puebla se fundó el 16 de abril de 1531. El origen de su fundación estuvo relacionado con la necesidad de establecer un punto intermedio que permitiera el descanso entre los dos puntos comerciales más importantes de la época: la Villa Rica de la Vera Cruz, en el Golfo de México, y la Gran Tenochtitlán, lo que hoy conocemos como Veracruz y la

Ciudad de México. Las tres ciudades formaron un eje comercial que a la larga consolidó a Puebla como un polo de atracción para las ciudades del sureste del país (ver Figura 21).

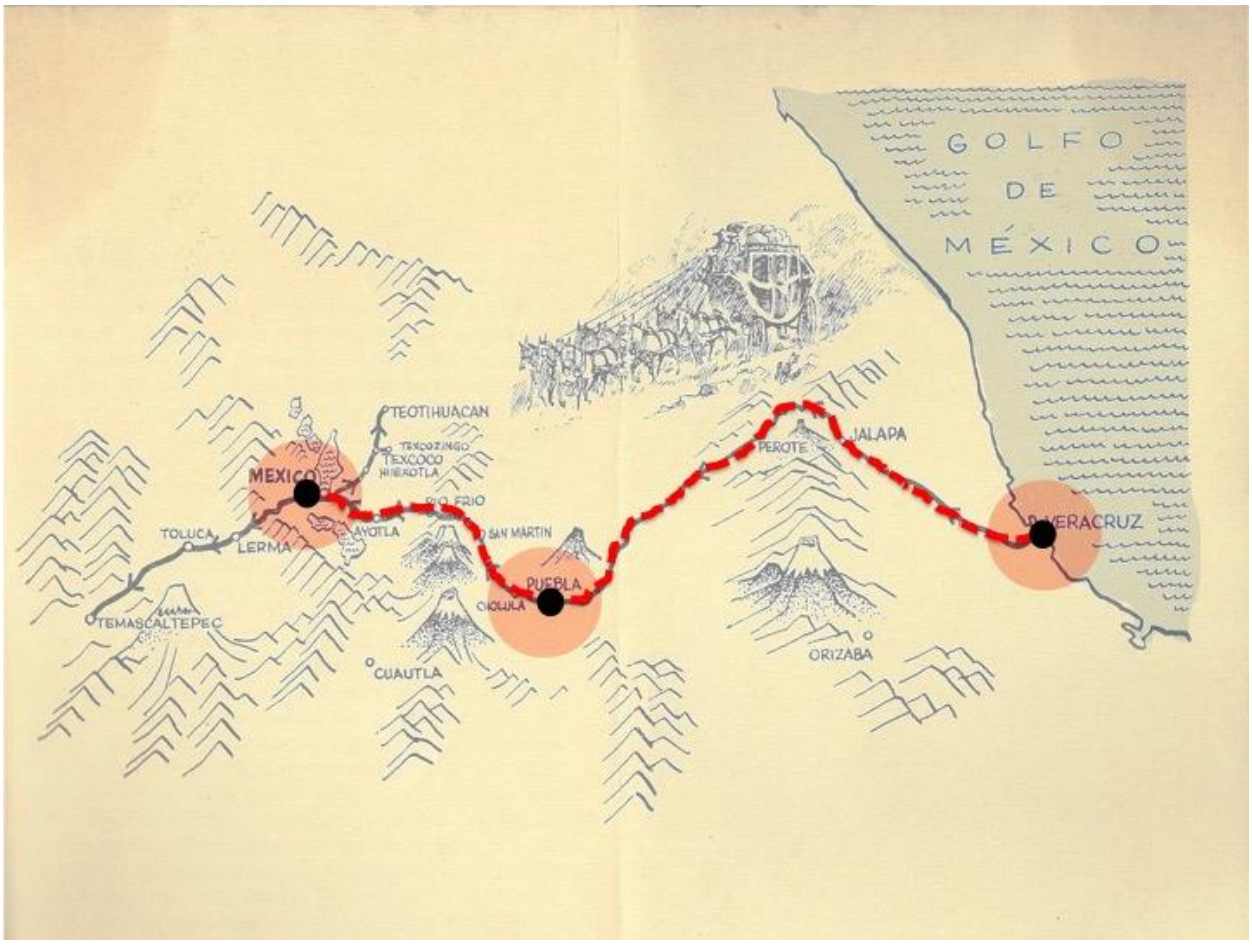


Figura 21. *Trazado original español*

Nota. Google Maps.

El trazado en *damero* de la nueva ciudad se hizo bajo las *Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las indias*[19]. El proceso de urbanización inició como la mayoría de las ciudades españolas durante la conquista, a partir del casco histórico. Este trazado sigue los principios de las ordenanzas urbanas españolas: “a) requisitos del sitio adecuado para ser poblado; b) jerarquía de asentamiento; c) de las

[19] Es la legislación promulgada por los monarcas españoles para regular la vida social, política y económica entre los pobladores de la parte americana de la Monarquía Hispánica. Las Leyes de Indias constituyen una recopilación de las distintas normas legales vigentes en los reinos de Indias, realizada durante el reinado de Carlos II. Básicamente, fueron un compendio de las Leyes de Burgos, las Leyes Nuevas y las Ordenanzas de Alfaro. Se promulgaron mediante real cédula el 18 de mayo de 1680.

autoridades; d) uso, distribución y tenencia de las tierras municipales; e) la comunidad vecinal; f) aspectos de morfología de la ciudad" (Méndez, 1989, p. 2).

En la nueva traza, las funciones habitacionales, administrativas y religiosas y, por supuesto, comerciales giran en torno a una plaza o zócalo que, al mismo tiempo, que sirven como elemento ordenador de dichas funciones. Funciona como punto de reunión y convivencia de sus habitantes (ver Figura 22), convirtiéndose en el espacio público más significativo de aquella época hasta nuestros días. Los tres portales que rodean la plaza del zócalo, así como sus calles más cercanas, conforman el espacio comercial más grande de la ciudad. Por lo tanto, es el lugar donde continúan los intercambios económicos, sociales, políticos y culturales más relevantes de la ciudad.

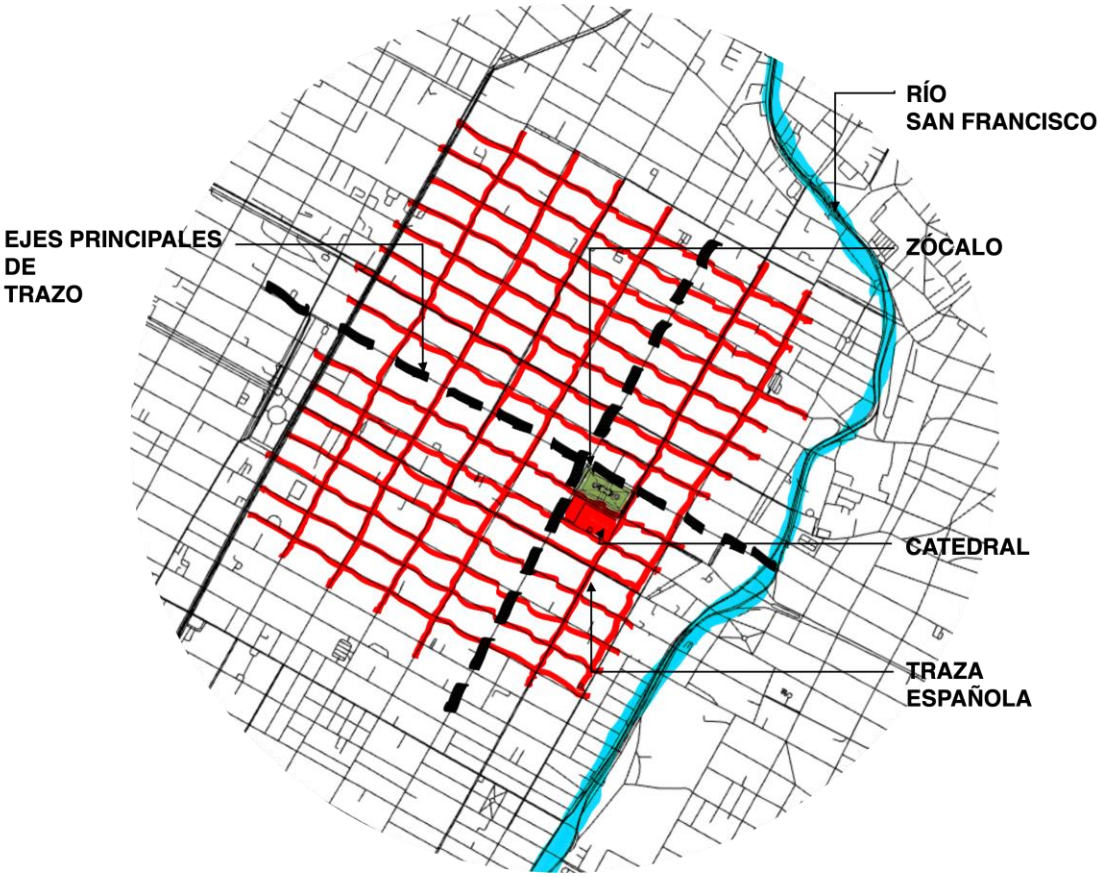


Figura 22. *Elementos más importantes de la traza española*

Nota. Elaboración propia.

2.2 LA CIUDAD TEXTIL Y LA CIUDAD DE LOS MOLINOS

A principios del siglo XX, destacaban dos actividades económicas que dieron como resultado los primeros ensanches fuera del casco histórico: la comercialización de granos y semillas y la industria textil. De la primera surgieron los molinos, como el Molino del Carmen, San Francisco, San Antonio, Huexotitla, San José del Puente, La Noria y San Juan de Enmedio, por mencionar algunos. Estos molinos, a su vez, dieron origen a algunas fábricas textiles y a las primeras colonias, algunas de las cuales adoptaron el mismo nombre de los molinos.

En cuanto a la actividad textil, destacan las fábricas La Constancia Mexicana, que fuera la primera y más importante en Latinoamérica; Mayorazgo, La Pastora, La Violeta, La María, La Mascota, entre otras. Estas primeras actividades dieron como resultado la primera expansión urbana de la ciudad fuera del casco histórico. Al mismo tiempo, tenían una relación directa con la necesidad de agua para poder operar, por lo que la mayoría se ubicó cerca o a la orilla del río Atoyac o San Francisco (Gamboa, 2010) (ver figuras 19 y 20).

Algunas de las primeras colonias que surgieron de estas actividades económicas fueron El Carmen, Huexotitla y San Francisco. El Carmen le dio continuidad al trazado español original, mientras que Huexotitla y San Francisco quedaron delimitadas por el borde del río San Francisco (ver figuras 19 y 20).

El río San Francisco y, como veremos más adelante, el río Atoyac, siempre ha funcionado como un límite, borde o frontera natural, incluso de segregación socioespacial, dejando fuera de la ciudad española a los primeros pobladores indígenas que ya habitaban el valle poblano. Las mismas ordenanzas españolas establecieron que "*los asentamientos de españoles debían diferenciarse con claridad de los núcleos destinados a indios"* (Méndez, 1989, p. 88). Esta *clara* diferencia de la que habla Méndez (1989) se percibe tanto en el aspecto social y económico como en el urbano, puesto que la traza indígena es por completo antagónica a la española. La indígena, podríamos decir, es un trazado irregular, mientras que la española es el damero.

Ambos asentamientos estaban conectados por puentes peatonales (cinco), dado que la población indígena que servía de mano de obra en trabajos como la albañilería u otros oficios, incluidas las mujeres que realizaban labores de limpieza de las familias

españolas, debía cruzar el río San Francisco para desplazarse. Al poniente, la ciudad limitaba con el Paseo Bravo[20], que se ubica sobre lo que hoy es la Avenida 11 Sur y de la cual discutiremos más adelante, dado que forma parte de unos de los ejes viales más importantes de la ciudad, conectándola de norte a sur.

Tanto la producción de granos y semillas almacenadas en sus molinos, como la industria textil, fueron las dos primeras y principales actividades económicas que dieron origen a nuevas colonias y, por lo tanto, propiciaron el crecimiento de la ciudad (ver figuras 17 y 18).

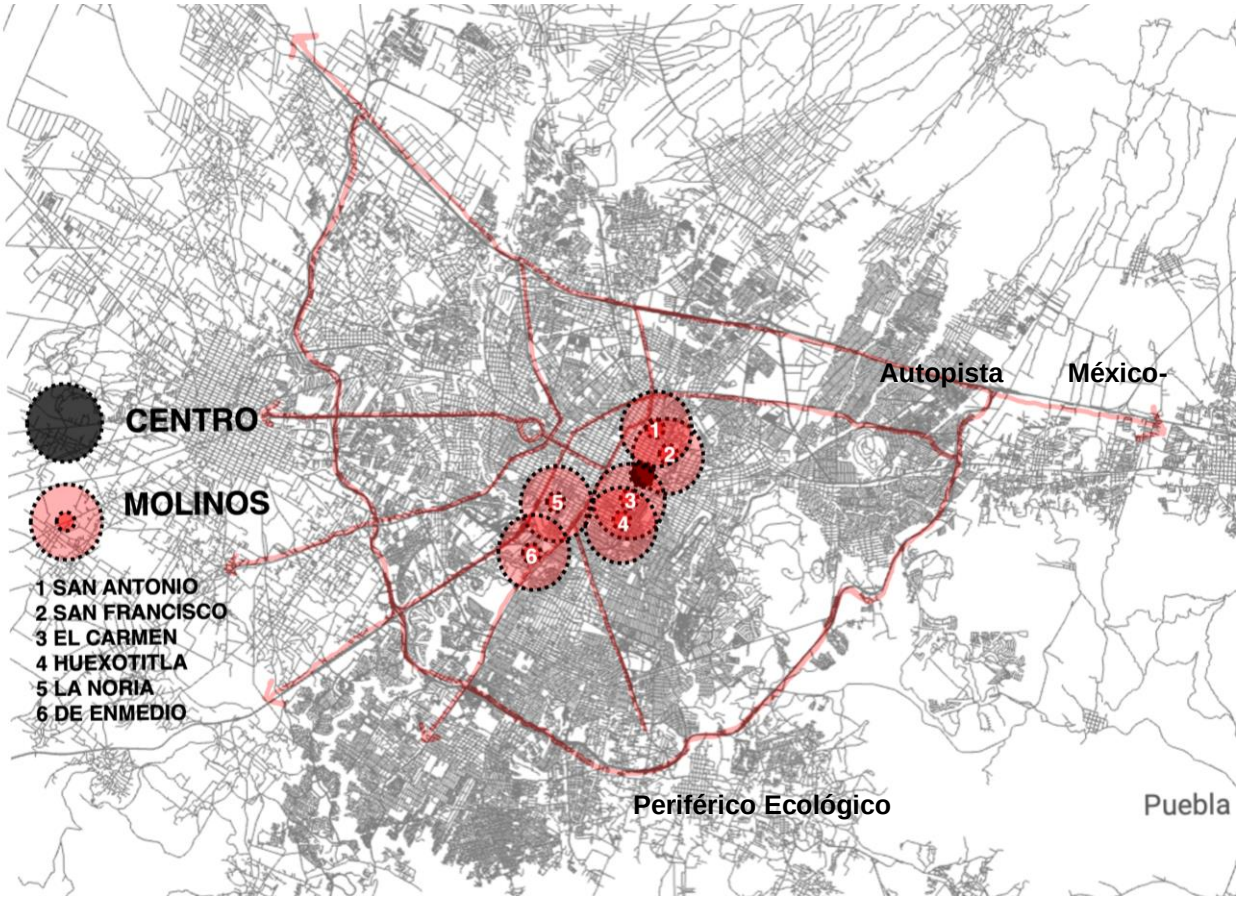


Figura 23. *Localización de algunos de los molinos de Puebla que dieron origen a colonias con el mismo nombre*

Nota. Elaboración propia sobre mancha urbana actual.

[20] El Paseo Bravo es uno de los espacios públicos más importantes de la ciudad. Según datos de Hugo Leich en su libro *Las calles de Puebla*, el Paseo Bravo formaba una plazuela conocida como Plaza del Parral. A lo largo de los años, ha sido objeto de diferentes nombres y transformaciones. Hasta el día de hoy, debe su nombre a Nicolás Bravo.

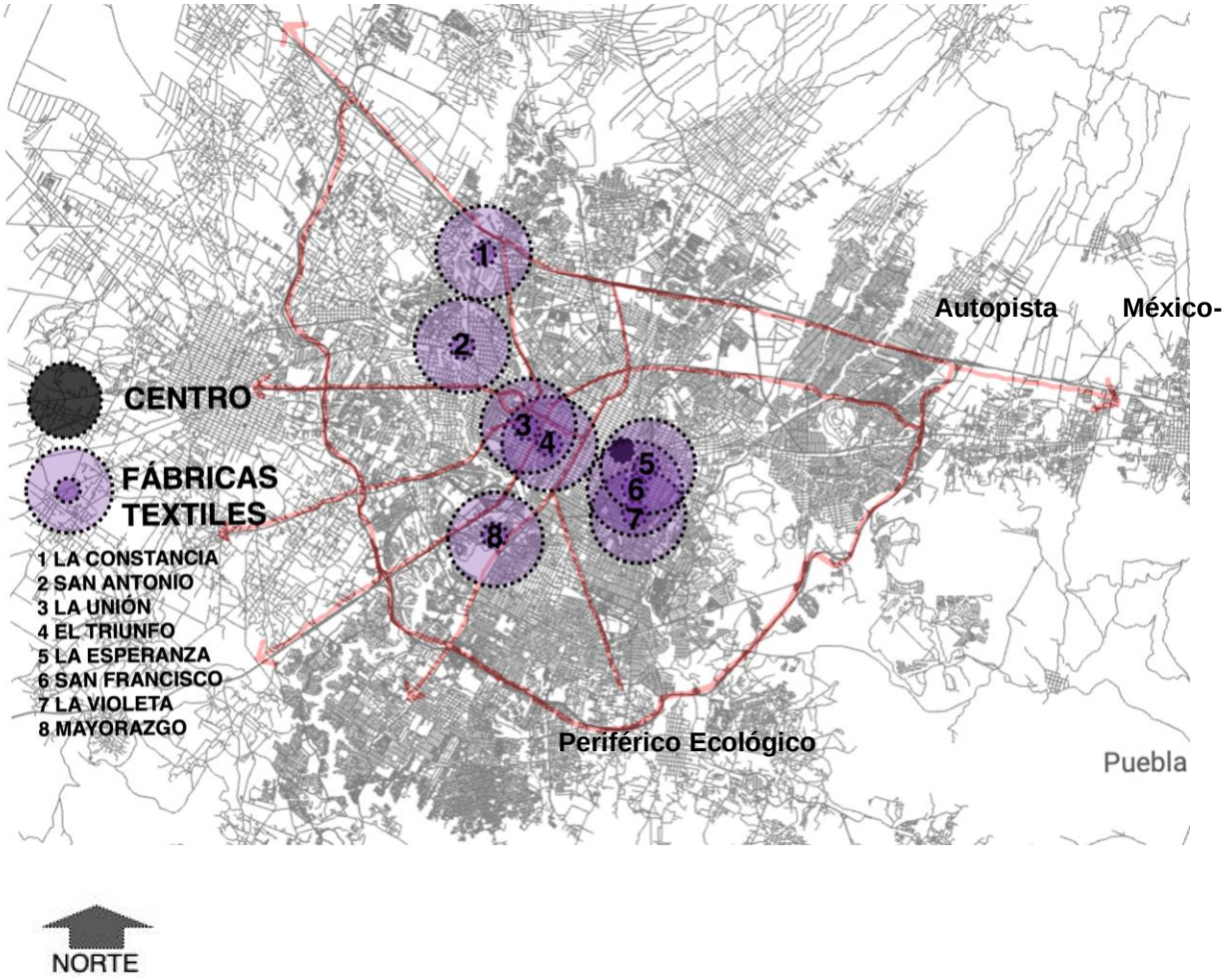


Figura 24. *Localización de algunas de las fábricas textiles de Puebla*

Nota. Elaboración propia sobre mancha urbana actual.

2.3 LA URBANIZACIÓN DEL CERRO DE SAN JUAN, ORIGEN DE LA COLONIA LA PAZ

Con el objetivo de conectar el Paseo Bravo y la ya mencionada Av. 11 Sur con el cerro de San Juan, en 1917 se propuso la construcción de la Avenida La Paz, hoy Avenida Juárez. La construcción de dicha Avenida dio pie a que a principios de los años treinta iniciara la urbanización y comercialización de lo que hoy es la colonia La Paz, representando la primera inversión inmobiliaria entre el estado y la iniciativa privada. Esta estrategia ha sido exitosa y se ha convertido en una de las principales actividades económicas y de las más lucrativas, no solo en Puebla sino en todo el país.

Para consolidar este eje urbano, Valverde (2017) explicó que una de las evidencias más importantes de este proceso de modernización fue la construcción de la Avenida de La Paz, acompañada del desarrollo del proyecto habitacional de la colonia El Pensador Mexicano. (ver Figura 25), que más tarde evolucionó para convertirse en el barrio y hoy colonia San Sebastián.

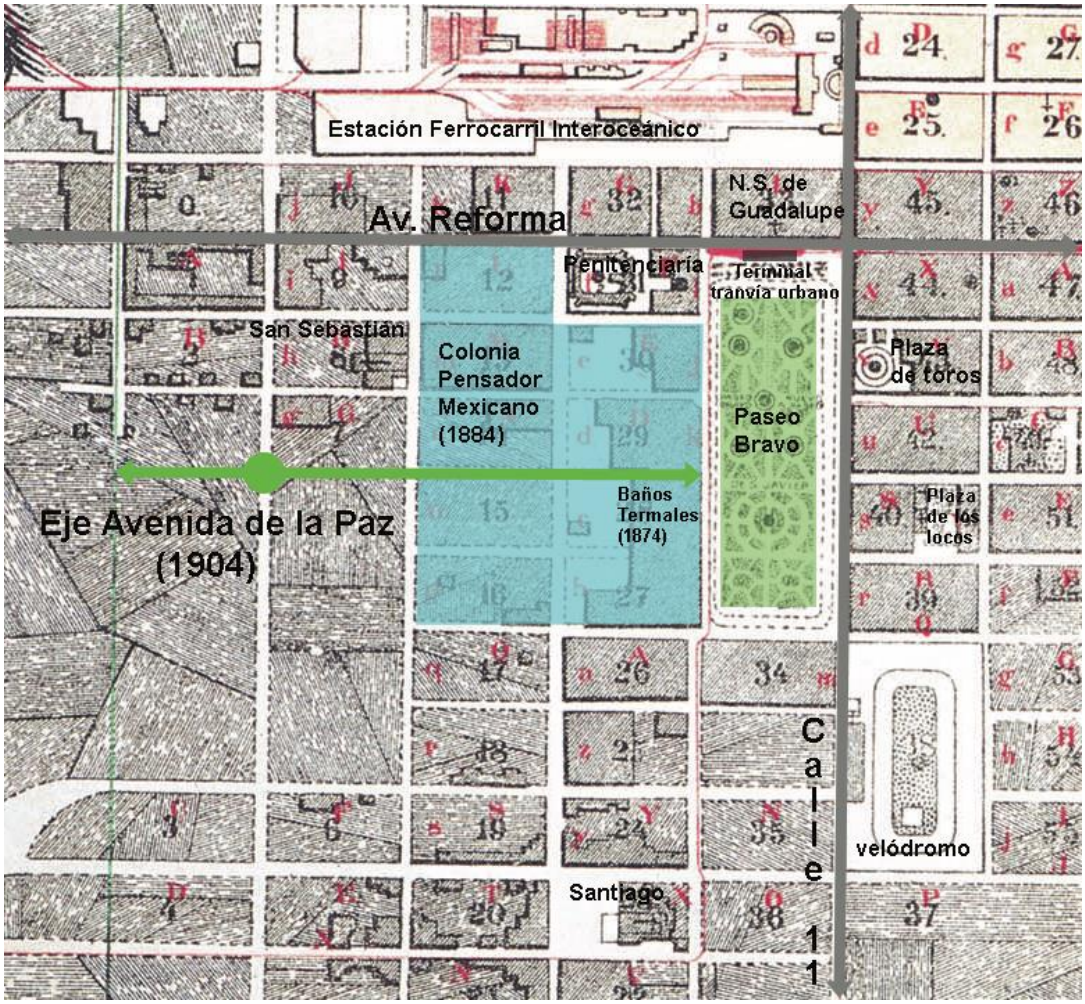


Figura 25. *Plano de la ciudad de Puebla levantado por el C. Atenógenes N. Carrasco*

Nota. Tomado de *Puebla, Calle 11: de borde urbano a eje de centralidad*, por F. Valverde, 2017, Universidad Iberoamericana Puebla.

Desde su origen hasta nuestros días, la colonia La Paz en Puebla es el mejor ejemplo de transformación urbana y comercialización inmobiliaria. El propietario del antiguo Rancho San Juan, el Sr. Isaac del Río, solicitó los permisos correspondientes para urbanizar su terreno. El resultado fue una lotificación que incluía lotes de más mil metros cuadrados en algunos casos, los cuales se ofertaron a las familias de la clase alta de aquella época.

En palabras de Pantoja (2002), “Todos los crecimientos siguieron el trazado del tejido colonial, excepto al poniente, en el cerro de San Juan, en donde se planificó el primer Fraccionamiento burgués (La Paz), realizando un trazado condicionado por la propia topografía del sitio” (p.115).

La morfología de la nueva colonia se ajustó a la topografía del cerro, haciendo que la construcción de las residencias tuviera, entre otras características, grandes terrazas. La nueva colonia La Paz fue la primera colonia residencial y el primer borde de la nueva periferia que en años posteriores dio pie a la construcción de la vía Quetzalcóatl (hoy recta a Cholula), una nueva vialidad que une los municipios de Puebla y Cholula. (ver Figura 23).

> En la década de los años sesenta se da un crecimiento urbano hacia el Norte y Noreste, como resultado de la construcción de la autopista México-Puebla puesta en funciones en 1962. Es en 1964 cuando desaparece el río San Francisco, a consecuencia de su entubamiento para dar lugar al actual bulevar Héroes del 5 de mayo. En 1965 se establece cercana a la ciudad de Puebla la planta automotriz Volkswagen y otras industrias más, aprovechando el parque industrial que se produjo por la reciente autopista México-Puebla; la ciudad creció en una extensión de 25.8 km^2, con un incremento de 77 % en relación con 1950, con una tasa media anual de 3.8 % acelerándose el proceso de urbanización. (Salamanca, 2005, p. 1)

En este mismo periodo, en 1967, se construyó la Universidad de las Américas (UDLAP) en la ciudad de San Andrés Cholula, al poniente de la ciudad de Puebla. Tres años después, esto condujo a la construcción de la vía recta a Cholula o vía Volkswagen. Estos dos proyectos hicieron que poco a poco la conurbación entre Puebla y Cholula fuera inevitable con el paso de los años (ver Figura 26).

Es importante resaltar el papel que juega la estructura vial en el proceso de urbanización. En primer lugar, como ya mencionamos, está la Avenida La Paz como eje urbano (Valverde, 2017), así como la Vía Quetzalcóatl que conecta Puebla con San Pedro Cholula, y la autopista México-Puebla, de la cual surgieron los primeros parques industriales y urbanizaciones en ambos lados de dicha avenida (ver Figura 26).

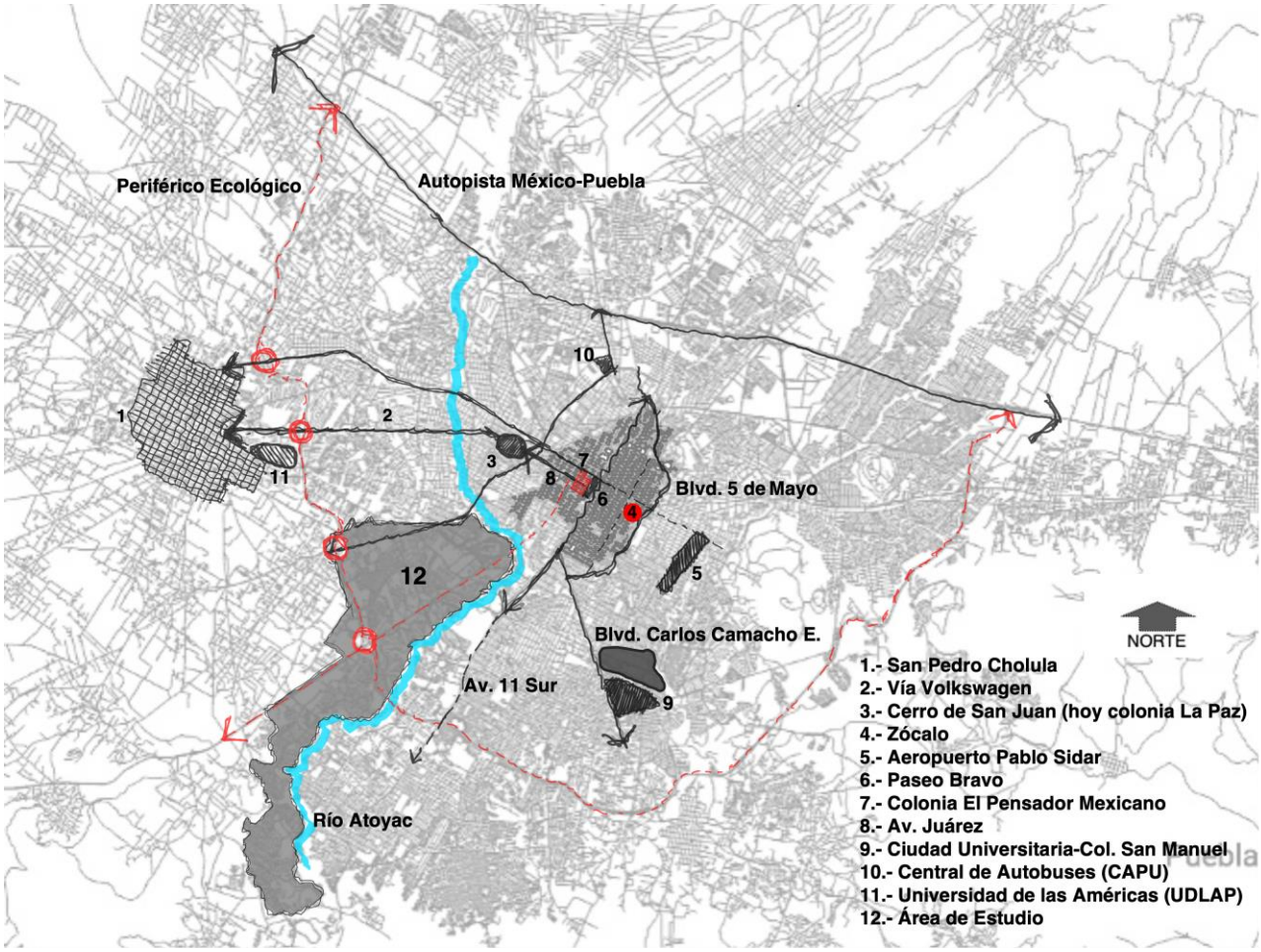


Figura 26. *Extensión de la mancha urbana hacia el oriente, poniente, norte y sur de la ciudad a través de dos distintos equipamientos: la nueva colonia La Paz y el Aeropuerto Nacional Pablo L. Sidar*

Nota. Elaboración propia.

2.4 LA CIUDAD INDUSTRIAL Y LA NUEVA CIUDAD DEL CONSUMO: LA LLEGADA DE LOS CENTROS COMERCIALES

En la década de los años sesenta, Puebla apenas contaba con 297 257 habitantes. Durante estos años, la ciudad experimentó un crecimiento hacia el norte de la ciudad, resultado de la construcción de la autopista México-Puebla, puesta en funciones en 1962. La instalación de tres industrias en esta década conformó un eje económico que concentró el 77.6 % del valor de la producción industrial (Melé, 1994). En 1965, se estableció la planta automotriz Volkswagen en el municipio de Cuautlancingo, en 1962 Pemex instaló una

planta de Metanol en San Martín Texmelucan, y en 1967 se inauguró la siderúrgica Hylsa en San Miguel Xoxtla.

A partir de este momento, se instalaron otras industrias que, aprovechando el factor de localización que se produjo a partir de la infraestructura, especialmente la autopista México-Puebla, comenzaron a fabricar productos y servicios para las tres empresas, sobre todo para la armadora de autos VW. Esto dio lugar al desarrollo del corredor industrial que consolidó varios ejes económicos: México-Puebla, Puebla-Veracruz, Puebla-Tlaxcala y Puebla-San Martín Texmelucan (Melé, 1994). A nivel regional, se estableció una relación social y económica directa e intensa con los estados de Tlaxcala y Veracruz, especialmente con el primero (Unikel, 1980), lo que condujo a la creación de Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala[21].

La ubicación de estas industrias se debió a la cercanía con la autopista, evitando así la circulación de grandes vehículos hacia el interior de la ciudad y haciendo más eficiente la comercialización. Es importante señalar que actualmente el Sistema Mexicano de Promoción de Parques Industriales (SIMPPI) reporta la existencia 19 parques industriales en las Zonas Metropolitanas de Puebla-Tlaxcala y Puebla-Tehuacán (ver Figura 27).

En el sexenio 2011-2017, el gobierno del Estado realizó importantes inversiones en infraestructura y equipamiento a nivel metropolitano. Quizás la inversión más importante en ese periodo fue la Ciudad Modelo en San José Chiapa, una pequeña localidad que se convirtió en la sede de una de las plantas automotrices más relevantes del mundo: Audi. Esta se sumó a la ya existente planta de Volkswagen, ambas de origen alemán. La nueva urbanización pronto recibió el nombre de Audi, Ciudad Modelo, la que poco a poco se ha poblado con nuevos habitantes, principalmente los nuevos empleados de la armadora.

Otra inversión importante durante el periodo estatal, bajo la administración de Mario Marín, fue La Célula, un proyecto que estuvo detenido por más de una década y que pretendía ser utilizado como Puerto Seco.

[21] En 2004, la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), el Consejo Nacional de Población (CONAPO) y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) publicaron el documento *Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México*.

> […] y ser un punto de concentración del tránsito para consolidar el corredor Ciudad de México-Veracruz y alentar el comercio de la zona sursureste de México.
>
> Entre las cinco rutas comerciales que se planeaban captar por La Célula, estaban los corredores Puebla-Progreso, Puebla Ciudad Hidalgo, Acapulco-Tuxpan, Acapulco-Veracruz y la del Altiplano-Arco Norte.
>
> La obra del marinismo se efectúo en varias etapas que contemplaron la construcción de la terminal intermodal de 13.5 hectáreas, la urbanización de la zona de actividades logísticas, el recinto fiscal, servicios de agua, telefonía y accesos carreteros. (Ávila, 2015, párr. 1)

La Célula fue rescatada por el gobierno de Antonio Gali Fayad y donada a la Secretaría de Defensa Nacional (SEDENA), que la utilizaría como una fábrica de motores del ejército. Si bien La Célula ya no tenía el uso para la que fue destinada, por lo menos tendría uno nuevo que ayudaría a reactivar la zona.

Regresando a la década de 1960-1970, la ciudad había crecido en una extensión de 25.8 km^2, con un incremento del 77 % en comparación con el año 1950, con una tasa media anual de 3.8 %, acelerándose el proceso de urbanización (Salamanca, 2005).

En 1964, el otrora río San Francisco, el espacio natural más importante de la ciudad, si bien servía de borde y frontera espacial y social, también era uno de los espacios públicos más relevantes de la ciudad después del zócalo. El río fue entubado para dar lugar al actual Boulevard Héroes del 5 de mayo[22], una de las vialidades más importantes, transitadas y conflictivas de la ciudad. Con esto, en Puebla se dio un paso hacia una supuesta modernidad impulsada por el automóvil. La construcción del Boulevard 5 de Mayo permitió el surgimiento de la primera plaza comercial, Plaza Dorada, y un área residencial, Zona Dorada, así como equipamientos como la Procuraduría de Justicia, el Instituto Carlos Pereyra y el Parque Benito Juárez (Pantoja, 2002).

En ese mismo periodo, en 1967, se fundó la UDLAP en la ciudad de San Andrés Cholula, al poniente de Puebla. Tres años después, en 1970, se construyó la vía recta o vía

[22] De acuerdo con Pantoja (2002), el entubamiento del río San Francisco no se debió al interés de resolver los problemas de higiene como lo argumentó el gobierno en su momento, sino de realizar obras de infraestructura que continuaran con el proceso de integración y definición de la nueva estructura urbana.

Volkswagen, que uniría a Puebla con San Andrés Cholula. Estos dos proyectos contribuyeron gradualmente a la conurbación entre Puebla y Cholula con el paso de los años (ver Figura 23).

Para 1968, y gracias a la fundación Mary Street Jenkins, la nueva ciudad universitaria ya había concluido su construcción en lo que fueron los ejidos de San Baltazar Campeche, al sur de la ciudad. El nuevo campus de la que hoy es la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP) abandonó sus viejas instalaciones en el edificio del Seminario de la Compañía de Jesús, en el centro histórico de la ciudad, para trasladarse hacia el sur. Este hecho, sumado a la construcción del fraccionamiento San Manuel y del Boulevard Carlos Camacho E, ayudó a la expansión de la ciudad hacia el sur (ver Figura 23).

Ante el auge de los centros comerciales construidos por los grandes desarrolladores inmobiliarios como medida de expansión de sus productos, se produjo una multiplicación de estos espacios en las ciudades mexicanas. El primer centro comercial llegó a Puebla en 1979, instalándose precisamente en los bordes de lo que fue el río San Francisco, hoy Boulevard 5 de Mayo. A Plaza Dorada le siguió Plaza San Pedro y Plaza Loreto, siendo los primeros tres centros comerciales en la ciudad y los que, por muchos años, estuvieron de moda para la diversión, entretenimiento y, por supuesto, para el consumo de la sociedad poblana. Los nuevos espacios comerciales generaron la producción y reestructuración del contexto urbano inmediato, sobre todo por convertirse en polos de atracción de otros servicios y equipamientos (Gasca-Zamora, 2017), principalmente vivienda, lo que dio como resultado que la mancha urbana se consolidara, pero al mismo tiempo se expandiera.

El centro comercial Angelópolis se convirtió en el proyecto que sirvió de ancla para el desarrollo de Angelópolis (lo abordaremos más adelante y con mayor detalle). A este le siguieron el centro comercial Las Ánimas, Plaza Cristal y, más recientemente, Plaza San Diego, Cruz del Sur, Galerías Serdán, Parque Puebla, Explanada Plaza y el centro comercial Solesta, entre otros. Toda esta proliferación de centros comerciales se dio a partir de los noventa, convirtiéndose en los espacios para el consumo y entretenimiento más importantes y seguros de la ciudad. Por esta razón, los hemos considerado una actividad de consumo que se traduce en actividad económica que ha hecho crecer la ciudad (ver Figura 28).

A mediados de los años ochenta, la construcción del Aeropuerto Hermanos Serdán obligó a la modernización de lo que fue la carretera federal Puebla-Cholula, ahora conocida como Avenida Forjadores de Puebla, y de la carretera Cholula-Huejotzingo. Con estas intervenciones, se inició en San Pedro Cholula un proceso de especulación que disparó los precios por metro cuadrado de los terrenos adyacentes a dichas vialidades. Poco a poco, en estos terrenos comenzaron a desaparecer los equipamientos habitacionales, comerciales e industriales.

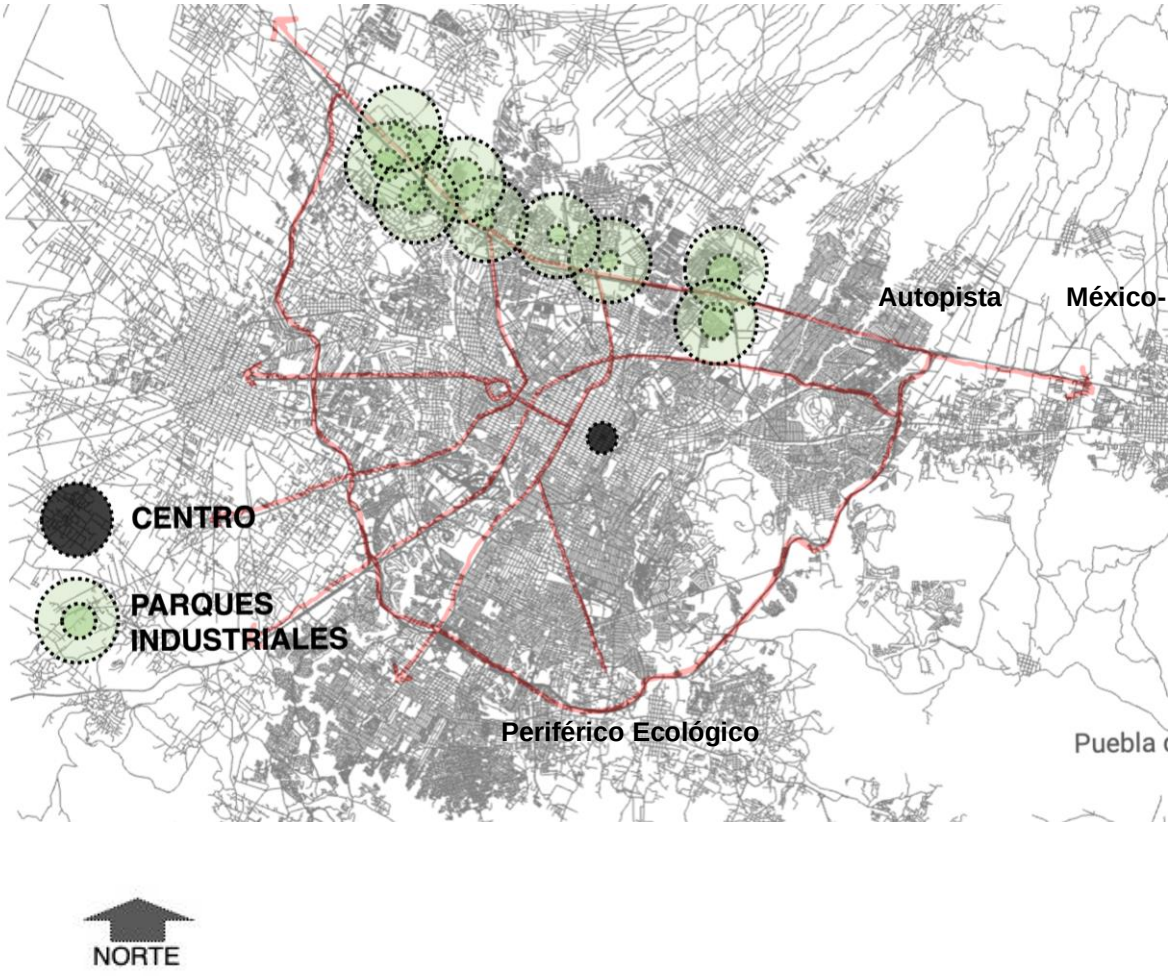


Figura 27. *Localización de la industria fuera de la mancha urbana y sobre la autopista*

Nota. Elaboración propia.

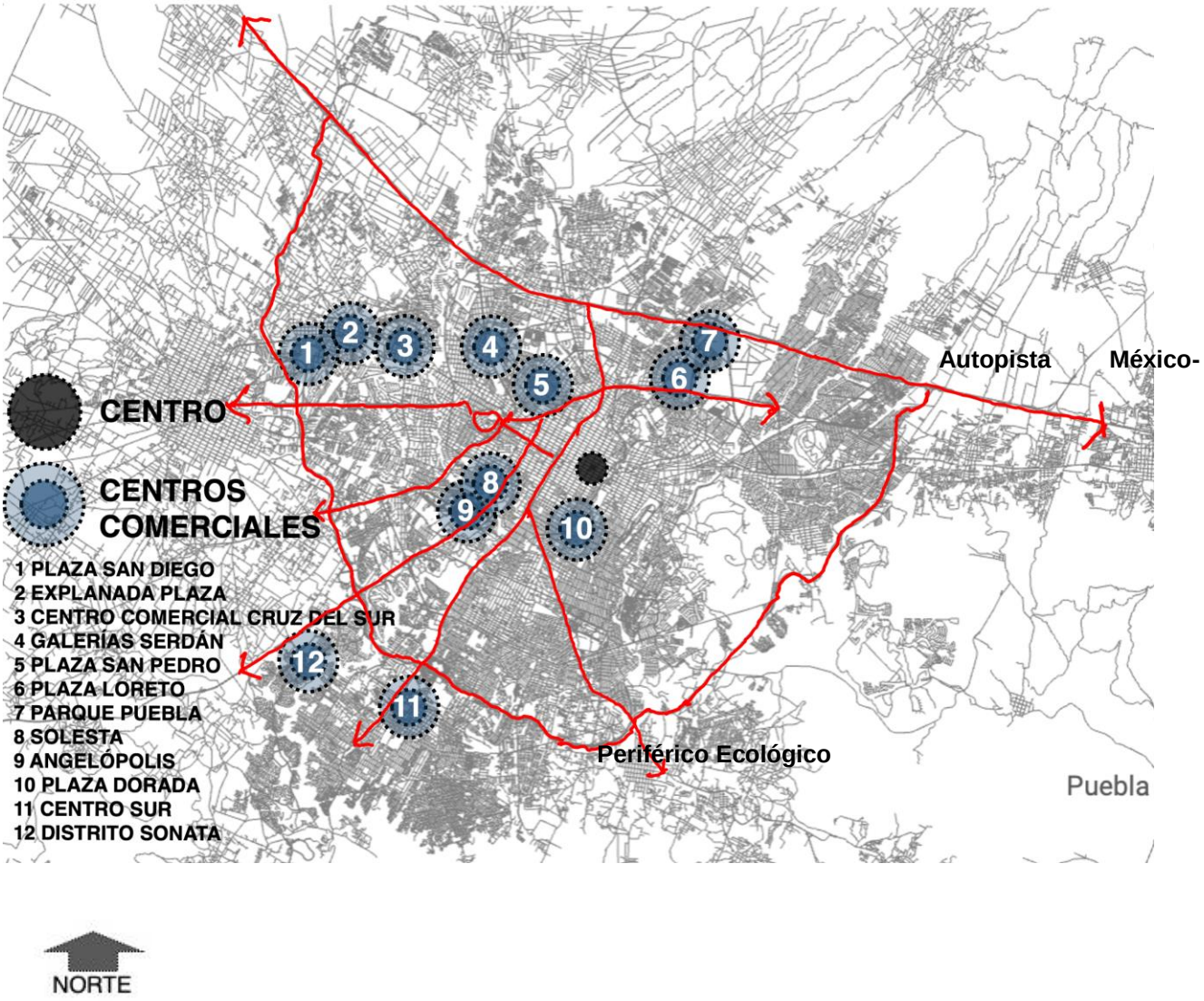


Figura 28. *Localización de los centros comerciales más importantes de Puebla como objetos estructuradores y organizadores del territorio urbano*

Nota. Elaboración propia.

2.5 LA DESCENTRALIZACIÓN DE ACTIVIDADES EN EL CENTRO HISTÓRICO Y EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD: LA PRIMERA PERIFERIA

A principios de los años ochenta, comenzó un proceso de reubicación de actividades comerciales que tenían como sede el primer cuadro de la ciudad. El Mercado de la Victoria, principal fuente de abasto de comerciantes y ciudadanos, fue reemplazado por la Central de Abastos que se ubicó al norte de la ciudad. Las terminales de autobuses foráneos ADO, Estrella Roja y AU se reubicaron, junto con algunas rutas de transporte público, en la nueva

Central de Autobuses de Puebla (CAPU), también localizada al norte de la ciudad. La nueva ubicación tanto de la Central de Abasto como de la CAPU dio como resultado un eje de conectividad, por su cercanía con la autopista México-Puebla-Veracruz, con distintas localidades como Chachapa y Amozoc (ver Figura 23).

De la misma manera, se evitó que comerciantes y transportistas circularan “dentro” de la ciudad. El primer cuadro de la ciudad, al ser el núcleo central de comercio y servicios, tenía, entre muchas de sus actividades, el abasto de combustible a vehículos públicos y privados, es decir, las gasolineras también estaban localizadas en esta zona. El proceso de descentralización consistió en sustituirlas por espacios públicos. Estos nuevos espacios, convertidos en parques de pequeña y mediana escala, dieron una nueva fisonomía e imagen al centro histórico de Puebla. Paralelamente, el transporte público, que durante años también circuló por este primer cuadro, fue asignado a nuevas rutas para su circulación. Con estas acciones, el primer cuadro de la ciudad se liberó de congestionamientos viales y concentración de actividades y, por lo tanto, de la población. No obstante, en 1984, Puebla fue declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad.

Otra decisión importante fue reubicar el mercado de La Victoria. Desde su apertura en 1913 y hasta 1986, funcionó como el principal centro de abasto de la ciudad. El emblemático edificio construido en acero durante el porfiriato dejó de servir debido a la falta de medidas sanitarias, convirtiéndolo en foco de infección para la ciudad. Su lugar lo tomó la Central de Abasto ubicada al norte de la ciudad, cercana a la autopista México-Puebla y a la carretera hacia Tlaxcala. De esta manera, su localización, al igual que la CAPU, cerró el paso al transporte pesado en el centro de la ciudad.

Sin embargo, surgieron nuevas urbanizaciones de vivienda y, con estas, nuevos centros de población, lo que hizo que el centro histórico fuera perdiendo su vocación habitacional y, por lo tanto, su despoblamiento (ver Figura 29). Los viejos habitantes del centro encontraron mejores condiciones de vida en las nuevas unidades habitacionales construidas por el recién constituido Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT) y otros conjuntos urbanos como la Colonia Jardines de San Manuel y La Hacienda, que resultaron de fraccionar la Hacienda de San Carlos y el Rancho de San Manuel (Pantoja, 2002, p. 153).

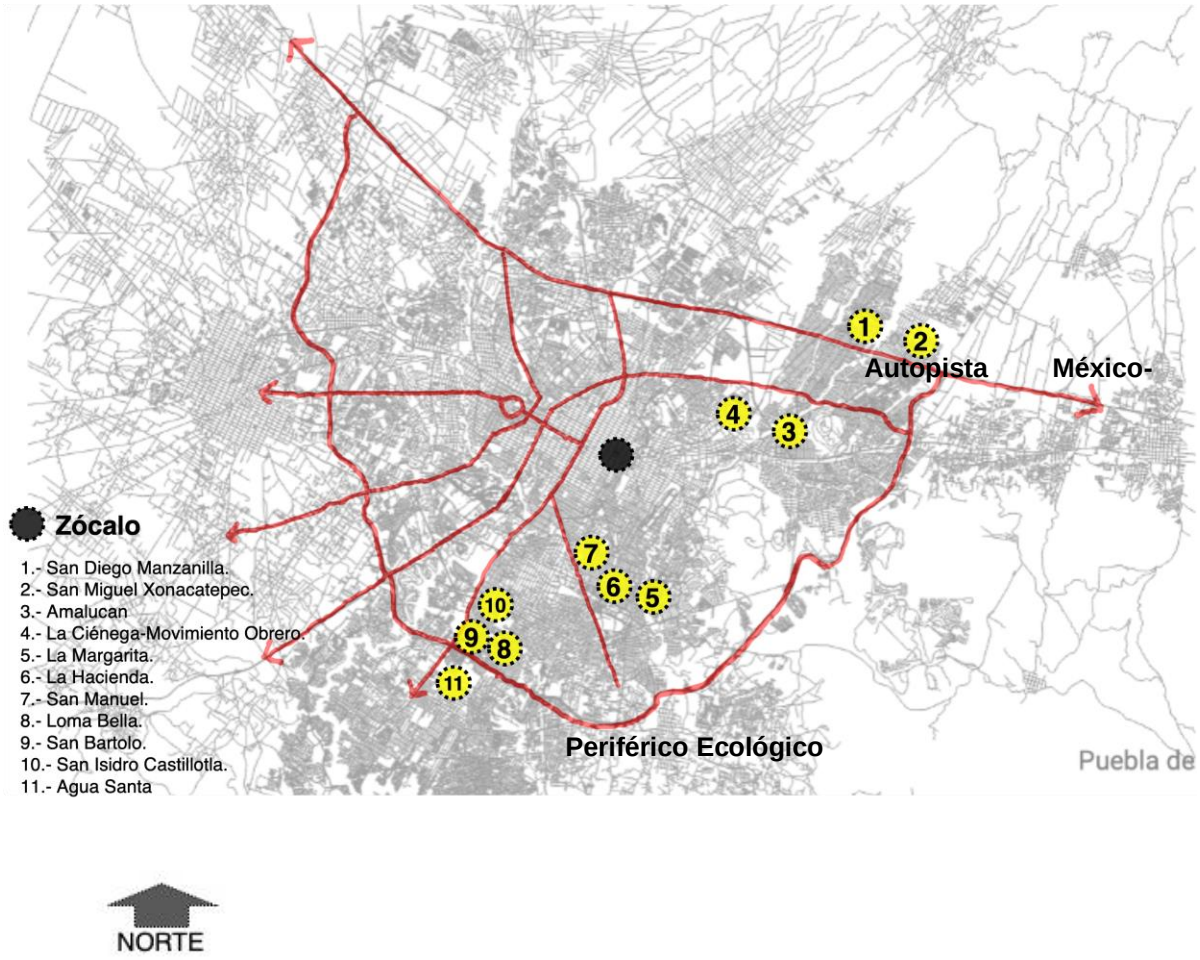


Figura 29. *Localización de unidades habitacionales*

Nota. Elaboración propia.

2.6 EL CORREDOR UNIVERSITARIO METROPOLITANO

Durante las décadas de los setenta y ochenta, Puebla conservó un crecimiento "uniforme" hacia el oriente y el norte de la ciudad. Al mismo tiempo, mantuvo una imagen horizontal en su territorio y, sobre todo, un modelo compacto de ciudad que comenzó a transformarse a partir de una modernidad mal interpretada, lo que resultó en el entubamiento del río San Francisco para dar paso al Boulevard 5 de Mayo.

El cambio del modelo económico, de industrial a de servicios, consolidado a partir de la década de los noventa, y con la ventaja de la localización de la ciudad de Puebla a nivel metropolitano, la convirtieron en un importante centro de actividades educativas.

A partir de esos años, las universidades privadas del país encontraron en Puebla un punto importante o polo de atracción educativa para los estados del sureste y de toda la República. De esa manera, de tener en los setenta solo una universidad pública, la UAP, ahora BUAP, y dos privadas, la Universidad Popular Autónoma de Puebla (UPAEP) y la UDLAP, a partir de los noventa llegaron los campus de la Universidad Anáhuac, Universidad del Valle de México, el Tecnológico de Monterrey y se construyó el nuevo campus de la Universidad Iberoamericana para dejar su anterior localización.

La llegada de las universidades y su localización ayudaron a crear un mercado cautivo para las nuevas urbanizaciones privadas basadas en el modelo de vivienda dentro de fraccionamientos cerrados localizados alrededor de los campus. Esto generó una derrama económica importante en rentas, comercio y servicios. Tal es el caso de la UDLAP, de la cual buena parte de la economía del municipio de San Andrés Cholula depende.

Es importante mencionar que la localización de las universidades mencionadas se llevó a cabo en la nueva periferia, en lo que se denominaría el Proyecto Angelópolis[23]. Con la excepción de la BUAP y la UPAEP, el resto de los campus, por su relativa cercanía entre ellos, forman un corredor universitario que ha convertido a la ciudad en un importante centro estudiantil (ver Figura 30).

[23] El proyecto Angelópolis forma parte del impulso que se pretendió dar a la ciudad desarrollando y urbanizando la zona sur poniente de la ciudad. En el Capítulo III se detalla este tema.

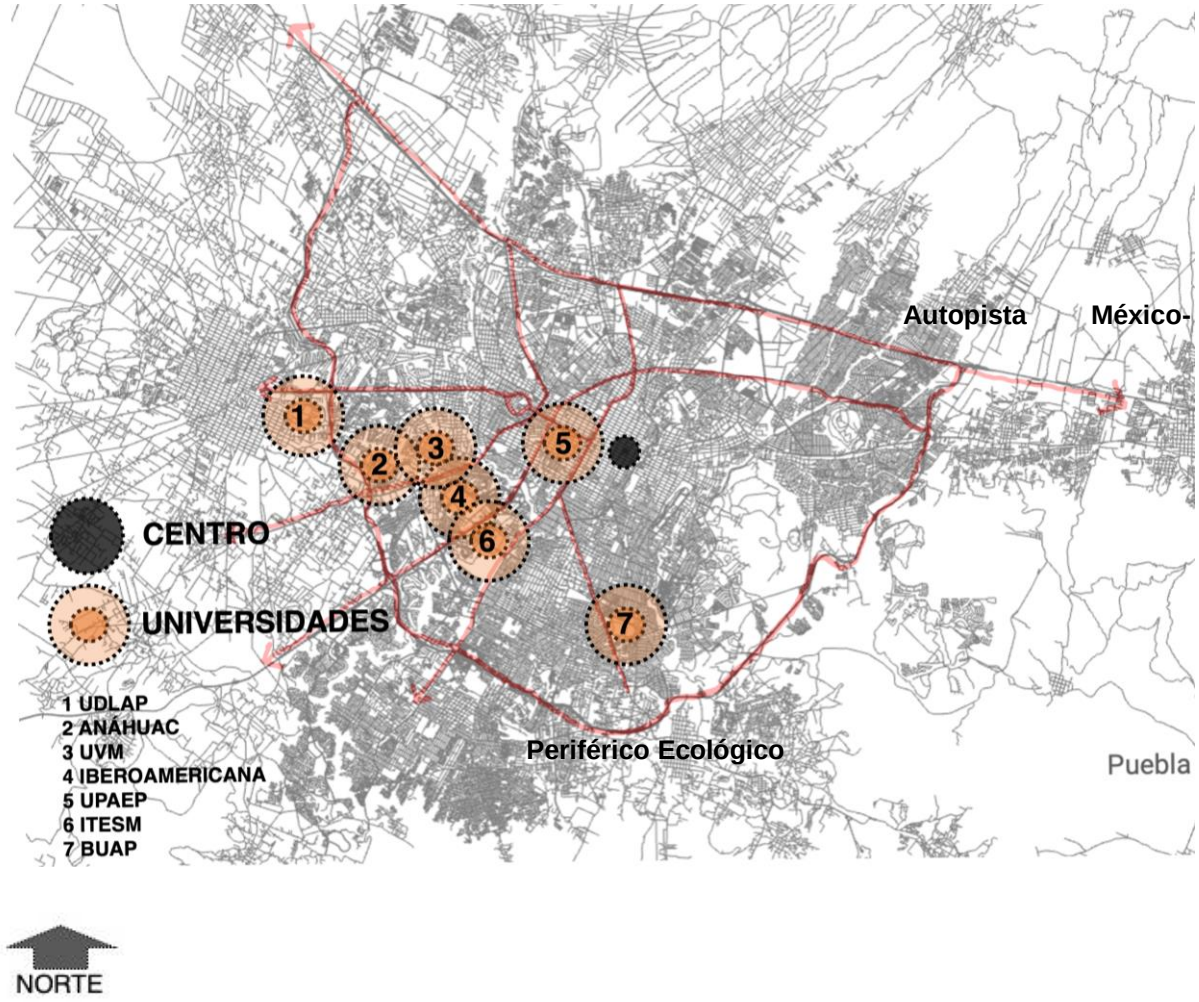


Figura 30. *Localización de las principales universidades de Puebla. La BUAP (7) es la única universidad pública. Las seis restantes son privadas*

Nota. Elaboración propia.

2.7 LOS ORÍGENES DE LA RESERVA TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL

Diferentes programas de gobierno protagonizaron, en diferentes momentos, papeles importantes en la creación de las reservas y en el ordenamiento del futuro crecimiento de esta zona de la ciudad. Entre ellos está el Programa de Ordenamiento Territorial de la Región Cholula-Huejotzingo-San Martín Texmelucan, publicado en el periódico oficial el 25 de noviembre de 1986. En este plan se estableció, entre otras cosas, tomar en consideración el impacto de la construcción del Aeropuerto Hermanos Serdán (1984-1986) en Huejotzingo, al norponiente de la ciudad, y prevenir la conurbación entre Puebla y Cholula.

Por otra parte, en el Proyecto Intermunicipal de Ordenamiento Urbano de la Zona Conurbada de la Ciudad de Puebla se declaró como uso agrícola la zona poniente de San Pedro Cholula, San Andrés Cholula y Cuautlancingo.

La administración de Mariano Piña Olaya constituye un antes y un después en el proceso de crecimiento y urbanización de Puebla. Durante su periodo, se modificó el programa de Ordenamiento Territorial de la Región Cholula-Huejotzingo-San Martín Texmelucan, declarando como zonas de uso agrícola las reservas territoriales Atlixcáyotl y Quetzalcóatl para posteriormente expropiarlas y cambiar uso agrícola al de utilidad pública, destinándolas al equipamiento habitacional, comercial y servicios. A partir de este momento, el nuevo territorio quedó disponible a las leyes del mercado.

Si bien la estrategia de expropiación ha sido utilizada por los gobiernos para adquirir suelo y urbanizarlo, siempre y cuando sea de utilidad pública, en este caso los resultados muestran lo contrario. De acuerdo con Corchero (2015), la expropiación se define de la siguiente manera:

> Una modalidad de la expropiación genérica, la cual consiste en desposeer a un particular de un bien inmueble, legal o ilegalmente, a título temporal o definitivo, en su provecho o en beneficio de un tercero para la materialización de determinados planes urbanísticos. La Administración actuante, es decir el gobierno, asume la titularidad de todos los terrenos ubicados en el ámbito de ejecución escogido y, a partir de ese momento, lleva a cabo el proceso de transformación material y jurídica del suelo, la expropiación será el mecanismo seguido para la obtención de terrenos afectos a una dotación pública local cuando esté excluida de ámbito de ejecución y no exista otro mecanismo alternativo en la legislación autonómica -como podrían serlo las transferencias de aprovechamientos urbanísticos o la ocupación directa. (pp. 633-634)

Por otro lado, nuestra actual Constitución, en su artículo 27, establece lo siguiente:

- Las expropiaciones solo podrán hacerse por causa de utilidad pública y mediante indemnización.

En la fracción VI del citado artículo se menciona lo siguiente:

- El precio que se fijará como indemnización se basará en la cantidad que figure como valor fiscal en las oficinas catastrales o recaudatorias, ya sea que este valor haya sido manifestado por el propietario o simplemente aceptado de manera tácita al haber pagado sus contribuciones sobre esta base.

Sin embargo, en el artículo 10 de la Ley de Expropiación se lee:

- En el caso de bienes inmuebles, el precio será el equivalente al valor comercial que se fije sin que pueda ser menor al valor catastral.

De lo anterior se deriva el proceso resultante de la expropiación y las intenciones políticas y personales que la llevaron a cabo.

En el sexenio de Manuel Bartlett Díaz (1993-1999) da inicio el Programa de Desarrollo Regional Angelópolis,[24] uno de los proyectos más ambiciosos del gobierno y con importantes antecedentes en el proceso que dio lugar a la creación de las reservas territoriales. Aunque dichos antecedentes son de carácter externo, inciden de manera importante en la ciudad:

1. Las condiciones de globalización que marcan la política pública nacional, particularmente desde la gestión presidencial de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994).
2. Los procesos nacionales vinculados a estas condiciones.
3. La política pública global de Bartlett que cobija la creación de la reserva territorial Quetzalcóatl-Atlixcáyotl. (Cabrera y Guerrero, 2008, p. 13)

Los puntos anteriores ofrecen un panorama mucho más amplio en relación con las estrategias planteadas a nivel nacional. En el caso de la ciudad de Puebla, su localización estratégica fue el punto de partida para incorporarla a una red de ciudades que impulsen el desarrollo comercial, industrial, cultural y económico nacional. Sumando a lo anterior, el citado Programa de Desarrollo Regional Angelópolis propuso la creación de proyectos de infraestructura urbana y de mejora de servicios para el desarrollo integral y ordenado de 14

[24] Programa de Desarrollo Regional Angelópolis, Comité de Planeación para el Desarrollo de Puebla, Programa Estatal de Desarrollo, Comisión Intermunicipal de Conurbación, Gobernación del Estado de Puebla, Programa de Desarrollo Regional Angelópolis (1993-1994).

municipios de la Región Centro Poniente del Estado[25]. Estas condiciones propiciaron la creación de las reservas territoriales Atlixcáyotl y Quetzalcóatl, impulsando así la urbanización y crecimiento de la mancha urbana hacia el poniente de la ciudad.

Aunque los gobiernos tienen la facultad de expropiar, siempre existirán desacuerdos y disputas entre los propietarios de las tierras y el gobierno, puesto que, en términos generales, se trata de desposeerlos de su propiedad, que representa su propio sustento; es decir, su patrimonio, en el cual ha vivido generación tras generación. William Roseberry clasificó esta situación como "economía doméstica". Estas disputas de *poder* causan tensiones durante el largo proceso de negociación y resistencia entre ambas partes, hasta llegar a un punto de ruptura en el cual el propietario ya forma parte de un grupo social con características idénticas a las suyas (los demás propietarios), dispuestos a defender su patrimonio. El suelo, entonces, se convierte en propiedad, trabajo y patrimonio para unos y mercancía para otros. El suelo es una lucha de clases.

Esta lucha de poderes y clases tiene como punto de conflicto, entre otras razones, el precio del suelo. Por esta razón, se convierte en un factor táctico para el desarrollo y crecimiento de las ciudades, así como para intereses políticos y personales.

[25] En el resumen del Programa de Desarrollo Regional Angelópolis, se especifica que la estrategia de desarrollo tiene como objetivos principales: "*Fortalecer la infraestructura económica de la región, a través de inversiones en los sectores industrial, comercial y cultural, así como mejorar integralmente la calidad de vida de los habitantes, por medio de nuevas inversiones en infraestructura básica, equipamiento urbano y vivienda".*

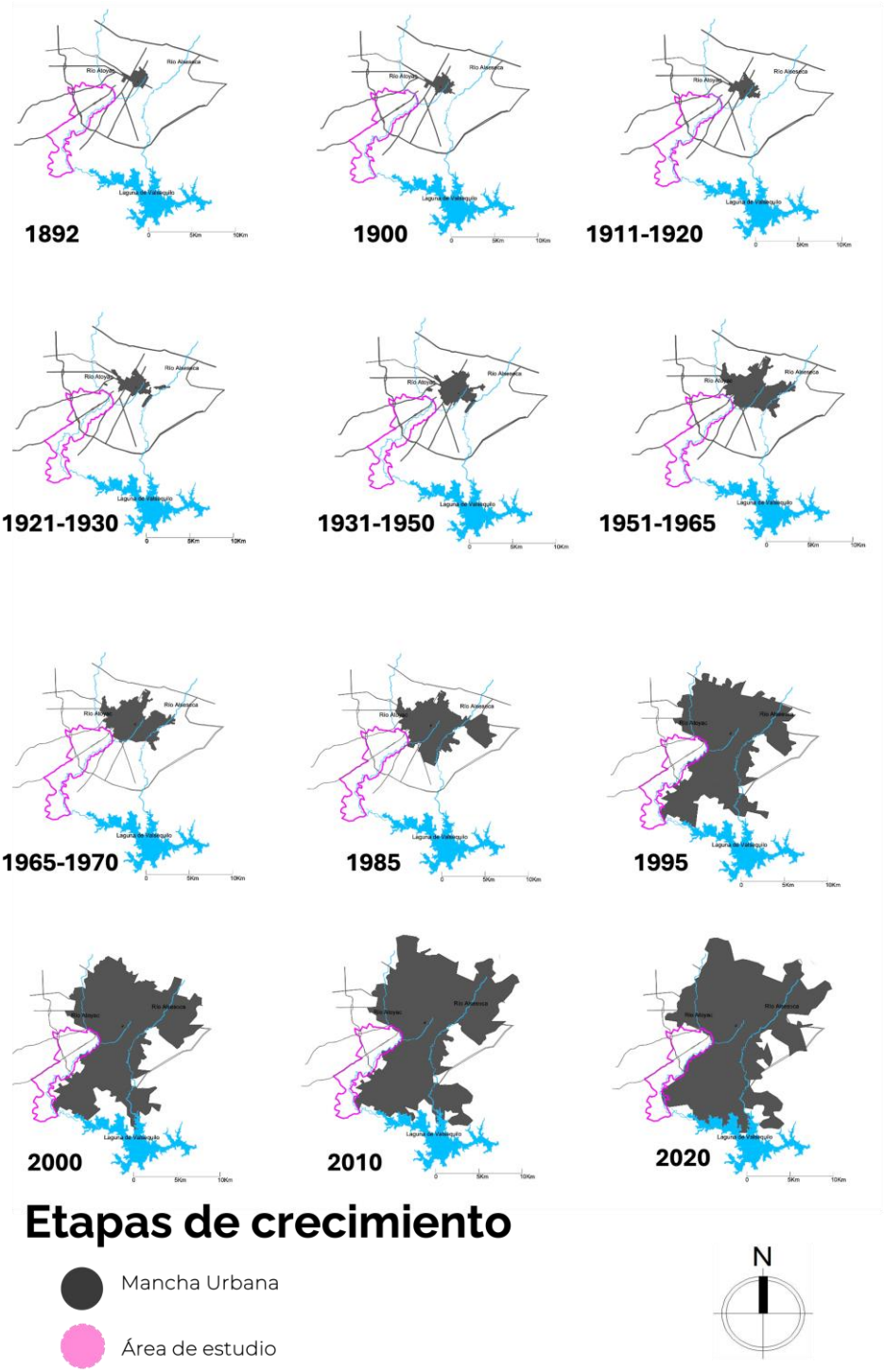


Figura 31. *Etapas de crecimiento (urbanización) de la mancha urbana de Puebla con respecto al área de estudio.*

Nota. Elaboración propia.

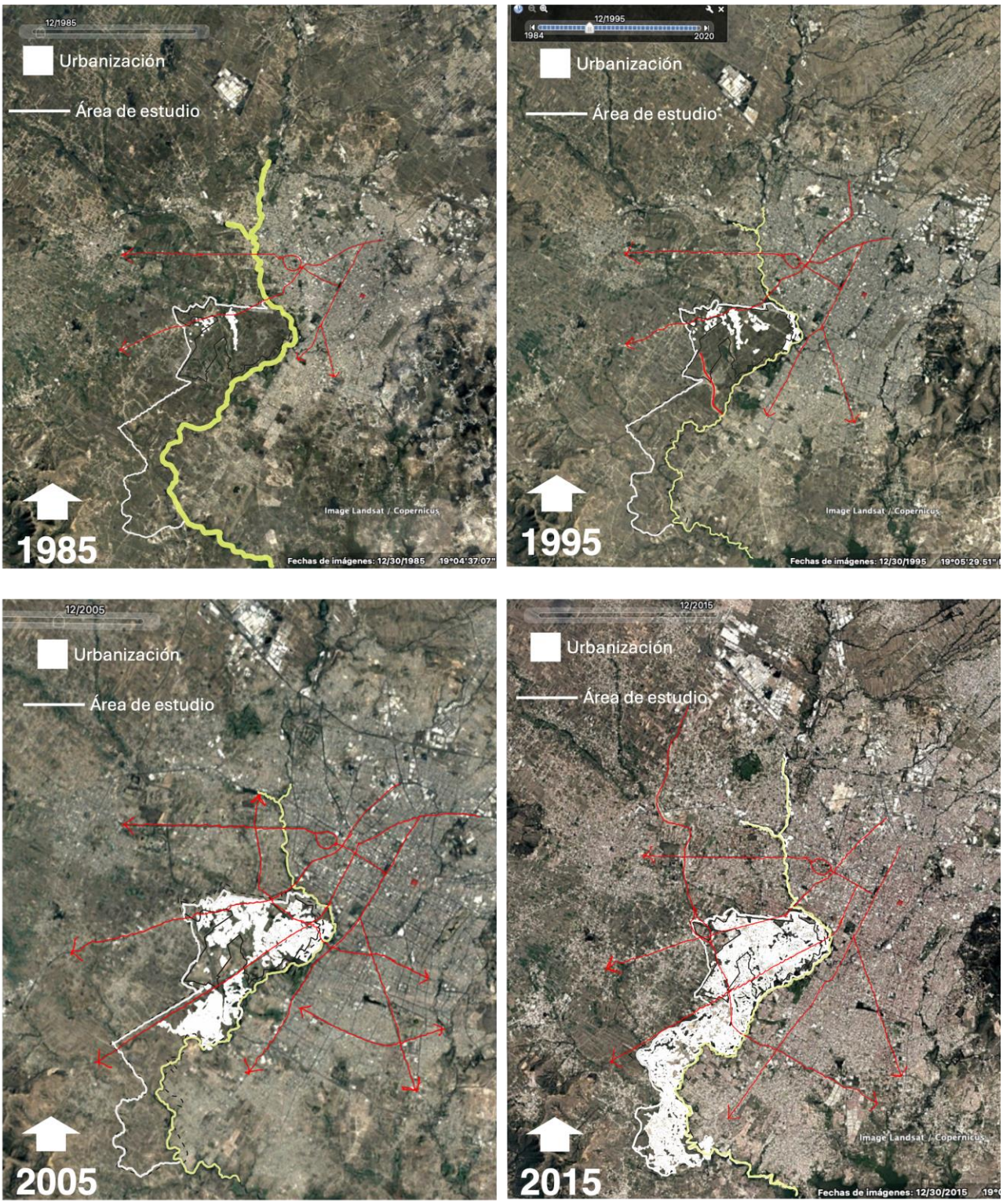


Figura 32. *Proceso de urbanización del área de estudio*

Nota. Elaboración propia.

De acuerdo con las leyes de nuestro país, la planeación urbana tiene sus antecedentes en instrumentos y marcos jurídicos que la sustentan y argumentan; es decir, no puede ser una acción aislada (Estrada, 1998). En el caso de la ciudad de Puebla, la planeación urbana proviene de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado, la cual deriva de la Ley General de Asentamientos Humanos y esta, a su vez, de la Constitución General de la República.

El documento que nos interesa analizar en este trabajo es el Programa General de Desarrollo Angelópolis, el cual surge, entre otros factores, gracias a la conurbación entre la ciudad de Puebla y algunas poblaciones de los municipios de Amozoc, Coronango, Cuautinchán, Cuautlancingo, San Andrés Cholula, San Pedro Cholula y Santa Clara Ocoyucan[26], hecho reconocido por el gobierno estatal mediante decreto en 1979[27]. Dentro de este contexto, el Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999, en el capítulo correspondiente a la Política General del Gobierno del Estado de Puebla, plantea lo siguiente:

- Proyectos de "[…] trascendencia estatal que habrán de funcionar como detonadores del desarrollo del Estado, para fortalecer la capacidad de la zona conurbada de Puebla, hacia el sector industrial, estableciendo características y límites a su crecimiento" (Gobierno del Estado de Puebla, 1993, p. 38).
- Proyectos regionales:
  […] que también deben operar como detonadores del desarrollo, adaptados a las necesidades, recursos disponibles y características particulares de las distintas regiones del Estado…mediante los proyectos regionales se buscará contener y revertir la centralización, ofreciendo a la población oportunidades de empleo y superación en sus lugares de origen. (Gobierno del Estado de Puebla, 1993, p. 38)
- Proyectos Locales para el desarrollo de "(…) actividades productivas, provistos de capital inicial necesario para poner en marcha un proceso de autodesarrollo" (Gobierno del Estado de Puebla, 1993, p. 38).

[26] Programa Regional de Ordenamiento Territorial, Gobierno del Estado de Puebla, SEDUEEP, CEDUR, 1994.

[27] Periódico Oficial del Estado de Puebla, febrero 9 de 1979.

Dentro del mismo contexto jurídico, la Ley de Desarrollo Urbano del Estado contempla:

> […] planes y programas a través de los cuales tendrá lugar la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el estado…que ordenen y regulen las zonas conurbadas dentro del territorio de este, así como la elaboración de otros que son derivaciones o modalidades de aquellos. (Gobierno del Estado de Puebla, 1993, p. 38).

Una de las primeras inversiones que impulsaron la zona fue el exclusivo fraccionamiento La Vista Country Club y, posteriormente, Lomas de Angelópolis. Con estos nuevos desarrollos privados, comenzó una urbanización que poco a poco va conformando una nueva imagen urbana en la ciudad de Puebla.

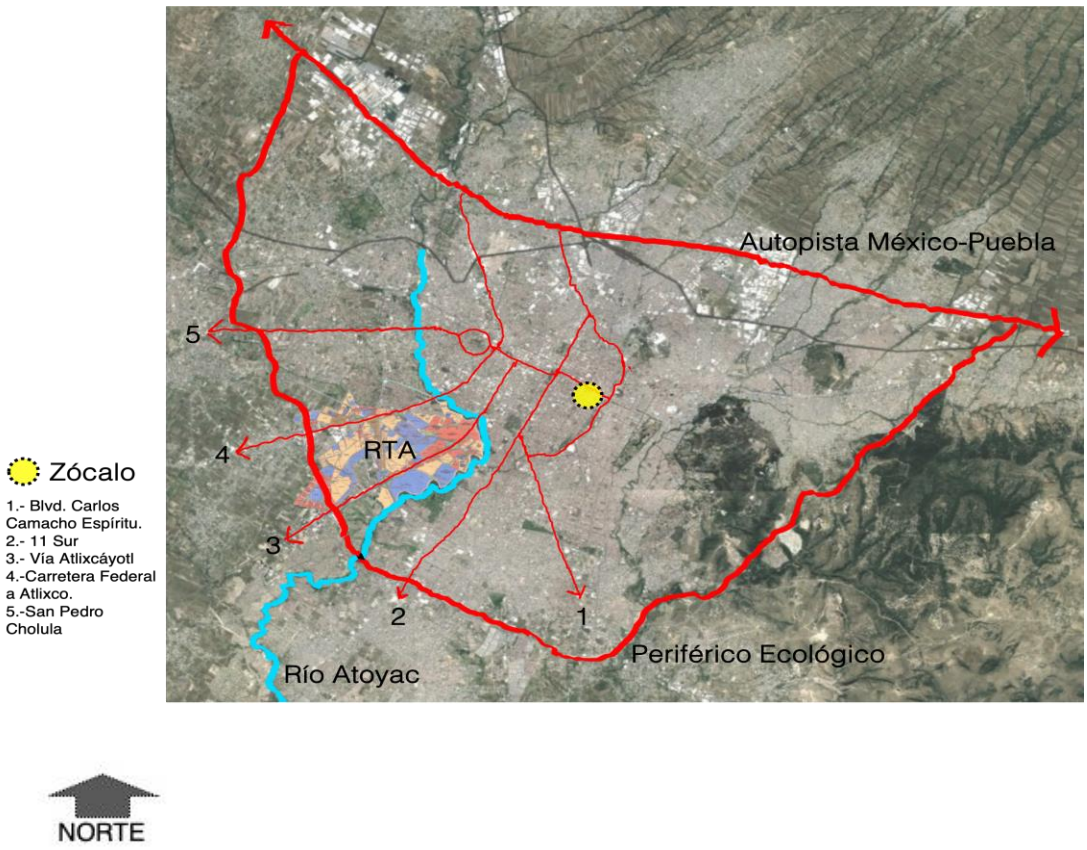


Figura 33. *Localización de la Reserva Territorial Atlixcáyotl (RTA) dentro de la mancha urbana y la estructura vial principal*

Nota. Elaboración propia.

Hasta los años setenta, Puebla conservó una estructura urbana contenida por sus propios bordes naturales. Durante las décadas anteriores, el río San Francisco fue el principal límite, pero una vez entubado, el nuevo Boulevard 5 de Mayo permitió la conectividad entre el norte y el sur de la ciudad. Sin embargo, este proceso provocó el crecimiento de la mancha hacia el oriente, donde se encontró con el cerro de Amalucan.

De la misma manera, el cerro de San Juan contenía el crecimiento hasta que la Avenida La Paz, hoy Avenida Juárez, y la lotificación del mencionado cerro dio lugar a la Colonia La Paz, para extender la mancha hacia esta zona de la ciudad y, posteriormente, conectarla con San Pedro Cholula.

Al norte, la autopista México-Puebla, y al sur, la laguna de Valsequillo, actuaron como límites del crecimiento horizontal. Las edificaciones en altura no eran representativas; al contrario, los edificios altos se mantuvieron dentro del primer cuadro de la ciudad, alcanzando máximo los seis niveles. Esto mantuvo como principal atractivo turístico al Centro Histórico y a los fuertes de Loreto y Guadalupe.

El nuevo Boulevard 5 de Mayo y la extensión de la Calle 11 Sur conectaban la ciudad de norte a sur. De oriente a poniente, las principales rutas de comunicación eran la Avenida Reforma y la 25. Posteriormente, se decidió crear otra via paralela a las anteriores, la Avenida 31 Oriente-Poniente. Aunque ya existía, la ampliación de su sección la convirtió en una de las avenidas más importantes de la ciudad, dentro de la considerada primera expansión.

Es relevante resaltar cómo las actividades económicas, el equipamiento y la infraestructura urbana están siempre planificadas de manera integral, sino que responden a la localización, la estructura vial y la disponibilidad del suelo. Esto se puede observar claramente en los mapas 8 y 9, donde se muestran las unidades y conjuntos habitacionales y su relación con las universidades, especialmente las privadas. Es notable cómo estas universidades están ubicadas en la zona urbana más nueva de la ciudad, donde también se encuentran los fraccionamientos cerrados de clase media hacia arriba. Por otro lado, en al mapa ocho se puede ver la localización de las unidades habitacionales y conjuntos urbanos de clase media hacia abajo y su cercanía con la única universidad pública.

Aunque esto no condiciona el acceso a la educación superior entre una u otra clase, la imagen del espacio urbano sí refleja claramente el equipamiento y su relación con las clases económicas hacia las cuales se dirige.

CAPÍTULO 3
IMAGEN Y COMPONENTES DE LA URBANIZACIÓN CAPITALISTA EN LA RESERVA TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL Y EL FRACCIONAMIENTO LOMAS DE ANGELÓPOLIS

3.1 INTRODUCCIÓN

3.1.1 Variables determinantes para el crecimiento urbano en la Reserva Territorial Atlixcáyotl

3.1.1.1 La estructura vial como eje de crecimiento y desarrollo económico: el caso de la Vía Atlixcáyotl

A partir de la urbanización de las reservas territoriales, se construyeron nuevas vialidades para poder conectarlas con las ciudades. La Vía Atlixcáyotl y el Periférico Ecológico fueron las más importantes. La primera no solo conectó la ciudad con la nueva periferia, sino que también se convirtió en la autopista de cuota a Atlixco y, por consiguiente, trazó el camino a otras ciudades como Morelos y Guerrero. Por su parte, el Periférico Ecológico funciona como un anillo para conectar las periferias de la ciudad en sentido oriente-poniente y las zonas industriales, evitando la circulación al interior de la zona metropolitana y conectándola con la mencionada Vía Atlixcáyotl y con la autopista a Oaxaca y Veracruz y CDMX.

A la construcción de estas vialidades se sumaron pasos a desnivel para el tránsito vehicular, se amplió la autopista Puebla-México, se construyó un sistema elevado de ciclovías y se hicieron importantes inversiones en el sector turístico como el Museo Internacional del Barroco, el teleférico, la rueda de Puebla y la Casa de la Música de Viena.

La hipótesis planteada en esta investigación es que el crecimiento urbano se impulsa mediante la combinación del valor del suelo, la estructura vial y la inversión privada. Podemos argumentar lo anterior entendiendo que las vialidades no solo son los medios físicos de circulación y conexión entre dos puntos (origen-destino), sino que son estructuras urbanas generadoras de economías y crecimiento urbano. Esta combinación de variables de crecimiento urbano funciona de la siguiente manera:

La existencia de dos puntos en la ciudad (origen-destino) depende de la necesidad de conectarlos entre sí. Mientras no exista esa necesidad, los dos puntos pueden

permanecer desconectados, lo que hace que el valor del suelo es bajo, por lo tanto, asequible o adquirible para la inversión privada, y puede tener la característica de urbanizable.

Una vez que el suelo ha sido adquirido, surge la necesidad de conexión (origen-destino) mediante una nueva estructura vial para lograrlo. Es a través de esta nueva vialidad que el valor del suelo se incrementa y obtiene la característica de estar urbanizado, lo que facilita su posterior edificación.

El caso de la Vía Atlixcáyotl, como la principal vialidad, estructura o equipamiento para conectar dos puntos, su origen se generó a partir de la necesidad de conexión o crecimiento entre dos puntos (origen-destino) por un lado la mancha urbana de la ciudad de Puebla y la urbanización de la RTA, extendiéndose posteriormente para convertirse en la autopista de cuota hacia Atlixco. Aunque inicialmente, a principios de los años noventa, esta vía solo contaba con dos carriles de ida y dos de regreso, en 2008 comenzaron los trabajos de ampliación para llegar a diez carriles en cada sentido (el proyecto final contempla seis carriles en cada sentido) y la sustitución de la carpeta asfáltica por concreto hidráulico.

A partir de la construcción de la Vía Atlixcáyotl, los valores del suelo previamente adquirido aumentaron tanto para los nuevos compradores como la plusvalía de las nuevas edificaciones. De esta manera, inició un proceso de urbanización y crecimiento hacia el sur de la ciudad, teniendo como vialidad principal la Vía Atlixcáyotl y un sistema de vialidades secundarias que permitieron conectar con los predios a los lados de esta. Es importante señalar que fueron tres las principales edificaciones o equipamientos urbanos que se dieron a los lados de la Vía Atlixcáyotl y dentro de la RTA: 1) el Centro Comercial Angelópolis (comercial o de consumo), 2) la Universidad Iberoamericana (educativo), 3) los fraccionamientos (cerrados) Club de Golf La Vista y la primera etapa de Lomas de Angelópolis, o Lomas 1 (vivienda cerrada).

La combinación estratégica de estos tres usos o equipamientos, conectados a través de la Vía Atlixcáyotl, determinó el crecimiento urbano de esta zona de la ciudad. La imagen de esta vialidad (vía rápida), al tener ocho carriles en ambos sentidos, hizo que casi todas las antiguas y las más nuevas marcas de autos se fueran ubicando a lo largo de la vía. Aunado a lo anterior, el equipamiento mencionado estuvo dirigido hacia un nicho de

mercado económicamente alto, generando hoy en día una clara segregación social, económica y urbana.

3.1.1.2 Los usos y valores del suelo origen y consolidación de la Reserva Territorial Atlixcáyotl

El suelo es un elemento estratégico para el desarrollo inmobiliario. Su precio y localización están íntimamente relacionados y son los elementos más importantes en el crecimiento y expansión de las ciudades. Sin embargo, también puede ser el origen de todos los males de la ciudad moderna (Topalov, 1979). Siendo el suelo el principal objeto tangible en la producción urbanizante de la ciudad, la disputa por él es cada vez más intensa entre los grupos que pueden adquirirlo. Si a lo anterior agregamos que el conocimiento de las posibles áreas a urbanizar, es decir, cuando el poder de la información de las posibles áreas a urbanizar se hace presente, se genera la especulación. Es entonces cuando el suelo se convierte en mercancía.

Ahora bien, los precios del suelo no están determinados por una ley de oferta y demanda convencional; es la demanda, basada en la localización del suelo, lo que determina su precio (Topalov, 1979). De acuerdo con el mismo autor, no existe oferta, dado que el suelo no es un bien que se produzca con el trabajo humano. Por lo tanto, producirlo no tiene costo. Por ende, carece de valor y no de precio (Topalov, 1979).

Estas estrategias de urbanización, que se forman a partir de los precios del suelo impuestos por el desarrollador, han dado como resultado el crecimiento espontáneo de las ciudades determinado por los precios del suelo. Una vez adquirido y urbanizado tanto por parte del desarrollador como por la inversión en infraestructura por parte del gobierno, el precio del suelo se incrementa por el factor de localización. Entendiendo lo anterior, la urbanización de la RTA resulta a través de los siguientes factores:

- El poder de la información la tuvo el gobierno en cuanto a las posibles áreas urbanizables.
- Concluido el proceso de expropiación, los precios del suelo los establecieron los desarrolladores.
- Gobierno y desarrolladores invirtieron en dotar con infraestructura (vialidades y servicios) la RTA.

- Inicia un proceso de lotificación y comercialización de la RTA.
- Inicia un proceso de construcción de vivienda y equipamiento.
- Los precios del suelo se incrementan por la nueva localización, infraestructura y equipamiento.
- Se dispara la plusvalía de las nuevas propiedades.

Es importante mencionar que, a partir de la expropiación, inicia un proceso de transformación del suelo rural a suelo urbano y, con ello, la especulación de este.

3.1.1.3 La inversión inmobiliaria en la Reserva Territorial Atlixcáyotl

La urbanización de 1085 hectáreas en una RT al poniente de la ciudad de Puebla tuvo un impacto en el espacio y territorio que ocupa, en relación con el ya existente. Este proceso de urbanización no sería posible sin la participación del gobierno y la iniciativa privada que, en este caso, es representada por los desarrolladores inmobiliarios. En palabras de Christian Topalov (1979), son el agente determinante en la urbanización capitalista.

Considerando la postura de los promotores inmobiliarios basada en los precios del suelo y su ganancia (Topalov, 1979), la urbanización de la RTA se configuró a través de las inversiones privadas, convirtiendo la zona en la más exclusiva y anhelada de la ciudad. Resulta interesante identificar cómo este proceso de urbanización, impulsado desde una postura política sostenida desde un crecimiento económico, da como resultado la idea o imagen de modernidad y globalización de la ciudad. Sin embargo, en la identificación del equipamiento que ha urbanizado la zona de estudio, encontramos argumentos para sustentar que, desde un principio, la intención con el proyecto Angelópolis fue la revalorización del suelo a través de un equipamiento dirigido a una clase económica privilegiada. La llegada de universidades privadas, como el Tecnológico de Monterrey y la Universidad Anáhuac, así como exclusivos centros comerciales como Solesta, van siendo testigos de la segregación social y económica que predomina en la RTA.

Además, poco a poco el suelo de la RTA se destinó a oficinas para las nuevas empresas corporativas locales y nacionales, así como espacios comerciales, bancos, restaurantes y, sobre todo, la llegada o localización de todas las agencias y marcas de autos. Esto ha resultado en exclusividad por un lado y en segregación socioespacial por el

otro. Si bien es cierto que todo este nuevo engranaje urbano ha generado una enorme cantidad de empleos directos e indirectos para la ciudad, también es innegable el deterioro ambiental que se ha creado con la extracción de agua potable necesaria para dar servicio a toda la población de la RTA, así como la contaminación del río Atoyac.

La urbanización impulsada por las inversiones privadas en las RT, específicamente en la reserva Atlixcáyotl, apunta a convertirse en una nueva centralidad donde se concentran todo tipo de equipamientos. Este proceso ha llevado a Puebla a dejar su núcleo central como el punto espacial más importante, para pasar a una descentralización de las actividades económicas, pero también a un despoblamiento habitacional en la misma zona central.

3.2 LOS CUATRO COMPONENTES DE LA URBANIZACIÓN CAPITALISTA

3.2.1 Ciudad consumo: la sustitución del espacio público por el centro comercial

El primer componente de la urbanización capitalista incluye el centro comercial y la plaza comercial, tipologías que reemplazan al espacio público, como se mencionó en el punto 1.6.1, “Ciudad Consumo”. Sin importar su escala, la localización de estos nuevos espacios de consumo es crucial dentro de la urbanización capitalista, puesto que obedecen a una cierta lógica de consumo para los habitantes de estas áreas. Es decir, existe una relación directa entre el centro comercial, la plaza comercial y la vivienda.

Para analizar este primer componente, es importante aclarar que identificamos dos tipologías: a) centro comercial y b) plaza comercial. Hemos diferenciado entre estas dos tipologías en función de su escala: el centro comercial es aquel espacio destinado al consumo, ocio y entretenimiento que generalmente alberga tiendas departamentales de gran renombre. La plaza comercial es aquel espacio que únicamente cuenta con locales comerciales para el consumo diverso.

Este procedimiento o metodología excluye del análisis todo aquel equipamiento comercial como bancos, restaurantes, oficinas, gasolineras, entre otros, que no se clasifique adentro de alguna de las dos tipologías mencionadas. De igual manera, hemos distinguido entre el espacio público y las áreas verdes. La condición que establecimos para que un espacio público sea considerado como público es que sea accesible para peatones, ciclistas, personas con discapacidad física o motora, adultos mayores y menores de edad.

En el área analizada, las áreas verdes no cumplen con la condición anterior de accesibilidad. Aunque son espacios importantes para la ciudad y su imagen, funcionan más como espacios de ornato urbano.

Dicho lo anterior, se observa (ver Figura 34) la cantidad de plazas o centros comerciales en comparación con el espacio público. Al mismo tiempo, se puede notar que la localización de estos también obedece a una relación directa entre la vialidad y el acceso a las plazas o centros comerciales. Además, se pudo identificar que cuanto más importante sea la vialidad o mayor sea su flujo vehicular, mayor es el número de plazas o centros comerciales que se ubican a los lados de estas vías, lo que resulta en un patrón o modelo de posición y localización.

Lo anterior permite argumentar y sustentar la importancia que tiene la estructura vial como eje de crecimiento y desarrollo económico. En el caso que estamos analizando, la Vía Atlixcáyotl es la vialidad más importante de nuestra área de estudio. Esto se debe a los siete carriles que tiene en ambos sentidos, como a su función como corredor urbano y eje de comunicación entre la mancha urbana de la ciudad y la nueva periferia. Además, hacia el poniente se convierte en la autopista hacia Atlixco, lo que la hace aún más crucial. Por lo tanto, es en esta vía donde se localiza el mayor número de plazas o centros comerciales.

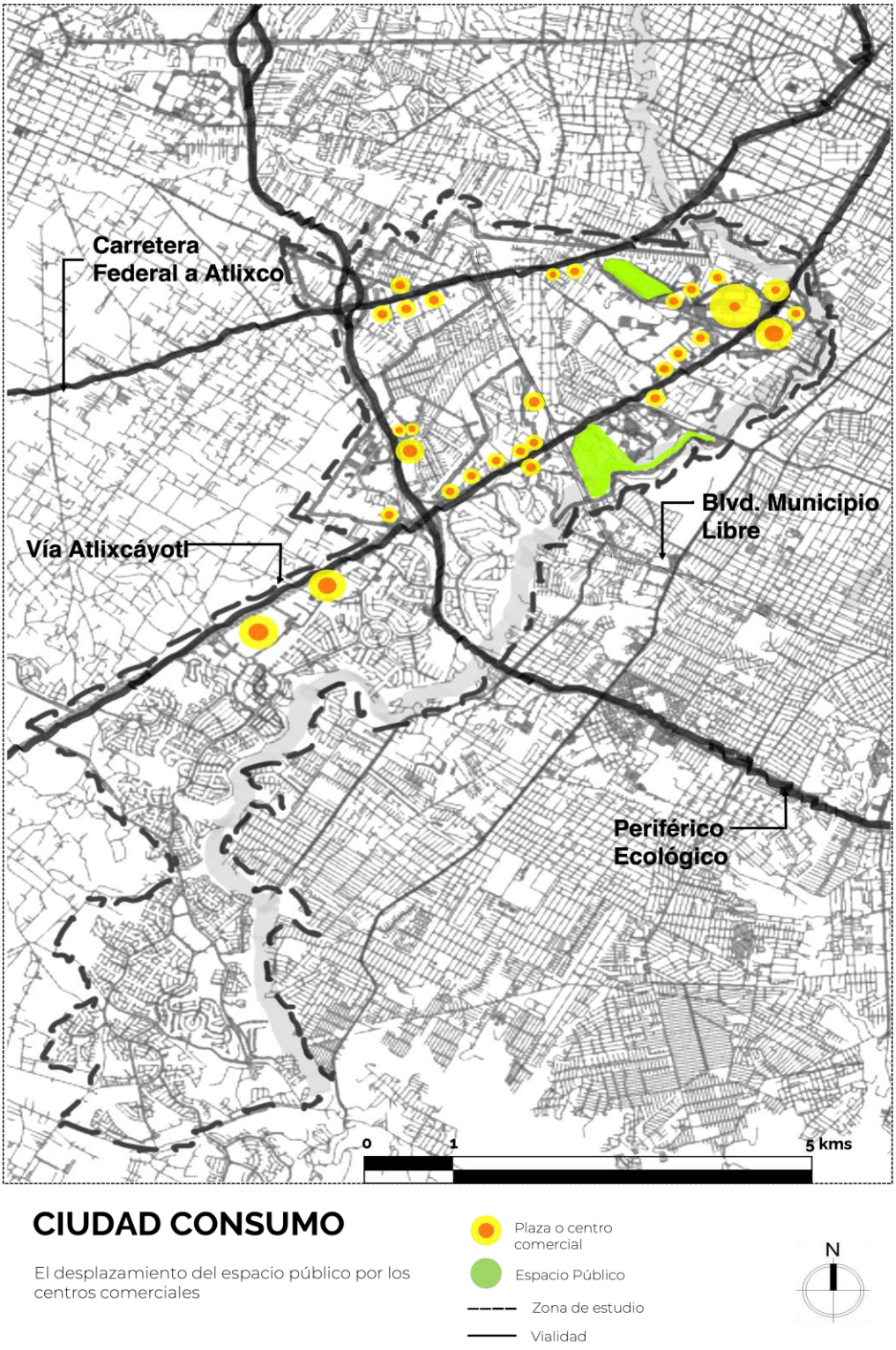


Figura 34. *Localización de plazas, centros comerciales y espacio público dentro del área de estudio.*

Nota. Elaboración propia

Ahora bien, si retomamos el programa de desarrollo regional Angelópolis (1994) como un plan de desarrollo económico y crecimiento urbano, podemos observar que la propuesta del Centro Comercial Angelópolis sirvió como el detonador urbano y de consumo más importante para esta nueva área de la ciudad (ver Figura 35). Esto nos lleva a plantear dos lecturas. La primera se refiere a la relación entre los espacios de consumo, en este caso las plazas o centros comerciales, y el acelerado crecimiento urbano, la diversificación de las actividades económicas, las nuevas áreas habitacionales, y la dispersión en el tejido urbano, configurando la escala metropolitana a través de los espacios de consumo (Gasca, 2017). Esta primera lectura es significativa, puesto que permite entender la importancia del centro comercial como enclave o ancla para el crecimiento de la ciudad y, al mismo tiempo, refuerza el binomio vivienda-consumo. La segunda se refiere a la importancia del centro comercial como espacio cerrado de consumo, ocio y entretenimiento por encima del espacio público abierto Esta lectura es visible y medible en la cantidad de plazas o centros comerciales (30) y espacios públicos dentro de la zona de estudio (3).

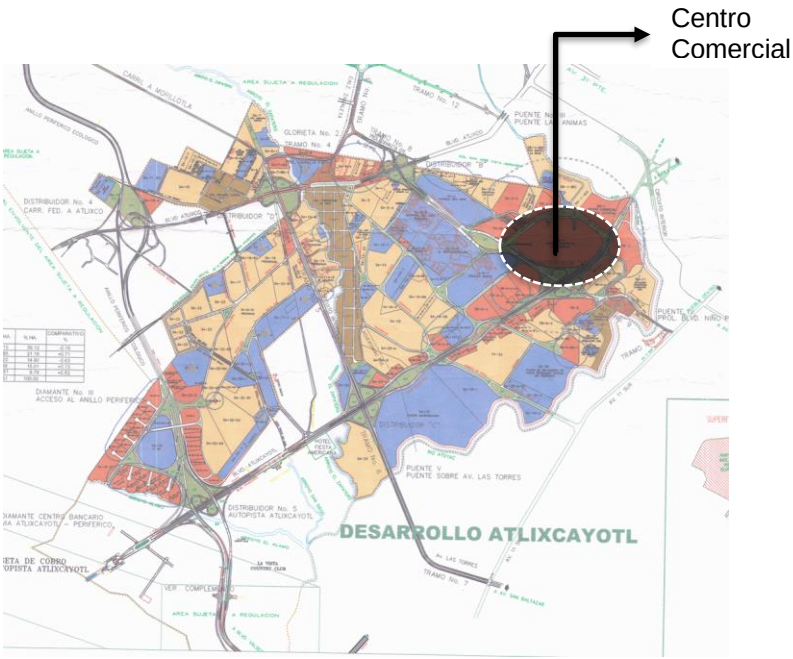


Figura 35. *Localización del nuevo Centro Comercial Angelópolis, como equipamiento de consumo y futuro detonador de la urbanización de la RTA.*

Nota. Elaboración propia.

Como resultado del análisis, en el cual se considera la importancia del centro comercial como enclave o ancla para el crecimiento de la ciudad, encontramos patrones de funcionamiento y zonificación que nos permitieron entender una lógica relacionada con la posición del centro o plaza comercial dentro del predio en el cual se construyó, la vialidad o vialidades más cercanas o importantes que hay en su contexto inmediato, y la relevancia del estacionamiento.

El análisis de esquemas de ubicación de siete plazas comerciales y siete centros comerciales permitió definir los patrones de ocupación que se describen a continuación, en donde la relación con la vialidad y la posición del estacionamiento determinan las características genéricas de la imagen que se observa en esos lugares.

1) El objeto construido dentro del predio no es relevante; es adaptable a la forma o figura del terreno y responde a un diseño arquitectónico solicitado.
2) La localización del centro o plaza comercial debe ser de manera directa a una vialidad, sin importar su tipo; es decir, no importa si la vialidad es primaria o secundaria, si es de un sentido o doble sentido.
3) La relación entre la vialidad y el estacionamiento de la plaza o centro comercial es imprescindible tanto para el usuario como para el propietario del local comercial, dado que permite mayor comodidad y flujo constante de clientes hacia la plaza o centro comercial.
4) La posición del estacionamiento con respecto a la plaza o centro comercial se localiza al frente de la o las calles. Esto significa que el posible consumidor debe observar la existencia de un estacionamiento,
5) Existe una jerarquía entre el acceso vehicular sobre el peatonal, el cual no cuenta con las condiciones óptimas de accesibilidad. Por lo tanto, se observa una marcada segregación hacia el peatón.
6) La imagen urbana del centro o plaza comercial es, en primer plano, un conjunto de autos.
7) A mayor flujo vehicular, mayor número de plazas o centros comerciales. Esto no lleva a entender y confirmar de manera más clara el significado del automóvil y la

importancia de las vialidades como elementos relevantes en la urbanización capitalista, así como en la estructura urbana y su relación con la ciudad consumo.

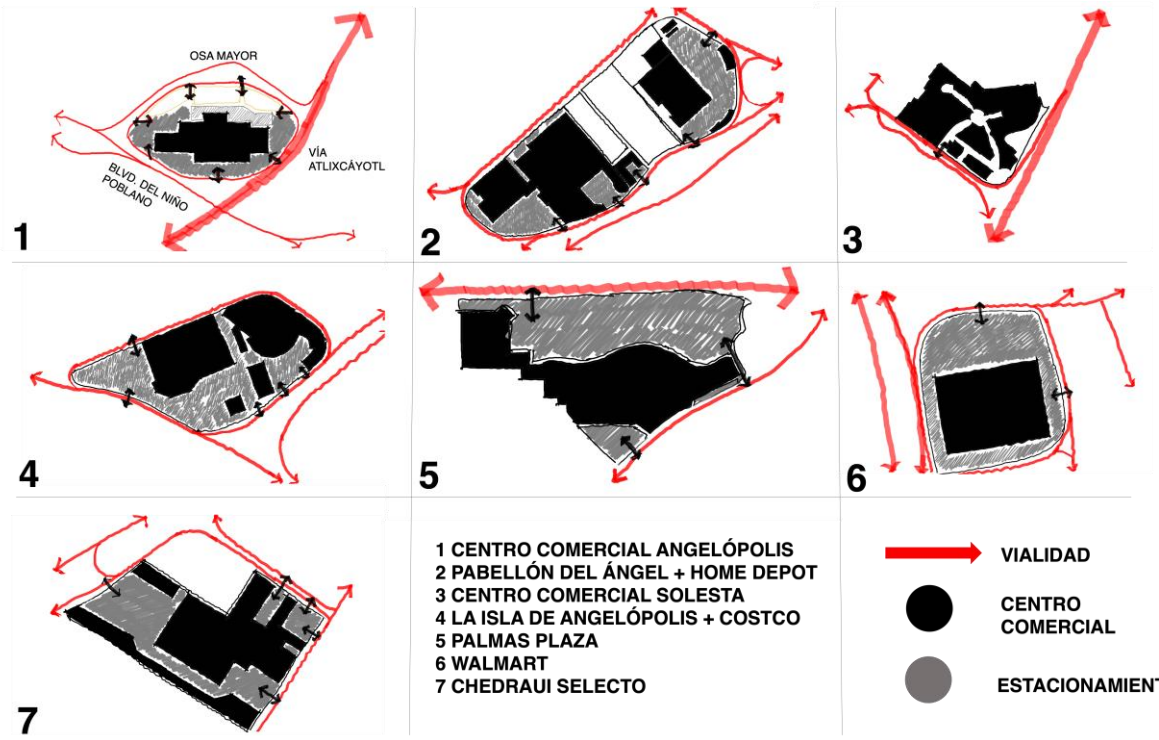


Figura 36. *Diagramas de funcionamiento de la plaza y centro comercial. Se muestra la conexión directa entre la vialidad-estacionamiento-plaza*

Nota. Elaboración propia.

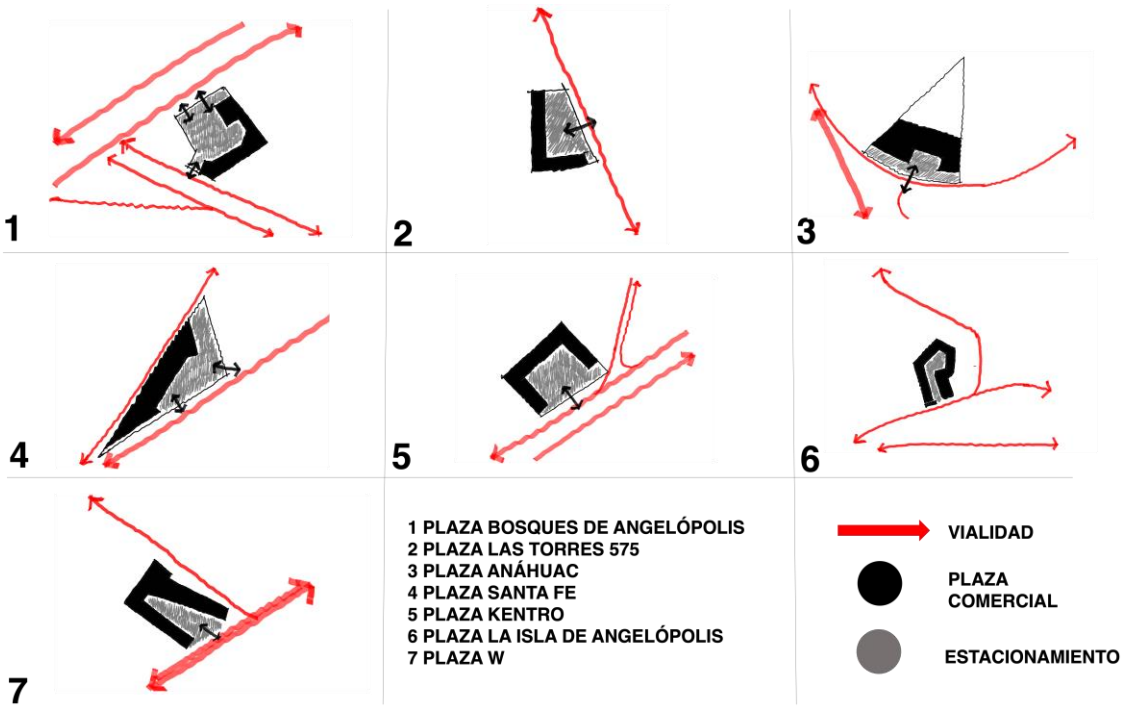


Figura 37. *Diagramas de funcionamiento de la plaza y centro comercial. Se muestra la conexión directa entre la vialidad-estacionamiento-plaza*

Nota. Elaboración propia.

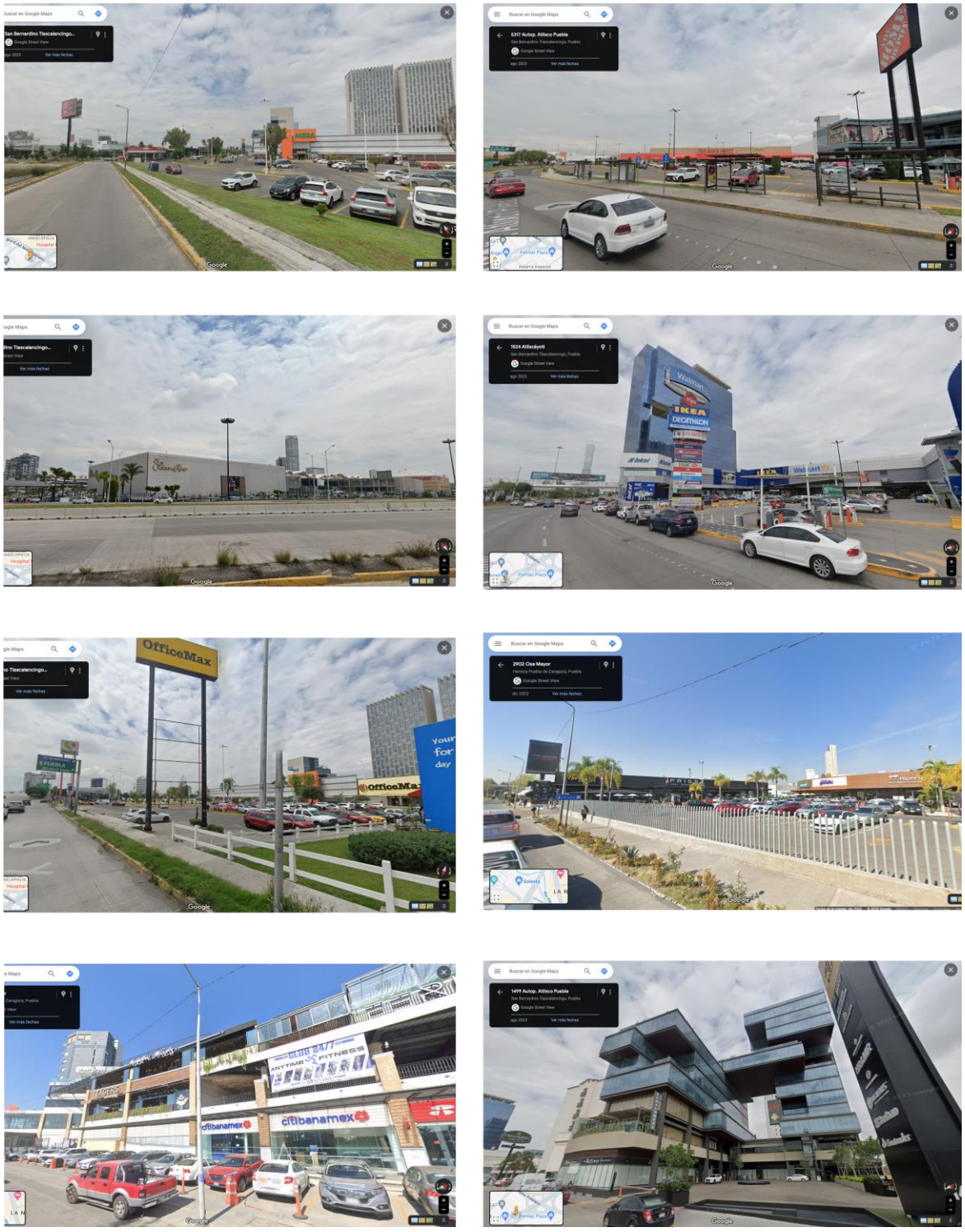


Figura 38. *Plazas y centros comerciales dentro del área de estudio. Se observa la imagen urbana resultado de la conexión directa entre la vialidad-estacionamiento-plaza. En todos los casos, el estacionamiento en primer plano*

Nota. Elaboración propia.

3.2.2 El fraccionamiento cerrado como nuevo modelo de vivienda colectiva y la aparición de la ciudad blindada

El segundo componente de la urbanización capitalista es el fraccionamiento cerrado o la ciudad blindada. En este contexto, debemos mencionar que el análisis de la vivienda, su producción y reproducción exige lecturas que permitan entender su relación con la ciudad. Su análisis exige también una aproximación o lectura desde su comercialización o mercantilización. Sin embargo, no podemos dejar a un lado el impacto que ha tenido la inseguridad en nuestro país y cómo este problema se refleja en un sentido de protección física y territorial del patrimonio de los ciudadanos. Estas lecturas tienen un impacto directo en la forma, la función de la ciudad, su crecimiento y su imagen.

Estas lecturas nos ayudan a comprender por qué el fraccionamiento cerrado se ha incrementado en los últimos años a nivel nacional y en nuestra área de estudio no ha sido la excepción. En contraste, es el modelo de vivienda que predomina, sobre todo si recordamos que en el primer capítulo argumentamos que el cambio de modelo económico, a partir del cual la producción de vivienda está en manos de desarrolladores privados, ha sido una de las causas de la multiplicación de estos modelos de vivienda.

De acuerdo con Giglia (2017), y basándonos en su tesis en la que planteó la relación que existe entre los conceptos de *habitar* y *desigualdad*, nuestro análisis permite la identificación y características de estos nuevos modelos de vivienda, los cuales dan como resultado una segregación y desigualdad espacial, económica y cultural.

Estas lecturas nos llevan a entender cómo los fraccionamientos cerrados han contribuido a la fragmentación urbana, social y espacial de nuestra área de estudio. Asimismo, resalta la importancia de la imagen urbana resultante de sus características urbano-arquitectónicas y cómo la creación de barreras físicas y simbólicas afecta la interacción entre distintos estratos socioeconómicos, generando espacios segregados y limitando la diversidad social.

El análisis de este segundo componente de la urbanización capitalista nos permite sustentar que esta forma de reproducción habitacional representa una forma particular de organización espacial que contrasta con los principios tradicionales de la ciudad abierta y diversa. Si bien la vivienda tiene distintas clasificaciones como su tipología arquitectónica (vivienda horizontal, vertical, unifamiliar, colectiva, entre otros) o su valor económico, es

decir, el mercado y al usuario al que se dirige (vivienda social o de interés social, interés medio, residencial, entre otros), desde lo espacial, el análisis de este componente está basado en los fraccionamientos cerrados y el mercado al cual está dirigida la vivienda que se produce en su interior.

Desde esta perspectiva, clasificamos a los fraccionamientos de nuestra área de estudio en dos categorías: residencial e interés social (ver Figura 39). Al mismo tiempo, los dividimos en seis cuadrantes (ver Figura 40), cada uno delimitado por la estructura vial inmediata en los que se analizaron las siguientes variables: a) flujos, b) forma, bloque o manzana, c) accesibilidad y d) espacio público.

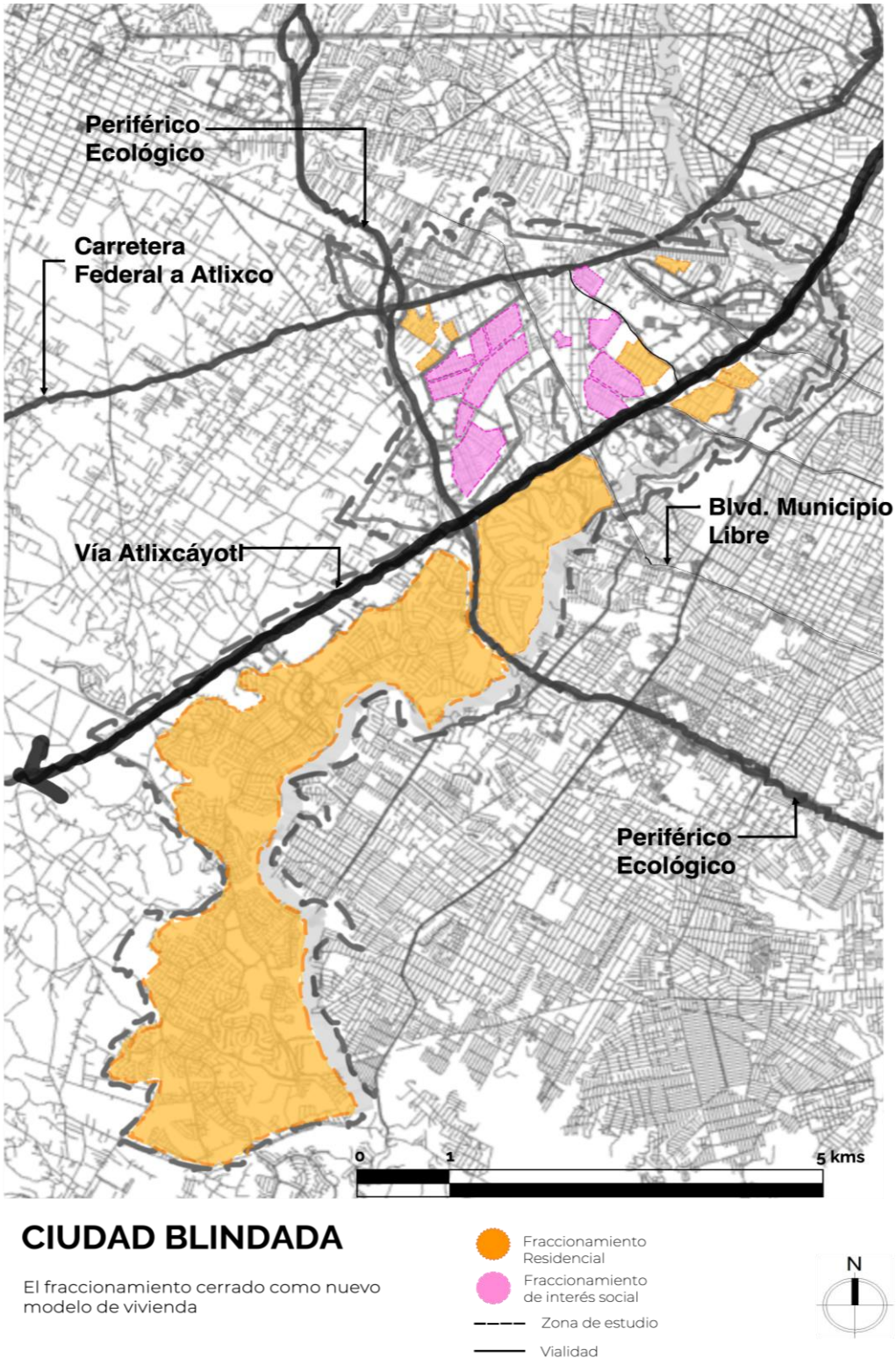


Figura 39. *Localización de fraccionamientos dentro del área de estudio.*

Nota. Elaboración propia.

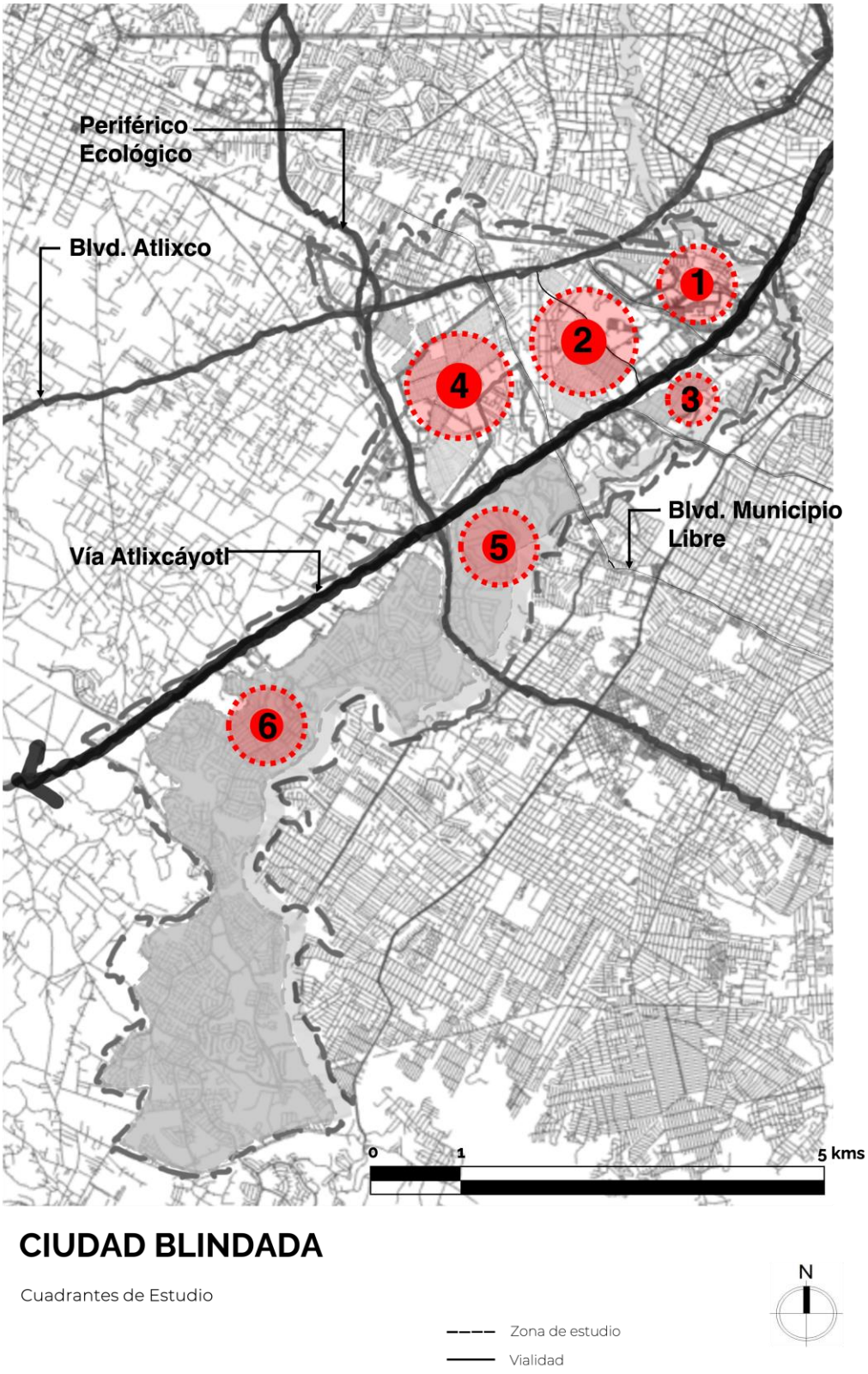


Figura 40. *Delimitación y localización de los seis cuadrantes de análisis*

Nota. Elaboración propia.

a) **Flujos (estructura vial)** (ver Figura 41). Se clasificaron en exteriores o principales y en interiores o secundarios de acuerdo con una sección o ancho de calle, a lo que Lynch llamó “cualidades de anchura o estrechez” (Lynch, 1960). La sección, ancho de calle, anchura o estrechez tiene una relación directa con la jerarquía o importancia de esta, incluso con la percepción de seguridad, puesto que puede percibirse como segura o principal (Lynch, 1960). Otra condición que pudo observarse es que los flujos exteriores o principales son más anchos y permiten una continuidad motorizada de mediana y alta velocidad, y están conectados con el resto de la estructura vial de la ciudad. Estas condiciones pueden observarse en la Vía Atlixcáyotl y en el Periférico Ecológico, el Boulevard del Niño Poblano y el Boulevard Atlixco.

Los flujos interiores o secundarios son más lentos; algunos están conectados directamente con los flujos principales o exteriores y con los puntos de control o acceso a los fraccionamientos, excepto en el cuadrante cinco y seis, donde se conectan con los flujos principales. Una característica que se encontró en los cuadrantes uno y tres fue la falta de continuidad en algunos flujos (calles) interiores o secundarios debido a la existencia de bardas. Estas barreras u obstáculos físicos impiden el buen funcionamiento de la circulación (ver Figura 42) y de la estructura vial interna, dado que obliga al conductor a regresarse o dar vuelta en “u” a menos que sea un habitante de la zona.

La cualidad espacial de anchura y estrechez de la Vía Atlixcáyotl y el Boulevard del Niño Poblano se observa en la existencia de ciertos elementos como la vegetación en el camellón central, que refuerzan la imagen e importancia de la calle. Sin embargo, a pesar de que la anchura del camellón central de ambas vías es bastante considerable, incluso para albergar algún tipo de programa o actividad, ambos espacios son poco o nada accesibles al peatón. Al estar al centro de una vialidad de alto flujo vehicular y velocidad, dificultan su accesibilidad y, por lo tanto, el uso del espacio. Si bien en ambas vías existe una ciclovía elevada o parque lineal, también son poco accesibles para la circulación no motorizada (peatón y/o ciclista), dado que, de acuerdo con el manual de calles, las pendientes y el simple hecho de no estar a nivel de calle las colocan fuera de norma. Los camellones en ambas vías resultan espacios inútiles y desperdiciados.

En algunas de las calles estrechas, interiores o secundarias, las banquetas son estrechas o inexistentes, dando como resultado una sensación de inseguridad al peatón. Son calles entre murallas sin el sentido y carácter de espacio de encuentro y comunicación destinadas a funcionar únicamente como conductos vehiculares, sin peatones, silenciosas y solitarias durante el día (Méndez et al., 2010).

Finalmente, en las calles con mayor anchura, exteriores o principales como el Periférico Ecológico, la Vía Atlixcáyotl, el Boulevard Atlixco y el Boulevard del Niño Poblano, se pudieron identificar los llamados tréboles o distribuidores viales y pasos a elevados a desnivel. Esta condición permite un flujo contínuo para la circulación motorizada, pero, al mismo tiempo, funciona como un borde o barrera física para el peatón, generando un esquema urbano excluyente.

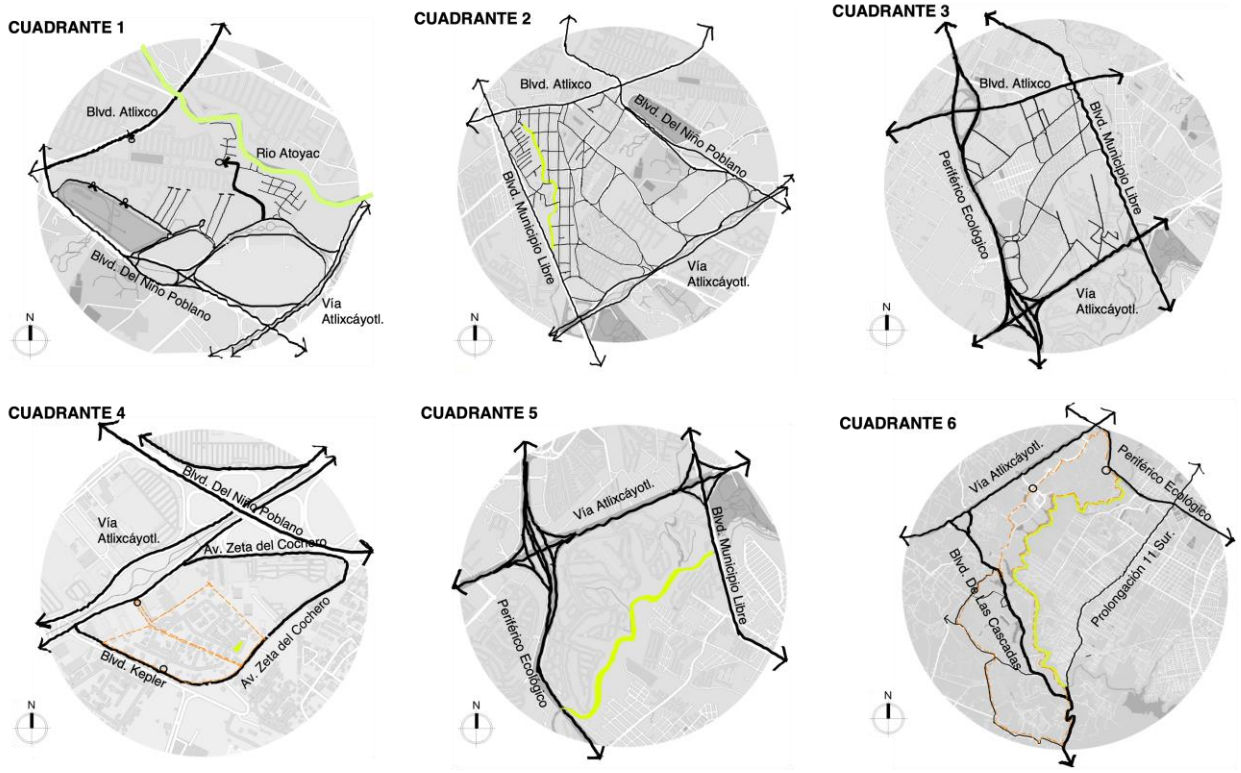


Figura 41. *Diagramas de los flujos vehiculares de cada uno de los cuadrantes*

Figura 42. *Imágenes de los flujos en los seis cuadrantes. Se observa la continuidad vehicular en las vialidades principales, discontinuidad en algunas calles secundarias cerradas por bardas y el poco flujo peatonal debido a la falta de infraestructura*

Nota. Elaboración propia.

b) **Forma, bloque o manzana.** Al ser una nueva urbanización, la morfología es resultado de la jerarquía de la estructura vial (flujos) y de la necesidad de conectarla con la mancha urbana de la ciudad. Sin embargo, esta nueva urbanización se desarrolló sobre tierras ejidales, por lo tanto, la propiedad del suelo y los flujos fueron determinantes para definir la forma urbana (ver Figura 43).

Por lo anterior, podemos ver que el resultado es una urbanización organicista u orgánica carente de composición desde el punto de vista del diseño urbano; en la que el bloque o manzana y el tejido urbano no existen. No hay un patrón dimensional en la morfología de la urbanización capitalista. Es producto del mercado inmobiliario, que poco a poco y de acuerdo con sus propios intereses fue adquiriendo suelo, delimitándolo, cerrándolo, blindándolo y creando barreras u obstáculos físicos para después proceder a desarrollarlo o urbanizarlo en su interior. El caso que sostiene lo anterior es lo que sucede en los cuadrantes cinco y seis. Ambos pertenecen a desarrollos inmobiliarios de vivienda bajo el modelo de fraccionamiento cerrado, dando lugar a la morfología descrita a partir del mercado inmobiliario.

La morfología urbana en la zona de estudio es una urbanización cerrada que contrasta de manera radical con la ciudad central o fundacional. Como ya se mencionó en este mismo apartado, es una forma de crecimiento a partir del mercado inmobiliario. Dicha forma podría sumarse a las formas de crecimiento urbano de las que habló Manuel Solá I Morales en el libro del mismo título (ver Figura 34). En él planteó seis formas de crecimiento urbano en la ciudad abierta, es decir, aquella que no tiene barreras u obstáculos físicos que impidan su accesibilidad. refiriéndose a ellas como proceso de crecimiento y a la morfología resultante de este.

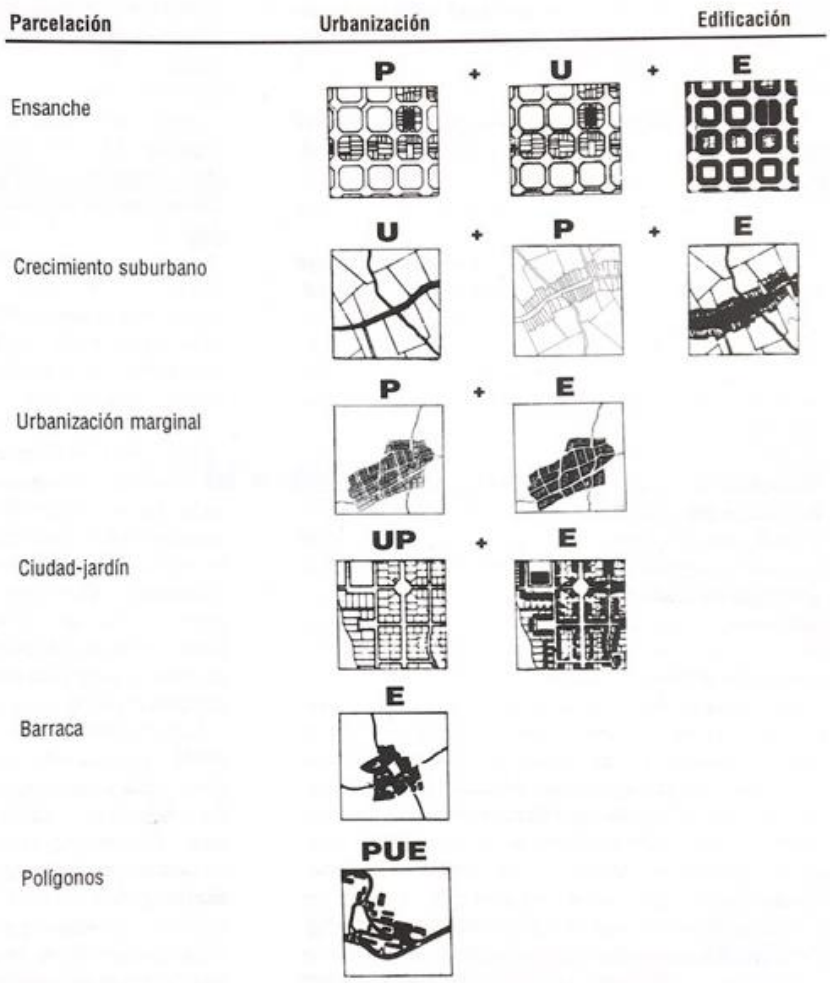


Figura 43. *Formas de crecimiento urbano. Autor: Manuel Solá I Morales*

En la zona estudiada, en los primeros tres de los seis cuadrantes se observa la existencia de dos tipologías morfológicas: una regular formada por rectángulos y otra predominante y de mayor escala o dimensión, basada en figuras irregulares en las que la línea curva es un elemento constante. El cuadrante cuatro es un caso ejemplar, puesto que se repite en los otros cinco cuadrantes. Está conformado por lo que podríamos llamar un solo bloque o una sola manzana subdividida en varios lotes, cada uno con usos distintos entre sí, y carece de flujos, calles o estructura vial interna. Finalmente, se puede observar a través de la morfología de cada cuadrante que no hay continuidad en la estructura vial, ocasionando una percepción de confusión en los recorridos vehiculares y peatonales.

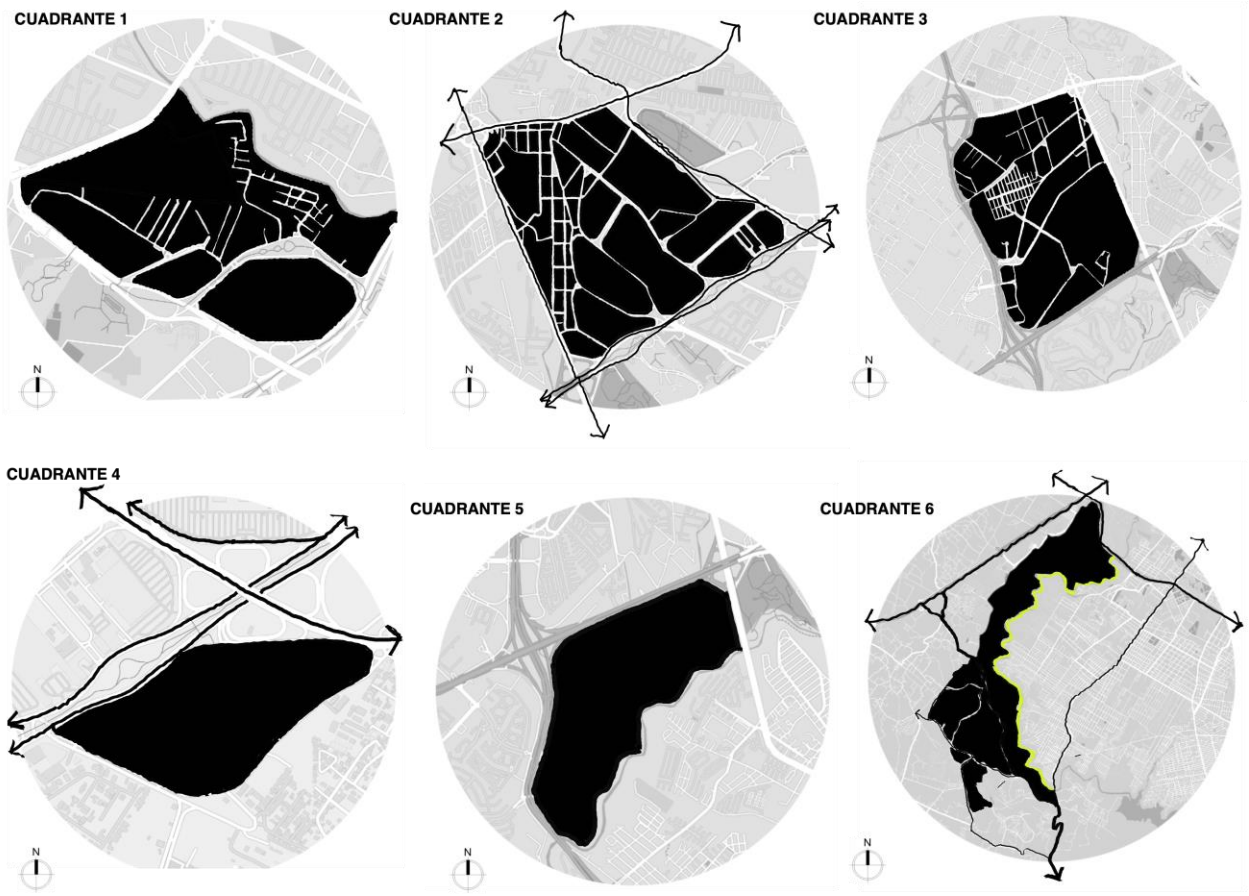


Figura 44. *Se observa una nueva morfología urbana resultado del valor del suelo*

c) **Accesibilidad.** Hemos analizado esta variable tomando en cuenta dos de sus elementos: la movilidad no motorizada y los elementos físicos que la limitan, condicionan o impiden. Estos elementos pueden ser bardas, rejas, cercas o casetas de control y vigilancia. Con excepción de aquellos bloques o manzanas abiertas y regulares, el resto de los usos y equipamientos, es decir, la urbanización, está contenida hacia el interior de alguna barrera física. Si bien son espacios privados, esta constante manifiesta dos aspectos: por un lado, la delimitación física de la propiedad y, por otro, la enorme necesidad de protección y control. La característica más importante de la ciudad blindada es la protección y el control, que se manifiesta en los equipamientos existentes, pero, sobre todo, en la reproducción de la vivienda cerrada dentro del modelo de fraccionamiento. La ciudad blindada de la urbanización capitalista no es permeable ni accesible.

Cada uno de los fraccionamientos identificados en los seis cuadrantes, sin importar la clase social a la que pertenezcan, está físicamente delimitado por una barda (ver

Figuras 42, 43, 44, 45 y 46). Esta barrera física comparable a la muralla de la ciudad medieval, que se protegía de los ataques militares o epidemias, o que agrupaba en su interior comunidades con rasgos y características similares. El acceso a estos modelos de vivienda es a través de un punto de control y vigilancia (ver Figuras 42, 43, 44, 45 y 46).

El fraccionamiento cerrado se ha impuesto como modelo de vivienda y como una de las tipologías más desarrolladas por el mercado inmobiliario, separando el espacio urbano continuo, transformando y modificando la imagen de la ciudad, abierta y contínua (Méndez et al., 2010). Este sistema de contención entre muros y barreras obedece a un sentido de protección interna, un sistema de seguridad que el mismo mercado inmobiliario ha sabido explotar a través de una estrategia de ventas basada en la inseguridad externa con la promesa de una forma de vida ideal.

En los cuadrantes dos y tres aparece un modelo de fraccionamiento cerrado diferente (ver Figuras 45 y 46). Consiste en una lotificación cerrada perimetralmente y subdividida por calles vehiculares con bloques de vivienda laterales. Cada calle tiene un control de acceso o caseta de control-vigilancia. La circulación vehicular interna está limitada únicamente al bloque de vivienda al que pertenece el habitante, aunque la circulación peatonal interna es completamente abierta al usuario o propietario.

Finalmente, en los cuadrantes uno, dos y tres se observa que el espacio principal para la circulación peatonal, es decir, la banqueta, tiene dos limitaciones o características: la primera es la falta de una dimensión suficiente que permita cómodamente transitar, y la segunda es la falta de continuidad en los flujos vehiculares y peatonales en algunas calles debido a la aparición de bardas que impiden la circulación (ver Figura 47).

Ambas características son resultado de la jerarquía de la circulación vehicular o la movilidad motorizada sobre el peatón y la bicicleta. Aunado a lo anterior, al analizar la morfología de los seis cuadrantes, pudimos observar los largos recorridos peatonales para llegar de un punto (origen) a otro (destino). Estas condiciones no solo afectan a la movilidad no motorizada, sino que también impactan de manera directa la accesibilidad universal.

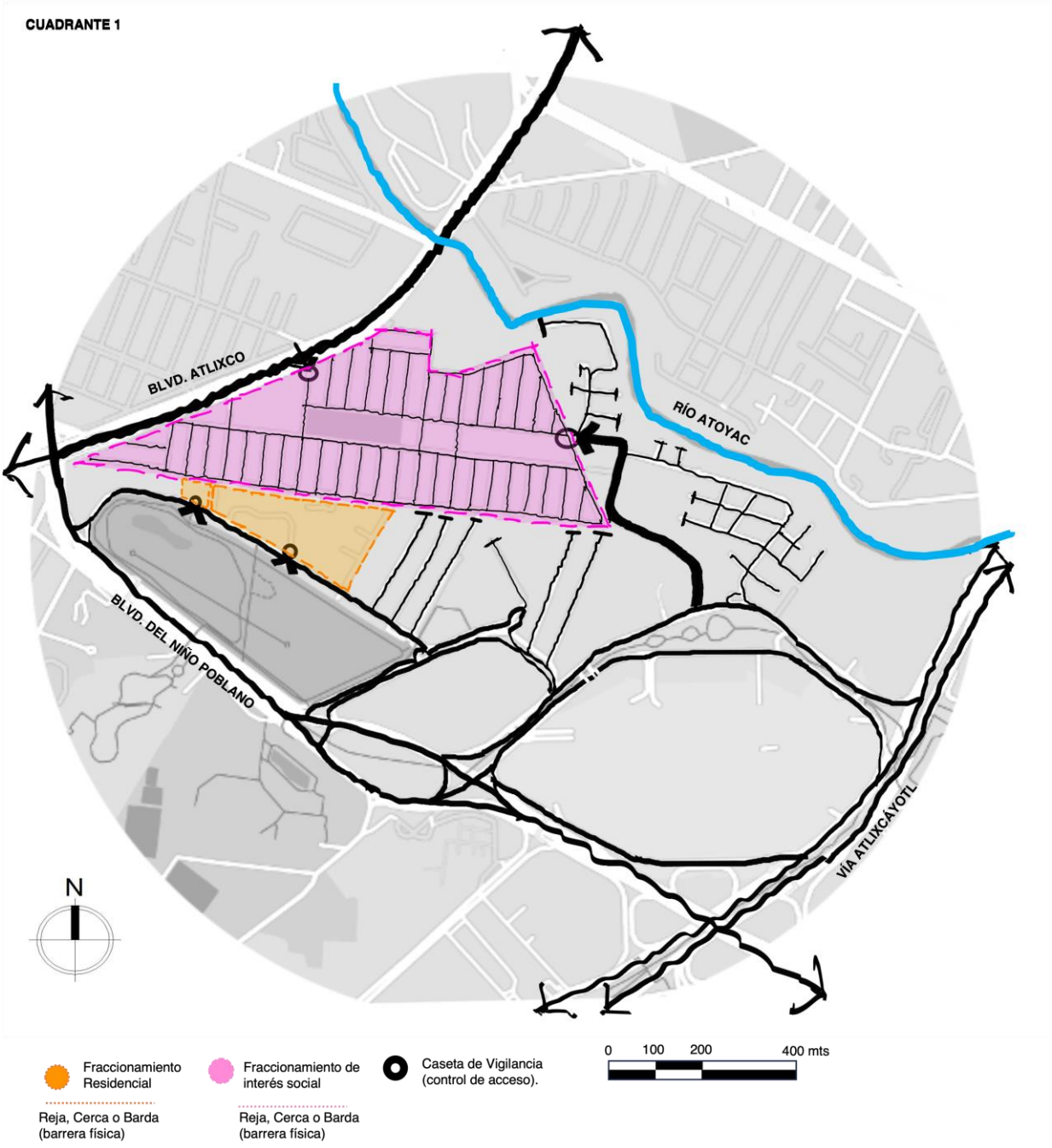


Figura 45. *Modelo de fraccionamiento cerrado diferente*

Nota. Elaboración propia.

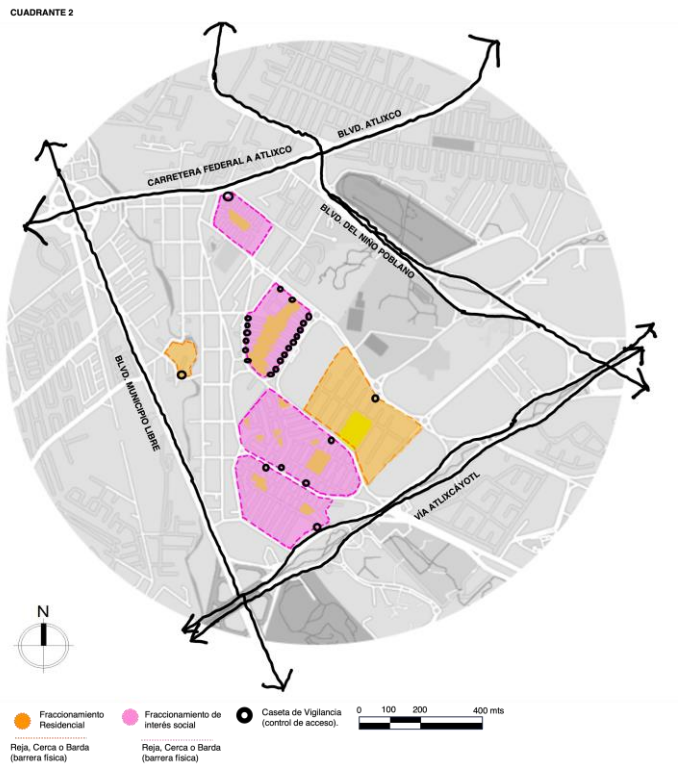


Figura 46. *Modelo de fraccionamiento cerrado diferente*

Nota. Elaboración propia.

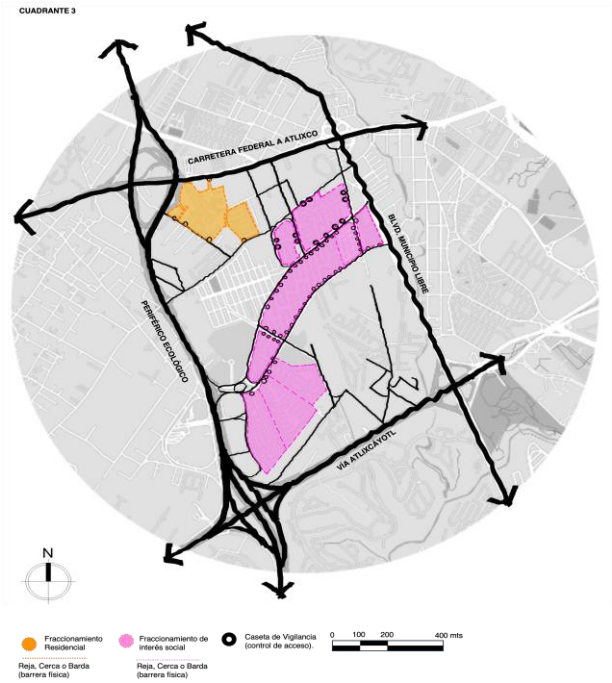


Figura 47. *Modelo de fraccionamiento cerrado diferente*

Nota. Elaboración propia.

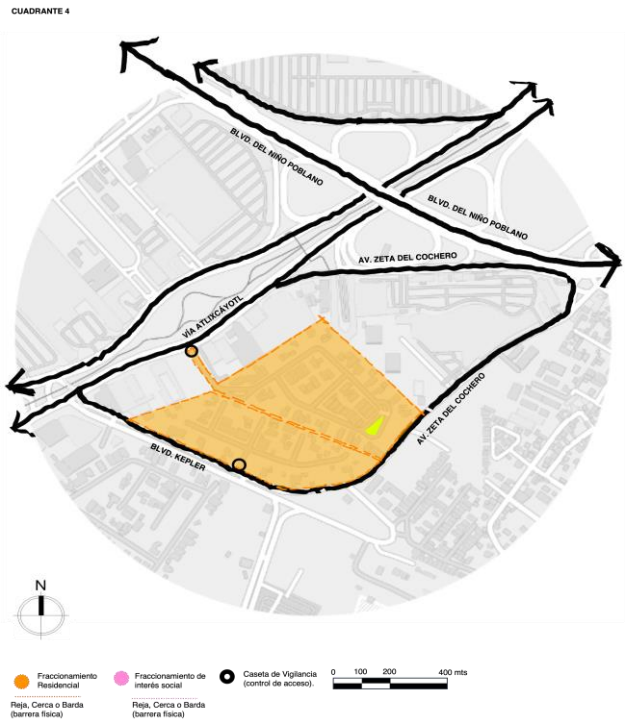


Figura 48. *Modelo de fraccionamiento cerrado diferente*

Nota. Elaboración propia.

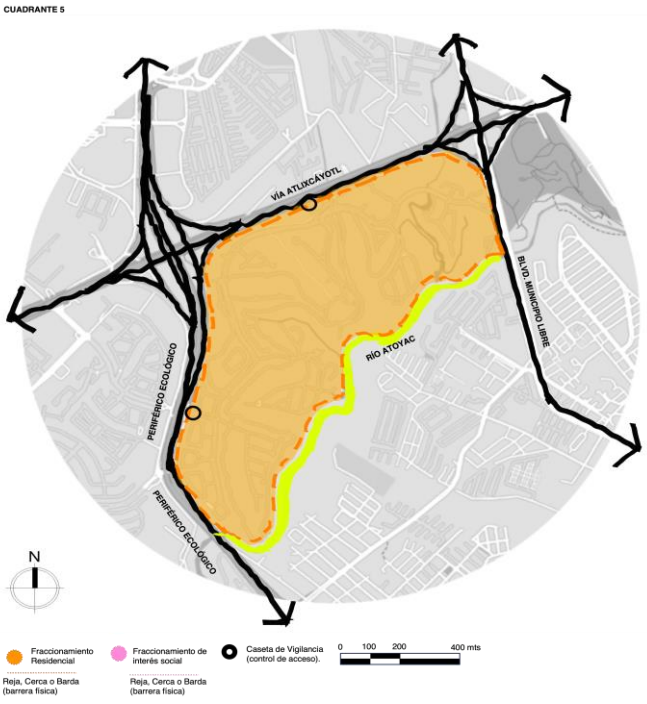


Figura 49. *Modelo de fraccionamiento cerrado diferente*

Nota. Elaboración propia.

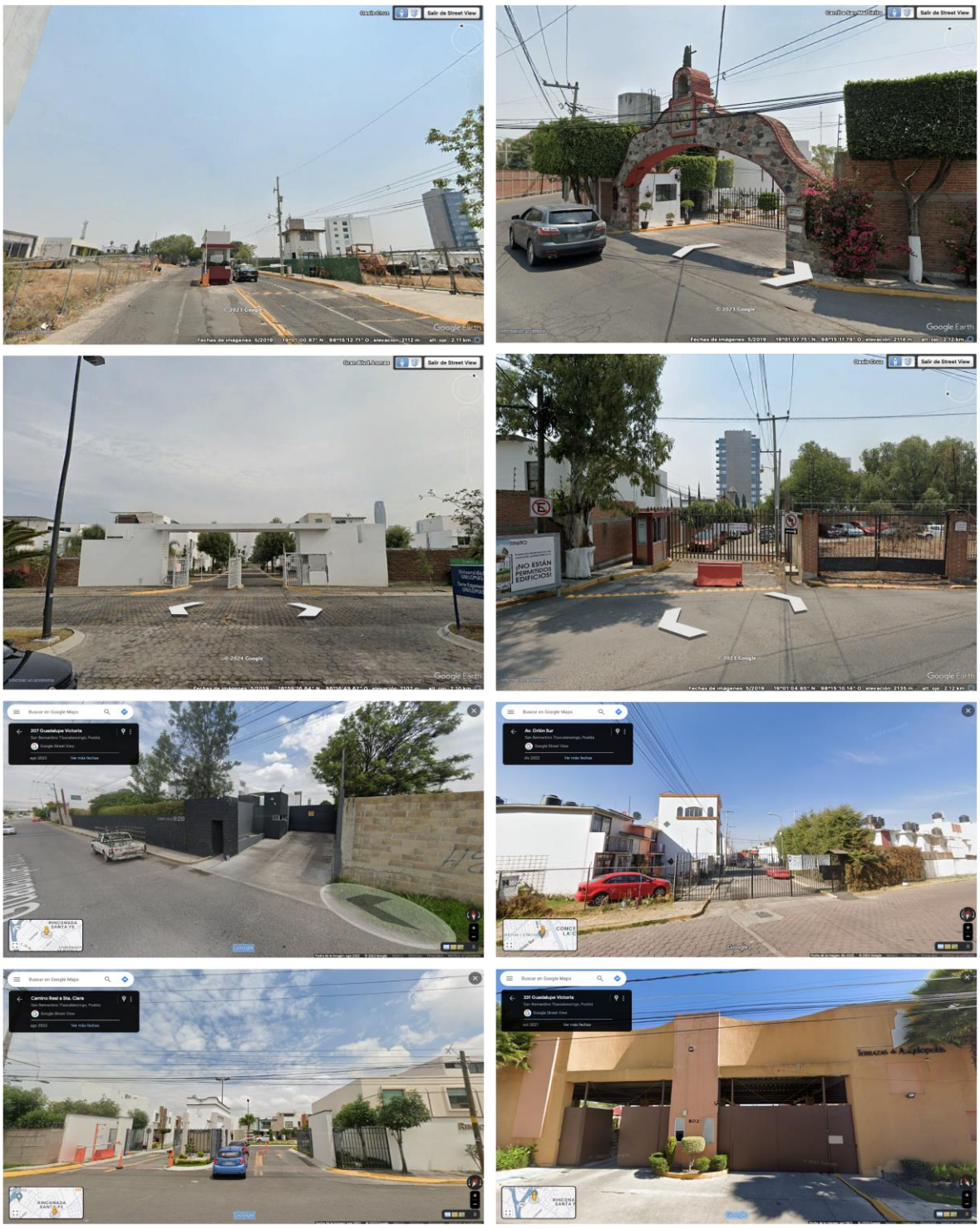


Figura 50. *Diferentes tipologías de controles de acceso a fraccionamientos*

Nota. Google Earth Street-View.

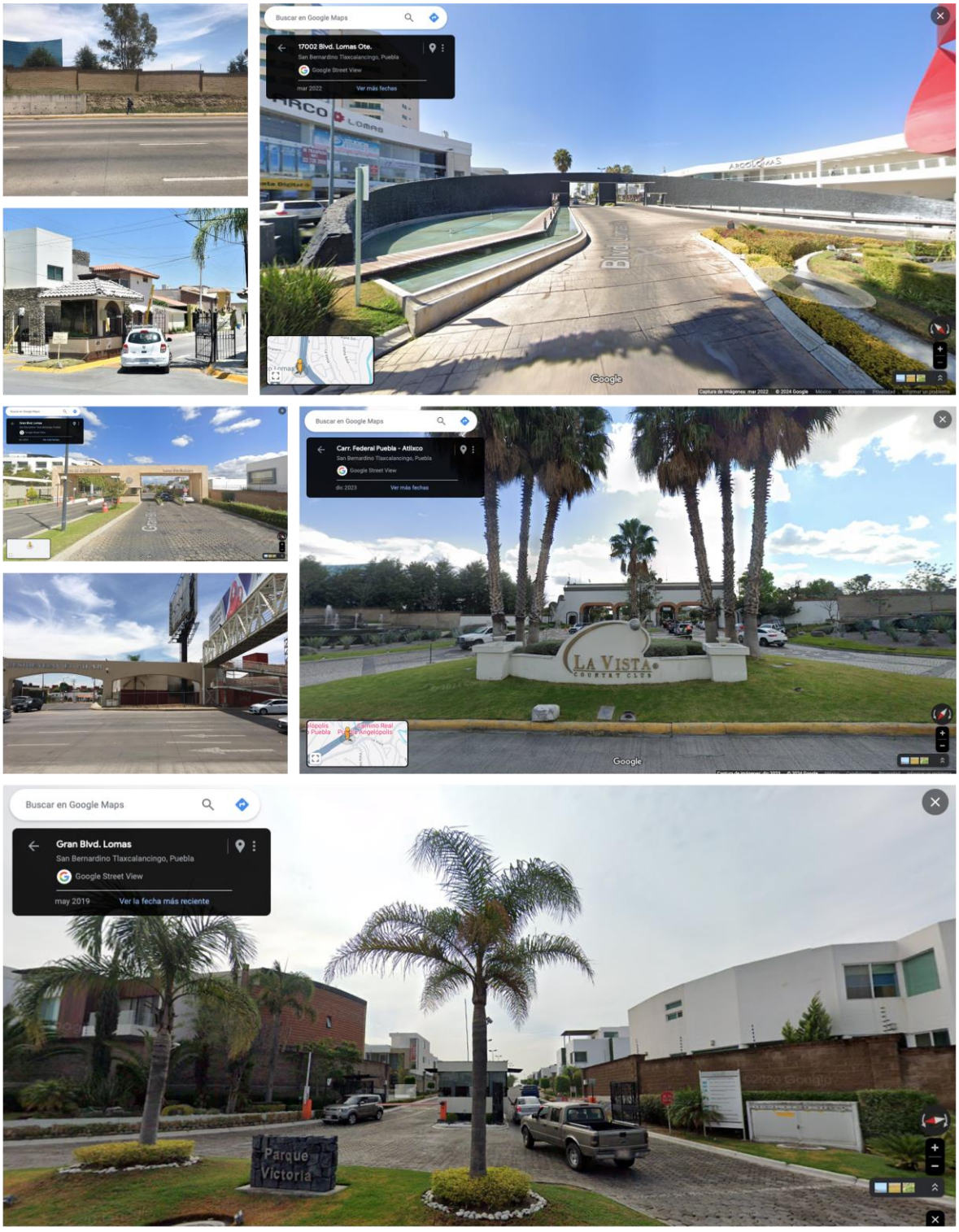


Figura 51. *Diferentes tipologías de controles de acceso a fraccionamientos*

Nota. Google Earth Street-View.

Figura 52. *Diferentes tipologías de controles de acceso a fraccionamientos*

Nota. Google Earth Street-View.

Figura 53. *Diferentes tipologías de controles de acceso a fraccionamientos*

Nota. Google Earth Street-View.

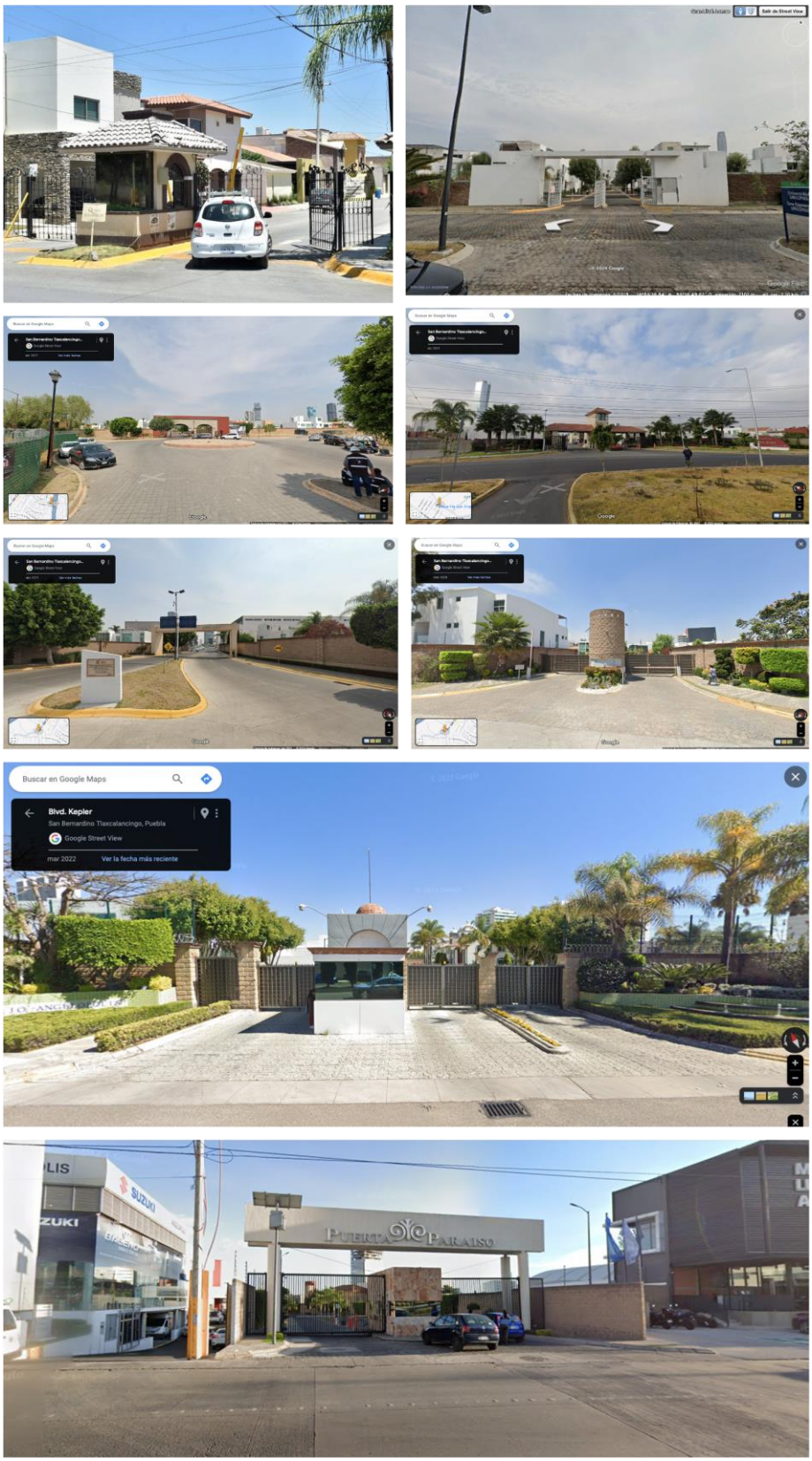


Figura 54. *Diferentes tipologías de controles de acceso a fraccionamientos*

Nota. Google Earth Street-View.

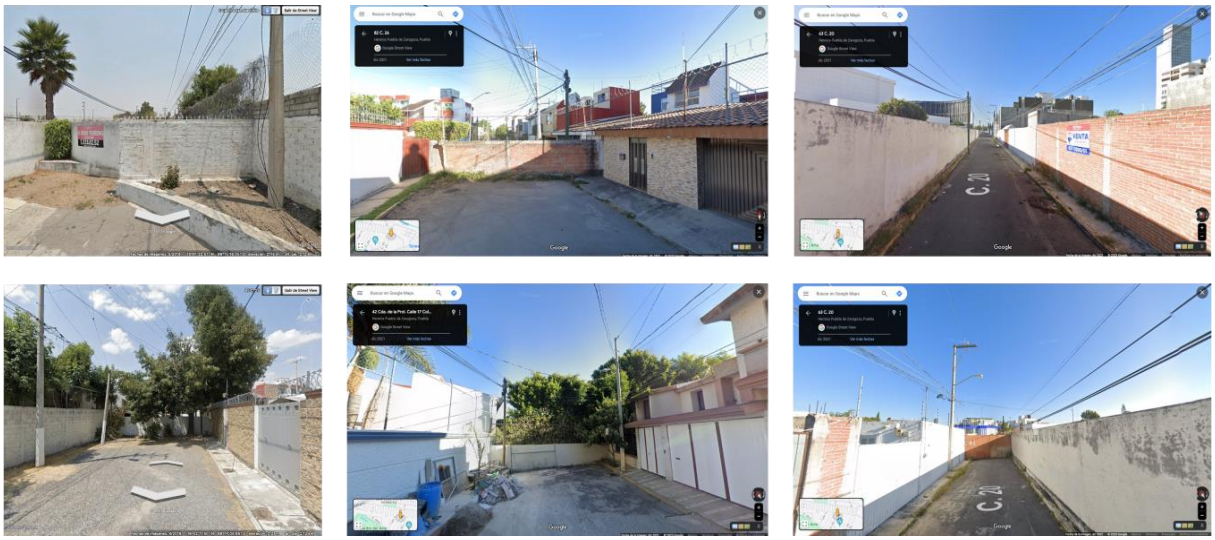


Figura 55. *Se muestra la falta de continuidad tanto vehicular como peatonal debido a la construcción de bardas y la poca circulación peatonal debido a la estrechez de la banqueta y a la nula actividad*

d) **Espacio público.** Se clasificaron dos tipos de espacio no edificado, a los que asignamos los nombres de espacio común interno (área común) y espacio público. El primero es aquel que se encuentra dentro del fraccionamiento, pero inaccesible para la ciudad y sus habitantes. Por lo tanto, es un espacio o, mejor dicho, un área común interna para los habitantes del fraccionamiento. El segundo es aquel que está fuera del fraccionamiento, dentro del cuadrante. Si bien este espacio se caracteriza por ser público, algunos se encontraron delimitados físicamente por una reja o cerca, algunos incluso con control de acceso.

En el cuadrante uno se pudieron observar estos dos tipos de espacios. Y aunque en uno de sus límites tiene al río Atoyac, ni este ni sus arroyos han sido rescatados con algún proyecto de espacio público; por lo tanto, solo se consideró como área verde. En el mismo cuadrante existe un tramo del parque lineal con ciclovía elevada y lo que en algún tiempo fue un atractivo turístico local y nacional: la Estrella de Puebla, una especie de rueda de la fortuna de mayores dimensiones que dejó de funcionar debido a fallas mecánicas.

El parque lineal es una zona arbolada dentro del camellón en el boulevard del Niño Poblano. No se consideró como espacio público en ninguno de sus dos tipos, dado que, debido al alto flujo y velocidad vehicular, es inaccesible a nivel de calle. La

ciclovía elevada, aproximadamente seis metros sobre la cota 0.00, funciona muy bien desde una perspectiva recreativa. Sin embargo, debido a su altura, su accesibilidad por medio de escaleras es restringida o limitada para los peatones, adultos mayores, infantes, mujeres embrazadas, ciclistas, entre otros.

También se encuentra el Parque o Jardín del Arte, uno de los espacios públicos de gran importancia para la ciudad gracias al programa de actividades internas que ofrece. En este mismo cuadrante se pudo observar la apropiación de un espacio que, sin haber sido específicamente pensado o diseñado como espacio público, ha adquirido gran relevancia y significado. Se trata de la plaza de acceso al Teatro Metropolitano. Esta explanada, que funciona como *lobby* o vestíbulo externo al teatro, está siendo utilizado por *skaters*[28], pequeños tianguis o mercados de ropa y accesorios, incluso como escenario fotográfico. Gracias a la proximidad, los espacios públicos externos en el primer cuadrante generan plusvalías a sus habitantes y para colonias cercanas, y contribuyen a una imagen verde de la ciudad.

En el cuadrante dos se localizó el Parque de la Niñez, justo enfrente del Jardín del Arte (cuadrante uno) y a un lado del Hospital del Niño Poblano. Al igual que en el resto de los cuadrantes, los fraccionamientos cerrados tienen sus propias áreas comunes; por lo tanto, no son espacios públicos, sino espacios privatizados.

Las condiciones de falta de espacio público son más notables en los cuadrantes cinco y seis, debido a la escala y superficie de cada uno de los dos fraccionamientos privados que representan a sus respectivos cuadrantes: el fraccionamiento y Club de Golf la Vista en el cuadrante cinco y el fraccionamiento Lomas de Angelópolis en el seis. En ambos casos, no podríamos considerar que exista espacio público, sino que cada fraccionamiento tiene sus propias áreas comunes y sus áreas verdes. Sin embargo, estas no son accesibles a la ciudad, a sus habitantes y no forman parte de la estructura urbana o del equipamiento de esta.

El modelo de vivienda en fraccionamiento cerrado en la urbanización capitalista, incluso con sus áreas comunes, está generando una falta de comunidad, colectividad y cohesión social en la ciudad, así como una desarticulación en la estructura urbana.

[28] Anacrónico asignado a usuarios de patineta.

Figura 56.

Nota. Elaboración propia.

Figura 57.

Nota. Elaboración propia.

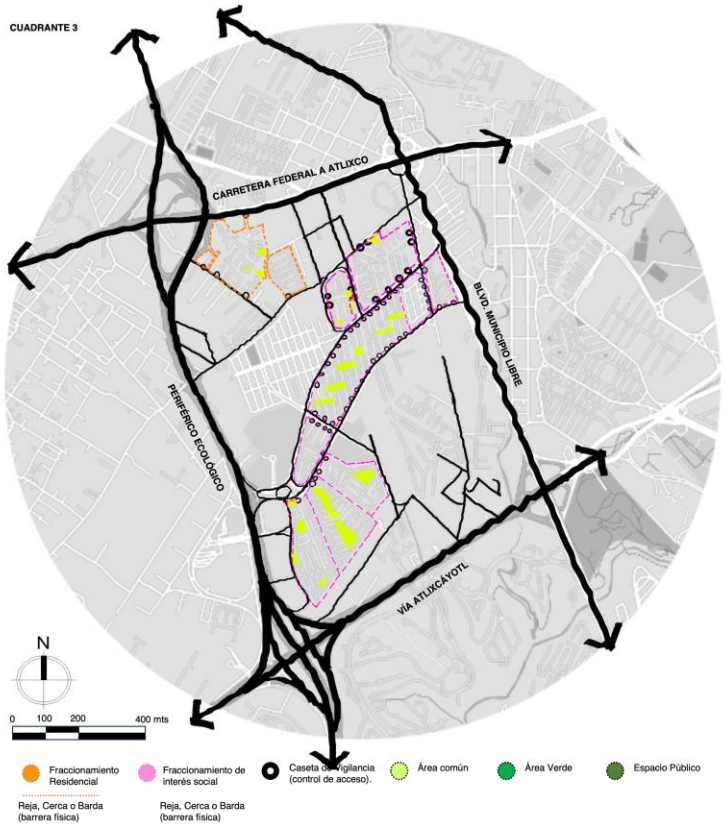


Figura 58.

Nota. Elaboración propia.

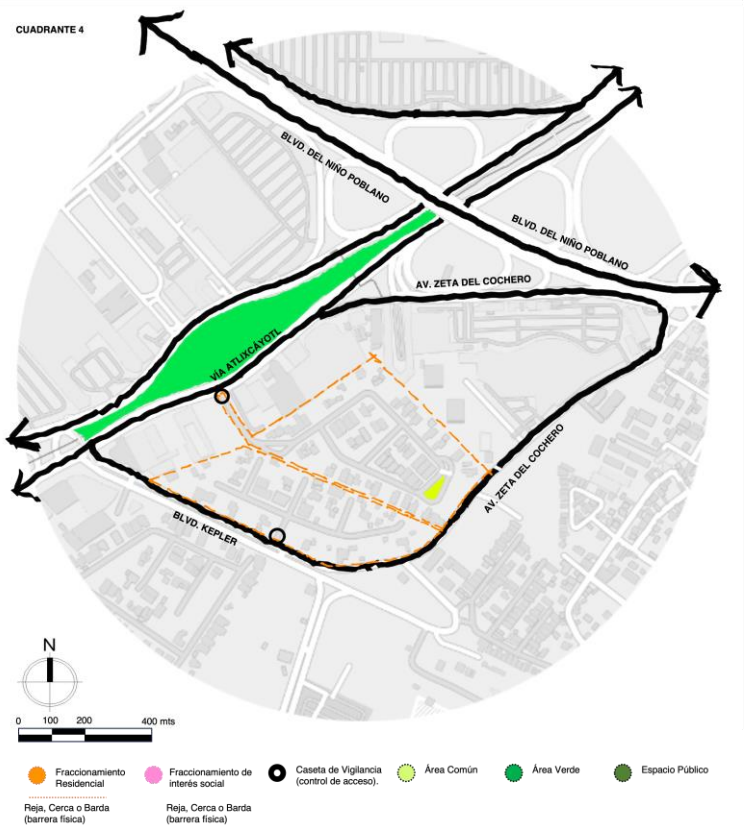


Figura 59.

Nota. Elaboración propia.

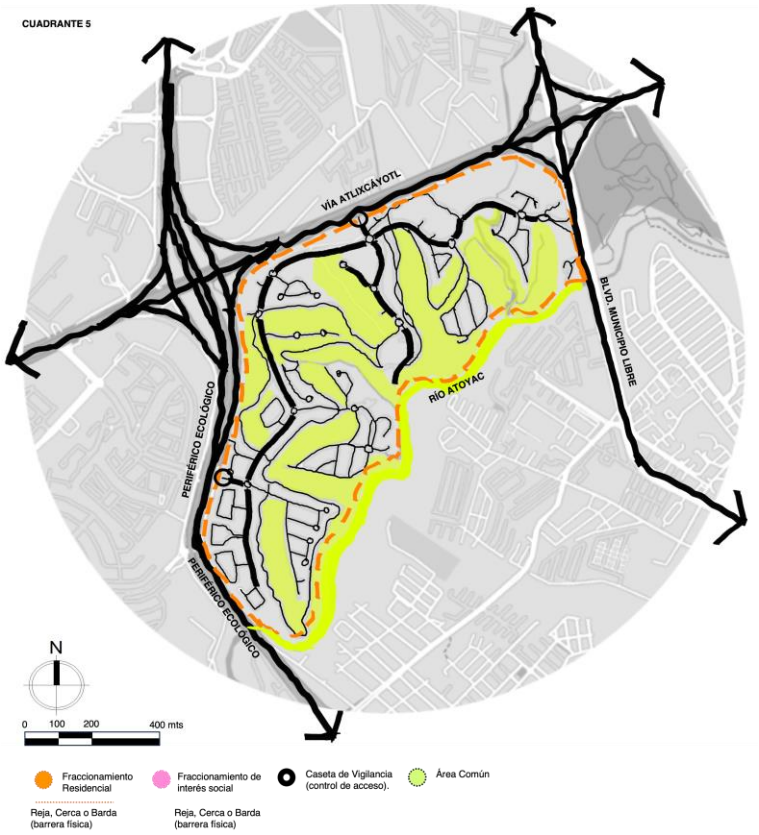


Figura 60.

Nota. Elaboración propia.

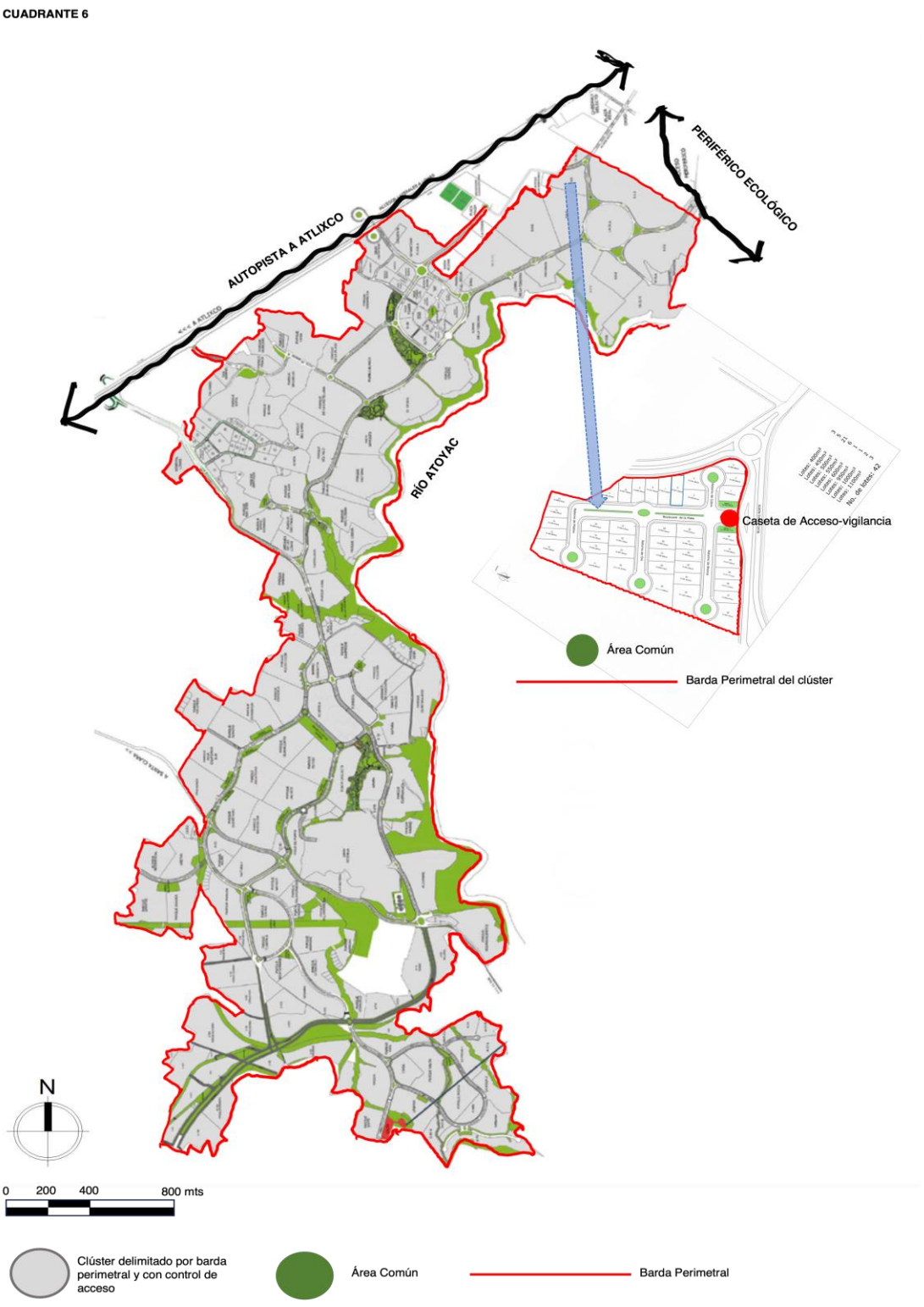


Figura 61. *Superficie del fraccionamiento Lomas de Angelópolis, la delimitación física de cada uno de sus clústeres y sus áreas comunes*

Nota. Elaboración propia.

Figura 62. *Tipologías de los clústeres del fraccionamiento Lomas de Angelópolis. Se puede observar que cada clúster está físicamente delimitado por una barda y por un punto de control de acceso. Se observa también el área común con la que cuenta cada clúster, en la que la mayoría tiene una "casa club" ubicada.*

Nota. Elaboración propia.

3.2.3 El cuadrante seis: el triunfo de la ciudad blindada

Los cuadrantes cinco y seis corresponden al fraccionamiento La Vista Country Club (cuadrante cinco) y Lomas de Angelópolis (cuadrante seis), que fueron los principales detonadores de la urbanización y comercialización de la RTA. El primero ha conservado sus límites, mientras que el segundo ha ido incrementando su territorio gracias a la compra de predios por parte de sus propietarios y desarrolladores (Grupo Proyecta).

Ocupando todo el cuadrante seis, el fraccionamiento Lomas de Angelópolis se caracteriza por utilizar los clústeres como solución. La definición más cercana de clúster sería: "Una agrupación de empresas e instituciones relacionadas entre sí, pertenecientes a un mismo sector o segmento de mercado, que se encuentran próximas geográficamente y que colaboran para ser más competitivas" (Porter, 1990, p. 74). Aunque la definición de Porter apunta más hacia disciplinas económicas, el término *agrupación* no lo podemos omitir desde su significado y aplicación a los estudios urbanos. En este caso, el concepto de *clúster* se relaciona con las definiciones en Planificación Estratégica de Ciudades (Fernández, 2006), y *Urban Structuring* (Smithson, 1967).

Lomas de Angelópolis es un conjunto de clústeres, agrupamientos de viviendas o fraccionamientos cerrados dentro de un gran clúster. Es una ciudad dentro de la ciudad. Cada uno de ellos está delimitado y protegido por una barda perimetral que rodea a cada clúster y una caseta que controla el acceso.

De acuerdo con la página oficial del fraccionamiento, el desarrollo es la mejor comunidad planeada de Latinoamérica. Su diseño innovador asegura la seguridad y bienestar de las familias para que disfruten del proyecto mejor desarrollado en Puebla y el país. Otra característica es el nombre de cada clúster. Este depende de la superficie de los lotes interiores. Por ejemplo, el clúster 333 tiene en su interior lotes de aproximadamente 300 m^2 de superficie, mientras que el clúster 777 cuenta con lotes de 700 m^2.

Estas características apuntan hacia una serie de significados bastante particulares. Por un lado, el modelo de clústeres protegidos de la ciudad externa, pero al mismo tiempo desde su interior, protegidos entre sí. Lomas de Angelópolis es una agrupación desarrollada a partir del miedo, puesto que la comunidad o, mejor dicho, las comunidades internas que habitan en él y la ciudad externa, la ciudad de los otros, representan una amenaza (Méndez et al., 2010). Por otro lado, el estatus económico y la distinción de clases internas quedan

plasmadas de acuerdo con el clúster donde se habite. Es decir, en el clúster 777, los lotes tienen una superficie aproximada de 700 m^2 y, de acuerdo con el Programa Municipal de Desarrollo Urbano del municipio de San Andrés Cholula, las viviendas pueden ocupar una superficie de desplante en el 70 % del terreno. Al respecto, Méndez et al. (2010) argumentaron lo siguiente:

> Las diferencias económicas, la transformación social y cultural del mundo global, el desorden urbano y la violencia, convierten a la ciudad en un escenario de riesgo…la tendencia a vivir en fraccionamientos cerrados puede ser la salida y consecuencia del miedo, estar adentro significa la ilusión de seguridad entre iguales ante la incertidumbre que suscita el mundo exterior y urbano…el urbanismo defensivo se constituyó en un modelo de urbanización muy importante y con un fuerte impacto en la morfología y en el paisaje de las ciudades. Bajo el argumento de la alta inseguridad y el aparente caos bajo el cual se vive en la ciudad, los muros que separan para proteger se convirtieron en el principal estandarte del fraccionamiento cerrado. (p.)

Dentro del mismo fraccionamiento se encuentra el Distrito Sonata, “Un espacio perfectamente planeado para un estilo de vida nuevo en la ciudad de Puebla. Restaurantes, parque, plazas comerciales que rodean a las torres residenciales. Centros corporativos de trabajo, tiendas de servicios, cines y entretenimiento” (Méndez et al., 2010, p.). Este desarrollo también se conoce como la “*smart* city” de Lomas de Angelópolis, caracterizado por sus “amplios jardines donde los niños pueden divertirse en un ambiente seguro, varias torres de departamentos y edificios con oficinas corporativas” (El Universal Puebla, 2022, párr. 1).

Según El Universal Puebla (2022), “Distrito Sonata es un desarrollo habitacional y comercial ubicado en Lomas de Angelópolis, que bajo el concepto de "*smart city*" concentra lujosos desarrollos inmobiliarios, turísticos y una amplia gama de entretenimiento, productos y servicios” (párr. 2).

> Se encuentra a 6 kilómetros del Museo Internacional del Barroco y a 11 de la noria La Estrella de Puebla. Sonata Town Center, donde se concentran las principales actividades abiertas al público en general, tiene 9 hectáreas, y más de 30 restaurantes, así como plazas comerciales e infraestructura de negocios y entretenimiento. (El Universal Puebla, 2022, párr. 3)

> Entre las opciones de entretenimiento está el único Cinemex Platino del estado, un casino, restaurantes, varios de ellos pet friendly, bares, cafés, gimnasios y servicios distintos para los residentes. Hay jardines en los que los niños pueden divertirse en un ambiente seguro, varias torres de departamentos y edificios con oficinas corporativas. (El Universal Puebla, 2022, párr. 4)

> Otros servicios son consultorios médicos y laboratorios, centros de estética y rejuvenecimiento. Una de las construcciones más notables es Nvbola Tower, que es actualmente el edificio más alto de Puebla con 198 metros de altura y 31 pisos de departamentos, así como las torres High Towers, cuya construcción finalizó en 2013. (El Universal Puebla, 2022, párr. 5)

> Además, se proyecta la construcción de Oak 56 High Living, que será el primer edificio de Puebla con más de 300 metros de altura. Para recibir al turismo se encuentra el hotel Sonata, el más grande de Puebla con 252 habitaciones, que ocupa un edificio llamativo en la zona comercial y ofrece a sus huéspedes habitaciones de lujo con desayuno y dos piscinas exteriores, una de ellas con bar. (El Universal Puebla, 2022, párr. 6)

> Entre sus opciones comerciales está Sonata Market, que cumple la función de mercado, con una arquitectura moderna, también están Plaza Sinfonía, Plaza Jazz Plaza Ópera, que albergan decenas de comercios y establecimientos de servicios. Lomas de Angelópolis representa el corazón habitacional del proyecto Sonata, que por casi dos décadas ha motivado la llegada de negocios y empresas importantes que se instalaron en la zona, favoreciendo la llegada de restaurantes, agencias de autos, fraccionamientos, plazas y tiendas. (El Universal Puebla, 2022, párr. 7)

"Actualmente el número de habitantes en Lomas de Angelópolis es de alrededor de 60 mil pobladores, similar a municipios como Acajete, Tlatlauquitepec o Huejotzingo" (El Universal Puebla, 2022, párr. 8). "Los fraccionamientos Lomas de Angelópolis Cascatta y Lomas de Angelópolis secciones I y II suman, según la información de sus respectivos sitios web, 417 hectáreas, 4.17 kilómetros cuadrados" (El Universal Puebla, 2022, párr. 9).

Es importante señalar que el complejo comercial Distrito Sonata es el único conjunto de espacios comerciales y abasto dentro del fraccionamiento Lomas de Angelópolis (ver

Figura 63). Esta solución obliga e incentiva al residente a la utilización del auto privado para satisfacer sus necesidades de abasto y consumo.

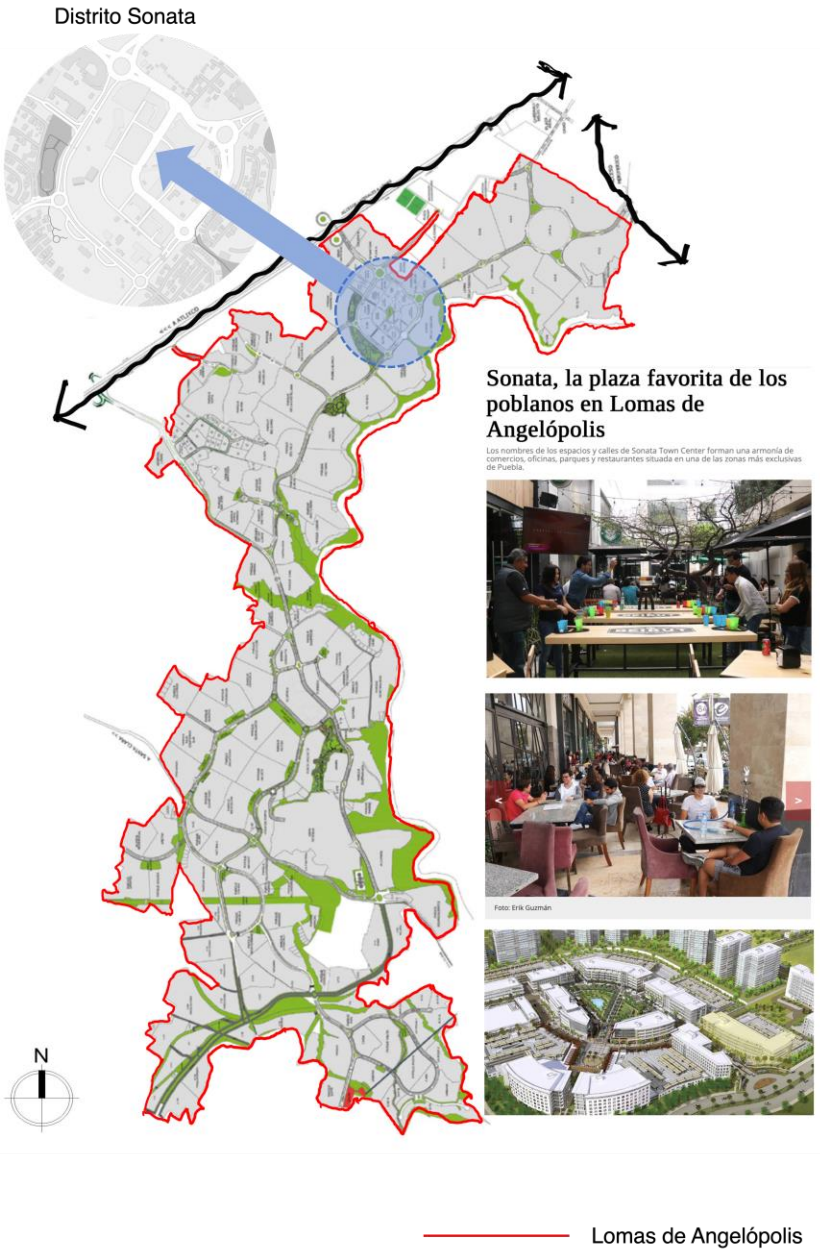


Figura 63. *Delimitación física del fraccionamiento Lomas de Angelópolis y, dentro de este, el Distrito Sonata*

Nota. Elaboración propia sobre imagen de Google.

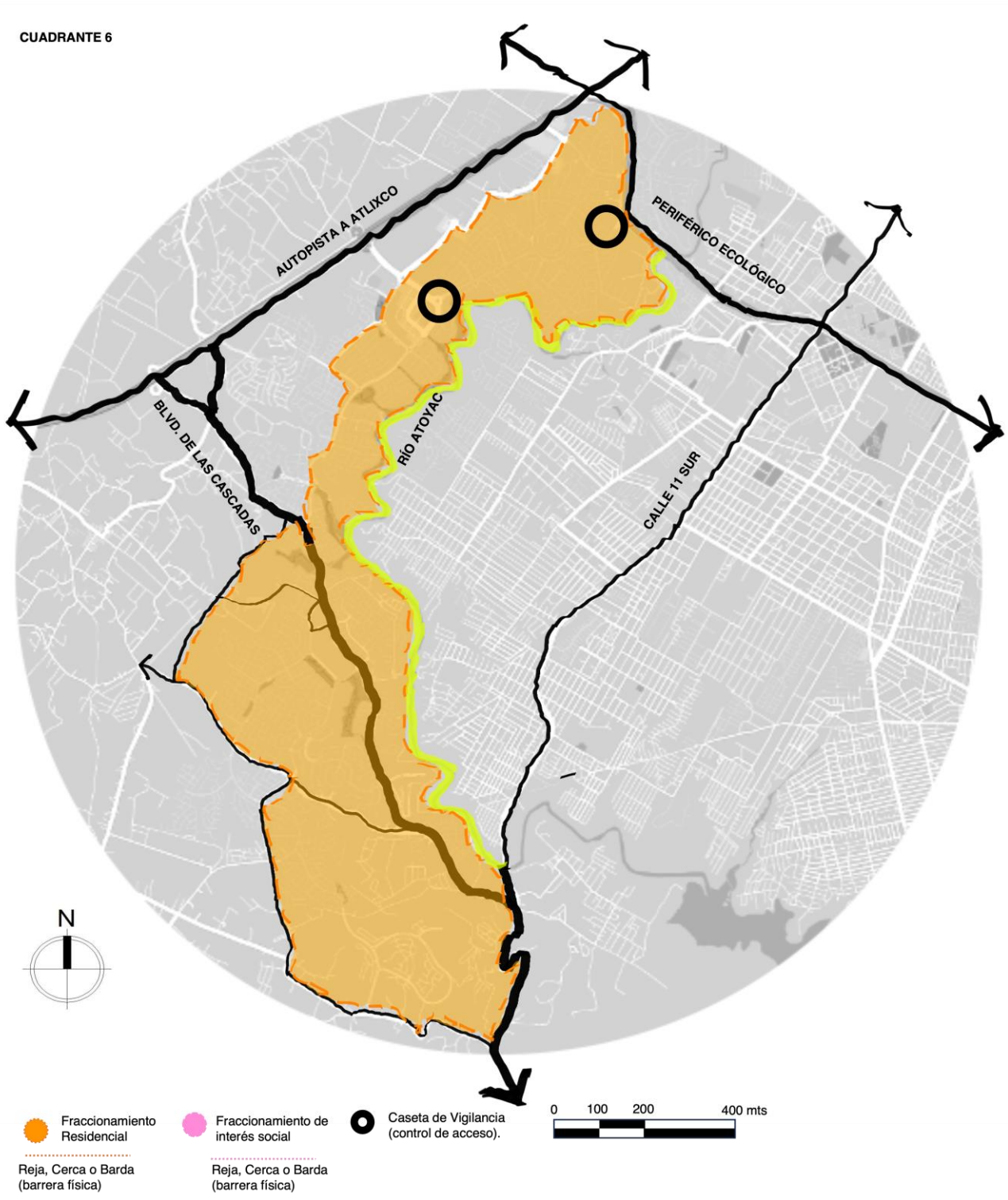


Figura 64. *Fraccionamiento Lomas de Angelópolis*

Nota. Elaboración propia.

3.2.4 La imagen de la arquitectura como símbolo del poder económico en la repetición sucesiva del paisaje urbano. La ciudad genérica

El tercer componente de la imagen de la urbanización capitalista es la que se refleja en la arquitectura y la capacidad económica de ciertos grupos o empresas privadas. Este binomio genera una repetición sucesiva del paisaje urbano que puede interpretarse como un símbolo del poder económico representado en mayor o menor medida en los seis cuadrantes de estudio. Bajo esta premisa, la imagen de la arquitectura se convierte en un indicador clave del poder económico que moldea y redefine constantemente la forma urbana en el contexto de la ciudad genérica y dentro del marco de la urbanización capitalista. Esta interpretación destaca la intersección entre la arquitectura, el modelo económico presente y la identidad en el paisaje urbano contemporáneo. Un paisaje que se deslinda de lo histórico-patrimonial y que, a través del capricho formal del autor, no solo transforma el paisaje, sino que también redefine un lenguaje arquitectónico que simboliza la urbanización capitalista.

Analizando cada uno de los cuadrantes, observamos ciertos patrones que se describen a continuación (ver Figuras 58 y 59). Sin embargo, existen dos patrones que hemos denominado “primario” y “secundario”. El primero integra aspectos mencionados con anterioridad como la localización, los flujos y la estructura vial. Consiste en la localización del objeto construido con acceso principal y distancia considerable hacia la Vía Atlixcáyotl. Es decir, el objeto construido nunca se ubica en los límites del predio; al contrario, se aleja de las colindancias, generando una discontinuidad en el paisaje (ver Figura 57). Además, siempre está protegido o delimitado físicamente por medio de un elemento translúcido, ya sea una reja o una cerca, Esta posición y altura del objeto construido con respecto a la Vía Atlixcáyotl refleja y enfatiza la importancia de esta vialidad con respecto al resto de la estructura vial, haciendo mucho más relevante la diferencia de escalas con respecto a la urbanización horizontal que se localiza a espaldas de dicha vía.

El patrón secundario radica en la verticalización de los objetos construidos, es decir, la altura del edificio está relacionada con el poder económico de la empresa sede del edificio o de la desarrolladora de este. Para entender esto, se explica que una empresa puede diseñar y construir el edificio sede de sus oficinas, o bien, una empresa o grupo

desarrollador puede diseñar y construir un edificio para rentarlo todo o en partes. En este caso, podemos tomar como ejemplo las torres JV en los cuadrantes uno, dos y seis.

En este análisis, se pueden destacar varias dimensiones que subrayan cómo la repetición de ciertos elementos arquitectónicos refleja y refuerza el poder económico:

1. Homogeneización del paisaje. La repetición de determinados estilos arquitectónicos o tipologías de edificios en el paisaje urbano ha llevado a la homogeneización del entorno. Esto indica una influencia económica significativa, puesto que las construcciones repetitivas están asociadas a inversiones y decisiones de desarrollo que buscan maximizar la eficiencia y la rentabilidad.
2. Testigos del poder económico. La presencia repetida de edificios icónicos y emblemáticos transformados en símbolos visuales del poder económico y referencias urbanas en donde se localicen. Estos elementos arquitectónicos, como edificios altos (verticalización) o complejos habitacionales de lujo, representan inversiones considerables y tienen la capacidad de influir en la forma del paisaje urbano.
3. Gentrificación y exclusión. La repetición de ciertos tipos de arquitectura está vinculada a procesos de gentrificación, donde el objeto construido se concentra en el área de estudio, transformando el carácter original de la ciudad y expulsando a las comunidades rurales existentes como Santa Clara Ocoyucan. Estas sinergias han llevado a la exclusión económica y social, puesto que los nuevos desarrollos son inaccesibles para ciertos grupos de la población.
4. Efecto de *branding* en el paisaje. Empresas y corporaciones siembran su marca distintiva en el paisaje urbano mediante sus propios diseños arquitectónicos. En este contexto, la espectacularidad de la forma refleja la arquitectura de la globalización y de la urbanización capitalista. Un ejemplo de esto es la Torre Elea localizada en el cuadrante seis.

   Es cierto que este tipo de edificios funcionan como un símbolo visual de su influencia económica y presencia dominante en la ciudad. Reminiscencias de la teoría de lugares no lugares de Marc Augé podrían aplicarse aquí, donde el entorno urbano se convierte en una repetición de elementos sin una identidad única. Al respecto, Méndez (2007) mencionó:

Los edificios emblemáticos no hacen ciudad, irrumpen en ella. No establecen lenguajes, sino nuevas centralidades. Es, su propósito, no es parte del programa, es más bien la condicionante definitoria del carácter de las obras. Se sirven de la ciudad que les justifica, tanto de escenario como en la adjudicación inevitable del entorno inmediato.

5. Impacto en la identidad urbana. Partamos de una pregunta: ¿Cuál es la identidad de la RTA? Aquella que está ligada al poder económico representado por la arquitectura del lugar. Por lo tanto, la repetición de ciertos objetos construidos con tipologías similares influye directamente en la identidad, en la imagen urbana y en el cómo la ciudad quiere o aspira a ser percibida local e internacionalmente. Esta nueva identidad contemporánea establece lenguajes y refleja para sus habitantes el significado de vivir y/o trabajar.
6. La materialidad. La piel exterior de los edificios tiende a solucionarse a través de la transparencia o el reflejo, siendo el cristal en sus diferentes tipos, la solución menos complicada y más representativa de la ciudad genérica. Es cierto que los avances tecnológicos en procesos constructivos permiten este tipo de soluciones, pero los resultados no dejan de ser similares entre ellos. No hay otra intención más que aquella que solucione con un solo material las distintas orientaciones y usos internos del edificio, como si todo el programa funcionara de la misma manera.

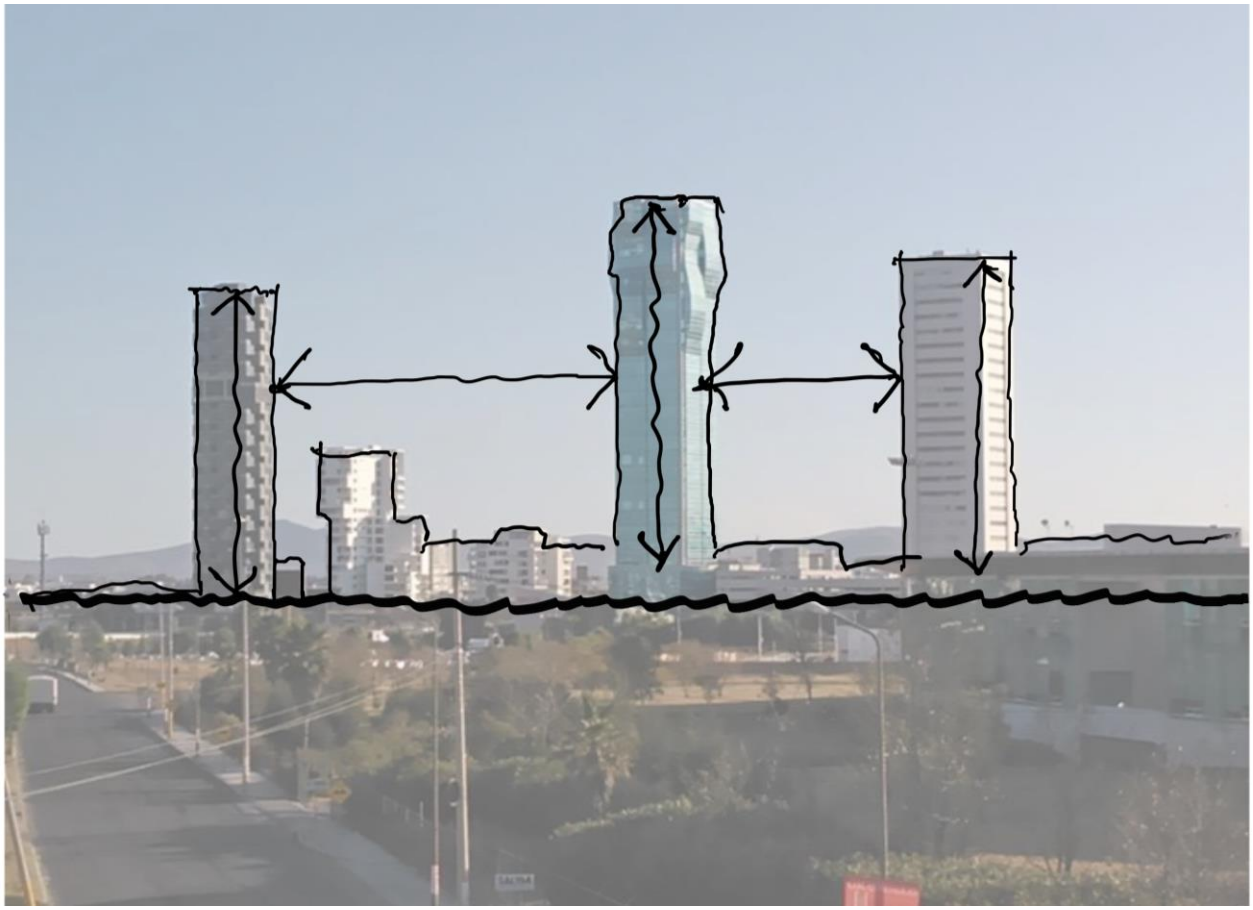


Figura 65. *Se muestra la verticalización de la arquitectura a través de sus edificios y la discontinuidad que se genera con los vacíos entre ellos*

Nota. Elaboración propia.

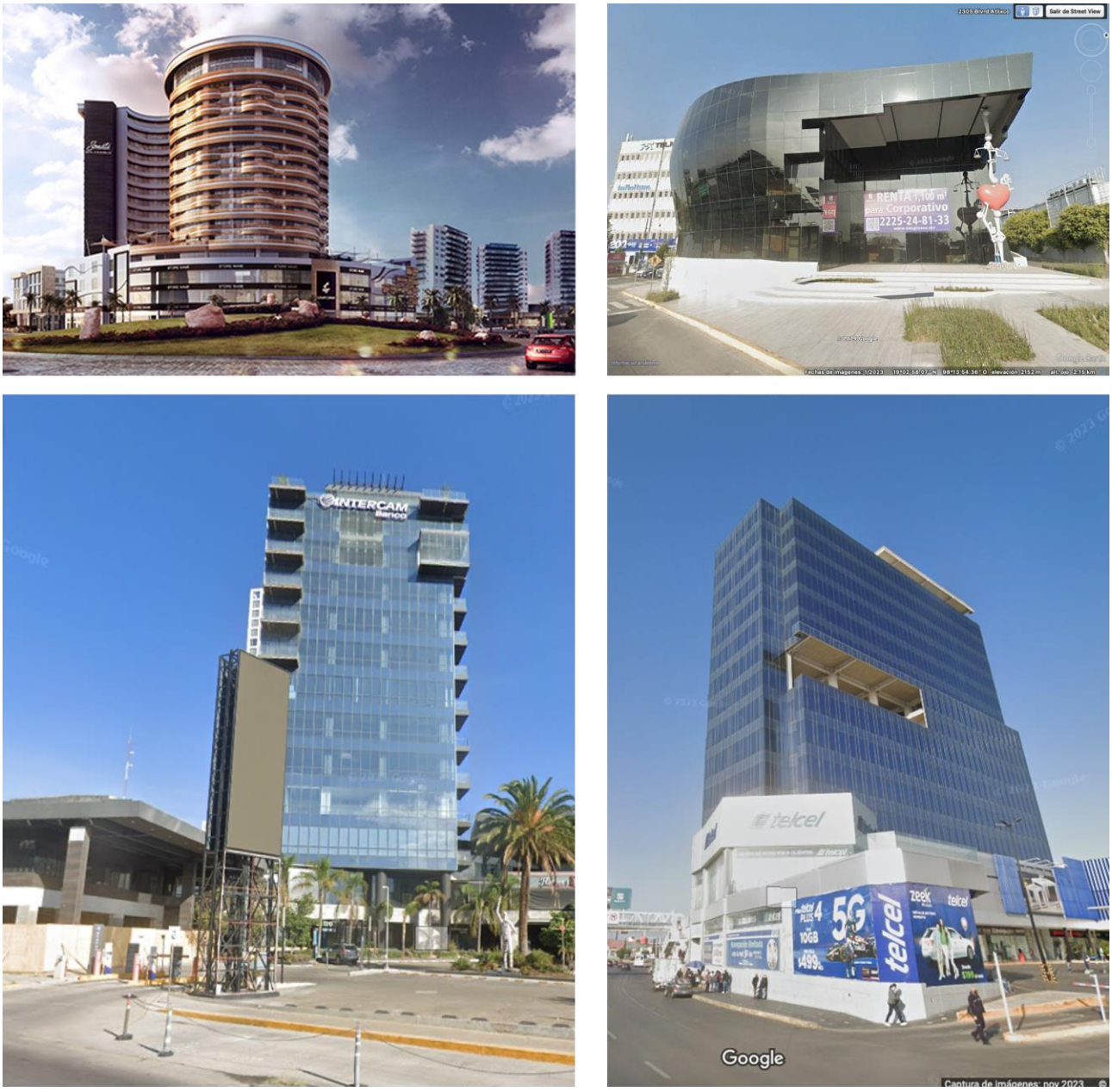


Figura 66.

Nota. Google Street View

Figura 67.

Nota. Google Street View.

3.2.5 La jerarquía del automóvil y sus valores intangibles o la desaparición del caminar como práctica urbana: la ciudad del automóvil

El cuarto y último componente de la imagen de la urbanización capitalista es la importancia del automóvil por encima de otras formas no motorizadas de movilidad en las nuevas urbanizaciones. Este fenómeno se ha traducido en una asignación desproporcionada de recursos y espacio para la infraestructura vial, estacionamientos y servicios destinados a los vehículos motorizados. La inversión y la expansión de las redes viales a menudo han prevalecido sobre proyectos de transporte público, espacio público, peatonal o ciclista.

Los valores intangibles asociados con la jerarquía del automóvil incluyen la velocidad, la comodidad y la independencia. Los automóviles ofrecen la capacidad de desplazarse rápidamente de un lugar a otro, sin depender de horarios preestablecidos o rutas fijas. Sin embargo, este énfasis en la comodidad individual a menudo ha llevado a la pérdida de la conexión comunitaria y la interacción social en el espacio público. La seguridad percibida y la privacidad también se consideran valores intangibles, aunque su interpretación puede variar según la perspectiva individual y cultural.

La expansión de la infraestructura vial y la preferencia por el automóvil han contribuido a la desaparición del caminar como práctica urbana común. Las ciudades o las nuevas urbanizaciones, como el área estudiada, han sido diseñadas para el automóvil y a menudo carecen de aceras peatonales seguras y entornos amigables para caminar. Esto ha llevado a comunidades fragmentadas y a una disminución en la actividad física, lo que a su vez está vinculado a problemas de salud pública, como la obesidad y sus enfermedades relacionadas. Las características más importantes que se encontraron en la ciudad del automóvil dentro del área de estudio fueron las siguientes:

1. **Diseño orientado al automóvil**. El diseño físico y la distribución de infraestructuras en la zona de estudio reflejan una clara orientación hacia el automóvil. Lynch (1960) destacó la importancia de la legibilidad y accesibilidad del entorno urbano para los peatones. En este caso, el predominio de amplias avenidas, distribuidores viales y la falta de infraestructuras adecuadas para la movilidad no motorizada, como la falta en el diseño y dimensión de banquetas y la red de ciclovías elevadas, indica una planificación que prioriza la circulación vehicular.

2. **Desconexión peatonal**. Jacobs (1961) argumentó que la vitalidad urbana depende de la conectividad peatonal. La Reserva Territorial Atlixcáyotl muestra una carencia de aceras amplias, cruces peatonales seguros y espacios públicos accesibles, elementos cruciales para fomentar la movilidad no motorizada. La falta de consideración para el peatón sugiere una planificación que subestima la importancia de esta forma de movilidad.
3. **Falta de redes peatonales y ciclistas.** La planificación urbana sostenible, como defendió Gehl (2010), también destaca la importancia de crear redes de movilidad no motorizada. En Angelópolis, la escasez de sendas peatonales y carriles para bicicletas a nivel de calle e integrados en el diseño urbano limita las opciones de movilidad no motorizada, evidenciando una priorización insuficiente de estas formas de transporte.
4. **El automóvil como objeto de estatus.** El automóvil en era moderna y en las urbanizaciones capitalistas ha perdido su valor de uso y se ha convertido en un valor tangible de estatus económico de su propietario.

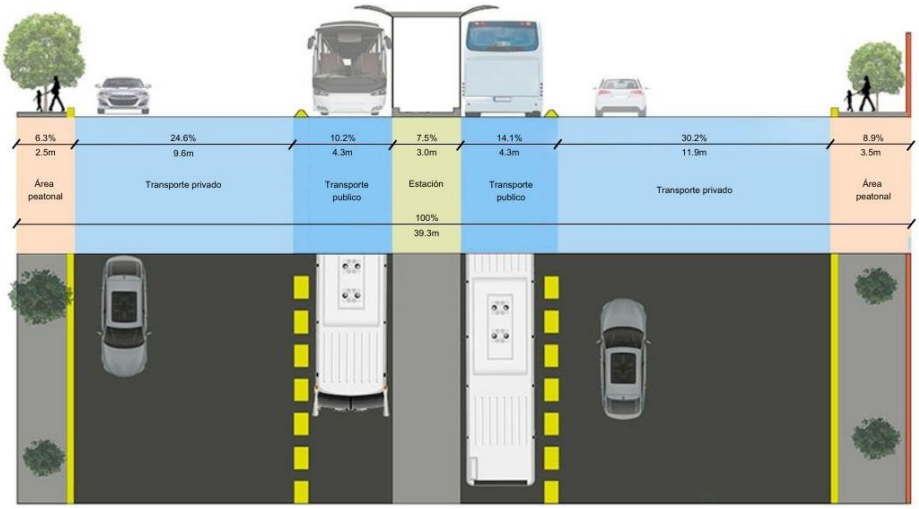
La ciudad del automóvil en La Reserva Territorial Atlixcáyotl y el proyecto Angelópolis presentan características que evidencian una urbanización centrada en el automóvil en detrimento de la movilidad no motorizada. Este enfoque se puede argumentar a través de tres opciones o variables:

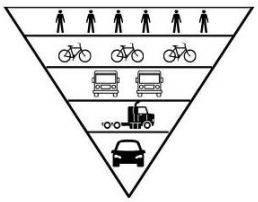
1) Infraestructura y espacio dedicado. Se refiere a la cantidad y calidad de la infraestructura dedicada al automóvil en comparación con otras formas de movilidad como el transporte público, la bicicleta y el peatón. Para medir esto, se obtuvieron a) secciones de calle en las vialidades más importantes de cada cuadrante, lo que nos permitió conocer sus porcentajes de porcentajes de uso y distribución; b) se localizaron las paradas de transporte público en cada cuadrante para comprobar su existencia y su relación con las áreas habitacionales; y, finalmente, se localizaron las agencias de autos dentro del área de estudio de estudio con el objetivo de establecer una relación aspiracional o necesaria entre la o las vialidades más importantes y de mayor velocidad permitida y la oferta del automóvil como el principal medio de transporte y estatus. En cuanto a las secciones de calle, se obtuvieron las siguientes observaciones:

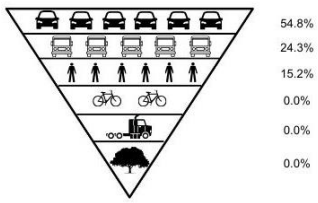
a) **Los diagramas de las secciones de las principales vialidades**. Dichas secciones se compararon con la pirámide de la movilidad, obteniendo los porcentajes de uso en cada sección en una nueva pirámide localizada a la derecha. En cada sección se puede observar la diversidad en la distribución de usos. En algunos casos, se incluyó dentro de la pirámide real el porcentaje de área verde destinada, y en otros casos se incluyó dentro del mismo porcentaje la movilidad motorizada, cuando el sistema de transporte público masivo no tiene su propio carril dentro de la vialidad; es decir, cuando la movilidad motorizada se combina o integra dentro de la misma vialidad. Esto queda representado gráficamente en la pirámide con los íconos del auto privado, transporte público y motocicletas en el mismo rubro o nivel.

Cuadrante 1

CORTE A



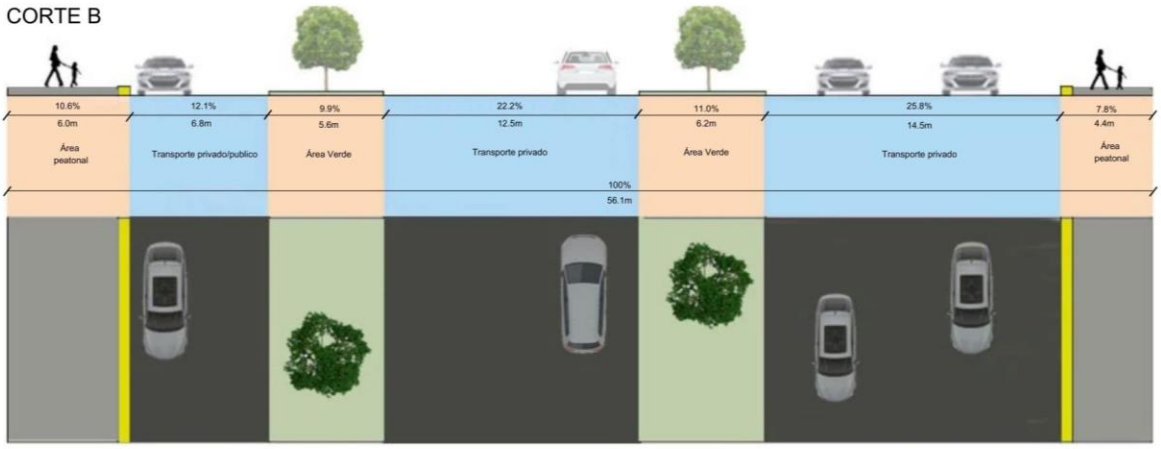


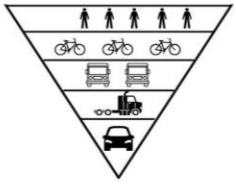


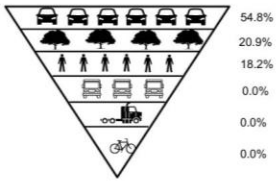
Sección A-A´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 1

CORTE B



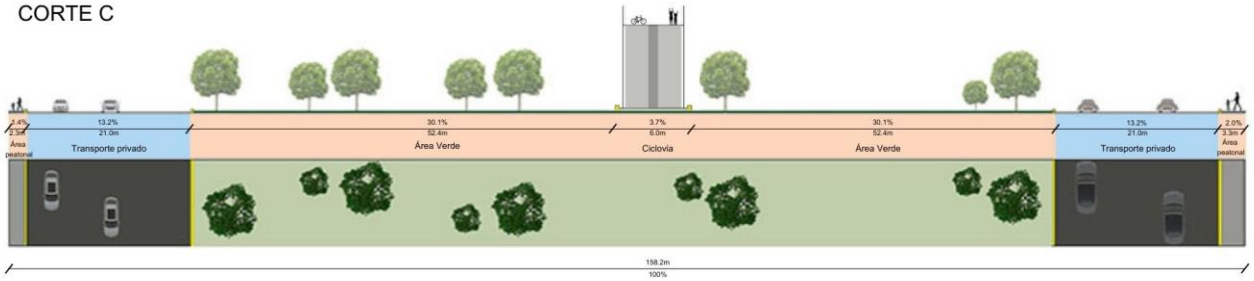


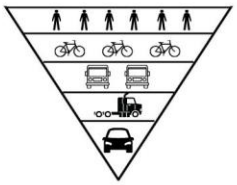


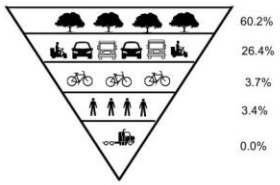
Sección B-B´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 1

CORTE C



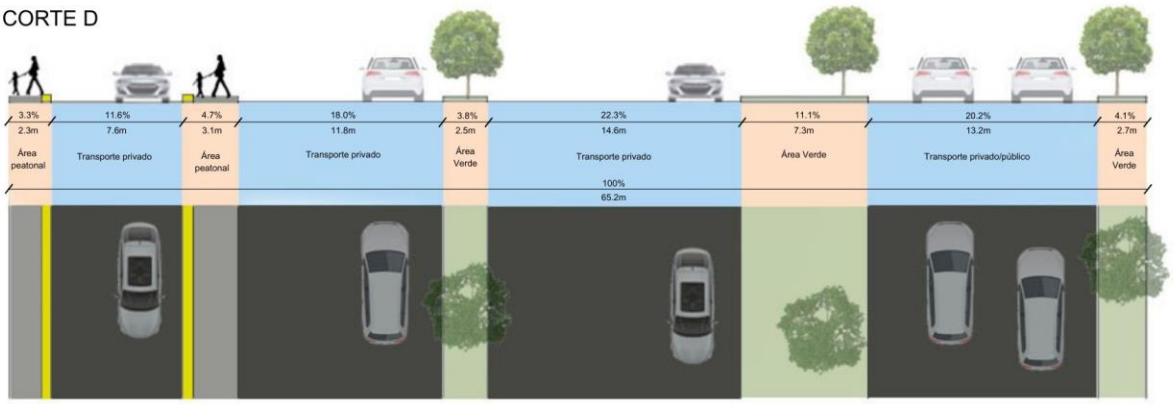


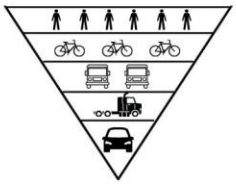


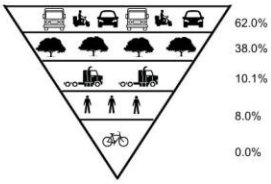
Sección C-C´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 1

CORTE D



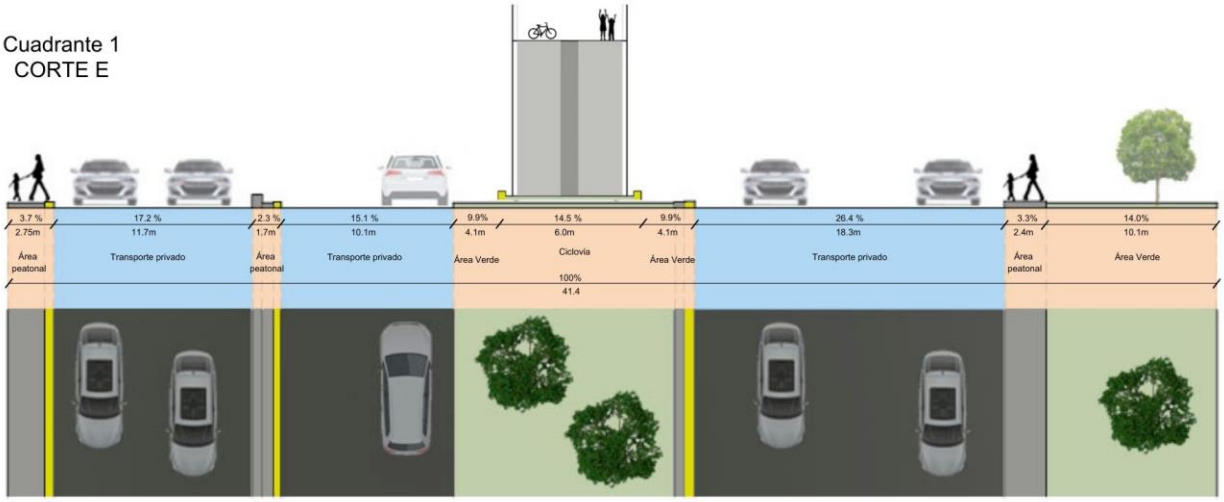


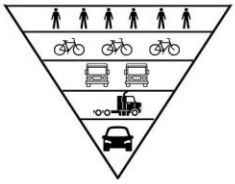


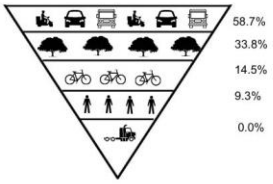
Sección D-D´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 1

CORTE E

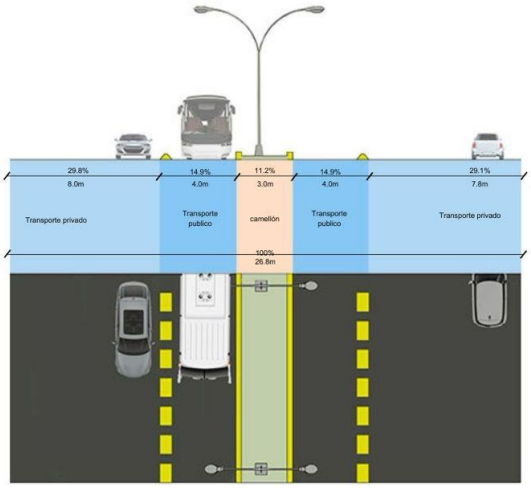


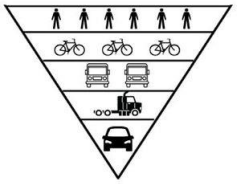


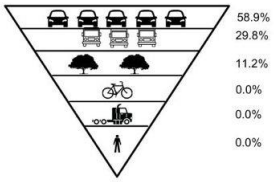


Sección E-E´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 2
CORTE A

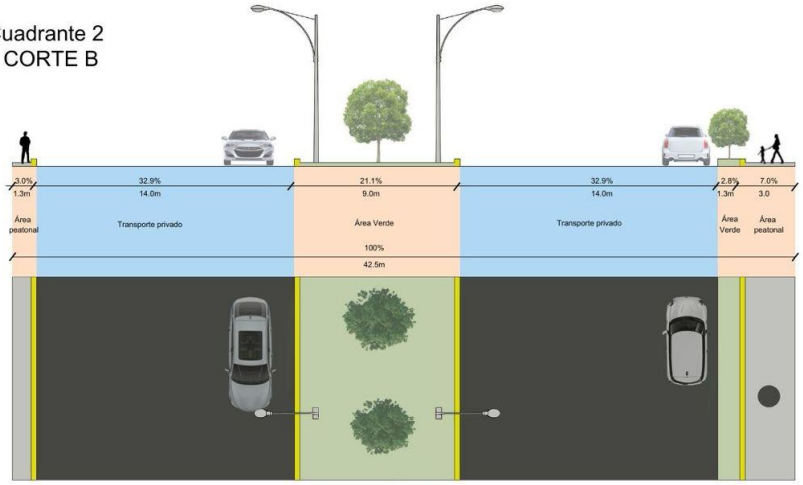


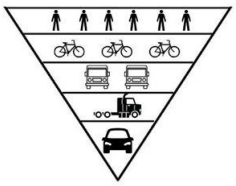


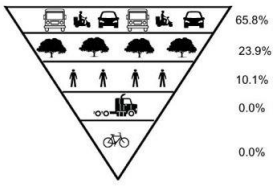


Sección A-A´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 2
CORTE B

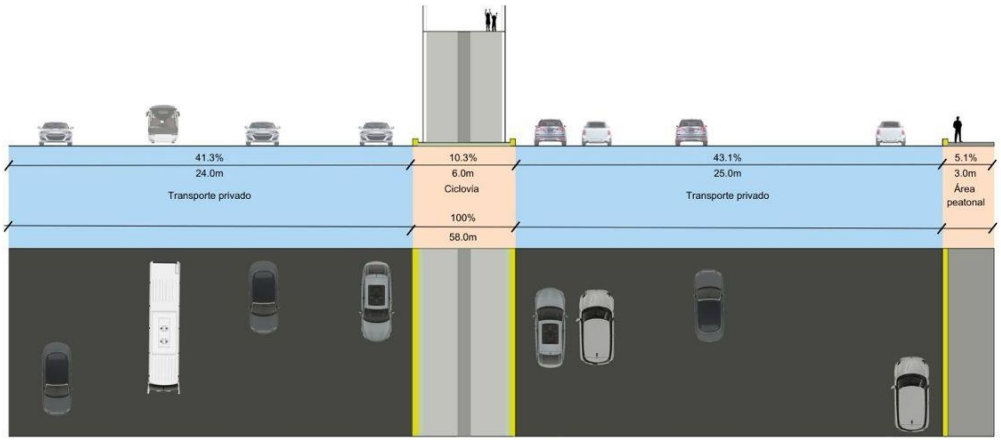


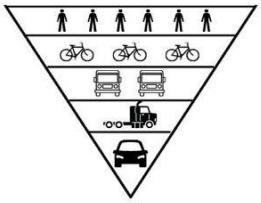


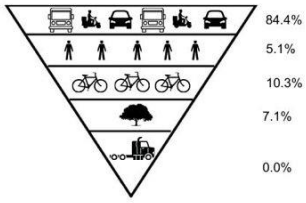


Sección B-B´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 2
CORTE C

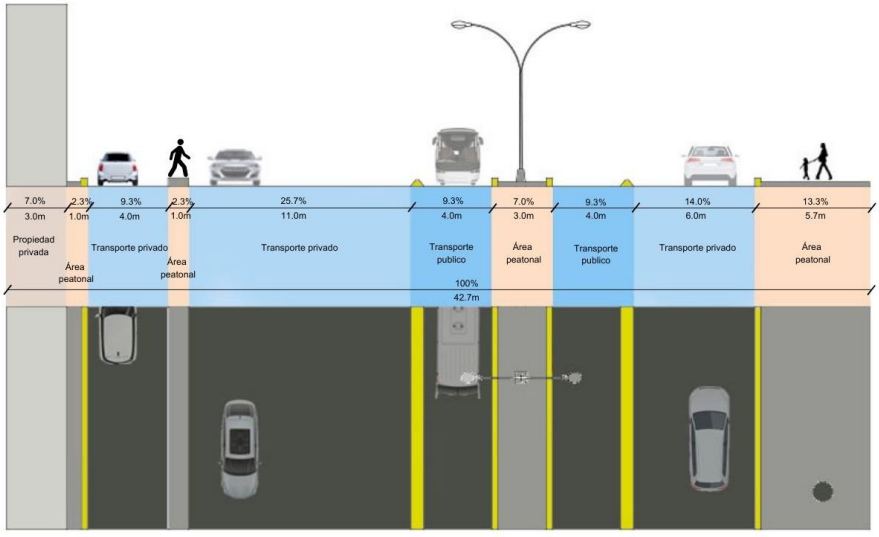


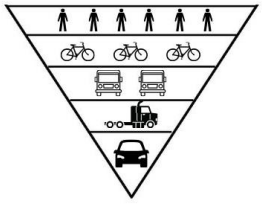


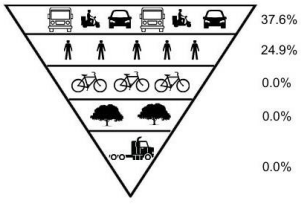


Sección C-C´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 3
CORTE A

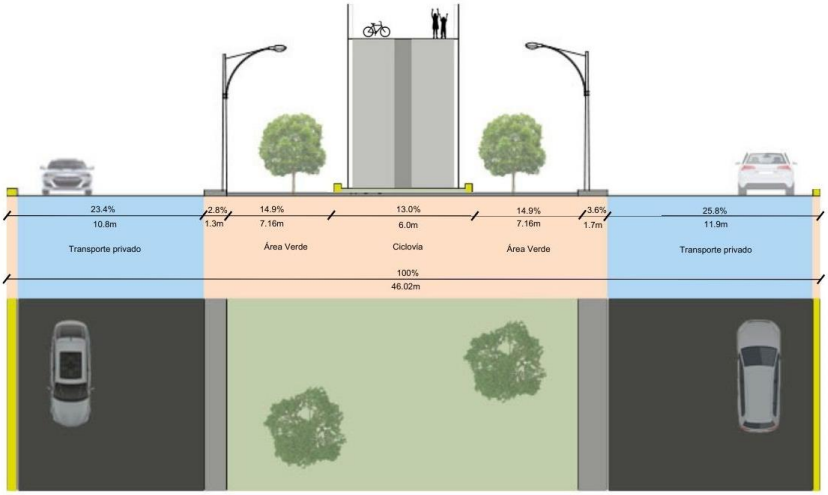


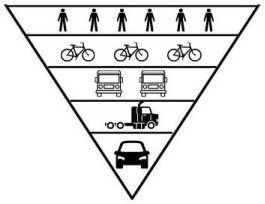


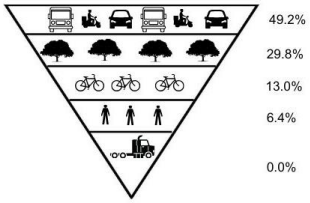


Sección A-A´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 3
CORTE B

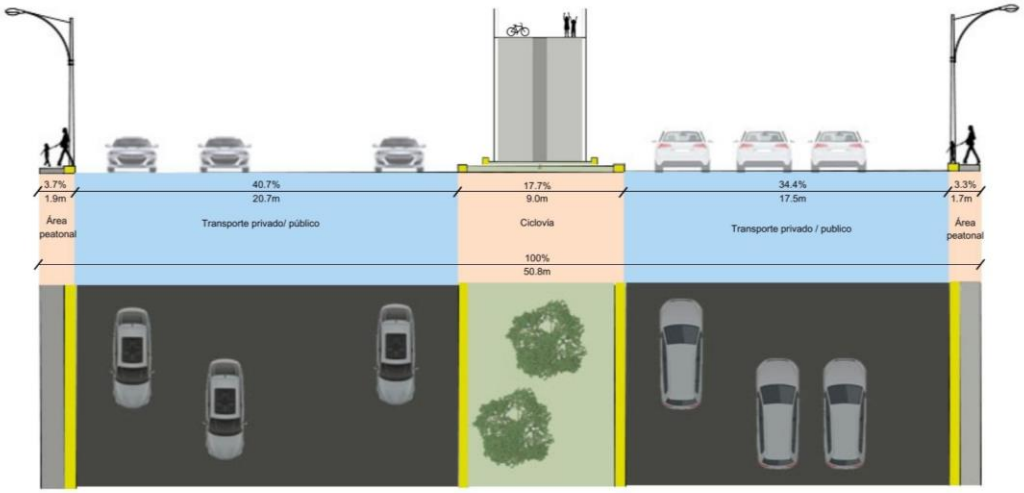


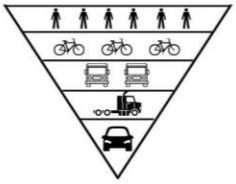


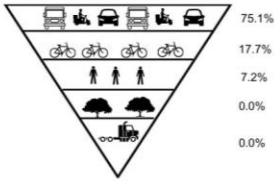


Sección B-B´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 3
CORTE C

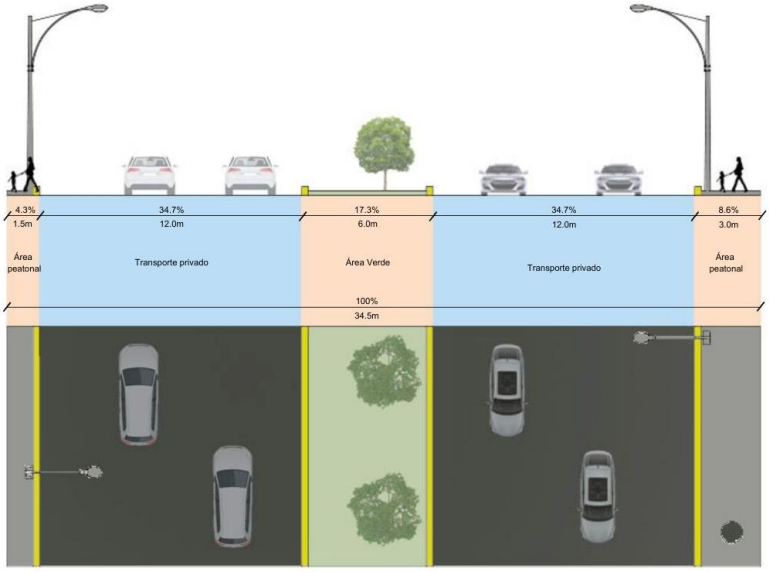


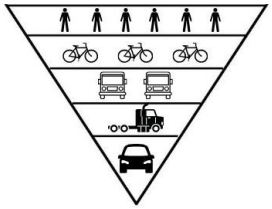


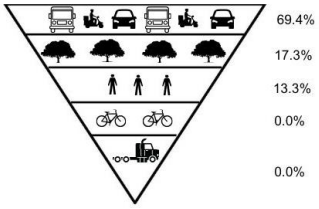


Sección C-C´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 3
CORTE D

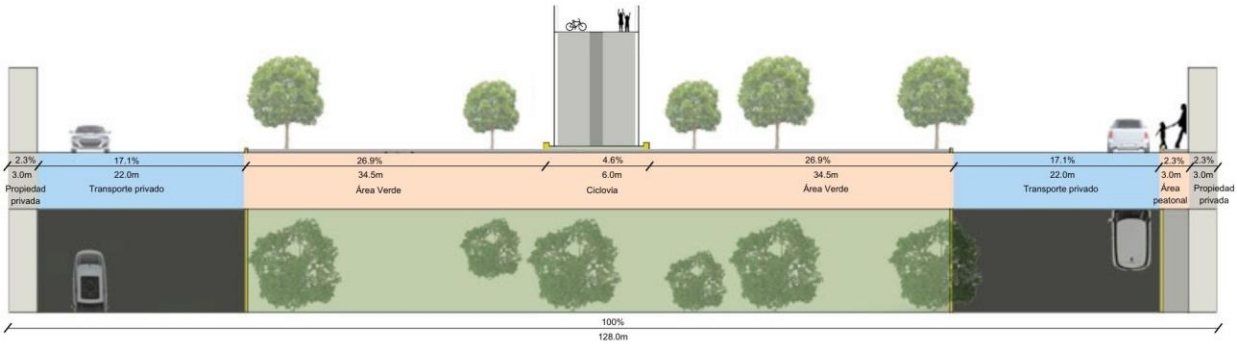


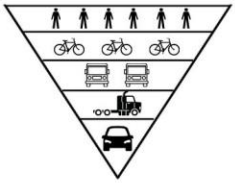


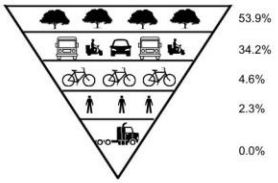


Sección D-D´ **Óptima** **real**

Cuadrante 4
CORTE A

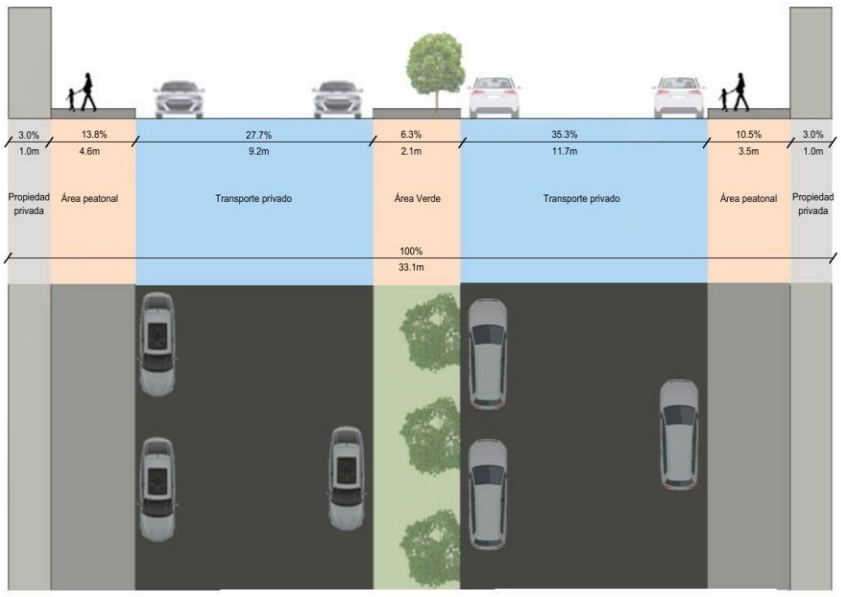


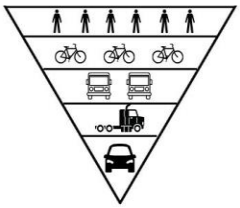


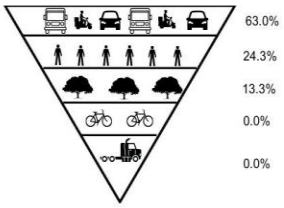


Sección A-A´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 4
CORTE B

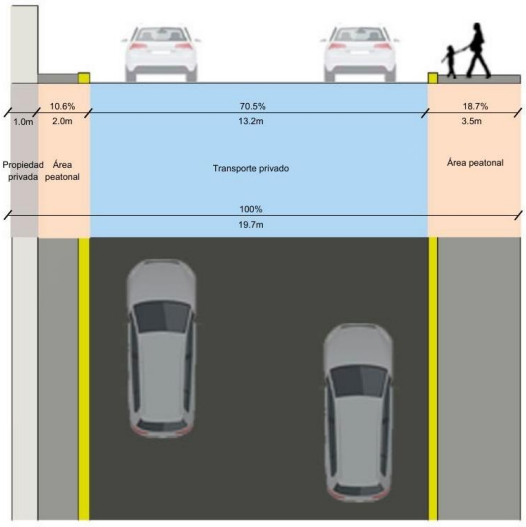


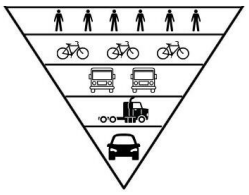


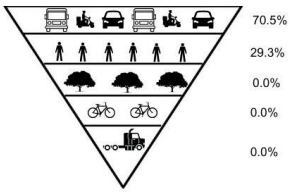


Sección B-B´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 4
CORTE C

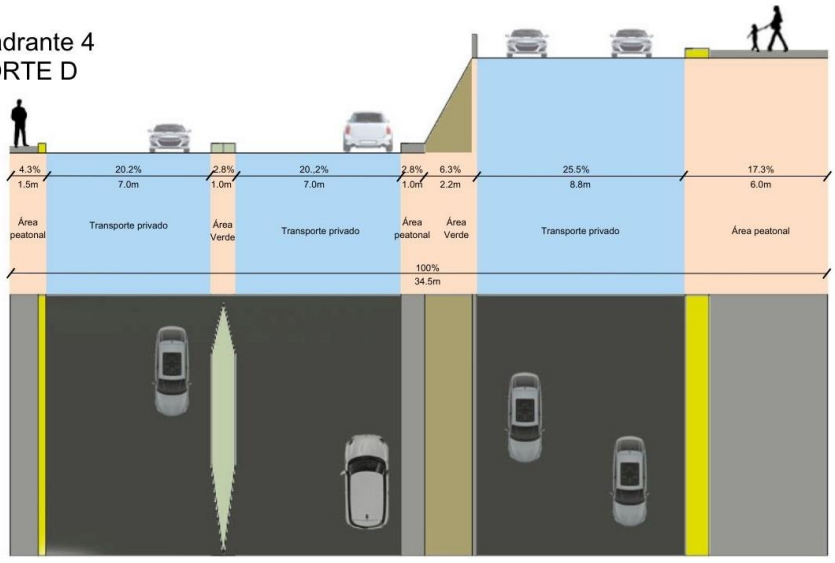


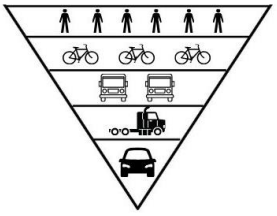


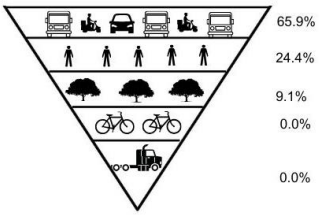


Sección C-C´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 4
CORTE D

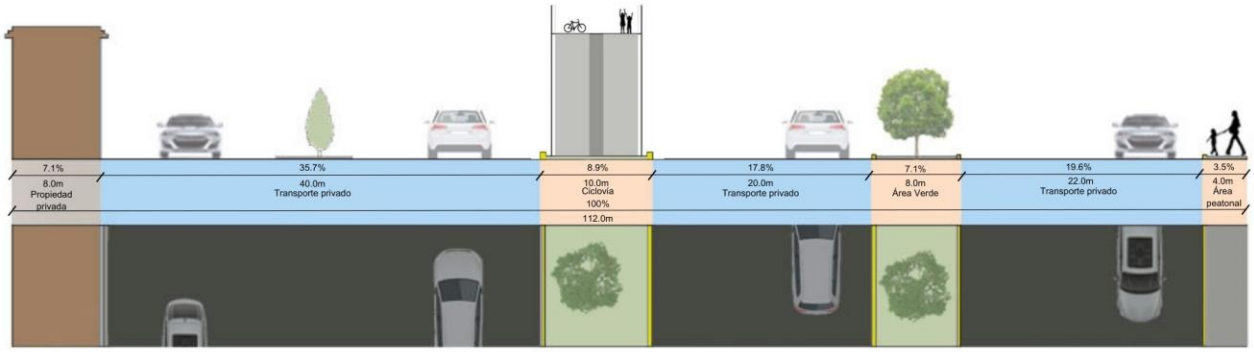


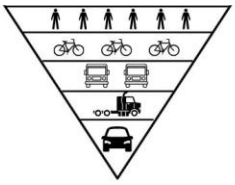


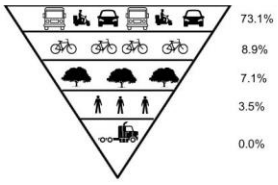


Sección D-D´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 5
CORTE A

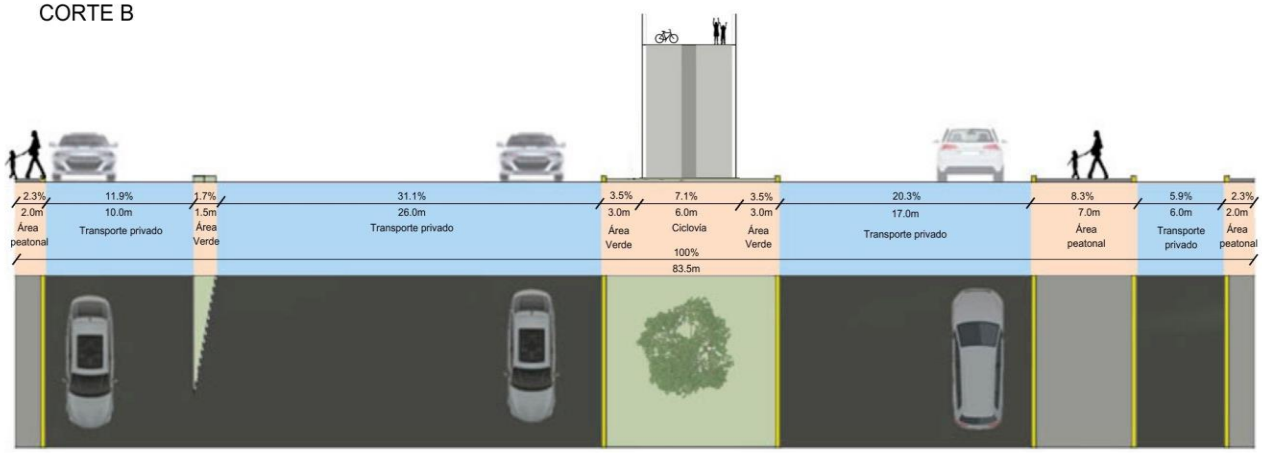


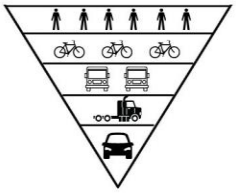


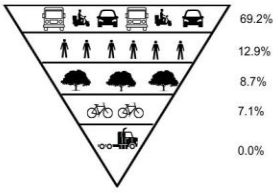


Sección A-A´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 5
CORTE B

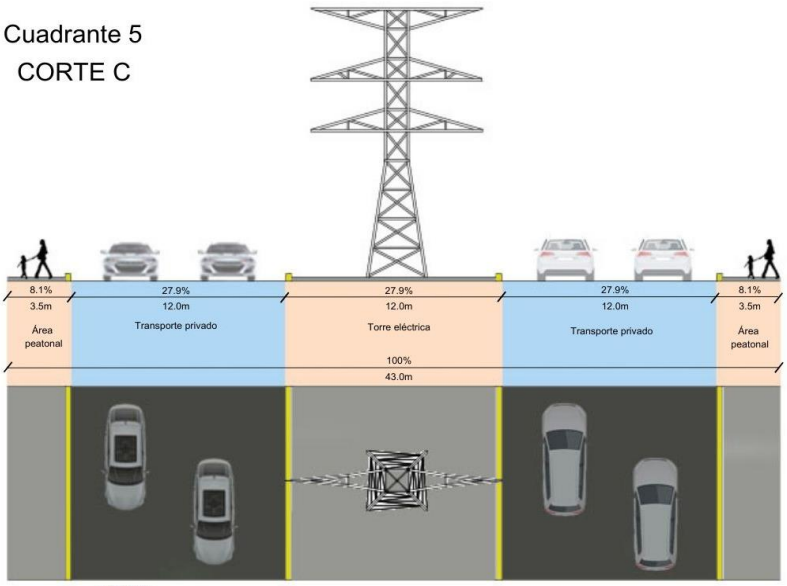


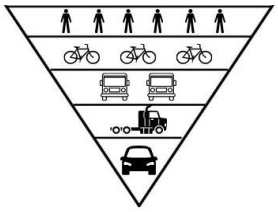


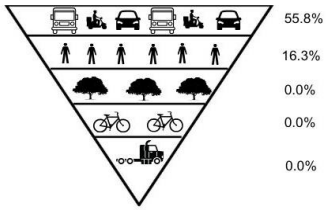


Sección B-B´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 5
CORTE C

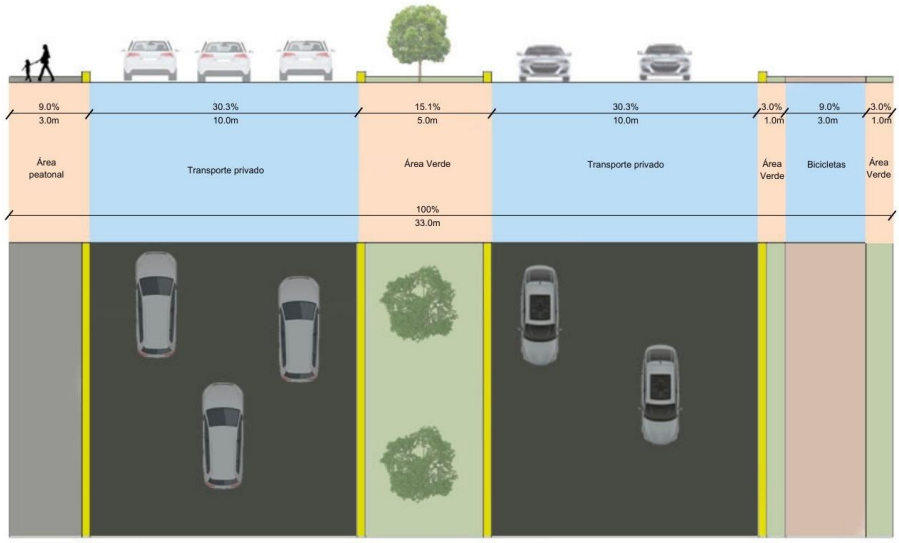


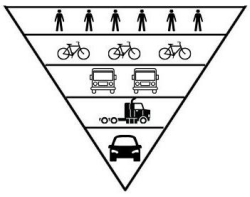


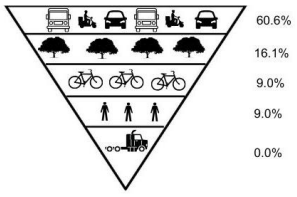


Sección C-C´ **Óptima** **Real**

Cuadrante 6
CORTE A







Sección A-A´ **Óptima** **Real**

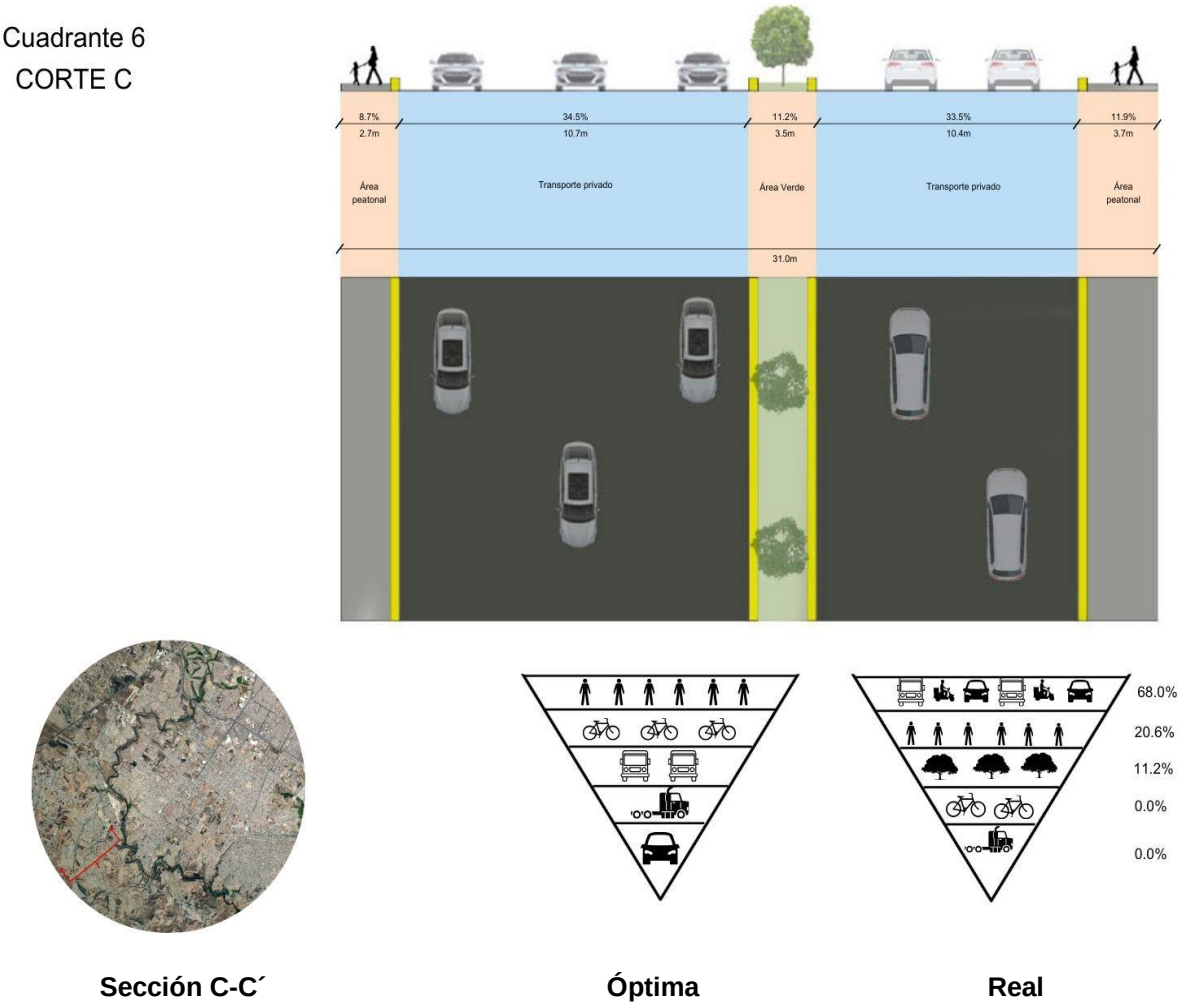


Figura 68. *Diagramas de las secciones de las principales vialidades*

Nota. Elaboración propia.

b) **Escasez de transporte público**. En cada uno de los cuadrantes se pueden visualizar las diferencias en la existencia del servicio de transporte público. Se puede observar que en los seis cuadrantes el transporte público circula en las vialidades principales. En los cuadrantes 2 y 3 también se observa su presencia en las vialidades secundarias o internas, lo cual se debe a la existencia de los fraccionamientos de interés social. El cuadrante 5 está perfectamente delimitado por tres vialidades principales de alto flujo y velocidad vehicular: la Vía Atlixcáyotl, el Periférico Ecológico y la avenida Municipio Libre. En su interior se encuentra el fraccionamiento Club de Golf La Vista, por lo que la presencia de transporte público es únicamente en las vialidades mencionadas En el cuadrante 6, el servicio de transporte público

es únicamente sobre la Vía Atlixcáyotl. Esto se debe principalmente a la configuración cerrada del mismo fraccionamiento que, como se explicó en la ciudad blindada, su solución es por medio de clústeres.

En el mismo cuadrante se puede observar una situación importante: el número de paradas de transporte público en la Calle 11 Sur es muy superior con respecto a la Vía Atlixcáyotl. Lo anterior se debe a las estaciones de un servicio de transporte público masivo conocido como Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA) que circula sobre la Calle 11 Sur, específicamente la línea uno. Lo anterior nos lleva a plantear las siguientes preguntas: ¿Por qué no existe una línea de transporte público masivo sobre la Vía Atlixcáyotl? ¿Hay alguna relación en la imagen urbana que resultaría de tenerlo?

Finalmente, y tratando de responder las preguntas anteriores, la existencia e incluso el tipo de transporte público depende del tipo de vivienda que exista en determinada zona o área urbana, ya sea en fraccionamientos cerrados residenciales, de interés social o áreas abiertas. La ausencia, tanto en plan como en proyecto, de una ruta de transporte público que circule por la Vía Atlixcáyotl se debe a la connotación que este último tiene como un sistema o equipamiento para la clase media baja o baja; es decir, hay una connotación cultural, pero, sobre todo, de identidad y significado en los cuadrantes 5 y 6. Otra característica encontrada es que, debido a la morfología urbana de cada cuadrante, el transporte público circula por las vialidades principales que los rodean y está pensado más para el personal de servicio de los mismos fraccionamientos que para los residentes.

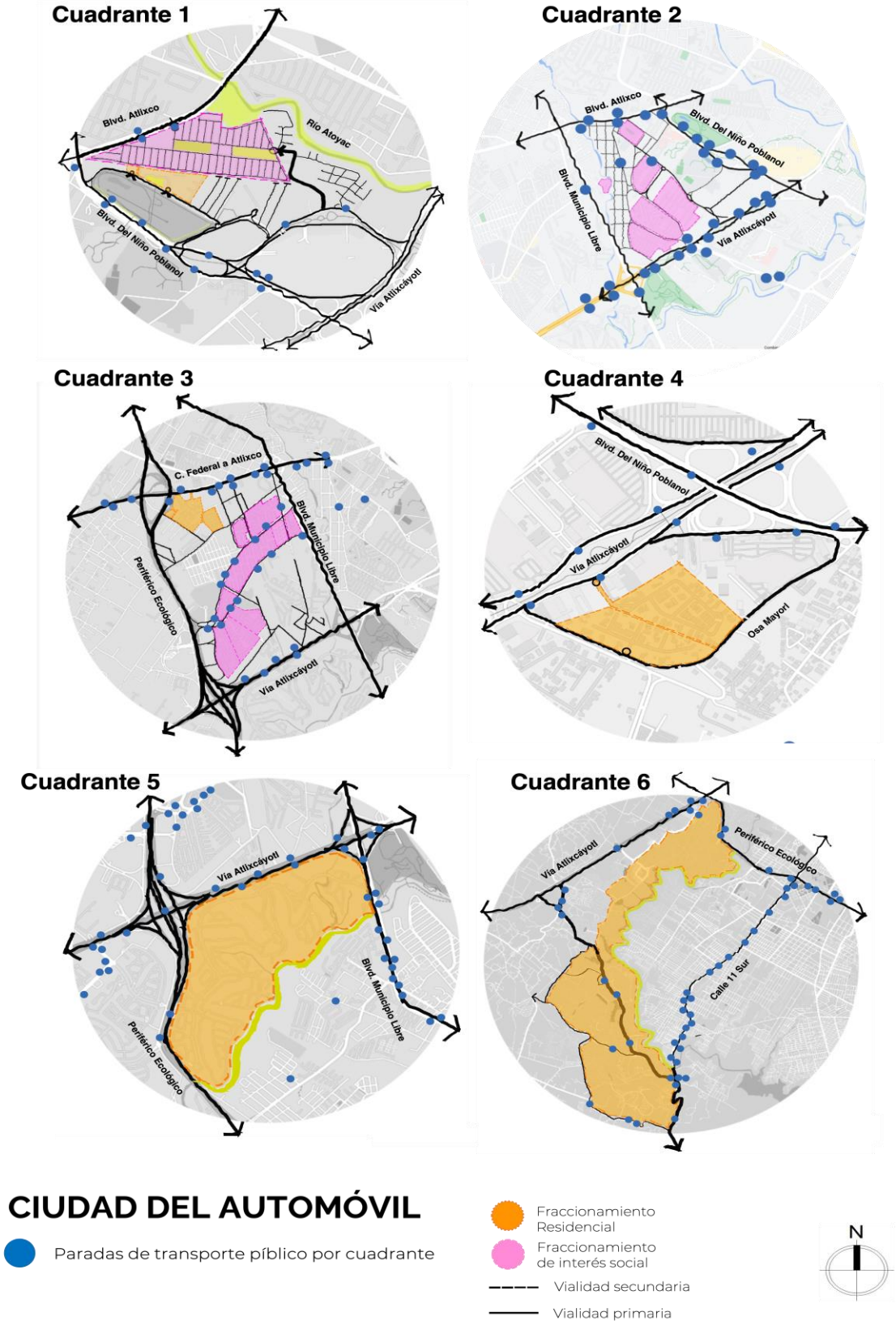


Figura 69. *Paradas del transporte público por cuadrante*

Nota. Elaboración propia.

El análisis anterior revela diversas implicaciones que abarcan aspectos como la equidad social, la sostenibilidad ambiental, la eficiencia económica y la calidad de vida. Por ejemplo, la falta de transporte público asequible, cercano y eficiente incrementa las desigualdades sociales y económicas. Los sectores de bajos ingresos, que dependen más del transporte público, enfrentan dificultades para acceder a empleos, educación y servicios importantes. Esto acentúa la pobreza y exclusión social, dificultando la movilidad social y aumentando la segregación espacial. Además, se incrementa el uso excesivo de vehículos privados, contribuyendo a la contaminación y al cambio climático.

Desde la perspectiva de la eficiencia económica y productiva, la falta de un transporte público eficiente reduce la productividad económica y aumenta los costos tanto para los individuos como para las empresas. El tiempo perdido en congestionamientos y la dependencia del automóvil privado incrementa los costos de transporte, reduce la productividad laboral y afecta negativamente la competitividad económica de las ciudades, sin contar el estrés que generan los tiempos de traslados.

Finalmente, en cuanto a la estructura y morfología urbana, la ausencia de un transporte público adecuado influye en la forma y estructura de la ciudad. Promueve la expansión urbana descontrolada traducida en mayores distancias entre los lugares de residencia, trabajo y ocio, lo que incrementa la dependencia del automóvil y reduce la eficiencia del uso del suelo, mayores costos de infraestructura y servicios públicos, y degradación del entorno natural.

Harvey (1977) discutió cómo la infraestructura de transporte afecta la forma urbana, donde la falta de transporte público tiende a favorecer desarrollos suburbanos extensivos y de baja densidad. Por ejemplo, el cuadrante seis, conformado por el fraccionamiento Lomas de Angelópolis.

c) **Ubicación de las agencias de autos específicamente sobre la Vía Atlixcáyotl.** La localización de agencias de automóviles en torno a las vialidades principales puede parecer una condición sin importancia; sin embargo, es un fenómeno observable en muchas ciudades. Este patrón no es arbitrario, sino que responde a una serie de factores económicos, urbanísticos y de comportamiento del consumidor, entre los que podemos destacar:

Las vialidades principales proporcionan altos niveles de accesibilidad y visibilidad, condiciones importantes para la localización de las agencias de automóviles.

Según la teoría de la localización de negocios de Hotelling (1929), los negocios tienden a ubicarse en lugares donde pueden maximizar su accesibilidad al mayor número de consumidores posible. Las vialidades principales, con mayor flujo de tráfico vehicular, ofrecen una exposición mayor que es esencial para atraer clientes. Por lo tanto, se benefician de su localización debido a la alta visibilidad y la facilidad de acceso, lo que incrementa la probabilidad de atraer a consumidores potenciales que circulan diariamente por estas rutas.

Otro factor reside en la concentración, en cuanto al número de agencias (ver Figura 70) en vialidades principales como la Vía Atlixcáyotl, creando sinergias comerciales y fomentando la competencia saludable. Según Christaller (1933) y su teoría de los lugares centrales, los negocios similares tienden a concentrarse en áreas específicas para aprovechar las sinergias y atraer a un mayor número de consumidores. Esta concentración (economías de aglomeración) facilita a los clientes la comparación de precios, marcas, modelos y diferentes opciones en un solo viaje, promoviendo una mayor actividad comercial en la zona y beneficiando a las agencias a través de la competencia y la atracción conjunta de clientes.

Las vialidades principales suelen estar mejor equipadas con infraestructura y servicios complementarios que apoyan las operaciones de las agencias de automóviles (bancos, restaurantes, entre otros). En este caso, Alonso (1964), en su modelo del uso del suelo urbano, sugirió que las actividades económicas se localizan estratégicamente en áreas con infraestructura adecuada para maximizar la eficiencia operativa. Las vialidades principales como la Vía Atlixcáyotl, suelen tener mejores conexiones de servicios públicos, estacionamientos amplios y acceso a servicios de reparación y mantenimiento automotriz, ofreciendo un servicio extra para los clientes.

Las propiedades en las vialidades principales tienen valores inmobiliarios elevados (mayores plusvalías), reflejando su atractivo para ciertos negocios que requieren de alta visibilidad como las agencias de automóviles. De acuerdo con Harvey (1982) y su análisis del urbanismo capitalista, los valores del suelo y la rentabilidad influyen en la localización de actividades comerciales. En este caso, la Vía Atlixcáyotl, al tener mayor demanda y flujo

de tráfico, tiene valores inmobiliarios altos, lo cual es un indicativo para atraer negocios que dependen del tráfico vehicular. Incluso, las agencias están dispuestas a pagar precios de renta más altos por ubicarse en vialidades principales debido al retorno esperado en términos de visibilidad y ventas. Esto también genera un círculo virtuoso donde la presencia de estas agencias contribuye a la valorización del suelo en dichas áreas.

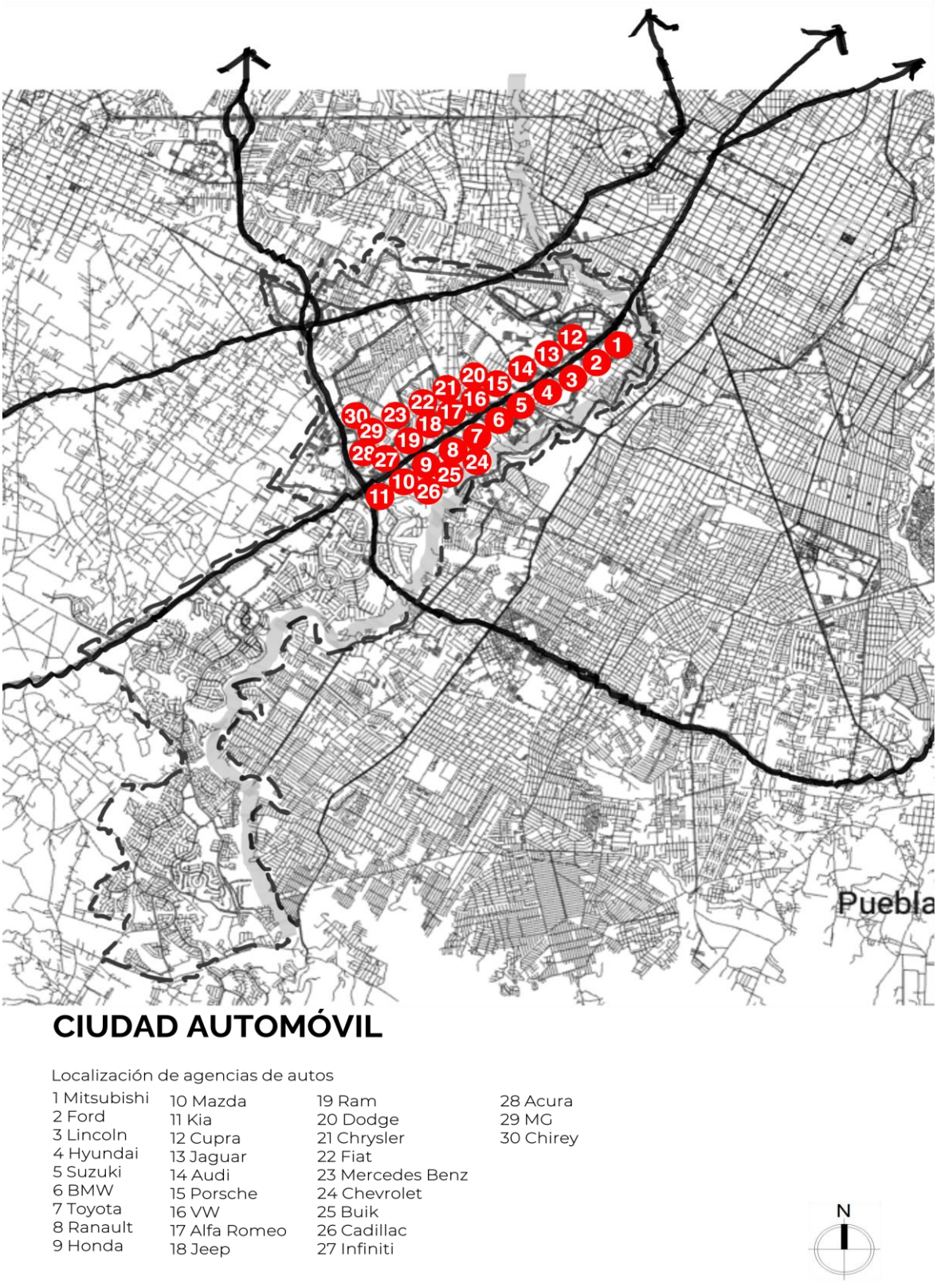


Figura 70. *Ubicación de las agencias de autos sobre la Vía Atlixcáyotl*

Nota. Elaboración propia.

Figura 71. *Ubicación de las agencias de autos sobre la Vía Atlixcáyotl*

Nota. Google Street View.

2) **Políticas públicas:** a través de la evaluación de las estrategias de *urbanismo táctico* utilizadas por el gobierno con la intención de abordar la movilidad motorizada. A partir de esta estrategia, el Gobernador del Estado explicó:

Con el Urbanismo Táctico se identifican oportunidades para la movilidad social de acuerdo con la estructura jerárquica.

Con el objetivo de resolver la creciente problemática de movilidad en el entorno inmediato y periferia de la vialidad en la Avenida Osa Mayor en Puebla, a razón de que es una de las zonas comerciales y de servicios de mayor demanda de la ciudad y que actualmente continúa incrementando el volumen de establecimientos; fue necesario diseñar acciones que permitan solucionar y prever situaciones que afecten la movilidad de las personas. Por ello, se realizaron acciones de Urbanismo Táctico.

(…) Lo anterior, permitió vislumbrar por medio de una intervención temporal, el probable funcionamiento permanente de las acciones a implementar y su impacto en el entorno, en beneficio de 3 mil usuarios de la vialidad y 25 mil usuarios indirectos, tanto para modos de transporte motorizado y no motorizado.

A su vez, la Vía Atlixcáyotl es una de las vialidades más importantes de la entidad, puesto que es el acceso principal a la ZMVP, en este sentido y con base en la metodología del Urbanismo Táctico, durante 41 días se llevó a cabo un ejercicio que consistió en eliminar los retornos y cruces sobre y hacia Vía Atlixcáyotl en el tramo comprendido entre Boulevard del Niño Poblano y Boulevard Las Torres, realizando 70 operativos inter- secretariales de proximidad con la ciudadanía y agilización de la circulación vehicular, con la participación de 12 elementos especialistas en movilidad y 30 elementos de seguridad pública. En virtud de lo anterior, se obtuvieron los siguientes resultados:

- Se redujo el 90 % en el congestionamiento vehicular.
- Se mejoró la velocidad promedio de los vehículos en horarios de alta demanda pasando de 30 a 60 kilómetros por hora.
- Se redujo los tiempos de demora de hasta 25 minutos en horas de alta demanda.

• Se benefició a más de 20 mil peatones y más de 120 mil vehículos automotores que transitan diariamente por la vialidad.

En consecuencia, se formularon diversas propuestas que demandan intervenciones en la infraestructura de la Vía Atlixcáyotl y el Periférico Ecológico, en cuanto a cierres permanentes en los retornos y cruces de la Vía, la construcción de un distribuidor en el Periférico, colocación de señalética vertical y horizontal, mejoramiento de pasos peatonales a nivel de calle, banquetas y de la tecnología semafórica y de alumbrado público, con lo cual se brindará mayor seguridad y fluidez en la movilidad de la población. (Gobierno del Estado de Puebla, 2023, p. 1)

En la planificación urbana contemporánea, la prioridad otorgada al uso del automóvil puede tener repercusiones negativas en la seguridad vial y la calidad de vida urbana. Estrategias como aumentar la velocidad de los automóviles, construir pasos elevados y eliminar las vueltas a la izquierda, aunque pretenden mejorar la fluidez del tráfico vehicular, pueden aumentar los riesgos de accidentes y desproteger a los peatones. A continuación, se mencionan algunas consecuencias que pueden derivar de estas estrategias:

Aumentar la velocidad de los automóviles de 30 a 60 km/h tiene implicaciones directas en la seguridad vial y la calidad de vida urbana, puesto que la probabilidad y la severidad de los accidentes de tráfico aumentan con la velocidad del vehículo. Según estudios de la Organización Mundial de la Salud (OMS), el riesgo de muerte para un peatón golpeado por un vehículo que viaja a 50 km/h es más del doble que a 30 km/h.

Jacobs (1961) argumentó que velocidades más bajas permiten una mejor interacción entre conductores, peatones y el entorno urbano, promoviendo la seguridad y la vitalidad de las calles. Aumentar la velocidad vehicular a 60 km/h reduce el tiempo de reacción y aumenta las distancias de frenado, incrementando significativamente el riesgo de accidentes graves y mortales, especialmente para peatones y ciclistas.

Los pasos elevados para automóviles pueden tener efectos contraproducentes en la conectividad urbana y la seguridad, dado que tienden a segregar áreas urbanas, creando barreras físicas que dificultan el movimiento de peatones y ciclistas. Esto contradice los principios de conectividad urbana defendidos por Gehl (2010) y no siempre mejoran la seguridad vial, puesto que pueden incrementar la velocidad de los vehículos al eliminar

intersecciones a nivel, lo que puede llevar a conductores a comportamientos más arriesgados (Ewing y Dumbaugh, 2009). Al priorizar el flujo vehicular sobre la accesibilidad y seguridad de los usuarios más vulnerables, los pasos elevados contribuyen a la fragmentación del tejido urbano y a la disminución de la calidad del entorno peatonal.

La eliminación de vueltas a la izquierda en la Vía Atlixcáyotl puede mejorar el flujo vehicular, pero a costa de la accesibilidad y la seguridad vial. Esto puede complicar la movilidad local y hacer que el conductor aumente la velocidad. Appleyard et al. (1981) argumentaron que la simplicidad y previsibilidad en el diseño de calles es clave para la seguridad. La eliminación de giros a la izquierda puede complicar los patrones de tráfico, aumentando el riesgo de accidentes en intersecciones complejas y nodos viales.

Si bien puede reducir el conflicto directo en intersecciones específicas, esta medida puede redistribuir los problemas de seguridad y accesibilidad a otras áreas, haciendo la movilidad urbana más complicada y potencialmente más peligrosa para peatones y ciclistas. Estas estrategias incrementan el riesgo de accidentes y no protegen adecuadamente a los peatones, al contrario; privilegian el uso del automóvil con el objetivo de satisfacer a los habitantes de la zona de estudio, sin considerar que para crear entornos urbanos seguros y sostenibles, es esencial reconsiderar estas medidas y adoptar enfoques que equilibren las necesidades de todos los usuarios del espacio urbano, promoviendo una movilidad más inclusiva y segura.

3) **De la inversión pública**: a través de la evaluación de los recursos que asigna el gobierno a la movilidad motorizada sin una visión a largo plazo, priorizando no solo la movilidad motorizada, sino también incrementando la velocidad en el área de estudio.

(…) en 2023 se ejerció una inversión histórica de 6 mil 369 millones de pesos en 887 acciones en materia de infraestructura.

con la finalidad de mejorar la movilidad, están en construcción proyectos como el Paso Superior Vehicular Central de Abasto con una inversión cercana a los 400 millones de pesos, así como el Distribuidor Vial Ejército de Oriente, mismo que cuenta con una inversión superior a los 750 millones de pesos; de igual manera, el

Distribuidor Vial Atlixcáyotl-Periférico Ecológico con un monto de 250 millones de pesos (…). (Comunicación personal)[29]

La asignación de recursos económicos por parte del gobierno del estado a la infraestructura vehicular va en detrimento de modos de transporte más sostenibles, como la bicicleta, el peatón y el transporte público. Además, dicha estrategia no se alinea con los principios de movilidad sustentable ni con el Objetivo 11 de los ODS de la ONU, que busca hacer que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Sumando a lo anterior, invertir en infraestructura vehicular fomenta el uso del automóvil, perpetuando la dependencia de este medio de transporte y contribuyendo al aumento del tráfico y la contaminación. Newman y Kenworthy (1999) argumentaron que una mayor inversión en infraestructura para automóviles induce una mayor demanda de uso del vehículo privado, lo que se conoce como “demanda inducida”. Esto lleva a un círculo vicioso donde se requiere constantemente más infraestructura para automóviles a medida que aumenta su uso. Esto no solo incrementa las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y la contaminación del aire, sino que también reduce la eficiencia del transporte urbano al congestionar las calles, sobre todo en las llamadas horas pico en las que la Vía Atlixcáyotl se congestiona.

Es necesario replantear la asignación de recursos a la infraestructura vial, dado que, desde una perspectiva social y urbana, se presenta una desigualdad en el acceso a la movilidad. La inversión desproporcionada beneficia principalmente a quienes poseen automóviles, dejando de lado a una parte significativa de la población que depende del transporte público, la bicicleta o el desplazamiento a pie.

[29] Luis Roberto Tenorio García, secretario de Infraestructura al comparecer ante el Congreso del Estado, dentro de la glosa del Informe de Gobierno.

CONCLUSIONES

La imagen urbana es el resultado de un proceso de observación en el que participan dos protagonistas, un objeto y/o un espacio construido y quien lo observa. De esta manera, el observador hace una interpretación de lo que está viendo. Sin embargo, existe una dimensión más amplia de lo que podemos considerar únicamente como el objeto o el espacio observado. Esta dimensión, según Lynch (2008), no se basa en la consideración de la ciudad como espacio físico, sino en cómo es percibida por sus habitantes.

Por lo anterior, la imagen de la ciudad o, de una parte de ella, es interpretada de acuerdo con el significado que le asigne el observador. A partir de este significado, el objeto construido y/o el espacio adquieren valor o identidad de acuerdo también al uso o a la memoria histórica que se tenga de él.

A través de la investigación, y de acuerdo con *La imagen de la ciudad* (Lynch, 2008), se ha demostrado que la imagen de la Reserva Territorial Atlixcáyotl y del fraccionamiento Lomas de Angelópolis son solo una parte de la ciudad que, si bien es interpretada como moderna, global o contemporánea, tiene tanto para el observador como para el habitante y la ciudad misma, una identidad, estructura y significado particulares.

Para dar respuesta a los tres puntos que integran la hipótesis general, pudimos argumentar que el crecimiento y la urbanización de esta parte de la ciudad es resultado de:

1) Expropiación y transformación del suelo rural a suelo urbano por parte del gobierno en turno y la posterior adquisición del suelo por parte de grupos y/o empresas privadas. Esta dinámica de producción del espacio está vinculada con la participación del sector privado, particularmente en el desarrollo inmobiliario. Entre las empresas privadas participantes en esta dinámica se encuentran Casas Geo o El Pilar y, especialmente, el Grupo Proyecta, desarrollador del fraccionamiento Lomas de Angelópolis.

2) La infraestructura vial en el área de estudio, al igual cualquier otra ciudad, funciona no solo como una vía de comunicación y conexión entre dos puntos, sino que también es un sistema urbano generador de plusvalías, crecimiento urbano y económico (Terrazas, 1996, 2005, 2010). En este caso, se pudo observar que la Vía Atlixcáyotl es la vialidad que concentra las mayores plusvalías urbanas gracias

a su localización, accesibilidad por medio del transporte motorizado privado y su conectividad con otras vialidades principales como el Periférico Ecológico. Gracias a esto, se han ubicado en esta zona empresas, comercios y viviendas que se identificaron en el análisis de *la* ciudad consumo o la ciudad blindada.

3) Se ha demostrado que el número de inversiones hechas por el desarrollo inmobiliario es superior a la inversión hecha por el gobierno. Entre estas inversiones se encuentra el Centro Integral de Servicios (CIS), el Museo Internacional del Barroco (MIB), la infraestructura vial para la movilidad motorizada y las ciclovías elevadas para la movilidad no motorizada. El resto de los equipamientos de ocio, consumo, abasto, comercio, oficinas y vivienda son producto de las inversiones privadas. Esto coincide con lo expresado por Pradilla (2010), quien afirmó que “El capital inmobiliario, asociado al financiero, ha ganado un nuevo protagonismo en la economía y la configuración urbana con la promoción de grandes centros comerciales, unidades habitacionales cerradas y de “interés social” e inmuebles corporativos” (p. 27).

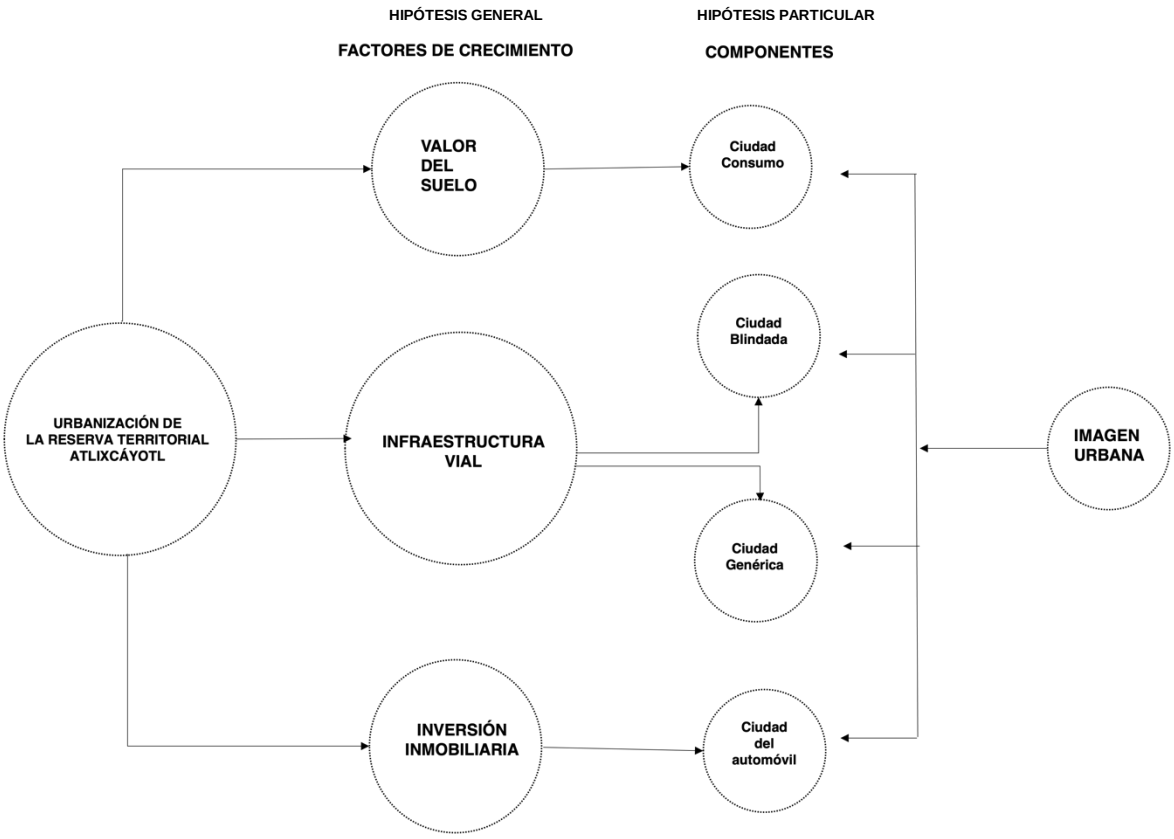


Figura 72. *Diagrama de Hipótesis general y particular*

A. Sobre los componentes de la imagen de la urbanización capitalista.

La metodología utilizada nos permitió, mediante la comparación en las tres ciudades mexicanas mencionadas en la segunda parte, comprobar que la dinámica en la producción del espacio urbano y la imagen resultante es la misma en el área de estudio. Por lo tanto, después de analizar los cuatro componentes en el área de estudio, se concluye lo siguiente:

a) La escala y proporción vertical están determinadas por la relación entre la altura del objeto construido y la del habitante o usuario; y la relación horizontal por la distancia entre estos dos, la cual no es inmediata con el objeto construido sino con un borde o barrera física, es decir, el objeto construido es lejano en su distancia horizontal.

b) Aparece una esbeltez en el objeto construido debido, en la mayoría de los casos, a la superficie o área de desplante del edificio. Por lo tanto, la altura resulta fundamental para recuperar la inversión.

c) No existe relación o contacto directo entre el habitante o usuario y el objeto construido. La altura del edificio tiene mayor jerarquía sobre el habitante o usuario, por lo tanto, predomina la verticalización como imagen característica no solo visual, sino que también es el reflejo de los flujos económicos de dichas urbanizaciones. La aparición de esta tipología parecer ser más una competencia por tener el edificio más alto.

El comercio local o “de barrio” no existe; ha sido sustituido por la plaza comercial, que, sin importar el número de locales que ofrezca, sustituye al pequeño comerciante. Esta tipología comercial no tiene contacto directo con la banqueta, siendo este escaso o nulo. Las plantas bajas no son del todo activas.

Desaparece el bloque o manzana como estructura urbana representada por una figura geométrica regular que organiza y determina la morfología de la ciudad de una manera más clara.

Los flujos o la circulación vehicular y peatonal pueden ser interrumpidos de manera radical y casi anárquica al cerrarlos e impedir la continuidad de dichos flujos.

La superficie destinada al tránsito vehicular es superior a aquel destinado al peatón o bicicleta. Por lo tanto, no son áreas caminables o accesibles a la movilidad no motorizada, y el funcionamiento de estas urbanizaciones es a través del auto privado.

El espacio público no forma parte de la estrategia de urbanización de las urbanizaciones capitalistas y tampoco de la estructura de la ciudad. Por lo tanto, es mínimo o inexistente.

A pesar de los objetos verticales construidos, es decir, de la verticalización de las zonas, son urbanizaciones dispersas y horizontales que refuerzan la expansión urbana y extinción del territorio.

El fraccionamiento cerrado, en superficie y cantidad, determina los flujos, la morfología y, de manera tácita y general, el funcionamiento y estructura de las urbanizaciones capitalistas. Esto genera, al mismo tiempo, la segregación y exclusión de la ciudad.

Para complementar los incisos anteriores y establecer una relación más sólida entre los conceptos planteados por Augé (1992), Bauman (2003), Koolhaas (1994), Lynch (2008), Sennett (2007), entre otros, fue posible sintetizar la variedad de sus posturas y obtener coincidencias que se tradujeron en tres grandes condiciones de la urbanización capitalista: homogeneización, desterritorialización, fragmentación y dispersión, las cuales quedan representadas por los siguientes diagramas:

1. Homogeneización:

    - Horizontalidad.
    - Verticalización.
    - Vacíos entre los objetos construidos.

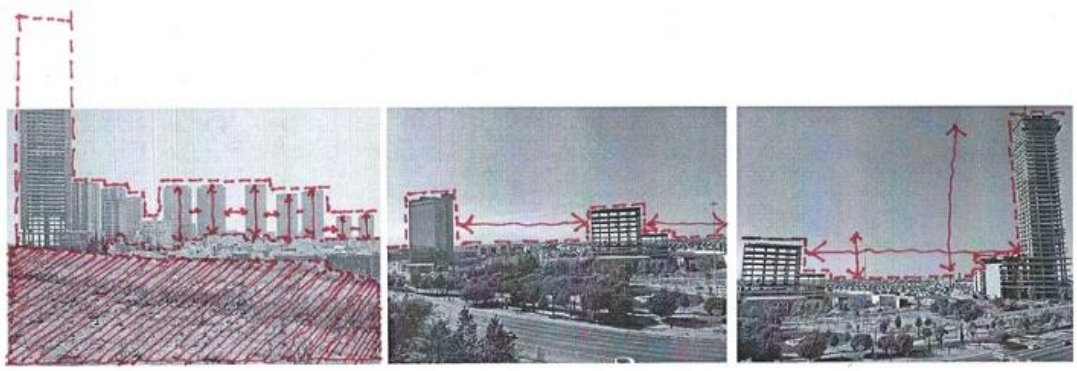


Figura 73. *Homogeneización*

Nota. Elaboración propia.

2. Desterritorialización:

- Lejanía, traducida en la pérdida de relaciones territoriales y sociales (centro-periferia).
- Relocalización de actividades.
- Aparición de nuevas referencias urbanas e identidades.

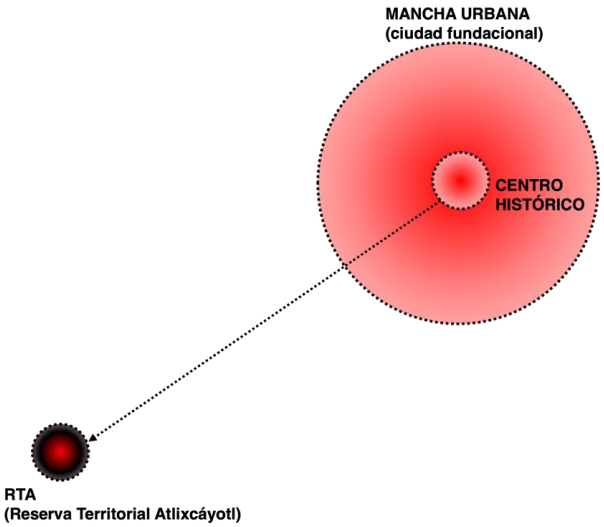


Figura 74. *Desterritorialización*

Nota. Elaboración propia

3. Fragmentación y dispersión:

- Subdivisión en diferentes partes o formas.
- Discontinuidad.
- Aislamiento.
- Desigualdad económica identificable a través de la imagen.
- Vacíos (especulación).

Es importante señalar que estos conceptos dieron como resultado morfologías que también están directamente relacionadas con las transformaciones económicas. Al adoptar el modelo liberal con una idea de globalización de producción privada de los bienes y servicios, se ha manifestado una lógica expansión del territorio de las ciudades, que se visualiza principalmente en la dispersión y fragmentación de las periferias (Pradilla, 2013). Esta situación aleja cada vez más los puntos de origen y destino, y conduce a la utilización desmesurada del automóvil para crear o mantener las conexiones necesarias.

B. Posturas y reflexiones.

Hoy en día, las ciudades carecen de una visión y planeación urbana sustentable a largo plazo; son el resultado de dinámicas políticas, económicas e intereses particulares inmediatos que, a través de equipamientos, servicios e infraestructura, determinan su funcionamiento. Esto implica una dinámica de producción espacial donde ciertos equipamientos, como los espacios comerciales y los fraccionamientos cerrados, organizan la ciudad y promueven el individualismo por encima de lo colectivo.

La accesibilidad a este modelo de ciudad o urbanización está condicionada debido a las elevadas plusvalías y rentas de sus equipamientos de salud, educación y trabajo. Esto excluye a grupos sociales, culturales y económicos que no tienen el mismo poder adquisitivo que el sector al que está destinada la urbanización capitalista; es decir, es la ciudad para unos cuantos que sí lo tienen.

Para entender mejor esta dinámica de producción espacial o urbanización capitalista, podemos argumentar las siguientes reflexiones finales y, de esta forma, comprobar las conjeturas teóricas o hipótesis planteadas en la investigación.

El valor del suelo es fundamental para determinar la viabilidad económica de proyectos de urbanización. Es uno de los tres factores determinantes en las dinámicas de

producción capitalista. Alonso (1964), en *Location and Land Use: Toward a General Theory of Land Rent*, argumentó que la rentabilidad de los desarrollos inmobiliarios depende en gran medida del costo del suelo. Los desarrolladores buscan terrenos a precios que permitan un margen de ganancia adecuado, lo que frecuentemente los lleva a las periferias donde el suelo es más económico. Harvey (1985), en *The urbanization of capital*, señaló que los bajos costos del suelo en las periferias urbanas son un atractivo significativo para los inversores, quienes buscan maximizar el retorno de sus inversiones.

Esta dinámica de producción espacial se complementa con la estructura vial, un factor fundamental que influye en los precios del suelo urbano, proporcionando áreas mejor conectadas y valores más altos. Sin embargo, el resultado es contraproducente, puesto que la disponibilidad de suelo en las periferias, como en el caso de lo que fue la Reserva Territorial Atlixcáyotl, fomenta la expansión de la mancha urbana de Puebla. Este crecimiento horizontal lleva a cuestas la dispersión urbana caracterizada por bajas densidades poblacionales, desigualdad espacial e impacto ambiental, fragmentación social y económica, creando áreas de riqueza y áreas de exclusión, tal como se demostró en el capítulo tres, en el que se describieron los componentes de la urbanización capitalista. Finalmente, la urbanización capitalista aplicada en las periferias tiene significativos impactos ambientales al transformar tierras agrícolas y naturales en suelo urbano, ocasionando la pérdida de biodiversidad, aumento de la huella de carbono y mayores costos ambientales y de recursos públicos necesarios al proporcionar los servicios urbanos.

En el caso de la ciudad de Puebla, su crecimiento urbano en sus diferentes momentos históricos es el resultado de la localización de sus principales actividades económicas y no a través de una planeación urbana y mucho menos del diseño urbano o una visión de ciudad a largo plazo. Siendo el desarrollo inmobiliario una de las principales actividades económicas, ha aprovechado los valores (precios) del suelo y la infraestructura vial (Terrazas, 1996, 2005, 2010) para urbanizar, desarrollar y comercializar sus productos.

Se pudo comprobar que la imagen de la ciudad, producto de este proceso de urbanización, se caracteriza y se identifica por medio de los siguientes modelos de ciudad o componentes desarrollados y descritos en el tercer capítulo: 1) la ciudad consumo, aquella en la que el centro comercial y la plaza comercial sustituyen o desplazan al espacio público; 2) la ciudad blindada, aquella caracterizada por la producción de vivienda horizontal

a través del fraccionamiento cerrado; 3) la ciudad genérica, aquella en la que el objeto construido representa, a través de su altura, sus elementos arquitectónicos, constructivos y materiales, el poder económico y el protagonismo de quien lo desarrolla, y que, bajo estas condiciones puede reproducirse o “estar” en cualquier lugar; 4) la ciudad del automóvil, aquella en la que el uso del auto privado es indispensable para cumplir con las actividades necesarias para su funcionamiento y donde la infraestructura urbana está pensada para optimizar las condiciones de movilidad motorizada.

Los cuatro componentes mencionados no se limitan al área de estudio de la presente investigación, sino que su análisis permite determinar que forman parte de una estructura urbana integral y legible que se aparta de las ciudades históricas, compactas y densas. Por lo tanto, son reproducibles en cualquier lugar.

El modelo neoliberal abrió las puertas al mercado del capital privado, dando como resultado un nuevo modelo de ciudad o un nuevo producto llamado ciudad. De esa manera, la ciudad dejó de ser una obra y se convirtió en mercancía (Grijalva, 2016). Este proceso de urbanización es más una dinámica de producción del espacio urbano y ha dado como resultado una morfología muy distinta a las planteadas por De Solá Morales i Rubio (1997). Por consiguiente, podemos considerarla como una nueva forma de crecimiento.

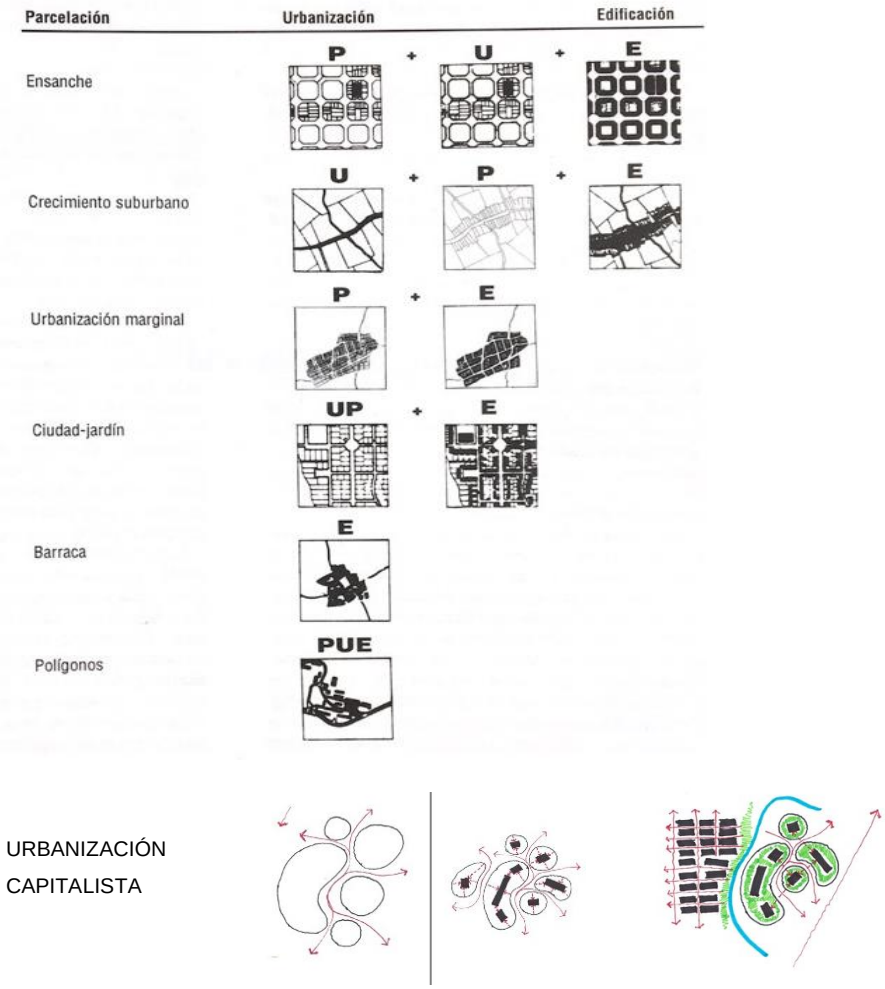


Figura 75. *Forma de crecimiento de la Urbanización capitalista*

C. Consideraciones finales.

Más allá de la forma y la estructura urbana, se producen nuevos sentidos de pertenencia e identidad con el lugar; por lo tanto, surgen nuevos significados urbanos, culturales y sociales generados a partir de la imagen y el deseo de vivir ahí. Esto se relaciona con el capital social y cultural (Bourdieu, 1979). También son también las áreas con mayor plusvalía lo que da como resultado la segregación urbana, espacial y social. La transformación del espacio urbano, bajo la influencia de la urbanización capitalista y la construcción de la ciudad global, genera nuevas identidades y significados que se reflejan en la imagen de las ciudades.

Desde la creación de una identidad cosmopolita y la reconfiguración del espacio urbano hasta el simbolismo de la arquitectura icónica y la privatización del espacio público, estos procesos tienen profundas implicaciones para la experiencia y percepción urbana.

Este fenómeno se refleja en cambios físicos, sociales y simbólicos que configuran la manera en que los habitantes perciben y experimentan su entorno urbano, gracias a la globalización y al modelo económico que ha impulsado a las ciudades a competir a nivel internacional, buscando atraer inversiones, turismo y talento lo que ha llevado a la creación de infraestructuras emblemáticas (genéricas), zonas comerciales y centros financieros que buscan posicionar a la ciudad de Puebla en el mapa global. En *The Global City: New York, London, Tokyo*, Sassen (2001) analizó cómo las ciudades globales se convierten en nodos centrales de la economía mundial, influenciando su estructura y dinámicas urbanas.

Aspirar a la ciudad global como imán de diversidad cultural y económica implica desarrollar una identidad cosmopolita. La proliferación de centros comerciales y áreas de consumo están redefiniendo la identidad de la ciudad, convirtiéndola en un espacio de consumo y ocio. A partir de esta nueva identidad, las ciudades se transforman en escenarios de consumo, donde la identidad urbana se construye alrededor de marcas, tiendas, agencias de autos y experiencias comerciales.

En *The Cultures of Cities*, Zukin (1995) señaló que los espacios comerciales contemporáneos juegan un papel central en la construcción de la identidad urbana, moldeando percepciones y experiencias de los ciudadanos. Los nuevos significados en la urbanización capitalista se reflejan también en arquitecturas icónicas y proyectos emblemáticos para simbolizar su modernidad y competitividad. Estas estructuras no solo cumplen funciones prácticas, sino que también actúan como símbolos de poder y progreso económico.

Por otro lado, Sudjic (2005), en *The Edifice Complex: How the Rich and Powerful Shape the World*, examinó cómo los edificios icónicos y grandes proyectos de infraestructura se convierten en símbolos de poder y estatus en las ciudades contemporáneas.

Resulta necesario interpretar y analizar lo argumentado en esta investigación de tal manera que permita replantear ideas y estrategias que ayuden a mejorar el funcionamiento de las urbanizaciones capitalistas. Es necesario visualizar la ciudad a largo plazo y establecer políticas públicas permanentes que lleven a la ciudad y sus habitantes a espacios más incluyentes, respetar la pirámide de la movilidad y tener como meta el

Objetivo 11 del desarrollo sustentable. Es fundamental comprender y gestionar estos cambios para promover una urbanización más equitativa y sostenible.

Quedan pendientes en la investigación temas que surgieron con más fuerza y argumentación que podrán abordarse en otros trabajos y que seguramente tienen un impacto en la urbanización capitalista. Nos referimos a la ciudad o a la urbanización con perspectiva de género y, de forma más profunda, el impacto ambiental generado por la expansión de la ciudad.

No se condena la urbanización capitalista; la investigación explicó el comportamiento y la imagen de este modelo de ciudad resultante. Más que un modelo o proceso de urbanización, es una dinámica de producción del espacio urbano. Es necesario encontrar una dinámica que dirija la ciudad hacia un urbanismo humano y menos agresivo, más compacto y menos disperso, más abierto y menos cerrado, más inclusivo y menos excluyente. Estos principios están contenidos dentro del Objetivo 11 sobre el urbanismo sostenible, y es hacia donde deben dirigirse todas las estrategias urbanas para ayudar a mejorar las condiciones de la ciudad.

Finalmente, desde la creación de una identidad cosmopolita y la reconfiguración del espacio urbano hasta el simbolismo de la arquitectura icónica y la privatización del espacio público, la dinámica de la urbanización capitalista tiene profundas implicaciones para la experiencia y percepción urbana. Es fundamental comprenderla para gestionar cambios que promuevan una urbanización más equitativa y sostenible.

BIBLIOGRAFÍA

Adriá, M. (2005). *Mario Pani. La construcción de la modernidad*. CONACULTA, GG/México.

Alexander, C. (1968). *La ciudad no es un árbol en: Nuevas Ideas Sobre Diseño Urbano, Cuadernos summa-nueva visión, Serie: El Diseño del Entorno Humano.* https://sistemasdeproyecto.files.wordpress.com/2012/10/alexander-c-una-ciudad-no-es-un-c3a1rbol.pdf

Alonso, W. (1964). *Location and Land Use. Toward a General Theory of Land Rent*. Cambridge Harward University Press

Alva, B., & Aldrete, L. (2011). Identidad urbana reflexiones sobre las orientaciones teóricas para su estudio. *Teuken Bidikay - Revista Latinoamericana de Investigación en Organizaciones, Ambiente y Sociedad, 2*(2), 214–228. https://revistas.elpoli.edu.co/index.php/teu/article/view/1123

Argandoña, A. (1990). *El pensamiento económico de Milton Friedman.* https://www.iese.edu/research/pdfs/DI-0193.pdf

Augé, M. (1992). *Los «no lugares» espacios del anonimato. Una Antropología de la Sobremodernidad*. Gedisa.

Ávila, E. (2015). *A la célula, ni la ven ni la ocupan IP y gobierno.* El Universal. http://www.eluniversal.com.mx/articulo/estados/2015/10/30/la-celula-ni-la-ven-ni-la-ocupan-ip-y-gobierno#imagen-1

Aymonino, C. (1972). *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*. Editorial Gustavo Gili.

Azcárate, M.V., cocerom D., García, F.J., Muguruza, C., & Santos, J.M. (2012). *Análisis detallado del territorio.* http://www.geogra.uah.es/simurban1/PDF/pdf_2012/segundo_capitulo.pdf.

Baeza, M. A. (2006). Globalización y homogeneización cultural. *Sociedad Hoy*, (10), 9-24,

Banco Mundial. (2016). *Taking on Inequality.* https://n9.cl/kzg0pv

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy, 15*(2), 73-80.

Baudrillard, J. (1999). *Sistema de los objetos*. Letra e.

Bauman, Z. (1998). *La globalización : consecuencias humanas*. Fondo de Cultura

Económica.

Bauman, Z. (2003). *Modernidad Líquida*. Fondo de Cultura Económica.

Bauman, Z. (2003). *Modernidad Líquida.* Fondo de Cultura Económica.

Bohigas, O. (2004). *Contra la incontinencia urbana, Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Electa.

Borja, J., & Muxi, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Electa.

Bridge, S. (2018). *Revealed: new Dubai Square retail project set to dwarf The Dubai Mall.* Arabian Business. https://www.arabianbusiness.com/retail/401410-revealed-dubai-square-project-set-to-dwarf-dubai-mall

Cabrera, L., & Delgado, J. (2019). Sector inmobiliario y estructura urbana en la ciudad de Puebla 1900-2010. *Secuencia, Revista de Historia y Ciencias Sociales*, (103), 1-37.

Cabrera, V., & Guerrero, J. (2008). *La política de suelo en Puebla. La reserva territorial Quetzalcóatl-Atlixcáyotl, fuente de segregación socioespacial y riqueza selectiva.* BUAP.

Cabrera, V., & Guerrero, M. (2008). *La política de suelo en Puebla, La reserva territorial Atlixcáyotl-Quetzalcóatl fuente de segregación socioespacial y riqueza selectiva.* Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

Camagni, R. (2005). *Economía Urbana.* Antoni Bosch, Editor, S.A.

Caño, A. (2013). *La alianza Thatcher-Reagan definió el final del siglo XX.* El País. https://elpais.com/internacional/2013/04/08/actualidad/1365435099_433955.htmlhttps://elpais.com/internacional/2013/04/08/actualidad/1365435099_433955.html

Cardoso M., A. G., & Ortiz, J. (2005). *Periurbanización, Segregación Social y Fragmentación Territorial.* Instituto de Estudios Geográficos-Universidad Nacional de Tucumán.

Careri, F. (1985). *Walkscapes el andar como práctica estética*. GG.

Castells, M. (1974). *La cuestión urbana.* Siglo Veintiuno Editores.

Castells, M. (1995). *La ciudad informacional, tecnologías de la información, estructuración económica y el proceso urbano-regional*. http://www.ub.edu/geocrit/b3w-98.htm

Chaparro, P. (1972). Efectos sociales y políticos del proceso de urbanización. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales, 2*(6). https://doi.org/10.7764/852

Childe, G. (1954). *Los orígenes de la civilización*. Fondo de Cultura Económica.

CIAM. (1933). *Carta de Atenas.* http://www.patrimonio.cdmx.gob.mx/assets/images/marco_juridico/Carta_de_atenas1933.pdf

Ciccolella, P., & Mignaqui, I. (2009). *Capitalismo global y transformaciones metropolitanas: enfoques e instrumentos para repensar el desarrollo urbano.* https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/formacion-virtual/20130712043756/06cicco.pdf

Corbusier, L. (1924). *La ciudad del futuro*. Ediciones Infinito.

Corchero, M. Á. (2015). *El Agente Urbanizador* [Tesis doctoral, Universidad de Salamanca]. Gredos. http://hdl.handle.net/10366/129416

Cortés, F., & De Oliveira, O. (2010). Desigualdad Social. En *Los grandes problemas de México.* El Colegio de México.

Crawford, M. (1992). *El mundo en un centro comercial.* Noonday Press.

Cruz, M., & Carbone, S. (2012). Los pueblos urbanos y la ciudad: miradas distintas desde la planeación. En *Periferias Metropolitanas, Políticas Públicas y Medio Ambiente* (pp. 15-44). RNIU.

de Azumendi, L. (15 de marzo de 2018). *Mercado y más mercado: diez años sin Milton Friedman*. https://www.bbva.com/es/mercado-mas-mercado-diez-anos-sin-milton-friedman/

de Garay, A. (2004). *Pani, vida y obra*. UNAM.

de Solá-Morales i Rubio, M. (1997). *Las Formas de Crecimiento Urbano.* Ediciones UPC.

Di Biagi, P. (2005). Los CIAM de camino a Atenas: espacio habitable y ciudad funcional. *V Congreso Internacional DOCOMOMO Ibérico,* 133–146.

El Universal Puebla. (2022). *Distrito Sonata. Qué hay en la 'smart city' de Lomas de Angelópolis.* https://www.eluniversalpuebla.com.mx/economia-y-negocios/distrito-sonata-que-hay-en-la-smart-city-de-lomas-de-angelopolis/

Enciclopedia Jurídica. (s.f.). *Expropiación urbanística*. http://www.enciclopedia-juridica.com/d/expropiaci%C3%B3n-urban%C3%ADstica/expropiaci%C3%B3n-urban%C3%ADstica.htm

Espinosa, E. (2012). *La lectura de la imagen urbana*. UAM-Azcapotzalco.

Evans, R. (1978). Fugures, Doors and Passages. *Architectural Design, 48*, 55-91.

Evans, R. (1997). *Translations From Drawing To Building and Other Essays.* https://emthesis.wordpress.com/wp-content/uploads/2008/11/evans-figures-doors-and-passages.pdf

Fainstein, S. (2014). The just city. *International Journal of Urban Sciences, 18*(1), 1–18. https://doi.org/10.1080/12265934.2013.834643

Fernández, J. M. (2006). *Planificación estratégica de ciudades: Nuevos instrumentos y procesos.* Reverté.

Flores, S. (1993). *Estructura territorial en la zona metropolitana de la ciudad de Puebla : población, expansión urbana y terciarización de la economía en el periodo 1970-1990.* UNAM-SMP-BUAP.

Gamboa, L. (2010). *Las actividades económicas, Negocios y negociantes en la ciudad de Puebla, 1810-1913.* Ediciones de Educación y Cultura.

García, C. (2016). *Teorías e Historia de la Ciudad Contemporánea*. GG.

García, N. (1999). *La globalización imaginada*. Paidós.

Garnier, T. (1917). *Una ciudad industrial, orígenes y desarrollo de la ciudad moderna.* GG.

Garza, G. (1986). *Planeación urbana en México en periodo de crisis (1983-1984).* El Colegio de México.

Gasca, J. (2017). *Espacios del consumo y del comercio en la ciudad contemporánea.* México: UNAM, Instituto de Investigaciones Económicas.

Gasca-Zamora, J. (2017). Centros comerciales de la Ciudad de México: El ascenso de los negocios inmobiliarios orientados al consumo. *Eure, 43*(130), 73–96. https://doi.org/10.4067/s0250-71612017000300073

Geddes, P. (1915). *Cities in evolution. An introduction to the town planning movement and to the study of civics.* Williams and Norgate.

Gehl, J. (2010). *Cities for People.* Island Press.

Giglia, Á. (2017). *Renovación urbana, modos de habitar y desigualdad en la Ciudad de México.* Juan Pablos Editor.

Gobierno del Estado de Puebla. (1993). *Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999.* Gobierno del Estado de Puebla.

Gobierno del Estado de Puebla. (2023). *Primer Informe de Gobierno 14 de diciembre 2023.* Gobierno del Estado de Puebla.

Harvey, D. (1985). *The urbanization of capital: studies in the history and theory of capitalist urbanization*. The Johns Hopkins University Press.

Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. Siglo XXI Editores.

Harvey, D., & González, M. (1977). *Urbanismo y desigualdad social.* In Arquitectura y urbanismo. Siglo XXI Editores.

Herrera, A. (2018). *La identidad urbana como categoría de análisis. Una propuesta metodológica para la lectura del territorio a través de la consolidación Histórico-Espacial de sus atributos urbanos característicos*. Seminario Internacional de Investigación En Urbanismo SIIU. https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/108528/108BGT_HerreraAna.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Ibelings, H. (2002). *Supermodernism : architecture in the age of globalization.* NAi.

Ibelings, H. (2002). *Supermodernism : Architecture in the Age of Globalization*. GG.

INEGI. (2015). *Censo de población y vivienda 2015.* https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/

Iracheta, A. (2015). Ciudad informal y precaria. La otra cara de la urbanización mexicana. En *la urbanización social y privada del ejido. Ensayos sobre la dualidad del desarrollo urbano en México*. Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias Guillermo Olivera.

Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Entre Líneas.

Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Random House.

Jacobs, J. (1969). *La economía de las ciudades*. Ediciones Península.

Jameson, F. (1999). *El giro cultural. Escritos seleccionados sobre el posmodernismos. 1983-1998*. Manantial.

Jencks, C. (1981). *El lenguaje de la arquitectura posmoderna*. Editorial Gustavo Gili.

Koolhaas, R. (1994). *La ciudad genérica*. GG.

Kuhn, T. (1971). *La estructura de las revoluciones científicas*. FCE.

Kuhn, T. (2002). La estructura de las revoluciones científicas. *Revista de Filosofía de La Universidad de Costa Rica, 40*(101), 179–190.

Lefebvre, H. (1968). *El derecho a la ciudad*. Ediciones Península.

Lefebvre, H. (1970). La revolución urbana. Retrieved from https://leerlaciudadblog.files.wordpress.com/2016/05/lefebvre-la-revolucic3b3n-urbana.pdf

Lefebvre, H. (1974). *La producción del espacio.* Anthropos.

Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.

Litman, T. (2020). *Transportation for Everyone: A Practical Guide to Managing Transportation for Multimodal Access.* https://www.vtpi.org/choice.pdf

Loos, A. (1908). Ornamento y delito. *Paperback*, (7), 1–7. http://paperback.infolio.es/articulos/loos/ornato.pdf

Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad.* The Massachusetts Institute of Technology Press.

Lynch, K. (1981). *A theory of good city Form*. MIT Press.

Lynch, K. (1984). *La imagen de la ciudad.* GG.

Lynch, K. (2008). *The Image of the City*. Editorial Gustavo Gili, SL.

Martínez, P. (2015). *La producción estatal del espacio: Planificación urbana y territorial en la ciudad de Puebla Siglo XX.* https://zaloamati.azc.uam.mx/handle/11191/5982

Melé, P. (1994). *Puebla, Urbanización y políticas urbanas.* Buap-Uam Azcapotzalco.

Méndez, E. (1989). *Urbanismo y morfología de las ciudades novohispanas: el diseño de*

Puebla. UNAM.

Méndez, E. (2007). Arquitecturas de la globalización. Ed. U. de Sonora.

Méndez, E., Rodríguez, I., & Enríquez, J. (2010). Introducción. In E. Méndez, I. Rodríguez, & J. Enríquez, *Arquitecturas alegóricas y urbanismos defensivos.* (p. 15). El Colegio de Sonora.

Méndez, E., Rodríguez, I., & Enríquez, J. Á. (2010). Arquitecturas alegóricas y urbanismos defensivos. El Colegio de Sonora.

Meyer, L. (1995). *Liberalismo autoritario: las contradicciones del sistema político mexicano*. Océano.

Moles, A. (1991). *La imagen. Comunicación funcional.* Trillas.

Moreno, M. (2016). *Geografías en Construcción. El Megaproyecto de Santa Fé en la Ciudad de México.* UAM-Cuajimalpa.

Morris, A.E.J. (1984). *Historia de la forma urbana.* Gustavo Gili.

Muñoz, F. (2008). *Urbanalización paisajes comunes, lugares globales*. GG.

Muñoz, G., & Sánchez, J. A. (2009). Urbanalización. arquitectura y turismo. Topofilia Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales Centro de Estudios de América Del Norte. *El Colegio de Sonora, 1*(3), 1–18.

Muxi, Z. (2004). *La arquitectura de la ciudad global.* Editorial Gustavo Gili.

Muxi, Z. (2009). *La arquitectura de la ciudad global*. GG.

Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius Loci: Towards a phenomenology of architecture.* Rizzoli.

ONU-Hábitat. (s.f.). *La expansión urbana*. https://onuhabitat.org.mx/index.php/ciudades-compactas-story

Pantoja, C. M. (2002). *La renovación urbana. Puebla y Guadalajara: Un estudio comparado.* Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélez Pliego”-BUAP.

Peña, S. (2016). *¿Qué es la teoría de la planeación?* El Colegio de México.

Pirenne, H. (1972). *Las ciudades de la Edad Media*. Presses Universitaires de France.

Polése, M. (1988). *Economía Urbana y Regional. Introducción a la relación entre territorio*

y desarrollo. UCOL.

Porter, M. (1990). The competitive advantage of nations. *Harvard Bussiness Review*, 74-91.

Pradilla, E. (2017). Teoría sobre el sprawl y ciudad compacta. De la ciudad compacta a las periferias dispersas en México. En *Ciudad y territorio: ciudad compacta vs ciudad dispersa. Visiones desde México y España* (pp. 27-48). Tendencias- UANL.

Rogers, R., & Gumuchdjian, P. (2000). *Ciudades para un pequeño planeta*. Gustavo Gili.

Rossi, A. (1971). *La arquitectura de la ciudad.* Arquitectura y Crítica.

Rossi, A. (1982). *La arquitectura de la ciudad*. Gustavo Gili.

Salamanca, J.F. (2005). Puebla (México): una ciudad histórica ante un futuro incierto. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 9*. https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/958

Sánchez, J. (2013). *La vivienda social en México. ¿Pasado, Presente, Futuro?* https://biblioteca.ciess.org:8081/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=27548

Sánchez, J. L. (2008). *La neo-liberalización de la angelópolis 1980-2004.* Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélez Pliego”-BUAP.

Saraví, G. A. (2008). Mundos aislados: Segregación urbana y desigualdad en la ciudad de México. *Eure, 34*(103), 93–110. https://doi.org/10.4067/s0250-71612008000300005

Sassen, S. (1992). La ciudad global. Alfoz: Madrid. *Territorio Economía y Sociedad*, (90), 35-42. https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2009.00832.x

Sassen, S: (2001). *The Global City. New York, London, Tokyo*. Princeton University Press

Sennett, R. (2019). *Construir, Habitar. Ética para la ciudad.* Anagrama.

Smithson, A. a. (1967). *Urban Structuring: Studies of Alison and Peter smithson.* Reinhold Publishing Corporation.

Sobrino, J. (2012). *La urbanización en el México Contemporáneo*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe-CEPAL.

Sorkin, M. (1992). *Variaciones sobre un parque temático, La nueva ciudad americana y el fin del espacio público.* Editorial Gustavo Gili.

Sorkin, M. (2004). *Variaciones sobre un parque temático :la nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. http://www.ggili.com/catalogo.cfm?id=buscador

Sudjic, D. (2005). *The Edifice Complex: How the Rich and Powerful Shape the World*. Allen Lane.

Terrazas, O. (2005). *La ciudad de los caminos*. UAM-Azcapotzalco.

Topalov, C. (1979). *La urbanización capitalista: algunos elementos para su análisis.* Edicol.

Unikel, L. (1980). *El Proceso de Urbanización en México. Distribución y crecimiento de la población.* https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/46

Valenzuela, A. (2014). Urbanistas y visionarios, la planeación urbana de la ciudad de méxico en la primera mitad del siglo XX. ©*EURE, 41*(123). https://scielo.conicyt.cl/pdf/eure/v41n123/art14.pdf

Valverde, F. (2017). *Puebla, calle 11 sur. de borde urbano a eje de centralidad.* Universidad Iberoamericana Puebla.

Venturi, R., Brown, D., & Izenour, S. (1977). *Aprendiendo de las Vegas*. Editorial Gustavo Gili.

Ziccardi, A. (2020). *Ciudades latinoamericanas*. Clacso.

Zukin, S. (1995). *The Cultures of Cities*. Blackwell.

ANEXOS

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. *Delimitación física del área de estudio* 27
Figura 2. *Semejanzas y coincidencias interdisciplinarias acerca de la urbanización capitalista*..... 29
Figura 3. *Relación entre conceptos y elementos que permiten identificar la urbanización capitalista que dan como resultado sus componentes* 32
Figura 4. *Diagramas comparativos entre la morfología urbana de la ciudad o trazo fundacional y la urbanización capitalista*..... 36
Figura 5. *Variables de análisis a identificar en la ciudad fundacional y en la urbanización capitalista*..... 36
Figura 6. *Diagramas de las variables de análisis de las zonas fundacionales de tres ciudades mexicanas.* 54
Figura 7. *Identificación de componentes y patrones de calles de áreas fundacionales de tres ciudades mexicanas. En azul se representa el comercio en planta baja, en amarillo el espacio público y en rojo la circulación vehicular* 55
Figura 8. *Diagramas de análisis de la variable de accesibilidad. El punto rojo representa el punto de control de acceso o caseta de vigilancia. La línea negra representa la propiedad delimitada por una barda, reja o cerca. La línea roja representa los flujos vehiculares*..... 58
Figura 9. *Santa Fe. Relación entre el límite de la propiedad y la ubicación del objeto construido, lo cual muestra la discontinuidad en el tejido urbano*..... 59
Figura 10. *Componentes y patrones de las calles de la urbanización capitalista. En azul se representa la barda o reja, en amarillo la circulación peatonal, en rosa la caseta de vigilancia o acceso, y en rojo la circulación vehicular*..... 60
Figura 11. *Listado de los países más desiguales* 78
Figura 12. *Se muestra el área de estudio y la segregación espacial generada a partir del borde natural del río Atoyac y la Calle 11 Sur, así como las distintas urbanizaciones generadas a partir de distintos procesos de producción*..... 82
Figura 13. *Acercamientos del área de estudio con respecto a la urbanización contigua*. . 83
Figura 14. *Se muestran dos vialidades: del lado izquierdo, la Vía Atlixcáyotl, y del lado derecho, la Calle 11 Sur* 84

Figura 15. *Se muestran los contrastes y las desigualdades urbanas y arquitectónicas, ambos resultados de distintos procesos de urbanización. Del lado izquierdo, el fraccionamiento Lomas de Angelópolis, producto de la inversión inmobiliaria y privada. Del lado derecho, una urbanización más lenta, sin inversión pública y mucho menos privada* 85
Figura 16. *Arriba izquierda: Puebla, forma urbana de la ciudad fundacional; arriba derecha: forma urbana de la periferia; abajo izquierda: forma urbana y objeto construido; abajo derecha: la nueva morfología urbana en el área de estudio* 90
Figura 17. *Fotografía y render del Centro Comercial Explanada Plaza* 95
Figura 18. *Fraccionamiento Lomas de Angelópolis. Barda Perimetral* 98
Figura 19. *Imágenes de urbanizaciones capitalistas en diferentes ciudades* 99
Figura 20. *Mapa fundacional de Puebla sobre mancha urbana actual* 105
Figura 21. *Trazado original español* 107
Figura 22. *Elementos más importantes de la traza española* 108
Figura 23. *Localización de algunos de los molinos de Puebla que dieron origen a colonias con el mismo nombre* 110
Figura 24. *Localización de algunas de las fábricas textiles de Puebla* 111
Figura 25. *Plano de la ciudad de Puebla levantado por el C. Atenógenes N. Carrasco* .. 112
Figura 26. *Extensión de la mancha urbana hacia el oriente, poniente, norte y sur de la ciudad a través de dos distintos equipamientos: la nueva colonia La Paz y el Aeropuerto Nacional Pablo L. Sidar* 114
Figura 27. *Localización de la industria fuera de la mancha urbana y sobre la autopista* . 118
Figura 28. *Localización de los centros comerciales más importantes de Puebla como objetos estructuradores y organizadores del territorio urbano* 119
Figura 29. *Localización de unidades habitacionales* 121
Figura 30. *Localización de las principales universidades de Puebla. La BUAP (7) es la única universidad pública. Las seis restantes son privadas* 123
Figura 31. *Etapas de crecimiento (urbanización) de la mancha urbana de Puebla con respecto al área de estudio.* 127
Figura 32. *Proceso de urbanización del área de estudio* 128
Figura 33. *Localización de la Reserva Territorial Atlixcáyotl (RTA) dentro de la mancha urbana y la estructura vial principal* 130

Figura 34. *Localización de plazas, centros comerciales y espacio público dentro del área de estudio.* 139
Figura 35. *Localización del nuevo Centro Comercial Angelópolis, como equipamiento de consumo y futuro detonador de la urbanización de la RTA.* 140
Figura 36. *Diagramas de funcionamiento de la plaza y centro comercial. Se muestra la conexión directa entre la vialidad-estacionamiento-plaza*..... 142
Figura 37. *Diagramas de funcionamiento de la plaza y centro comercial. Se muestra la conexión directa entre la vialidad-estacionamiento-plaza*..... 143
Figura 38. *Plazas y centros comerciales dentro del área de estudio. Se observa la imagen urbana resultado de la conexión directa entre la vialidad-estacionamiento-plaza. En todos los casos, el estacionamiento en primer plano* 144
Figura 39. *Localización de fraccionamientos dentro del área de estudio.* 147
Figura 40. *Delimitación y localización de los seis cuadrantes de análisis* 148
Figura 41. *Diagramas de los flujos vehiculares de cada uno de los cuadrantes* 150
Figura 42. *Imágenes de los flujos en los seis cuadrantes. Se observa la continuidad vehicular en las vialidades principales, discontinuidad en algunas calles secundarias cerradas por bardas y el poco flujo peatonal debido a la falta de infraestructura* 151
Figura 43. *Formas de crecimiento urbano. Autor: Manuel Solá I Morales* 153
Figura 44. *Se observa una nueva morfología urbana resultado del valor del suelo* 154
Figura 45. *Modelo de fraccionamiento cerrado diferente*..... 156
Figura 46. *Modelo de fraccionamiento cerrado diferente*..... 157
Figura 47. *Modelo de fraccionamiento cerrado diferente*..... 157
Figura 48. *Modelo de fraccionamiento cerrado diferente*..... 158
Figura 49. *Modelo de fraccionamiento cerrado diferente*..... 158
Figura 50. *Diferentes tipologías de controles de acceso a fraccionamientos* 159
Figura 51. *Diferentes tipologías de controles de acceso a fraccionamientos* 160
Figura 52. *Diferentes tipologías de controles de acceso a fraccionamientos* 161
Figura 53. *Diferentes tipologías de controles de acceso a fraccionamientos* 162
Figura 54. *Diferentes tipologías de controles de acceso a fraccionamientos* 163
Figura 55. *Se muestra la falta de continuidad tanto vehicular como peatonal debido a la construcción de bardas y la poca circulación peatonal debido a la estrechez de la banqueta y a la nula actividad* 164

Figura 56. 166
Figura 57. 167
Figura 58. 168
Figura 59. 169
Figura 60. 170
Figura 61. *Superficie del fraccionamiento Lomas de Angelópolis, la delimitación física de cada uno de sus clústeres y sus áreas comunes* 171
Figura 62. *Tipologías de los clústeres del fraccionamiento Lomas de Angelópolis. Se puede observar que cada clúster está físicamente delimitado por una barda y por un punto de control de acceso. Se observa también el área común con la que cuenta cada clúster, en la que la mayoría tiene una "casa club" ubicada.* 172
Figura 63. *Delimitación física del fraccionamiento Lomas de Angelópolis y, dentro de este, el Distrito Sonata* 176
Figura 64. *Fraccionamiento Lomas de Angelópolis* 177
Figura 65. *Se muestra la verticalización de la arquitectura a través de sus edificios y la discontinuidad que se genera con los vacíos entre ellos* 181
Figura 66. 182
Figura 67. 183
Figura 68. *Diagramas de las secciones de las principales vialidades* 197
Figura 69. *Paradas del transporte público por cuadrante* 199
Figura 70. *Ubicación de las agencias de autos sobre la Vía Atlixcáyotl* 203
Figura 71. *Ubicación de las agencias de autos sobre la Vía Atlixcáyotl* 204
Figura 72. *Diagrama de Hipótesis general y particular* 210
Figura 73. *Homogeneización* 213
Figura 74. *Desterritorialización* 213
Figura 75. *Forma de crecimiento de la Urbanización capitalista* 217