

00161  
4  
200



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA  
DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO**

**LAS NUEVAS CIUDADES:  
UNA ALTERNATIVA PARA DISMINUIR  
EL CRECIMIENTO DE LA Z.M.C.M.**

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE:

**MAESTRO EN ARQUITECTURA  
( U R B A N I S M O )**

P R E S E N T A :

**MIGUEL ANGEL RIVERO YNURRETA**



MEXICO, D. F.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

1993



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## CONTENIDO

Pág.

INTRODUCCION .....

### CAPITULO I

#### EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

- A)- MIGRACION Y URBANIZACION .....
- B)- LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS .....
- 1.- EL CASO DE CIUDAD SATELITE .....
- 2.- EL CASO DE CIUDAD NEZAHUALCOYOTL .....
- CONCLUSIONES .....

### CAPITULO II

#### LA MACROCEFALIA URBANA

- A)- LA PROBLEMÁTICA URBANA ACTUAL .....
- B)- EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO .....
- CONCLUSIONES .....

### CAPITULO III

#### PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

- A)- NUEVOS POLOS DE DESARROLLO .....
- B)- REORDENAMIENTO DE LA Z.M.C.M. .....
- CONCLUSIONES .....

CONCLUSIONES GENERALES .....

BIBLIOGRAFIA .....

ANEXOS .....

TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES .....

A)- EL CASO INGLES .....

B)- EL CASO FRANCÉS .....

**OBJETIVO GENERAL:** Proponer alternativas de solución al problema urbano que plantea la expansión de la Z M C M.

**OBJETIVOS PARTICULARES:** Conocer las características que originaron los asentamientos humanos en la zona conurbada de al ciudad de México D.F. y Edo. Mex.

Analizar las repercusiones sociales, económicas y políticas en el D.F. y Edo. de Mex.

Disminuir el crecimiento desordenado de la Z.M.C.M.

Reordenar a largo plazo la region centro del país, a traves de la propuesta de la creación de nuevos polos de atracción.

## INTRODUCCION

El centro de México es el área en la cual se origina un desarrollo extraordinario, una mancha continua de áreas urbanas y suburbanas, que a partir del D.F. se extienden a los municipios conurbados del Edo. de México y amenazan con llegar hasta Toluca, Cuernavaca, Puebla, Pachuca y Querétaro.

El proceso de urbanización en la historia del altiplano central ha conformado en la segunda mitad de este siglo, una region urbana con particulares formas de vida y usos del suelo.

La Z.M.C.M. se distingue del resto de la República Mexicana por su alta concentración de población, por su elevada densidad y por su extendida superficie. Esta área se destaca por su importancia demográfica, económica, política, social y cultural, muy por encima de lo que su tamaño real permitiría considerar.

La existencia y la fuerza de esta tendencia de crecimiento urbano, que se caracteriza por la prolongación de las corrientes de concentración urbana en la ciudad capital y en las ciudades de la región central indican, la posibilidad que tiene una estrategia de desarrollo de las áreas metropolitanas regionales y de las ciudades medias en el interior

de la región central.

Si el desarrollo de los habitantes en estas áreas es limitado, tal como lo hacen aparecer diferentes indicadores económicos y sociales, no por ello deja de ser cierto que en su conjunto la población de los municipios conurbados de la ciudad de México vive en mejores condiciones que la media nacional.

Lo anterior es un dato importante, ya que permite explicar y revisar el mito que en apariencia hace inexplicable la concentración de la población en la ciudad de México.

La búsqueda de mejores recursos locales, materiales y humanos, así como de mayores medios para satisfacer las necesidades locales, constituye una fuente de innovaciones tecnológicas y de prácticas económicas y sociales renovadas.

Con éste trabajo únicamente se pretende señalar las posibilidades de otro enfoque que aglutine las corrientes económicas, políticas y sociales, con el propósito de favorecer el desarrollo de la región central y del país en su conjunto.

En esta etapa de la historia del país resulta indispensable promover iniciativas, con la finalidad de crear riqueza, capitalizar el esfuerzo y el trabajo de las poblaciones

locales, de acuerdo con sus capacidades de desarrollo, mediante políticas de descentralización que les permitan una integración económica, política, social y cultural.

De aquí a finales del presente siglo, en las grandes metrópolis y en especial la Z.M.C.M. por ser una de las mas grandes del mundo, deberá de realizarse un esfuerzo muy grande, para poder albergar a las nuevas generaciones las que aún no nacen y ofrecerles una calidad de vida que vaya acorde con las necesidades del ser humano. En mi calidad de alumno de la Maestría de Arquitectura con especialidad en Urbanismo, pretendo con este sencillo trabajo, hacer una pequeña aportación con respecto a las políticas de desarrollo económico y social de la región central del País.

Para tal fin, el presente trabajo lo he dividido en tres partes o capítulos en la forma siguiente:

En el primer capítulo espongo el problema de la urbanización de la Z.M.C.M. y tomo dos casos de estudio como ejemplos: Ciudad Satélite y Ciudad Nezahualcoyotl.

En el segundo capítulo, planteo las estrategias que marca el Plan Nacional de Desarrollo con respecto a la problemática de la Zona Conurbada de la Ciudad de México.

En el tercer capítulo, partiendo de la teoría de las nuevas ciudades, desarrollada y aplicada en Londres y París, con resultados aceptables, me he atrevido a sustentar la tesis de los Nuevos Polos de Desarrollo como estrategia para el reordenamiento de la Z.M.C.M.

LA GRAN CIUDAD NO VA A  
SER ABOLIDA. CUANDO -  
MAS SE PUEDE TRATAR DE  
REDUCIR SU COEFICIENTE  
DE CRECIMIENTO.

John Friedmann

**CAPITULO I**  
**EL DESARROLLO URBANO DE LA**  
**Z.M.C.M.**

- A) - MIGRACION Y URBANIZACION
- B) - LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS
  - 1 - EL CASO DE CD. SATELITE
  - 2 - EL CASO DE CD. NEZAHUALCOYOTL

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

### ANTECEDENTES

Desde la época prehispánica, hasta la fecha, la ciudad de México prosigue su expansión devoradora, anexándose las tierras que la circundan debido a dos circunstancias: Por un lado la prohibición de nuevos fraccionamientos en el D.F., política establecida por el Regente de la ciudad de México, Ernesto Uruchurtu a partir de 1958 y por otro la política de facilidades del gobierno del Dr. Gustavo Baz en el Estado de México, política que promovió el desarrollo de fraccionamientos urbano - industriales, a través de la exención de impuestos y la autorización de la división de la tierra prácticamente sin urbanizar, lo que dió como resultado una especie de imán de la mancha urbana en el extremo norte del D.F., sobre los municipios colindantes del Estado de México, fenómeno que propicio una alta especulación inmobiliaria que se inicio en 1957 con ciudad Satélite y continua hasta la fecha.

### MIGRACION Y URBANIZACION

El crecimiento "explosivo" de la población del país y su concentración en la ciudad capital, provocó que una urbe que en 1930 sólo tenía un millón de habitantes, en un lapso de 50 años, multiplicara diez y siete veces su tamaño. De

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

hecho en 1980 llegó a su fin el período de metropolización iniciado en 1950 y a partir de esa fecha se inicia la siguiente etapa del proceso de expansión de la urbe, con el traslape de la ZMCM, con la zona metropolitana de Toluca - Lerma, el cual adquiere en la actualidad un carácter de tipo megalopolitano, según MIGUEL MESSMACHER\*. En este proceso demográfico han intervenido en sus distintas etapas, el crecimiento natural, el crecimiento social y el crecimiento físico condicionado.

Este crecimiento ha rebasado los límites administrativos de la antigua ciudad de México, avanzando de manera avasalladora sobre los municipios que conforman la primera y la segunda corona de municipios del Estado de México, que rodean el Distrito Federal por el oeste, norte y oriente.

Para los municipios del Estado de México que conforman la zona conurbada de la ciudad de México, este fenómeno ha provocado una presión demográfica muy alta a nivel nacional, la cual se debe a la cercanía y a la contigüidad geográfica con el Distrito Federal, convirtiendo a los municipios conurbados en amplios receptáculos de los flujos migratorios de millo-

---

\* Miguel Messmacher. MEXICO MEGALOPOLIS. SEP. 1987.

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

nes de mexicanos, que llevados por los atractivos de la metrópoli han abandonado sus lugares de origen.

El fenómeno y la velocidad de su desarrollo son de tal magnitud que para 1990 existía en los municipios conurbados del Edo. de México una población de aproximadamente 10 millones de habitantes, de un total de 21 millones considerados para la Z.M.C.M. Sin embargo en 1950, en esos mismos municipios no había más allá de algunas decenas de miles de habitantes disfrutando de las excelencias de la vida rural en la proximidad de la gran urbe.

Si el proceso de crecimiento y concentración de población continúa, se estima que la ZMCM alcanzará para el año 2000, según diferentes hipótesis, una población entre los 27 y los 35 millones, de la cual una parte importante se encontrará asentada en los municipios conurbados del Edo. de México.

## ORIGENES SOCIOCULTURALES DE LA POBLACION

El gran impacto de la migración en el crecimiento de la ciudad está representado por el hecho de que en 1970 cerca del 35% de la población de la ciudad de México y más del 50% de la población de más de 20 años no habían nacido

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

en la urbe.

Aunque la ciudad de México ha recibido población de casi todas las regiones del país, el análisis llevado a cabo en 1970 por Muñoz,\* Oliveira y Stern, revela que la mayoría proviene de tres regiones relativamente próximas, en las cuales se daban distintas tendencias migratorias en el año de 1970, momento del análisis.

En la primera región, conformada por un círculo de 150 kilómetros en torno a la capital y un corredor hacia Guanajuato, se presentaba una tendencia decreciente en el volumen de migrantes.

En la segunda región formada a partir de los límites del primer círculo hasta una distancia de 600 a 800 kilómetros de la capital e interrumpido únicamente por el corredor Querétaro, Guanajuato, había una tendencia creciente de migrantes hacia la ciudad de México.

En la tercera zona, aparecen las regiones más alejadas

---

\* Muñoz, Oliveira y Stern. Migración y Desarrollo Social ...

## EL DESARROLLO URBANO E LA Z.M.C.M.

de la ciudad, que mantienen relaciones relativamente inestables desde el punto de vista de su aportación de migrantes, como son Jalisco, Michoacán, Oaxaca, Chiapas y Yucatán.

De la primera región, la ciudad de México reclutó al 50% de sus migrantes antes de 1935 y sólo el 23% en el periodo que va de 1955 a 1970.

De la segunda región por el contrario, la capital reclutó sólo al 26% de sus migrantes antes de 1935 y al 46% entre 1955 y 1970.

Esto quiere decir que hasta 1970 cerca de las tres cuartas partes del total de migrantes provenían de un área circunscrita por un radio de 800 kilómetros en torno a la capital.

Para 1970 las regiones situadas en la inmediata vecindad con la capital tuvieron, con excepción de Hidalgo, una importancia menor como proveedoras de migrantes. En cambio cobraron importancia ciertas áreas de los estados de Michoacán, Guanajuato, Veracruz y Oaxaca.

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

De manera general, los autores citados afirman que en números crecientes los migrantes a la ciudad de México provienen de comunidades rurales y regiones deprimidas.

Por las dimensiones geográficas de la localidad de origen de migrante, las comunidades con menos de 5,000 habitantes son con mucho, las responsables, desde antes de 1935 hasta 1970, de un flujo de migrantes que fluctúa de un 40% entre 1935 y 1944 a un 51% entre 1955 y 1964.

A esta tendencia que, no sólo se mantiene sino que se incrementa, se agregan los resultados de los movimientos migratorios de las poblaciones entre 5,000 y 19,999 habitantes y entre 20,000 y 99,999 habitantes. Aunque su flujo decrece en importancia a partir de 1944, siguen teniendo una considerable significación relativa con el 15.5% y el 30.0% respectivamente para el periodo 1965-1970.

A pesar de que con el tiempo ha aumentado el número de alternativas para la migración, sólo las grandes ciudades son capaces de atraer a un gran volumen de migrantes rurales, mientras que ciudades pequeñas y más especializadas sólo han tenido éxito en atraer a los migrantes urbanos, pero han fallado respecto a los rurales.

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

Descritos de manera esquemática algunos de los aspectos de la dinámica poblacional, en especial lo relativo al crecimiento social de la población de la ciudad de México, respecto a los orígenes de los migrantes hasta 1970 es importante considerar, para su mejor caracterización, al período que va de 1970 al momento actual como la etapa en la que disminuye el crecimiento de la población, indicando, a la vez, que es en este último período y en particular en los años, de 1978 a 1982, cuando se da con gran intensidad un fenómeno: la transferencia de población del Distrito Federal al Estado de México.

### RECHAZO Y ATRACCION

Del proceso migratorio destacan dos momentos de cambio y como consecuencia se producen dos importantes transferencias que afectan el patrón de comportamiento de los individuos, de las familias y aun de grupos sociales más amplios.

El primer cambio sustantivo se da cuando los migrantes, originarios de pequeñas comunidades rurales en regiones deprimidas, se trasladan a la ciudad y se incorporan como mano de obra no calificada a las actividades industriales y de servicios, o cuando, ante la insuficiencia de la oferta

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

de empleos en esas áreas productivas, simplemente se incorporan al sector informal de la economía con cualquier tipo de empleo ó subempleo.

El segundo cambio se produce cuando los migrantes, después de un primer periodo de integración a las actividades económicas y sociales de la urbe, buscan un lugar donde asentar su residencia en forma mas o menos definitiva.

La literatura antropológica y sociológica mexicana y aun la latinoamericana y mundial, ha explicado el proceso migratorio del campo a la ciudad como un producto combinado de factores como la saturación, el agotamiento de las tierras, la injusta distribución de los recursos, la atracción del subsistema urbano, con las mejores posibilidades de trabajo, educación, atención a la salud, recreación, etc.

## MIGRACION Y FUERZA DE TRABAJO

La migración masculina ha desempeñado un doble papel en la estructura ocupacional de la ciudad de México. En un primer periodo de: 1930 a 1949, la transferencia de trabajadores profesionales y técnicos, junto con los cambios que tuvieron lugar en la estructura económica de la capital, contribuyó

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

al aumento del número de trabajadores en actividades no manuales. En un segundo período, en la década de los años cincuenta, la mano de obra transferida se unió a la población económicamente activa de la ciudad, con niveles ocupacionales más bajos en comparación con los años anteriores y con ello la migración de hombres contribuyó a la expansión de actividades manuales, particularmente a la creación del proletariado industrial. Íntimamente ligado a los aspectos señalados, destaca la relación existente entre la llegada de los trabajadores del campo no calificados y la formación de un proletariado industrial, el cual conserva y transmite las tradiciones culturales y las formas de conducta de sus comunidades de origen, que como se ha visto, son principalmente las formadas por asentamientos de carácter rural con poblaciones menores a los 5,000 habitantes, mismas que por su aislamiento y escasa complejidad, mantienen y alimentan sus formas de conducta particulares.

La estrecha relación entre el proletariado industrial y su cultura de origen, principalmente campesina, explica por un lado, la importancia que dan estos grupos a servicios sociales como la educación o la salud, que por lo general son insuficientes o no los hay en sus comunidades de origen.

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

### EDUCACION Y DISTRIBUCION OCUPACIONAL

Del estudio de Muñoz, Oliveira y Stern se desprende una conclusión preocupante ya que aparentemente la influencia de la educación en los niveles ocupacionales ha declinado de los años cincuenta a los años sesenta. Esto quiere decir que el mejoramiento educativo de la fuerza de trabajo ha sido más rápido que la creación de oportunidades ocupacionales en niveles más altos, en los cuales la educación resultará un beneficio para los trabajadores.

Esta situación es grave, pues refleja concretamente un estado que los trabajadores intuyen: el ascenso no se obtiene únicamente con la concurrencia de la educación o la capacitación, lo cual hace que frecuentemente los mismos obreros se interesen poco por estas actividades. En estas condiciones son pocos los trabajadores que después de los años cuarenta hayan tenido acceso a mejores posiciones ocupacionales.

El origen geográfico y cultural de los migrantes en las últimas décadas, provenientes en su mayoría de comunidades rurales, ha determinado que sus niveles de escolaridad sean cada vez más bajos, mientras que la economía de la ciudad, con sus formas de producción, el uso de una tecnología moderna

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

y la demanda de especialización creciente, hacen cada vez más necesaria la fuerza de trabajo calificada. Esta situación coloca a los migrantes en desventaja con respecto a los nativos de la ciudad, los cuales han visto, con el tiempo, mejorar su nivel de escolaridad.

### EL CASO DE CIUDAD SATELITE\*

Nadie pensaba hace treinta y cinco años que esos terrenos ubicados en la jurisdicción de los Municipios de Naucalpan, Xilotzingo y Tlalnepantla, fueran a transformarse en el complejo urbanístico mas impresionante y bello de la República Mexicana por sus nuevos conceptos: CIUDAD SATELITE, que nació el 9 de enero de 1957.

Inicialmente la extensión territorial de Ciudad Satélite fue de 5 millones, 664 mil, 245 metros<sup>2</sup>. Años después tuvo un aumento que hace llegar la extensión actual a cerca de los 6 millones de metros cuadrados (6 Km<sup>2</sup>) que albergan con toda clase de comodidades a una población de más de 60 mil personas, las cuales integran una comunidad con un potencial económico y social que constituye un núcleo homogéneo tipo -

---

\* Colonos de Ciudad Satélite A.C.

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

en nuestro país, por su interés en conservar y mejorar su patrimonio familiar - habitacional y por la sensibilidad que demuestra en la necesidad de su participación en la solución de todo tipo de problemas comunitarios.

Originalmente ubicada en terrenos pertenecientes a tres municipios, Ciudad Satélite pasó a la jurisdicción exclusiva del Municipio de Naucalpan de Juárez mediante el decreto del Gobierno del Estado de México del 10 de enero de 1963, publicado en la Gaceta del Gobierno dos días después.

## OBRAS DE URBANIZACION EN CIUDAD SATELITE

Estas abarcaron calles, banquetas, porciones de la carretera México - Querétaro, pasos a desnivel, jardines, redes y depósitos de agua, así como las instalaciones de bombas, redes de drenaje y redes de alumbrado público con todos los postes, transformadores, líneas de distribución y lámparas de alumbrado público que constituyeron las obras necesarias para la prestación de los servicios municipales del fraccionamiento, las cuales fueron entregadas totalmente terminadas a la Dirección de Obras Públicas del Estado, según consta en el acta levantada con tal motivo el día 25 de marzo de 1963.

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

Al paso de los años Ciudad Satélite se ha convertido en el prototipo de una nueva y mejor manera de vivir para el mexicano de la clase media-alta, que ha convertido a su ciudad, en el orgullo del Estado de México y del país entero. El deseo de superación de sus habitantes es manifiesto y ese deseo llevado a la práctica ha dado resultados altamente satisfactorios.

### METAS ALCANZADAS

Las Torres de Ciudad Satélite, definidas por su autor, el escultor alemán Mathías Goeritz como: "Oración plástica y absurdo romántico de un siglo sin fe", cinco monumentales estructuras triangulares de concreto armado, se han convertido con su grandiosa verticalidad en el símbolo de una nueva forma de vida y aunque las cinco esculturas no tienen función alguna, ya que puramente cumplen su cometido estético, son pocos libros de arquitectura que no las mencionen.

El funcional y moderno edificio del CENTRO CIVICO de Ciudad Satélite, obra de gran envergadura, acorde con la importancia de la zona, cuenta con oficinas de correos y telégrafos, foro al aire libre, biblioteca, local para juntas de los colonos y una oficina de recepción de rentas del muni-

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

cipio, mereciendo renglón aparte el funcional auditorio.

Entre los diferentes e importantes centros comerciales localizados en Ciudad Satélite, destaca el moderno complejo comercial "PLAZA SATELITE" que alberga firmas comerciales de reconocido prestigio, instituciones bancarias con las más modernas innovaciones en autoservicio, tiendas de ropa y un sin fin de comercios más. Plaza Satélite cuenta con una grandiosa sala cinematográfica, así como cuatro pequeñas pero funcionales salas que brindan lo más nuevo de la producción cinematográfica nacional e internacional.

Escuelas de reconocido prestigio, salas cinematográficas, restaurantes de comida nacional e internacional, bares y clubes nocturnos, dan a Ciudad Satélite, la autonomía necesaria del cercano Distrito Federal.

### SUEÑO HECHO REALIDAD

Hace escasamente treinta y cinco años que Ciudad Satélite no era mas que un utópico proyecto urbanístico, desarrollado por un selecto grupo de arquitectos, planificadores, ingenieros, economistas, sociólogos y escultores, encabezados por el distinguido arquitecto Mario Pani. Su principal razón

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

de ser, era la de brindar una solución adecuada a la problemática del acelerado crecimiento de la población de la Ciudad de México que en los años cincuentas, ya estaba abrumada con cerca de 4 millones de habitantes.

Desde su inicio, Ciudad Satélite se planeó para albergar una población que no sobrepasara de los 150,000 habitantes, asentados en una superficie de algo más de 8 millones de metros cuadrados (800 ha.) en un terreno de suaves lomas, ubicado a 14 kilómetros de la Ciudad de México.

Hoy podemos afirmar que ese ambicioso proyecto, constituye una grata realidad y cristaliza el anhelo de sus autores de que se haya desarrollado cabalmente en un período relativamente corto, tal como lo declarara su principal promotor, el Arq. Mario Pani\*.

Este desarrollo urbanístico fué ideado tomando en cuenta la importancia de la armonía con el medio ambiente que propicie la convivencia del hombre como requisito para su cabal desarrollo.

---

\* Sociedad de Arquitectos, el día 12 de Septiembre de 1957.

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

La primera condición es la de evitar la barrera del anonimato que agobia a las grandes metrópolis.

La segunda corresponde al equilibrio entre el espacio habitacional y el medio ambiente de relación social acorde a la idiosincrasia del pueblo mexicano.

La colonización de Ciudad Satélite se realizó en forma relativamente lenta, durante sus primeros 10 años, después de los cuales registró un inusitado crecimiento al cual ha llegado en nuestros días este desarrollo urbano audazmente promovido por la iniciativa privada.

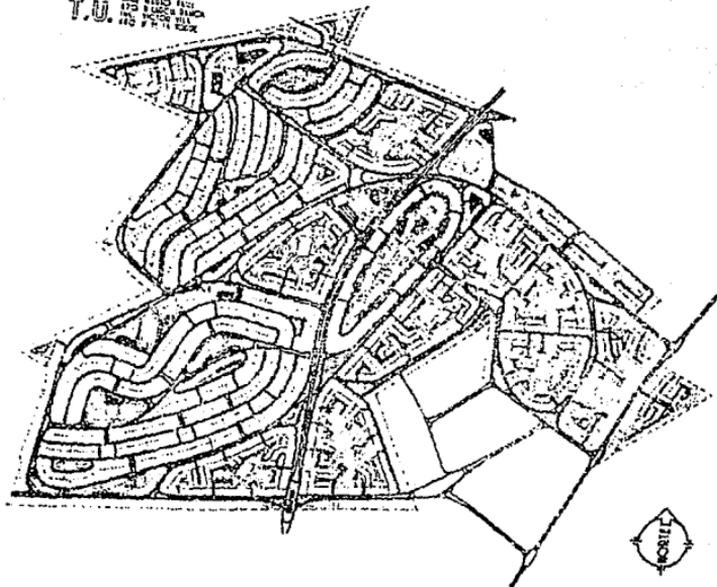
Actualmente la superficie que corresponde a Ciudad Satélite está construida en un 90%, contando con 32 circuitos y 10,200 lotes, los cuales conforman el núcleo urbano. (ver plano de Cd. Satélite)

En sus inicios Ciudad Satélite fué planeada y proyectada como una comunidad urbana verdaderamente autónoma, como una auténtica ciudad organizada en estructura municipal, para cumplir las funciones y los cometidos que fueron previstos. Todo el proyecto se basa en una previsión de elementos de servicios en los lugares adecuados.

ANTEPROYECTO DE LOTIFICACION  
DE LA CIUDAD SATELITE

PLANTA GENERAL

ENC. P. 1327 - CALLES ANEXAS DE P. 1314  
PROYECTO 182 81250 8111  
170 81250 8111  
T. U. 170 81250 8111



## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

La zonificación, base de la regulación demográfica, lleva a la reglamentación de espacios que deben destinarse a un servicio determinado previsto.

## EL CASO DE CIUDAD NEZAHUALCOYOTL

Con base en los resultados obtenidos mediante la investigación emprendida en 1982 sobre el fenómeno inmigracional por el gobierno del Estado de México en algunos municipios de la zona conurbada, se puede tener una idea más completa acerca de la magnitud, velocidad y características que implica este fenómeno.

Desde 1963 hasta la fecha, es el Distrito Federal el que más emigrantes ha expulsado con destino al municipio de Nezahualcoyotl, ya que más del 75% o sea 3 de cada 4 de sus residentes y jefes de familia, o nacieron en el Distrito Federal (28%), o bien llegaron al Estado de México (48%) después de una estadía en el Distrito Federal.

Con el tiempo este proceso se intensifica conforme nos acercamos al presente, pues solo el 24% de los migrantes que llegaron al área antes de 1971, nació en el Distrito Federal, en tanto que en la última década su porcentaje aumentó

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

al 39%.

Frente al número importante de los migrantes provenientes del Distrito Federal, el porcentaje de los originarios de otros estados como son Oaxaca, Puebla, Michoacán y Guanajuato, apenas si alcanzaun 15%.

De acuerdo con el censo de población de 1990, Nezahualcoyotl representa uno de los municipios de mayor población de la zona conurbada, con 1'256,115 habitantes. Este municipio aunado al de Ecatepec con 1'218,135 habitantes, representa el 25% de la población de los municipios de la zona conurbada.

De entre algunos aspectos del fenómeno migracional, destaca en relación con la temática de los orígenes socioculturales de la población, el hecho de que los migrantes que llegaron a la ciudad de México hasta 1970 provenían en su mayoría de comunidades rurales, pertenecientes a regiones deprimidas y casi la mitad de ellos originarios de localidades con menos de 5,000 habitantes, mientras que los pobladores de los municipios conurbados de la ciudad de México entre 1970 y 1982 provenían en su mayor parte del Distrito Federal, ya sea que hubieran nacido o se hubieran establecido previamen-

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

te en esa entidad.

Esto permite dejar establecido, aun de manera muy general, dos grandes categorías para los migrantes en función de sus áreas de origen próximo: los migrantes rurales y los migrantes urbanos, independientemente de ubicarlos en sus respectivas etapas dentro del proceso de migración.

La afluencia masiva de población no sólo se explica por las diferencias en los niveles de vida, de oportunidades de trabajo, de comunicaciones y de distancia entre la ciudad capital, las pequeñas ciudades de provincia y el campo tradicional, sino que para determinarla debe tomarse en cuenta el proceso de descomposición de las estructuras agrarias y de los sectores productivos marginales, paralela a un proceso de urbanización dependiente, el cual produce importantes flujos migratorios en el interior de la gran ciudad.

Este último movimiento obedece a las nuevas formas de apropiación del espacio urbano, aparentemente apoyado en la congestión de diversa naturaleza que padece el antiguo centro urbano, provocando su paulatina invasión por categorías sociales populares, expulsadas posteriormente por el cambio del uso del suelo, de habitacional a comercial y de servicios

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

en general y por el establecimiento de numerosos núcleos industriales, tanto en las delegaciones políticas periféricas del D.F., como en los municipios limítrofes del Estado de México, los cuales atraen a una numerosa porción de trabajadores, para que se asienten en la proximidad de sus fuentes de trabajo o cuando menos, en las áreas en que tienen acceso a una forma cualquiera de vivienda económica.

A una primera gran división entre migrantes originados en el campo o en la ciudad, se suma una segunda, la cual trata de calificar de manera más fina a esta población, dividiéndola en originarios de comunidades pequeñas, medianas o grandes, provenientes de áreas de agricultura de subsistencia o agricultura comercial, de ciudades de economía no diversificada o de metrópolis regionales y a esta división le sigue otra que trata de tipificar a los grupos sociales por estratos económico - sociales: bajo, medio y alto.

Los resultados obtenidos en la encuesta migracional llevada a cabo por el gobierno del Estado de México, en su capítulo sobre la situación laboral en el lugar de origen nos dicen que las cabezas de familia entrevistadas en el caso de Nezahualcoyotl, contestaron en un 83% que si tenían trabajo en sus lugares de origen y sólo el 2% llegó a buscar trabajo

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

estando desempleado.

De la encuesta inmigracional se desprende que es la vivienda la razón principal por la cual el inmigrante se estableció en Neza. No obstante, es de suma importancia recordar que la tierra barata fue el verdadero imán que atrajo, a velocidades sin precedentes, a los desposeídos del Distrito Federal y del Estado de México.

Otro aspecto digno de señalarse se refiere a las fuentes de trabajo de los migrados: en el caso de Neza un 58% se localiza en el D.F.; la edad de migración, el estado civil, y la ubicación geográfica del trabajo ayudan a delimitar con mayor claridad la razón principal de traslado: la vivienda.

## ORGANIZACION DE LA PRODUCCION

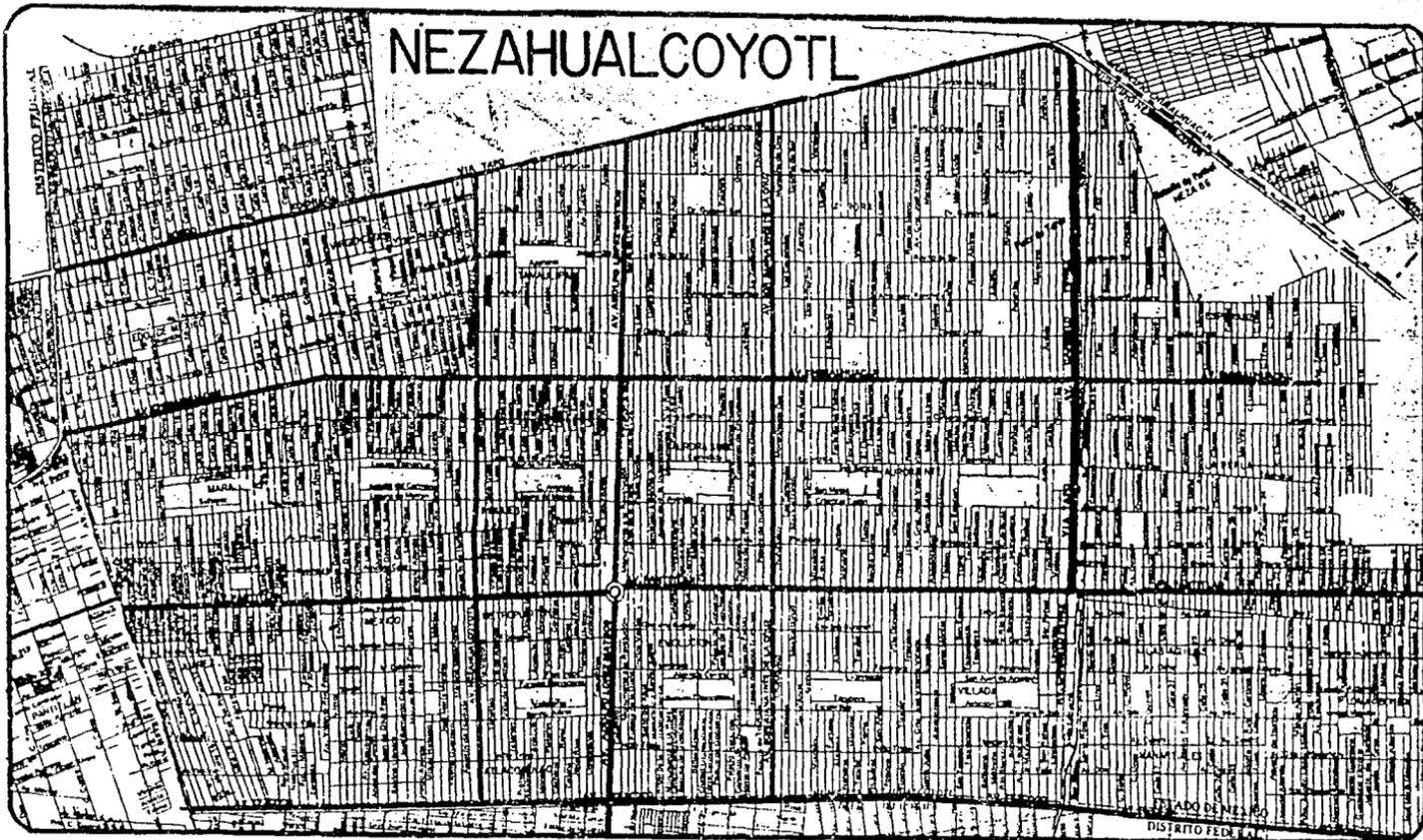
En 1982 Nezahualcoyotl estaba habitado en el 92% por familias cuyos ingresos no rebasaban los 20,000 pesos mensuales. Para ese año el salario mínimo en el Distrito Federal era de alrededor de 9,000 pesos mensuales, que con una media de 1.5 personas empleadas por familia, el ingreso ascendía a 14,850 pesos mensuales.

## EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

Aunque para 1982, sólo el 31% de la población económicamente activa de Neza encontraba trabajo en el reducido perímetro del municipio, cuando hace apenas unos cuantos años esta cifra era del 44%, no deja de destacarse la importancia que todavía ahora tiene la creación de empleos en un área considerada básicamente de vivienda. Sin embargo es sorprendente observar cómo en un lapso de cerca de 30 años en Neza, los recién llegados lograron desarrollar tal fuerza y capacidad económica, que les ha permitido crear varios cientos de miles de empleos en la proximidad de sus viviendas, venciendo sus limitaciones en contra de la óptica de las regulaciones urbanas.

Esto no sólo es importante, sino fundamental, pues es mediante este proceso, espontáneo hasta cierto punto, que los migrantes han recuperado la ciudad, convirtiendo sus antiguas villas dormitorio en concentraciones urbanas, en cuyos espacios se entrelazan, dentro de la armonía que permite la precariedad de estos asentamientos, las distintas funciones urbanas (ver plano de Nezahualcoyotl).

# NEZAHUALCOYOTL



## CONCLUSIONES DEL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

Los municipios conurbados de la Z.M.C.M. son la expresión más clara de la importancia y significación del proceso de urbanización en la conformación de la ciudad capital, la región central y el país entero. En un lapso de cuarenta años estos municipios han multiplicado su población en una dimensión y con una rapidez únicas en la historia del mundo.

Se estima que para el año, 2,000 este proceso continuará, incorporando nuevos municipios a los ya conurbados, para contener entre el D.F. y el Estado de México a la tercera parte de la población del país. El alto crecimiento de la población y su extensión espontánea introducen nuevos y mayores desafíos a las autoridades para atender a las múltiples demandas, así como para orientar y controlar la macrocefalia urbana.

Derivada de esta problemática surge la necesidad de conocer el fenómeno de urbanización y las formas alternativas que existen para orientarlo y canalizarlo. La investigación revela muchas de las características culturales asociadas con la situación económico-social de los migrantes; el mayor o menor peso de los factores de rechazo y atracción; el peso y significación de la economía informal; las prácticas de

consumo; los modelos sociales y el significado de los procesos derivados del crecimiento, la competencia y la marginalidad.

Del presente estudio se desprende que la socialización aparece condicionada en una primera etapa de su desarrollo, por la centralización de acciones y políticas del Estado, así como de los grupos privados, que intentan la homogeneización cultural, y en una segunda etapa, por la descentralización creciente.

## CAPITULO II

### LA MACROCEFALIA URBANA

- A) - LA PROBLEMATICA URBANA ACTUAL
- B) - EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO
  - 1 - OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS
  - 2 - ANALISIS Y CRITICA

## MACROCEFALIA URBANA

### URGE DETENER EL CRECIMIENTO DE LA Z.M.C.M.

Se habla, se dice, se comenta, se analiza y se presenta el inventario de la macrocefalia urbana, pero no se entiende o no se quiere comprender el momento actual, la escala y la magnitud de la problemática que representa la gran ciudad de México, que forma un continuum social urbano, con graves carencias en los servicios y con grandes problemas tales como la dotación de agua potable, la tenencia de la tierra, los ejidos urbanos, la vivienda, la vialidad, el transporte, los estacionamientos, la contaminación del medio ambiente, las áreas verdes, los centros de abasto, los mercados y el creciente desempleo.

La ZMCM se ha establecido en diferentes entidades federativas que en relativo corto plazo serán seis con autoridades y criterios divergentes y con limitaciones en tiempo y en espacio urbano - demográfico.

La gran ciudad de México sigue siendo el polo de atracción a nivel nacional, producto de los equipamientos del poder, lo que condicina un crecimiento del 6% anual originado por el crecimiento natural mas la migración. Este porcentaje en función de la población de la ciudad de México

## MACROCEFALIA URBANA

(11,000,000) nos arroja una cifra de crecimiento anual del orden de 660,000 habitantes, lo que implica cada año la creación de varias ciudades de tamaño medio con toda la infraestructura y el equipamiento urbano mínimo necesario. Esta situación con conocimiento crítico y analítico y con un interés técnico, político y social, debe ser motivo de una profunda reflexión y una evaluación de las características y parámetros reales en el ámbito nacional, regional y metropolitano, que nos debe guiar con una conciencia social y de servicio para tomar decisiones firmes, reales, concretas, audaces e integrales, que nos permitan ordenar, regular y organizar el territorio y la actividad económica de nuestro país.

El grave, el espinoso y complejo problema de la ciudad de México, es el del país mismo y a su vez, la problemática que sufre y padece el país esta enquistada, acrisolada y enmarcada en la misma Ciudad de México; esta situación debe desaparecer definitiva y radicalmente. La administración pública tiene la necesidad de romper estructuras fósiles, arcaicas, decadentes y coloniales que han frenado nuestro desarrollo equilibrado y han provocado el desequilibrio nacional, regional, metropolitano y urbano - rural.

Con el conocimiento y los antecedentes del problema,

## MACROCEFALIA URBANA

se hace necesario e inaplazable razonar y reflexionar sobre los objetivos, las políticas y los programas que son necesarios de aplicar. Que estos sean válidos y concretos, lógicos y reales, evaluados y estimados, considerando la problemática a resolver en sus diferentes aspectos debido a que en la actualidad, el habitante urbano carcome su medio ambiente y éste provoca el caos de la ciudad.

**MACROCEFALIA URBANA**  
**SOLUCIONES GUBERNAMENTALES**

Aunque es difícil precisar su magnitud, resulta incuestionable que la mala distribución demográfica que ha presidido el crecimiento económico de México, tiene una gran responsabilidad en la presente crisis y en los desajustes de todo orden que ha enfrentado el desarrollo económico nacional. La corrección de esos factores demográficos negativos supone la implementación de programas y planes de diversa índole y de muy variada temporalidad, ya que la mayoría tiene consideraciones a mediano y sobre todo, a largo plazo. Tales son los casos del Plan Global de Desarrollo y los demás planes y programas sectoriales elaborados a la fecha.

De entre todos estos documentos normativos e indicativos, destacan los que tienen que ver con los lineamientos del desarrollo industrial que se plantea para los próximos años, sobre todo el Plan de Desarrollo Industrial, mismo que incluye entre sus partes más importantes, las directrices destinadas a regular y promover nuevas zonas de desarrollo industrial. Entre éstas, los puertos industriales y en general, las ciudades industriales revisten especial interés, puesto que son las bases en las que se sustentan los intentos nacionales para organizar mejor el crecimiento económico, a partir de una distribución más racional de la población del país,

## MACROCEFALIA URBANA

la cual en la actualidad y desde hace cuando menos medio siglo, ha tendido a concentrarse en los tres grandes polos de atracción (CD. DE MEXICO, GUADALAJARA MONTERREY) hasta derivar en ejemplos de macrocefalia urbana como les llama Luis Unikel \*, tan aberrantes y abominables para el futuro como es el caso de la zona metropolitana de la ciudad de México.

## SOLUCIONES GUBERNAMENTALES

Este concepto de ciudad industrial nació desde el siglo pasado, pero fue hasta mediados del presente siglo cuando adquirió su connotación actual. Su origen fue dictado precisamente por la necesidad enfrentada por varios países europeos, en especial Inglaterra, de reordenar demográficamente al país, creando polos de desarrollo integrales en aquellas zonas donde los principios del urbanismo moderno y de la ciencia económica indicaban que sería conveniente establecer centros industriales, dado que contaban con vías de comunicación, recursos naturales, ubicación estratégica, etc., de manera que tanto la calidad de vida para sus habitantes, como los costos de los servicios y la misma logística de abastecimientos

---

\* Luis Unikel. El Desarrollo Urbano de México. Colegio de México. 1976.

## MACROCEFALIA URBANA

y exportación de excedentes, resultaba aconsejable en todos sentidos.

## EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1989-1994

### OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE POBLACION.

El Plan Nal. de desarrollo 1989-1994, prevé que para el año 2,000 la población a nivel nacional alcanzara una cifra entre 104 y 108 millones de mexicanos, dependiendo de la efectividad de las políticas demográficas, las cuales tienen como principal objetivo, la reducción de la tasa de crecimiento poblacional por medio de acciones que desalienten la fecundidad como son la planificación familiar por un lado y los cambios estructurales en el comportamiento reproductivo de las parejas por el otro, ya que en la medida en que se amplían e igualan para ambos sexos, las oportunidades de escolaridad y empleo productivo, disminuye significativamente la tasa de crecimiento de la población.

## EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1989

### OBJETIVOS DEL ASPECTO MIGRATORIO

- 1.- Propiciar la distribución de la población, acorde

## MAGROCEFALIA URBANA

con el aprovechamiento eficiente de los recursos territoriales.

2.- Fomentar el arraigo con el fin de moderar la emigración a las grandes ciudades.

3.- Promover el fortalecimiento de las ciudades medias como polos de atracción, con el fin de abatir el flujo migratorio hacia las grandes concentraciones urbanas.

## LINEAMIENTOS PARA LA CONSECUION DE OBJETIVOS

1.- Continuar promoviendo el descenso de la fecundidad a través de acciones educativas en materia de población y de planificación familiar.

2.- Apoyar la participación de la familia, en el cumplimiento de los objetivos de la política de población.

3.- Establecer los criterios y objetivos demográficos que normen el desarrollo regional.

MACROCEFALIA URBANA  
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO  
DESARROLLO REGIONAL Y URBANO

La política de desarrollo regional y urbano se orienta al logro de tres grandes objetivos:

1).- La transformación del patrón de los asentamientos humanos en concordancia con las políticas de descentralización y desarrollo económico.

2).- El mejoramiento de la calidad de los servicios urbanos, atendiendo preferentemente a los grupos sociales más necesitados.

3).- El fortalecimiento de la capacidad municipal para propiciar el sano desarrollo de las ciudades, mediante su ordenamiento y regulación.

Las estrategias y acciones para el reordenamiento territorial y la desconcentración económica se basarán en los criterios siguientes:

## MACROCEFALIA URBANA

### a).- DE CONTROL

Para las grandes aglomeraciones de población y en especial para las zonas metropolitanas, en las que se busca desalentar el crecimiento por los altos costos sociales que implica. En ellas se condicionará estrictamente el uso del suelo, del agua y de los energéticos y se controlarán las actividades industriales y la contaminación.

### b).- DE CONSOLIDACION

Para los centros cuyo crecimiento ha llegado a límites que no conviene rebasar y que requieren por lo tanto que se racionalice el uso del agua y el suelo y que se ordene selectivamente la localización de las actividades industriales. En estos centros, se fomentará el comercio y los servicios y se atenderán las demandas generadas por el crecimiento natural.

### c).- DE IMPULSO

Para aquellas localidades que tienen disponibilidad de agua y áreas de crecimiento, así como condiciones favorables para la ubicación de actividades industriales y para la asimilación de migrantes. En ellas se promoverá la dotación

## MACROCEFALIA URBANA

de infraestructura, equipamiento, vivienda y servicios. Asimismo, se aprovecharán racionalmente sus recursos naturales y se pondrá especial cuidado en la conservación del medio ambiente.

### d).- DE INTEGRACION URBANO-RURAL

Para centros de población que pueden contribuir a mejorar el acceso de la población rural a los servicios, así como a complementar la actividad económica agropecuaria a través de la comercialización, el procesamiento y la producción local.

## ACCIONES PARA IMPULSAR EL DESARROLLO REGIONAL

### A).- DE MODERNIZACION EN EL MEDIO RURAL

A fin de contener la migración rural-urbana, causa primordial del fenómeno de concentración. Esto podrá lograrse en la medida en que se mejoren las condiciones de vida de la población rural, lo que implica crear oportunidades de empleo permanente y remunerado y mayor acceso a los servicios de salud, educación, vivienda, agua potable, alcantarillado, electrificación y asistencia social.

## MACROCEFALIA URBANA

### B).- FOMENTO A LOS CORREDORES ECONOMICOS

Para este fin en una primera etapa se dispondrá de toda la infraestructura instalada en los puertos y parques industriales, además de fortalecer la infraestructura de comunicaciones y servicios que favorezcan la integración de los mercados regionales.

### PRESTACION DE SERVICIOS

Con el fin de lograr una mayor cobertura de los servicios urbanos básicos y una distribución más equitativa, el Plan Nal. de Desarrollo, marca como necesario establecer una jerarquía de ciudades a nivel nacional, dividida en cuatro niveles de atención que son:

- Centros de servicios regionales
- Centros de servicios estatales
- Centros de servicios subregionales
- Centros de integración rural.

Sin embargo se marca una atención preferencial por

## MACROCEFALIA URBANA

los ciudades medias, las cuales se piensa, que permiten niveles de bienestar social con un menor costo de la administración pública con respecto a las zonas metropolitanas, además de que las ciudades medias podrían llegar a ser un contrapeso en el aspecto demográfico, ya que en principio se créé que estas podrían quitarle cierta población pendular a las grandes ciudades.

## CONCLUSIONES DE LA MACROCEFALIA URBANA

De acuerdo a la interpretación del comportamiento histórico del proceso de urbanización de la Z.M.C.M. se consideran cambios poco probables en la modificación del patrón de ocupación en un futuro inmediato, si no se considera la complejidad de los factores económicos, políticos y sociales que se encuentran en la base del crecimiento metropolitano.

Mientras no se alteren las causas de esta particular forma del crecimiento urbano, no existe ninguna razón para suponer que el crecimiento físico de la Z.M.C.M. puede ser contenido dentro de los actuales límites conurbados como se pretende hacer ver en los planes oficiales encargados de regular su crecimiento.

El patrón general actual, basado en el lote unifamiliar y en manzanas de lotes unifamiliares que se reproducen indefinidamente, ya no corresponden a las exigencias de una ciudad de mas de veinte millones de habitantes, por lo tanto éste patrón de crecimiento extensivo dominante hasta este momento, debe substituirse o modificarse.

La dimensión metropolitana de la ciudad exige la formulación de nuevas formas de ocupación del suelo urbano

en las que se busque la escala humana, como sería el caso de las unidades de vecindad o barrios diseñados a base de supermanzanas que serían diseminadas fuera del Valle de México y anexas a los parques industriales, integrando de esta manera el binomio habitación - industria que daría como resultado la gestación de las ciudades industriales que podrían disminuir la macrocefalia urbana de la Z.M.C.M.

A corto plazo, las poblaciones de la zona centro del país se conurbarán finalmente con la Z.M.C.M., pero en ese lapso de tiempo cabe la posibilidad de instrumentar un modelo alternativo de ocupación territorial, que parta de la base de la preservación de las economías agrícolas regionales y se complemente con las actividades industriales.

El reordenamiento económico de la Z.M.C.M. mediante el fortalecimiento de las economías locales fuera del Valle de México, puede incidir en el control de la expansión indiscriminada y puede desempeñar un papel clave en la reestructuración global de las economías de escala que se generan en la región centro del país.

### **CAPITULO III**

#### **PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION**

**A) NUEVOS POLOS DE DESARROLLO**

**B) REORDENAMIENTO DE LA Z.M.C.M.**

LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS PARA EL  
REORDENAMIENTO DE LA Z.M.C.M.

Después del análisis de la problemática de la Z.M.C.M. planteada en los capítulos anteriores, es recomendable plantear la factibilidad de implementar una estrategia política de desconcentración metropolitana, como una propuesta alternativa de solución. Para este fin nos permitimos tomar como punto de comparación las experiencias británica y francesa debido a que Londres y París son dos metrópolis muy parecidas a la nuestra a causa de sus dimensiones, y especialmente por el papel que juegan como ciudades capitales en sus respectivos países.

Las nuevas ciudades, concebidas en el marco de una política nacional de planificación del territorio y de una política regional de desconcentración metropolitana, constituyen una de las más notables realizaciones del urbanismo moderno.

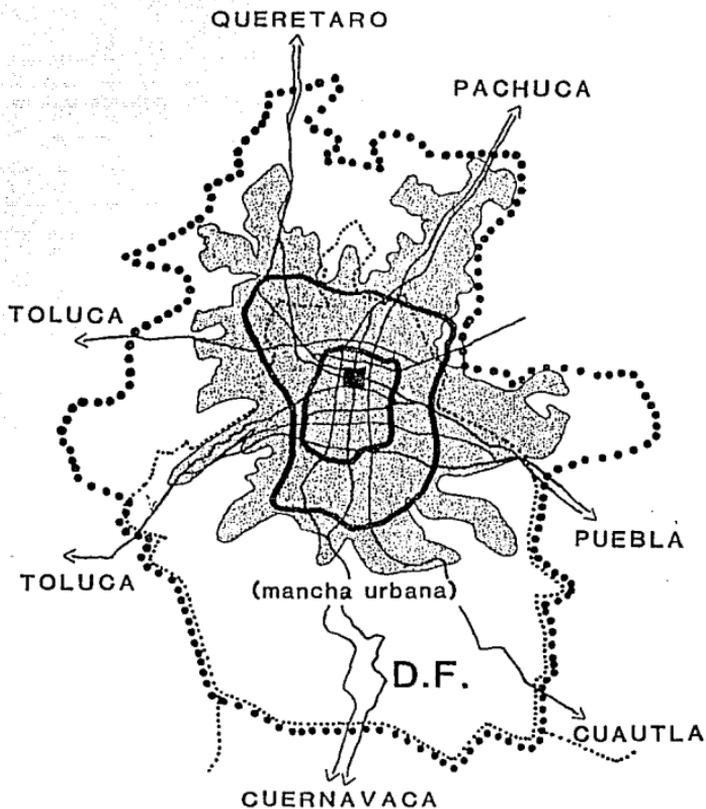
Del estudio de la concentración del 1'200,000 empleos industriales en la Z.M.C.M. en 1993, se deducen los inconvenientes que implica esta alta concentración en los planos estratégicos, económico y social, razón por la que se proponen dos estrategias como alternativas, después de haber examinado

las soluciones ofrecidas por el sector gubernamental:

- a)- Creación de Nuevos Polos de Desarrollo
- b)- Reordenamiento de la Z.M.C.M.

El objetivo principal es disminuir o desacelerar la concentración de la población metropolitana a través de la creación de una corona de ciudades industriales fuera del Valle de México que nos permitirían reubicar de 400,000 a 600,000 empleos industriales, contemplando toda la industria contaminante que representa el 20% de la contaminación total en el Valle de México, mas otro 20% que le bajaríamos al 70% de la contaminación ambiental producida por la circulación vehicular, al sacar de la Z.M.C.M. de 2 a 3'000,000 de habitantes con sus automóviles, para ser reubicados en los futuros parques industriales que se propone deben desarrollarse alrededor de las capitales estatales de la región centro (Querétaro, Pachuca, Tlaxcala, Puebla, Cuernavaca y Toluca).

Esta propuesta obedece a que las ciudades industriales deben ser el primer cedazo por el que deban pasar las migrantes del campo a la ciudad. Las capitales estatales de la región centro deberán formar el segundo cedazo que disminuya la migración hacia el Valle de México y como tercer y último cedazo el Valle mismo antes de llegar a la gran ciudad capital. (Ver plano de la Z.M.C.)



ZONA METROPOLITANA CIUDAD DE MEXICO

## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### A) NUEVOS POLOS DE DESARROLLO

#### LA ESTRATEGIA DE LOS POLOS DE CRECIMIENTO COMO INSTRUMENTO DE LA POLITICA DE DESARROLLO.

En los últimos veinte años el concepto de polo de crecimiento se ha hecho cada día más popular como herramienta de desarrollo, sin embargo todavía existe gran confusión en lo que respecta a los usos exactos del concepto y por lo tanto en lo concerniente a su adecuada aplicación al instrumentar la estrategia de planeación regional. Su significado se ha diluido en tal forma, que a menudo he llegado al significado de una política de urbanización-seleccionada, o de descentralización-concentrada como les llama Lloyd Rodwin.

Entre los papeles que se le puede asignar al desarrollo de polos de crecimiento, hay cinco que merecen especial atención y son los siguientes:

1).- Integración de la economía a través del territorio nacional.

2).- Incorporación efectiva de los recursos regionales no controlados a la economía nacional.

## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### A) NUEVOS POLOS DE DESARROLLO

3).- Retardación de la velocidad de crecimiento de las regiones claves existentes, excesivamente grandes.

4) Mejoramiento de los niveles de vida de las áreas menos desarrolladas.

5).- Estimulación del desarrollo rural.

El economista francés, Francois Perroux, quien introdujera por primera vez el concepto de polo de crecimiento en 1955, ha derivado dicho concepto en la forma siguiente:

#### INDUSTRIA PRINCIPAL

(crecimiento más rápido que el crecimiento medio)

#### COMPLEJO INDUSTRIAL

(agrupación en torno a la industria principal)

#### POLO DE CRECIMIENTO O REGION CLAVE

(suma de las actividades económicas relacionadas con el complejo industrial como expresión geográfica)

Geográficamente, los polos de crecimiento son considerados centros para la generación y difusión especial de innovaciones que pueden incluir:

## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### A) NUEVOS POLOS DE DESARROLLO

a).- Formas Técnicas (nuevas máquinas, productos, servicios).

b).- Formas Organizacionales (nuevas estructuras de organización y prácticas administrativas).

c).- Formas Culturales (nuevos valores, estilos de vida, productos culturales).

d).- Formas Socio-políticas (nuevos patrones sociales e institucionales).

Apoyándonos en la definición de Lloyd Rodwin con respecto a los polos de crecimiento, el nos dice que: "son áreas de actividad económica concentrada y altamente interdependiente", podemos afirmar que la escala geográfica de polos de crecimiento como centro de innovación, va a tener tendencia a corresponder a la escala del nivel más alto del sistema económico en el espacio que domina. Si pensamos en los polos de crecimiento como en expresiones geográficas, pueden presentarse tanto como cinturones industriales urbanos (por ej. megalopolis), grupos de áreas metropolitanas unidas y áreas metropolitanas aisladas o grandes ciudades. Los polos de crecimiento

## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### A) NUEVOS POLOS DE DESARROLLO

están ligados así al fenómeno de urbanización, pero un polo de crecimiento no es necesariamente una ciudad. Además, aunque se este considerando una expresión geográfica, no debería olvidarse nunca el significado económico de los polos de crecimiento.

### POLOS DE CRECIMIENTO HISTORICOS

Para un determinado sistema económico en un espacio geográfico dado, la competencia de las inversiones será mayor entre los polos de crecimiento del mismo orden relativo.

Las redes de polos de crecimiento así mantenidos en una tensión mutua aguda van a tender a retener la estructura característica de la red, sujetos solamente a la lenta transformación de los requerimientos de ubicación de las nuevas inversiones y a los efectos acumulativos de estas inversiones sobre la estructura general de ubicación. Sin embargo, donde hay solamente un polo de crecimiento que domina un determinado sistema económico en un espacio geográfico, este polo, a falta de competidores, va a tener tendencia a crecer cada vez más a expensas de otras áreas (caso de la Z.M.C.M.). En este caso solamente la intervención planeada es capaz de romper

## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### A) NUEVOS POLOS DE DESARROLLO

la opresión colonial del polo de control activando uno o más polos de crecimiento potenciales en la periferia.

### LA ACTIVACION DE NUEVOS POLOS DE CRECIMIENTO

Un polo potencial puede definirse como una región que ha funcionado históricamente como polo o promete evolucionar en calidad de área matriz o de decisiones para la ubicación de grupos interdependientes de actividad económica. En ambos casos, debe tener una capacidad de amplias proyecciones para la expansión constante y a largo plazo, de la capacidad de producción y para ejercer una influencia modeladora sobre el carácter y ritmo del desarrollo económico del sistema especial y sub-sistemas que domina. Esta definición distingue dos tipos de polos de crecimiento en potencia:

1).- Los existentes y de los cuales se tiene la relativa seguridad de que van a continuar creciendo en forma acelerada.

2).- Aquellos que todavía no han sido creados y cuyos recursos latentes es necesario dejar en libertad o activar.

## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### A) NUEVOS POLOS DE DESARROLLO

#### LA IDENTIFICACION DE LOS POLOS DE CRECIMIENTO

A nivel nacional es posible distinguir tres órdenes de polos de crecimiento:

Polos de primer orden ... que tienen importancia nacional

Polos de segundo orden ... por tienen importancia regional

Polos de tercer orden ... que tienen importancia sub-regional

El problema de identificación tiene dos aspectos:

1).- Cómo calcular la capacidad de expansión de la actividad productiva.

2).- Cómo asignar polos de crecimiento al correspondiente sistema económico en un espacio geográfico, esto es, asignar un rango específico en la jerarquía de polos de crecimiento.

## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### A) NUEVOS POLOS DE DESARROLLO

La solución del problema involucra cuatro pasos:

PRIMER PASO: El punto de partida es el crecimiento nacional planeado o proyectado de los diversos sectores. (Plan Nacional de Desarrollo). Esta proyección debe hacerse en una perspectiva tanto a largo plazo como a corto plazo, con especial cuidado para el período inmediato, digamos para los próximos cinco años.

Es necesario identificar los principales proyectos individuales de inversiones, distinguiendo entre los que tienen una ubicación fija, como las obras hidroeléctricas y aquellas que todavía no se les ha asignado una ubicación.

SEGUNDO PASO: Es preciso analizar detenidamente aquellas áreas que en la primera inspección parecen apropiadas para convertirse en polos de crecimiento, con el fin de determinar si las condiciones que presentan son realmente atractivas para la localización de las inversiones proyectadas en el primer paso. En este punto puede ser útil intentar un análisis del potencial de mercado sobre la base de ciertos cálculos estimativos en lo que respecta al crecimiento y distribución de la población y de los ingresos. Además de esto,

## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### A) NUEVOS PLOS DE DESARROLLO

es necesario analizar las capacidades de recursos de cada área potencial junto con su marco institucional y su capacidad de infraestructura existente.

TERCER PASO: Con la información que se tiene a mano, ahora el analista puede hacer una distribución estimativa del crecimiento de los sectores que se proyecta (paso uno) entre los polos de crecimiento en potencia (identificados en el paso dos) poniendo especial atención en los proyectos que deben ser realizados de inmediato, pero que todavía no tienen una ubicación fija. En este punto, una revisión del modelo de potencial de mercado puede ayudarnos a pulir la solución.

CUARTO PASO: El planificador debe identificar el nivel de importancia relativo de cada polo de crecimiento potencial (esto es, si es nacional, regional o subregional) y debiera llegar a una delimitación aproximada de las áreas regionales y sub-regionales correspondientes.

El resultado final de este laborioso proceso será un mapa con su correspondiente texto, que mostrará una jerarquía de tres órdenes de polos de crecimiento potenciales y

## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### A) NUEVOS PLOS DE DESARROLLO

sus áreas respectivas de influencia.

### EL SIGNIFICADO DE ACTIVACION

El mapa obtenido como resultado de las cuatro pasos para llegar a la identificación de los polos de crecimiento, nos va a servir de guía para la política de inversiones regionales, pero debido a que probablemente vamos a tener mas de un polo potencial de activación y será necesario determinar las prioridades, como consecuencia del desarrollo de los polos de crecimiento. Antes de que estemos en condiciones de responder a esta interrogante, es necesario entender claramente el significado de activación, el cual esencialmente pone de manifiesto las capacidades latentes de un polo de crecimiento mediante un esfuerzo planeado de inversiones en el desarrollo de recursos naturales y humanos, de industrias manufactureras, transporte y servicios.

Con este esfuerzo se pretende eliminar la incertidumbre de las empresas privadas o unidades de toma de decisiones, de que no pueden decidir ubicarse en un área nueva, a menos que estén seguros de que otras empresas lo harán al mismo tiempo, y de que el Gobierno este comprometido a realizar

## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### A) NUEVOS POLOS DE DESARROLLO

un programa importante de inversiones en el área, especialmente en lo que se refiere a infraestructura social y económica.

Ahora bien, cabe hacerse la pregunta si la estrategia de polos de crecimiento es adecuada para cualquier sistema económico en el espacio geográfico.

La respuesta es negativa por lo siguiente:

En los sistemas pre-industriales, los cometidos políticos predominan sobre los económicos debido a que los elementos de la nacionalidad están en proceso de creación; además, es muy posible que simplemente no se posea la capacidad administrativa necesaria para poner en práctica un ambicioso esquema de polos de crecimiento.

En los sistemas post-industriales las cuestiones de medio ambiente y de calidad de vida, predominan sobre

## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### A) NUEVOS POLOS DE DESARROLLO

la eficiencia y los objetivos de crecimiento y la distancia se transforma en un factor sin importancia que ejerce influencia sobre la estructura de desarrollo.

Ahora bien, cualquier nación que se encuentre en el período de transición a la industrialización no puede emprender más de dos de estos esquemas masivos de inversiones al mismo tiempo, debido a las limitaciones de recursos y mano de obra, sin embargo la activación de uno o dos polos de crecimiento nuevos es suficiente para retardar el crecimiento de los polos existentes y por otra parte aumentar las perspectivas de crecimiento de los polos interiores o de tercer orden, especialmente si están situados en el área de influencia de los nuevos polos.

PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

B) REORDENAMIENTO DE LA Z.M.C.M.

INTEGRACION DE SISTEMAS REGIONALES RELATIVAMENTE  
INDEPENDIENTES DE LA CIUDAD DE MEXICO.\*

Con el objeto de romper la inercia de organización de la economía del centro del país en torno a la ciudad de México, se fomentará un nuevo esquema de relaciones entre las áreas rurales y las ciudades medias.

Para evitar reforzar la centralidad de la ciudad de México en este nuevo esquema de relaciones, no deberá promoverse a mediano plazo la interdependencia directa del occidente y el Golfo de México. Por este motivo se contemplará la consolidación de dos sistemas regionales relativamente independientes entre sí, en cada uno de estos espacios.

La región de occidente incorporará funcionalmente el área tradicional del Bajío y Guadalajara, los centros de Aguascalientes y San Luis Potosí y aprovechará integralmente el puerto de Manzanillo como punto estratégico para las relaciones con otras regiones y con el exterior.

---

\* PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1983-1988.

## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### B) REORDENAMIENTO DE LA Z.M.C.M.

En el subsistema del golfo se integrarán las economías de los puertos con el área de Puebla-Tlaxcala y se reforzará el papel de esta última como articulación estratégica entre la costa y el altiplano. (ver plano de la Rep. Mexicana)

En apoyo a esta estrategia, se darán los primeros pasos para reestructurar, la red troncal de transporte y limitar así, la posición central de la ciudad de México en los flujos de carga a nivel nacional.

Las políticas de transporte, suelo y localización industrial, se considerarán en forma conjunta para lograr la reestructuración del espacio metropolitano. Se dará prioridad al transporte colectivo de toda la zona metropolitana desalentando paulatinamente el uso de vehículos individuales. Se integrará un sistema de transporte colectivo metropolitano que integre adecuadamente los espacios intraurbanos, suburbanos y foráneos.



## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### B) REORDENAMIENTO DE LA Z.M.C.M.

#### LOS PUERTOS INDUSTRIALES

El programa de Puertos Industriales en México obedece al criterio de la economía mundial basado en el proceso de establecimiento de puertos industriales como punto de partida para el despegue del desarrollo económico nacional.

El primer propósito del Programa de Puertos Industriales es el de fomentar el desarrollo económico y social del país, estableciendo en las áreas de los puertos la industria de punta, la industria pesada que México necesita para su buen desarrollo dentro del TLC (Tratado de Libre Comercio) y posteriormente, la industria mediana y pequeña que le permita la creación masiva de numerosos empleos.

En segundo término, el Programa persigue la desconcentración de la actividad económica, que tradicionalmente se había asentado en el Altiplano Central.

Los lugares donde se ubican los puertos industriales poseen la conjunción de factores favorables para el desarrollo debido a que ahí se encuentran los recursos naturales y los energeticos. La idea es que los Puertos Industriales constitu-

## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### B) REORDENAMIENTO DE LA Z.M.C.M.

yan verdaderos polos de atracción para el desarrollo económico y que en primer término sea la industria pero después toda la actividad económica, la que pueda ir surgiendo en estos lugares, atrayéndola de los sitios en donde ha estado tradicionalmente.

Otro de los propósitos es el de elevar el nivel de vida de los habitantes en esas zonas, para lo cual se prevé que los puertos cuenten con buenas condiciones de habitación, con servicios educativos, con limpieza del medio ambiente, con las comunicaciones ideales para que pueda desarrollarse una calidad de vida de alto nivel.

Finalmente se considera como uno de los objetivos más importantes, la consolidación del comercio exterior del país a través del T.L.C., procurando que las industrias que se establezcan en los puertos aprovechen las economías de escala y la situación geográfica en que se encuentra México.

En muy pocos años, los nombres de los puertos Lázaro Cárdenas, Michoacán; Salina Cruz, Oaxaca; Altamira, Tamaulipas; Ostión, Veracruz y Dos Bocas Tabasco, constantemente son repetidos por empresarios, industriales, técnicos, profesionistas, etc., debido a que en ellos se está realizando el movimiento

## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### B) REORDENAMIENTO DE LA Z.M.C.M.

de una muy buena parte de la economía nacional.

Con el desarrollo industrial en el Golfo de México, tanto la región de Coatzacoalcos como la de Tampico se han convertido en áreas congestionadas en extremo para el desarrollo industrial, por lo que los puertos industriales de Ostión cercano a Coatzacoalcos y Altamira próximo a Tampico, constituyen sitios de desfogue, de consolidación y expansión de una actividad industrial existente.

En la zona del Pacífico, en cambio, tanto en Salina Cruz como en Lázaro Cárdenas, lo que hace falta es complementar una infraestructura industrial que sirva de apoyo para el crecimiento de toda la región.

## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### B) REORDENAMIENTO DE LA Z.M.C.M.

#### BASES TEORICAS

Si partimos de las bases teóricas de las Nuevas Ciudades, estas nos marcan que las ciudades industriales planificadas, deberán encontrarse a una distancia conveniente, de tal manera que no se conviertan en ciudades pendulares o satélites de la gran metrópolis, con las consiguientes migraciones alternativas de trabajadores, en el caso de encontrarse muy cercanas a la capital.

Por otra parte tampoco deberán ubicarse lo suficientemente alejadas de la ciudad central, de manera que pierdan todo tipo de relación económica y social con la región o zona de influencia de la gran ciudad, lo que implicaría una duplicidad de infraestructura económica. Situación que no puede afrontar un país o una región en pleno proceso de transición industrial.

Al hacer un análisis comparativo de estos principios básicos con el Plan de Desarrollo Industrial nos daremos cuenta que la región industrial de occidente (Manzanillo, Guadalajara, Aguas Calientes, San Luis Potosí) se encuentra demasiado alejada de la Z.M.C.M. (400 kms. de radio en promedio).

PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

B) REORDENAMIENTO DE LA Z.M.C.M.

Si también analizamos la región industrial sureste propuesta por el Plan de Desarrollo Industrial, la cual comprende la zona de Cholula-Puebla, este análisis nos permitira observar que dicha zona se encuentra demasiado cercana a la ciudad capital (100 kms de radio en promedio).

Partiendo de este simple análisis podemos sugerir que la zona industrial de occidente debiera ubicarse mas cercana a la capital de la República y que la zona industrial de la región sureste debiera ubicarse mas alejada de la Ciudad de México.

## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### B) REORDENAMIENTO DE LA Z.M.C.M.

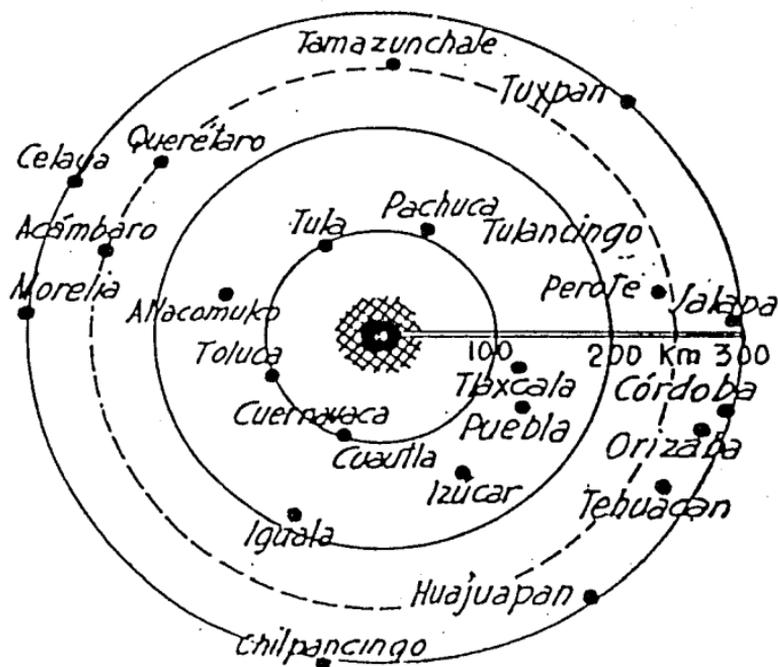
#### PROPUESTAS REGIONALES

Con base en todo lo expuesto anteriormente, me permito sugerir un cambio en las distancias para las zonas que se proponen como prioritarias en el Plan de Desarrollo Industrial.

Para la región industrial de occidente, lo mas recomendable sería buscar una distancia radial promedio de trescientos - kilometros, la cual abarcaría las ciudades de Guanajuato y Morelia con salida al mar a través del Puerto de Lázaro Cardenas, - Mich.

Para la región industrial del sureste del país, también se recomienda una distancia radial promedio de los trescientos - kilometros, abarcando las ciudades de Orizaba, Cordoba y Jalapa con salida al mar a través del Puerto de Veracruz. (ver gráfica de distancias)

## GRÁFICA DE DISTANCIAS



## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### B) REORDENAMIENTO DE LA Z.M.C.M.

#### JERARQUIA DE LOS POLOS DE CRECIMIENTO

a).- Polos de crecimiento existentes: Para estas regiones la idea básica es establecer un mecanismo administrativo y de planeación que sea razonablemente efectivo para facilitar el crecimiento económico y la expansión demográfica, de tal manera que no impida la movilización de recursos adecuados para los nuevos polos que se vayan a activar. Los polos existentes van a necesitar un cuerpo efectivo de coordinación de la planeación que funcione a escala regional con poderes de información, asesoría y tal vez de veto para guiar el volumen y la ubicación de las inversiones en vivienda, equipamiento, transporte, ciudades satélites industriales, adquisición pública de terrenos, dotación de servicios, etc., sin embargo los proyectos de inversiones individuales serían programados y diseñados por los organismos sectoriales estatales y municipales correspondientes.

## PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

### B) REORDENAMIENTO DE LA Z.M.C.M.

b) Polos de crecimiento nuevos: El problema mayor es la movilización de recursos externos adicionales y su coordinación para alcanzar los objetivos del desarrollo regional. Para cumplir este amplio propósito será muy conveniente establecer una autoridad de desarrollo regional o subregional para cada polo. Esta autoridad deberá tener amplios poderes de planeación, coordinación y ejecución, que en efecto representará, un poderoso compromiso institucional para el desarrollo de la región en todos los aspectos pertinentes como son el económico, físico y social. Esta autoridad deberá tener una estructura corporativa, que cuente con un personal selecto de profesionales y ser directamente responsable ante el Jefe de la Nación. Un ejemplo típico de autoridad es la Corporación Venezolana de la Guayana. La preocupación principal de esta organización sería el desarrollo de recursos, el establecimiento de nuevas industrias y los servicios orientados hacia la exportación y la construcción de la infraestructura urbana necesaria, ya sea con recursos propios o en concertación con el sector privado. Además deberá estar facultada legalmente para extender sus actividades más allá del polo de crecimiento mismo, hasta el afea de abastecimiento de la región, con el fin de poder planear y realizar las inversiones necesarias para asegurar el suministro permanente de todos los materiales,

PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

B) REORDENAMIENTO DE LA Z.M.C.M.

combustibles y alimentos, que el complejo del polo de crecimiento irá necesitando cada vez en mayor volumen.

## CONCLUSIONES DE LAS ALTERNATIVAS DE SOLUCION

Las grandes instalaciones del equipamiento urbano con niveles de servicio de tipo nacional, conforman otro de los elementos característicos de las zonas metropolitanas. Con ellas, se desarrollan y afirman funciones especiales de las grandes ciudades, generando un ámbito de influencia regional y nacional.

Como ejemplo se pueden citar los conjuntos de edificios universitarios e instituciones de educación superior, cuyas instalaciones se presentan rodeadas de inmuebles destinados a otros usos, generalmente dependientes del gran equipamiento como son librerías, centros de fotocopiado, imprentas, restaurantes, cafeterías, centros culturales, casas de estudiantes, etc.

También en las metropolis existen grandes sectores comerciales, sobre todo dentro de los centros históricos o bien fuera de estos, largos ejes que concentran una gran actividad urbana, es decir lugares a los que la población concurre al consumo de mercancías y servicios o con fines de esparcimiento.

Dentro de la categoría de zonas concentradoras de actividad urbana, merecen especial atención las áreas fabriles y los parques industriales. La actividad que concentran estas zonas, está relacionada con los movimientos de apoyo a la producción de bienes y servicios. Estos sectores urbanos se caracterizan por el predominio del uso industrial sobre cualquier otra utilización del suelo.

Debido a que las zonas industriales juegan un papel definitivo, tanto en la conformación de la estructura urbana, como en la generación de contaminantes atmosféricos en la Z.M.C.M., en el presente trabajo se plantea como tesis, la reubicación de una parte importante del sector industrial, fuera del Valle de México.

Para este fin se propone la creación de una corona de Nuevas Ciudades (ciudades industriales planificadas) que serían pendulares ó dependientes de las capitales estatales de la región centro que rodea a la Z.M.C.M.

Con el propósito de evitar los viajes alternantes entre los metrópolis regionales (capitales estatales) y dichas ciudades industriales, estas deben ser autosuficientes, por lo que se considera, que quizá sería conveniente, en su caso, propiciar y estimular el intercambio económico - comercial y de servicios entre las "Metrópolis Regionales", lo que con-

tribuiría a reducir la inevitable dependencia respecto a la Z.M.C.M., y con ello el ritmo de crecimiento de esta.

En el aspecto físico-espacial se pretende darle una identidad y una configuración estética propias a este tipo de ciudades industriales, para lo cual deben de contar con viviendas dignas para los trabajadores, así como con el equipamiento urbano mínimo necesario como son escuelas, campos deportivos, comercios, centros culturales, edificios religiosos, áreas verdes, etc., así como con redes de transporte adecuadas y eficientes.

**CONCLUSIONES  
GENERALES**

## CONCLUSIONES

### EL DESARROLLO URBANO DE LA Z.M.C.M.

La concentración en la capital del país ha sido el producto de causas de tipo histórico, político, cultural y geográfico, reforzadas por un modelo de desarrollo basado en la industrialización sustitutiva de importaciones y la polarización del campo mexicano.

El acelerado crecimiento poblacional que la Z.M.C.M. ha experimentado durante las últimas décadas, la hacen figurar como la ciudad de mayor densidad demográfica del mundo. Su demografía distorsiona no solamente el perfil de la ciudad sino el de todo el país, ya que en tan sólo el uno por ciento del territorio nacional se concentra cerca del 25% de la población total de México.

El análisis sectorial de la concentración muestra que actualmente la zona participa con aproximadamente el treinta y siete por ciento del P.I.B. no agrícola del país.

La industria registra el cincuenta por ciento de la producción nacional, emplea al cuarenta y cinco por ciento de la mano de obra del sector y se integra por el treinta

## CONCLUSIONES

por ciento de sus establecimientos.

De esta forma, buena parte de los recursos nacionales se concentran en la Z.M.C.M., más allá de lo que es económicamente eficiente en el contexto interregional, haciendo el proceso de desarrollo innecesariamente lento y costoso, ya que se traduce en la necesidad de realizar grandes inversiones públicas indispensables para atender las necesidades básicas de la población de la zona.

La Z.M.C.M. es el ejemplo más claro del carácter desigual de nuestro desarrollo ya que en su interior se reúnen las particularidades más ilustrativas de la modernidad y del atraso en un heterogéneo conjunto de condiciones de vida y de trabajo.

## LA MACROCEFALIA URBANA

El acelerado crecimiento de la Z.M.C.M., además de causar desequilibrios a nivel nacional, ha originado fuertes desigualdades sociales en su interior, donde la marginalidad urbana afecta a más de dos millones de personas. Esta población carece de un ingreso suficiente para solventar sus necesidades básicas, especialmente las de alimentación, vivienda

## CONCLUSIONES

y salud, que se traducen en altos niveles de desnutrición y morbilidad, bajos niveles de escolaridad y un habitat precario.

El encarecimiento de productos alimenticios básicos, efecto de un abasto ineficiente, limita el acceso a una adecuada alimentación de una parte importante de la población capitalina. Los problemas se manifiestan básicamente en sistemas de acopio y distribución ineficientes, lo que se ha traducido en claras prácticas de acaparamiento oligopólico, en la introducción anárquica de los abastos y en la ausencia de mecanismos de financiamiento y organización para el productor original, el distribuidor final y el consumidor.

El pequeño comercio opera con deficiente organización e instalaciones inadecuadas, siendo éste el que tiene mayor cobertura de atención a la población de menores ingresos, situación que contrasta con la existencia de modernos centros comerciales bien organizados, con posibilidades de crédito y amplios márgenes de ganancia.

En materia de vivienda la situación es grave, ya que aunque para 1980 una proporción significativa de viviendas eran propias, los índices de hacinamiento alcanzaban un total de seis habitantes por vivienda. Alrededor del cuarenta por

## CONCLUSIONES

ciento del total de la población se ubica en asentamientos irregulares debido a que el marco legislativo que los regula, está formado por disposiciones que carecen de coherencia, es obsoleto y adolece de una dispersión de propósitos.

A pesar de los esfuerzos realizados en materia de salud y asistencia social, aún prevalecen condiciones de insuficiencia y desigualdad ya que la falta de coordinación adecuada de los organismos institucionales ha llevado a concentrar a más de la mitad de los médicos del país en esta capital sin aportar un resultado positivo.

En materia educativa y cultural, no obstante que la ciudad de México posee una buena proporción del equipamiento educativo, especialmente en los niveles medio y superior, los mejores niveles de información a nivel nacional y un importante equipamiento para la difusión de nuestra cultura, sufre las presiones de una creciente demanda educativa, una desintegración cultural y en una buena parte de su población analfabetismo.

## CONCLUSIONES

### LAS NUEVAS CIUDADES

Históricamente la necesidad de crear nuevas ciudades aparece con frecuencia, motivada por la realización de un gran proyecto de explotación de recursos naturales: creación de un puerto marítimo o fluvial que de salida a una región económica, explotación de importantes yacimientos minerales, creación de industrias de transformación de productos agrícolas en su lugar de producción. En estos casos, se trata prioritariamente de recibir a los agentes que vendrán con sus familias para trabajar en estas instalaciones y proporcionarles los servicios mínimos.

Sin embargo, el rápido crecimiento de la dimensión de las ciudades, así como los índices de crecimiento demográfico tan elevados que se observan con frecuencia y también la necesidad de llegar a un desarrollo económico y social más equilibrado desde el punto de vista territorial, originan nuevas formulas.

Algunas ciudades acaban por enfrentarse a la estrechez de su emplazamiento original y si no se reacciona contra las tendencias espontáneas, en la práctica se traduce por la

## CONCLUSIONES

urbanización de terrenos cada vez menos favorables (pendientes inestables o propicias a la erosión, zonas mal drenadas, - accesos de difícil acondicionamiento) y grandes dificultades para mejorar los servicios urbanos o incluso, para mantenerlos en el estado actual. La construcción de una nueva ciudad en las proximidades es una buena solución para los problemas confrontados y a veces, la única posible.

Incluso cuando el emplazamiento de la ciudad presenta todavía buenas posibilidades para su extensión, el crecimiento continuo de la población y de las actividades concentradas terminará, al rebasar cierto punto, por crear una acumulación de problemas que difícilmente podrán solucionarse con acciones precisas. Al cambiar de dimensiones, los problemas urbanos también cambian de naturaleza ya que la vieja malla urbana se adapta cada vez menos a la intensidad de los intercambios que suscita naturalmente una gran aglomeración urbana. La creación de nuevas ciudades comunicantes con las metrópolis en que aparecen estos problemas puede enfocarse desde dos puntos de vista.

En un primer caso, su objetivo será frenar el crecimiento de la aglomeración principal y por lo tanto las ciudades satélite se construirán a una distancia capaz de disuadir

## CONCLUSIONES

las relaciones cotidianas, como es el caso de la primera generación de nuevas ciudades inglesas.

En un segundo caso, la idea directriz es iniciar la reestructuración a largo plazo del espacio urbano, creando para ello nuevos polos de urbanización que permitan organizar de manera diferente el futuro crecimiento espacial, como es el caso de las nuevas ciudades que se desarrollan en las proximidades de París.

La descentralización puede ser desventajosa para una sola empresa, pero puede resultar provechosa para un grupo de empresas que se desplacen juntas en una secuencia planeada. Muchas de las empresas conexas pueden encontrarse inhibidas para trasladarse de una ciudad grande a una pequeña, sin embargo, si deciden moverse todas juntas pueden encontrarlo provechoso, ya que una sola empresa en forma individual no tendría una influencia apreciable en las condiciones de producción de la región, pero todo un grupo de empresas sí tendría un impacto muy significativo.

BIBLIOGRAFIA NACIONAL

- BAZANT S. JUAN RENTABILIDAD DE LA VIVIENDA DE BAJOS INGRESOS. DIANA. MEXICO. 1979.
- BUSTAMANTE LEMUS CARLOS ECONOMIA Y PLANIFICACION URBANA EN MEXICO. UNAM. MEXICO. 1989.
- COLONOS DE CD. SATELITE INFORME DE LA MESA DIRECTIVA 1972 - 1974. EDITORES ASOCIADOS. MEXICO. 1974.
- MESSMACHER MIGUEL MEXICO MEGALOPOLIS. S.E.P. MEXICO. 1987.
- MONTAÑO JORGE LOS POBRES DE LA CIUDAD EN LOS ASENTAMIENTOS ESPONTANEOS. SIGLO XXI. MEXICO. 1985.
- MUÑOZ, H. OLIVEIRA MIGRACION Y DESIGUALDAD SOCIAL EN LA CIUDAD DE MEXICO. EL COLEGIO DE MEXICO. MEXICO. 1977.
- S.P.P. PLAN NAL. DE DESARROLLO 1983-1988.
- S.P.P. PLAN NAL. DE DESARROLLO 1989-19884.

TERRAZAS OSCAR

ESTRUCTURA TERRITORIAL DE LA  
CIUDAD DE MEXICO.  
PLAZA Y VALDES. MEXICO. 1988.

UNIKEL LUIS

EL DESARROLLO URBANO DE MEXICO.  
EL COLEGIO DE MEXICO. MEXICO.  
1976.

## BIBLIOGRAFIA INTERNACIONAL

- AYMONINO CARLO  
ORIGENES Y DESARROLLO DE LA CIUDAD MODERNA.  
GUSTAVO GILI. BARCELONA. 1972.
- BELLO - MORALES  
MERINO ANTONIO  
LAS NUEVAS CIUDADES RESIDENCIALES.  
DOSSAT. MADRID. 1978.
- BRACCO SERGIO  
LOS SISTEMAS METROPOLITANOS DE LAS NUEVAS CIUDADES OIKOS - TAU. BARCELONA. 1988.
- CHALINE CLAUDE  
LAS NUEVAS CIUDADES EN EL MUNDO.  
OIKOS - TAU. BARCELONA. 1988.
- FRIEDMANN JOHN  
URBANIZACION, PLANIFICACION Y DESARROLLO NACIONAL.  
DIANA. MEXICO. 1976.
- GALLION ARTHUR  
URBANISMO PLANIFICACION Y DISEÑO C.E.C.S.A. MEXICO. 1972.
- GIBSON J.E.  
DISEÑO DE NUEVAS CIUDADES LIMUSA. MEXICO. 1981.
- GOLANY GIDEON  
PLANIFICACION DE NUEVAS CIUDADES LIMUSA. MEXICO. 1985.
- IZAGUIRRE MARITZA  
CIUDAD GUAYANA Y LA ESTRATEGIA DEL DESARROLLO POLARIZADO.  
SIAP. BUENOS AIRES. 1977.

**MERLIN PIERRE**

**RODWIN LLOYD**

**LAS NUEVAS CIUDADES.  
LAIA. BARCELONA. 1978.**

**LA METROPOLI DEL FUTURO  
LIBREROS MEXICANOS UNIDOS  
MEXICO. 1964.**

**ANEXOS**

**TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES**

**A)- EL CASO INGLES**

**B)- EL CASO FRANCES**

## EL CASO INGLES

### TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

Los problemas de la comunidad urbana se multiplican con la creciente complejidad de nuestra época.

La expansión de las ciudades está realizándose sin control y las consecuencias económicas y sociales demandan la participación cívica en el Gobierno, los negocios y la industria. La forma piramidal de la sociedad urbana ha forzado la descentralización. A medida que la gente, los edificios y la circulación se amontonan, la capa superior se va a la periferia. Cuando el peso de la congestión en el centro se hace intolerable, las capas inferiores se deslizan hacia afuera. Este proceso no ha sido acompañado por una planeación racional para evitar el desorden económico y social.

Aún no se ha creado una forma apropiada para la ciudad del futuro. Se ha dedicado mayor atención a la ciudad moderna en dos aspectos principales: la estructura urbana interna (regeneración) y descentralización (nuevas ciudades).

### LA REGION LONDINENSE

Para los ingleses, Londres es una noble y gran ciudad, la capital de la Comunidad Británica y tan brillante como

EL CASO INGLES  
TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

cualquier ciudad de la historia; pero también es ejemplo de aglomeración. Dañada despiadadamente por las bombas de la aviación alemana en la Segunda Guerra Mundial, Londres se encontraba dispuesta a experimentar un gran cambio con el alcance del programa de planeación que pretendía la reconstrucción de una gran ciudad y la integración con verdaderas comunidades: las nuevas ciudades \*.

Inglaterra sufrió gran daño durante la guerra. La tercera parte de sus trece millones de viviendas fueron dañadas y no existía ningún edificio nuevo sin daño. Rodeada de devastación, la gente consideró necesario elaborar planes de reconstrucción. La Ley de Planeación Urbana y Regional de 1944, había extendido la ayuda financiera a las autoridades locales para la compra de tierras donde fuese posible la reconstrucción. La destrucción de grandes áreas urbanas, impresionó a mucha gente de profundo pensamiento, que vio la posibilidad de reconquistar algún espacio abierto dentro de los congestionados centros urbanos.

Aunque la agricultura de Inglaterra solamente puede alimentar a la mitad de sus habitantes y una gran proporción

---

\* Arthur B. Gallion - Urbanismos, Planificación y Diseño.

## EL CASO INGLES

### TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

de personas viven en comunidades urbanas, sólo existen siete grandes centros industriales que son aglomeraciones de áreas urbanas que varían de dos a ocho millones de habitantes. La congestión en estas ciudades es muy aguda y persiste el ideal inglés de vivir en casas de campo. Una densidad de 30 familias por hectárea fue sugerida por Ebenezer Howard (autor de la idea de la ciudad jardín) \*, convirtiéndose en la norma de densidad de las ciudades jardín que sir Raymond Unwin construyó. En la actualidad se mantiene como la norma hacia la cual tienden los planificadores con visión.

Después de la Segunda Guerra Mundial, los ingleses se dieron cuenta de que en la reconstrucción a gran escala, que era necesaria, deberían tratar de frenar el problema de la congestión en sus ciudades. A través de los años, los ingleses han cultivado un extraordinario sentido político. Visualizan sus metas y ambiciones con astucia. Poniendo en marcha el programa de planeación de la posguerra, empezaron con los medios que tenían a su alcance y encontraron el camino hacia un nuevo concepto de la estructura urbana.

---

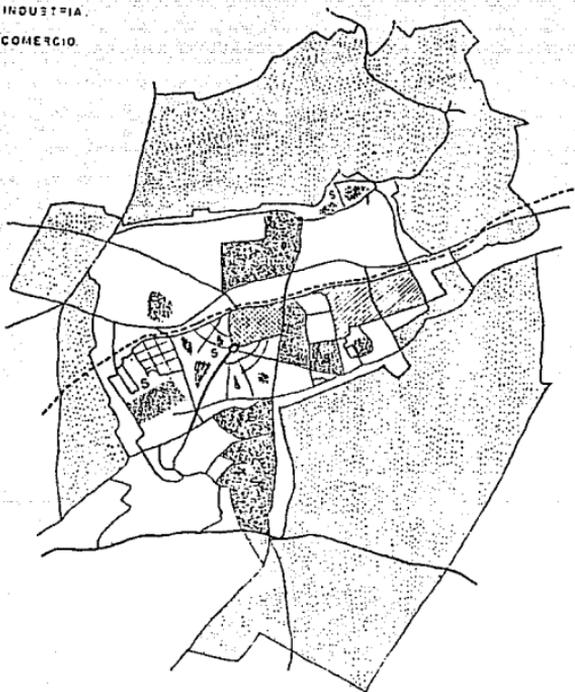
\* E. Howard: Ciudades - Jardín del Mañana.

EL CASO INGLES  
TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

Las ciudades jardín han cautivado siempre a los ingleses; las características del poblado, en contraste con la metrópoli, les atraían mas. La proximidad a una campiña bella era un deseo natural. Prefieren la bicicleta al metro. Probablemente, disfrutaban más al caminar que conducir en automóvil. Las dos exitosas ciudades jardín, Letchworth y Welwyn, se levantaban ante ellos para compararlas con las grandes ciudades congestionadas. El pueblo inglés ha visto las conveniencias de la pequeña comunidad como la mejor forma de vida. Han estado orgullosos con razón, de la belleza de su campiña y su conservación cuenta con la atención de los más influyentes personajes ingleses.

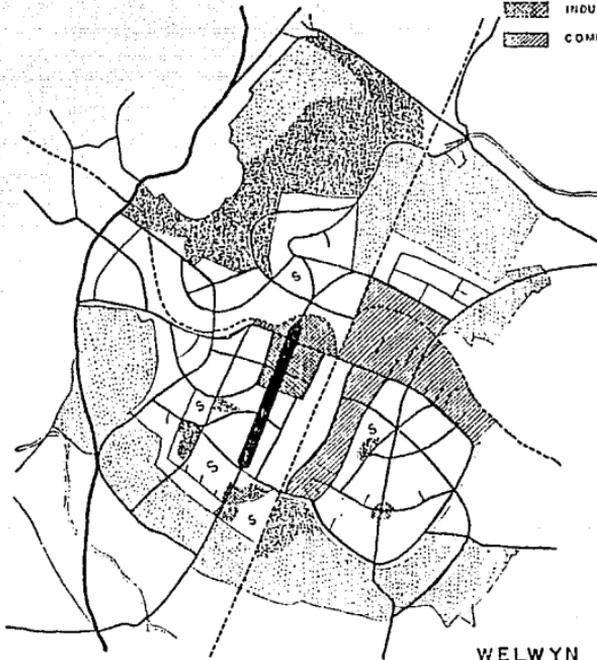
El programa de planeación de 1944, bajo la dirección del profesor Patrick Abercrombie, fue dirigido a un doble objetivo: reconstruir la ciudad devastada y aliviar el intolerable hacinamiento y congestión.

- S ESCUELA.
- ZONA AGRICOLA.
- PARQUES.
- CAMINOS.
- FERROCARRILES.
- INDUSTRIA.
- COMERCIO.



LETCHWORTH.

-  ESCUELA
-  ZONA AGRICOLA
-  CAMINOS
-  FERROCARRILES
-  PARQUES
-  INDUSTRIA
-  COMERCIO



WELWYN

## EL CASO INGLES

### TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

El concepto esencial del plan Abercrombie para el Gran Londres era la reducción de la población dentro del centro congestionado, la creación de un cinturón verde para contener al Gran Londres y el desplazamiento de la industria a un anillo exterior. Un punto importante era la norma de densidad de población que debería buscarse en el congestionado centro. Aunque algunas autoridades se inclinaban por una densidad de 150 personas (40 viviendas) por hectárea, como el máximo deseable en el centro, los planificadores londinenses propusieron densidades de 200 a 300 personas por hectárea. La densidad del anillo interior varía de 140 a 200 personas por hectárea y en el anillo suburbano es mantenida en 100 personas por hectárea. Alrededor de este conjunto se estableció un cinturón verde que varía de 9 a 27 km. de ancho. Dentro de este cinturón verde se reservó espacio para las actividades recreativas.

— Región londinense, 1961

— Región londinense  
Plan Abercrombie

Condado de Londres

Anillo interior

Anillo suburbano  
Plan Abercrombie

Gran Londres  
Concentración, 1961

Cinturón verde

Anillo exterior

Nuevas comunidades

1 - Stevenage

2 - Welwyn

3 - Harlow

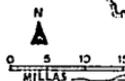
4 - Basildon

5 - Hatfield

6 - Hemel-Hempstead

7 - Brccanell

8 - Crawley



### LA REGION LONDINENSE

El Plan del Gran Londres de 1944, de Patrick Abercrombie y F. J. Forshaw, comprendía una región de 2 600 millas cuadradas. Una serie de 4 anillos rodeaban al condado de Londres. La población dentro de las áreas altamente urbanizadas del condado y del anillo interior, deberían ser reducidas en 1 millón de personas, dispersándose en los anillos de suburbios y exterior. La concentración en la región ha superado las fronteras del anillo suburbano, más allá de los límites del Plan, y ha aumentado llamando la atención a la conservación y expansión del cinturón verde. La esfera regional se extiende hasta 4 600 millas cuadradas, desde que el plan fue concebido, y la población total ha crecido de 8 a 10 millones.

La descentralización planeada de Londres mediante la reducción de la densidad de población dentro del centro de área metropolitana, y la dispersión de la industria y habitantes del centro, fue promovida por el Plan Town and Country. De las quince ciudades modernas en Inglaterra, Escocia y Gales, 8 se encuentran bajo el control de la región londinense. Estas nuevas comunidades han invitado a un desarrollo industrial al plan a más de medio millón de habitantes.

## EL CASO INGLES

### TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

Las densidades de población adoptadas para las diferentes áreas incluían una reducción de aproximadamente el 40%, esto es más de 600,000 habitantes en el condado de Londres y más de 400,000 en el anillo interior urbano de la metrópoli.

Se propuso aumentar la población en el anillo suburbano y la población del Gran Londres fué reducida en más de un millón de habitantes. Este programa de descentralización de la población apareció en la Ley de las Nuevas Ciudades de 1946.

### LAS NUEVAS CIUDADES

La adopción de la política de que más de un millón de personas deberían salir de los distritos centrales de Londres, fue de gran consecuencia. Representaba la convicción de que el hacinamiento dentro de la ciudad debería ser aliviado, que la expansión de la ciudad debería ser controlada, y que las amenidades de la vida urbana podían ser logradas sólo gracias a la descentralización de las comunidades de habitación y trabajo. Las nuevas ciudades fueron concebidas en la tradición de las ciudades jardín, como comunidades autosuficientes y con todas las facilidades para crear un medio

## EL CASO INGLES

### TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

ambiente independiente. No se pensó que fuesen dormitorios satélites conectados con la ciudad central. Algunos fueron relacionados dentro de la gran órbita de Londres para poner a disposición de sus habitantes las facilidades especiales de la ciudad central y estando próximos, alentar el éxodo de Londres para liberar a la ciudad para poner en operación un programa de Regeneración Urbana.

Las nuevas ciudades son concebidas para una población de 50 a 60,000 habitantes, con todas las facilidades necesarias para servir y mantener a los habitantes, con un cinturón verde de espacio abierto permanente. Los espacios para estas poblaciones requieren de aproximadamente 3 000 hectareas. Las poblaciones varían de acuerdo con esta norma, siendo algunas mayores que otras más modestas. Sin embargo en cada caso, se ha reservado espacio dentro de un área determinada para absorber el crecimiento normal del 30% en un periodo de 20 a 25 años. De las 15 poblaciones del programa inicial, 8 de ellas se encuentran dentro del área londinense, a distancias variables de 30 a 45 km. las cuales fueron hechas para descongestionar de habitantes y de industrias a la metrópoli.

Planeados como un cinturón de barrios en torno al centro cívico y comercial, las nuevas comunidades tienen como

EL CASO INGLES  
TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

principal composición hileras de casas con jardines, con una densidad de 25 a 30 por hectárea. Los barrios tienen poblaciones de 4 a 8,000 habitantes, contando cada uno con escuelas, iglesias, centros de recreo y un pequeño centro comercial. El área industrial tiene acceso adecuado y se encuentra muy ordenada.

Las empresas industriales renuentes a cambiarse a las nuevas poblaciones, han mostrado un interés creciente por desplazarse debido a las facilidades de operación, la disponibilidad de lugares adecuados a precios razonables y condiciones de trabajo estables. La creciente expansión de diferentes tipos de industrias establecidas en las nuevas poblaciones, ofrece la deseable diversificación de la oferta de empleos. Las nuevas ciudades han sido un gran experimento que se ha convertido en un gran éxito, ya que para miles de familias han significado mejores condiciones de vida y para la industria mayor eficiencia.

## EL CASO INGLES

### TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

Todas las nuevas ciudades del mundo ó las que así se denominan, fueron creadas para satisfacer una amplia gama de aspiraciones.

De hecho, la creación de nuevas ciudades es un aspecto particularmente rector del desarrollo urbano.

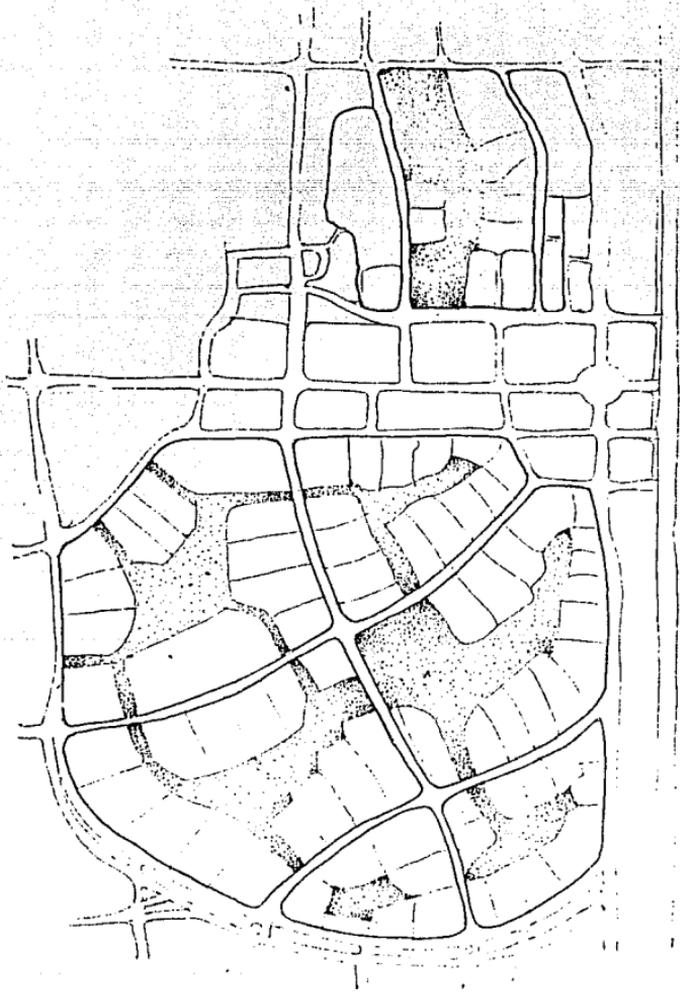
El deseo de crear una nueva ciudad no implica únicamente la construcción de infraestructura y el equipamiento urbano necesario para satisfacer las necesidades de la población servida, sino también, hacer que el centro urbano resultante, pueda adquirir su propio estilo de vida y alcanzar la animación y prosperidad típica de cada región.

## EL CASO INGLES

### TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

En 1955 fue diseñada la Nueva Ciudad escocesa de Cumbernauld, a 80 km. de Glasgow. Esta apareció aproximadamente diez años después de iniciado el primer Prototipo de New Towns, por lo que ahora resultaba comprensible que los antiguos planes habían hecho unas previsiones inadecuadas para el parque vehicular, tanto con respecto a vialidad como a estacionamientos y sin un estudio profundo de la relación automovil-peaton, problema que en 1929 Clarence Stein y Henry Wright habían señalado en su diseño para Radburn, New Jersey.

Tomando en cuenta algunas de las deficiencias del Prototipo I de las New Towns, en el diseño para Cumbernauld se abandono la idea Le Corbusiana de las Unidades de Vivienda Vecinal y en su lugar se colocaron las áreas residenciales alrededor de un solo centro urbano, de manera que no hubieran viviendas a más de diez minutos de distancia caminando desde este centro. La densidad debía ser más elevada que en la urbanización del Prototipo I de New Towns y el centro debía de alcanzarse mediante una red de vías independientes que no tuvieran que cruzar la carretera. Este centro urbano es un complejo elevado de cubiertas múltiples con estacionamiento para 5,000 automóviles.



RAOBURN N.J.

EL CASO INGLES  
TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

Cumbernauld New Town fué planeada para una población de 70,000 habitantes, encabezando la segunda generación de Nuevas Ciudades que fué promovida en la primera mitad de la década de los años sesentas, con un gran énfasis en el desarrollo de la economía regional, en un intento por tomar el excedente de población de las zonas conurbadas.

La tercera generación de nuevas ciudades, se estableció entre 1966 y 1970. Estas ciudades fueron una respuesta a las predicciones de población, de un incremento de varios millares en dos décadas. Fué un intento que haría una contribución a la demanda de vivienda incrementada fuera de la conurbación existente, así como también la acción de polos de desarrollo dentro de sus respectivas regiones, la cual estimularía la industria y la creación de empleos.

Con la excepción de Milton Keynes, las ciudades fueron fundadas sobre la expansión y renovación asociada de la existencia de ciudades, mas bien que la creación de ciudades completamente nuevas y todas ellas tuvieron centros de población mucho mas grandes que la primera y la segunda generación predecesoras con un incremento de población, planeado originalmente en el rango de alrededor de 100,000 a 200,000 habitantes.

## TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

### EL CASO FRANCES

#### Las nuevas Ciudades de la Región de Paris.

Según la estrategia urbana que se ha adoptado, sobre el territorio de la cuenca parisiense debería articularse una malla de asentamientos integrados, con "núcleos urbanos" coincidentes con los centros de las cinco nuevas ciudades en la región de Paris". Este sistema hipotéticamente debería ser suficiente frente a la demanda de expansión metropolitana, conteniéndola y ofreciendo al mismo tiempo un marco de vida alternativa al deterioro y a la falta de equipamiento urbano y regional del territorio.

Es un hecho cierto, que con las nuevas ciudades se propone una fórmula bastante nueva dentro de la estrategia de la política de crecimiento urbano europeo continental. La conducción de la empresa, llevada a cabo con una especie de manual, debido a los éxitos obtenidos, se considera como un signo positivo de vitalidad y de dinámica empresarial y organizativa.

---

\* Los sistemas metropolitanos de las nuevas ciudades, SERGIO BRACCO

## TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

### EL CASO FRANCES

Según Paul Delouvrier, primer delegado general de la región parisiense, el mayor defecto del sistema regional parisiense, es la falta de asentamientos de nivel cuantitativo y cualitativo intermedio entre el centro monolítico del París intramuros y los centros de los pequeños municipios limítrofes. Esta carencia es causa y efecto del crecimiento incontrolado generado por sistemas completamente desequilibrados y heterogéneos. En la periferia parisiense se observa una expansión imposible de contener del tejido urbano formado por viviendas unifamiliares distintas unas de otras y por lo tanto con un compromiso de suelo enorme. Junto a esto en contraposición, se ha articulado el desarrollo masivo de las iniciativas de los grandes conjuntos urbanísticos, es decir de los barrios de gran dimensión, caracterizados por edificaciones altas y concentradas.

La falta de una política efectiva de descentralización, los problemas de las distancias que se han duplicado en tiempo por insuficiencia de los transportes y de sus localizaciones, la superutilización de los servicios, la nocividad de las condiciones de vida, la violencia urbana, la gestión especulativa de las áreas centrales, forman parte del panorama de cualquier territorio metropolitano, pero quedan en máxima

TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES  
EL CASO FRANCES

evidencia en París.

El diagnóstico para Delouvrier es claro:

"La raíz del mal es la insuficiencia en número y en calidad, de los centros urbanos en el ámbito de la aglomeración parisiense."

Como consecuencia de esto tenemos una opción concreta de centros urbanos intermedios nuevos, capaces de servir a 300,000 residentes en su entorno inmediato, pero con radios de atracción de hasta 1'000,000 de usuarios. Estos centros urbanos, situados dentro de los barrios periféricos, servirán como polos reestructuradores, mientras que los que se encuentran en zonas de expansión no urbanizadas servirán como oportunidades de nacimiento para las nuevas ciudades. De esta manera se crearía un verdadero sistema urbano de centros de atracción, que deberán proporcionar juntos, no tanto una alternativa regional, sino una integración para París. Delouvrier no confía en un completo equilibrio de autonomías dentro de las nuevas ciudades, difícil de alcanzar por otro lado, pero augura una corriente de migraciones alternantes entre tres sistemas de urbanización (centro histórico, suburbio readecuado, nueva

## TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

### EL CASO FRANCES

ciudad), sobre todo por lo que se refiere al mercado de trabajo. La intención es la de dar cuerpo a una verdadera región urbana con un equilibrio dinámico, en cuyos puntos centrales se establezca una red de relaciones, con sucesivas concentraciones de interés, convirtiéndose en verdaderas encrucijadas territoriales.

Delouvrier propone algunos indicadores de partido, para determinados elementos previos de juicio a partir de los cuales se puede llegar a configurar un sistema regional equilibrado, los cuales son:

- 1.- Localización prudente.
- 2.- Flexibilidad.
- 3.- Equilibrio interior.
- 4.- Solución de los Transportes

### LOCALIZACION

En cuanto a la elección del lugar, se trata de crear un paisaje urbano no formal, no completamente construido y dar plena respuesta a los problemas del ambiente, estableciendo una continua integración con la naturaleza a partir de la

## TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

### EL CASO FRANCÉS

cual se pueda proporcionar un marco de vida alternativa, incluso a nivel visual.

#### FLEXIBILIDAD.

En cuanto a la flexibilidad, los edificios y los espacios deberían ser tales que pudieran ofrecer lugares para funciones que se alternan en el tiempo, sin alterar el paisaje general al modificarse los roles.

#### EQUILIBRIO INTERIOR

El equilibrio interno no debería estar constituido por rígidas distribuciones funcionales y sociales, pero debería expresarse con las posibilidades de opción proporcionadas a los habitantes:

a) Elección del tipo de vivienda, individual o colectiva, propia o en renta.

b) Posibilidad de trabajo próximo a la residencia, en la fábrica, en el laboratorio, en las oficinas.

## TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

### EL CASO FRANCES

c) Facilidad de conciliar la residencia en la nueva ciudad, con el trabajo en la región.

d) Libertad de elección en el consumo, en las compras en el tiempo libre.

### SOLUCION DE LOS TRASPORTES

Para resolver el problema de los transportes y de las comunicaciones, sobre el territorio parisiense se deberán articular dos mallas de relaciones:

1a).- Para vincular satisfactoriamente las nuevas con otros polos urbanos de la región.

2a).- Para garantizar rápidos desplazamientos dentro de cualquier centro urbano.

El transporte público deberá ser de cualquier modo privilegiado, con sistemas rápidos y seleccionados, frente al tráfico privado, aunque este podrá valerse de todos modos de las redes de autopistas previstas en el gran diseño regional.

## TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

### EL CASO FRANCÉS

La política de delouvrier se apoya en la posibilidad de implantación en las nuevas ciudades de gran parte de las 100,000 viviendas previstas como crecimiento anual del parque inmobiliario residencial de París.

Al mismo tiempo, se deberán crear nuevos puestos de trabajo, convenciendo a las industrias para que aprovechen la ocasión de los incentivos propuestos, con la condición de implantarse en lugares considerados como los más apropiados para el crecimiento y la modernización de las instalaciones.

El compromiso mayor debe explicarse al darle vida a corto plazo a nuevas y funcionales áreas centrales urbanas, capaces de dar muestras de rapidez y de directrices de desarrollo.

Estos tres elementos descritos: residencia, empleo y centros urbanos, son los que una vez iniciado el proceso de actuación, establecerán el nivel de credibilidad creciente de la nueva ciudad.

El esquema Director de la Región Parisiense, elaborado entre 1963 y 1965 por parte del Instituto para la Ordenación

## TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

### EL CASO FRANCÉS

y la Urbanización de la Región de París, tiene como condición fundamental el diluir la concentración parisiense, para lo cual propone como solución el hacer fluir el mayor número de actividades y asentamientos, hacia dos ejes de desarrollo paralelos al eje que conduce desde la Défensa a Vincennes. El sistema así formado debe ser elemental para evitar disposiciones y preferencial porque a lo largo de los ejes se disponen las concentraciones y los polos previstos, que tienen el papel de regular el tejido urbano limítrofe existente. Estos ejes principales deberán contrarrestar los empujes espontáneos anárquicos pero vitales, que caracterizan el crecimiento metropolitano. Siguiendo estos principios, en el Valle del Sena, se articularán los dobles ejes, estableciendo los vinculos extraregionales, nacionales e internacionales, definiendo así de forma ideal el camino con Gran Bretaña, con las zonas centro europeas fuertemente industrializadas y con las áreas nacionales de gran desarrollo.

Una serie de ejes tangenciales, a la escala reducida de la cuenca parisiense, proporcionará los ejes principales de las áreas de la región metropolitana: los más importantes son propuestos en el valle del Oise y en el Valle del Marne.

# ESTA TESIS NO DEBE SALIR DE LA BIBLIOTECA

## TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

### EL CASO FRANCÉS

Sobre este sistema se deberá enlazar una red de comunicaciones que permita la canalización del crecimiento urbano según características alternativas, como son: zonas de pausa y de verde equipado o agrícola y zonas de urbanización concentrada para garantizar la convivencia eficaz de los asentamientos y para asegurar el nacimiento y la vitalidad de los centros urbanos completamente nuevos. El esquema así planteado descarta las ideas de un París solamente reestructurado o de un París bis.

Partiendo de la constatación de la insuficiencia de centros de pequeña talla esparcidos en la periferia, capaces de servir a un máximo de 30,000 personas, se establece la importancia de dotar a la cuenca parisiense, de centros capaces de servir por lo menos a 300,000 habitantes. Las características deberán ser las de un centro de calidad y por lo tanto con todos los equipamientos capaces de animar un centro ciudadano de alcance medio, de forma que se resuelva el cotidiano dilema entre la incomodidad de un viaje hacia un centro lejano y congestionado y la utilización de servicios locales insuficientes. Centros de equipamientos pero también centros de empleo, para desarrollar una verdadera vida urbana con alternativa equilibrada de funciones. No ciudad dormitorio, sino

## TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

### EL CASO FRANCES

centro integrado y convertido en dinámico por una animación continua rica en densidad urbana.

Los centros que se deben situar en la periferia ya formada tendrán una notable importancia reestructuradora, pero los situados en el corazón de las nuevas expansiones serán mucho más importantes en cuanto que serán el núcleo de las nuevas ciudades. Serán estas las que absorberán de forma lógica al crecimiento de París hasta el año 2,000, caracterizando con una modificación radical la naturaleza del entorno metropolitano, ya que no existirán nebulosas sin carácter, sino conjuntos urbanos insertados en un territorio, con una naturaleza respetada e integrada al conjunto.

La localización queda de algún modo obligada. Una sucesiva oportunidad de opciones vendrá dada por la decisión sobre la distancia desde París, sin que esta sea demasiado lejana, de manera que las nuevas ciudades sean competitivas con las ciudades medias, existentes a un centenar de kilómetros desde el centro metropolitano y no demasiado cercanas para no perder la autonomía, identificandose con la estructura de París.

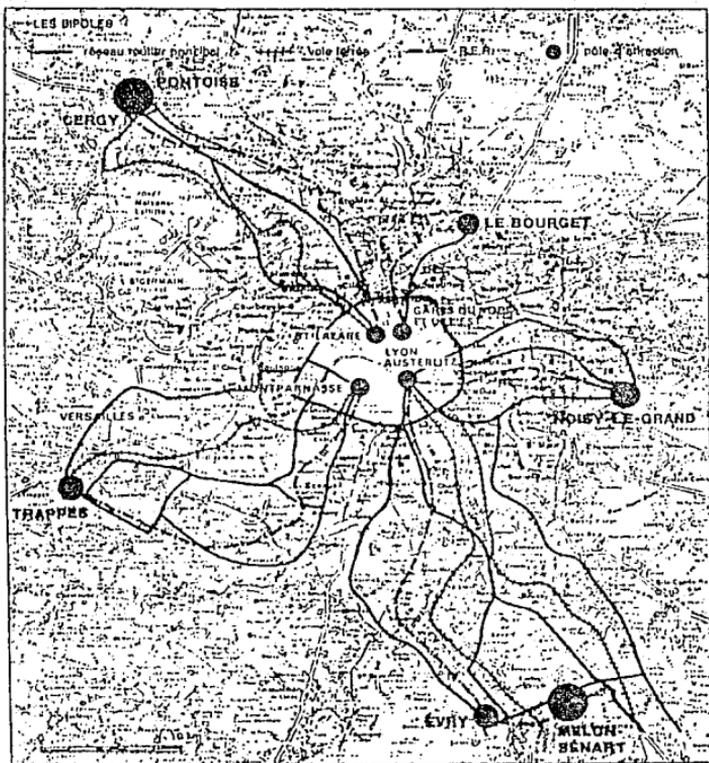


Fig. 9 La propuesta «bipolar» para París: centros terciarios en el cinturón tradicional y polos en la periferia de la región, en las nuevas ciudades, o cerca de los aeropuertos

## TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

### EL CASO FRANCES

#### SECTORES GEOGRAFICOS DEL ESQUEMA

El norte quedo considerado como lugar de reestructuraciones interiores de la periferia, con recalificación de centros ya existentes y con la dotación de sistemas de autopista y de sistemas de transportes públicos rápidos.

Hacia el noroeste se sitúa la nueva ciudad de Cergy-Pontoise, que se calcula en el esquema que para el año 2000 tendrá 300,000 habitantes. Su ubicación en el valle del Oise, se presto a la realización de un conjunto urbano de gran calidad, situado frente a la parte norte del eje de desarrollo del valle del Sena, junto a la confluencia de los ríos Oise y Sena. Las posibilidades naturales y las condiciones favorables para la organización de las comunicaciones proporcionan las premisas para hacer una hipótesis sobre el papel de polo fundamental para la futura región urbana de Paris, en especial para la función del tiempo libre.

El sector este, siguiendo el eje de urbanización superior y el eje tangente del Marne, es la sede de otra nueva ciudad compuesta según el esquema, por una sucesión de asentamientos de 50,000 habitantes cada uno, articulados según una

## TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

### EL CASO FRANCÉS

distribución lineal, puesta en evidencia por el trazado de un medio de transporte público rápido, verdadero eje de la nueva ciudad. La parte más próxima a París es el centro urbano lugar de importantes estructuras terciarias, como son la universidad y las diferentes organizaciones administrativas públicas y privadas, razón por la que, el valle del Marne en el año 2000, acogerá a 500,000 habitantes.

El sector sudeste, a lo largo del eje inferior de urbanización, del cual el Sena forma una directriz, contemplará dos nuevas ciudades:

Una sobre el margen izquierdo del Sena, Evry, con 450,000 habitantes en el año 2000 y con notables posibilidades de desarrollo industrial.

La otra sobre el margen derecho, junto a Tigery, de 400,000 habitantes.

Las dos nuevas ciudades se caracterizan por una forma lineal, de algún modo paralelo al Sena, que podrá servir como eje natural y como referencia constante con el paisaje.

## TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

### EL CASO FRANCÉS

El sector sur-sudoeste, a lo largo del eje inferior de urbanización, es la sede de otras dos nuevas ciudades. Su característica fundamental puede ser la de acoger industrias de técnica avanzada, lugares de investigación operativa, confirmando una tendencia ya existente.

Una de estas nuevas ciudades se colocará cerca de Trappes, centro urbano de gran desarrollo. La otra se situará más al norte y podrá estar caracterizada por albergar en su centro actividades terciarias de nivel internacional.

Las dos tendrán una elevada densidad residencial ya que ese sector metropolitano está sometido a una fuerte presión de demanda residencial y al mismo tiempo tiene cualidades naturales que hay que salvaguardar. Estos dos nuevos centros urbanos, juntos podrán llegar a contener a 400,000 habitantes.

En el sector oeste, finalmente encontrará su lugar, siempre a lo largo del eje inferior de urbanización, otra nueva ciudad en las proximidades de Nantes.

De esta manera se perfila un sistema de comunicación global del área metropolitana, que cubre casi 2,200 km<sup>2</sup>.

## TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

### EL CASO FRANCES

El resto, comprendido en los perímetros de estudio del esquema, compone una zona de transición, con menor densidad de asentamientos, evitando así un cambio brusco de discontinuidad con el ámbito de la expansión metropolitana.

Los pequeños municipios de corona, una vez resuelto el sistema de comunicaciones, podran ser el lugar privilegiado para zonas de reposo urbano, como lugar de residencia calificada sin embargo la creación de una región metropolitana no puede considerarse posible si las políticas de racionalización no implican también al París histórico, circunscrito por el cinturón de los boulevares.

París debe mantener su función de capital política, económica y cultural de Francia, una metrópoli europea y mundial, pero para confirmar y acrecentar estos papeles, deberá quedar sometida a una serie de medidas radicales. Estas forman el material de estudio y de investigación del esquema urbano elaborado independientemente del regional, con programas a menudo no totalmente coincidentes.

Los elementos más importantes dentro del área urbana son las estaciones ferroviarias y fuera de ella los aeropuertos

## TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES.

### EL CASO FRANCÉS

internacionales, situados todos a lo largo del trazado ideal de la directriz norte-sur. La encrucijada de las dos franjas de interés coincide prácticamente con el centro urbano, hacia el cual se conducen todas las tendencias de monocentrismo. Para evitar este problema será necesario, según el Plan de París, integrar, con el centro histórico, nuevos centros urbanos territoriales, situados fuera de las directrices existentes, de modo que las formas reestructuradoras no lo sean únicamente para la periferia, sino también para el área del París tradicional.

Un sistema complejo de transportes públicos y de autopistas urbanas deberá convertir en operativo este plan. Al mismo tiempo, París contemplará una serie de intervenciones reestructuradoras internas, en la mayoría de los casos concentradas en torno a las estaciones ferroviarias, destinadas al sector terciario.

Unas zonas con altísima densidad residencial, con usos mixtos completan los programas de renovación urbana, perfilándose así, una política de distribución de las actividades a través de polos interiores al perímetro urbano y polos interiores al perímetro regional, reestructurando la periferia

## TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

### EL CASO FRANCÉS

o formando el primer núcleo de las nuevas ciudades.

En esta perspectiva toma consistencia una hipótesis de "bipolos" de actividad terciaria:

A los polos interiores de París (Défense, Gare de Lyon, Bercy, Marne-Montparnasse) les estaría reservado el papel de representación, albergando espacios de administraciones públicas y privadas, que por necesidades de prestigio, deben utilizar las áreas centrales.

A los polos exteriores, en las nuevas ciudades, se les daría un lugar con carácter operativo a las diferentes oficinas administrativas.

La separación de las funciones y por lo tanto de las instalaciones, sería posible por el bajo precio del terreno exterior al cinturón de los boulevares periféricos, para convertir en más racional y económica la gestión de las empresas. Este tipo de distribución del sector terciario preve, evidentemente un sistema de comunicaciones directo y veloz.

## TEORIA DE LAS NUEVAS CIUDADES

### EL CASO FRANCES

Las nuevas ciudades asumen entonces el papel de núcleos de servicio, aunque sean complejos integrados de importancia secundaria respecto a las funciones primarias y seleccionadas de la metrópoli tradicional, aunque no se niega que pueda verificarse, como efecto inducido en las nuevas ciudades, la creación de equipamientos colectivos, ya que así como los puestos de trabajo pueden ser inducidos por la población residente, también los equipamientos están inducidos por los empleos industriales (por cada cien empleos industriales se calcula una creación inducida de veinte empleos en los servicios). Sin embargo se confirma de este modo la dependencia de las nuevas ciudades del centro metropolitano, ofreciendo las premisas para una urbanización "dedos de guante" y por lo tanto lineal, a lo largo de los caminos entre los centros interiores y los centros exteriores del cinturón histórico.