



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

COLEGIO DE GEOGRAFÍA

**REESTRUCTURACION ECONÓMICO ESPACIAL DE LA ZONA
METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO. EL CASO DE
LA DELEGACIÓN CUAUHTÉMOC. 1994-2006.**

Tesis para obtener el grado de Licenciatura en Geografía.

Presenta:

Reyes Gutiérrez Ernesto.

Asesor: Dr. José Gasca Zamora.

2010



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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 esta 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.

Principalmente y con mucho amor a mis padres Susana y Ernesto que me apoyaron durante toda la carrera, mi familia, mis amigos, mis lugares y con cariño especial para KEAR que fue mi luz durante todo este viaje.

Agradecimiento especial a la Universidad, mis profesores y compañeros de la carrera de los cuales aprendí y adquirí los conocimientos de esta hermosa ciencia.

INDICE

Introducción

Capítulo 1. Evolución de las ciudades y la transformación del espacio urbano

1.1 - El fenómeno urbano y la delimitación de las ciudades

1.2 – Estructura y funcionalidad de los espacios urbanos

1.3 – Ciclos evolutivos de los espacios urbanos en grandes ciudades

Capítulo 2. La transformación para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México

2.1 - El proceso urbano de la Ciudad de México

2.2 - Detonantes del desarrollo urbano en la Capital

2.3 - De la ciudad a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México

2.4 - De la metrópolis a la megalópolis

Capítulo 3. Reestructuración espacial de la ciudad de México: procesos de reestructuración productiva

3.1 - Reestructuración urbano espacial de las actividades económicas en la ZMCM

3.2 - Despoblamiento y deterioro de la zona central de la Ciudad de México

3.3 - Políticas urbanas en la Ciudad de México y su impacto

3.4 - Proyecto del corredor turístico Reforma-Centro Histórico

Conclusiones

Anexo fotográfico

Bibliografía

INTRODUCCION

En nuestro país han sucedido cambios trascendentes en las últimas décadas, transformaciones de carácter social, político y económico, que han sido factores determinantes para propiciar el rumbo y la trayectoria de los diversos espacios urbanos.

Los diferentes cambios en las actividades económicas que un sitio, lugar, ciudad o país sufren es un reflejo inmediato de las transformaciones sociales y económicas que reconfiguran y reorganizan los diferentes espacios urbanos del mundo y de México.

Esta investigación representa un esfuerzo para explicar los cambios que están ocurriendo en las ciudades en los últimos años. El fenómeno urbano es tan antiguo como la civilización humana, la organización del espacio ha sido uno de los elementos fundamentales para comprender la dinámica y la trayectoria sobre la que surgen, evolucionan y se estructuran las ciudades.

El documento intentará abordar los procesos y fenómenos urbanos ocurridos a lo largo de la historia de los espacios urbanos que han intervenido para configurar y desarrollar los lugares y áreas donde socialmente las civilizaciones humanas han interactuado entre sí.

El trabajo se propone dar cuenta justamente del proceso de reestructuración urbana que están teniendo las ciudades en los últimos años. Específicamente se refiere al caso de la Ciudad de México en la zona del corredor turístico Reforma-Centro Histórico. Se trata de explicar las razones y la lógica que ha seguido un proceso creciente de reestructuración espacial de esta zona a partir de la creación de nuevas infraestructuras urbanas, desarrollos inmobiliarios y una nueva funcionalidad del espacio económico orientada a favorecer servicios especializados y nuevos emplazamientos de empresas comerciales.

Para cumplir con este propósito, el trabajo se ha organizado en tres capítulos. El primero hace referencia a la evolución de las ciudades y la transformación del espacio urbano, al nacimiento y delimitación de este, a la estructura y funcionalidad de los primeros espacios urbanos y a los ciclos evolutivos que ayudaron al progreso y evolución de las primeras grandes civilizaciones que forjaron en mucho la historia de la humanidad

El primer capítulo hará referencia a la evolución de las ciudades y la transformación del espacio urbano, al nacimiento y delimitación de éste, a la estructura y funcionalidad de los

primeros espacios urbanos y a los ciclos evolutivos que ayudaron al progreso y evolución de las primeras grandes civilizaciones que forjaron en mucho la historia de la humanidad.

El segundo apartado tratara acerca de la transformación de la zona metropolitana de la ciudad de México que desde sus inicios prehispánicos ya fungía como el centro ceremonial y de comercio más importante de la región centro, pasando por un proceso de modernidad desde principios del siglo XX que influyó en demasía a su configuración actual y tocando temas como los detonantes urbanos de su desarrollo y expansión descontrolada que incidieron para que la ciudad central se convirtiera en una zona metropolitana y posteriormente lograra configurarse como una megalópolis.

Estos procesos ocurridos desde inicios del siglo pasado cimentaron una nueva configuración económica, que con el paso de los años situaron a la región centro como la mas importante económicamente hablando.

En el último capítulo se estudiara a la ciudad de México para analizar los procesos de reestructuración espacial que han sucedido en las últimas décadas, pues es un hecho que las actividades económicas de la ciudad sufrieron alteraciones que provocaron un despoblamiento y deterioro de la zona central de la ciudad, acarreado con esto una implementación de políticas urbanas por parte del gobierno federal y local de la ciudad de México.

Es importante resaltar que la ciudad de México tuvo a lo largo de su evolución, diversas transformaciones en los procesos que la construyeron y delimitaron, esto no es mas que la consecuencia de un ciclo que ocurre en todos los centros urbanos que concentran una gran cantidad de población, pues al crecer sus actividades económicas y sus necesidades van cambiando, originando una expansión muchas veces incontrolable.

La ciudad de México tuvo que reestructurar su configuración urbana, económica y espacial debido a diversos factores. Entre estos agentes los principales se ubicaron en las políticas permisivas que alentaron un inversión concentrada, los privilegios fiscales y el desarrollo de la infraestructura que influyó directamente en el cambio del uso de suelo y una crisis económica en la década de los ochenta que jugó un papel preponderante en la reestructuración de la ciudad, pues este hecho llevó al cierre de varias ramas manufactureras que antes se desenvolvían como motores dinámicos del empleo y el

ingreso económico en la zona metropolitana de la ciudad; esto repercutió en un nuevo, hasta ese momento, proceso de reestructuración económica y espacial que se reflejó en la primacía de actividades económicas como los servicios y el comercio conformando nuevas áreas de especialización, subcentros y corredores urbanos.

Ejemplificando este hecho el trabajo citará el caso del proyecto del corredor turístico que se implementó y reconfiguró la zona centro de la ciudad.

Como se verá en el estudio de caso, se trata de una zona que en los últimos años es reflejo de lo que se le ha denominado el proceso de gentrificación, a través del cual se explica el desarrollo de mecanismos que los agentes económicos y los gobiernos han desarrollado en los últimos años a fin de revalorar y refuncionalizar el espacio urbano como parte de políticas de corte neoliberal.

Es importante mencionar que el trabajo analizará los procesos de transformación económica y espacial que ocurrieron en la zona metropolitana de la ciudad enfatizando el proceso de gentrificación que sucedió en la delegación Cuauhtémoc, donde se estableció el corredor turístico y comercial Reforma-Centro Histórico, del cual se abordará el origen y desarrollo de éste, pues este fenómeno impactó directamente en las características, la estructura urbana, la configuración y la funcionalidad de la zona.

Entonces, este proyecto urbano reemplazó el tipo de actividad económica que predominaba en la zona, trayendo en consecuencia nuevas formas de infraestructura, aspecto y organización urbana, pero principalmente nuevas actividades y necesidades de la población instaurada históricamente en la zona.

El proceso de gentrificación se nota de forma latente e irreversible en la región y por lo mismo será importante hacer un profundo análisis del caso para desglosar una serie de conclusiones que permitan diagnosticar si todos estos fenómenos y procesos efectuados han ayudado o en su defecto agravado la marcha económica y social del Corredor Turístico Reforma-Centro Histórico.

Capítulo I

Evolución de las ciudades y la transformación del espacio urbano

1.1- Las ciudades y el fenómeno de urbanización

La posesión o pertenencia del espacio geográfico ha sido siempre un fenómeno que ha influido y jugado un papel relevante en la historia de los seres humanos, el hecho de la posesión de un territorio podía dar a las antiguas sociedades un nivel de confianza, de fortuna y de pertenencia. Al tener registro de un área, también se podía permitir el control de todos los recursos que en ésta se localizaran, y este hecho causaba en los antiguos habitantes un efecto de poder.

La transformación y el poblamiento del espacio urbano marcó el curso de la evolución de las sociedades antiguas. Al crecer las comunidades humanas, se extendía el territorio delimitado por los predecesores, se podía acceder a cada vez más recursos, y éstos eran sinónimo de mayor control, las antiguas sociedades siempre tuvieron presente que quien tuviera un mejor manejo de los recursos podía controlar y someter a otras sociedades, expandiendo los dominios de éstas mismas.

La urbanización fue un fenómeno que nació con las antiguas civilizaciones, pues al migrar para buscar un mejor sitio donde satisfacer sus necesidades más básicas, dejaban rastro y huella de sus experiencias, dando así, las herramientas a otros pobladores para poder coexistir con la naturaleza y el medio que les rodeaba.

La conformación de las primeras grandes ciudades fue un proceso que transcurrió al mismo tiempo que la evolución de las prácticas de los seres humanos para poder aprovechar los recursos naturales. Fue un proceso interactivo entre el crecimiento de la población, la expansión del territorio y el dominio hacia otras ciudades.

La evolución del espacio urbano en las grandes ciudades fue un proceso que se reprodujo a través de la historia con patrones similares; el crecimiento natural en la población interactuando con el medio físico, buscando siempre los métodos y las herramientas necesarias para poder dar cabida al incremento poblacional que consecuentemente expandía los límites territoriales y las necesidades del espacio geográfico.

El fenómeno urbano es una idea que ha ocupado al ser humano desde que éste decidió asentarse formando agrupamientos estables. Es obvio que los asentamientos humanos, aún en sus formas más simples, requieren de un mínimo de acuerdos sociales para asegurar el equilibrio del grupo, y que de la fragilidad o solidez de dichos acuerdos depende la estabilidad necesaria para la convivencia adecuada. Por ello, la ciudad debe entenderse como un fenómeno vivo y permanente, íntimamente ligado a las relaciones sociales.

Son numerosas las definiciones que se han formulado sobre la ciudad a lo largo de la historia, dependiendo del elemento constitutivo sobre el que se fijara la atención. Algunos autores han destacado el elemento material (la pavimentación, el cierre amurallado, los equipamientos) mientras que otros han atendido a las relaciones sociales o a visiones filosóficas del fenómeno urbano.

Algunos especialistas han venido distinguiendo las ciudades según dos criterios: las épocas en las que se han consolidado, adoptando un criterio histórico, y el tipo de cultura en que éstas se desarrollaron, influyendo un criterio antropológico. Desde estas perspectivas se suele distinguir entre la ciudad antigua, la ciudad medieval, la ciudad barroca, la ciudad precolombina y la ciudad islámica (Dutour, 2005).

Las ciudades del mundo antiguo respondían a una concepción simbólica del espacio, propia del pensamiento religioso. El ordenamiento del espacio debía ser coherente con la cosmología y la orientación astrológica de cada cultura. Lugares como Sumeria, Babilonia y Asiría, tenían una concepción de “ciudades-estado”, regidas por valores de tipo religioso y militar, donde se apreciaba un orden arquitectónico geométrico y una diferenciación por barrios. En estas ciudades destacaban los grandes templos y palacios orientados hacia la salida del sol.

En lugares como Egipto, el espacio urbano se estructuraba teniendo en cuenta la orientación de los puntos cardinales en dos ejes, Norte-Sur, y Este-Oeste. La ciudad egipcia planteaba una organización espacial con arreglo a un orden jerárquico, situando en el centro urbano los templos y palacios. Las calles y los barrios se disponían dentro de una red ortogonal donde el agua adquiría un especial interés dentro de la escena urbana. (*Ibíd.*)

En la antigua Grecia, la cultura se decanta por el pensamiento racional. Para Pitágoras, el hombre era la medida de todas las cosas, por tanto, la ciudad debía de estar también a la medida del hombre. El racionalismo impregnaba tanto al pensamiento político griego como al filosófico. El inicio del pensamiento urbano se suele situar por los estudiosos en las ciudades ideales de Platón y Aristóteles. La ciudad era, para Platón, un espacio para la vida social y espiritual y debía estar encaminada a elevar a los hombres a la virtud. Platón diseñó hasta tres modelos de ciudades ideales, siendo su característica común la planta circular.

Aristóteles acentuaba el carácter político de la ciudad y lo definió como un conjunto de ciudadanos, de manera que la ciudad no era, en realidad, un espacio físico determinado, sino un conjunto de hombres libres ejerciendo en común sus libertades públicas, siendo el espacio un aspecto secundario. Esta visión política de la ciudad que refleja Platón en su famosa República, responde al modelo de la *polis* griega (ciudad estado), donde el ágora o la plaza pública era el elemento fundamental, el espacio donde los ciudadanos ejercían sus libertades públicas.

El ágora se situaba en la ciudad aristotélica dentro de un recinto circular, junto al ágora, destacaban en la ciudad griega la relevancia de sus templos, palacios, museos, gimnasios, teatros, parques urbanos, bibliotecas. Todo ello constituía un conjunto armónico que respondía a la geometría espacial de la época. Otro elemento importante que apareció en el urbanismo griego fue la vía monumental o vía principal de la ciudad, sobre la que se alinean las edificaciones más importantes.

Las ciudades romanas fueron herederas del urbanismo griego, de sus criterios de racionalidad, funcionalidad, armonía y orden. Recogieron también la tendencia griega al cercamiento de los espacios y el valor de la perspectiva o visión de conjunto.

En la ciudad romana destaca en primer lugar el Foro, después los templos y palacios, las termas, los anfiteatros y los circos, así como el arte urbano, que es en Roma más psicológico y extravertido que el griego, más estético e interiorista. Pero la aportación romana más original se halla en los campamentos militares, como corresponde al sentido práctico de esta civilización. Hay que distinguir entonces entre la ciudad de Roma propiamente dicha y las ciudades incorporadas al imperio romano, es para estas ciudades

que un plan militar desarrolla una estructura urbana, especialmente pensada para controlar estratégicamente la ciudad tomada (*op.cit.2005*).

Estas ciudades sometidas al yugo romano deberán ceder su propia tradición urbana a las condicionantes impuestas por el urbanismo romano, donde se encuentra de forma característica el desarrollo de las dos calles principales con orientación este-oeste y norte-sur permitiendo el desarrollo del Foro como ensanchamiento del punto de cruce de ambas calles.

Estas ciudades se amurallaban y las dos calles en cruz remataban sus extremos exteriores en cuatro puertas de entrada y control a la ciudad. Otro elemento importante en el desarrollo de la ciudad lo constituye el Acueducto, pieza de ingeniería hidráulica que confiere a cada ciudad un desarrollo particular en su morfología y paisaje dependiendo de su acceso, recorrido, necesidades de altura, así como del desarrollo de las pilas o bancos de agua limpia que se repartían por la ciudad para proveer del líquido a la población. A pesar de que Aristóteles no describió el marco físico de su ciudad modelo, los urbanistas del medioevo interpretaron de sus palabras que la defensa del círculo espacial urbano debía ser necesariamente la muralla. Alfonso X, por ejemplo, definió la ciudad como un lugar cerrado por muros, definición que respondía a la ciudad amurallada, característica de la época.

Toda la cultura europea durante la Edad Media tuvo un acusado carácter agrícola. La ciudad medieval era amurallada que aparecía como un lugar cerrado dentro del paisaje agrícola y forestal, sirviendo de fortaleza defensiva o refugio de sus habitantes y campesinos del entorno, a la vez que constituía el mercado del área de influencia.

En la población tuvo lugar el surgimiento de actividades distintas a las agrícolas que favorecieron el florecimiento de una economía monetaria y la especialización de los trabajos, constituyendo un marco heterogéneo donde el hombre rural se liberó de sus dependencias ancestrales gracias al anonimato y a las posibilidades que ofrece la ciudad como centro de producción de los distintos conocimientos de la época. Las universidades jugaron en ese momento un papel destacado en el desarrollo de la cultura que se refleja en las ciudades, sobre todo en los conjuntos urbanos que aparecen junto a estas universidades (*op.cit.2005*).

La ciudad islámica se caracterizó por su carácter privado. Era una ciudad “secreta” que no se exhibía. Una ciudad con un marcado carácter religioso, donde la casa es el elemento central y cuyo interior adquiere tintes de santuario. Las calles de formas irregulares e intrincadas, parecen ocultar la ciudad al visitante. Y algo muy particular de la ciudad islámica es que la vida de sus habitantes, transcurre dentro de sus casas.

Las ciudades islámicas suelen estar amuralladas y contienen un núcleo principal constituido por la “Medina”, donde se sitúa la Mezquita mayor y las principales calles comerciales. A continuación se hallan los barrios residenciales y, por último, los barrios populares, diferenciados por actividades gremiales. Otros elementos de interés de la ciudad islámica fueron los baños, el mercado y los jardines.

Fue en la época Renacentista cuando surgen nuevas ideas urbanistas, entonces el concepto nuevo de ciudad fue en ese momento sobre una idea de una ciudad señorial donde los hombres se dedican a cultivar las artes y las letras, en la que vuelve a resurgir el ágora como centro público donde compartir los conocimientos. Una ciudad donde el arte urbano adquirió un protagonismo importante, cuyas calles invitaban al paseo y a la conversación. Los mejores ejemplos de este tipo de ciudades fueron Florencia y Venecia en Italia.

Estas nuevas ideas influirían notablemente en el urbanismo de los nuevos territorios americanos. En efecto, la conquista de América, iniciada en el siglo XV, permitió a los urbanistas llevar a la práctica en un territorio virgen las ideas utópicas del modelo griego, construyendo ciudades conforme al planteamiento aristotélico en base al modelo político de plaza mayor donde las cabeceras eran ocupadas por la iglesia y el Ayuntamiento o concejo y en los laterales las casas de la gente principal (cuando eran de nueva planta y no se asentaban sobre la edificación prehispánica).

En el barroco se produce un cambio radical en el modo de entender la ciudad. El espíritu de la “ciudad-estado” cerrada en sí misma que de un modo u otro había subyacido en la ciudad medieval y en el Renacimiento, desaparece para dar paso a la ciudad capital del Estado. En ella, el espacio simbólico se concibe subordinado al poder político, cuyo papel sobresaliente tratará de destacar la arquitectura urbana mediante un nuevo planteamiento de perspectivas y distribución de espacios. Los elementos formales cobran fuerza frente al carácter humanista de la *polis* griega.

Ya en el siglo XIX, los llamados utopistas como Charles Fourier, en cuyo pensamiento subyacen los modelos utópicos de los griegos, intentaron llevar a la práctica sus planteamientos ideales, en contraposición a los urbanistas más funcionales y operativos que dieron lugar al campo de los estudios urbanos.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX, el funcionamiento del sistema económico mundial experimenta una serie de cambios, cuya influencia se hará sentir sensiblemente en la nueva imagen que adquirirán las ciudades europeas. El proceso colonial y la consecuente apertura de nuevos mercados amplían la geografía económica de Europa y hacen surgir un nuevo modo de entender la actividad empresarial.

Nacen ahora fenómenos de concentración industrial, que requieren de nuevas técnicas de gestión empresarial tendentes a reducir gastos, todo ello en un marco productivo mucho más amplio, basado en la obtención de nuevas fuentes de energía, el transporte, la división del trabajo y la mecanización, donde las funciones directivas y el volumen de actividades comerciales y financieras adquieren una enorme importancia.

Resulta ahora necesario poner al servicio de la producción nuevos medios tecnológicos, nuevas condiciones de accesibilidad y, sobre todo, una nueva distribución del espacio. La entrada en escena de la energía eléctrica favorece el surgimiento de las coronas periféricas de las ciudades, cuyos suelos vacantes son ocupados por los nuevos asentamientos industriales y laborales, dando lugar a una nueva concepción de separación espacial entre producción y gestión.

La población urbana se distribuye formando arcos más o menos amplios en torno al núcleo urbano, en un movimiento centrífugo. En el arco exterior se sitúan las crecientes construcciones residenciales, constituidas por la nueva mano de obra inmigrante que exige el funcionamiento del aparato industrial. Son los “barrios obreros”, típicos de las periferias de las grandes ciudades, densamente poblados, con escasos servicios y en general con pocas condiciones de habitabilidad.

En estos barrios se concentra la masa laboral, que comparte el espacio periférico con las grandes e insalubres instalaciones industriales. En este modelo radial de ciudad, los espacios centrales van a alcanzar inusitados valores de posición. En efecto, al mero aprovechamiento urbanístico del suelo, a la posibilidad de construir o edificar en el mismo,

se va a añadir ahora un nuevo valor: la renta inmobiliaria asociada a la posesión del suelo. Este valor añadido permitirá al capital asegurar la estabilidad del beneficio a largo plazo.

Hasta la llegada de la Revolución Industrial, la intervención de los poderes públicos en el campo urbanístico había sido muy limitada, en su mayor parte se trataba de medidas orientadas a la sanidad y a la reglamentación de las edificaciones situadas en los conjuntos monumentales o en áreas centrales de la ciudad. Ahora, el nuevo entramado de intereses nacido al amparo del “desarrollismo industrial”, convertirá al urbanismo en una trama social y política, donde los poderes públicos tendrán que intervenir para reducir las tensiones que se generan en este campo cada vez más conflictivo.

El agrupamiento de las fuerzas obreras, consecuencia de la propia concentración fabril, favorece la conciencia de clase y la demanda social. Esta fuente de conflicto dentro de un medio urbano creciendo sin control pone en peligro el binomio empresa-territorio. Es necesario, por lo tanto, recurrir a la intervención de entes administrativos públicos para solucionar los nuevos problemas urbanos, mediante medidas de organización administrativa del territorio.

En 1902 Howard publica sus teorías acerca de la ciudad jardín, que influiría poderosamente en el urbanismo de los Estados Unidos. El modelo que proponía Howard pretendía aglutinar todas las ventajas del campo con las de la ciudad, evitando los inconvenientes de ambos. Se trataba de una ciudad en equilibrio, donde se compatibilizan actividades agrarias e industriales en un medio ambiente cuidado que favorecía el estudio intelectual y la vida sana. Los principios colectivistas en los que se inspiraba, eran la línea del socialismo utópico imperante en aquellos años.

Las ideas de Howard nacen en un contexto donde la producción urbanística tenía desarrollos importantes. En el Reino Unido habían visto la luz durante la segunda mitad del siglo XIX movimientos a favor de los parques urbanos, se habían creado barriadas de iniciativa pública, existía ya una prolija legislación en materia sanitaria y de reforma de las viviendas, habiéndose establecido formas de control del crecimiento de las ciudades industriales, de la calidad de los edificios, normas sobre estética, volúmenes, entre otros.

De hecho, la propuesta de Howard de fusionar la ciudad y el campo en una ciudad jardín tuvo una amplia acogida en las clases medias burguesas, que vieron con satisfacción la aplicación de los ideales colectivistas del socialismo reformista de la época, compatibilizadas con la defensa de la “privacidad” materializada, como se ha indicado, en la vivienda unifamiliar.

La ciudad jardín se planteaba no sólo como una inversión ventajosa en el plano social, sino también como un proyecto financieramente rentable. Apoyada en el transporte que proporciona la accesibilidad, la ciudad se asentaba en terrenos agrícolas comprados a bajo precio. Las plusvalías que generaba la urbanización redundarían directamente en el patrimonio de la comunidad, con objeto de que ésta controle el destino de los beneficios inmobiliarios.

Otras aportaciones interesantes al urbanismo contemporáneo por parte del Reino Unido fueron las ideas de Raymond Unwin sobre planificación periférica de las ciudades, que intentan armonizar residencia unifamiliar y paisaje en un conjunto orgánico y naturalista. También es significativa la aportación de Patrick Geddes, que trasladaba al campo del urbanismo las teorías del evolucionismo biológico. Geddes entiende la ciudad como un organismo en crecimiento permanente. Para este autor, la ciudad tiene una “naturaleza”, un “alma de la ciudad” al estilo de los naturalistas.

En definitiva, es en el siglo XIX cuando el urbanismo y la Geografía urbana se convierte no sólo en una corriente de pensamiento científico, sino, y sobre todo, en una técnica para la distribución de los espacios públicos y privados, y de los usos o actividades que pueden en ellos desarrollarse. Obviamente, estas técnicas tenían que acabar teniendo un contenido jurídico para poder ser impuestas, así que su evolución dio lugar al derecho urbanístico actual, compuesto de normas jurídicas y esquemas de planeación que regulan el ejercicio del derecho de propiedad y orientan la actividad urbanizadora y edificatoria sobre el suelo.

1.2-Ciclos evolutivos de los espacios urbanos en grandes ciudades latinoamericanas

Se ha mencionado que a través del tiempo las grandes ciudades han sido históricamente el escenario de marcadas transformaciones en su crecimiento, desarrollo, productividad, estructura, tecnología etc. a la vez que han representado el papel de catalizador político y cultural requerido para la realización de dicho proceso que se vuelve a su vez algo intrínsecamente natural en la evolución de los grandes contendores de población en el mundo.

En este sentido, la evolución histórica de las ciudades se caracterizaría a partir de breves, pero sucesivos, ciclos donde el crecimiento del espacio urbano sintetiza históricamente las determinantes territoriales, económicas, políticas y culturales que son requeridas por las grandes aglomeraciones urbanas para confrontar o consolidar una modernidad precisada para su época, y a la vez intenta proyectar hacia el exterior los elementos más importantes y representativos de su hegemonía urbana, en una especie de “competencia” donde la ciudades mejor desarrolladas estarán mas preparada para los cambios urbanos que se requieran.

Las ciudades, a lo largo de la historia, se equiparan a un mosaico cultural donde, a partir de la capacidad del medio urbano para atraer y desarrollar actividades económicas, creativas e innovadoras, se conjugan los elementos de la civilización, el desarrollo y la modernidad. Valgan simplemente enumerar como ejemplo la Atenas de Pericles, la Florencia de los Médicis, el Londres de Shakespeare, la Viena de Freud, el París de Picasso, o el Berlín de la cultura de masas (Hall, Preston y Carrier, 1998).

Si bien la función cultural de las ciudades es una constante histórica, la capacidad específica de ciertas ciudades para liderar el desarrollo económico de su propio tiempo a escala mundial es una característica del desarrollo de la urbanización moderna a partir de la revolución industrial. Así, por ejemplo, el papel de Manchester, considerada como la primera ciudad industrial; Glasgow, especialmente, su industria de construcción de buques para la navegación transoceánica; Berlín, como la primera tecnópolis moderna a inicios del siglo XX; o Detroit y su papel fundamental en el desarrollo de la industria automotriz, han sido claramente ejemplos de evolución y especialización urbana. En este sentido, es importante destacar que, si bien, estas ciudades desempeñaban una

influencia destacada en la internacionalización de la economía su desarrollo industrial se asumió siempre dentro de un mercado nacional.

Sin embargo, con el advenimiento de la globalización económica, el papel tradicional desempeñado por las grandes ciudades ha transformado la naturaleza de la evolución del medio urbano de nuestra época. La globalización económica ha disminuido el papel de los estados en la organización del desarrollo económico nacional, permitiendo a las ciudades y regiones constituirse como los ejes más dinámicos.

La creación de polos tecnológicos, reestructuración económica y espacial, distritos financieros, centros de servicios especializados y corredores comerciales han florecido en las últimas décadas en paisajes donde la tradición industrial entró en declive o no apuntaba que se convertirían en centros líderes en la innovación tecnológica como Silicon Valley en los Estados Unidos, Bavaria en Alemania, Montpellier y Toulouse en el sur de Francia, ciudades de Irlanda, y regiones del sur de Europa como Bari y Málaga (Castells y Hall, 1994).

Es importante mencionar que, a lo largo de la historia, los ciclos evolutivos del espacio urbano responden casi siempre a los nuevos retos planteados desde las esferas tecnológicas-económicas como también las políticas-institucionales, influyendo y transformando estos factores exteriores en la creación de nuevos contextos, funciones y estructuras urbanas.

De este modo se puede estudiar las estrategias organizativas de las ciudades en las últimas décadas, para ilustrar las respuestas cambiantes de los gobiernos frente a los nuevos retos del desarrollo económico. Como por ejemplo, el papel desempeñado por el pensamiento utilitarista en la organización de las etapas de mayor crecimiento de la metrópolis londinense a principios del siglo XIX; el despliegue masivo, aun vigente en la actualidad, de obras públicas de iniciativa estatal para la creación del orden urbano moderno de París durante la prefectura del Baron Haussmann en el siglo XIX; la gestión de proyectos culturales, económicos y demográficos en Nueva York a principios del siglo XX que le ayudó a convertirse en una de las más grandes y complejas metrópolis en el mundo actual; la estructuración urbana de Los Ángeles a partir de grandes obras de infraestructura de transporte como las autopistas o el desarrollo de los complejos automovilísticos; la doctrina social-demócrata característica de Estocolmo desde finales

de la segunda guerra mundial; o el modelo neo-liberal ejemplificado por la política urbana londinense bajo el mando de Thatcher.

Todas estas ciudades han desarrollado históricamente, modelos innovadores, aunque tomando ideas o conceptos anteriores, de gestión urbana que les ha permitido adaptar, transformar y producir en sí la creación de nuevos y complejos espacios o a veces hasta sistemas urbanos que responden a un requerimiento de desarrollo específico por parte de las capas más altas del poderío capitalista. (Hall, 1988).

Entonces la explicación sobre la evolución de los espacios urbanos en las grandes ciudades consiste en una serie de procesos sociales, culturales, económicos y espaciales que intentan responder a las necesidades, los requerimientos y el desarrollo de la población de cierto territorio, estas transformaciones se pueden repetir en escalas y tiempos diferentes pero buscan cierto grado o nivel de actualización o modernidad, así por ejemplo del mismo modo que Haussmann impulsó un marcado tejido de grandes avenidas sobre el antiguo tramo vial de Paris en el siglo XIX, en Estados Unidos se construyó una compleja red de ferrocarriles a principios del siglo XX que acortó las distancias entre las ciudades más importantes, estos dos hechos facilitaron la manera de transportarse de las personas y al mismo tiempo estos procesos colocaron en el mapa de la modernidad a estos dos países.

Hay que decir que mientras algunas ciudades sigan atrayendo a las inversiones y empresas con presencia en la economía global, el orden urbano se puede transformar progresivamente a través de los procesos de innovación urbana.

A través de la historia los procesos que se han encargado de conformar las ciudades más grandes del mundo han mantenido parámetros similares, esto es, un desarrollo acelerado de la principales actividades económicas que se refleja en un proceso de evolución demográfica que repercute en la estructuración del territorio.

El caso de conformación de las principales ciudades en América Latina se debe a una serie de procesos urbanos territoriales importantes. Principalmente, estos cambios se deben en una primera etapa al crecimiento urbano provocado por la migración interna del campo a la ciudad, y a ciertas transformaciones sociales y políticas que modificaron las bases del desarrollo urbano (Janoschka, 2002).

En Latinoamérica, las principales ciudades son el resultado de extensos procesos territoriales encargados de modificar las actividades económicas y las estructuras de los diferentes espacios geográficos, éstos se presentaron mediante cuatro importantes fases de urbanización, la primera se da en la época colonial (1820), después surge un periodo de urbanización influido fuertemente por la inmigración europea (1920), una tercera fase se enfatiza por el éxodo rural y la migración interna (1970) y por último nace la ciudad contemporánea que actualmente impera en el continente (2000). En estos años, la ciudad latinoamericana cambió física y económicamente hasta conformarse en zonas o regiones metropolitanas que actualmente predominan en el continente (Borsdorf, 2003).

En la primera fase, la localización, fundación y planificación de las ciudades estaba claramente reglamentado por la época colonial. Las capitales fueron ubicadas en el centro de sus regiones administrativas y en valles o cuencas con condiciones de clima agradable. La plaza mayor constituía tanto el centro de cada ciudad como la estructura clave para la red de calles urbanas. Además, la plaza actuaba como el núcleo de la vida social. La posición social de cada uno de los ciudadanos estaba determinada por la distancia de su casa respecto de la plaza principal

Cerca de la plaza estaba instalada la aristocracia, formada por las familias de los conquistadores, los funcionarios de la corona y los encomenderos o grandes hacendados. El círculo siguiente era ocupado por la clase media, formada por comerciantes y artesanos. En este sector se ubicaba por lo general el mercado municipal. En el último círculo, el más periférico, vivían los indios y mestizos.

Una de las condiciones básicas en la formación de la ciudad colonial fue la orientación hacia un sólo centro (plaza), un desarrollo lerdo causado por el crecimiento natural y una orientación económica basada en la explotación de los recursos naturales. De esta manera se creaba una fuerte centralización, una organización social marcada del centro hacia la periferia y el principio de una estructuración socio-espacial en círculos.

La segunda fase ocurre como consecuencia de un hecho histórico en Latinoamérica; la independencia de la mayoría de las colonias en las primeras décadas del siglo XIX. Este suceso causó una conmoción en la reestructuración de la organización urbana, social y económica. A muchos de los “nuevos” Estados llegaron inmigrantes europeos como comerciantes, industriales, artesanos y agricultores, los cuales introdujeron nuevas formas

de organización urbana, como el boulevard, la alameda, el paseo o la villa, elementos urbanos que antes no existían en las ciudades latinoamericanas.

Se rompe con el esquema de ciudad tradicionalmente "cuadrado" de la época colonial y la urbanización comienza a expandirse en más direcciones. En este proceso se desenvuelve el crecimiento lineal del centro, que pasa de ser de un centro administrativo a un centro comercial, se acrecienta la incorporación de barrios con villas modernas orientadas con amplios paseos, prados y alamedas.

Después emerge un tercer periodo cuando en la década entre 1920 y 1930, aparece en América Latina una nueva política económica que apuntaba a la sustitución de importaciones mediante industrias bajo el control del Estado (modelo ISI). La actividad industrial se impulsa y con ello comienzan a aparecer nuevas formas de configuración espacial como los barrios obreros imperados habitualmente por grupos marginales, estos se desarrollan a través de estructuras habitacionales en forma de pasaje, conocidas comúnmente como vecindades, estas construcciones imitaban el modelo de conventillo.

Simultáneamente, los grupos con mayor poder adquisitivo se alejan del centro de la ciudad creando distritos exclusivos con calles amplias y grandes áreas verdes. En esta época nacen los primeros centros comerciales, y clubs campestres, imitando evidentemente el estilo de vida norteamericano, comienzan a construirse edificaciones de departamentos protegidas por servicios de seguridad y se inician a cerrar las primeras calles mediante barreras y cercos. Se emprende también un éxodo rural que produce un rápido crecimiento en la población urbana a través de flujos migratorios internos.

La última fase ocurre en la segunda mitad del siglo XX, cuando la división de organización espacial que existía se desvanece y se entrelaza, pues generalmente las zonas habitacionales estaban representadas por la población con mayor poder adquisitivo, y en las zonas industriales residía la población marginada. Entonces, los barrios habitacionales se dispersan y mezclan en espacios pequeños, complejos de lujo se localizan ahora en barrios pobres, barrios marginales entran en los sectores ricos.

Este desarrollo se hace posible solamente a través de la imposición de barreras que asegura y separa las zonas pudientes de las otras. Entonces inicia un fenómeno de

amurallamiento que no es privativo de los sectores de la clase alta, sino que también se aprecia en los barrios de clases medias y marginales.

Este nuevo modelo de urbanización espacial está representado por la libre distribución de zonas industriales, por la localización de centros comerciales en toda la ciudad orientados a autopistas intraurbanas y aeropuertos y por la presencia de barrios cerrados en todo el perímetro urbano. También se crean complejos de edificios altos o manzanas que fueron cercados posteriormente. Comparados con éstos, los barrios cerrados suburbanos constituyen generalmente edificios más amplios, equipados con extensas áreas verdes e infraestructura de lujo.

En esta última fase, el crecimiento del espacio urbano ya no fue causado más por la presión migratoria, sino por el "nuevo" acomodo espacial dentro de la misma ciudad, donde la demanda y consumo de este espacio constituyen una característica histórica del desarrollo en las ciudades latinoamericanas.

Entre las ciudades latinoamericanas más representativas de esta reconfiguración se sitúan, Buenos Aires, Sao Paulo y Santiago de Chile. La ciudad o Región Metropolitana de **Buenos Aires en Argentina** (RMBA) tuvo un proceso similar a otras metrópolis; esto fue, una transformación territorial desde principios del siglo XX que impactó en los límites establecidos en su momento y que fue expandiendo cada vez más la mancha urbana.

Durante el largo periodo de metropolización se acentuó la diferencia entre la metrópolis y el resto del país en términos de concentración de actividades económicas, de problemas de polarización social y diferencias en la distribución de los ingresos, de radicación de inversiones extranjeras directas y de inversión pública, que le da a la RMBA la característica de ser la región más importante de Argentina donde se concentra la mayor aglomeración de población y las actividades económicas más importantes del país.

La ciudad de Buenos Aires fue el resultado de notorias interacciones de la población con su territorio, sus actividades económicas transformadas a lo largo de su historia por las necesidades de sus habitantes y por el momento histórico vivido. También la influencia de migración principalmente derivada de Europa jugó un rol importante en la construcción y la evolución de una de las regiones metropolitanas más importantes del continente Americano.

La RMBA tuvo un desarrollo como resultado de diversas tendencias socio-espaciales, afianzándose como la zona más urbanizada del país y en donde se concentra la mitad de su PIB. Pero como las grandes zonas metropolitanas en el Mundo, Buenos Aires muestra tendencias a una organización desequilibrada del espacio urbano que presenta, por un lado, los restos del espacio forjado por la lógica de su historia que se caracteriza por sus condiciones de deterioro y desestructuración socio-territorial y, por otro lado, la emersión los nuevos espacios centrales y periféricos que responden a una razón, postmoderna y postindustrial con aun mas requerimientos que sus predecesores (Cicolella, 1999).

El proceso de desarrollo urbano en la ciudad de **Sao Paulo, Brasil**, se remonta a finales del siglo XIX, en el contexto de un auge por la economía del café produciendo con este hecho su expansión mediante la construcción de carreteras y ferrovías, la modernización de los puertos y toda una infraestructura de apoyo que, en pocas décadas, llevó a la región a asumir un papel de liderazgo en el economía del país.

Los asentamientos destinados a la población trabajadora de bajos ingresos habían tenido desde muchos años atrás una marginalización para con el concepto de centros urbanos y comerciales y las mejores regiones de la ciudad habían sido garantizadas para las élites paulistas de aquel momento. El proceso de urbanización en Sao Paulo mantuvo un estrecha relación con el hecho de una expulsión de la población más pobre hacia las periferias de la ciudad por medio de cambios que pretendían conjugar el saneamiento ambiental, el embelesamiento y una separación territorial.

A partir de la década de los cuarentas ocurre una gran expansión periférica alimentada por una industrialización acelerada y por el aumento del porcentaje de trabajadores migrantes e inmigrantes. En esta época se intentaba solucionar una serie de problemáticas habitacionales para la población de bajo ingreso; se dio origen a las favelas, que eran construcciones informales que daban una rápida salida al problema de la vivienda en ese momento y que se extendían en lotes, escasos de cualquier tipo de servicio urbano.

Este tipo de respuestas habitacionales se caracterizaron por la falta de inversiones públicas o privadas y además por una serie de políticas de arrendamiento que no eran claras para la población que intentaba satisfacer la necesidad de vivienda, y este tipo de

factores obligó a esta población a buscar sus propias alternativas habitacionales (Bonduki, 1998).

A consecuencia de estos factores un gran porcentaje de la población con la obligación de cubrir una necesidad primaria no tuvo otra alternativa que auto-construir su casa en barrios precarios faltos de una infraestructura básica, ampliando cada vez más los límites de la periferia, esta fue una de las principales razones de la expansión urbana sin control de la ciudad de Sao Paulo.

La práctica de lotes clandestinos e irregulares consolidó un territorio paulista sin cualidades urbanísticas o ambientales, desprovisto de cualquier tipo de equipamiento o servicios necesarios para el buen funcionamiento de una ciudad.

Las áreas irregulares ocupadas por las favelas, generalmente en un ambiente de insalubridad, asentadas en topografías accidentadas de difícil acceso, en zonas propensas a inundaciones, ocuparon predominantemente áreas públicas o franjas de preservación natural como el cauce de ríos, elevando las probabilidades de riesgo, también se establecieron en propiedades particulares con relieves difíciles que las hacían indiferentes al mercado inmobiliario, y a esto se le agregó todos los problemas sociales que van intrínsecos en una sociedad marginada.

En la década de 1970, Sao Paulo se encontraba en un proceso de urbanización en su región sur, por parte de grandes edificios corporativos, es en esta etapa cuando ocurre una modificación en el planeamiento urbano, el cual instituyó y cambió las formas de ocupación del suelo, este modelo originaba zonas para las élites y desarrollaba actividades como la industrial, y donde el fenómeno urbano principal fue una fusión entre la población marginada y las grandes construcciones, originando la conformación actual de la Región Metropolitana de Sao Paulo (Forato y Ribeiro, 2003).

Todo este gran proceso de “mestización” se prolongó por los siguientes veinte años, donde la mezcla de la población marginada, las grandes edificaciones de carácter comercial, industrial, tecnológico, financiero y de servicios continuaron en una expansión incontrolable que la marcaron como una de las metrópolis más grandes a nivel mundial.

La ciudad originó una profunda desigualdad socio-económica, y creó una dinámica de disparidad social, mientras en las áreas próximas al centro se concentraban las zonas más ricas y desarrolladas, las zonas periféricas carecían de infraestructura y servicios. Debido a su extensión urbana, la ciudad adoptó un carácter bastante heterogéneo, variando de regiones altamente pobladas, marginadas de forma vertical a barrios residenciales horizontales y de bajísima densidad.

El proceso de urbanización de la ciudad de Sao Paulo ocurrió de manera acelerada y produjo efectos definitivos. El crecimiento en ritmo intenso la transformó en una de las más grandes ciudades del mundo, con intensa exclusión social y espacial. Combinando la pobreza con las conquistas del desarrollo técnico, científico, financiero etc. accesible a muy pocos.

En Sao Paulo, la exclusión social y territorial tiene diferentes expresiones en los asentamientos habitacionales. Esa realidad es visible en áreas degradadas, donde hay chabolas, ocupadas por una población excluida del acceso a los servicios urbanos.

La Región Metropolitana de **Santiago de Chile** remonta su configuración a principios del siglo XX, aunque esta ciudad en especial ya había mostrado diferentes elementos de desarrollo urbano desde años atrás; como tener el principal nudo de ferrocarriles de Chile o una extensa red de carreteras ya pavimentadas a mitad y finales de siglo XIX, con el advenimiento del nuevo siglo, la ciudad comenzó a experimentar diversos cambios relacionados con un fuerte desarrollo industrial.

La ciudad de Valparaíso, que hasta la fecha había sido el centro económico del país, comenzaba lentamente a perder protagonismo en desmedro de la capital. Para 1985, el 75% de la industria fabril nacional radicaba en Santiago y sólo un 28% en el puerto, y hacia 1910, los principales bancos y tiendas comerciales se instalaron en las calles del centro de la ciudad, abandonando Valparaíso (Medina, 2003).

La promulgación de estancias políticas, permitirían la creación de diversas divisiones administrativas en el Departamento de Santiago que resaltarían aun más un proceso de expansión que venía en marcha ya desde varios años atrás, localidades como; Maipú, Ñuñoa, Renca entre otras, se crearían en 1981, Providencia y Barrancas en 1987; y en 1901, Las Condes y durante los años restantes se crearían otras cinco localidades más.

En los primeros años del siglo XX, se realizaron importantes obras urbanas que acentuaron aun más la extensión de Santiago, como lo fue una ampliación en la red de ferrocarriles que conectaba a la ciudad con las diferentes localidades de su periferia. También la ciudad era testigo de importantes construcciones que representaban un proceso urbanístico en la ciudad, como lo fue el Museo de Bellas Artes de Santiago y una extensa red de alcantarillado.

A fines de la década de 1920, el censo estimaba una población en Santiago de 507.296 habitantes, lo que equivalía al 13,6% de la población total del país. Esta cifra además representaba un aumento de un 52,47% con respecto al censo de 1907, es decir, un crecimiento anual del 3,3%, casi tres veces más que la cifra a nivel nacional. (Instituto Nacional de Estadística de Chile, 2005)

Gran parte de este crecimiento se debía a la llegada de campesinos desde el sur a trabajar en las fábricas o en los ferrocarriles en construcción. Sin embargo, este crecimiento se experimentó en la periferia y no en el casco urbano propiamente tal. En estos años, el centro de la ciudad se consolidó como un barrio netamente comercial, financiero y administrativo. Por otro lado, los habitantes tradicionales del centro de Santiago, principalmente personas de clase media y alta, comenzaron a emigrar fuera de la urbe hacia sectores más rurales.

Otro de los aspectos importantes que marcó la configuración de la Región Metropolitana de Santiago, fue el acoger migración proveniente de Europa que buscaba una vida más cerca de la naturaleza. En estas zonas, comenzaron a llegar las familias de clase media, que se instalaron en viviendas de tipo *bungaló*, siguiendo las tendencias de construcción británica con casas de características similares, mientras surgieron villas para los asociados de diversas organizaciones sindicales de la época.

La modernidad se resaltó en la ciudad, con la aparición de los primeros cines, la expansión de la red telefónica y la inauguración del Aeropuerto en 1928, entre otros adelantos. Estos hechos se basaban en una era de crecimiento económico, que se reflejaba en los avances tecnológicos y el desarrollo tanto de las clases acomodadas como de la clase media, pero que contrastaba profundamente con las clases sociales más bajas. Aunque en las décadas anteriores, la llegada de inmigrantes campesinos había

generado un importante aumento de los barrios pobres en la capital, sería a partir de 1929 que se generaría una explosión demográfica sin precedentes (*Medina, op.cit.*).

La Gran Depresión en 1929 impactó en Chile y Santiago, con su creciente industria, fue un foco de atracción natural para mucha de la población chilena que pretendía recuperarse de la crisis que impactó en el mundo en aquella época

La recuperación de la economía se debería al nuevo auge industrial fomentado por una corporación chilena y la expansión del aparato estatal a partir de fines de los años treinta y comienzos de los cuarentas. En esta época, la aristocracia pierde gran parte del poder que había ostentado durante siglos y es la clase media, compuesta por comerciantes, burócratas y profesionales, la que adquiere el protagonismo de la política nacional.

En este contexto, es que la ciudad de Santiago comienza a desarrollarse hacia las masas, mientras las clases acomodadas tienden a refugiarse en los barrios altos de la capital. Los antiguos paseos de la clase adinerada, como el Parque Cousiño y la Alameda de las Delicias, comienzan a perder protagonismo, mientras se abren recintos para el esparcimiento popular, como el Estadio Nacional en 1938.

En las décadas siguientes, siguió creciendo de forma imparable. En 1940, la ciudad acumulaba 952.075 habitantes, en 1952 esta cifra llegó a los 1.350.409 habitantes y el censo de 1960 totalizó 1.907.378 santiaguinos. Este crecimiento se reflejó en la urbanización de los sectores rurales de las comunas periféricas, donde se establecieron familias de clase media y baja con viviendas estables: en 1930, el área urbana tenía una extensión de 6.500 hectáreas, que en 1960 llegaron a las 20.900 y en 1980 llegó a las 38.296. Aunque la mayoría de las comunas seguían creciendo, pasado la mitad de siglo el crecimiento fue explosivo en las comunas más periféricas (INE, 2005).

Sin embargo, este crecimiento había sido sin ningún tipo de regulación, las que comenzaron recién a aplicarse durante los años sesentas con la creación de diversos planes de desarrollo del *Gran Santiago*, concepto surgido en la época en que se reflejaba la nueva realidad de una ciudad mucho más amplia, pero cuya urbanización había sido descoordinada.

A finales de la década de los cincuenta se propuso una organización territorial de Santiago determinándole límites y recalcando más el proceso de urbanización con la construcción de nuevas avenidas y el establecimiento de corredores industriales.

La celebración de la copa mundial de fútbol en 1962 vino a dar un nuevo empuje a las obras de mejoramiento urbano. La construcción del aeropuerto y del metro de la ciudad de Santiago a finales de la década de los sesentas fueron indicadores del pleno proceso evolutivo de la ciudad.

Tras el golpe de Estado de 1973, la planificación urbana de la ciudad no tendría grandes cambios; sin embargo, al entrar a la década de los años ochentas, el gobierno adoptó un modelo económico nuevo, bajo el cual el Estado abandonó su rol organizador en beneficio del mercado. Esto provocaría un nuevo proceso de expansión descontrolada de la ciudad.

Con el inicio de los años noventas, la ciudad de Santiago ya sobrepasaba los cuatro millones de habitantes. La construcción de centros comerciales de gran magnitud en toda la ciudad, generarían una crisis en el centro urbano, y marcaría mas la expansión de la ciudad. La expansión acelerada de Santiago se debió a una evolución de las actividades económicas y de una migración local e internacional paulatina de un alto porcentaje de población, fue un proceso intrínseco natural clásico en las más grandes ciudades de América Latina.

Los diversos procesos históricos de urbanización y metropolización sucedidos en las diferentes ciudades de América Latina se han distinguido por una semejanza en casi todas las grandes urbes de este continente, la configuración actual de las metrópolis latinoamericanas es el resultado de una serie de hechos, factores y agentes que se encuentran intrínsecos en el desarrollo histórico de los pueblos latinoamericanos.

Entre los hechos más importantes que distinguieron la evolución de las principales ciudades de América Latina se pueden destacar primero, la migración continua de la población en gran porcentaje de las zonas rurales a las urbanas, pues históricamente las zonas urbanas concentraban la mayor fuerza de trabajo y las actividades económicas más fructíferas. Segundo, una urbanización acelerada, desmedida y casi siempre desorganizada de la población, la economía y la sociedad, que establecía una centralización de pocas ciudades con respecto a localidades menores, originando así una

dependencia entre los asentamientos urbanos y los rurales, acarreado consigo todos los conflictos humanos que este hecho implicó (CEPAL, 1998).

1.3- Estructura y funcionalidad de los espacios urbanos.

Los espacios urbanos nacen como una necesidad social con el ser humano sedentario, estos sitios son transformaciones de lugares que antes habían sido ignorados por las personas. Las ciudades, son escenarios que han sido rediseñados, reanimados y tiene la finalidad de cumplir diversos propósitos. El espacio urbano es de dominio público, tiene la característica de tener una accesibilidad que lo hace de reunión e intercambio y permeable puesto que su desarrollo se deberá al uso que sus habitantes le proporcionen.

Por lo general, las referencias del espacio urbano incluyen lugares donde la naturaleza o equipamientos específicos constituyen el marco o estructura de las funciones sociales que cumplen dichos espacios. Parques, plazas, equipamientos deportivos y recreativos, son una necesidad dentro de los espacios urbanos.

El espacio de uso público o urbano, puede ser definido como aquel de propiedad pública o privada, que es de libre, aunque no necesariamente de gratuito acceso de la población de una ciudad, barrio o vecindario, para que este pueda desarrollar actividades sociales, culturales, educativas, recreativas o de descanso.

Habría que reiterar que la funcionalidad de los espacios urbanos se rige mediante un sistema urbano, que no es más que una serie de códigos y reglas establecidas que permiten la organización y el desarrollo de estos mismos espacios. En el medio urbanístico existen dos tipos de sistemas urbanos; los sistemas cerrados y abiertos.

Los sistemas cerrados poseen límites definidos a través de los cuales no se produce ningún intercambio de energía. Cuando hay intercambio de energía de un sistema abierto, como por ejemplo las regiones nodales. La ciudad también es un sistema abierto y dinámico que evoluciona o se transforma en respuesta a muchas influencias.

Un sistema urbano se puede explicar a partir de un esquema de fenómeno urbano, que comprende dos aspectos; una forma (en el marco y medio natural) y una función (proceso interno o dinámica de la ciudad). El sistema urbano de una ciudad se compone de su

paisaje y su estructura urbana, que en mutua relación, dan a una ciudad la identidad y las características propias que deberán distinguirla de otras.

El paisaje urbano es el resultado de la interacción de tres variables que son: el plano, el uso del suelo y la edificación. Según Harold Cáster, las tres varían con independencia entre sí, dando lugar a una variedad infinita de paisajes urbanos. Cada una de éstas debe ser analizada en forma sistemática, debiendo luego establecerse la correlación existente para lograr una síntesis del escenario urbano, el paisaje urbano se asienta en el marco y medio natural.

Estas unidades activan variables que afectan al plano, porque son productoras de cambios en la forma y ésta se puede apreciar en el plano. También se dan casos en los que los mecanismos al comienzo no se pueden apreciar en hasta que su efecto es muy importante. En estos casos, los cambios iniciales son en las usanzas, se producen cambios en el uso del suelo pero ocupando la edificación existente.

Los usos del suelo se inscriben en el plano, pero no son visibles, salvo excepciones como en el caso de las sistemas mencionados, que para nosotros tienen usos del suelo conocidos. Los usos del suelo agrupados forman unidades en la ciudad, por ejemplo: los usos de suelo residenciales en unidades son los barrios; o los usos industriales forman el área industrial o el parque industrial; los usos comerciales, constituyen el centro comercial o centro de negocios, los usos administrativos conforman el centro funcionario o área administrativa.

La diferencia está en que las unidades morfogenéticas son visibles en el plano, porque afectan al mismo y las unidades en la ciudad son un conjunto de usos agrupados por tipo que no se pueden apreciar en el trazo sin un trabajo previo de delimitación en el terreno por medio de un relevamiento de usos.

Muchas veces ocurre que se produce un importante asentamiento industrial, en pocos años, y genera un crecimiento de carácter residencial y comercial del tejido urbano. Las etapas en la edificación están condicionadas por la situación socioeconómica y política del contexto provincial, nacional o regional en el que está inserta la ciudad, pero las ventajas que le brinda la región, en cuanto a emplazamiento y situación se refiere; sin dejar de tener muy en cuenta el ambiente físico favorable para beneficio de sus habitantes.

Si la situación de sus habitantes es adversa en lo que al aspecto socioeconómico se refiere, las diversas etapas de edificación o crecimiento serán marcadas, alternas y cualitativamente, en altos porcentajes, malas. Ejemplos de esto se observa notoriamente en las diferentes ciudades latinoamericanas, hay muchos, como por ejemplo: los villorios, las favelas, villas miserias, bidonvilles, entre otras.

La edificación está íntimamente relacionada al uso del suelo, así como este a las actividades que se cumplen en la ciudad. La edificación se presenta en etapas, o sea que el factor tiempo también influye aquí, pero hay que tener presente que la edificación se compone de diversos tipos de usos que tendrán porcentajes de participación diferente, de acuerdo con las actividades que cumple el núcleo urbano (ciudad) y la importancia del mismo en la organización regional.

En lo que respecta a la función, que se enmarca en el proceso producido en la estructura urbana con su identidad propia; hay que analizar las actividades o actividad principal que cumple la ciudad pero que por su magnitud, se convierten en funciones.

La ocupación está dada por la actividad en la que se desempeña el mayor número de habitantes y que rebasa los límites de la ciudad en forma de bienes y/o servicios en beneficio de la región o de otros núcleos urbanos de la red; ya sea en el ámbito provincial, nacional continental o mundial. El área de influencia dependerá de la importancia de la función, lo cual le dará a la ciudad un rango y un papel en la organización regional.

Una ciudad puede tener una pequeña área de influencia en la función comercial, pero una muy importante en el aspecto educativo o cultural. Las funciones crean situaciones de competencia o equilibrio. Cuando en los centros urbanos se prestan servicios o se intercambian distintos, por ejemplo, una ciudad comercial o turística y otra industrial o administrativa. Puede en cambio presentarse una situación de competencia cuando, en los núcleos relacionados, se cumplen las mismas o casi idénticas funciones.

Todo lo que se refiere a la función de una ciudad o las funciones y actividades intraurbanas conforman la estructura urbana que en relación con el paisaje urbano constituyen el Sistema Urbano.

Es importante establecer que el acceso a dichos lugares no es necesariamente continuo a cualquier hora del día o de la semana, y tampoco quiere decir que sean espacios de área verde o por lo menos en su gran mayoría, el espacio urbano tiene una gran serie de funciones que aparte de la recreación pueden ser identificadas como parte del mismo.

Con el crecimiento de las ciudades, debido a la urbanización se han ido incrementando la aparición de sitios de permanencia y de movilidad, estos espacios se refieren a las instalaciones necesarias para que las sociedades modernas puedan moverse y realizar sus actividades, como en los lugares donde el tránsito de vehículos es continuo y sin fin, o como en el centro de la mayoría de las ciudades.

Existen dos tipos de espacios urbanos; los primeros se pueden clasificar en lo que son los sitios de servicios, como los centros comerciales, restaurantes, oficinas, cines, escuelas estaciones de transporte etc. que son escenarios de paso, de camino o de algún otra actividad, es común que sean desapercibidas a menos que tenga la necesidad de requerir los servicios que ofrecen.

En éstos existe una falta de identidad, pues la persona que se encuentra en estos sitios no puede hacerlos ni sentirlos suyos, estos lugares, como se mencionó, carecen de identidad, no tienen relación con su entorno, sitios reconocibles y característicos o referencias históricas ni temporales, son vistos pero no identificados, en estos se dan dos tipos de relaciones; fueron construidos con ciertos fines y otro punto es la relación que el usuario establece con el espacio de anonimato.

La funcionalidad de los espacios urbanos están íntimamente relacionados con la actividad principal que una ciudad está desempeñando, pero hay funciones que son la base de una estructura urbana que se han desenvuelto a lo largo de la historia de la sociedades.

Carter conceptualiza tres principales funciones inconfundiblemente urbanas; la primera radica en la centralidad o dependencia de servicios generales de un área con respecto a otra, la segunda se refiere a las funciones de transporte, efectuadas desde, los puntos principales a lo largo de las más importantes líneas de comunicación; la última estriba en las funciones especializadas realizadas para áreas no contiguas o locales, estas podrían incluir industrias de fabricación, extracción, con mercados de carácter internacional (Carter, 1980).

La centralidad o dependencia de los servicios generales es una característica dinámica que siempre se hallará en movimiento, es una cualidad que hace al área central el sitio más importante y una fuente de atracción con respecto a las regiones que la circundan, dándole una funcionalidad principal urbana, que es la ciudad o punto central.

Las zonas que rodean este punto tendrán que depender y adaptarse a los servicios generales, por ejemplo, el principal foco de empleo, puesto que este fenómeno marcará la evolución pronta o tardía del área central y de sus diferentes subcentros.

La funcionalidad del transporte es una condición vital para poder desarrollar el fenómeno de la comunicación; si un área posee una buena red de transporte, ésta mantendrá una estrecha relación entre el concepto de desarrollo urbano y el funcionamiento del área central.

La funcionalidad de las actividades especializadas tiene que ser el puente entre el ámbito local y el externo, es un proceso que elevará el rango del área central, puesto que el intercambio de las relaciones sociales trascenderá a un peldaño más alto. Es importante considerar que un área con buenas relaciones externas puede volverse un punto neto de atracción no solamente local, sino que puede atraer población que la dará una condición internacional.

Carter plantea que estas son las tres funciones principales que deben tener los espacios urbanos, pero también se puede encontrar funciones más particulares como son las que juegan el rol de los espacios públicos o urbanos.

1.4- El proceso de gentrificación en la renovación de los espacios urbanos.

Durante las últimas tres décadas del siglo XX, las ciudades más pobladas alrededor del mundo han experimentado un creciente proceso de renovación territorial en ciertos sectores de sus áreas centrales y sus espacios urbanos, provocando con esto una revitalización funcional y el cambio en la composición social de sus habitantes.

Estas innovaciones han afectado, en gran medida, a barrios tradicionalmente populares de antigua formación con un significativo deterioro en sus edificaciones, que mediante

intervenciones dirigidas tanto a la rehabilitación como a la construcción de nuevos edificios se ven económicamente desplazados de su lugar de origen.

Para indicar este proceso se aplica, en el ámbito anglosajón, el término gentrificación (Glass, 1964) o en español se podría concebir como aburguesamiento o elitización. Glass describía el proceso para los distritos de barrios obreros en Londres que paulatinamente eran “invadidos” por clases medias hasta el hecho de observar que la mayoría de los inquilinos originalmente obreros eran totalmente desalojados una vez que sus contratos de arrendamiento habían expirado y el carácter económico del distrito se transformaba por completo.

Smith considera el proceso de gentrificación como parte de lo que denomina el urbanismo revanchista de fin de siglo, orientado a una recuperación de la ciudad por las clases altas mediante una reconstrucción clasista del paisaje del centro urbano.

Este fenómeno urbano consiste en una serie de mejoras físicas o materiales y cambios inmateriales económicos, sociales y culturales que tienen lugar especialmente en los centros urbanos viejos los cuales experimentan una apreciable elevación de su estatus, esto significa que este proceso se vincula y se desarrolla estrechamente con una expansión de la globalización económica alrededor de las diferentes metrópolis en el mundo.

La gentrificación se caracteriza normalmente por la ocupación de los centros de las ciudades por una parte de la clase media, de elevados ingresos, que desplazan a los habitantes de clase baja, de menores ingresos, que vivían en el centro urbano.

Este desplazamiento va acompañado de importantes inversiones económicas y mejoras tanto en las viviendas renovadas o rehabilitadas, como en el área colindante afectada: comercios, equipamientos y servicios. Esto implica directamente cambios en el mercado del suelo y de la vivienda, de modo que los agentes del suelo, los propietarios, los promotores, los gobiernos locales, estatales, y las entidades financieras desempeñan un papel decisivo, así también los ocupantes en régimen de propiedad o de alquiler. En conjunto, el fenómeno suele conllevar una mayor preferencia hacia las áreas renovadas e incluso una recuperación del valor simbólico de los centros urbanos (Sargatal, 2000).

Se puede concebir el proceso de gentrificación en base a tres períodos dentro del ciclo urbano de un territorio. Este ciclo es el que han llevado los barrios industriales tradicionales de ciudades occidentales que se encuentran en desarrollo y expansión en el mundo contemporáneo. Algunos investigadores como Pacione sitúan como primera etapa dentro del ciclo vital una de carácter preindustrial, en la que al no existir una segregación social del espacio el sector en cuestión estaría habitado tanto por clases altas, como por clases bajas.

La primera fase del ciclo urbano que conduce algún territorio a la gentrificación es su configuración como enclave industrial en una ciudad capitalista moderna pasando de forma inevitable por una reestructuración económica que da lugar a la primera segregación social del espacio urbano.

Estas transformaciones establecen una nueva configuración del centro urbano, de su área colindante y de las actividades productivas, al mismo tiempo crea nuevos enclaves industriales que pueden surgir sobre barrios antiguos de la ciudad que ponen en valor nuevas zonas suburbanas hacia donde se desplazan las clases altas.

El barrio obrero da lugar a un urbanismo tradicional y a una serie de relaciones sociales propias, tipologías de vivienda, talleres, comercios y costumbres diferenciadas de los barrios burgueses. Algunas de sus características más importantes es el tipo de vivienda, predominando las viviendas colectivas en régimen de alquiler.

La segunda fase es la descapitalización y abandono del sector, es necesario que exista una etapa de desvalorización de la zona que permita grandes diferencias entre el valor del suelo del sector degradado y el valor potencial que por su ubicación podría tener.

Esta desvalorización puede tener diferentes explicaciones. La principal de ellas es la descapitalización de la zona, tanto del mercado inmobiliario como de la producción industrial. A lo largo de un periodo de tiempo que puede variar, el capital inmobiliario se desplazara primero desde el centro de la ciudad hacia el exterior, provocando nuevos desarrollos de la ciudad y una urbanización de carácter suburbano posteriormente.

Los tiempos y los tipos de ciudad producidas por el desplazamiento de este capital inmobiliario pueden variar según la ciudad, pero tienen en común la pérdida de interés de

los viejos barrios industriales y una nueva orientación de la inversión hacia el crecimiento de la ciudad.

Entonces, mientras se descapitalizan los inmuebles, el viejo barrio obrero sufre una decadencia inevitable. Por un lado la industria tenderá a desplazarse a zonas periféricas, donde las actividades productivas encontrarán grandes superficies de suelo con rentas muy bajas y todas las infraestructuras necesarias para su desarrollo.

Otra agente que sobrevendrá con este proceso será la situación privilegiada respecto a la red de transportes, pues el creciente desarrollo de las comunicaciones y del transporte privado dejarán de hacer necesario la ubicación próxima de las industrias en relación con su mano de obra.

Por último, el detrimento en la vivienda producto de la desinversión provocará un efecto de rechazo sobre los habitantes del barrio, que si tienen disponibilidad económica tenderán a desplazarse a otras áreas de la ciudad. A medida que el deterioro del caserío avance, el ocaso de éste acabará expulsando de forma irremediable a un cierto número de población del sector, a partir de este momento el distrito estará disponible para ser gentrificado.

Cuando el deterioro de un edificio o de toda una área es suficientemente importante se llega al punto en que la diferencia entre el beneficio obtenido de la explotación del suelo y el que se podría obtener potencialmente con un uso óptimo es tan amplia se provoca una reestructuración espacial tan importante que hace posible la gentrificación.

La gentrificación del Centro Histórico de la Ciudad de México fue un proceso que sobrevino gradualmente de manera paralela a la expansión de la ciudad, el desarrollo de este fenómeno urbano se agudizo mediante diversos períodos que nos remontan a los tiempos de Porfirio Díaz y hasta nuestra época actual.

En una primera etapa se produce una valorización de la zona central de la ciudad al propiciarse un proceso de remozamiento, construcción de edificios públicos, mejoramiento del mobiliario urbano, el periodo de auge de la modernización que sucedió en la Ciudad de México a principios del siglo XX. Después del periodo de la Revolución Mexicana la

Ciudad de México continuo siendo el corazón de la vida política, cultural y educativa del país (Lima, 2008).

A partir de segunda mitad del siglo XX, se mudan del centro las dos instituciones educativas más importantes del país, la Universidad Nacional Autónoma de México al sur de la ciudad en el Pedregal de San Ángel y un poco mas tarde el Instituto Politécnico Nacional al norte en Zacatenco y el Casco de Santo Tomas, la sede de la Cámara de Diputados se traslada a San Lázaro, estos tres factores originan un proceso de desvalorización y deterioro de la zona central que se desarrolla y acrecienta aun mas con el sismo que impacta a la ciudad en septiembre de 1985 (*Ibíd.*).

Durante el gobierno capitalino de la segunda mitad en la década de los 90s, comienza a darse un proceso de rescate de la zona, dado que se perdió el control político ante un aumento vertiginoso de años atrás de una economía informal que se apropio del espacio territorial del centro histórico, convirtiéndose en un fenómeno imparable e incontrolable, el comercio ambulante, la delincuencia y las vecindades en pleno deterioro físico se convertían en factores que impactaban directamente en el aspecto económico y urbano de la ciudad. (Lima, OP. CIT.)

Comenzando el nuevo milenio comienza de forma enérgica y acelerada el proceso de “recuperación” del Centro Histórico de la ciudad y en los últimos cinco años se ha pasado a una etapa más intensa en la apropiación de la zona por el gran capital, se han expropiado predios y se ha impulsado la reconstrucción de la zona, al poner en marcha un programa de rescate urbano que ha hecho a la zona más rentable y con mejores condiciones para su crecimiento económico, el cual ha tenido inconvenientes de carácter social, pues se ha obligado al comercio informal a retirarse de la zona tratando de reinstalarlo en plazas comerciales construidas en ciertas zonas del centro, todo esto con el fin de promover la inversión de capital económico y una mejora en la imagen turística, manifestando con este hecho la gama de problemáticas sociales que esta estrategia acarrea.

Este proyecto de rescate ocasionó que se revalorizara aceleradamente la zona al aumentar el precio de los predios de manera disparatada en cinco años, comienza una invasión urbana por parte de diferentes inmobiliarias y oligopolios comerciales, se rentan y

se compran predios en la zona centro y comienza a darse una expulsión acelerada de población de clase baja a las zonas periféricas de la ciudad.

Llegan habitantes de clase media, que comienzan a vivir en el centro, pagando rentas muy altas por mes, comprando apartamentos en la zona cotizados a grandes precios, aparecen restaurantes, oficinas, centros nocturnos y comercios, establecimientos dedicados casi en su totalidad a las actividades económicas de recreación y esparcimiento, las intenciones del gobierno capitalino son muy claras, retomar el control de la zona centro desalojar el comercio informal y promover la inversión y el arribo de población económicamente sustentable, esto es sin duda una analogía palpable del fenómeno de gentrificación (Ibíd. 2008).

El proceso de gentrificación es un contexto que se puede encontrar por varias ciudades mexicanas que contienen un gran valor histórico, arquitectónico y representativo de los diferentes países, este proceso se repite también en diversas áreas urbanas de América Latina y Estados Unidos, los espacios centrales son codiciados por empresas principalmente transnacionales que no dudan en emplear condiciones que impone el propio capitalismo en su proceso de acumulación, comprar barato con subsidios por parte del Estado para luego vender a precios más alto del que se compró inicialmente.

Este desarrollo urbano tiene un origen global del propio capitalismo, la lucha por el espacio público, su control y uso, en el que el sustento de sus habitantes entra en abierta contradicción con los diferentes actores económicos y políticos locales logrando hipervínculos con los intereses transnacionales, lo que hace que se de una apropiación de los espacios físicos presentes en las diferentes ciudades, la pérdida de la presencia de diferentes actores que no entran en esta modernidad los hace vulnerables al poder del Estado o del poder económico presente en cada escenario.

Para el caso de la ciudad de México, tenemos que este fenómeno urbano se hace más patente entre la década de los noventa y transcurriendo el primer lustro del nuevo milenio, con factores como la expulsión de vendedores ambulantes, la expropiación de predios del centro histórico y la venta de los mismos empresarios con un alto poder económico, lo que impulsa a un mayor y acelerado desarrollo capitalista en esta región, que ahora, a pesar de tener una rica historia, parece dirigirse a tener una configuración urbana efecto de la globalización, con plazas dirigidas a cierto segmento de mercado con gran poder

adquisitivo y donde la zona sea cada vez más segura para los consumidores que llegan a buscar un espacio de inversión y de deleite en la una de las metrópolis más grandes e históricamente ricas del mundo.

Capítulo II

La transformación para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México

2.1- El proceso urbano de la Ciudad de México

La conformación de la Ciudad de México fue un proceso que inicio con la conquista, donde la configuración del espacio geográfico y las costumbres de los antiguos habitantes fueron abruptamente transformadas trayendo como consecuencia una dinámica de crecimiento desmedida tanto de la población como de su territorio. Durante las primeras etapas de crecimiento el desarrollo de la ciudad es paulatino.

Es a principios del siglo XX cuando comienza una expansión irrefrenable resultado de un crecimiento en la población y un desarrollo en la infraestructura de la capital que respondía a la necesidad por entrar en una “modernidad” que en aquellos tiempos se exigía la ciudad.

Pero es en la segunda mitad del siglo XX cuando la detonante del crecimiento exagerado de la población aunado a una inexistencia en materia de políticas de desarrollo urbano, originan la tercer zona metropolitana más grande del mundo, enfatizando todo los problemas sociales, políticos, culturales y de infraestructura urbana que una metrópoli tan grande puede acarrear.

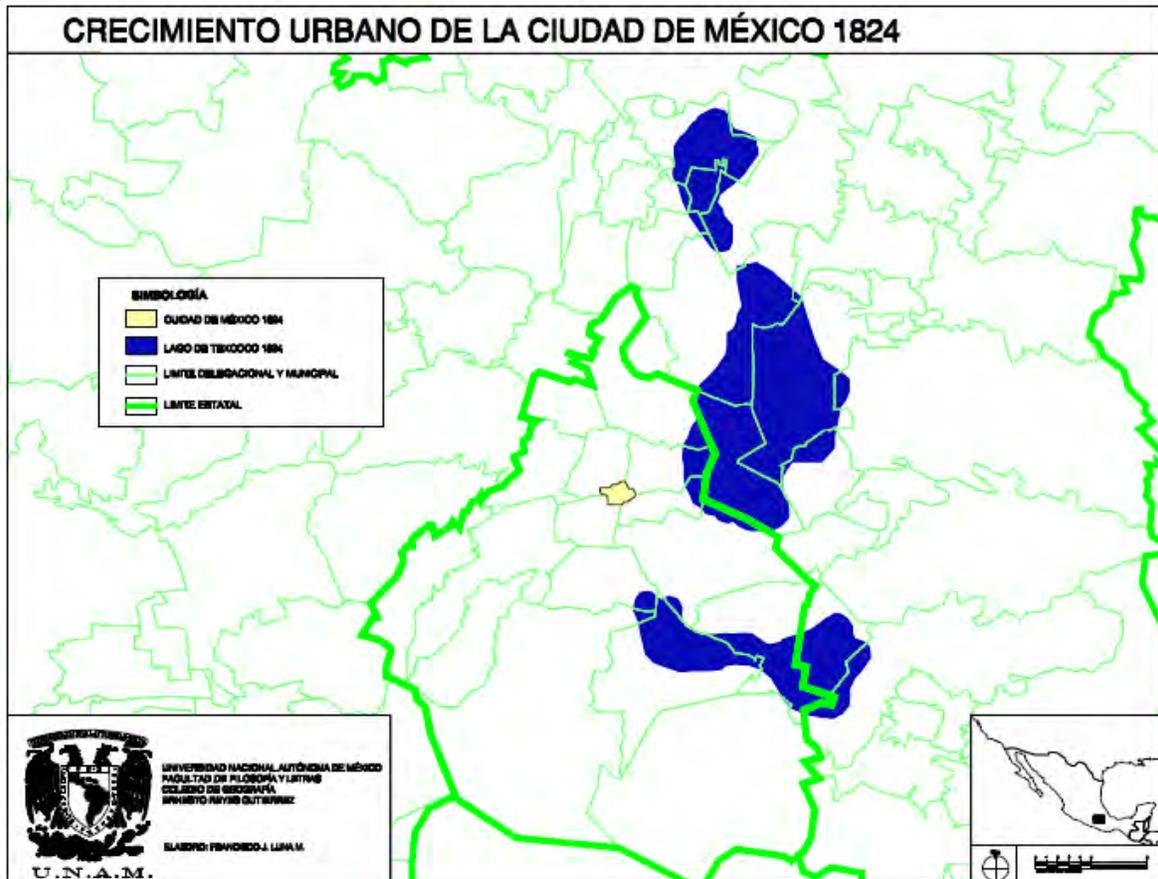
El crecimiento de la Zona metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) puede resumirse como el proceso de una ciudad central que fue, sin ningún tipo de planificación “comiendo” territorios aledaños incorporándolos a una dinámica de dependencia por parte del territorio principal respecto a los puntos periféricos.

En la actualidad la Ciudad atraviesa por una crisis en las políticas de desarrollo urbano que aporten a una evolución equilibrada y bien planificada de su territorio, la zona central continúa expandiéndose sobre más territorios que sin una estrategia urbana integradora y racional puede en un futuro próximo ser un factor que acabe con los recursos disponibles que la ZMCM presenta hoy en día.

La Ciudad de México, fue fundada en el año de 1325 en un islote al centro de los antiguos lagos ubicados en el fondo de la Cuenca del Valle de México, alcanzó en la Gran

Tenochtitlán una organización y un desarrollo urbano extraordinarios, además de una armonía y belleza excepcionales.

Mapa 1.1.



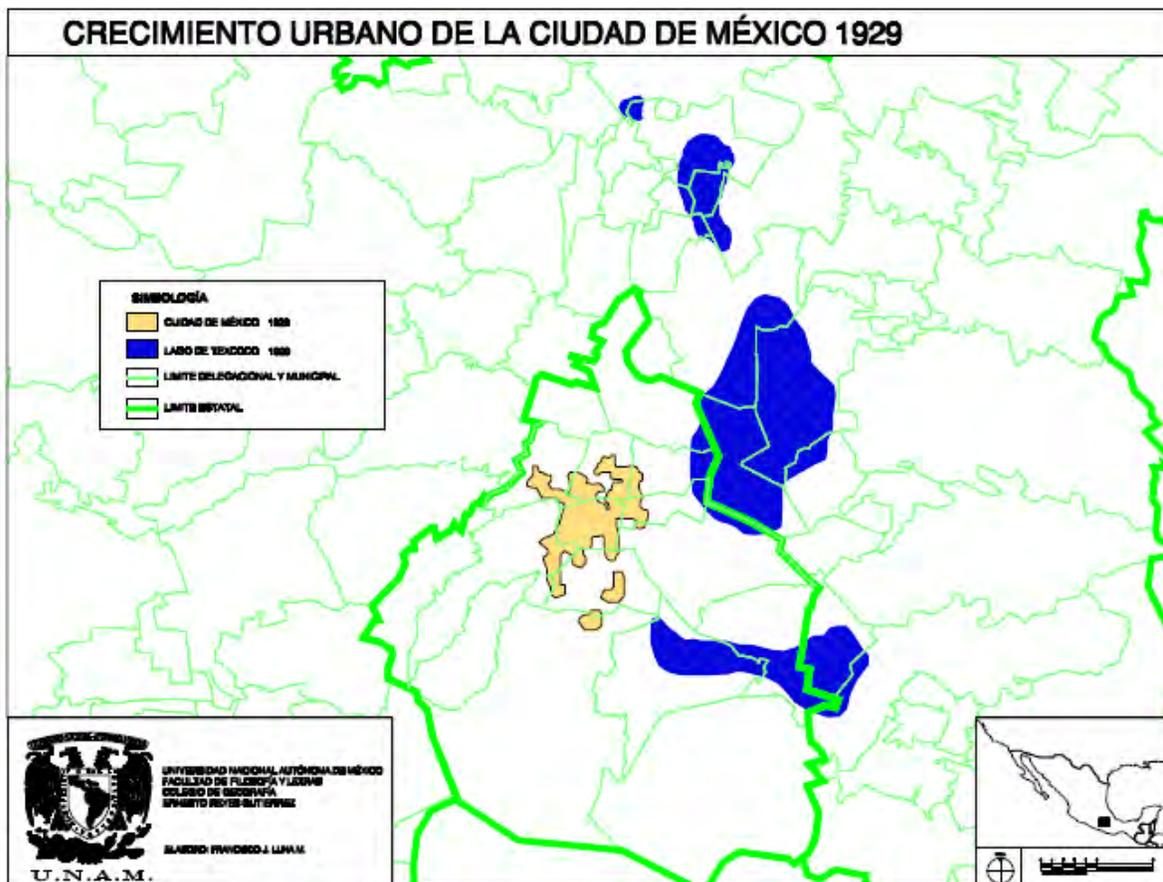
La Gran Tenochtitlán, fue el centro urbano de un sistema lacustre de alta productividad agrícola manejado por los pueblos y civilizaciones originarios de estas tierras, al que se le impuso la Ciudad de la Colonia, que implantó su sello señorial durante tres siglos. Ambas etapas dejaron imponentes vestigios, edificaciones y formas de desarrollo urbano que son parte fundamental de la herencia histórica y cultural de la actual Ciudad de México.

Con la conquista en el siglo XVI y durante la Colonia, la urbe virreinal se cimentó sobre la antigua Ciudad mexicana y con la Independencia se afirmó la Ciudad de México como la Capital de la Nación, la que atendiendo problemas inherentes a sus características geográficas y a su vocación lacustre, continuó creciendo, con respaldo en la infraestructura y los servicios que generación tras generación fue construyendo.

El desarrollo de esta gran urbe, desde su fundación, ha sido resultado de una extraordinaria capacidad creativa de sus habitantes para adecuar el medio natural a las necesidades de una comunidad creciente.

La dinámica de crecimiento de la Ciudad de México junto con su zona metropolitana se explica a través de la formación de una ciudad central y cuatro grandes etapas posteriores; la primera etapa que abarca las décadas de 1900 a 1930, en donde la caracteriza de este primer proceso es el origen y establecimiento de la gran ciudad central. El área urbana se circunscribe a los límites del área central, en lo que hoy son las delegaciones de; Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Venustiano Carranza, y Benito Juárez.

Mapa 1.2

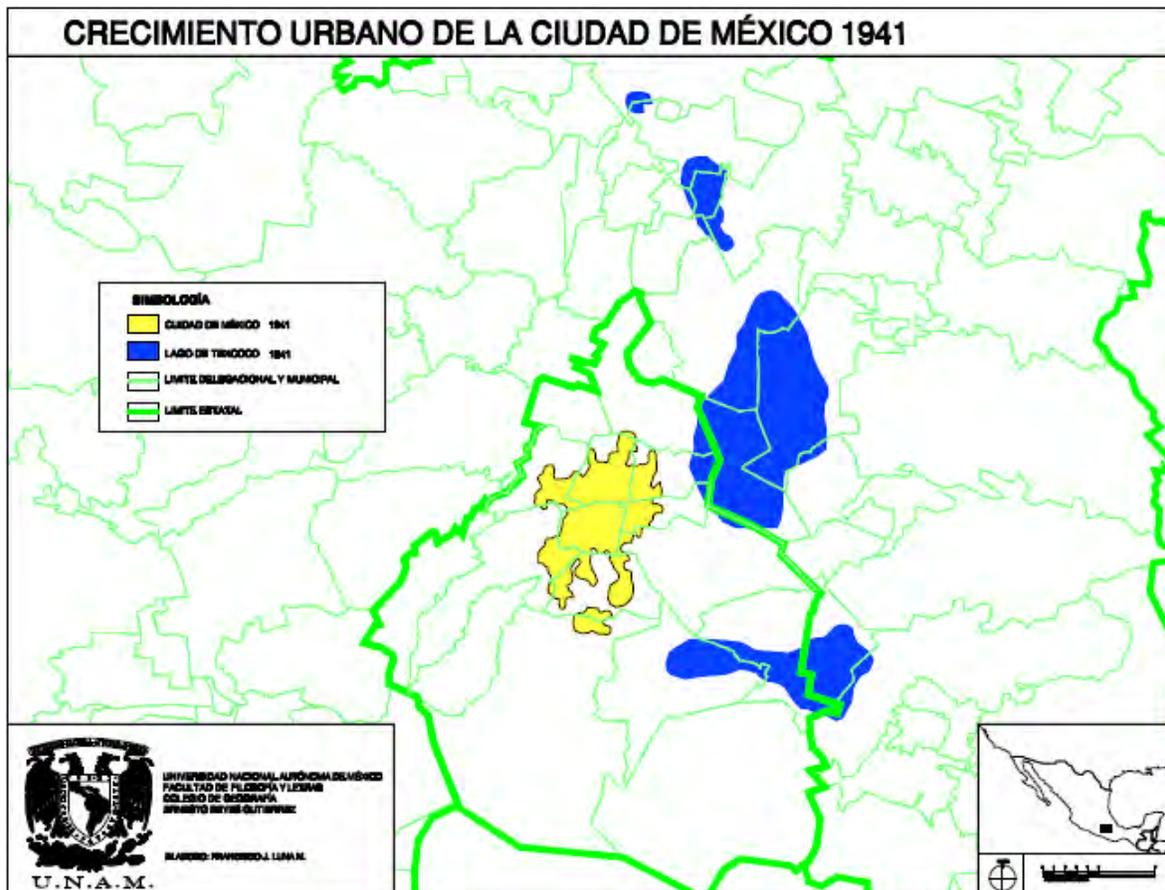


A finales del siglo XIX se traza el paseo de la Reforma como la primer gran obra de infraestructura de modernidad ciudadana y es desde antes de 1930 cuando la ciudad comienza su expansión fuera del núcleo central, debido a un inevitable crecimiento

demográfico y un desarrollo urbano, cuando en 1924 bajo la presidencia de Plutarco Elías Calles se inicia la traza de la Avenida de los Insurgentes, se desarrollaron las colonias Roma, Lomas de Chapultepec, Hipódromo y posteriormente la de Polanco. Poco a poco, las villas aisladas de San Ángel, Coyoacan y Tlalpan se incorporaron a la Ciudad. En 1931, se construye el primer rascacielos.

Después de 1930 da inicio la segunda etapa de crecimiento demográfico y de expansión física del área urbana, la ciudad ocupa territorios de las delegaciones Coyoacan y Azcapotzalco, lo cual presenta un proceso de desconcentración de comercios y servicios del centro a la periferia media de la ciudad.

Mapa 1.3

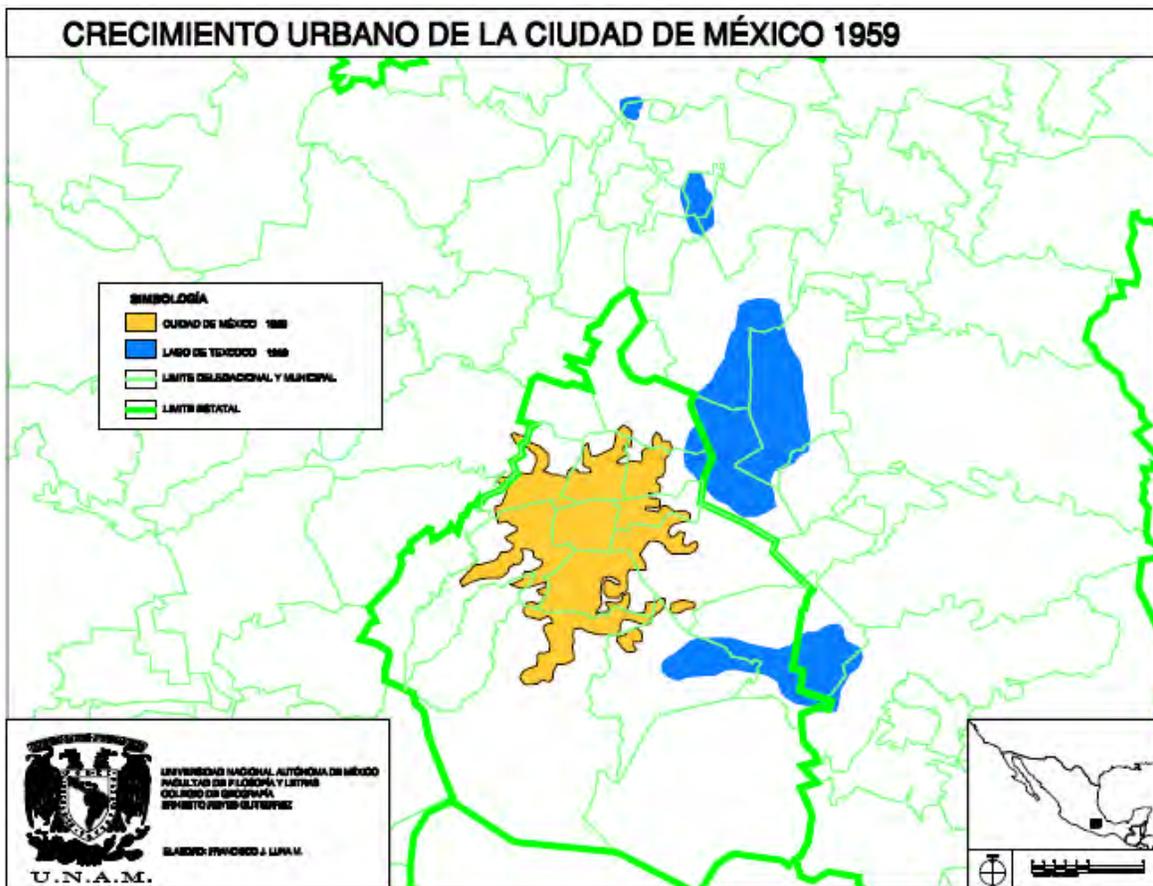


Mientras la ciudad central crecía a una tasa de 3.4% al año, entre 1930 y 1940, la seis delegaciones que la rodeaban registraban una tasa de crecimiento de 5.4% anual, y es en

este periodo cuando de decreta la primera ley general de población de México, en 1936, la cual decretaba que la población debía de aumentar con base a su crecimiento natural.

Desde 1950, la población creció de manera acelerada y debido los crecientes problemas de carácter, social, habitacional, de salud y de educación, se comenzaron a construir diferentes barrios multifamiliares como; Miguel Alemán, Benito Juárez y Nonoalco Tlatelolco.

Mapa 1.4



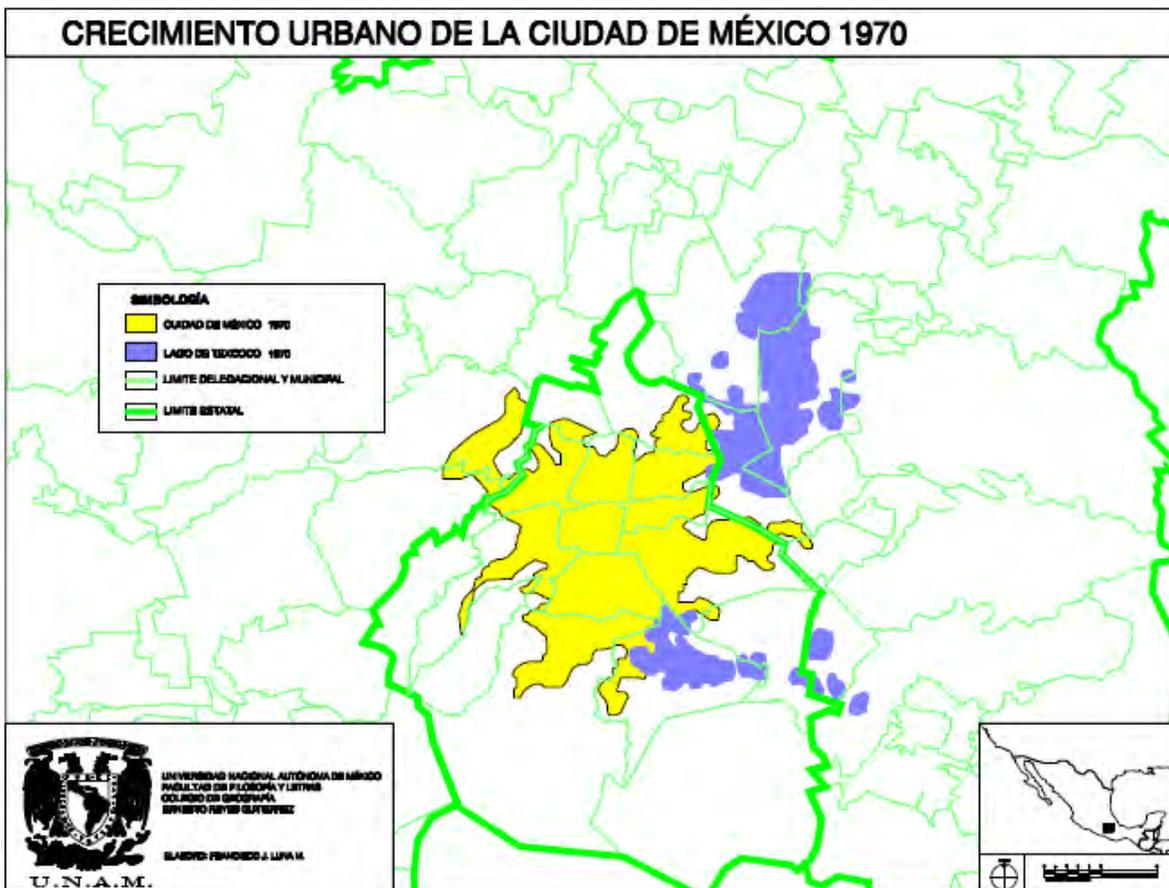
En consecuencia a los diversos problemas de salud se construye el Centro Médico, y por la necesidad de responder a una gran demanda de educación superior se empieza a cimentar la Ciudad Universitaria y la Unidad Politécnica de Zacatenco.

En la tercer etapa (1950-1960) se acelera el proceso de concentración y crecimiento del área urbana que daría origen a las primeras configuraciones de la zona metropolitana de la ciudad de México, la expansión del área urbana comienza a rebasar los límites del

Distrito Federal, hacia el norte se ocupan los municipios del Estado de México, en 1950, Tlalnepantla, en 1960, Naucalpan, Chimalhuacán y Ecatepec, producto de la expansión industrial y económica del país y por la construcción de grandes obras de infraestructura.

La ciudad entonces, comienza a crecer dispersándose con una tendencia expansiva y al mismo tiempo concentradora, se acentúa además una época de política con carácter desarrollista, principalmente en las décadas de los años 60s y 70s, que marcaría un periodo de concentración desconcentrando; al mismo tiempo la migración del campo hacia la ciudad se caracterizaba entonces por la trayectoria de un desarrollo metropolitano sin planificación que actuaría como mediador entre un crecimiento poblacional y un desarrollo económico.

Mapa 1.5



Los límites de una ciudad con una población mayor a las necesidades y demandas de la ciudad comenzaban a impactar en el territorio y su población, no solamente la Ciudad de

México comenzaba a sufrir los resultados de las malas estrategias políticas de desarrollo, acentuando mas una tendencia de la distribución desigual de la fuerza de trabajo, del capital y del territorio a escala internacional. La burguesía naciente entraba en un nuevo escenario que cubría más las necesidades del mercado que la respuesta de un equilibrio para con la sociedad urbana incipiente en ese momento.

La respuesta fue una concentración desigual de la población y un crecimiento desordenado. Las cifras de un desarrollo de la periferia de la ciudad de México manifestaban ya un rompimiento de los límites que se contraponían con su extensión territorial.

El crecimiento gradual de la ZMCM , ocurrió en los municipios conurbanos del Estado de México; ocasionado en parte, por la restricción indirecta del uso de suelo habitacional en el Distrito Federal, la cual originó un acelerado proceso de ocupación irregular de pobladores de escasos recursos al oriente del Valle, en los municipios de Netzahualcóyotl, Ecatepec, Chimalhuacán y más recientemente en el Valle de Chalco Solidaridad y en las delegaciones de Xochimilco, Tlalpan y Magdalena Contreras, en el Distrito Federal.

Esta tendencia se mantuvo en el sur-oriente del Estado de México y sur del Distrito Federal, al grado de comenzar a amenazar diferentes zonas forestales y su potencial de producción agropecuaria y con ello, la sustentabilidad futura de su desarrollo.

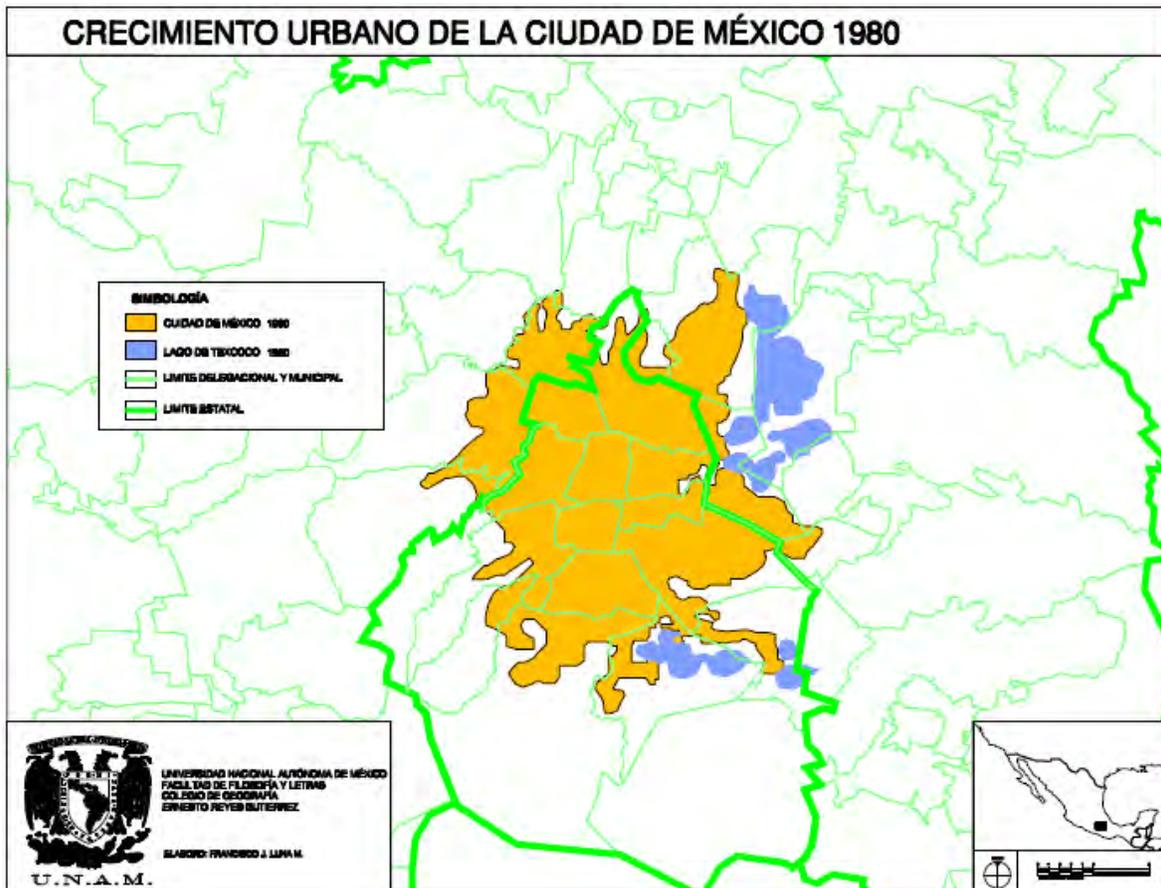
A partir de la década de los 80s comienza una cuarta y definitiva etapa de crecimiento metropolitano, es aquí cuando se incrementa de manera más acelerada el proceso de expansión física de la gran ciudad de México y su área metropolitana. Es en la década de los años ochenta cuando el fenómeno de integración de áreas metropolitanas alcanza ciudades como Toluca o Cuernavaca, originando la integración de una megalópolis

Cuadro 1. - Evolución de la población total de la ZMCM, 1950-2000.

Población	1950	1960	1970	1980	1990	2000
ZMVM	7.759.379	10.825.170	15.931.701	23.533.883	27.073.577	32.936.450
Total						
Nacional	25.779.254	34.923.129	48.225.238	66.846.833	81.249.645	97.483.411
Porcentaje	30,1	31,0	33,0	35,2	33,3	33,8
Tasa de Crecimiento						
	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	1950-2000
ZMVM	3,4	3,9	4,0	1,4	2,0	2,9
Total						
Nacional	3,1	3,3	3,3	2,0	1,8	2,7

(Fuente: Herrera, 2002)

Mapa 1.6



2.2-*Detonantes del desarrollo urbano en la capital*

Para poder caracterizar el crecimiento y expansión metropolitana de la Ciudad de México en los últimos treinta años, es preciso tener en cuenta tres principales procesos; el primero desde un punto de vista demográfico, donde se origina el más lento crecimiento de la ciudad como un todo, el segundo en términos territoriales, donde existe una creciente expansión metropolitana que incorpora municipios cada vez más lejanos y tiende a consolidar subcentros urbanos; y por último una dispersión de actividades manufactureras que tiende a aglomerarse en corredores y subcentros urbanos y en las periferias expandidas.

La mancha urbana que abarca la actual y creciente ZMCM, presenta inmediatamente a su alrededor varios subcentros de otras grandes metrópolis como los son las ciudades de Cuernavaca, Puebla, Toluca y Pachuca donde se presenta un círculo que delimita un perímetro de 100 kilómetros a partir de la ciudad central o Distrito Federal. Es importante mencionar que las características topográficas del sur y poniente de la Ciudad de México confinan barreras naturales que dificultan enormemente la expansión urbana en esa dirección, por el contrario en dirección oriente y norte se facilita la expansión de la ciudad con un relieve menos accidentado.

El comportamiento demográfico de la Zona Metropolitana de Ciudad de México se ha caracterizado en las últimas décadas por una caída en el crecimiento urbano de la ciudad central, pero con un marcado incremento periférico. Esta afirmación general de que el crecimiento urbano de la ZMCM como un todo ha declinado en las últimas dos décadas, se empata con un fuerte contraste entre la ciudad central y la periferia exterior; en esta última, algunos municipios metropolitanos están creciendo hasta seis veces más que la tasa de crecimiento promedio de toda la mega-ciudad.

Durante el periodo de industrialización mediante la sustitución de importaciones (ISI) y hasta 1970, la Ciudad de México recibió una gran proporción de migrantes y concentró un importante porcentaje de actividades productivas. Durante este lapso, la ciudad experimentó las más altas tasas de crecimiento de su historia: poco más del 5% por año durante los 50s y 60s. Pero después de 1970, su crecimiento empezó a descender; en la

década de 1970 y 1980 se registró una tasa del 2,61 % para toda la ZMCM, mientras que en la siguiente esa tasa cayó a 1,65% promedio anual.

Varios factores contribuyeron a este menor ritmo de crecimiento. Las crisis y la inestabilidad económica en los años 70s y 80s redujeron la generación de empleo manufacturero y convirtieron a la ciudad en un lugar mucho más caro para vivir. Asimismo, las políticas de desconcentración que iniciaron de manera más sistemática en los años 70, empezaron a dejar sentir sus efectos y estimularon el crecimiento de ciudades intermedias; esta situación se fortaleció con la adopción de un modelo de desarrollo orientado a la exportación, sobre todo en la segunda mitad de los años 80.

Las relaciones comerciales más intensas con Estados Unidos favorecieron una desconcentración del empleo industrial de la ciudad capital, y en su búsqueda de mejores ventajas locales, sobre todo mano de obra barata, la inversión extranjera se dirigió a ciudades medias y pequeñas.

Otros factores que también han influido en este proceso han sido los altos niveles de contaminación atmosférica, o fenómenos naturales como lo fue el gran terremoto de 1985, que derivaron en su momento, crecientes tasas de delincuencia y un deterioro general en la calidad de vida de la población de ese momento.

En términos de la redistribución de la población a nivel intra metropolitano, tres grandes tendencias se pueden identificar en las últimas décadas: primero, un despoblamiento del centro histórico de la ciudad; segundo, una mayor concentración demográfica en la zona urbana correspondiente al Estado de México con respecto al Distrito Federal; y tercero, un crecimiento acelerado de la periferia metropolitana.

Respecto del primer proceso, en la década de los 50s, cuando la ciudad capital crecía aceleradamente, la ciudad central representaba la mayor parte de la metrópoli, concentrando el 66% de la población, en su mayoría dentro del Distrito Federal.

En esa época se inició la desconcentración de comercios y de servicios del centro hacia la periferia inmediata de la ciudad; en ese momento, el término Ciudad de México correspondía aproximadamente al actual territorio de las cuatro delegaciones centrales; Benito Juárez, Venustiano Carranza, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, y la periferia se

refería al resto de delegaciones del Distrito Federal y el municipio de Tlalnepantla del Estado de México (Unikel, 1976).

En las siguientes décadas, la expansión urbana y el deterioro del centro histórico comenzó a expulsar población del núcleo urbano hacia lo que en esos tiempos eran nuevos desarrollos residenciales periféricos. Sin embargo, aunque hasta 1970 el centro de la ciudad aún incrementaba su número de población, su función residencial claramente estaba en declive, con el 32% de la población total.

En los siguientes años, la población urbana mostró una fuerte tendencia de concentración en los vecinos municipios del Estado de México; este proceso se mantuvo, y para 1990 la proporción de población en el centro de la ciudad cayó a 13%, con las delegaciones centrales mostrando ya tasas de crecimiento negativas. Para el año 2000, este crecimiento negativo se expandió aun más a otras delegaciones contiguas como Azcapotzalco e Iztacalco, y con ello la pérdida de población del núcleo central fue más marcada, al llegar su proporción de población al 9% en ese año. (Aguilar, 2002)

Cuadro 2. Crecimiento de la población del Distrito Federal 1970-2005

Delegación	1970	1980	1990	2000	2005
Benito Juárez		480,741	407,811	367,278	351,922
Cuauhtémoc	2, 907,000	734,277	595,960	528,106	493,023
Miguel Hidalgo		501,334	406,868	356,119	332,462
Venustiano Carranza		634,340	519,628	489,817	481,834
Álvaro Obregón	466,000	570,384	642,753	711,560	749,513
Azcapotzalco	549,000	557,427	474,688	456,353	444,536
Coyoacan	347,000	541,328	640,066	675,668	692,501
Gustavo A. Madero	1,205,000	1, 384,431	1 268,068	1,279,279	1,277,409
Iztacalco	488,000	523,971	448,322	421,471	412,767
Magdalena Contreras	77,000	159,554	195,041	226,451	245,152
Iztapalapa	539,000	1,149,411	1,490,499	1,766,261	1,830,941
Tlalpan	135,000	328,800	484,866	605,641	583,805
Tlahuac	63,000	133,589	206,700	293,134	356,033
Xochimilco	119,000	197,819	271,151	378,644	455,826
Milpa Alta	34,000	47,417	63,654	90,748	106,012
	4,022,000	7,944,823	8,116,075	8,646,530	8,813,736

(Fuente: Covarrubias, 2000)

Estos datos ya muestran una gran disparidad en el ritmo de crecimiento urbano al interior de la ZMCM; mientras que el Distrito Federal estaba creciendo muy lentamente (menos del 1 % en el periodo 1990-2000), y algunas de sus delegaciones registran tasas de crecimiento negativas, los municipios metropolitanos pertenecientes al Estado de México están registrando tasas promedio de crecimiento tres veces más altas (entre 3 y 4%) que aquellas del Distrito Federal. De hecho, algunos de esos municipios crecieron a tasas por

arriba del 5% por año por ejemplo Chimalhuacán, Ixtapaluca, Nextlalpan, Temamatla y Tultepec.

Es obvio que un proceso de urbanización acelerado y a gran escala, en términos de desarrollos residenciales e industriales, tuvo lugar en dichos municipios; en consecuencia, la influencia metropolitana de la ciudad se está expandiendo rápidamente a las periferias inmediatas de la ZMCM, más notablemente en los territorios de los estados de México y de Hidalgo.

En cuanto al tercer proceso, la distribución del crecimiento demográfico en la periferia metropolitana demostró un patrón diferenciado en los últimos 30 años. En el periodo 1970-1990, las más altas tasas de crecimiento se registraban en la periferia metropolitana interior, particularmente en la frontera de la zona construida y en una amplia franja hacia el noreste, y sobre todo a lo largo de las principales carreteras hacia Puebla al oriente y Pachuca al noreste.

En el caso de una supuesta periferia expandida (más allá de la frontera metropolitana), los valores de las tasas de crecimiento estaban dentro del promedio de toda la ZMCM, con algunas excepciones o sitios destacados a lo largo de las carreteras hacia Querétaro y Tulancingo, pero nunca dentro del grupo de los más altos crecimientos.

En el periodo 1990-2000, las más altas tasas de crecimiento demográfico muestran una tendencia centrífuga hacia una periferia expandida. Aunque algunas de las más altas tasas de crecimiento están todavía presentes en la mayor parte del territorio de la Periferia Metropolitana interior, específicamente en dirección norte y oriente, ahora algunos de los mayores crecimientos se dispersan hacia la periferia expandida, particularmente a lo largo de la carretera a Pachuca, en un territorio periférico ampliado y contiguo a la frontera metropolitana de la ZMCM. (Aguilar, 2002)

Como último punto, si analizamos el crecimiento de población en la ZMCM, que sólo se refiere a la zona construida, podemos confirmar claramente la tendencia centrífuga en los altos crecimientos demográficos: mientras que en las zonas centrales se concentran los crecimientos negativos, los cuales tienden a ampliarse a espacios contiguos, en la periferia urbana, ya dentro de los municipios del Estado de México, se concentran los más acelerados incrementos poblacionales.

Es importante mencionar que otro de los factores que explicaron la evolución excesiva de la ZMCM durante las décadas de los ochenta y noventa, obedeció al cambio ilegal en el uso de suelo, debido a que grandes porciones de hectáreas de tipo comunal o ejidal paulatinamente fueron “abrazadas” por asentamientos muchas veces provisionales, que con el paso de los años se convirtieron en establecimientos humanos irregulares encargados de modificar un paisaje “rural” por el de una gran telaraña urbana que rebasó sus propios límites físicos y políticos.

Por lo anterior el crecimiento de la ZMCM aconteció en muchas ocasiones a través de mecanismos irregulares incapaces de respetar un prototipo de patrón de crecimiento, y por consiguiente carecieron severamente de políticas de planificación urbana y mucho menos de estrategias de ordenamiento territorial, acciones que hubiese favorecido un desarrollo idóneo de muchas zonas en las inmediaciones de la ZMVM.

2.3- De la Ciudad a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México

En los últimos treinta años, la ZMCM ha experimentado la más dramática expansión territorial en su influencia metropolitana. El carácter metropolitano de la Ciudad de México se reconoció desde la década de 1960, y para la de 1970 se elaboró una de las primeras y más conocidas delimitaciones de dicha área, la cual incluyó delegaciones del Distrito Federal y ocho municipios del vecino Estado de México. A partir de ese momento, la expansión metropolitana continuó incorporando municipios adyacentes prácticamente sin interrupción.

Para la primera mitad de la década de los 80s, catorce nuevas municipalidades se incorporaron, lo cual significó casi un millón de habitantes adicionales. Es en esta década cuando comienza a surgir un nuevo fenómeno urbano que definiría la ZMVM actual; la integración de áreas metropolitanas como la de la ciudad de Toluca dando origen a la creación de una megalópolis. Este crecimiento incontrolable impactó de manera directa en los habitantes y en su nivel de vida, produciendo toda una serie de efectos con estructura desigual y de marginación.

En el espacio físico se observan grandes desigualdades, ya que el mínimo porcentaje de la población que percibe altos ingresos vive en zonas residenciales, en casas lujosas, ocupando un amplio espacio por habitante y con un completo equipamiento urbano que

incluye centros comerciales, fuentes ornamentales, jardines y grandes avenidas, con vigilancia y en algunos casos con acceso limitado. Esta situación corresponde a un sector minoritario de la población.

Por otro lado, una gran mayoría de la población tiene que verse casi obligada a habitar desde azoteas, vecindades o zonas populares con pocos y deficientes servicios aunando construcciones de baja calidad, otros más tienen que contender en sectores de marginalidad casi absoluta sin ningún tipo de planificación urbana o servicios.

El incremento poblacional desmedido fue generando problemas cada vez más complejos, no sólo estrictamente urbanos, sino sociales, políticos, económicos y ambientales. El crecimiento del área metropolitana nunca pudo detener su progresión ni por los obstáculos físico-geográficos, tales como cañadas, cerros, zonas propensas a inundaciones, zonas de minas de arena, basureros, etc. Tampoco por otras restricciones como el tipo de uso del suelo, tierras dedicadas a la agricultura, granjas, ejidos, establos y zonas lecheras, zonas industriales, incluso con empresas altamente contaminantes cuya localización original estaba fuera del área urbana.

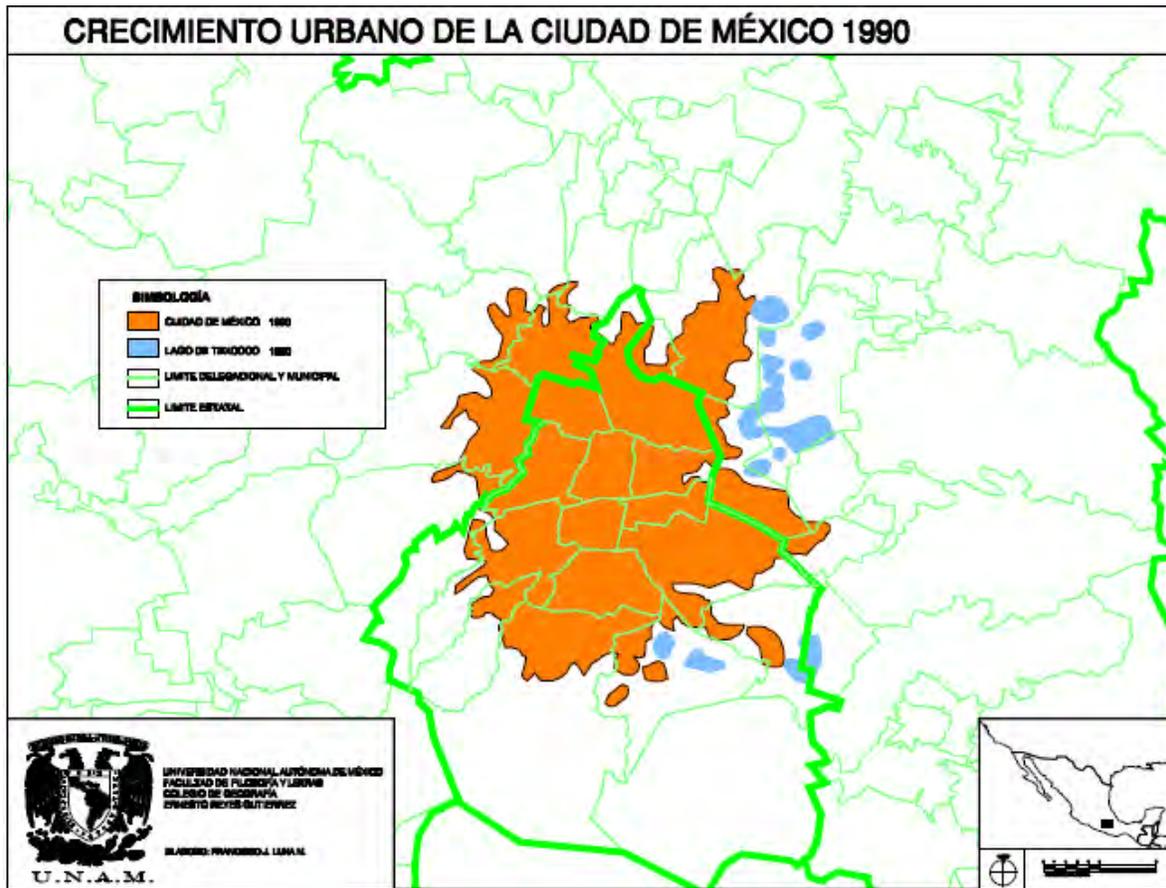
Los límites políticos marcados para la ZMCM han sido totalmente superados, pues en un plano geográfico la llamada mancha urbana no sólo ha sobrepasado los obstáculos anteriormente declarados, sino que ha invadido y destruido zonas no permitidas para usos urbanos y que en muchas ocasiones formaban parte de la reserva ecológica del Valle, como pueden ser entre otros, la serranía del Ajusco, la Magdalena Contreras, el Desierto de los Leones, por señalar algunas ideas.

Es un hecho que con el aumento sin control de la población, los estándares de vida se van reduciendo y los problemas urbanos comienzan a rebasar las necesidades de las sociedades y territorios. Desde un punto de vista teórico una buena planeación urbana permite prever y construir un sistema de infraestructura para una capacidad determinada de habitantes, pero cuando la ciudad emprende una expansión más allá de esta capacidad, es preciso introducir nuevos sistemas, métodos y estructuras que den cabida a las necesidades del territorio, o de menos intentar considerar importantes y nuevos desarrollos el proceso de expansión territorial para tratar de lograr un desarrollo de carácter escalonado o equilibrado (Malisz, 1977) es evidente que el planteamiento anterior no corresponde al caso de la Ciudad de México.

El aspecto más importante que ocurrió en los últimos 30 años en la ZMVM fue la incursión paulatina de nuevos grupos de municipios colindantes que fueron incorporándose a una estructura de dependencia hacia la ciudad central; un aspecto que sobresale es que esta influencia no se ha expandido de manera uniforme en el territorio, sino que las tendencias señalan una marcada e intensa metropolización hacia el norte y oriente de la ciudad, donde existen factores favorables a dicho crecimiento, por ejemplo un relieve más plano, a diferencia de la parte sur de la ciudad donde predomina la fisiografía montañosa, la presencia de un amplio distrito industrial e infraestructura carretera de buena calidad y tráfico intenso. Lo anterior ha dado principio a nuevas redes y expresiones metropolitanas que acentúan aun más el grado de megalópolis que adquiere la ZMVM.

Para 1990, se adicionaron 10 municipios más, que en números totales representaron casi medio millón de habitantes adicionales. Finalmente, para el año 2000 se integran 9 municipalidades más, que representaron 650 mil habitantes más. Los datos muestran que durante los años 70 se dio una acelerada expansión metropolitana, la cual experimentó una disminución en su ritmo de crecimiento en los siguientes diez años, que coincidió con los años de crisis económica, para que en la última década se observen signos de una reactivación del proceso de metropolización.

Mapa 1.7



Esta realidad señala la necesidad de identificar aquellos lugares de alto atractivo desde diversos puntos de vista (habitacional, de equipamiento, industrial etc.) dentro de la periferia metropolitana para explicar los núcleos detonantes de las nuevas configuraciones espaciales; en este sentido, podemos mencionar la consolidación de corredores industriales, grandes desarrollos corporativos, construcción de aeropuertos o extensos desarrollos inmobiliarios residenciales, que van marcando la pauta para la expansión de la periferia.

Aunque también es imprescindible identificar los territorios rezagados y en cierto sentido pobres, que representan el polo opuesto y que ponen en evidencia las enormes desigualdades intra metropolitanas.

Estas características se destacan particularmente en zonas periféricas inmediatas a las zonas metropolitanas de Ciudad de México, Toluca al poniente, Puebla al oriente y

Cuernavaca al sur, y a lo largo de ciertos corredores económicos, como es el caso de la autopista hacia Querétaro en dirección norponiente. Estas periferias expandidas emergen más como extensiones zona les o desarrollos lineales, en gran medida discontinuas a partir de las zonas metropolitanas, que como áreas extensas y homogéneas bajo la influencia de la ciudad.

Es un fenómeno actual que la Ciudad de México todavía muestra un marcado poder de atracción de la población migrante que llega a la zona es también muy claro cómo la periferia expandida juega un papel relevante en la atracción de esa población inmigrante. Estos datos muestran la manera en que se ha ampliado el ámbito de la concentración metropolitana desde el punto de vista de la movilidad de la población.

Por los resultados obtenidos en los últimos decenios podemos considerar que la Ciudad de México y su área metropolitana en su expansión y crecimiento no ha podido sujetarse a ningún tipo de planeación urbana, sino que en gran medida la regularización y urbanización de muchos asentamientos se ha efectuado *a posteriori*, es decir, cuando grandes masas de población se establecen en zonas poco propicias para dotarlas de infraestructura, las autoridades han actuado, ya sea por presión de los habitantes o fines de control y manipulación partidaria, otorgando algunos servicios que distan de ser los recomendables por la planeación urbana.

2.4- De la Zona Metropolitana a la Megalópolis

Es un tanto difícil definir el momento exacto de cuando la ciudad de México transformo su configuración y paso de ser una metrópoli a una megalópolis puesto que desde la década de los 30 comenzó con una expansión y un desarrollo urbano irrefrenable que tuvo consecuencias que hasta hoy en día impactan, pero podemos atrevernos a afirmar que fue en la década de 1960 a 1970 cuando la ciudad de México dio tal paso.

Cuadro 3. Población, superficie y densidad del área urbana de la ZMCM, 1950-2000

Año	Población (miles)	Superficie (ha)	Densidad (hab./ha)
1950	2,953	22,960	129
1960	5,125	41,010	125
1970	8,816	68,260	129
1980	12,333	105,660	117
1990	15,047	121,320	124
1995	17,089	132,570	129
2000	18,210	145,00	125

(Fuente; Covarrubias, 2000)

Tendremos que remarcar que el proceso que dio lugar a la megalópolis de la Ciudad de México radica en el hecho de que su origen radico en una ciudad central o Distrito Federal, que fue expandiendo y marcando sus fronteras cada vez más distantes, lo que le dio la característica de "abrazar" mas localidades dándole el grado de ciudad policentrica.

Todos los subcentros que rodeaban la zona metropolitana eran ciudades importantes que presentaban una gran concentración de población y que por la misma dinámica de crecimiento de la urbe fueron "acortando las distancias entre el centro de ciudad y los diferentes subcentros.

Localidades en el Estado de México como Tepeji del de Ocampo, Tulancingo, San Rafael, Santiago Tianguistengo o Villa Cuauhtémoc por mencionar ejemplos mostraron una rápida dinámica demográfica en el periodo de 1970 a 1990, registrando tasas de crecimiento de entre 3 y 10 % lo que llevo a varios de ellos a duplicar su población en ese periodo. (Aguilar, 2002)

El hecho de que creciera el índice de población implico mas necesidades para las localidades que al no satisfacerlas en su lugar de origen, estas tenían que buscar respuestas más allá de los límites establecidos, creando una codependencia.

Todos estos factores comenzaron a originarse en todos los subcentros aledaños a los límites del Distrito Federal estableciendo una dinámica de dependencia por parte del centro hacia la periferia logrando que las relaciones sociales, económicas, políticas, recreativas etc. se intensificaran hasta el grado de "acortar" las distancias entre el área de influencia y los subcentros de la Ciudad de México.

Otro factor influyente en el proceso de megapolización fue el hecho de una expansión por parte de la Ciudad de México que nunca logro sujetarse a ningún tipo de planeación urbana, sino que en gran medida la regularización y urbanización de muchos asentamientos se efectuaron a *posteriori*, es decir, cuando grandes masas de población se establecieron en zonas poco propicias para conferirles de infraestructura, las autoridades actuaron, ya sea por presión de los habitantes o con fines partidarios, otorgando algunos servicios que distaban de ser los recomendables por una buena planeación urbana.

La construcción de la megalópolis de la ciudad de México ha sido un proceso sosegado desde principios del siglo XX que a veces se torno lento, mediano o rápido pero que obedeció al crecimiento demográfico irrefrenable de las diferentes localidades ubicadas en la periferia que han vivido en una dependencia múltiple hacia el punto de influencia o ciudad central, permitiendo que las relaciones entre el centro y los subcentros se conviertan cotidianas, intensificando el intercambio de las diferentes actividades humanas logrado configurar una red urbana llamada ZMCM.

Atravesando por todos sus periodos desde los años treinta la metrópolis de la ciudad de México adquiere esta estructura inicial en la década de los ochenta, donde su crecimiento fue imparable y su extensión abarco diversos municipios aledaños del Estado de México, originando una de las más grandes metrópolis a nivel mundial.

Pero fue comenzando la década de los noventa cuando su expansión fue tan extensiva y compleja que su crecimiento urbano acelerado llevo, o más bien resalto y destaco aun más el contacto del área central de influencia con las diversas conurbaciones que le rodeaban, remplazando el termino de metrópolis por uno aun más complejo; Megalópolis.

Es en la década de los noventa cuando prolifera un cambio importante en las tendencias de crecimiento urbano de la ZMCM; a partir de entonces, el crecimiento urbano se produjo

en mayor medida en el territorio del Estado de México. De hecho, la migración hacia éste proviene también del Distrito Federal.

Asimismo, en esa década, el crecimiento metropolitano empieza a presionar las áreas de conservación ecológica, principalmente en las delegaciones de Iztapalapa, Tláhuac, Xochimilco, Tlalpan, Magdalena Contreras y Milpa Alta. En el Estado de México, el área urbana se expande en forma discontinua y en muchos casos segregada.

El concepto de ciudad-región se utiliza para aludir a una formación de tipo megalopolitano y describir porciones del territorio, relativamente integradas entre sí y con la *Ciudad Central*, dentro de una amplia zona que se denomina "*corona regional de la ciudad*", aún cuando por el momento no estén articulados económicamente entre sí (Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, 1996).

La megalópolis es el área que comprende los municipios correspondientes a las zonas metropolitanas de las capitales de los estados limítrofes al Valle de México, más la totalidad de los municipios que mantienen relación funcional estrecha con la Ciudad de México y los que se ubican entre las zonas metropolitanas que integran la corona regional de ciudades y el Distrito Federal. En total se incluyen 189 municipios que corresponden, respectivamente, 91 al Estado de México, 16 al Estado de Morelos, 29 al Estado de Puebla, 37 al Estado de Tlaxcala y 16 al Estado de Hidalgo, así como las 16 Delegaciones del Distrito Federal.

Se identifican tres niveles de zonas metropolitanas según su grado de aglomeración; en el primero se encuentran las áreas más pobladas, esto es, Estado de México, Puebla y Tlaxcala, en el segundo, Cuernavaca y Toluca y en el tercero, Pachuca. En el área existen también algunas formaciones metropolitanas, como la formación binodal de Cuernavaca-Cuautla, la más compleja de Puebla, que cuenta con cuatro ejes regionales; Tlaxcala, Atlíxco, Apizaco y San Martín Texmelucan, que suma a su compleja estructura su condición político-administrativa de conurbación interestatal; o bien, como la de Toluca, fragmentada pero igualmente susceptible de conurbarse.

La ZMVM se encuentra en una etapa de transición de una fase metropolitana, al surgimiento y consolidación de una corona regional megalopolítana, en la que el Distrito Federal disminuye su participación relativa en población con respecto al Estado de

México, al mismo tiempo que se transforma el uso de suelo, desplazándose el habitacional y el industrial hacia el Estado de México, mientras que el comercial y de servicios se concentra en el Distrito Federal.

Los diferentes indicadores de concentración poblacional, tales como; la dinámica de crecimiento demográfico y la densidad territorial señalan que a pesar de los procesos de cambio territorial y la emergencia de nuevos ámbitos de atracción, sobre todo en el norte del país, la región centro, la megalópolis en franca formación y la ZMCM seguirán siendo polos de atracción de los flujos migratorios y de creciente concentración poblacional, sobre todo de carácter urbano.

La estructura urbana de la ZMCM es el resultado de diversos patrones de progreso urbano y de los procesos de desarrollo económico que ha experimentado la zona, sobre todo en los últimos cuarenta años. Durante la segunda mitad del siglo XX, el Valle de México experimentó una progresión sin precedente de crecimiento, tanto de su población como en la ocupación de su territorio.

Las causas son múltiples y obedecen principalmente a la política seguida desde los años cincuenta que estimuló el desarrollo industrial, al mismo tiempo que ofrecía mejores condiciones y expectativas para el establecimiento de nuevos pobladores, en un momento en que las tasas de reproducción de la población alcanzaron su máximo histórico en el país.

El crecimiento más complicado de la ZMCM en los últimos 40 años, ocurrió en los municipios conurbados del Estado de México; ocasionado en parte, por la restricción a la construcción de nuevos fraccionamientos en el Distrito Federal, la cual originó un acelerado proceso de ocupación irregular de pobladores de escasos recursos al oriente del Valle, en los municipios de Nezahualcóyotl, Ecatepec, Chimalhuacán y más recientemente en el Valle de Chalco Solidaridad y en las delegaciones de Xochimilco, Tlalpan y Magdalena Contreras, en el Distrito Federal.

Esta tendencia se mantiene en el sur-oriental del Estado de México y sur del Distrito Federal, poniendo en peligro su riqueza forestal y su potencial de producción agropecuaria y con ello, la sustentabilidad futura de su desarrollo. (INE, 2003)

Por otra parte, también en el poniente y norponiente del Valle de México se dio un crecimiento importante, en este caso principalmente de estratos socioeconómicos medios y altos, que afectó a las delegaciones de Álvaro Obregón y Cuajimalpa y a los municipios de Huixquilucan, Naucalpan, Atizapán, Nicolás Romero, Cuautitlán Izcalli y Tepozotlán, con efectos en el medio ambiente que amenazan la conservación de su riqueza forestal.

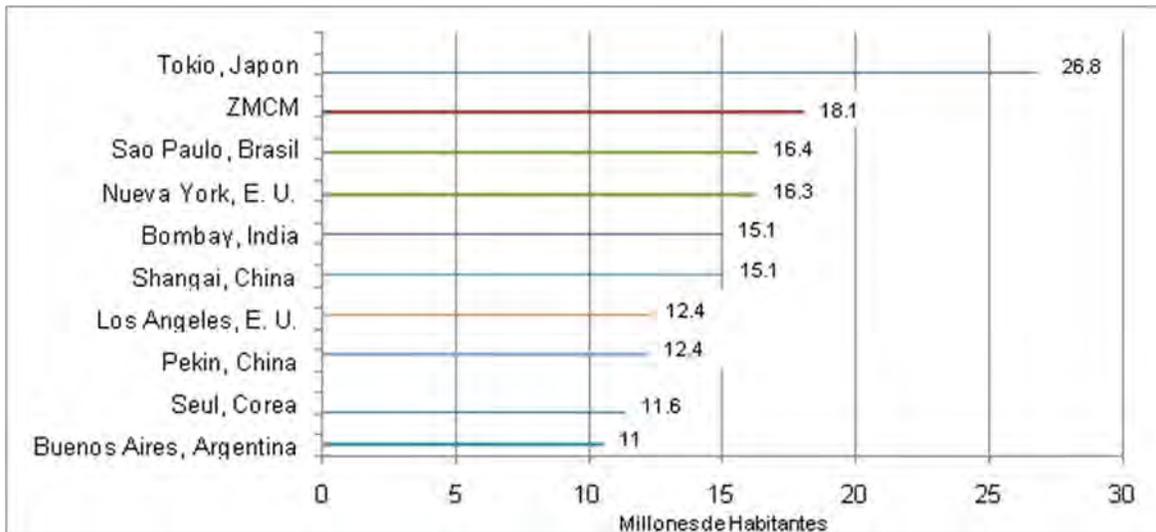
Como ocurre dentro de las grandes periferias, el centro regional de vuelve un polo magnético para con la economía y la política, y en la megalópolis de la Ciudad de México la capital del país ha desempeñado un papel estratégico en la vida nacional. La fuerza de atracción del centro del poder funcionó como un poderoso extremo que atrajo hacia sí capitales y gente; ampliando la dimensión del mercado y dando lugar a un crecimiento acelerado.

Dadas las dimensiones adquiridas por la ZMCM, el área enfrenta una problemática de economías de escala. Los costos de construcción de infraestructura, así como los de la oferta de bienes y servicios públicos, se han disparado. Lo mismo ha ocurrido con el precio de la tierra. La transportación de bienes y personas es demasiado lenta y en consecuencia, cara, en tanto el alto grado de deterioro ambiental es evidente.

Los procesos económicos y sociales que se viven en la urbe desbordan crecientemente los ámbitos político administrativo que forman la ZMCM. Se ha registrado un continuo proceso de expansión y relocalización territorial de la población y actividad económica de la ciudad central hacia los estados circundantes, cuya influencia se expresa en la densidad de los intercambios al interior de la región centro del país.

De acuerdo con estadísticas de INEGI la ZMCM, es la segunda metrópoli más poblada del mundo con 18.1 millones de habitantes solo debajo de la ciudad de Tokio.

Cuadro.4 Población de las principales ciudades del mundo.



(Fuente: INEGI, 1998)

El término **megalópolis** se aplica al conjunto de áreas metropolitanas, cuyo crecimiento urbano acelerado lleva al contacto e intercambio de actividades, redes, flujos etc. de un área de influencia principal con respecto a otras secundarias. Las megalópolis suelen estar formadas por conurbaciones de grandes ciudades.

La Megalópolis de la Ciudad de México ; se ubica geográficamente sobre los 19°20' de Latitud Norte y 99°05' de Longitud Oeste, formando parte de una cuenca, la cual tiene una elevación promedio de 2,240 msnm. y una superficie de 9,560 km²; presenta valles ínter montañosos, mesetas y cañadas, así como terrenos semiplanos, en lo que alguna vez fueron los lagos de Texcoco, Xochimilco y Chalco; está integrada por una parte del Estado de México, el sur del Estado de Hidalgo, el sureste de Tlaxcala y casi la totalidad del Distrito Federal.

Dentro del Valle se ubica la ZMCM, la cual abarca dieciséis delegaciones y dieciocho municipios del Estado de México, con una superficie de 3,540 km² lo que representa el 37% de la cuenca del Valle de México, que cuenta con prominencias topográficas aisladas como el Cerro de la Estrella, el Peñón y el Cerro de Chapultepec, entre otros; su ubicación geográfica y su entorno característico ejercen una influencia determinante sobre la calidad del aire existente en esta zona.

De acuerdo con las estadísticas del INEGI, la ZMCM es el hogar de alrededor de 18.1 millones de personas, siendo la segunda ciudad más poblada del mundo, después de Tokio. En los últimos veinte años, el ritmo de crecimiento de la población ha disminuido significativamente en la zona metropolitana; sin embargo, de continuar las tendencias actuales, la población de la ZMCM pasará de 18.1 millones de habitantes a aproximadamente 20.5 millones en el año 2010 y unos 22.5 millones en el año 2020. Esta cifra es significativamente inferior a los 25 millones que se proyectaban hace tres lustros, cuando en las previsiones aún no se consideraban los cambios en la migración que se hicieron evidentes a partir de 1980.

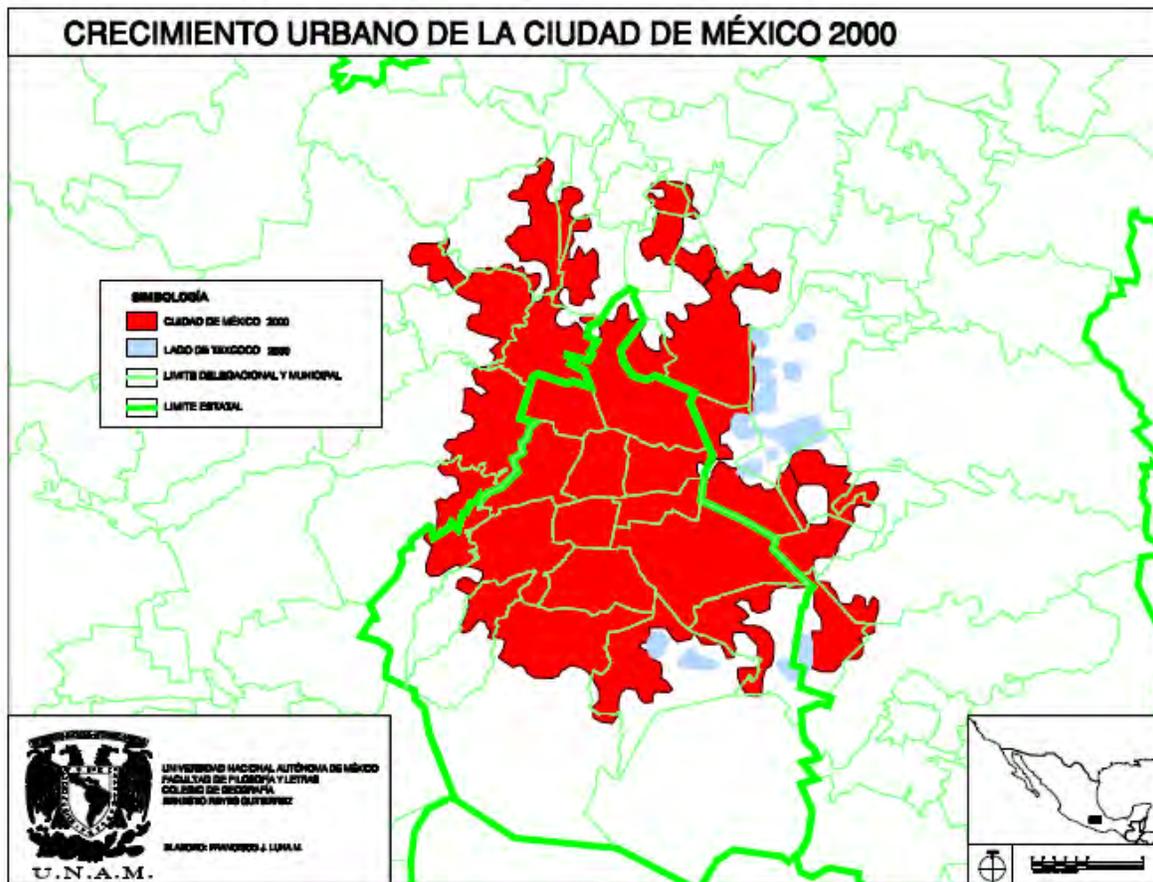
A lo largo del siglo XX, la superficie ocupada por la zona metropolitana se ha expandido dramáticamente a la par del crecimiento de la población. Alrededor de la década de los treinta, la población de la ZMCM aumentó a tasas relativamente altas, superiores a las del resto del país.

En los años cincuenta se produjo la expansión espacial de la metrópoli, prácticamente dentro de los límites del Distrito Federal, donde entonces habitaba el 99% de la población de la región. Esta es la época en que el crecimiento demográfico tuvo las tasas de crecimiento más altas de la historia. En los años setenta, la zona metropolitana rebasó los límites del Distrito Federal y se extendió al Estado de México.

La década de los noventa marcó un cambio importante en las tendencias de crecimiento urbano de la ZMCM; a partir de entonces, el crecimiento metropolitano se produjo en mayor medida en el territorio del Estado de México. De hecho, la migración hacia éste proviene también del Distrito Federal. Asimismo, en esa década, el crecimiento metropolitano empieza a presionar las áreas de conservación ecológica, principalmente en las delegaciones de Iztapalapa, Tláhuac, Xochimilco, Tlalpan, Magdalena Contreras y Milpa Alta. En el Estado de México, el área urbana se expande en forma discontinua y en muchos casos segregada.

La década del 2000 fue el resultado y efecto de un proceso prolongado e irrefrenable que comenzó en mayor auge en la década de los 50s. Para el inicio del nuevo milenio la Ciudad de México tuvo que ser inevitablemente considerada desde el punto de vista geográfico y político como la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, constituyendo a la región central del México como la más importante del país.

Mapa 1.8



La ZMCM es el resultado histórico de hechos y procesos humanos en conjunción con su condición geográfica que le permitieron desde tiempos prehispánicos ser el centro ceremonial más importante y después en la época colonial representar el centro político, administrativo y financiero del país, condición que le perduro hasta la actualidad. Durante la segunda mitad del siglo XIX, la Ciudad de México emprendió una urbanización sin precedentes que trajo consigo una “modernización” vertiginosa. El desarrollo de la ciudad se debió en gran medida al hecho de concentrar una infraestructura superior al resto del país, el más grande mercado de consumidores y la mayor fuerza de trabajo.

El rápido crecimiento en la ZMCM fue el resultado de las políticas que favorecieron la concentración de la producción industrial en la capital. La Ciudad tenía el privilegio de contar con las principales actividades económicas y a los mejores servicios, originando una centralidad que la catapultó a ser una de las metrópolis más grandes y complicadas del mundo.

Las actividades económicas en la Ciudad padecieron una transformación radical debido a una serie de nuevas las políticas federales y a la situación económica que vivía el mundo durante las últimas décadas del siglo XX, demandándole un cambio en su dinámica espacial casi obligatorio y necesario, así la ciudad de México sufrió una restructuración en su condición económica, pues de ser un asentamiento netamente industrial paso a ser el centro de servicios más importantes del país.

ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MEXICO

Delegaciones y Municipios									
9002	Azcapotzalco	15039	Ixtapaluca	2	Coyoacán	42	Amecameca de Juárez	82	Chicoloapan de Juárez
9003	Coyoacán	15044	Jaltenco	3	Cuajimalpa de Morelos	43	San Francisco Zentlalpan	83	Chinoncuac de Juárez
9004	Cuajimalpa de Morelos	15046	Jilotzingo	4	San Lorenzo Acopilco	44	San Pedro Nexapa	84	Chimalhuacán
9005	Gustavo A. Madero	15050	Juchitepec	5	Gustavo A. Madero	45	Apaxco de Ocampo	85	Ecatepec de Morelos
9006	Iztacalco	15053	Melchor Ocampo	6	Iztacalco	46	Santa María Apaxco	86	Ecatingo de Hidalgo
9007	Iztapalapa	15057	Naucalpan de Juárez	7	Iztapalapa	47	San Salvador Atenco		
9008	La Magdalena Contreras	15058	Nezahualcōyotl	8	La Magdalena Contreras	48	San Cristóbal Nexquipayac		
9009	Milpa Alta	15059	Nextlalpan	9	Villa Milpa Alta	49	Santa Isabel Ixtapan		
9010	Álvaro Obregón	15060	Nicolás Romero	10	San Antonio Tecōmitl	50	Nueva Santa Rosa		
9011	Tlāhuac	15061	Nopaltepec	11	San Bartolomé Xicomulco	51	Granjas Ampliación Santa Rosa		
9012	Tlalpan	15065	Otumba	12	San Francisco Tecoxpa	52	Ciudad López Mateos		
9013	Xochimilco	15068	Ozumba	13	San Pablo Oztotepec	53	Atlautla de Victoria		
9014	Benito Juárez	15069	Papalotla	14	San Pedro Actopan	54	San Andrés Tlalamac		
9015	Cuauhtémoc	15070	La Paz	15	San Salvador Cuauhtenco	55	San Juan Tehuixtltlān		
9016	Miguel Hidalgo	15075	San Martín de las Pirámides	16	Santa Ana Tlacotenco	56	San Juan Tepecoculco		
9017	Venustiano Carranza	15081	Tecāmac	17	San Lorenzo Tlacoyucan	57	Axapusco		
13069	Tizayuca	15083	Temamatla	18	San Nicolás Tetelco	58	Jaltepec		
15002	Acolman	15084	Temascalapa	19	Álvaro Obregón	59	Santa María Aticpac		
15009	Amecameca	15089	Tenango del Aire	20	Tlāhuac	60	Santo Domingo Aztacameca		
15010	Apaxco	15091	Teoloyucan	21	San Andrés Mixquic	61	Ayapango de Gabriel Ramos M.		
15011	Atenco	15092	Teotihuacan	22	San Juan Ixtayopan	62	San Francisco Coacalco		
15013	Atizapán de Zaragoza	15093	Tepetlaoxtoc	23	San Nicolás Tetelco	63	Cocotitlān		
15015	Atlautla	15094	Tepetlixpa	24	Santa Catarina Yecahuitzotl	64	Coyotepec		
15016	Axapusco	15095	Tepotzotlān	25	Tlalpan	65	Cuautitlān		
15017	Ayapango	15096	Tequixquiac	26	San Miguel Ajusco	66	San Mateo Ixtacalco		
15020	Coacalco de Berriozábal	15099	Texcoco	27	San Miguel Topilejo	67	Chalco de Díaz Covarrubias		
15022	Cocotitlān	15100	Tezoyuca	28	Xochimilco	68	La Candelaria Tlapala		
15023	Coyotepec	15103	Tlalmanalco	29	Benito Juárez	69	San Gregorio Cuautzingo		
15024	Cuautitlān	15104	Tlalnepantla de Baz	30	Cuauhtémoc	70	San Juan y San Pedro Tezompa		
15025	Chalco	15108	Tultepec	31	Miguel Hidalgo	71	San Lucas Amalinalco		
15028	Chiutla	15109	Tultitlan	32	Venustiano Carranza	72	San Marcos Huixtoco		
15029	Chicoloapan	15112	Villa del Carbón	33	Tizayuca	73	San Martín Cuautlalpan		
15030	Chiconcuac	15120	Zumpango	34	Huitzila	74	San Mateo Huitzilzingo		
15031	Chimalhuacán	15121	Cuautitlān Izcalli	35	Tepojaco	75	San Mateo Tezoquipan		
15033	Ecatepec de Morelos	15122	Valle de Chalco Solidaridad	36	Acolman de Nezahualcōyotl	76	San Pablo Atlazalpan		
15034	Ecatingo	15125	Tonanitla	37	San Bartolo Acolman	77	Santa Catarina Ayotzingo		

Capítulo 2: La transformación para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

15035	Huehuetoca		38	San Marcos Nepantla	78	Santa María Huexoculco	
15036	Hueyopxtla	Localidades	39	Santa Catarina	79	Chiautla	
15037	Huixquilucan		40	Tepexpan	80	Ocopulco	
15038	Isidro Fabela	1	Azcapotzalco	41	Xometla	81	Santiago Chimalpa

Fuente: Marco Geoestadístico Nacional actualizado al II Censo de Población y Vivienda 2005.

Zona Metropolitana del Valle de México: Población, tasa de crecimiento, superficie y densidad media urbana, 1990-2005.

Clave	Municipio	Población				Tasa de Crecimiento medio anual (%)			Superficie (km2)	DMU* (hab/ha)
		1990	1995	2000	2005	1990-1995	1995-2000	2000-2005		
Zona Metropolitana del Valle de México		15 563 795	17 297 539	18 396 677	19 239 910	1.9	1.5	0.8	7 854	166.0
9002	Azcapotzalco	474 688	455 131	441 008	425 298	-0.7	-0.7	-0.6	34	196.8
9003	Coyoacán	640 066	653 489	640 423	628 063	0.4	-0.5	-0.3	54	193.4
9004	Cuajimalpa de Morelos	119 669	136 873	151 222	176 625	2.4	2.4	2.5	71	89.3
9005	Gustavo A. Madero	1 268 068	1 236 913	1 235 542	1 193 161	-0.2	-0.4	-0.6	88	204.8
9006	Iztacalco	448 322	418 982	411 321	395 025	-1.2	-0.4	-0.7	23	218.1
9007	Iztapalapa	1 490 499	1 696 609	1 773 343	1 820 888	2.3	1.0	0.5	113	216.2
9008	La Magdalena Contreras	195 041	211 898	222 050	228 927	1.5	1.1	0.5	64	157.4
9009	Milpa Alta	63 654	81 102	96 773	115 895	4.4	4.2	3.2	288	42.7
9010	Álvaro Obregón	642 753	676 930	687 020	706 567	0.9	0.3	0.5	96	188.8
9011	Tláhuac	206 700	255 891	302 790	344 106	3.9	4.0	2.3	86	134.7
9012	Tlalpan	484 866	552 516	581 781	607 545	2.3	1.2	0.8	312	121.1
9013	Xochimilco	271 151	332 314	396 787	404 458	3.7	2.5	1.6	118	90.9
9014	Benito Juárez	407 811	396 956	355 017	355 017	-1.7	-0.6	-0.3	27	145.7
9015	Cuauhtémoc	595 960	540 382	516 348	521 348	-1.7	-1.1	0.2	33	214.1

Capítulo 2: La transformación para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

9016	Miguel Hidalgo	406 868	364 398	352 640	353 534	-1.9	-0.8	0.0	46	180.2
9017	Venustiano Carranza	519 628	485 623	462 806	447 459	-1.2	-1.1	-0.6	34	215.7
13069	Tizayuca	30 293	39 357	46 344	56 573	4.7	3.9	3.6	77	41.9
15002	Acolman	43 276	54 468	61 250	77 035	4.2	2.8	4.1	84	39.4
15009	Amecameca	36 321	41 671	45 255	48 363	2.5	1.9	1.2	189	45.5
15010	Apaxco	18 500	21 134	23 734	25 738	2.4	2.8	1.4	76	40.7
15011	Atenco	21 219	27 988	34 435	42 739	5.0	5.0	3.9	84	48.6
15013	Atizapán de Zaragoza	315 192	427 444	467 886	472 526	5.5	2.1	0.2	91	128.0
15015	Atlautla	18 993	22 634	25 950	24 110	3.2	3.2	-1.3	162	37.9
15016	Axapusco	15 803	17 848	20 516	21 915	2.2	3.3	1.2	231	23.3
15017	Ayapango	4 239	4 858	5 947	6 361	2.4	4.8	1.2	36	28.9
15020	Coacalco de Berrizábal	152 082	204 674	252 555	285 943	5.4	5.0	2.2	35	166.5
15022	Cocotitlán	8 068	9 290	10 205	12 120	2.5	2.2	3.1	15	47.0
15023	Coyotepec	24 451	30 619	35 358	39 341	4.1	3.4	1.9	49	41.5
15024	Cuautitlán	48 858	57 373	75 836	110 345	2.9	6.7	6.8	26	108.5
15025	Chalco	232 940	175 521	217 972	257 405	-8.1	5.2	5.0	219	90.3
15028	Chiutla	14 764	16 602	19 620	22 664	2.1	4.0	2.6	21	20.7
15029	Chicoloapan	97 306	71 351	77 979	170 055	4.0	2.4	14.3	54	112.2
15030	Chiconcuac	14 179	15 443	17 972	19 636	1.5	3.6	1.6	7	47.6
15033	Ecatepec de Morelos	1 218 135	1 457 124	1 622 697	1 688 258	3.2	2.5	0.7	160	171.9
15034	Ecatzingo	5 808	6 949	7 916	8 247	3.2	3.1	0.7	51	10.1
15035	Huehuetoca	25 529	32 718	38 458	59 721	4.5	3.9	8.1	118	83
15036	Hueyopxtla	26 181	31 124	33 343	36 515	3.1	1.6	1.6	2.34	19
15037	Huixquilucan	131 926	168 221	193 468	224 042	4.4	3.3	2.6	141	112
15038	Isidro Fabela	5 190	6 606	8 168	8 788	4.4	5.1	1.3	76	16
15039	Ixtapaluca	137 357	187 690	297 570	429 033	5.7	11.4	6.7	327	152.4
15044	Jaltenco	22 803	26 238	31 629	26 359	2.5	4.5	-3.2	5	187.7

Capítulo 2: La transformación para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Clave	Municipio	Población				Tasa de Crecimiento medio anual (%)			Superficie (km2)	DMU* (hab/ha)
		1990	1995	2000	2005	1990-1995	1995-2000	2000-2005		
15046	Jilotzingo	9 011	12 412	15 086	13 825	5.8	4.7	-1.5	120	17.8
15050	Juchitepec	14 270	17 487	18 968	21 017	3.7	1.9	1.8	140	68.4
15053	Melchor Ocampo	26 164	33 455	37 716	37 706	4.5	2.8	0	18	48.4
15057	Naucalpan de Juárez	786 551	839 723	858 711	821 442	1.2	0.5	-0.8	157	195.8
15058	Netzahualcóyotl	1 256 115	1 233 868	1 225 972	1 140 528	-0.3	-0.2	-1.3	64	261.6
15059	Nextlalpan	10 840	15 053	19 532	22 507	6	6.3	2.5	55	20.4
15060	Nicolás Romero	184 134	237 064	269 546	306 516	4.6	3	2.3	236	83.6
15061	Nopaltepec	5 234	6 492	7 512	8 168	3.9	3.5	1.91.5	84	14.9
15065	Otumba	21 834	25 415	29 097	29 873	2.7	3.2	0.5	196	19.5
15068	Ozumba	18 052	21 424	23 592	24 055	3.1	2.3	0.3	46	46.6
15069	Papalotla	2 387	2 998	3 469	3 766	4.1	3.5	1.5	3	18
15070	La Paz	134 782	178 538	212 694	232 546	5.1	4.2	1.6	36	129.9
15075	San Martín de las Pirámides	13 563	16 881	19 694	21 511	3.9	3.7	1.6	67	42.8
15081	Tecamac	123 218	148 432	172 813	270 574	3.3	3.6	8.2	157	184.9
15083	Temamatla	5 366	7 720	8 840	10 135	6.6	3.2	2.4	29	41.2
15084	Temascalapa	19 099	24 440	29 307	33 063	4.5	4.3	2.1	164	19.6
15089	Tenango del Aire	6 207	7 282	8 486	9 432	2.9	3.6	1.9	38	36.7
15091	Teoloyucan	41 964	54 454	66 556	73 696	4.7	4.8	1.8	53	45
15092	Teotihuacan	30 486	39 183	44 653	46 779	4.5	3.1	0.8	83	34.4
15093	Tepetlaoxtoc	16 120	19 380	22 729	25 523	3.3	3.8	2.1	178	13.7
15094	Tepetlixpa	12 687	15 181	16 863	16 912	3.2	2.5	0.1	43	30.3
15095	Tepotztlán	39 647	54 419	62 280	67 724	5.8	3.2	1.5	188	59.9
15096	Tequixquiác	20 784	24 766	28 067	31 080	3.2	3	1.8	122	17.9
15099	Texcoco	140 368	173 106	204 102	209 308	3.8	3.9	0.4	433	44.3
15100	Tezoyuca	12 416	16 338	18 852	25 372	5	3.4	5.4	17	35.7
15103	Tlalmanalco	32 984	38 396	42 507	43 930	2.7	2.4	0.6	162	51.6

Capítulo 2: La transformación para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

15104	Tlalnepantla de Baz	702 807	713 143	721 415	683 808	0.3	0.3	-0.9	77	181.1
15108	Tultepec	47 323	75 996	93 277	110 145	8.7	4.9	3	27	112.1
15112	Villa del Carbón	246 464	361 434	432 141	472 867	7	4.3	1.6	69	163.8
15120	Zumpango	27 283	30 726	37 993	39 587	2.1	5.1	0.7	307	18.4
15121	Cuautitlán Izcalli	326 750	417 647	453 298	498 021	4.4	1.7	1.9	110	130.8
15122	Valle de Chalco Solidaridad	***	287 073	323 461	332 279	***	2.8	0.5	47	150.1
15125	Tonanitla	***	***	***	8081	***	***	***	8	51.2

*Densidad media urbana 2005.

Fuente: elaborado por el Grupo Interinstitucional con base en los censos generales de población y vivienda 1990 y 2000, los conteos de población y vivienda 1995 y 2005.

Capítulo III

Dinámica espacial de la Ciudad de México a partir de la reestructuración productiva

3.1 Reestructuración urbana espacial de las actividades económicas en la ZMCM

Es una realidad que en las últimas tres décadas, la ZMCM ha experimentado cambios relevantes en ámbitos como el económico y social, el crecimiento demográfico irrefrenable que comenzó de manera concreta en la década de los sesenta tuvo una influencia y un impacto determinado en la geografía, la estructura y la funcionalidad de las actividades económicas predominantes de la zona metropolitana de la ciudad de México.

El incremento acelerado de la población durante más de tres décadas y la incursión de nuevas políticas federales, específicamente durante la década de los ochenta, influenciadas por una globalización económica en boga a nivel mundial, se reflejó en la reestructuración urbana y espacial de la ZMCM. Esta nueva configuración se demuestra de manera muy general en un cambio del uso de suelo de la zona metropolitana, pues de ser una zona predominantemente industrial se convierte en una región dominada por la actividad económica de servicios y comercio.

La reestructuración de la actividad económica en la zona metropolitana se presentó particularmente durante la segunda mitad de la década de los ochenta y a lo largo de por lo menos diez años, su reconfiguración se mostró de una manera consistente, con la concentración en ventajas comparativas sostenibles cimentadas en los incrementos de productividad, un desarrollo hacia un mayor enfoque en servicios nucleares (actividades que por sí mismas generan la actividad económica básica en una localidad específica) de alto valor agregado y actividades industriales ligeras y en las últimas etapas de la cadena productiva; soportados por una red de actividades de apoyo y multiplicadoras cada vez más productivas en relación con el resto del país (CEZM, 2003).

El Distrito Federal incrementó la participación de personal ocupado en la prestación de servicios tanto públicos como privados y aminoró la cantidad de personas ocupadas en la manufactura y en algunos subsectores que perdieron números significativos de empleos.

En contraste, los municipios conurbados en el Estado de México continuaron captando empleos manufactureros, principalmente los perdidos por el Distrito Federal, y centralizó en relación al resto del país las manufacturas de alta productividad, esto se pudo apreciar en aquellas actividades económicas de mayor rendimiento, tanto en industria como en servicios.

Para finales de la década de los noventa y durante el siguiente lustro, la productividad media del sector servicios de la ZMCM se encontraba sobrepuesta a la del resto del país y además creció más que el aumento proporcional a su población.

También, es en este periodo cuando la industria manufacturera de la metrópolis disminuye, creciendo sólo en aquellos puntos de industria ligera y en etapas más avanzadas de la producción. El aumento de este sector fue sustentado fundamentalmente en los municipios conurbados de la metrópoli por los subsectores de la industria alimentaria y la industria del papel, entre otras.

Por su parte, subsectores como impresión e industrias conexas, fabricación de equipo de computación, comunicación y otros equipos electrónicos, el Distrito Federal tuvo el aumento más relevante. Las actividades de apoyo y multiplicadoras incrementaron los niveles de ocupación, manteniendo mayores grados de productividad y de remuneraciones promedio que el resto del país.

Es en este momento que se puede mencionar que la reconfiguración de las actividades económicas en la ZMCM no se presentó de una manera homogénea, ya que mientras que en los municipios conurbados del Estado de México la actividad nuclear se concentró en manufacturas e industria, en el Distrito Federal los servicios constituyeron el sector de actividad nuclear más importante, aportando casi la mitad de los empleos, y las manufacturas son el tercer sector de mayor importancia, generando la cuarta parte de los empleos de este tipo.

Dentro de los servicios en la capital del país, los financieros significaron el cuarto sector de importancia en actividades nucleares. Los demás servicios dentro del Distrito Federal, aunque importantes en el contexto nacional, aportaron relativamente menos personas ocupadas. Por su parte, la administración pública federal de igual forma continuó siendo una gran fuente de empleos de tipo nuclear en la metrópoli.

En contraste con los sectores manufactureros, los servicios presentaron una sólida posición competitiva. El Distrito Federal no sólo tuvo la mayor intervención de empleo en los servicios financieros, sino los mejores niveles de productividad en el país. Este contexto se repitió en diversos servicios como los técnicos y profesionales, educativos, médicos, entre otros.

El comportamiento de manufacturas en los municipios conurbados en relación con el Distrito Federal fue superior, reflejando la mezcla de industrias viables en cada demarcación, siendo la región manufacturera del Estado de México de las mejores del país, mientras que la del Distrito Federal se halló en menor promedio. En dichos municipios, la manufactura logró arraigarse perfectamente. De las actividades que más destacaron fueron los subsectores de impresión, industrias conexas y la fabricación de prendas de vestir, las mejores productividades del país.

En términos generales, el Distrito Federal se distinguió por una especialización en el sector de servicios financieros y profesionales mientras que los municipios del Estado de México lograron afianzar las manufacturas e industrias. Pero la remuneración per cápita de estas dos entidades federativas se logro por una correlación y correspondencia en su productividad, logrando que la ZMCM tuviera los mayores niveles de remuneración del país.

La capital del país es además la entidad que contribuyó a la PEA en mayor grado en edades más avanzadas, mientras que la participación porcentual del Estado de México se concentró en edades más jóvenes. Tomando en cuenta estos datos es necesario distinguir que el factor poblacional de la región metropolitana siempre ha jugado un rol importante como fuerza potencial de trabajo que sobresale económicamente de las otras dos zonas metropolitanas (Monterrey y Guadalajara) que rigen el país.

Es importante mencionar que el incremento poblacional de la zona metropolitana y su consolidación como una sola región, fueron el motor y el factor determinantes en la reestructuración espacial de la ZMCM, este porcentaje asciende hoy en día al 18.7% del total nacional. Y dentro de la región el 80% de la población metropolitana se concentra en trece delegaciones y diez municipios conurbados, es significativo mencionar que la que la tasa de ocupación en la ZMVM es mayor que en el resto del país, y en particular más en el Distrito Federal.

3.2- Despoblamiento y deterioro de la zona central de la Ciudad de México

Otro fenómeno que influyó en la reestructuración económica de la ZMCM y en especial de su zona central fue la dinámica del despoblamiento, expandiéndose del eje principal hacia sus periferias. Para ilustrar este fenómeno del crecimiento ocurrido en la ciudad primaria, se observa que para 1950, siete de cada diez habitantes del Distrito Federal vivían en las cuatro delegaciones centrales, (Miguel Hidalgo, Benito Juárez, Cuauhtémoc y Venustiano Carranza) y para 1990 sólo vivían dos.

Este cambio intrametropolitano que expresó el patrón de distribución poblacional fue reflejo del cambio del empleo de la ciudad y que, en este caso, correspondió a los niveles de concentración y desconcentración de la demanda ocupacional (Moreno, 2003).

Esto pudo ser revelado claramente entre otras razones por el cambio en el uso del suelo, el cual se transformó de uso habitacional al de servicios; asimismo, el incremento en las rentas estimuló la expulsión poblacional de la zona central hacia los perímetros circundantes.

Esto suscitó un efecto en cadena, pues comenzó a transformar terrenos ejidales de uso agrícola a habitacionales, al mismo tiempo mientras la ciudad central expulsaba población esta continuaba “abrazando” municipios conurbados, provocando paulatinamente un deterioro ambiental de la zona central y su periferia aunado a una falta de planeación urbana que unificando estos factores lejos de originar una región propicia para el desarrollo indujo el nacimiento de la zona metropolitana más complicada del país. (Moreno, 2003)

Este hecho contrajo diversos factores que influyeron en el despoblamiento relativo de la ciudad central como por ejemplo; la saturación del espacio físico, ya antes mencionada, el estancamiento en la edificación de viviendas, la crecida de precios y tarifas de los servicios públicos, el incremento de la oferta de empleos en los municipios conurbados del Estado de México, el detrimento de las condiciones de vida y vivienda después de los sismos de 1985, esto se puede corroborar con datos estadísticos ya que de concentrar en 1950 el 90.7% del total, para 1990 se redujo a 54.6%. (Fuente)

Así, el crecimiento del Distrito Federal presentó durante la década de los ochenta tasas negativas a diferencia de períodos anteriores cuando su incremento fue de una manera progresiva pero sin planificación; sin embargo, esta tendencia parece que se frenó a partir de la primera mitad de la década de los noventa, ya que según el conteo de población y vivienda 1995, se pasó de un decremento de -0.68 a un crecimiento de 0.52%.

Paralelamente los diversos municipios conurbados del Estado de México, fueron atrayendo la población migrante del Distrito Federal, incrementando su población al pasar de 9.3% en 1950 al 45.5% en 1990, teniendo tasas de crecimiento del 10.1% durante el este periodo. Otro dato es, la participación de la población de los municipios conurbados del Estado de México con respecto al total del Estado, ya que en sólo 4 de estos municipios se concentró el 40.5% de la población total.

El acelerado crecimiento de la población concentrada en los municipios conurbados y el cambio en el uso de los terrenos ejidales, los cuales fueron fraccionados de manera ilegal, causaron una ocupación irregular, trayendo como consecuencia un problema muy serio en la dotación de todo tipo de servicios así como el menoscabo en el espacio físico de la zona. Paradójicamente, el impulso de infraestructura en las dos entidades nunca se dio de manera uniforme, pues mientras que en la parte del Distrito Federal siempre se promovió un intenso desarrollo en los servicios básicos, algunos municipios conurbados sufrieron un carencia total de servicios de equipamiento.

Un ejemplo de esta contradicción se puede observar en el hecho de ya para la década de los noventa, el Distrito Federal contaba con el equivalente al 97% de su red vial total pavimentada, mientras que hoy en día en algunos municipios conurbados como Naucalpan de Juárez y Tlalnepantla existen una gran cantidad de zonas que no están asfaltadas, que paradójicamente constituyen una de las zonas industriales más grande del país.

En síntesis, las razones del despoblamiento de la parte central de la ciudad fueron múltiples, dentro de las principales se encuentran, una intensa tercerización del uso de suelo, antes habitacional, que a su vez contrajo un incremento en el costo y la renta del suelo urbano, ligado a un empobrecimiento que obligó a la población de menores recursos a dejar la zona un ingreso de sectores medios de la población que les permitió acceder a la oferta habitacional en las áreas intermedias, o el mejoramiento en las

condiciones del transporte que permite efectuar desplazamientos a mayores distancias en menor tiempo y costo.

3.3- Políticas urbanas en la Ciudad de México y su impacto

La Ciudad de México ha sido el centro político-administrativo del territorio nacional, igualmente continúa siendo el eje económico del país, en este territorio se han alojado los poderes federales y tienen sede varias de las organizaciones políticas, empresariales y sociales más significativas del país. Es la entidad que acumula la mayor concentración demográfica y económica, al mismo tiempo es la sede de los centros educativos y culturales más importantes de México, lo que refuerza su importancia a lo largo de su historia con respecto a otras entidades de la República.

El ser la ciudad de México el punto geográfico más importante del país, le proporcionó desde principios del siglo XX, las políticas de infraestructura urbana que propiciaron su desarrollo consolidándola actualmente como la urbe más grande del territorio mexicano. La industrialización del país, durante el siglo XX, transformó al territorio nacional en predominantemente urbano y el núcleo de este proceso lo constituyó la Ciudad de México.

Se considera que el origen de las primeras políticas de infraestructura urbana en la ciudad de México ocurrieron durante el mandato de Porfirio Díaz, pues en esta época se construyó una extensa red ferroviaria con inversión extranjera que lograba acortar las distancias entre la capital y las ciudades más importantes del país, aunque es prudente mencionar que las intenciones del gobierno de Díaz de impulsar los ferrocarriles atendían más a una ambición por explotar el territorio que a un deseo de progreso económico en el país.

Otro proceso importante en este periodo fue el impulso a la construcción de nuevas obras públicas como, la edificación de las primeras calzadas, calles, alumbrado público, puentes etc. Asimismo durante esta etapa el país quedó comunicado por una extensa red de telegráfica, se realizaron inversiones con capital extranjero y se impulsó la industria nacional.

Todas estas obras fueron el resultado de la estrategia política de Porfirio Díaz de introducir una nueva “modernidad” ineludible en ese momento para el país. Luego de este periodo, la ciudad entró en una suspensión de obras importantes. Las obras que se realizaron durante muchos años no eran estructurales, sino que radicaban en un entorno hacia lo estético, como los jardines y avenidas principales.

Para la segunda mitad del siglo XX, el país vivía en un período de apogeo económico que se caracterizó por la aplicación de una serie de políticas económicas y sociales por parte del Estado para desarrollar el mercado interno y la industria principalmente. En esta etapa se crearon las instituciones políticas y sociales más importantes del país, la ciudad de México vivió una época de urbanización sin precedentes, se impulsaron obras infraestructurales de magnitud nunca antes vistas como; la Ciudad Universitaria, el Anillo Periférico, el Sistema de Transporte Colectivo Metro, el Viaducto Tlalpan, entre otras. Su población se duplicó en menos de veinte años y fue absorbiendo poco a poco a los poblados cercanos, hasta desbordarse del territorio del Distrito Federal.

A partir de la década de los setenta se presentaron modificaciones relevantes en las tácticas que conducían el país, el gobierno federal intentó formular una serie de políticas que pretendían desarrollar áreas como el turismo, la agricultura, el empleo y la seguridad.

Se originó el Plan Nacional de Desarrollo Urbano cuyos objetivos señalaban la necesidad de racionalizar la distribución en el territorio nacional de las actividades económicas y de la población, intentaban lograr un desarrollo urbano equilibrado, atenuar condiciones favorables para que la población lograra cubrir sus necesidades básicas de suelo urbano, vivienda, servicios públicos, infraestructura y equipamientos urbanos, mejorar y preservar el medio ambiente para los asentamientos humanos. Dichos conceptos distaron de la realidad de aquella etapa de crisis en el país.

De este modo, la Ciudad de México comenzaría a sufrir notables modificaciones en su estructura tanto física como urbana, el gobierno federal apostaría por una serie de estrategias en la ciudad que evidenciarían una fuerte referencia de lo que pasaba en aquel entonces en el país, bajo esa lógica estas nuevas políticas apuntaban hacia maniobras influenciadas por nuevas actividades económicas, como el comercio y los servicios, que emergían en mayor auge en ese momento, de esa manera, las acciones realizadas en la ciudad destacarían por un lado, por la defensa de la propiedad del suelo;

por otro, la construcción de los ejes viales y por último, el proyecto del Centro Histórico, aunque sería también en esta etapa cuando comenzarían a surgir múltiples asentamientos irregulares incontrolados que cambiarían la estructura urbana y física de la capital.

En cuanto a los ejes viales, las políticas federales llevaban una lógica de refuncionalizar la ciudad haciéndola corresponder con una nueva dinámica de las actividades económicas; en ese sentido, la anhelada activación se realizaba en varios sentidos: primero, aminorando tiempos y fatiga en los recorridos de trabajadores a sus centros laborales, además de disminuir costos en los traslados de mercancías; segundo, ofreciendo posibilidades de crecimiento por la magnitud de las obras al sector de la construcción; tercero, ampliando el mercado de la industria automotriz, por los espacios abiertos para la circulación de autos y, por último, revalorizando los terrenos limítrofes a los ejes viales.

Sin embargo, en contraparte se observaron expulsiones de habitantes que se vieron obligados a dejar viviendas debido al paso de las nuevas vías y así como resultado de estos hechos, comenzarían a intensificarse con mayor presencia los asentamientos irregulares, sobre todo en la parte oriente de la ciudad.

Otra de las acciones destacadas en este periodo, fue el decreto sobre el Centro Histórico de la Ciudad. Las políticas con respecto a este sitio histórico del país fueron claras y se basan en la instrumentación de tareas de protección, conservación y restauración de las expresiones urbanas y arquitectónicas; sin embargo, no se daba su peso debido a la intención de hacer del centro de la ciudad, un espacio de desarrollo de actividades especializadas.

El decreto que respaldaba este sitio, cuestionaba la existencia de las actividades desarrolladas en la Merced y en áreas aledañas, a la vez que se determinaba la salida de las estaciones de autobuses foráneas para concentrarlas en las centrales que se construyeron en los cuatro puntos cardinales de la ciudad.

A pesar de los aspectos positivos de las acciones concebidas desde el decreto, como resultado de las primeras acciones, se generaron varios problemas, tal como sucedió con la reubicación de los habitantes afectados por el proyecto del Templo Mayor, del Palacio Legislativo y de las bodegas de la Merced.

Las políticas de reestructuración de los espacios urbanos en la ciudad de México traían su contraparte, estas beneficiaban a ciertas áreas y al mismo tiempo creaban otras zonas que se distinguían por su depresión. Se debe considerar que en esos momentos existía una determinada influencia por parte de grupos financieros al implantar acciones económicas y políticas por parte del Estado.

Los beneficios, resultados de la readecuación de la ciudad, se iban concentrando en sectores en donde la especialización se tornaba concreta, y en donde se tenía el poder de presionar para que los cambios se realizaran.

Fue en la década de los ochenta cuando el elemento principal que aspiraba capacitar una serie de políticas urbanas a través del denominado Plan Nacional de Desarrollo (PND) 1983-1988. De este documento se desprendían una serie de lineamientos que pretendían satisfacer los problemas urbano territoriales que en esos momentos vivía el país, entre los más destacados se encontraban; el Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Vivienda (PNDUV) 1984-1988, el cual aspiraba a la conjugación de diversos elementos a favor de la organización territorial del país, también se elaboraría el Programa de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y de la Región Centro; complementados por los programas de Reordenación Urbana y Protección Ecológica del Distrito Federal (PRUPE), que sería cancelado a consecuencia de la crisis y los sismos de 1985, y ya posteriormente el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal de 1984.

Todos estos programas buscaban alcanzar objetivos similares; estimular la participación social, coordinar acciones, contener crecimientos, organizar y estructurar el territorio de la ciudad de México cada vez más complejo.

La realidad que acontecía en la ciudad de México en esos años difería de las estrategias que el gobierno federal había planteado, en el contexto del terreno visible, a pesar de que en estos instrumentos se plasmaban situaciones concretas y se proyectaban soluciones, sólo una proporción mínima tenían viabilidad, mucho de estos factores se debían a la imposibilidad de las dependencias responsables de llevar el control de todas las variables que concurrían en los propósitos; en parte por la falta de voluntad política de las dependencias ejecutoras, otra, por la incidencia de grupos de poder en éstas y, por último, concurría una negativa de los órganos a involucrar comunidades en los procesos de planeación.

Además, en esta década existió un fenómeno físico no considerado que hizo inviables los instrumentos planeados para lograr un mínimo de resultados sobre las acciones programadas para la capital: este hecho fue el sismo que impactó a la ciudad de México en septiembre de 1985.

Efectivamente, la magnitud de la aglomeración en la ciudad ha provocado que cualquier fenómeno altere sus actividades, creando problemas a sus millones de habitantes y a sus actividades económicas. Desde esta perspectiva, la explosión de San Juan Ixhuatepec, ocurrida el 19 de noviembre de 1984 y, posteriormente, los sismos de 1985, dejaron una serie de pérdidas materiales y humanas, golpeando la conciencia de la ciudadanía y sus gobernantes.

El primer siniestro esclareció aun más que existían grupos poblacionales que cohabitaban bajo continua amenaza de diferentes elementos; al respecto, en agosto de 1985, se calculaba que en el D.F. cerca de 120 mil familias habitaban zonas de derrumbes, hundimientos, inundaciones y de almacenamiento de productos inflamables y explosivos (Uno más Uno, 1985).

Es una realidad que actualmente muchas de las familias afectadas por el sismo de 1985 continúan enfrentando un escenario adverso, pues ocupan zonas de riesgo al no tener otra opción, tomando en cuenta los precios de los bienes inmuebles en zonas en donde los niveles de urbanización son más altos.

El sismo que sacudió a la ciudad en septiembre de 1985 afectó sensiblemente la planta industrial, principalmente la textil, edificios de oficinas gubernamentales; vías de comunicación; etc., sin embargo, el más grave fue el recibido por miles de personas que perdieron sus viviendas.

A la postre del gran sismo, salieron a flote las reflexiones en torno a la vulnerabilidad de la ciudad, destacando el hecho de que no existía una preparación por parte de la ciudadanía ni del Estado para hacer frente a fenómenos de tal magnitud, no se contaba con sistemas de protección civil, de construcción provisional o construcciones ágiles.

Además se hizo aun más evidente la realidad de miles de habitantes que vivían en condiciones riesgosas resultado de un proceso poblacional histórico que nunca tomó en cuenta las condiciones del suelo para erigir la ciudad de México, igualmente reafirmó lo imperativo de continuar con la descentralización de muchas de las actividades realizadas en la ciudad.

El sismo de 1985 junto con la crisis económica que vivió el país en esa época fueron los factores directos que frenaron, en gran medida, las acciones de carácter urbano que el gobierno había previsto años atrás, sobre todo las relacionadas con los usos que se le darían al centro de la ciudad, que se densificó al generarse los distintos programas de vivienda para los damnificados.

Hoy en día la ciudad vive nuevos escenarios del capital traducidos en desarrollos tecnológicos y en la continua renovación de las actividades particularmente comerciales y financieras, que al mismo tiempo se convierten en agentes influyentes en los requerimientos de las modificaciones metropolitanas, de ahí que las actuales políticas urbanas gestionen cambios a través de readecuaciones en su ordenación vial, en los esquemas de ocupación del suelo, en los regímenes fiscales, en la imagen urbano arquitectónica, etc.

Pero al presente sigue siendo evidente que la ciudad continua mostrando diversas contradicciones entre las distintas zonas que la forman aunado a un desarrollo urbano desequilibrado.

La ciudad de México ha sido y es las más grande concentración de población en el país, esta característica le da la particularidad de ser el mercado preferido de las actividades económicas, las cuales han alcanzado otras dimensiones; de tal manera que el predominio y el nivel de especialización conseguido por las actividades comerciales y financieras le dan una nueva configuración a nuestra ciudad, involucrándola en un nuevo proceso de territorialización económica, renovando y transformando los espacios en donde se desenvuelven las mismas.

Es así que los diferentes espacios territoriales en la ciudad han adquirido nuevas fisonomías, dentro de las situaciones más relevantes se encuentran, por un lado, los espacios financieros, y por otro, las nuevas formas adquiridas por el comercio.

En relación al la primer actividad, ha sido indudable, en las últimas dos décadas, la aparición de nuevas edificaciones de carácter financiero en diversas modalidades. Como consecuencia, se aprecian en las principales vías de la ciudad, como avenida Reforma, inmuebles llamativos donde destacan los contruidos de cristal y aluminio, caracterizados éstos, por su gran altura, amplios espacios y excelentes decoraciones, que adornan las avenidas de los planos más importantes de la ciudad.

Desde hace varios años la ciudad atraviesa por una serie de nuevas políticas de “modernización” urbana, las cuales ciertas radican en la rehabilitación o construcción de zonas en donde las actividades a territorializar adquieren un carácter de exclusividad y de especialización; aquí se pueden encontrar los casos de tres grandes proyectos donde convergen actividades tanto comerciales como financieras.

Uno de estos es el mega Proyecto de Santa Fe ubicado al poniente de la Ciudad de México, el cual se encuentra en un proceso de urbanización muy avanzado, este, ha sido el más vivo ejemplo de políticas novedosas y de una reestructuración urbana exclusiva.

Este mega proyecto se basó en la reconstrucción total de los tiraderos de basura de la zona de Santa Fe, que era a finales de la década de los ochenta una de las zonas más degradadas de la ciudad, convirtiéndola en pocos años en la zona más vanguardista y rentable de la metrópolis. Para esto se diseñó una estrategia urbana que gradualmente iría fraccionando y cimentando la infraestructura necesaria para atraer la inversión de iniciativa privada y al mismo tiempo poder financiar un esquema de ciudad de primer mundo que debería de servir de modelo para desarrollos futuros.

Fue así que en menos de diez años, la zona comenzó a edificarse de varios corporativos de empresas trasnacionales y mexicanas que encontraron en el territorio un entorno idóneo para su desarrollo y expansión económica. Simultáneamente se inició la construcción del Centro Comercial Santa Fe, el más grande de Latinoamérica que atrajo importantes cadenas internacionales y facilitó el proceso de población de este fraccionamiento con el surgimiento de grandes proyectos inmobiliarios de gran costo.

Sin embargo hoy día este proyecto sufre de múltiples problemáticas urbanas, una de las más evidentes es la falta de una planificación vial que hacen de la región uno de los puntos más complicados de la ciudad para transitar.

Refiriéndose a los otros dos proyectos; la Alameda y el Centro Histórico, estos siguen caminando bajo una dinámica urbana lenta, provocada por las condiciones actuales de usos del suelo y en donde las autoridades han encontrado resistencia de habitantes y pequeños comerciantes. Para ello se ha insistido por parte de las autoridades ciudadanas en reubicar a vendedores en zonas distintas a las ocupadas por los proyectos referidos.

Comenzando el siglo XXI, el nuevo Gobierno del Distrito Federal impulsaría un proyecto de desarrollo económico, pensado a largo plazo, a partir de una estrategia en la cual asumía el papel de promotor, orientador, regulador y fomentador de las actividades económicas y del empleo, creando las condiciones generales para que la inversión pública y privada actuaran como el motor del desarrollo económico de la Ciudad.

Este proyecto replanteaba las bases para el desarrollo a mediano y largo plazo de la ciudad, a partir de políticas y programas integradores, colectivos y promotores de equidad distributiva, bienestar social, de respeto al medio ambiente y de inclusión social y territorial.

Se trataba de reavivar el concepto del desarrollo económico para la ciudad de México, ligado al crecimiento de la inversión y el empleo enfocado a las actividades económicas que correspondían a la vocación productiva de la región y que se establecían de forma ordenada dentro del marco del desarrollo urbano y del uso racional de los recursos medio ambientales.

Ante estas propuestas, los retos principales para el desarrollo de la capital consistían en mantener el rango del espacio geográfico de mayor concentración económica, mediante el reposicionamiento de la Ciudad, de acuerdo con su nuevo perfil productivo.

Esto significaba el impulso de las actividades económicas más dinámicas que ya contaban para finales de la década de los noventa con amplias expectativas de crecimiento, así como también activar aquéllas que aún no habían logrado aprovechar las ventajas que brindaba la Ciudad, mediante la acción comprometida de los sectores público, privado y social.

En esta administración se intentaba aplicar una serie de políticas públicas en el sector industrial y diseñar instrumentos de fomento económico que proporcionaran una nueva

fórmula a las actividades que contaban con un potencial competitivo pero también aquellas que habían sido afectadas por la apertura comercial y las crisis económicas.

De igual forma, procuraba contar con una política de financiamiento eficiente, accesible y adecuado, que facilitara la inversión, la innovación tecnológica, y la reconversión productiva, del mismo modo se buscaba mejorar el marco regulatorio que incidía en las actividades empresariales.

Otra de sus metas consistía en impulsar la capacitación de empresarios y trabajadores, el fomento y vinculación de los centros de investigación del desarrollo tecnológico con las actividades productivas y por último articular la oferta de servicios modernos e industrial local.

El gobierno del Distrito Federal conocía de antemano que la ciudad de México era el centro de servicios superiores tanto nacionales y extranjeros más importante del país, por lo tanto, sabía que era necesario aprovechar y fortalecer las condiciones que habían permitido atraer la inversión privada, mediante una política que incitaba las inversiones incluyentes de la oferta de los espacios físicos para oficinas con servicios de apoyo a las empresas, así como en infraestructura que soporte eficientemente la creciente integración con la economía nacional e internacional.

Asimismo, deseaba mantener a la Ciudad como el principal nodo internacional del país en materia de transporte y de telecomunicaciones, mediante el impulso de inversiones en transporte de carga y servicios logísticos, particularmente ferropuertos e infraestructura de telecomunicaciones e informática.

Dado que su modalidad de tercerización, sólo ha creado un reducido sector moderno, es necesario impulsar políticas públicas que permitan su articulación con la industria y el comercio, así como abatir el rezago existente en el resto de las actividades que conforman el sector terciario.

Las políticas urbanas por parte del gobierno de la ciudad se instalaban en la experiencia acerca del conocimiento territorial de su zona, debido a esto las estrategias se referían a campos como el sistema de abasto, su comercialización y distribución de bienes mediante

su actualización e integración a un marco normativo conteniendo su reordenamiento del comercio en vías públicas.

Las zonas rurales de la ciudad fue otro de los puntos donde el gobierno del Distrito Federal intentó aplicar políticas urbanas que ayudaran a su desarrollo, no sólo abarcando términos ambientales, sino a su vez como núcleo de preservación de las tradiciones y cultura de las comunidades rurales.

En síntesis, los retos del gobierno se ubicaban en los objetivos para el desarrollo económico de la ciudad de México, relacionándolos con una reactivación industrial y a su vez estableciendo una coyuntura con el comercio, los servicios, la micro y pequeña empresa, la generación de empleos estables, el fortalecimiento al mercado interno, la competitividad de las empresas locales, la modernización del sistema de abasto, la distribución y comercialización y el impulso y preservación del sector rural que eran actividades bien definidas pero muchas veces mal planificadas que ya se encontraban muy presentes en la dinámica de la ciudad.

3.4- Proyecto Corredor Turístico y Cultural Avenida Reforma - Centro Histórico

Es predominantemente innegable que en el albor del siglo XXI México seguirá siendo un país categóricamente urbano, por su parte la ZMCM continuará desempeñado, por sobre las urbes del resto del país, un papel de supremacía en materia de las diferentes actividades económicas, la concentración de la población, las instituciones de carácter político, educativas y culturales.

Para atender este proceso histórico-geográfico, la ciudad de México necesita de una serie de políticas o de estrategias que se encuentren perfectamente definidas territorialmente con una continuidad fundamental y precisa por parte del gobierno para su máximo impulso, hecho que no ha ocurrido a lo largo de su expansión territorial de la zona metropolitana.

Por consiguiente es necesaria una política general que resida en la capacidad de mejorar los diferentes puntos estratégicos que conforman la ciudad con el fin de aprovechar las oportunidades y a su vez emitir beneficios tangibles en la sociedad. La ciudad de México como contenedor de las principales actividades económicas de la región presenta

cuantiosas discrepancias en sus diferentes sectores de la vida social y la acción gubernamental, desde esta perspectiva es muy importante unificar estos dos actores para poder encontrar un equilibrio que permita un desarrollo territorial para ambas partes, pues es un vínculo que ha coexistido a lo largo de la historia de la ciudad.

El proyecto del corredor Turístico y Cultural Avenida Reforma- Centro Histórico se origina por la necesidad de planificar un territorio físico espacial, desde un punto de vista de la administración pública con justificaciones que obedecieron a criterios de carácter federal y técnico, esto quiere decir, el manejo del recurso de la planificación como metodología para enfrentar las condicionantes socioeconómicas actuales y venideras con sus alcances en el entorno territorial y físico.

Este proyecto nace como una respuesta a la planeación de un desarrollo urbano que partió de líneas estratégicas que tenían como expectativa promover la inversión inmobiliaria y su área de influencia, igualmente procuraba en sus objetivos sustentar los proyectos, comerciales, culturales, recreativos y urbanos para facilitar una articulación fluida entre los sitios estratégicos más importantes del corredor.

Al mismo tiempo trataba de impulsar el mejoramiento de los servicios turísticos, privados y públicos de proyectos de carácter turístico relacionados con la autorización del patrimonio arquitectónico, histórico y cultural de la zona de una de las avenidas mexicanas más emblemáticas históricamente como lo es la Avenida Reforma en el corazón de la ciudad de México.

Al proyectar una estrategia organizada urbana de tal magnitud se tenían que tomar en cuenta el universo de factores latentes intrínsecos en la construcción de la misma, como lo eran los objetivos, que partían desde generales hasta particulares, las ventajas, los obstáculos, la ubicación, así como las potencialidades y problemáticas sociales de impacto que un plan de tal magnitud podía conllevar, en el caso del corredor turístico y cultural Reforma – Centro Histórico estas fueron los objetivos, las ventajas y las adversidades que surgieron en su planteamiento.

Los objetivos generales del corredor turístico consistían en:

La necesidad de establecer un eje urbano definido, con elementos de identidad propia donde el gobierno de la ciudad garantizara su participación para propiciar el desarrollo económico y la generación de empleos mediante el impulso de la actividad turística junto con sus mercados de influencia.

Los objetivos particulares del corredor turístico consistían en:

- Recuperar la planeación y gestión del desarrollo y la capacidad con los sectores productivo y social, estableciendo los mecanismos de coordinación y concentración con los diferentes niveles de gobierno y con los sectores privado y social.
- Propiciar la adecuada articulación entre los diferentes agentes que intervengan en el desarrollo del proyecto.
- Instrumentar el marco normativo y programático necesario para la ejecución del proyecto del corredor.
- Establecer una estrategia de minimización de problemáticas urbanas.
- Establecer una estrategia de promoción de ventajas locales.
- Promover la inversión inmobiliaria.
- Seleccionar y apoyar a los proyectos culturales, comerciales y urbanos.
- Impulsar directamente los proyectos turísticos.
- Mejorar los servicios turísticos públicos y privados.
- Ejercer un eje urbano definido con elementos de identidad propios para la ciudad.

- Recuperar la capacidad de plantación y gestión del desarrollo.
- Instrumentar un marco normativo y de acciones prioritarias.

El área del Plan Maestro del Corredor presentaba ventajas comparativas que tendrían que ser aprovechadas para impulsar su consolidación, asimismo se presentaban rezagos que era necesario abatir.

Entre las ventajas comparativas se encontraban:

- Contar con vialidades que le permitieran accesibilidad directa, como Periférico, Insurgentes, Avenida Bucareli.
- Contar con servicios de transporte público que le permitieran una comunicación metropolitana, como el sistema de transporte público Metro con 3 líneas y 10 estaciones y el sistema de transporte público concesionado con más de 50 rutas.
- Contar con una imagen urbana de tradición y cultura con trazos urbanos de carácter histórico como; Paseo de la Reforma y el Centro Histórico, un patrimonio inmobiliario como oficinas administrativas, templos, plazas y jardines cultural así también resaltar la identificación de símbolos a nivel metropolitano y nacional como lo son; El Ángel de la Independencia, La Diana Cazadora y esculturas como Carlos IV-Fuente de Petróleos.

Entre los obstáculos a resolver se encontraban:

- Rezagos en inversiones inmobiliarias.
- Baja densidad de población.
- Servicios de transporte público no coordinados.
- Secciones viales variables.

- Cruceos conflictivos en puntos determinados de avenidas primarias.
- Falta de integración en su imagen urbana.
- Diversidad de materiales y mobiliario urbano.
- Alta densidad arbórea.

El área del Plan del Corredor presentaba una primacía en servicios en el ámbito metropolitano de la ciudad de México ya que desempeña funciones básicas de desarrollo en servicios administrativos, turísticos, culturales, comerciales y de esparcimiento.

Se desarrollaban diversas funciones básicas, entre las cuales estaban: la turística ya que se contaba con una gran planta instalada de servicios hoteleros de calidad internacional.

La administrativa; Existiendo actividades administrativas de tipo internacional gracias a la presencia de embajadas, en específico la norteamericana, y otras sedes diplomáticas.

De servicios; que abarcaba funciones de tipo comercial, financiero y bancario entre otras.

De Esparcimiento; desempeñando un doble rol en el corredor, por una parte eran una asistencia de apoyo para la población que prestaba algún servicio en la zona y por otra para la población en general de la Ciudad de México.

Cultural; creando un espacio público social de gran valor y significado en la vida cotidiana de la población de la Ciudad de México.

Comercial; formando parte de la economía a gran escala de cobertura metropolitana.

Un programa de desarrollo urbano de tal naturaleza tenía que ser sustentable, además debía establecer las bases para las acciones del mejoramiento, conservación y crecimiento de la zona delimitada, así también definir sus reservas, provisiones usos y destinos del suelo, también era necesario considerar las tendencias y características del área de influencia para poder proyectar actividades, servicios y obras hacia su futuro.

La estrategia del corredor turístico consistía en establecer y ubicar geográficamente los hechos sociales y las relaciones económicas, para poder traducirlas a disposiciones de ordenamiento y regulación del suelo urbano, igualmente atender los requerimientos de vivienda, infraestructura y equipamiento, basado en un diagnóstico de la situación del área definida y sus tendencias.

Ubicación

La ubicación de la zona del corredor dentro de la estructura urbana era un área obligada de paso para un gran porcentaje de población. La estructura vial de la zona se conformada por vialidades primarias de primacía en la red vial. Asimismo el transporte público con que contaba genera un gran porcentaje de los viajes en el Distrito Federal y área metropolitana.

Por estas razones, la zona que comprendía el corredor turístico adquiría una primacía en funciones y servicios que ningún otro sector de la zona metropolitana tenía. La complejidad y contradicción que presentaba la red vial primaria de la zona era que actuaba como paso de cientos de miles de personas al día que tenían como destino algún sitio que esta red permitía interconectar.

La contradicción radicaba en que al mismo tiempo que era una de las zonas de mayor demanda como destino de los viajes en la zona metropolitana, también era una zona de paso entre regiones de la misma zona metropolitana. Por esta razón el tráfico en las vialidades primarias se componía de rutas de transporte público que principalmente la usaban para trasladarse a otros destinos.

Las políticas viales debían enfocarse a los aspectos siguientes ; la reconversión del parque vehicular de transporte público masivo, la optimización de la red vial coordinando semáforos, señalización más eficiente y sistemas operativos por personal en horas pico.

Usos del suelo

La composición de los usos del suelo en la zona del corredor había sido el resultado de un proceso dinámico que tuvo la Ciudad de México particularmente en los últimos 35

años. Esto se daba por el resultado de la centralidad (Ciudad Central) donde se localiza el área del corredor y donde los principales aspectos sociales se hallaban en:

- * El cambio de uso habitacional (expulsión de población).
- * El incremento de actividades comerciales y de servicios.
- * El reforzamiento en el sistema de transporte público.

Es relevante señalar que el cambio en las funciones de las colonias aledañas había sido en el uso de suelo, sin embargo no se traducía en un cambio sustancial en el modelo de ocupación del suelo, la subdivisión por medio de lotes permanecía casi intacta y la edificación a un mismo nivel.

La tendencia previsible en la composición de los usos del suelo del corredor era continuar incrementando los administrativos, comerciales, turísticos, culturales y financieros, utilizando el mismo patrón vivido en los últimos 20 años.

La estructura del corredor turístico se desprendió de La Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 29 de enero de 1996 y en el Diario Oficial de la Federación el 7 de febrero de 1996.

La estructura orgánica del corredor se constituía de.

* *Antecedentes.*

Fase Analítica

Introducción

Diagnóstico-pronóstico.

Conclusiones

Fase Creativa

Objetivos plasmados en ideas, conceptos e imágenes.

* *Estrategia.*

Fase propositiva

Estrategia.

** Programación y corresponsabilidad.*

Fase propositiva.

Programas

** Corresponsabilidad sectorial*

Instrumentación.

Fase propositiva.

Instrumentos del PDUCP.

El corredor de Reforma proviene del plan de corredores turísticos del Gobierno del Distrito Federal, creado en el año 2000, este plan comprendía otros sitios determinados dentro de la ciudad en delegaciones como Miguel Hidalgo, Gustavo A. Madero y Cuauhtémoc, para desarrollar proyectos de corredores turísticos y culturales, dentro de la Delegación Cuauhtémoc la zona abarcaba colonias como Roma Norte, Cuauhtémoc, Juárez y Centro, incluyendo vialidades primarias tales como Paseo de la Reforma, Chapultepec, Juárez, Madero, 20 de Noviembre, Circuito Interior, Bucareli, Insurgentes, Río Tíber, Florencia, Medellín, entre otras.

Cuando el gobierno del Distrito Federal definió los diferentes espacios geográficos para el impulso de los corredores turísticos sabía del potencial económico de las distintas zonas, conteniendo la delegación Cuauhtémoc, esta presentaba una primacía en servicios en el ámbito metropolitano de la ciudad, ya que desempeñaba funciones básicas en servicios tanto administrativos, turísticos, culturales, comerciales y de esparcimiento.

Para cuando se planificó el corredor de Reforma, se tenía conocimiento de ser una zona de origen y destino de alta concentración de servicios urbanos a donde arribaban todos los días cientos de miles trabajadores que hacían uso del sistema de transporte público, privado y la estructura vial. Al mismo tiempo, el gobierno sabía que era un área de origen, puesto que diariamente concurrían la circulación de personas, bienes y servicios que tenían por destino diversos nodos de la ZMCM.

Uno de los sitios dentro del corredor se ubicaba en un contexto metropolitano tanto nacional como internacional como lo es El Centro Histórico de la Ciudad de México. Este

contenía elementos específicos como su patrimonio urbano, artístico, cultural, social, político y religioso que le daban un carácter de peso al proyecto.

Otro aspecto identificado fue, que dentro de la delimitación del Paseo de la Reforma y el Centro Histórico los ingresos que se generaban por divisas, en sus diferentes actividades, eran de los más productivos dentro de la ZMCM.

En esta zona, definida por estos dos grandes sitios históricos de la capital concurren actividades administrativas públicas que sobresalen en la ciudad, se desempeñan funciones de gobierno en los niveles federal y local, así como en el ejecutivo, legislativo y judicial, es este corredor el corazón de la vida pública nacional. Por otro lado, existen actividades administrativas de carácter internacional debido a la presencia de embajadas y sedes diplomáticas.

Las actividades administrativas públicas abarcan funciones de tipo comercial, financiero y bancario, entre otras. Estas funciones se llevan a cabo tanto por corporaciones nacionales, extranjeras como por pequeñas empresas, estas actividades a su vez propician el desarrollo de actividades secundarias de apoyo, originando una gran economía de escala en la parte central de la ZMCM.

Otra de las actividades que se desenvuelve de manera importante en el corredor es la del esparcimiento que desempeña un doble rol en este, por una parte son un servicio de apoyo para la población que llega a prestar servicios, y por otro lado es un servicio para la población en general de la ciudad. Las actividades culturales del corredor crean un espacio público social de valor y significado en la vida cotidiana de la población, los recintos donde ocurren estas actividades (tanto cerradas como abiertas) permiten la expresión libre de diferentes manifestaciones ciudadanas.

La actividad comercial al igual que las turísticas y administrativas forman parte de la economía a gran escala de cobertura metropolitana. Existen zonas de concentración comercial donde convergen grupos de diversos rubros por especialización, también se presenta el comercio independiente que se localiza a lo largo de toda el área que cubre el corredor.

Además de ser un elemento más de la economía del mismo, es una actividad que sirve de apoyo al resto de las otras funciones, un ejemplo visible es la gran cantidad de restaurantes que atienden a la mayoría de los empleados. **Las obras acerca de la rehabilitación y renovación** de la infraestructura y equipamiento urbano del Paseo de la Reforma, inscritos en el proyecto denominado **Corredor Turístico y Cultural Paseo de la Reforma - Centro Histórico**, comenzaron en diciembre de 2001, con el propósito de revalorar su aspecto estético y otorgar la funcionalidad a esta Avenida, una de las vialidades de mayor relevancia no sólo en la Ciudad de México, sino en todo el país. (Gobierno del Distrito Federal, 2001)

La Secretaría de Turismo del Distrito Federal fue la encargada de la coordinación del proyecto y la Secretaría de Obras y Servicios la responsable de la ejecución de los trabajos constructivos, los cuales desde un principio pretendieron respetar la concepción básica de la Avenida, añadiendo algunos atractivos para darle una mayor funcionalidad y ofrecer una imagen renovada de ella; estas obras fueron realizadas en el Paseo de la Reforma a lo largo de 5,352 metros desde la Fuente de Petróleos a la calle Bucareli, en el Centro Histórico, y convencionalmente fueron divididos en tres etapas, tomando en consideración el carácter mismo de los diversos tramos que la integraban.

La sección que va de la Fuente de Petróleos a la Calle de Lieja, albergaba en ese momento varios de los principales museos y hoteles de la capital mexicana, así como instalaciones y áreas dedicadas al esparcimiento y la recreación, espacios que forman parte esencial de la vida de la Ciudad de México, algunos ancestrales, como es el caso del Bosque de Chapultepec.

Un aspecto relevante fue la rehabilitación a través de todo el Corredor de las áreas verdes en la que además del mantenimiento mayor, la poda de árboles y el embellecimiento con plantas de diversas especies, se construyó un andador central, bordeado de una profusión de plantas y flores de gran colorido como, rosales, hortensias, bugambilias, entre otras especies, que fueron también instaladas en jardineras en los camellones laterales; se rehabilitaron las banquetas de adoquín de cantera rosa de Querétaro, material que además de la belleza del color, tiene alta resistencia al tránsito peatonal y es de gran durabilidad, ampliando algunas áreas y reponiendo las que se encontraban deterioradas; asimismo, se remodeló la Plaza de los Voladores para mejorar este lugar

donde se lleva a cabo este antiguo espectáculo ritual de Papantla. Esta remodelación incluyó la construcción de gradas y la rehabilitación de fuentes.

Además de considerar el significado de esta sección del Paseo de la Reforma en términos de raíces e identidad cultural, se tomó también en cuenta la elevada afluencia de visitantes nacionales y extranjeros que diariamente y de forma particular en períodos vacacionales y festivos, se recibe en ella, por lo cual, se incluyeron obras que permitían hacer más cómoda, agradable y segura la visita y la circulación por la vialidad y por el conjunto de instalaciones diversas que a lo largo de ella se encuentran.

Se construyeron tres bahías de acceso al Bosque de Chapultepec, en los ingresos al Zoológico, al Lago y al Museo de Arte Moderno, que además de facilitar el ascenso y descenso de pasajeros de autobuses turísticos y escolares y evitar el congestionamiento vial, proporcionan una mayor comodidad a los visitantes, con una serie de servicios incluidos en la obra, como lo eran módulos sanitarios, cajeros automáticos, guarda bultos y una zona de renta de carriolas y bicicletas. Adicionalmente, se instalaron nuevos sistemas de semaforización para ofrecer mayor seguridad al peatón en los cruces más importantes de acceso al bosque.

Asimismo se dio atención a la calzada Gandhi, con la rehabilitación de los elementos del mobiliario urbano y la construcción de una rampa de acceso al Museo Rufino Tamayo y de pasos peatonales.

En el tramo que comprendía de la Calle de Lieja a la Avenida de los Insurgentes, en donde se ubicaban diversas instituciones financieras, diplomáticas y empresariales, así como numerosas instalaciones hoteleras y comerciales, fueron realizadas obras para embellecer la zona y para facilitar la movilidad del tránsito peatonal y vehicular.

El pavimento existente en los carriles laterales, se encontraba en condiciones ya de franco deterioro, por lo que fue sustituido por un sistema de pavimentación utilizado por primera vez en el país, con tecnología de punta en materia de pavimentación urbana y que representaba grandes ventajas en costos, tiempos de ejecución y durabilidad.

Por otra parte, los pisos de los camellones laterales y de las banquetas en este tramo, se encontraban muy maltratados por su antigüedad y por los hundimientos diferenciales del

subsuelo, por lo que se determinó la remodelación total de estos, incluyendo la ampliación de las banquetas, con la utilización de loseta prefabricada de concreto y agregados de mármol, en color claro que proporcionaban luminosidad a las áreas, acentuando la sensación de amplitud que caracteriza los camellones laterales del Paseo de la Reforma. Asimismo, para hacer más agradable la circulación y la estancia en estos espacios, se instalaron diversas especies florales y de exuberante vegetación, en áreas estratégicas, en jardineras circulares o en pequeñas glorietas.

Las treinta y siete bancas de piedra de cantera del siglo XIX que se encontraban en este tramo, fueron renovadas con la participación de personal especializado en restauración y con la destreza de maestros artesanos de diversas partes del país, devolviendo su belleza e integridad a este importante legado de mobiliario urbano de la Ciudad. Además, se instalaron mil nuevas bancas modulares precoladas.

Una parte fundamental de las obras de remodelación en el tramo Avenida de los Insurgentes-Bucareli, la constituyó el traslado del monumento a Cuauhtémoc, a su ubicación original de 1887. Estos trabajos incluyeron la restauración de los elementos escultóricos del monumento y la construcción de una nueva plaza para su colocación, con el fin, por una parte, de liberar la intersección vial de las dos avenidas más importantes de la Ciudad, Paseo de la Reforma e Insurgentes, permitiendo el paso franco de los vehículos que circulan por esa zona y por la otra, de recuperar el esplendor del monumento, ubicándolo en una nueva plaza, en la que se integra el espacio urbano a través del manejo de pavimentos, luminarias, vegetación y mobiliario, con la construcción además de espacios peatonales que permiten apreciar el gran valor artístico y cultural del monumento.

Otra obra de gran importancia en la rehabilitación de este tramo, por sus características muy especiales de intenso tráfico vehicular, lo constituyó la construcción de la nueva carpeta de rodamiento, con concreto hidráulico en los carriles centrales, cuya vida útil, con un mantenimiento básico, se estima en más de setenta años. En los carriles laterales se realizó la repavimentación con mezcla asfáltica, modificando el nivel de rodamiento vehicular para alcanzar el nivel de la banqueta.

Los pisos de banqueta y camellones laterales también fueron sustituidos en este trecho, se fabricaron e instalaron bancas en plazoletas e isletas, formando conjuntos armónicos.

Igualmente se construyeron rampas para personas con discapacidad, en sitios estratégicos de la Avenida.

Uno de los aspectos importantes atendidos a lo largo de la avenida Reforma fue la cuestión del alumbrado público con el que por una parte se contribuyó a la seguridad para peatones y automovilistas y por otra se dio una especie de realce al carácter monumental de la avenida y a las nuevas obras de restauración que en ella se han llevado a cabo.

Además de renovar la red eléctrica, con la construcción de ductería, registros, bases y nichos, se instalaron nuevas luminarias de mayor capacidad, para incrementar la calidad y cobertura de iluminación, orientadas algunas a las zonas específicamente peatonales y otras a los arroyos vehiculares, estas últimas con características que reducen el deslumbramiento. Se dio mantenimiento a los postes existentes y se instalaron otros nuevos para reducir la distancia entre unidades.

Se amplió y reorganizó por parte de la Dirección de Control de Tránsito e Ingeniería Vial el sistema de semaforización de acuerdo con el diseño autorizado para este proyecto. Se instalaron nuevos semáforos y otros fueron reubicados, complementándolos con postes con señalización informativa, preventiva y restrictiva; asimismo, se efectuó el balizamiento, reforzando zonas críticas con la instalación de vialetas reflejantes y botones.

En diversas áreas, fueron instaladas nuevas unidades de otros elementos de mobiliario urbano como papeleras metálicas, puestos de periódico, casetas telefónicas y bolardos de hierro fundido para delimitar espacios que así lo requerían. Se construyeron pasos peatonales en puntos estratégicos, se rehabilitaron los accesos a museos; se renivelaron guarniciones, se construyeron cajetes para árboles, arriates y jardineras, entre otras obras.

Por otra parte, en coordinación con dependencias oficiales y empresas privadas se llevó a cabo la remodelación y ampliación de instalaciones subterráneas, entre estas acciones la renovación de ductos y cableado de energía eléctrica, el reforzamiento de la infraestructura telefónica, la rehabilitación de colectores del drenaje, la reparación de fugas de agua detectadas durante las obras, el tendido de la red para riego y colocación de coladeras, la instalación y reubicación de ductos y canalizaciones en arroyos para los

servicios de telecomunicaciones a base de fibra óptica y la instalación de la red de gas subterránea.

En la totalidad de las obras, además de los factores estéticos y de diseño, fueron primordiales los aspectos referentes a los avances tecnológicos, las características de calidad y durabilidad de los materiales y productos requeridos, así como la conveniencia de sus costos.

En marzo de 2003, el gobierno del Distrito Federal puso en servicio los trabajos realizados en el tramo Fuente de Petróleos – Av. Insurgentes; los correspondientes al tramo Av. Insurgentes-Bucareli fueron inaugurados en diciembre de 2004.

En forma simultánea a las tres primeras etapas del proyecto, el Fideicomiso Centro Histórico de la Ciudad de México coordinó acciones con las Secretarías de Obras y Servicios y del Medio Ambiente para renovar y ampliar en el primer cuadro de la ciudad, las redes hidráulicas de agua potable y drenaje, además de otras instalaciones subterráneas, como de energía eléctrica, telefonía, fibra óptica, alumbrado público; asimismo se comenzó a sustituir la carpeta de rodamiento vehicular de las vialidades, utilizando concreto hidráulico estampado y la renovación de las banquetas con el mismo material; inicio la colocación de bases y postes, prototipo principios del siglo XX, para el alumbrado público; colocación de papeleras y otros elementos para el mobiliario urbano e instalación de cámaras de video para incrementar la seguridad en la zona. En la primera etapa, realizada en el 2002, se atendieron las calles 5 de Mayo, Francisco I. Madero, Isabel la Católica y Bolívar.

En el primer semestre del 2005 la Secretaría de Obras y Servicios, programó y realizó la IV etapa del Corredor Turístico y Cultural Paseo de la Reforma - Centro Histórico, con la remodelación de la Avenida Juárez, la que ha comprendido la intersección de la Avenida Paseo de la Reforma con las calles de Bucareli y Rosales, así como la Avenida Juárez, desde ese punto hasta el Eje Central Lázaro Cárdenas.

En la Avenida Juárez, considerada una de las principales calles del Centro Histórico de la ciudad, se encuentran instalaciones de relevancia para la vida de la misma, como son la Alameda Central, el Hemiciclo a Juárez y el Palacio de Bellas Artes, entre otros; esta área de la ciudad sufrió devastadores efectos del sismo que sacudió la capital en 1985. Las

obras de remodelación que el Gobierno de la ciudad inauguró en julio de 2005, a casi veinte años de esos eventos, recuperaron esta avenida y dieron continuidad a los trabajos realizados a lo largo del Paseo de la Reforma, desde la Fuente de Petróleos hasta el Centro Histórico de la ciudad de México.

Remodelación en el Paseo de la Reforma - Las vialidades de la Avenida Reforma están compuestas por dos laterales y dos cuerpos centrales de cuatro carriles cada uno, con tramos de diferentes estructuras de pavimento y superficies de rodamiento, los que presentaban diversos grados de deterioro. Los trabajos de repavimentación realizados constituyeron una parte trascendental del proyecto integral de remodelación y revaloración de esta avenida.

Particularmente entre la calle de Lieja y Avenida Insurgentes, la superficie de rodamiento de los carriles laterales tenía pavimento de concreto hidráulico, el que por diversos factores como su antigüedad, el aumento en la circulación, sobre todo de vehículos pesados, la inapropiada colocación de tuberías y otras instalaciones subterráneas y los efectos del hundimiento de la ciudad, se encontraba agrietado y deformado en diversos tramos, generando inestabilidad y requiriendo de constante mantenimiento, con el consecuente incremento de costos.

Por ello se diseñó un programa para sustituir este pavimento por el de mezclas asfálticas modificadas y mejoradas, flexibles, con agregados especiales para dar colores diferentes al negro tradicional y lograr una adecuada transición y adherencia entre el concreto hidráulico y la nueva carpeta de mezclas asfálticas.

Se aplicaron procedimientos constructivos y tecnologías de punta con el fin de realizar la pavimentación sin necesidad de retirar las losas de concreto que estuvieran en buen estado, para formar con ellas una base firme para las capas que se utilizaron en la pavimentación de la avenida.

En síntesis, el proyecto del Corredor Turístico y cultural Avenida Reforma Centro Histórico se construyó en cuatro etapas diferentes; **Etapa I, Fuente de Petróleos – Calle Lieja**; En este tramo que alberga a varios de los principales museos y hoteles de la Capital, así como a instalaciones y áreas dedicadas al esparcimiento y la recreación, las obras realizadas han buscado acentuar su carácter de Paseo y dotarlo de mayor seguridad y

comodidad. Aspectos relevantes fueron: la rehabilitación y mantenimiento mayor de las áreas verdes; la construcción de un andador central, bordeado de una profusión de plantas y flores de gran colorido; la rehabilitación de las banquetas con piedra rosa de Querétaro y de la red de alumbrado público; la construcción de la Plaza de los Voladores y la construcción de tres Bahías de Acceso al Bosque de Chapultepec, que facilitan el ascenso y descenso de pasajeros de autobuses, evitan el congestionamiento vial y ofrecen diversos servicios.

Etapas II, Calle Lieja – Avenida de los Insurgentes; En este tramo se ubican diversas instituciones financieras, diplomáticas y empresariales e instalaciones hoteleras y comerciales. Se realizaron obras para embellecer la zona y facilitar la movilidad del tránsito peatonal y vehicular.

Entre las principales acciones destacan: la sustitución de pavimentos en carriles laterales con asfaltos modificados, de mayor duración y con menor necesidad de mantenimiento; la reposición total de pisos en camellones laterales y banquetas, incluyendo la ampliación de éstas, utilizando loseta prefabricada expresamente diseñada, de concreto blanco, que acentúa la sensación de amplitud; instalación de especies florales y vegetación en jardineras circulares y en pequeñas glorietas; restauración de bancas de piedra de cantera del siglo XIX e instalación de nuevas bancas modulares y otros elementos de mobiliario urbano; renovación y modernización del alumbrado público.

Etapas III, Avenida de los Insurgentes – Bucareli; Parte fundamental de las obras la constituyó el traslado del monumento a Cuauhtémoc a su ubicación original de 1887, incluyendo la restauración de los elementos escultóricos del mismo y la construcción de una nueva área para su colocación, integrada al espacio urbano a través del manejo de pavimentos, luminarias, vegetación y mobiliario que se realizó en todo el tramo. Esta obra permitió liberar la intersección vial de Reforma e Insurgentes y recuperar el esplendor de esa importante pieza del patrimonio histórico de la Ciudad.

Otra obra importante por las características especiales de intenso tráfico vehicular en este tramo, es la construcción de la nueva carpeta de rodamiento con concreto hidráulico en los carriles centrales, colocado originalmente en 1947; la vida útil del nuevo concreto es de más de setenta años. Los carriles laterales se repavimentaron con mezcla asfáltica.

Centro Histórico; En forma simultánea a las tres primeras etapas del proyecto, el Fideicomiso Centro Histórico de la Ciudad de México coordinó acciones con las Secretarías de Obras y Servicios y del Medio Ambiente para renovar y ampliar en el primer cuadro, las redes hidráulicas de agua potable y drenaje, además de otras instalaciones subterráneas, como aquellas de energía eléctrica, telefonía, fibra óptica, alumbrado público; asimismo la sustitución de la carpeta de rodamiento vehicular de las vialidades, utilizando concreto hidráulico estampado y la renovación de las banquetas con el mismo material; colocación de bases y postes tipo 1900 para el alumbrado público; colocación de papeleras y otros elementos para el mobiliario urbano e instalación de cámaras de video para incrementar la seguridad en la zona. En la primera etapa, realizada en el 2002, se atendieron las calles 5 de Mayo, Francisco I. Madero, Isabel la Católica y Bolívar.

Etapas IV, remodelación Avenida Juárez; La cuarta etapa de rehabilitación del Corredor Turístico y Cultural Paseo de la Reforma - Centro Histórico comprende la intersección de la Avenida Paseo de la Reforma con las calles de Bucareli y Rosales, así como la Avenida Juárez, hasta el Eje Central Lázaro Cárdenas, con un desarrollo en sus 974.5 metros.

La Avenida Juárez, que en la época Colonial se llamó Corpus Christi por el convento que ahí existió, es considerada una de las principales calles del Centro Histórico de la Ciudad de México. Inicia en el Paseo de la Reforma y termina en el Eje Central Lázaro Cárdenas; en ella se encuentran instalaciones de relevancia para la vida de la Ciudad, como son la Alameda Central, el Hemiciclo a Juárez y el Palacio de Bellas Artes, entre otros. Ha sido también doloroso escenario de los devastadores efectos de los sismos del 85. Estas obras de remodelación que el Gobierno del Distrito Federal ha realizado a casi veinte años de esos eventos, recuperan el esplendor de esta avenida y dan continuidad a los trabajos realizados a lo largo del Paseo de la Reforma, desde la Fuente de Petróleos hasta el Centro Histórico de la Ciudad de México.

Conclusiones

La ciudad o el espacio urbano es un fenómeno social tan antiguo como la tradición de las civilizaciones más antiguas que se establecieron alrededor del mundo. Esta nace concretamente cuando los primeros grupos humanos deciden asentarse formando sociedades estables, al hacer esto era algo fundamental, como lo es para cualquier asentamiento humano aún en sus forma más simple, la imposición de un mínimo de acuerdos sociales para asegurar un equilibrio y estabilidad necesaria entre los hombres que procurase una convivencia adecuada .

La ciudad, entonces, fue un fenómeno vivo y permanente, íntimamente ligado a las formas de pensar y a las conductas de aquellos que decidieron establecerse como grupos organizados originando sociedades que establecían formas de vida, ideologías, religiones, culturas, practicas y costumbres, tradiciones etc.

En este sentido el desarrollo del espacio urbano no se puede separar del humano, son dos hechos que van de la mano y que se deben estudiar al mismo tiempo, pues al entender la funcionalidad del espacio estamos también comprendiendo la conducta de las distintas civilizaciones que ocuparon el mundo.

Hay que resaltar que la organización, funcionamiento y desarrollo del espacio urbano es un fenómeno que se fue modificando a través del tiempo y la historia y que como ya se había mencionado correspondían a los intereses, ambiciones e ideologías de los que lo poseían.

Es lógico que con el transcurso de la historia los espacios urbanos no podían mantener su misma estructura y funcionalidad, naturalmente tenían que surgir nuevas formas de representación espacial, ideologías, actividades económicas, necesidades, intereses etc.

El surgimiento de la industrialización en el siglo XIX trae consigo una nueva forma de funcionamiento del sistema económico, el mapa del mundo comienza a modificarse extendiendo y transformando territorios, actividades económicas, surge la fuerza de trabajo etc.

Ahora la distribución y funcionamiento del espacio urbano gira en torno a las ciudades industriales que demandan un sinnúmero de necesidades, como nuevas fuentes de energía, un

buen sistema de transporte, una división del trabajo etc. Cuestiones urbanas tan sencillas y básicas que anteriormente jamás se habían tenido en cuenta. La división y organización del espacio nuevamente sufren una metamorfosis debido al paso del tiempo y el hábito de forjar la historia.

Las ciudades cambian su apariencia por completo, nacen los grandes núcleos urbanos y los asentamientos colindantes de población rural que dependen económicamente de éstos, se crean nuevas formas de representación habitacional como los "barrios obreros" en los cuales se concentra una gran cantidad de población perteneciente a la fuerza de trabajo y donde los servicios más esenciales de una vivienda digna son escasos.

Surge de manera concretada un fenómeno que después sería un factor determinante en el rumbo no solo de ciudades sino de países y continentes también, como lo fue el hecho histórico de la creación de núcleos de población que concentraban las actividades industriales o conocidos comúnmente como zonas urbanas, y la de población dispersa localizada alrededor de estos núcleos que dependía en mucho de estos centros productivos y que se conocería usualmente como zonas rurales.

La conformación y desarrollo de las principales ciudades en Latinoamérica, incluyendo la Ciudad de México, se dio mediante un proceso territorial que sufrió la combinación de factores internos (época prehispánica) y externos (periodo colonial) que ocurrieron a lo largo del desarrollo histórico de las diferentes ciudades, su composición actual es la consecuencia de cuatro periodos de urbanización imprescindibles.

La vida cotidiana de las ciudades latinoamericanas fue la consecuencia de profundas modificaciones en los últimos dos siglos. Procesos que tuvieron alcances regionales como la incesante reconfiguración de los espacios urbanos, las permanentes migraciones internas, la intervención de corrientes extranjeras, las transformaciones en las formas de hacer la política y el trabajo, pero también ha estado presente una exclusión de la población con menor poder adquisitivo, minorías étnicas, entre otros, estos hechos constituyen aspectos protagónicos en la conformación de las sociedades contemporáneas de América Latina.

En las últimas décadas, la población urbana de las ciudades latinoamericanas, y en particular la de México, han crecido de forma acelerada y sin control. Este factor ha

provocado la incursión de nuevos modelos y formas de ocupación espacial, la estructura en las aéreas o regiones centrales ha sufrido un cambio totalmente inesperado debido a una nueva configuración urbana conocida como gentrificación.

Este concepto define el proceso mediante el cual los espacios o barrios populares en situación de abandono y degradación, viven una revalorización que implica la expulsión de sus habitantes tradicionales por los de mayor poder adquisitivo. El proceso también implica la renovación de la tipología de vivienda, de las actividades productivas y comerciales.

En el Centro Histórico de nuestra ciudad, este proceso se inicia con una valorización muy importante durante la época del porfiriato, cuando el centro de la ciudad vive un auge de remozamiento y construcción de edificios públicos como el Palacio de Bellas Artes, el asentamiento de edificios de carácter político, y el establecimiento de las dos instituciones educativas más importantes del país. (la UNAM y el IPN)

Pero a partir de la segunda mitad del siglo XX, el centro comienza a vivir un proceso de descentralización por parte de las instituciones educativas, oficinas de gobierno y sedes políticas provocando un severo proceso de desvalorización y deterioro de la zona que se profundiza más con el sismo de 1985.

Esto propició que a principios de la década de los noventa el centro de la ciudad perdiera el control por parte de la clase política con una importante presencia de la economía informal, la delincuencia y con los espacios habitacionales como las vecindades literalmente en ruinas.

Provocando que a principios del nuevo siglo se iniciará formalmente el proceso de gentrificación en la zona cuando el gobierno de la ciudad instaura una fuerte campaña de recuperación del centro, que en los últimos años ha vivido una etapa más intensa de apropiación y reconstrucción de los espacios mediante el implemento de programas de rescate urbano. Este hecho hizo de la zona un lugar más rentable con las mejores condiciones para la inversión y el crecimiento económico.

Por lo anterior, el Centro Histórico es hoy un lugar donde se puede ver una importante inversión económica y de infraestructura, con nuevos museos, galerías, centros culturales

oficinas financieras y de gobierno, con calles, plazas, andadores y paseos perfectamente remodelados y "engalanados" con edificios y vecindades anteriormente en decadencia totalmente reconstruidos y diseñados para alojar, cadenas de autoservicio, restaurantes, bares, centros nocturnos, tiendas departamentales etc.

Este nuevo proceso se puede ver en otras ciudades alrededor del mundo con un mismo perfil histórico parecido al de nuestra ciudad, tales como Nueva York, Paris, Buenos Aires, Sao Paulo, entre otras, y por supuesto en otros centros y sitios históricos de México como el de Guanajuato o el de Querétaro o la Avenida Reforma en el corazón de la capital.

El proceso de gentrificación en avenida Reforma tiene una identidad definida, esta es, el proyecto del corredor turístico y cultural Reforma-Centro Histórico que fue ubicado en esta avenida principalmente debido al significado y representatividad de la misma. Este proyecto modifica totalmente la funcionalidad de un espacio con una categoría muy importante para la población y el gobierno local.

El proyecto del corredor turístico Reforma-Centro Histórico nace como un efecto consecuente de los cambios ocurridos en la avenida Reforma en los últimos veinte años, pues después del sismo de 1985 sufrió un abandono y detrimento perceptible, acabando los años noventa el gobierno de la ciudad inicia con una remodelación muy básica que se dirigía únicamente a las glorietas más representativas de la avenida como la Diana Cazadora y el Ángel de la Independencia.

El perfil del proyecto origina vínculos de dependencia económica, pues a lo largo del corredor se localizan una gran cantidad de tiendas de conveniencia, además de restaurantes de comida rápida que están contruidos principalmente para compensar la población activa de los grandes hoteles y las oficinas financieras que se encuentran en el sitio.

Su futuro se percibe en incremento, pues por el corredor se puede observar una gran inversión en nuevas construcciones de carácter internacional con arquitectura que sólo se puede ver en las urbes más grandes del planeta como Tokio o Nueva York, el perfil económico está determinado a ser absolutamente de servicios financieros, hoteleros, recreativos y de entretenimiento; encontrando en este rubro restaurantes, bares y centros

comerciales que imitan construcciones de gran altura estrictamente al estilo norteamericano.

Debe ser labor de las autoridades y de la sociedad plantear una recapitulación sobre los resultados y el papel que ha desempeñado el corredor turístico desde sus inicios hasta nuestros días, pues es un hecho inevitable que este proyecto urbano continuará con una expansión irreversible que involucrará un fenómeno de dependencia con las calles, colonias y la población que le rodea.

Se debe plantear seriamente cuáles son las proyecciones económicas que se pretenden para este plan urbano, si se pretende seguir promoviendo la inversión de grandes y ambiciosas construcciones que redefinan el uso de suelo y las actividades económicas de la zona, o si es posible darle y procurar seguir manteniendo la importancia histórica y emblemática que una avenida como Reforma posee, o si se puede crear un equilibrio entre el paso inevitable de la globalización y un sitio que resguarda numerosas memorias y hechos en la historia contemporánea de la Ciudad de México.

ANEXO
FOTOGRAFICO

Imágenes del Corredor Turístico Reforma-Centro Histórico, Abril 2009.



Foto 1. Torre Mayor; inaugurada en el 2003, alberga principalmente oficinas financieras de compañías internacionales, representa la modernidad y el vanguardismo que imperan en el corredor turístico de Reforma.

Foto 2. Glorieta de la Diana Cazadora; construida en 1942, desde su inicio causó polémica pues la desnudes no era un aspecto común en la sociedad de ese momento.



Foto 3. Monumento a la Independencia; erigido desde principios del siglo XX, es uno de los elementos urbanos más representativos para los mexicanos.

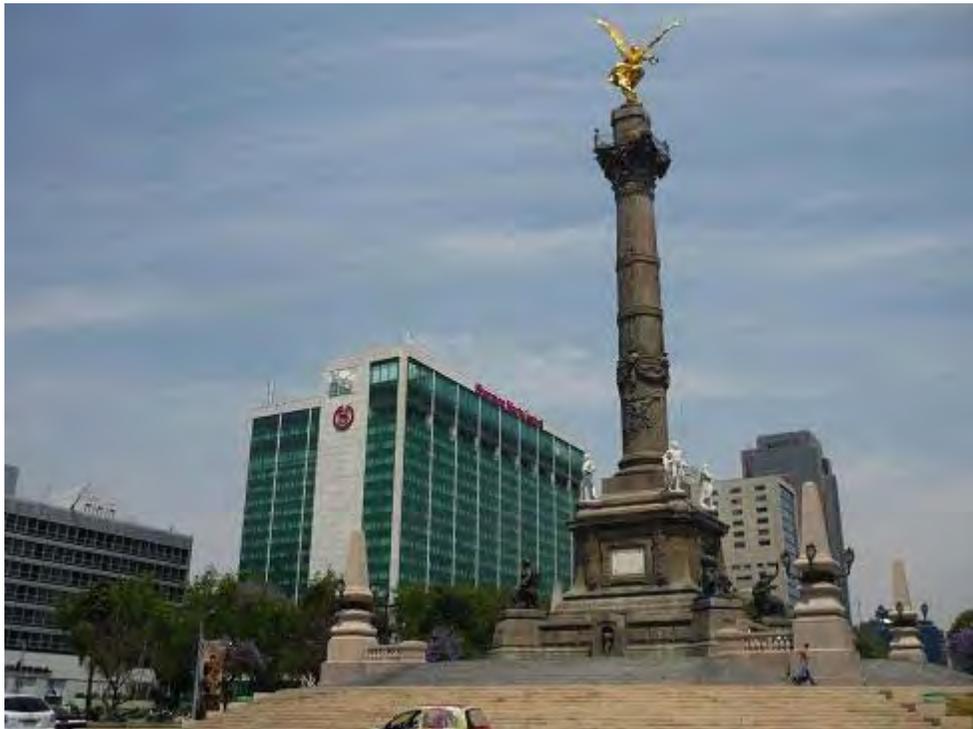


Foto 4. Glorieta de la Palma; Se reconoce por una palmera longeva sembrada al centro de la misma glorieta, se ubica al cruce de las calles de río Rhin y Niza.



Foto 5. Construcción del hotel Park Hyatt; un hotel de talla internacional que representara opulencia y comodidad.



Foto 6. Bolsa Mexicana de Valores; la más importante del país y la segunda de América Latina, detrás de la Bolsa de valores Bovespa en Sao Paulo.



Foto 7. Monumento a Cuauhtémoc; Se inauguró en 1887, representa al último tlatoani mexica y fue una muestra del indigenismo académico promovido por el gobierno de Porfirio Díaz.



Foto 8. Monumento a Colon; data de 1877, fue uno de los primeros erigidos en el paseo y está dedicada al navegante que conquistó el Nuevo Mundo.



Foto 9. Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica, ubicada en el paseo de Reforma es el cónsul con mayor seguridad en el país.



Foto 10. Monumento del Caballito; anteriormente estaba la estatua de Carlos IV que se inauguró en 1803 y que desde 1979 se localiza frente al Palacio de Minería



Foto 11. Entronque de Av. Reforma con Av. Juárez; al fondo se observa el Monumento a la Revolución, otro de los elementos arquitectónicos que representa la historia de México.



Foto 12. Av. Juárez; de las más representativas del Centro Histórico, también se puede ver la torre Latino que durante muchos años fue la construcción de mayor altura en el país.



Foto 13. Hemiciclo a Benito Juárez; forma parte de la alameda central, está dedicado a uno de los personajes forjadores de nuestra historia.



BIBLIOGRAFIA

ABRAHAM A. Moles y E. RHOMER (1971). "*Psicología del espacio*". ED. Aguilera. Madrid, España.

AGUILAR, Adrián (2002) "*Las mega ciudades y las periferias expandidas. Ampliando el concepto de la Ciudad de México*". Revista Latinoamericana de Estudios Regionales, Vo1.34, num. 85, Santiago de Chile.

_____ (2002) "*Las mega-ciudades y las periferias expandidas*". *EURE (Santiago)*, dic. 2002, Vo1.28, no.85, pp.121-149. ISSN 0250-7161.

_____ (coord.) (2004) "*Procesos metropolitanos y grandes ciudades; Dinámicas recientes en México y otros países*", México, Cámara de Diputados, Instituto de Geografía, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, Programa de Estudios Sobre la Ciudad-UNAM, CONACYT, Porrúa.

_____ (2006) "*La ciudad de México y su estructura policéntrica regional*", en A.G. Aguilar, *Las aglomeraciones y su periferia regional; Experiencias en Latinoamérica y España*" México, Cámara de Diputados, CONACYT, Instituto de Geografía, UNAM.

ALVARADO, Concepción (2004) "*La reestructuración del espacio urbano de la Ciudad de México. ¿Hacia la metrópoli multinodal?*", en A.G. Aguilar (coord.) *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países*, México, Cámara de Diputados, Instituto de Geografía, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, Programa de Estudios Sobre la Ciudad-UNAM, CONACYT, Porrúa.

AUGE, Marc (1994) "*Los no lugares, espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*". Gedisa. Barcelona, España.

AZUELA, Antonio (1998) "*Planeación urbana y reforma municipal*" en Gustavo Garza y Fernando Rodríguez (comp.), *Normatividad Urbanística en las Principales Metrópolis de México*, El Colegio de México, México.

_____ (1994) "*Corporativismo y privatización en la regularización de la tenencia de la tierra*" en Hiernaux, Daniel y F. Tomas (comp.), *Cambios económicos y periferia de las grandes ciudades*, IFAL-UAM-X, México.

- BASOLLS, Ángel y GONZALEZ Gloria (1993) *“Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Complejo geográfico, económico y político”* Delgadillo Javier (comp.) DDF. UNAM. México.
- BONDUKI, Nabil (1998) *“Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria”*. Estação Liberdade. São Paulo. Brasil.
- BORELLO, José (1999) *“La geografía de la industria en la Región Metropolitana de Buenos Aires; un análisis de los datos de los dos últimos censos económicos 1995-1984”*. San Miguel, Buenos Aires, ICO-UNGS.
- BOILS, Guillermo (2002) *“El Banco Mundial y la política de vivienda en México”* (septiembre 2002) en <http://habitat.aq.upm.es/boletin/29/agboi.html>
- BORSODORF, Axel (2003) *“Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana”*. EURE (Santiago), Santiago, v. 29, No. 86.
- CARRION, Fernando (1998) *“Ciudades y políticas urbanas en América Latina”*. FLACSO. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Quito, Ecuador.
- CARTER, Harold (1980) *“El estudio de la Geografía Urbana”*. IEAL. Madrid. España.
- CASTAÑEDA, Víctor (1997) *“Gestión integral de los recursos hidráulicos”* en Roberto Eibenschutz Hartmann (coord.) *Bases para la planeación del desarrollo urbano de la Ciudad de México*, Tomo II, UAM-X, México.
- CASTELLS, Manuel y HALL, Peter (1994) *“Tecnópolis del Mundo; La formación de los complejos industriales del siglo XXI”*. Alianza Editorial. Madrid. España.
- CEPAL (1998) *“Cincuenta años, reflexiones sobre América Latina y el Caribe”*, en *Revista de la CEPAL* número extraordinario. Santiago de Chile. Chile.
- CICOLELLA, Pablo (1999) *“Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa”*. *Revista Eure*. Santiago de Chile, v. XXV, n.76, diciembre 1999
- CONAPO (1994) *Propuesta para una política de distribución espacial en México*, D.F.

- COULOMB, René (1985) *“La legislación en materia de vivienda en arrendamiento para el Distrito Federal”*. CENVI, México.
- DUHAU, Emilio (1988) *“Hábitat Popular y Política Urbana”*. Miguel Ángel Porrúa- Universidad Autónoma Metropolitana, México.
- _____ (1991) *“Urbanización popular y políticas de suelo en la Ciudad de México”*. en: Schteingart, Martha (coord.) *Espacio y vivienda en la Ciudad de México*, El Colegio de México. México.
- _____ (2000) *“Doctrinas de planeación y gestión del desarrollo urbano”* en Alfonso Iracheta y Martín Smolka (coord.), *Los pobres de la ciudad y la tierra*, El Colegio Mexiquense/Instituto Lincoln, México.
- DUTOR, Thierry (2005) *“La ciudad medieval. Orígenes y triunfo de la Europa urbana”*. Piados. Barcelona-Buenos Aires-México,
- FORATO, S. A. y RIBEIRO, W. C. *“Vivienda en São Paulo y financiación externa. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales”*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2003, Vol. VII, núm. 146(097). <[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(097\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(097).htm)>
- ESCAMILLA, Irma (2002) *Censo General de Población, 1950, 1960, 1970, Censo General de Población y Vivienda, 1980, 1990 y 2000*. INEGI. Instituto de Geografía: UNAM. México. INEGI
- ESPINOZA, Enrique (2003) *“Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano. 1521-2000”*. Instituto Politécnico Nacional. México.
- GARZA, Gustavo (1998) *“Normatividad urbanística virtual en la Ciudad de México”* en Gustavo Garza y Fernando Rodríguez (comp.), *Normatividad Urbanística en las principales metrópolis de México*, El Colegio de México, México.
- _____ (2000) *“La megalópolis de la Ciudad de México”* en Mercado de Valores num.34, Nacional Financiera.

- GLASS, Ruth. (1964) *“London’s Newcomers: The West Indians Migrants”*. Hardcover. Harvard University Press.
- HALL, Peter y PRESTON, Paschal (1988) *“Carrier Wave; New information technology and the geography of innovation, 1846-2003”*. Academic Division of Unwin Hyman Ltd. London.
- HOWARD, Ebenezer (1902) *“Ciudades jardín del mañana”* (Londres, Reimpreso, corregido con un prefacio por F.J. Osborn) Faber y Faber. Londres.
- INE, Instituto Nacional de Estadística de Chile (2005) *“Chile: Ciudades, Pueblos, Aldeas y Caseríos”*.
- INEGI, (1998) Población de las principales ciudades del mundo.
- IRACHETA, Alfonso (1988) *“Hacia una Planeación urbana crítica”*. Gernika y Universidad Autónoma Metropolitana, México.
- _____ (1997) *“Planeación y Desarrollo: una visión del futuro”*. Plaza y Valdés. Editores, México.
- JANOSCHKA, Michael (2002) *“El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización”*. *EURE (Santiago)*, dic. 2002, Vol. 28, no.85, p.11-20. ISSN 0250-7161.
- LIMA, Salvador (2008) *“Y sin embargo, se gentrifica. Análisis en torno al problema de la gentrification de la ciudad de México. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008”*. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo <<http://www.ub.es/geocrit/-xcol/200.htm>>
- MIT. Massachusetts Institute of Technology, Proyecto para el diseño de una estrategia integral de gestión de la calidad del aire en el Valle de México, 2001-2010.
- MEDINA, Juan (2003) *“Cerro San Cristóbal. El gran balcón de Santiago”* [series]. Consejo de Monumentos Nacionales; Ministerio de Educación. Santiago de Chile.
- MERCADO, Ángel (2000) *“Estrategias para la Década 2000-2010: Vivienda y Centralidad Urbana en la Ciudad de México”* en Mercado de Valores, num. 34, Nacional Financiera.

- OZLACK, Oscar (1983) *"Los sectores populares y el derecho al espacio urbano"*. Rev. Punto de vista. Material de la Cátedra de Sociología Urbana. Universidad de Buenos Aires.
- PACIONE, Michael (1990) *"Urban problems. An Applied Urban Analysis"*. London. Routledge.
- PETER, Krieger (2006) *"Megalópolis. La modernización de la ciudad de México en el S: XX"*. Universidad Nacional Autónoma de México. México.
- Ponencia en X SEMINARIO DE ECONOMÍA URBANA Y REGIONAL (2000) *"LA CIUDAD DE MÉXICO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO NACIONAL"*. Retos económicos para el desarrollo de la Ciudad de México. Francisco Cano Escalante.
- PUEBLA, Claudia (2002) *"Del intervencionismo estatal a las estrategias facilitadoras. Cambios en la política de vivienda en México"*. El Colegio de México, México.
- SÁNCHEZ, Adolfo (1993) *"Crecimiento y distribución territorial de la población en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México"* en Delgadillo J. (comp..) *Zona Metropolitana de la Ciudad de México; complejo geográfico, económico y político*. DDF. UNAM. México.
- _____ (2000) *"La zona metropolitana del Valle de México: situación y perspectiva en el sistema de ciudad"*. Mimeo, México
- _____ (2000) *"La ZMVM en el Sistema Urbano Regional; Situación y Perspectiva"* en *Mercado de Valores*. num. 34, Nacional Financiera, pp.10-19.
- SÁNCHEZ, Joan-Antone (2000) *"La Ciudad y la innovación: el pasado como futuro de la retórica de la innovación urbana"*. Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona N° 69, 1 de Agosto de 2000.
- SARGATAL, Maria Alba. (2000) *"El estudio de la gentrificación"*. Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales. n° 228. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Secretaria de Obras y Servicios-GDF (2001) <http://www.obras.df.gob.mx>
- SEMARNAP, Instituto Nacional de Ecología. (2003) *"Programa para mejorar la calidad del aire de la zona metropolitana del Valle de México 2002-2010"*, México, Distrito Federal.

- SMITH, N. (1996) *"The New Urban Frontier. Gentrification and the revanchist city"*. Londres: Routledge.
- SUAREZ, Alejandro (2000) *"Escenarios Socioeconómicos y Espaciales de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México"* en Mercado de Valores, núm. 34, Nacional Financiera, pp.67-87.
- TENORIO, Mauricio (1989) *"La Ciudad, la propiedad privada y el derecho"*. El Colegio de México, México. Historia Mexicana, Vol. XXXIX. Núm. 3, pp. 829-834.
- TONATIUH Meaney (2007) *"La renovación de la infraestructura urbana y la crisis de los partidos en la Ciudad de México"* V° Congreso Europeo CEISAL de Latinoamericanistas. Bruselas, Simposio "Como las crisis transforman las metrópolis". Profesor de Universidad Autónoma del Estado de México, Facultad de Geografía. México.
- TORRES, Felipe y GASCA, José (1996) *"Refuncionalización espacial y desaceleración económica: el caso de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México"*, en Rodríguez Salvador (coord.) *El desarrollo Regional en México*, México, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, pp. 251-270.
- UNIKEL, Luis. (1978) *"El desarrollo urbano de México. Diagnostico e implicaciones"*. El Colegio de México. Pág. 23-89.
- YEUNG, Yue-Man (2000) *"La geografía en la era de las megaciudades"* (Hong Kong Institute of Asia-Pacific Studies). Universidad China de Hong Kong, Shatin, NT, Hong Kong.
- ZICCARDI, Alicia. (1991) *"Las obras públicas de la ciudad de México (1976-1982). Política urbana e industria de la construcción"*. UNAM. Instituto de Investigaciones Sociales. México.