



Ciudad y territorio: ciudad compacta vs. ciudad dispersa

Visiones desde
México y España

**Jesús Manuel Fitch Osuna
Aída Escobar Ramírez
Carlos Marmolejo Duarte**

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

**Ciudad y territorio:
ciudad compacta vs.
ciudad dispersa
Visiones desde México y España**

**Ciudad y territorio:
ciudad compacta
vs. ciudad dispersa
Visiones desde México y España**

Jesús Manuel Fitch Osuna
Aída Escobar Ramírez
Carlos Marmolejo Duarte

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

ISBN: 978-607-27-0835-8

Rogelio G. Garza Rivera
Rector
Carmen del Rosario de la Fuente García
Secretaria General
Celso José Garza Acuña
Secretario de Extensión y Cultura
Antonio Ramos Revillas
Director de Editorial Universitaria
María Teresa Ledezma Elizondo
Directora de la Facultad de Arquitectura

Francesc Torres Torres
Rector de la Universitat Politècnica de Catalunya
- *BarcelonaTech* (UPC)
Félix Solaguren Beascoa
Director de la Escola Tècnica Superior d'Arquitectura
de Barcelona (ETSAB)
Josep Roca Cladera
Director del Centre de Política de Sòl i Valoracions (CPSV),

© Universidad Autónoma de Nuevo León
© Jesús Manuel Fitch Osuna,
Aída Escobar Ramírez,
Carlos Marmolejo Duarte

Universitat Politècnica de Catalunya - BarcelonaTech
Av. Diagonal, 649, 08028 Barcelona.

Padre Mier No. 909 poniente, esquina con Vallarta. Monterrey, Nuevo León, México,
C.P. 64000.

Teléfono: (5281) 8329 4111 / Fax: (5281) 8329 4095.

e-mail: editorial.uanl@uanl.mx

Página web: www.editorialuniversitaria.uanl.mx

.....
Se prohíbe la reproducción total o parcial de esta obra –incluido el diseño tipográfico
y de portada–, sin el permiso por escrito del editor.
.....

Impreso en Monterrey, México.

Printed in Monterrey, Mexico



UNIVERSITAT POLITÈCNICA
DE CATALUNYA
BARCELONATECH

Contenido

Prólogo	13
<i>Josep Roca Cladera</i>	
<i>Carlos Marmolejo Duarte</i>	

Teoría sobre el territorio

Introducción. La teoría sobre el territorio: aplicación de casos	21
<i>Aída Escobar Ramírez</i>	

Teoría sobre el <i>sprawl</i> y ciudad compacta. De la ciudad compacta a las periferias dispersas en México	27
<i>Emilio Pradilla Cobos</i>	

La geografía cambiante del capitalismo en el urbanismo de Barcelona: Una lectura desde David Harvey	49
<i>Andreu Marfull-Pujadas</i>	
<i>Maria Antònia Casellas Puigdemasa</i>	

Replanteando el concepto de sustentabilidad para avanzar a un metaurbanismo	73
<i>Javier Alonso Gómez Dávila</i>	
<i>Diana Isabel Maldonado Flores</i>	

Lecturas económicas del territorio

Reforzamiento axiomático del enfoque económico por medio de trabajos teóricos y empíricos	101
<i>Jesús Manuel Fitch Osuna</i>	

Punteo sobre el enfoque económico de la ciudad y el territorio <i>Jesús Manuel Fitch Osuna</i>	109
Modelo de subcentros intraurbanos Teoría y pruebas para Tijuana y San Diego <i>Tito Alegría</i>	133
Una aproximación al valor del silencio en el mercado residencial barcelonés a través de la valoración contingente <i>José Manuel Romo Orozco</i> <i>Carlos Marmolejo Duarte</i> <i>Francesc Duamal Domenech</i>	159
Una representación del valor del suelo habitacional: Caso Hermosillo, Sonora, México <i>Jesús Quintana</i> <i>Arturo Ojeda</i> <i>Jesús F. García</i> <i>Mónica Minjares</i>	181
Elementos sobre estructura urbana y gestión de la ciudad	
Introducción <i>Carlos Marmolejo Duarte</i>	211
Ciudad compacta vs ciudad dispersa: mitos aviesos y realidades aciagas <i>Daniel González Romero</i>	215

En búsqueda de los lugares estructurales: un análisis de comportamiento espacio temporal de la población para la identificación de centralidades urbanas <i>Carlos Marmolejo Duarte</i> <i>Jorge Cerda Troncoso</i>	235
El policentrismo revisitado: la percepción ciudadana como herramienta para la evaluación de centralidades urbanas <i>Antonio Abad</i> <i>Josep Casas</i> <i>Ahmed Fatani</i> <i>Marina Mollà</i> <i>Sonia Ortega</i> <i>Gerardo Ramírez</i> <i>José Silvestre</i> <i>Camilo Echavarría</i> <i>Carlos Marmolejo Duarte</i>	275

Teoría sobre el *sprawl* y ciudad compacta. De la ciudad compacta a las periferias dispersas en México

Emilio Pradilla Cobos

En la época *moderna*, la preocupación de los urbanistas o investigadores urbanos, los científicos sociales y los políticos por la magnitud cuantitativa, la naturaleza cualitativa, la forma que asume el proceso de crecimiento demográfico, socio-económico y físico de las ciudades y los problemas que genera, ha sido constante, con altas y bajas según la coyuntura, desde que la revolución industrial capitalista de finales del siglo XVIII e inicios del XIX cambió a favor de estas la relación con el campo en la distribución territorial de la población y el dominio societario (Benevolo, 1979 [1963]; Ragon, 1979 [1971]).

Entre muchos aspectos de la realidad urbana abordados, este interés general se materializó en el tema de la forma física y social que sumía la expansión de las ciudades anglosajonas en las décadas de los años cincuenta y sesenta, y de las ciudades europeas en los setenta y ochenta, teniendo como preocupación central el tránsito de la *ciudad compacta* tradicional a la *ciudad dispersa y fragmentada* (Monclús (Ed.), 1998)².

2 La bibliografía sobre el tema es muy extensa, pero para facilitar la lectura, solo nos referiremos a algunos de los textos incluidos en esta compilación.

En América Latina, México en particular, el interés sobre esta dualidad y las conceptualizaciones respectivas se reprodujo casi inmediatamente en los años noventa, como efecto de la dependencia hacia las formulaciones teóricas y políticas estadounidenses y europeas (Pradilla, 2010^a). Dadas las implicaciones analíticas y, sobre todo, de política de desarrollo urbano del tema, abordaremos esta discusión en dos planos diferentes: el teórico y el de la realidad concreta mexicana, tomando como referencia fundamental, aunque no única, a la Zona Metropolitana del Valle de México.

Las denominaciones múltiples del proceso y/o su resultado

El análisis de la lógica actual de la expansión física de las ciudades anglosajonas y europeas, caracterizada por la dispersión y fragmentación de sus periferias, o de sus intersticios en el caso de las ciudades-región o regiones urbanas, ha dado lugar a múltiples denominaciones en las lenguas de origen de los investigadores: “*ex urbs*”, “*outer cities*”, “*edge cities*”, “*sprawl*”, “*métápolis*”, “*ville éclatée*”, etcétera, usadas por algunos investigadores sin traducirlas a la lengua castellana; incorporándolas a la lengua castellana como neologismos: “*megalópolis*”, “*metápolis*”, “*posmetrópolis*”, etcétera; o traducidas al castellano como “*ciudad archipiélago*”, “*ciudad sin límites*”, “*ciudad sin confines*”, “*ciudad difusa*”, “*ciudad dispersa*”, “*ciudad fragmentada*”, “*ciudad red*”, etcétera. Estas denominaciones ponen el acento en aspectos diferentes o matizados según su creador: en el proceso de crecimiento urbano y sus características estructurales o funcionales; o en el resultado formal, físico o funcional final; o en sus apariencias imaginarias (Monclús, 1998; Dematteis, 1998; Nel-lo, 1998; Kosak, 2011). En general, todas estas de-

nominaciones tienden a contraponerse a la idea de la “ciudad compacta” o “ciudad integrada”.

No nos referiremos en este texto a la palabra inglesa “sprawl” por el principio de defender a la lengua castellana de los anglicismos, y porque su traducción castellana es muy imprecisa, confusa o inadecuada al supuesto contenido que se le asigna: como verbo es “arrellanarse”, “tumbarse” o “extenderse”, y como sustantivo “extensión”; hablaríamos quizás de “ciudad extensa” o “extendida”, aunque una ciudad de estas características podría ser al mismo tiempo “compacta”. Podríamos usar la idea de “ciudad difusa”, aunque como alegoría no representa la imagen real que deja el fenómeno en la realidad representada en la cartografía, la cual se aproxima más a la de *fragmentos urbanos dispersos sobre el territorio, separados por fragmentos no urbanizados*, lo que nos conduce a la idea de *ciudad dispersa*.

Estamos, por nuestra parte, de acuerdo con el planteamiento de David Harvey de que lo importante, y por tanto en lo que hay que centrar el análisis, es el proceso o la lógica histórico-social que sigue la urbanización (citado en Nel-lo, 1998), lo que denominamos *patrón o proceso de urbanización* (Pradilla, 1981; Pradilla, 1989), y no el resultado formal o morfológico de este.

América Latina: particularidades y diferencias

Como señala Dematteis, desde el período medieval y sobre todo luego de la revolución industrial, en Europa se manifestó una diferencia sustantiva entre la forma de implantación y expansión física de las ciudades germanas y anglosajonas del centro y norte del continente, y las latinas del sur mediterráneo: en las primeras fue *dispersa* o *difusa*, y en las segundas *compacta*; fue en los años sesenta del siglo XX cuando cambió la tendencia en las ciudades latinas, hacia la dispersión o difusión de su expansión, lo que condujo a la convergencia entre ambos patrones de cre-

cimiento urbano (Dematteis, 1998: 17-20). En los Estados Unidos, con herencia anglosajona, este patrón fue predominantemente disperso, sobre todo a partir del crecimiento de los suburbios y desde los años treinta del siglo XX con la generalización del automóvil como medio de transporte de las capas sociales medias y altas, hecho señalado por el urbanista Josép Lluís Sert en 1942 (Monclús, 1998, p. 5).

En las ciudades latinoamericanas, el patrón de crecimiento urbano tiene muchas particularidades debidas a la naturaleza de sus procesos históricos económico-sociales, las cuales las diferencian tanto del patrón histórico anglosajón europeo y estadounidense, como del latino-mediterráneo europeo actual.

La “ciudad de blancos” en la colonización española y lusitana de América siguió el patrón medieval latino-mediterráneo, siendo en general de tipo compacto. Las ciudades heredadas de la colonia crecieron muy poco hasta fines del siglo XIX; en el marco del poco dinámico capitalismo mercantil dominante en la región, y a pesar del crecimiento urbano relativo de inicios del siglo XX, este patrón compacto se prolongó hasta el inicio del proceso de industrialización por sustitución de importaciones en los años cuarenta del siglo XX (Pradilla, 2009, p. 28 y ss.).

A partir de 1940, el incremento de las tasas de crecimiento natural de la población inducido por las políticas sanitarias y de salud, y de las de migración campo-ciudad determinadas por la industrialización tardía³ y la penetración del capitalismo en el campo, dieron lugar a un intenso crecimiento poblacional de las ciudades que se industrializaban, el cual se juntó con las

3 La industrialización en América Latina se inició 160 años después de la europea, cuando las tecnologías productivas habían cambiado sustancialmente, y la industria se había hecho relativamente poco consumidora de fuerza de trabajo, dando lugar a la presencia permanente de un gigantesco *ejército industrial de reserva* desempleado (Pradilla, 2009: 42 y ss.).

nuevas implantaciones fabriles para dar lugar a una gran expansión física periférica. El mantenimiento durante tres décadas de la intensa industrialización y la migración campo-ciudad hizo que el crecimiento periférico fuera continuo, aunque de intensidad variable, en el cual dominaba la ocupación irregular de terrenos y la autoconstrucción de vivienda por los sectores de migrantes campesinos o de trabajadores ya urbanizados. La intensidad del crecimiento poblacional general y, diferencialmente, de las ciudades solo empezó a disminuir en la década de los setenta.

La urbanización correlativa al proceso tardío de industrialización dio lugar a un patrón de crecimiento específico en las grandes ciudades del subcontinente latinoamericano cuyos rasgos fundamentales fueron: a) el dominio cuantitativo de la urbanización popular caracterizada por la ocupación irregular de terrenos viables⁴ necesariamente dispersos en la periferia y la autoconstrucción, alargada en el tiempo, de viviendas precarias (Pradilla, 1987; Duhau, 1998); b) la presencia de fraccionamientos dispersos de clase media y alta, desarrollados por fraccionadores privados; c) la implantación de grandes empresas y zonas industriales públicas o privadas dispersas en las periferias sucesivas, que atraían implantaciones obreras a su alrededor; d) la construcción periférica de algunas unidades de vivienda pública; y e), lo que es más importante y específico, el posterior y sucesivo relleno de los intersticios desocupados por nuevas implantaciones de vivienda de los distintos sectores de acuerdo a

4 Aquellos que no eran de interés para los propietarios privados y/o las inmobiliarias, y terrenos públicos en áreas inundables o muy pendientes, cauces secos de ríos y humedales, libramientos carreteros, etcétera, que hacían posible la tolerancia estatal y la consecuente permanencia de los ocupantes irregulares individuales o colectivos.

los costos diferenciales del suelo, en presencia de procesos especulativos.

Imagen 1. Fotografía de la Ciudad de México, Paseo de la Reforma y alrededores



Imagen 2. Fotografía de la ciudad de Sao Paulo, Área Central



Para el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México, Emilio Duhau sintetiza este proceso en el ciclo *expansión-consolidación-expansión* (Duhau, 1998, p. 131 y 281; Duhau y Giglia, 2006, p.116), el cual implica períodos de extensión periférica dispersa de las implantaciones urbanas, y períodos suce-

sivos de relleno de los intersticios y consolidación de la estructura urbana, lo que daría lugar a una mancha urbana compacta, aunque porosa y de densidad baja o media (Pradilla, 2011, p.259 y ss.). Si exceptuamos la característica de baja densidad, muy desigual según los países, esta caracterización podría aplicarse a muchas de las ciudades medias y grandes de América Latina.

La presencia dominante del sector popular, de muy bajos ingresos, la ocupación irregular de los terrenos y la autoconstrucción de las viviendas, así como el continuo relleno de los territorios intersticiales dejados libres, diferencia notablemente en el aspecto social a la expansión periférica latinoamericana de la europea y estadounidense, donde dominan los sectores de ingresos medios y altos poseedores y usuarios de automóvil (Nello, 1998: 49). Estas mismas razones nos llevan a discrepar de la utilización de los modelos anglosajones de “ciudad difusa” para caracterizar a la ZMVM y otras metrópolis mexicanas y latinoamericanas hasta la década de los noventa (Delgado, 2003).

La dispersión de las periferias urbanas mexicanas desde 1992

El cambio de patrón de acumulación de capital, del *intervencionista estatal* al *neoliberal*, generalizado en los países latinoamericanos después de la crisis económica de 1982, trajo consigo cambios sustantivos, directos e indirectos, en las políticas urbanas y de vivienda en América Latina, que han tenido efectos también en el patrón de expansión urbana. Nos detendremos en el caso mexicano.

En los primeros años de la década de los noventa se produjeron en México dos cambios legales estructurales fundamentales que han modificado el patrón de expansión urbana: la con-

tra-reforma a las leyes agrarias que llevaron a la fragmentación individual de la propiedad ejidal y comunal y a la posibilidad de su transacción en compra-venta en el mercado privado (Pradilla, 1992); y el cambio de la política de vivienda y la operación de las grandes instituciones federales de vivienda (INFO-NAVIT y FOVISSSTE) las cuales transitaron de su forma de acción como promotoras de la construcción de proyectos de vivienda (selección del lugar y el terreno, diseño del proyecto, contratación de constructores, interventoría de obra, asignación a derechohabientes y cobro subsidiado del costo), a la de organismos de financiamiento hipotecario a sus derechohabientes para que adquirieran libremente su vivienda en el mercado privado (Puebla, 2002).

Desde entonces, medianas y grandes empresas inmobiliarias privadas, con capital y financiamiento nacional y transnacional, se lanzaron masivamente a la construcción de *mega-proyectos de micro viviendas de interés social* (Pradilla, 2010^b; Pradilla, 2013). Solo en el Estado de México, sobre todo en el arco norte-oriente de la Zona Metropolitana del Valle de México, se construyeron 256 conjuntos con 564.832 viviendas (un promedio de 2.206 viviendas por conjunto) entre 1999 y 2011, con una población de más de 2 millones y medio de habitantes.

Las características de estos conjuntos son muy similares en todas las ciudades del país: gran dimensión de los conjuntos en número de viviendas; conformación por viviendas unifamiliares de una o dos plantas; muy reducida dimensión del terreno y la vivienda, insuficiente para una vida familiar satisfactoria; mala calidad de los materiales de construcción; ausencia de unidades de abasto diario de alimentos y otros bienes de uso básico; y carencia de servicios sociales y recreativos necesarios para la población y adecuados a su tamaño (Eibenschutz y Goya, 2009, p.55 y ss.; Mendiburu, 2011).

Imagen 3. Conjunto de vivienda de interés social en Puebla



Fuente: Revista *Ciudades*, 79. (2009).

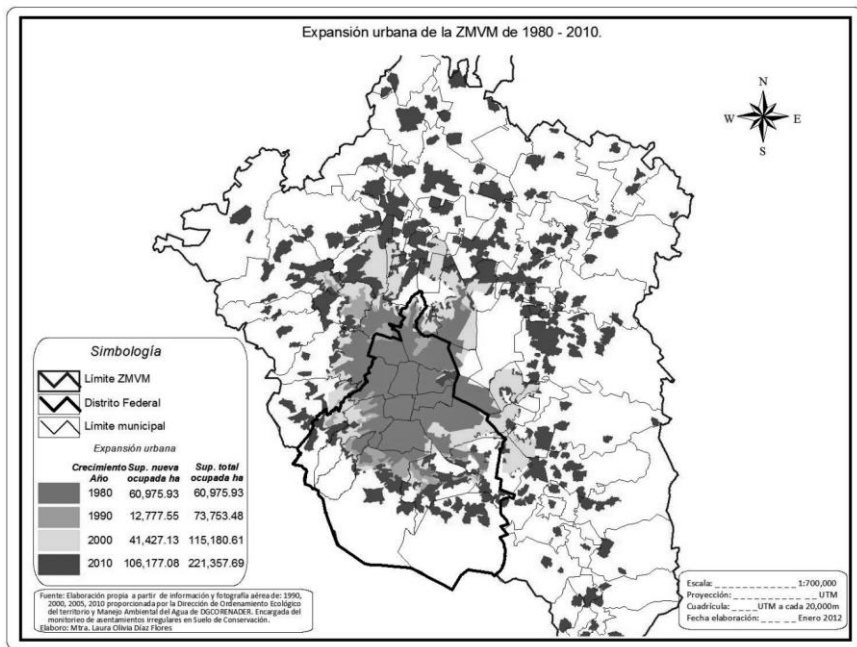
En todas las ciudades medias y grandes del país, los mega-conjuntos de vivienda de interés social se localizan a gran distancia del límite externo de las ciudades para obtener suelo agrario barato, generalmente de propiedad ejidal o comunal, lo cual, añadido a la ausencia de satisfactores básicos para la vida familiar ya señalada, da lugar a la multiplicación de desplazamientos a larga distancia y notorios sobrecostos en tiempo y dinero para sus habitantes. En promedio, las distancias al centro de las ciudades empezó a crecer en la segunda mitad de los años noventa y no ha dejado de hacerlo desde entonces (Eibenschutz y Goya, 2009, p.21 y ss.). Otra implicación severa de esta localización es la elevación de los costos de instalación de los servicios públicos cubiertos por la colectividad urbana.

El resultado de estas condiciones negativas para el usuario ha sido que cerca de un tercio de las viviendas producidas en estas circunstancias se encuentran invendidas, abandonadas por

sus compradores, en muchos casos semi destruidas por el crimen y se ha despilfarrado el capital social invertido en su construcción (Mendiburu, 2011).

Estos mega conjuntos –y las políticas urbanas que los sustentan– son responsables de un crecimiento disperso sin precedentes del perímetro urbano de las ciudades mexicanas, y de una caída correlativa de su densidad promedio que podemos ejemplificar con la ZMVM, cuya densidad era en 1980 de 212 habitantes por hectárea, en 1990 de 221, en 2000 de 166 y en 2010 de 94 (Pradilla (coord.) y otros, 2014: cap. 2; ver mapa).

Figura 1. Expansión urbana de la ZMVM de 1980-2010



Pero al mismo tiempo que ocurre este movimiento *centrífugo*, el capital inmobiliario impulsa otro *centrípeto*, un proceso de re-

construcción y re-valorización de áreas interiores de las ciudades, que incluye la construcción de centros comerciales, inmuebles corporativos de gestión, de usos mixtos y de vivienda, en altura para intensificar el uso del suelo y recuperar las rentas del suelo primarias y secundarias, que implica una redensificación de la estructura urbana consolidada, orientada fundamentalmente hacia la actividad empresarial y la vivienda de sectores de ingresos medios y altos dados los elevados costos del suelo y la construcción, incrementados además por la inclusión de las llamadas “amenidades” o actividades recreativas, de convivencia, de comercio y servicios, etcétera, que acentúan la privatización de la vida urbana (Pradilla, 2010^b; 2013, 2014).

En décadas recientes, en diferentes ciudades latinoamericanas y mexicanas, se ha desarrollado otro proceso justificado por la exacerbación de la mercantilización del suelo urbano y la reducción de la tolerancia estatal a la ocupación irregular de suelo periférico: el aumento de la altura de la construcción y la densificación inmobiliaria y poblacional en antiguos barrios y colonias populares que fueron periféricas pero ahora son interiores, en muchos casos localizadas estratégicamente en la estructura urbana.

En síntesis, a lo que llegamos es a procesos simultáneos de signo contrario: intensificación de la densidad inmobiliaria en una *ciudad interior compacta*, y caída de la densidad en una *periferia dispersa y fragmentada*. Pero como la población de las ciudades sigue creciendo, aunque a un ritmo menor que en el pasado, y la que llega a residir a la periferia es mayor que la media urbana pues incluye a la que se desplaza desde su centro, podemos afirmar que aún se mantiene el ciclo de expansión-consolidación-expansión en la periferia al que hemos hecho referencia anteriormente.

Si cambiamos de escala y nos ubicamos en la de las *ciudades región* o grandes *sistemas urbanos regionales* (Pradilla, 2009, p.263 y ss.), tanto en América Latina como en México podríamos

acercarnos a la metáfora de la “ciudad sin límites”, la “métapolis” (Ascher, 1995), pues la expansión centrífuga de las metrópolis, las ciudades y pueblos que los conforman y el surgimiento de núcleos de servicios a los viajeros carreteros o, aún, de asentamientos dispersos de vivienda casi siempre marginal, darían la apariencia que relatan los autores europeos o estadounidenses. Sin embargo, tendríamos que explorar los grados reales de integración urbana de los distintos núcleos que los forman.

Los costos de la dispersión periférica⁵

Los efectos negativos del patrón de crecimiento urbano disperso y fragmentado seguido por las ciudades mexicanas son ampliamente conocidos, pero parece necesario esbozarlos sintéticamente.

En las décadas recientes, las ciudades mexicanas se han expandido físicamente en mayor proporción que la población, sobre las áreas periféricas agrícolas y de reserva natural (bosques, humedales, cañadas y quebradas, lagunas de regulación, etc.), destruyéndolas, a pesar de que son indispensables para el mantenimiento de un medio ambiente sano y sustentable. En muchos casos, se han integrado a la ciudad, por fraccionamiento privado o público o asentamiento irregular, terrenos minados, inundables, sujetos a deslaves o a trombas de agua, sobre grietas del suelo, etcétera, no aptos para la urbanización, que luego se han convertido en áreas de alto riesgo para sus habitantes y patrimonios. Este crecimiento expansivo continúa aún en el Distrito Federal, a pesar de que su población se ha estabilizado, debido a su expulsión hacia las periferias por la sustitución de viviendas en los procesos de re-construcción de las áreas centrales, y a la construcción de inmuebles para activida-

⁵ Basado en Pradilla, 2011, p.285 y ss.

des terciarias que atienden a la nueva demanda localizada en la periferia (Pradilla (Coord.) y otros, 2014: cap. 6).

Las rentas y los precios del suelo en toda la ciudad se elevan continuamente por la permanente integración de nuevas áreas periféricas al crecimiento urbano las cuales, por el patrón de crecimiento, serán ocupadas extensivamente por viviendas de baja altura y densidad reducida. El incremento de las *rentas absolutas* permite la especulación con los terrenos baldíos ubicados en los *poros* dejados por el proceso de expansión. La reconstrucción en la ciudad interior, que en ocasiones incluye la sustitución de estratos sociales, eleva también las *rentas secundarias del suelo*: las *diferenciales de comercio*, las *de monopolio de segregación* o las *diferenciales de vivienda* (Jaramillo, 2008: cap. IV), que se imbrican en el alza general de los precios del suelo el cual actúa dialécticamente como nuevo factor de expulsión de la población de bajos recursos hacia la periferia.

La extensión de las redes troncales de vialidad, transporte, comunicaciones, agua potable, electricidad, teléfono, etcétera, para atender a los fraccionamientos y mega conjuntos periféricos dispersos y de baja densidad, y su mantenimiento extensivo, tiene un alto costo, muy superior al de las adecuaciones que serían necesarias para la reconstrucción vertical en áreas integradas; y ese mayor costo público es cubierto por todos los que pagan impuestos locales en la metrópoli y no por las empresas inmobiliarias y constructoras o los usuarios inmediatos. Se trata de la socialización de los costos, con privatización de las ganancias y beneficios.

El crecimiento de la ciudad expandida y de baja densidad relativa, implica el alargamiento sin fin, en la distancia, el tiempo, la complejidad y el costo, de los desplazamientos laborales y los necesarios para la reproducción social de la población (abasto para el consumo, educación, salud, recreación, etcétera), sobre todo la de menores ingresos, impactando a los sistemas de transporte público y dado su déficit cuantitativo y cualitativo,

presionando al crecimiento del parque vehicular privado y su uso, del gasto de energéticos fósiles, y al aumento de la contaminación atmosférica (Márquez y Pradilla: 2007).

Hay que recordar que las lógicas de desplazamiento del empleo y de la vivienda no son coincidentes. El movimiento de la vivienda hacia la periferia genera un alargamiento del tiempo y costo de desplazamiento, que puede dar lugar a la pérdida del empleo o a una disminución real del salario. Los movimientos del capital y el empleo, derivados de los procesos de desindustrialización registrados en la ZMVM y otras metrópolis desde 1980 difícilmente pueden ser seguidos por la fuerza de trabajo (Pradilla (coord.) y otros, 2014: cap. 3), anclada a un territorio por la vivienda propia que le ha costado a las familias largos años de lucha y trabajo y que constituye, fuera de su fuerza laboral, su único patrimonio.

El patrón de crecimiento periférico disperso implica una costosa paradoja: el continuo desplazamiento poblacional y el abandono de viviendas de áreas centrales bien dotadas de infraestructura y servicios sociales y culturales, lleva a que estos se hagan excedentarios y obsoletos, al tiempo que se imponen nuevas inversiones en estos rubros en la periferia, para los nuevos asentamientos y sus pobladores, a un alto costo y con un resultado siempre deficitario cuantitativa y cualitativamente. Al mismo tiempo, significa la ausencia de oferta comercial y de servicios públicos y privados en las nuevas áreas de vivienda periférica, para atender su demanda cotidiana, y la necesidad de construirla, transmitiendo su costo a los compradores y usuarios. Para que se implante la oferta, será necesario esperar a que la demanda alcance el nivel necesario de rentabilidad derivada de las economías de escala y aglomeración, lo cual suele tardar, colocando a los primeros asentados en una situación de desabasto prolongado

En las nuevas periferias, los pobladores enfrentan durante largos períodos la carencia de elementos muy importantes de la

vida urbana que solo pueden ser creados colectivamente en períodos de tiempo largos, como lugares y servicios culturales, deportivos y recreativos, espacios e instituciones públicas, etcétera, existentes en mayor cantidad y calidad, pero cada vez menos usados, en las áreas interiores y de vieja urbanización. En los nuevos emplazamientos periféricos, los sectores más vulnerables (niños, adultos mayores, mujeres embarazadas, discapacitados, etcétera) tienen que recorrer mayores distancias y realizar más complejos desplazamientos, llenos de barreras interpuestas por las grandes vialidades.

En el contexto mexicano de violencia y delincuencia urbana descontrolada, en los nuevos asentamientos periféricos se enfrentan mayores dificultades para el mantenimiento de la seguridad pública debido al crecimiento del área a cubrir por los cuerpos de seguridad locales, frecuentemente muy débiles en las municipalidades periféricas, a las condiciones morfológicas de las nuevas colonias o conjuntos, en algunos casos a la dispersión de las viviendas y la mayor dificultad para la seguridad focalizada que en los edificios densos y verticales.

Finalmente, tendríamos que trabajar sobre las implicaciones que tiene en lo económico-social y lo territorial el doble movimiento de disminución de la *población residente* en las áreas interiores y de incremento correlativo de la *población flotante* o *itinerante* proveniente de las áreas periféricas, que nos lleva a pensar en dos densidades demográficas distintas, la *diurna* y la *nocturna*. Un efecto conocido es que la población itinerante consume servicios públicos en una Unidad Político Administrativa y paga impuesto predial y otras contribuciones locales en otra diferente, la de residencia, generando desequilibrios fiscales. Para el análisis de la densidad diurna carecemos de información estadística confiable y precisa, así como sobre los impactos urbanos de esta realidad.

El difícil retorno a la ciudad compacta y sus implicaciones

Los costos que representa para la sociedad el patrón de crecimiento fragmentado socialmente y disperso de la periferia de las ciudades, en particular de las zonas metropolitanas en las condiciones específicas de la realidad mexicana y latinoamericana, nos llevan inmediatamente a la necesidad de regresar a un patrón de crecimiento compacto, tanto en el interior, como en la periferia urbana cuando sea estrictamente necesario. Esta preocupación estaba ya presente en el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, versión 1996 (DDF, 1996), motivó el Bando 2 aplicado de 2000 al 2007 (Tamayo (coord.) 2007), y sigue presente en las políticas urbanas capitalinas; y la dedujo también el actual gobierno federal ante los problemas generados por las políticas de vivienda de los anteriores gobiernos que llevaron a la proliferación de mega conjuntos periféricos dispersos de vivienda, antes señalada. Pero la sencilla conclusión inicial se hace más compleja cuando pensamos en qué consistiría una ciudad compacta y cuáles son las dificultades para lograrla⁶.

La primera acción a la que llegaríamos cuando pensamos en la compactación de las ciudades actuales, es a la necesidad de la *re-densificación habitacional* de las áreas interiores mediante la verticalización y/o el uso más intensivo del suelo urbano. Sin embargo, como lo ha demostrado la experiencia del Distrito Federal con la aplicación del Bando 2 del 2000 al 2007 en las cuatro “delegaciones centrales”, si la densificación está regida por las reglas de la economía mercantil, el efecto es la sobresaturación de los terrenos con un impacto ambiental negativo, y un crecimiento desmesurado del costo del suelo y la vivienda

6 En este mismo orden de ideas, ver el artículo de Pradilla, 2012.

que excluye del acceso a los sectores mayoritarios de la población. Para estos sectores mayoritarios, mantenerlos en las áreas centrales o regresarlos a ellas implicaría: introducir impuestos sobre la valorización y las plusvalías urbanas; y, con esta base, aplicar una política intensa de subsidios públicos, en particular para el acceso al suelo, medidas que no están incluidas en las políticas urbanas y de vivienda actuales. Cabe señalar que en este panorama, la minimización de la vivienda, más que una solución, se convierte en parte del problema como lo observamos en los mega conjuntos actuales, por lo que habría que rediseñar los códigos de construcción para imponer condiciones de sustentabilidad ambiental y habitabilidad en el diseño de las viviendas.

Hoy día, la segregación socio-territorial de la vivienda y otros elementos urbanos necesarios a la vida urbana, cuyo factor económico determinante es el precio de mercado del ensamble suelo-vivienda, es parte fundamental del problema de la poca convivencia y la conflictividad urbana; en una ciudad compacta futura no debería reproducirse, pues acentuaría la fragmentación territorial e inhibiría el retorno de la población a las áreas interiores. La re-construcción de la ciudad compacta supone por tanto mitigar la fragmentación socio-territorial.

En América Latina en general, y en México en particular, la generalización del automóvil particular como medio de transporte de los sectores de ingresos medios y altos, y su dominio⁷, promovidos por el déficit cuantitativo y cualitativo del transporte público y la opción tomada por los gobiernos —en sus diferentes niveles—, por la vialidad para el automóvil, han sido vectores

7 El automóvil privado domina ampliamente en términos del número de vehículos en circulación y de la ocupación de la vialidad, pero es notoriamente minoritario en lo que respecta a las personas transportadas, lo cual se ha convertido en una contradicción estructural mayor en nuestras ciudades.

de la dispersión urbana y de la fragmentación socio-territorial (Márquez y Pradilla, 2007), pues actúan como barreras al libre acceso y movilidad de la población. Un proyecto de ciudad compacta debe revertir el dominio del automóvil privado y la vialidad para su uso, en beneficio del transporte público y colectivo, lo cual implica tanto políticas públicas de gran calado, largo plazo y alto impacto (restricciones a la circulación de automóviles, impuestos a su uso, transformación de las vialidades, peatonalización, proyectos de transporte público de nueva generación, campañas publicitarias, etcétera), como cambios culturales muy significativos. Los beneficios se expresarán tanto en el ámbito de la movilidad de la mayoría de la población, como en la disminución de la fragmentación urbana agravada por las vialidades confinadas, y el mejoramiento de las condiciones ambientales, uno de cuyos componentes básicos es la contaminación atmosférica aportada mayoritariamente por el automóvil.

Si queremos avanzar en la sustentabilidad ambiental de las ciudades, en el marco de la compactación urbana, tenemos además que restringir el crecimiento urbano sobre la periferia rural y promover económica, tributaria e ideológicamente el reuso del suelo baldío interior y el reciclaje, en condiciones adecuadas de las actuales áreas interiores deterioradas. Se hace necesaria una nueva y significativamente distinta regulación social urbana que integre: índices adecuados de ocupación del suelo, cesión de áreas a lo público, aumento de las áreas verdes y los ámbitos públicos de libre apropiación, más adecuada separación entre inmuebles, etcétera, lo que significa una restricción de la libre acción del sector inmobiliario y constructor en aras del bienestar colectivo.

La desindustrialización de las metrópolis, particularmente en sus áreas interiores, está significando la pérdida de empleos situados cerca a la vivienda, proceso solo en parte compensado por la diseminación del empleo terciario en toda la estructura urbana (Pradilla (coord.) y otros, 2014: cap.4); el efecto ha sido

el crecimiento descontrolado de la informalidad en los territorios urbanos, el aumento de los desplazamientos laborales y de la migración intra-urbana permanente que lleva a la ocupación de áreas periféricas. Un proyecto de ciudad compacta supone una política de largo plazo de incremento del empleo formal adecuadamente localizado en relación con las áreas actuales de vivienda de los trabajadores, para disminuir los desplazamientos cotidianos y las migraciones permanentes hacia las localizaciones laborales. Una reindustrialización sustentable de las ciudades interiores sería necesariamente un componente de la reestructuración urbana.

Todos los aspectos tocados anteriormente nos llevan a la necesidad de un *proyecto de ciudad compacta* de largo plazo y a la reconstrucción de la herramienta de la *planeación urbana integral*, duramente golpeada por la ideología neoliberal y por el pragmatismo y el espontaneísmo dominante en las políticas urbanas actuales (Pradilla, 2009: cap. V). Pensamos, por tanto, que la reconstrucción de las ciudades para hacerlas compactas exige una *reforma urbana estructural* que es, a la vez, económica, política, cultural, territorial y ambiental.

Referencias

- Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris, France: Odile Jacob Editions.
- Benevolo, L. (1979). *Orígenes del urbanismo moderno*. España: Hermann Blume Ediciones. (Obra original publicada en 1963).
- Castillo, J. P. (2009). *Conjunto de vivienda de interés social en Puebla* [fotografía]. Revista *Ciudades*, 79.
- Delgado, J. (2003, enero-abril). La urbanización difusa, arquetipo territorial de la ciudad región. *Sociológica*. núm (51), Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco, México DF, México.
- Dematteis, G. (1998) Suburbanización y peri urbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas, en F. J. Monclús. (Ed.), *La ciudad*

- dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*. Barcelona, España: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona.
- Departamento del Distrito Federal [DDF]. (1996). Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal Versión 1996. Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda. México DF, México.
- Duhau, E. (1998). *Habitat popular y política urbana*. Azcapotzalco, México: Miguel Ángel Porrúa Editor y Universidad Autónoma Metropolitana.
- Duhau, E. (2008, julio-septiembre). Los nuevos productores del espacio habitable. *Ciudades*, núm. (79). México: Red Nacional de Investigación Urbana.
- Duhau, E. y Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México DF, México: Siglo XXI Editores.
- Eibenschutz, R. y Goya, C. (Coords.). (2009). *Estudio de la integración urbana y social en la expansión reciente en las ciudades en México 1996-2006*. Secretaría de Desarrollo Social del Gobierno Federal. México DF, México: Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco y Miguel Ángel Porrúa Editor.
- Jaramillo, S. (2009). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Bogotá, Colombia: Universidad de los Andes.
- Kozak, D. (2011). Fragmentación urbana y neoliberalismo global, en E. P. Cobos (Comp.), *Ciudades compactas, dispersas, fragmentadas*. Xochimilco, México: Miguel Ángel Porrúa Editores y Universidad Autónoma Metropolitana.
- Marinero, A. y Rivas, J.L. (2011). Experiencia del control del *sprawl* en una región española. En E. PRADILLA (Comp.), *Ciudades compactas, dispersas, fragmentadas*. Xochimilco, México: Miguel Ángel Porrúa Editores y Universidad Autónoma Metropolitana.
- Márquez, L. y Pradilla, E. (2007, noviembre). Ciudad de México: el automóvil contra el transporte público. *Investigación y diseño*. Volumen (04). Xochimilco, México: DCyAD, Universidad Autónoma Metropolitana.
- Mendiburu, D. (2011, julio 11). Vivir en un gueto, *Emesquis*, (258). México DF, México.
- Monclús, F. J. (1998). Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas. En Monclús, F. J. (Ed.), *La ciudad dis-*

- persa. Suburbanización y nuevas periferias*. Barcelona, España: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona.
- Nel-lo, O. (1998). Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa. En Monclús, F. J. (Ed.), *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*. Barcelona, España: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona.
- Pradilla, E. (marzo, 1981). Desarrollo capitalista dependiente y proceso de urbanización en América Latina. *Revista Interamericana de Planificación*, núm. 57, volumen XV. México DF, México: Sociedad Interamericana de Planificación.
- Pradilla, E. (1987). *Capital, Estado y vivienda en América Latina*. México DF, México: Editorial Fontamara.
- Pradilla, E. (1989). Acumulación de capital y estructura territorial en América Latina. En M. Lungo. (Comp.), *Lo urbano: Teoría y métodos*. San José, Costa Rica; CSUCA, Editorial Universitaria Centroamericana.
- Pradilla, E. (1992, febrero 12-14). La contrarreforma agraria y la cuestión territorial, en *Memoria de la primera mesa redonda Implicaciones de las reformas al Artículo 27 Constitucional y la nueva Ley Agraria*. Toluca, México: Coordinación General de Investigación y Estudios Avanzados, Universidad Autónoma del Estado de México.
- Pradilla, E. (2009). *Los territorios del neoliberalismo en América Latina*. Xochimilco, México: Universidad Autónoma Metropolitana y Miguel Ángel Porrúa Editores.
- Pradilla, E. (2010^a, noviembre). Teorías y políticas urbanas: ¿Libre mercado mundial o construcción regional? *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. Volumen (12), núm. 2. Sao Paulo, Brasil.
- Pradilla, E. (2010^b, 2º semestre). Mundialización neoliberal, cambios urbanos y políticas estatales en América Latina, *Cadernos Metrópole*, núm. 24. Sao Paulo, Brasil: Observatorio das Metrópoles.
- Pradilla, E. (2011). Zona Metropolitana del Valle de México: Una ciudad baja, dispersa, porosa y de poca densidad. En E. Pradilla (Comp.), *Ciudades compactas, dispersas, fragmentadas*. Xochimilco, México: Miguel Ángel Porrúa Editor y Universidad Autónoma Metropolitana.

- Pradilla, E. (2012). Una política territorial alternativa: ciudades y regiones equitativas, democráticas, integradas y sustentables, en J. L. Calva (Coord.), *Análisis estratégico para el desarrollo*, Volumen (13). México DF, México: Desarrollo regional y urbano, Consejo Nacional de Universitarios, Juan Pablos Editores.
- Pradilla, E. (2013). *Formas productivas, fracciones del capital y reconstrucción urbana en América Latina*. México DF, México: Inédito, UAM-X.
- Pradilla, E. (2014, junio). La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación en América Latina. *Cadernos Metrópole*, núm. 31. Sao Paulo, Brasil: Observatorio das Metrôpoles.
- Pradilla, E., (coord.) y otros. (2014). *Zona Metropolitana del Valle de México: cambios demográficos, económicos y territoriales*. Xochimilco, México: Universidad Autónoma Metropolitana, Inédito.
- Puebla, C. (2002). *Del intervencionismo estatal a las estrategias facilitadoras. Cambios en la política de vivienda en México*. México DF, México: El Colegio de México.
- Ragón, M. (1979). *Historia mundial de la arquitectura y el urbanismo modernos*, tomo 1. Ideologías y pioneros 1800-1910. Barcelona, España: Ediciones Destino. (Trabajo original publicado en 1971).
- Tamayo, S. (Coord.). (2007). *Los desafíos del Bando 2*. México DF, México: GDF, UACM.