

La ciudad y la planeación territorial democrática. Desafíos para la construcción de la ciudad incluyente

Lucía Álvarez y Víctor Delgadillo (coordinadores)



UACM

Universidad Autónoma
de la Ciudad de México

NADA HUMANO ME ES AJENO



**INSTITUTO DE PLANEACIÓN
DEMOCRÁTICA Y PROSPECTIVA**

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COORDINACIÓN DE DIFUSIÓN CULTURAL
Y EXTENSIÓN UNIVERSITARIA

Tania Hogla Rodríguez Mora
RECTORA

José Alberto Benítez Oliva
SECRETARIA GENERAL

Fernando Francisco Félix y Valenzuela
COORDINADOR DE DIFUSIÓN CULTURAL
Y EXTENSIÓN UNIVERSITARIA

José Ángel Leyva
RESPONSABLE DE PUBLICACIONES

La ciudad y la planeación territorial democrática. Desafíos para la construcción de la ciudad incluyente

Lucía Álvarez y Víctor Delgadillo
(Coordinadores)

UACM

Universidad Autónoma
de la Ciudad de México

NADA HUMANO ME ES AJENO



IPDP

La ciudad y la planeación territorial democrática. Desafíos para la construcción de la ciudad incluyente / Lucía Álvarez y Víctor Delgadillo (coordinadores). -- Primera edición. -- México : Universidad Autónoma de la Ciudad de México : Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva de la Ciudad de México, 2024.

449 páginas : tablas, fotografías, mapas ; 21 cm.

Incluye referencias bibliográficas.

Con textos de: Ernesto Alva, Lucía Álvarez, Pedro Álvarez Icaza, Cecilia Barraza, Elizabeth Caracheo, Patricio Carezzana, Sharon Castillo, José Castro, Priscilla Connolly, María Soledad Cruz, Víctor Delgadillo, Sergio Flores, Iván Gomezcésar, Pável Granados, Ignacio Kunz, Abril Olguín, Emilio Pradilla, Héctor Quiroz, Patricia Ramírez Kuri, Cristina Sánchez-Mejorada, Georgina Sandoval, Clemencia Santos, Enrique Soto y Alejandro Suárez Pareyón. Foto de portada: Dzilam Méndez Villagrán. Preámbulo de Tania Hogla Rodríguez.

ISBN 978-607-8939-84-8

1. Planeación regional — México (CDMX). — 2. Urbanización — México (CDMX). — 3. Ciudades y pueblos — México — Crecimiento. — 4. México (CDMX) — Política y gobierno — 5. México (CDMX) — Condiciones sociales -- I. Álvarez Enríquez, Lucía, coordinadora. -- II. Delgadillo Polanco, Víctor Manuel, coordinador.

LC HT395.M6

Dewey 307.76097252

Lucía Álvarez, Víctor Delgadillo (coordinadores), *La ciudad y la planeación territorial democrática. Desafíos para la construcción de una ciudad incluyente*
Primera edición, 2024

D.R. © Lucía Álvarez, Víctor Delgadillo (coordinadores)

© Universidad Autónoma de la Ciudad de México

Dr. García Diego, 168,

Colonia Doctores, Alcaldía Cuauhtémoc,

C.P. 06720, Ciudad de México

ISBN: 978-607-8939-84-8

publicaciones.uacm.edu.mx

Esta obra fue aprobada para su publicación por el Consejo Editorial de la UACM.

Los contenidos de este libro pueden ser reproducidos, siempre que su propósito no tenga fines de lucro y se cite expresamente la fuente: autores y editorial.

Las características tipográficas, de composición, diseño, formato, corrección son propiedad de los editores.

Hecho e impreso en México / Printed in Mexico

Esta es una publicación gratuita con fines de difusión cultural

Queda prohibida su venta

**La ciudad y la planeación
territorial democrática.
Desafíos para la construcción
de la ciudad incluyente**

Lucía Álvarez y Víctor Delgadillo
(Coordinadores)

Índice

Preámbulo	8
Patricio Carezzana	
Preámbulo	10
Tania Hogla Rodríguez	
Introducción	14
La ciudad y la planeación territorial democrática. Desafíos para la construcción de una ciudad incluyente Víctor Delgadillo y Lucía Álvarez Enríquez	
Primera parte.	27
Planeación territorial y planeación participativa, una perspectiva histórica	
1. Planes y planificación territorial en la historia de la Ciudad de México Víctor Delgadillo	29
2. Planeación urbana, normativa y participativa Georgina Sandoval y Sharon Castillo Fajardo	51
3. Sociedad civil, ciudadanía y participación ciudadana en la Ciudad de México Lucía Álvarez Enríquez	71
Segunda parte.	97
El marco jurídico del ordenamiento territorial	
4. Ordenamiento territorial en el marco jurídico vigente en la Ciudad de México Ignacio Kunz-Bolaños y Abril Olguín-McCain	99
5. Sistema de planeación de la Ciudad de México, bases conceptuales para una zonificación urbana más justa Celia Elizabeth Caracheo Miguel, Sergio Armando Flores Peña y Enrique Soto Alva	121
6. Una ciudad con una enorme riqueza medioambiental. Geografía de la esperanza en la Ciudad de México Pedro Álvarez Icaza	141

Tercera parte. Transformar la ciudad	167
7. Una ciudad de ciudades, segregada e históricamente desigual. Los tipos de poblamiento y su relación con la planeación territorial Priscilla Connolly, con la colaboración de José Castro	169
8. Una ciudad mercantilizada Emilio Pradilla Cobos	197
9. Patrimonio cultural de la Ciudad de México Cecilia Barraza Gómez	221
10. Una ciudad de unidades habitacionales Ernesto Alva Martínez y Alejandro Suárez Parayón. Laboratorio de Vivienda UNAM.	281
11. Una ciudad de asentamientos humanos irregulares Clemencia Santos Cerquera	311
12. Espacio público. El lugar común en la reconstrucción de la ciudad y los derechos urbanos Patricia Ramírez Kuri	335
13. Pueblos originarios y comunidades indígenas residentes en la Ciudad de México Iván Gomezcézar Hernández	357
14. La diversidad de la ciudad popular, el barrio, las colonias y los fraccionamientos María Soledad Cruz Rodríguez y Cristina Sánchez Mejorada Fernández	383
15. Una ciudad para las niñeces Héctor Quiroz Rothe	407
Colofón	429
16. La ciudad del futuro Pável Granados	431
Semblanzas	442

CAPÍTULO 8

Una ciudad mercantilizada

Emilio Pradilla Cobos¹

¹ Gráficos y cuadros elaborados por Lisett Márquez López y Erika Marina Hernández Ruíz.

La mercantilización de una sociedad y su territorio, de una ciudad, en este caso la capital de México, no es resultado de un solo proceso; es, por el contrario, efecto de múltiples movimientos económicos, sociales, culturales, políticos y territoriales combinados, en un tiempo largo, cuyo conocimiento es necesario abordar simultáneamente para no caer en los diagnósticos y soluciones unilaterales, simplistas y fallidas que han caracterizado a la Ciudad de México, en particular desde que el neoliberalismo se hizo dominante en la acumulación de capital y las políticas estatales en nuestro país. Como en toda estructura, una acción en un solo punto genera malformaciones en toda ella; por esto, para transformarla positivamente, objeto esencial de todo análisis, es necesario aplicar acciones simultáneas, combinadas y compensadas en todos los puntos conflictivos de la estructura urbana.

Para comprender la mercantilización de la Ciudad de México que la han hecho una *ciudad mercancía*, sus impactos negativos sobre la mayoría de su población y las opciones para su solución, tenemos que recorrer un largo camino que nos conducirá a abordar múltiples procesos en curso y sus diversas implicaciones que han llevado a convertirla en una realidad dominada por el mundo de las mercancías de todo tipo que, a pesar de su continuo avance, aún tiene mucho camino que recorrer con un elevado costo real para sus habitantes; si actuamos correctamente sobre el todo, partiendo de un diagnóstico objetivo, lograremos hacerla avanzar en una transición hacia la construcción de *una ciudad para todos*.

La belleza de la Ciudad de México ha sido elogiada por muchos políticos, académicos y escritores, otros señalan con pesimismo que “aquí nos tocó vivir”; reconocemos la belleza de muchos lugares de la ciudad, nos beneficiamos, gozamos de ellos, pero nuestra labor orientada a la búsqueda de soluciones de política urbana, nos obliga a describir lo problemático de y en la ciudad, sus contradicciones profundas, sus conflictos, pues solo conociéndolos objetivamente podremos elegir las acciones transformadoras necesarias para su solución, que

requiere de la participación activa, representativa y decisoria de la mayoría de sus habitantes.

Una ciudad desigualmente poblada

Desde 1950, la tasa de crecimiento anual promedio de la población de la Ciudad de México (CDMX) ha venido disminuyendo, al tiempo que la de los municipios conurbados de los Estados de México e Hidalgo en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), la *ciudad real*², aumentaba hasta 1970 e iniciaba su descenso, superando siempre la de la CDMX como parte de un intenso proceso de metropolización (Ver Cuadros 1 y 2).

Cuadro 1
Población de la Ciudad de México y la Zona Metropolitana del Valle de México

Año	1689*	1746*	1790*	1811**	1820**	1838**	1895**	1900***	1910***	1921***	1930***
Ciudad de México	50,000	100,000	129,000	168,846	179,830	205,430	474,860	541,516	720,753	906,063	1,229,576

Año	1940^	1950^	1960^	1970^	1980^	1990^^	2000^^	2010^^^	2020^^^
Distrito Federal	1,757,530	3,050,442	4,870,876	6,874,165	8,831,079	8,235,744	8,605,239	8,851,080	9,209,944
Municipios conurbados	199,969	289,943	590,799	2,220,307	4,064,528	7,328,051	9,791,438	11,265,762	12,609,000
ZMVM	1,957,499	3,340,385	5,461,675	9,094,472	12,895,607	15,563,795	18,396,677	20,116,842	21,818,944

Fuente: "Sonia Lombardo, "Atlas de la Ciudad de México", COLMEX, 1987.

** Lourdes Márquez Morfín, La desigualdad ante la muerte en la Ciudad de México, Siglo XXI, 1994.

*** INEGI "Cien años de censos de población 1895-1965", INEGI, 1940-1990.

^ INEGI, "Censo General de Población y Vivienda" DF y Edomex, INEGI, 1940-1990.

^^ CONAPO, "Delimitación de las zonas metropolitanas de México", CONAPO, 2005.

^^^ INEGI, "Censo General de Población y Vivienda, 2010".

**** INEGI, "Censo General de Población y Vivienda, 2020".

Cuadro 2
Tasa de crecimiento anual promedio de la población de la Ciudad de México y la ZMVM

	1689-1746	1746-1790	1790-1811	1811-1820	1820-1838	1838-1895	1895-1900	1900-1910	1910-1921	1921-1930
Ciudad de México	1.22	0.58	1.93	0.70	0.74	1.48	2.66	2.90	2.10	3.45

	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2010	2010-2020
Distrito Federal		5.67	4.79	3.50	2.54	-0.70	0.44	0.28	0.40
Municipios conurbados		3.79	7.38	14.16	6.23	5.60	2.94	1.41	1.20
ZMVM	4.75	5.49	5.04	5.23	3.55	1.69	1.69	0.90	0.82

Fuente: Elaboración propia con base en los datos del cuadro "Población de la Ciudad de México y la ZMVM"

Esta dinámica demográfica es, sin embargo, muy desigual según las áreas territoriales de la Ciudad de México (CDMX), que por razones de disponibilidad de información se ordenan por delegaciones y desde el censo del año 2020 por alcaldías: mientras Azcapotzalco, Coyoacán, Gustavo A. Madero, Iztacalco y Venustiano Carranza disminuyeron su población residente en el período intercensal

2 Según nuestro análisis, la Ciudad de México -hasta 2016, el Distrito Federal- es una unidad político-administrativa (UPA) particular, con ciertas identidades particulares, pero la ciudad objetivamente, en su economía y la vida cotidiana de sus habitantes es la Zona Metropolitana del Valle de México.

2010-2020, las demás alcaldías siguen aumentándola, Benito Juárez, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, tres de las cuatro llamadas “alcaldías centrales”³ recuperaron en el período la tendencia demográfica positiva (Ver Cuadro 3) gracias al Bando 2 del año 2000, a otras políticas urbanas aplicadas por los gobiernos sucesivos y a las acciones de re-construcción⁴ de las áreas centrales emprendidas por el capital inmobiliario-financiero en el patrón neoliberal de acumulación de capital. De los municipios conurbados del Estado de México en la ZMVM, solo Naucalpan, Nezahualcóyotl, Teoloyucan y Tlalnepantla comparten la tendencia decreciente de su población, mientras el resto de los municipios metropolitanos la aumentan. Las densidades por km² son también muy diferentes entre las alcaldías (ver Cuadro 3) y los municipios conurbados; toda la metrópoli es de baja densidad si la comparamos con otras grandes ciudades del continente, sobre todo las brasileñas y colombianas (Pradilla, 2011).

Cuadro 3
Población y densidad en la Ciudad de México

	2000	2010	2020	Superficie en Km ²	Densidad media hab/km ² 2020
Ciudad de México	8,605,239	8,851,080	9,209,944	1,494.5	6,162.56
Álvaro Obregón	687,020	727,034	759,137	95.9	7,915.92
Azcapotzalco	441,008	414,711	432,205	33.5	12,901.64
Benito Juárez	360,478	385,439	434,153	26.7	16,260.41
Coyoacán	640,423	620,416	614,447	53.9	11,399.76
Cuajimalpa de Morelos	151,222	186,391	217,686	71.5	3,044.56
Cuauhtémoc	516,255	531,831	545,884	32.5	16,796.43
Gustavo A. Madero	1,235,542	1,185,772	1,173,351	87.9	13,348.70
Iztacalco	411,321	384,326	404,695	23.1	17,519.26
Iztapalapa	1,773,343	1,815,786	1,835,486	113.2	16,214.54
La Magdalena Contreras	222,050	239,086	247,622	63.4	3,905.71
Miguel Hidalgo	352,640	372,889	414,470	46.4	8,932.54
Milpa Alta	96,773	130,582	152,685	298.2	512.02
Tláhuac	302,790	360,265	392,313	85.8	4,572.41
Tlalpan	581,781	650,567	699,928	314.5	2,225.53
Venustiano Carranza	462,806	430,978	443,704	33.9	13,088.61
Xochimilco	369,787	415,007	442,178	114.1	3,875.35

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, Censo General de Población y Vivienda, 2000, 2010, 2020.

3 Solo son *alcaldías centrales* si tomamos en cuenta el conjunto de la ZMVM.

4 Usamos re-construcción o re-producción para indicar el proceso de demolición y nueva construcción que se lleva a cabo en un lugar ya construido, práctica muy usual en la llamada “renovación urbana”, en particular en la actualidad.

El incremento absoluto de la población, continuo pero menos intenso en los últimos años sobre todo en la CDMX, muy desigual según las áreas urbanas, tiene serias implicaciones económicas: mientras el crecimiento demográfico en las edades más bajas disminuye, aumenta en las edades más altas, generando un proceso de envejecimiento, sobre todo en las alcaldías llamadas “centrales”, que elevará el costo de adecuación o incremento de los servicios sociales para su cuidado y las sumas monetarias entregadas como apoyos a los adultos mayores siguiendo la política social aplicada por el Gobierno Federal actual; al mismo tiempo, y mientras dura el “bono demográfico”, crece la masa de población económicamente activa (PEA) a la que hay que dotar de educación y, sobre todo, empleo, acentuando la situación que padece desde hace décadas la CDMX de mayor desempleo que la media nacional y, correlativamente, la cantidad absoluta de trabajos de subsistencia –“informales” – registrada en la metrópoli. Estas tendencias, en su relación con los cambios en la distribución territorial de la población, son muy contradictorias y se expresarán en la necesidad de una constante reconstrucción de los servicios sociales existentes en cada alcaldía, en términos de políticas públicas e inversión para mantenerlos adecuados a la cambiante demanda de la población.

Una ciudad desindustrializada

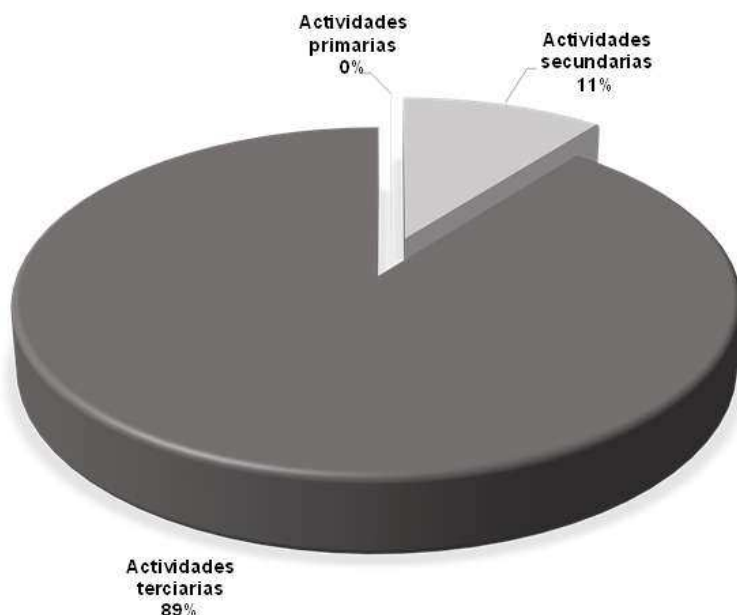
La *desindustrialización absoluta*⁵ creciente que padece la CDMX desde 1980, aunque ocurre en menor medida en los municipios conurbados, agrava notoriamente la situación de desempleo y *sobrepoblación relativa*⁶ tanto en la capital como en la ZMVM (Pradilla (Coord.), 2016, p. 33). En términos de *desindustrialización relativa*⁷, mientras en 1980 la industria manufacturera aportaba el 26.97% del PIB total de la ciudad (Pradilla y Márquez, 2005, p. 138), en 2021 –iniciada la recuperación de la crisis económica y social generada por la pandemia de COVID-19– solo participaba con el 10.5% el sector secundario y 5.9% la industria manufacturera (INEGI, 2022, p. 2). (Ver Gráfico 1).

5 Disminución en valores absolutos de las distintas variables (unidades, empleo, capital invertido, producción) de la industria en un territorio dado durante un período establecido.

6 Sobrante de población en relación con el tamaño y capacidad de una economía determinada.

7 Aunque la industria crezca en un territorio, puede hacerlo menos que los otros sectores de la economía y perder peso en relación con ellos.

Gráfico 1
Distribución del Producto Interno Bruto por sectores de actividad
Ciudad de México
2021



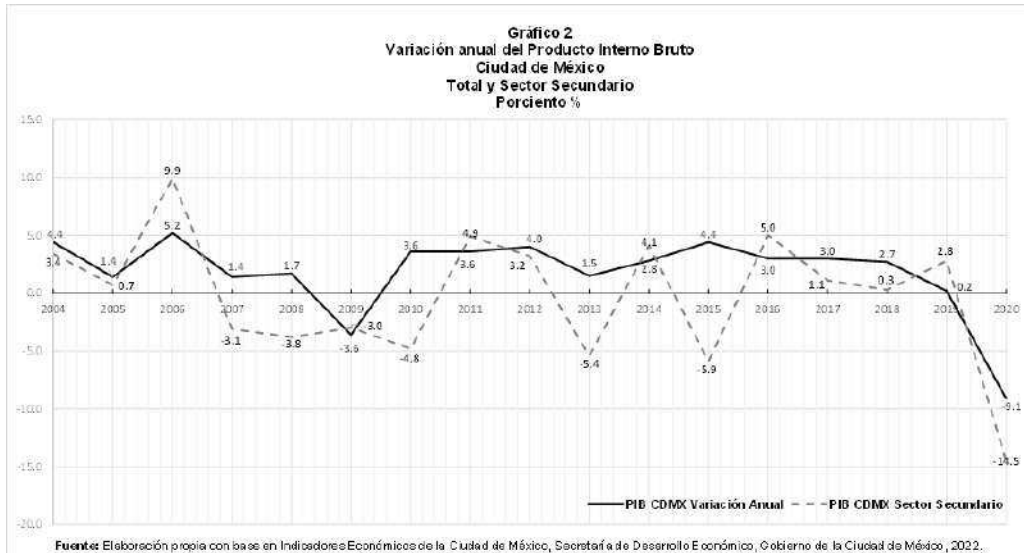
Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, 7-XII-2022:2.

La ciudad⁸ ha ido perdiendo el sector económico más dinámico, que genera mayor cantidad de empleo, más estable, mejor remunerado y que actúa dándole equilibrio a su comercio con el exterior: en 2022 alcanzó a tener un desempleo abierto⁹ del 4.37%, una tasa de “informalidad” de 46.3% (2023, segundo trimestre), y un déficit comercial externo de 50,354 millones de dólares (Gobierno de México, 2023, p. 1). Los reducidos indicadores de crecimiento del PIB manufacturero –de producción de mercancías– (Ver Gráfico 2) nos explican precisamente esta situación económica dominada por la *terciarización* que ocurre con una gran participación de actividades de subsistencia –“informales”– de muy baja o nula productividad, en especial de las calificadas como

8 Recordemos que la CDMX aporta la mayor parte del empleo existente en la ZMVM, que ocupa a la población de los municipios del Estado de México conurbados en la metrópoli.

9 Estadística poco significativa en términos numéricos debido a la definición reduccionista utilizada por el INEGI para su medición. Consideramos más válida para medir el desempleo real la llamada “tasa de informalidad laboral” pues nos indica la masa de la población económicamente activa (PEA) que sobrevive en condiciones múltiples de irregularidad, el subempleo real.

“asociales” –narcotráfico, robo, extorsión, vigilancia privada, prostitución, etc.– que no aportan nada positivo a la economía.



El resultado de este proceso ha sido que la ciudad ha perdido la fuente de creación de valor del sector manufacturero, haciendo que la construcción de inmuebles comerciales y de servicios, oficinas y vivienda o las obras públicas sean las fuentes de valor que sustentan a la economía y al empleo productivo, aunque por su propio carácter inmóvil en el territorio y no ser exportables no impidan la presencia creciente de un déficit de la balanza comercial del territorio urbano de la Ciudad de México.

Una ciudad privatizada

Desde la crisis económica de 1982 y la implantación del *patrón neoliberal de acumulación de capital* a partir de 1983, se inició la privatización de las empresas públicas que se habían formado o estatizado desde la Revolución mexicana, una de las políticas fundamentales del patrón económico con intervención estatal (Guillén, 1997, pp. 112-121), en muy diversos ámbitos de la economía incluyendo las infraestructuras y los servicios públicos (Pradilla, 1994; Márquez y Pradilla, 2017). Aunque desde 1997, el Distrito Federal fue administrado por “Gobiernos progresistas”, estos no podían o no querían revertir las acciones del gobierno Federal que en el período de diciembre de 1982 a 1994 privatizó 945 de las 1,155 empresas paraestatales existentes en el país, muchas de ellas ubicadas en el entonces denominado Distrito Federal (D.F.) (Rogozinski, 1997, pp. 110-111).

Por el contrario, desde 2006 en adelante, los gobiernos del D.F. y la CDMX propusieron o llevaron a cabo diversos proyectos de Alianza público-privada (APP) como el segundo piso de cuota en el Anillo Periférico, o el fallido proyecto de Corredor Cultural en Avenida Chapultepec derrotado por las organizaciones ciudadanas, los cuales ponían bienes comunes (como las vialidades urbanas) al servicio de la empresa privada y su acumulación. Las empresas paraestatales y las APP se privatizaban junto con el suelo urbano ocupado, con todos sus efectos. Uno de los proyectos más publicitados por los “gobiernos progresistas” de la capital fue el de rescate del espacio público en bajopuentes o “jardines de bolsillo” que convirtieron muchas de estas áreas residuales en locales comerciales privados.

El movimiento de privatización jurídica o de apropiación privada sin propiedad, condición de la mercantilización de todos los bienes y servicios urbanos, se ha extendido notoriamente mediante la elevación de los precios de inmuebles en venta o renta por el goce de “ventajas” como la buena vista de montañas, jardines, plazas o monumentos, la menor contaminación ambiental, la mejor movilidad, el más fácil abasto de mercancías, etc., todas condiciones producidas por la naturaleza, bienes comunes o resultados obtenidos mediante la acción colectiva o la inversión presupuestal, pero apropiadas privadamente por los productores inmobiliarios-financieros privados que elevan el costo de vivir en la metrópoli que pagamos todos sus habitantes. *Lo urbano producido socialmente es apropiado privadamente como fuente de ganancias monetarias con el apoyo del gobierno local.*

Una ciudad financiarizada

En las economías del mundo en el patrón neoliberal de acumulación de capital, el sector financiero ha dado un paso gigantesco en su conversión en la fracción dominante en el capitalismo de hoy, en su papel determinante en el funcionamiento de todos los ámbitos de inversión, incluyendo en particular el inmobiliario que produce hoy lo fundamental del territorio urbano; ha llegado, a través de las tarjetas de crédito, a convertirse en el que controla el gasto cotidiano de los ciudadanos, en lo que actúa también la inseguridad que hace peligroso el manejo de dinero físico (Pradilla, 2018). Como lo reconocen los economistas, el capitalismo se ha *financiarizado*, y México y la CDMX, su capital, no son la excepción.

La avalancha de capital trasnacional excedente, *sobreacumulado* en los países dominantes y en los petroleros árabes, sobre todo el manejado por los fondos trasnacionales de inversión, se ha fundido con el sector inmobiliario local desde las reformas neoliberales que abrieron el territorio nacional al flujo de capital dinerario internacional, y los cambios a la legislación agraria y a los fondos estatales de vivienda para los trabajadores aprobadas en la década de 1990,

actuando desde entonces en la producción de millones de viviendas de interés social (VIS), o llevando a cabo megaproyectos de re-construcción urbana en áreas de antigua urbanización: Santa Fe, Polanco y Nuevo Polanco (colonias Anzures y Granada), Paseo de la Reforma, Insurgentes Sur, Periférico Sur, etc., incluyendo muchos terrenos liberados por la desindustrialización en curso.

El sector inmobiliario-financiero se ha transformado siguiendo la doctrina neo-liberal mediante la *titularización* de la inversión inmobiliaria y el surgimiento de nuevas formas del capital como las FIBRAS (Fideicomisos de Inversión en Bienes Raíces), creados legalmente desde 2011, que han copado sobre todo los proyectos de re-construcción urbana, desligando la inversión y la rentabilidad de la magnitud física de la inversión. Al igual que la crisis del 2008 en los países hegemónicos (Rozo, 2010; Parnreiter, 2018) que luego se extendió a todo el mundo, en México ocurrió la crisis y quiebra desde 2013 de algunas de las mayores “vivienderas” del país (Geo, Homex y Urbi) debido al fracaso de sus proyectos de vivienda de interés social construidos en la periferia lejana, abandonadas, invendidas, desmanteladas u ocupadas irregularmente debido a la ausencia de infraestructuras públicas y servicios sociales de educación, salud y cultura, de comercio básico, de transporte público y su alto costo, a la mala calidad de la construcción y al hacinamiento que obligaba su pequeña dimensión (Expansión, 2019). Se hicieron así evidentes las graves contradicciones de la política neoliberal de vivienda, aún para el capital mismo.

Una ciudad para el automóvil

Desde el siglo XX, la CDMX –y toda la ZMVM– ha sido construida para el automóvil privado, la joya mercantil más preciada del capitalismo; prueba de ello son los múltiples distribuidores viales, puentes y túneles vehiculares, vías soterradas, confinadas, deprimidos y, desde el período de gobierno 2000-2006, el segundo piso del Periférico, primero libre y en el siguiente período de cuota en los dos ámbitos (CDMX y ZMVM), administrado en su mayoría por los empresarios capitalistas que lo construyeron mediante APP que ponen a su servicio las vialidades usadas para desplegarlo.

Hoy circulan en la ciudad (ZMVM) más de 6 millones 240 mil vehículos (La Jornada, 17-IX-2023), y su crecimiento es constante debido a la expansión física de la metrópoli, a la insuficiencia del transporte público –a pesar de las medidas tomadas por los gobiernos locales–, a las acciones del sector automotriz y al impacto de la pandemia de COVID-19, saturando el tránsito, alargando la distancia-tiempo de los recorridos y contaminando el aire.

El impacto de esta concepción y su materialización, dominante durante mucho tiempo, sobre el transporte público, ciclistero o peatonal es innegable y perjudicial. El transporte colectivo, positivamente en boga en la política pública de hoy –Metrobús en carril preferencial, Cablebús, Trolebús elevado, y otras propuestas ejemplares tomadas de diversas ciudades (Bogotá, Curitiba, Medellín, etc.) y/o propuestas por las empresas trasnacionales productoras–, enfrenta la pesada saturación del tráfico en las vías, las bocacalles, los accesos peatonales, etc. El transporte en bicicleta, también apoyado recientemente con el sistema Ecobici, los carriles medianamente controlados para las bicicletas enfrentan las trágicas violaciones constantes de los dueños de automóviles y medios públicos de transporte colectivo no educados en su respeto, por lo que sus usuarios mueren cotidianamente.

Los peatones, en especial, las personas de la tercera edad, los discapacitados, las mujeres embarazadas, las madres con hijos chicos, etc., son los más afectados por la incultura del automovilista, los puentes peatonales escasos, en malas condiciones de mantenimiento, de varios pisos de altura, para usuarios bien dotados, que difícilmente pueden ser usados por ellos, o las banquetas deterioradas, inexistentes en muchos lugares, o invadidas por autos estacionados y rotas por los continuos accesos vehiculares.

En la re-producción de la ciudad llevada a cabo por el capital inmobiliario-financiero, domina el uso del automóvil privado; y las “medidas de mitigación” propuestas por los constructores de megaproyectos y aceptadas por el gobierno local, son en gran parte relacionadas con los accesos en automóvil a estos (por ejemplo: los centros comerciales Artz y Oasis). Así, la ciudad de los autos privados está en contradicción permanente con sus habitantes de a pie.

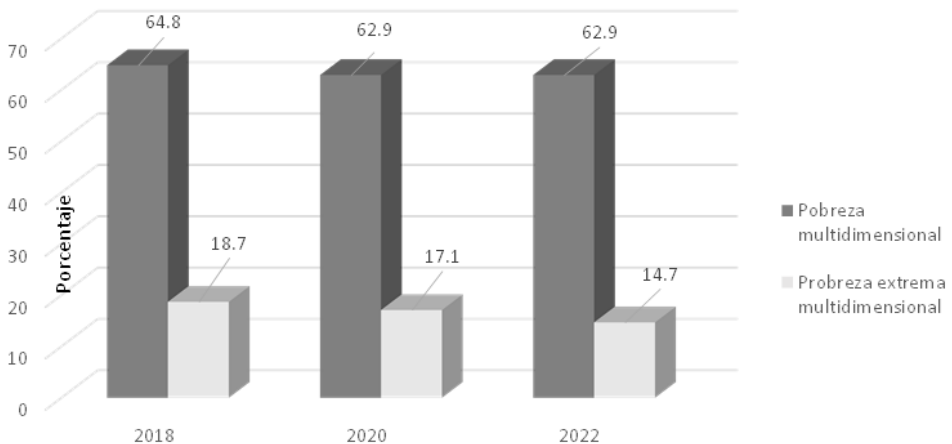
Una ciudad de desempleados y pobres

Desde mediados del siglo XX, en plena industrialización, sus características de tardía, trunca, tecnológicamente dependiente, económicamente contradictoria, territorialmente desigual y trasnacionalizada llevaron a que estuviera acompañada por un *desempleo* cercano a la mitad de la población económicamente activa (PEA) tanto en el país como en su capital, motor y núcleo mayoritario del proceso a escala nacional y principal lugar de concentración manufacturera (Pradilla y Márquez, 2022a). La desindustrialización rápida posterior a la crisis de 1982 y a la implantación del patrón neoliberal de acumulación de capital, privó a la CDMX del sector más dinámico, mayor creador de empleo mejor pagado y estable, y más productivo (Márquez y Pradilla, 2008; Pradilla (Coord.) 2016), y llevó al mantenimiento de una *sobrepoblación relativa* superior al 50 % de la PEA

a nivel nacional y a su subsistencia mediante actividades llamadas “informales” (comercio en la vía pública, servicios personales, vigilancia privada, servicio sexual, crimen organizado, etc.) carentes de condiciones laborales adecuadas, locales y servicios básicos, prestaciones sociales, jubilación y otras similares, que hoy observamos en todas partes de la metrópoli: 55.8% de la PEA a escala nacional y 48.0% en la CDMX el cuarto trimestre del 2021 (STPS, 2022, p. 4). Este es el desempleo real. La pandemia por COVID-19 en 2020-2021 dio lugar a la prolongación de la crisis económica iniciada en 2016 y solo superada ligeramente en 2018, agudizó el desempleo, dificultó o impidió la realización de actividades de subsistencia y elevó la *pobreza* ya presente en la capital desde siempre.

La Ciudad de México que, en su conjunto, es uno de los territorios con mejores indicadores de generación de PIB e ingreso per cápita del país, presenta sin embargo tasas muy elevadas de desempleo, pobreza y pobreza extrema que hacen de ella *una ciudad de desempleados y pobres*. Según Evalúa CDMX, en 2022 en México la pobreza afectaba al 75,8% de la población, de la cual el 26.2% se encontraba en pobreza extrema (Evalúa CDMX, 2022; Evalúa CDMX, 2023); mientras que, en la CDMX, estas cifras eran del 62,9% y 14,7% respectivamente (Boltvinik, 2023a). En 2023, según la misma fuente, la pobreza total era igual, pero la extrema que ascendía a 18.7% en 2018, había disminuido a la cifra antes señalada en 2022, como efecto de los subsidios monetarios otorgados por el Gobierno Federal a los sectores sociales más vulnerables (Ver Gráfico 3).

Gráfico 3
Pobreza multidimensional en la Ciudad de México



Fuente: Elaboración propia con base en Evalúa CDMX, 2023.

Como concluye Boltvinik:

[...] en los países menos desarrollados [...] al identificar a la mayoría de la Población, las explicaciones de la Pobreza tendrían que ser diferentes a las de fallas del mercado, del gobierno o de la familia. Las tendencias del capitalismo a generar pobreza tendrían que ser tomadas como un hecho y habría que implementar reformas profundas para contrarrestarlas (Boltvinik, 2023b).

Una ciudad compacta y dispersa

Como otras metrópolis latinoamericanas, la del Valle de México se mantuvo como una estructura física *compacta* hasta mediados del siglo XX, cuando en medio de la urbanización acelerada, los fraccionamientos de capas sociales medias y altas, de una parte, y las colonias populares legalmente irregulares y autoconstruidas de otra, iniciaron el ciclo de dispersión-consolidación-dispersión del que nos hablaban Duhau y Giglia (2008, p. 116). Con la aprobación de la contrarreforma agraria y la conversión de los organismos públicos de vivienda en instituciones hipotecarias de “segundo piso” que financian a sus derechohabientes en la compra de viviendas producidas por el sector privado –aprobadas en 1991-1992 como parte de la reforma neoliberal pero aún vigentes (Puebla, 2002)–, la ZMVM se expandió notoriamente hacia el norte y el oriente con la construcción de cientos de grandes unidades de vivienda de interés social; mientras que la CDMX, restringida formalmente por el “suelo de conservación” establecido por sus programas de desarrollo urbano y de protección ecológica, seguía un ritmo más lento de expansión tanto por la acción de los organismos de vivienda locales como por la de los autoconstructores (Pradilla, 2011; Pradilla (Coord.), 2016, cap.2).

El Bando 2 aprobado por el gobierno local en el año 2000, que promovía la construcción de vivienda y locales comerciales en las cuatro delegaciones “centrales” y la prohibía en las doce “periféricas” (Tamayo (Coord.), 2007) y la acción emprendida por el capital inmobiliario-financiero trasnacionalizado en la re-construcción de áreas de antigua urbanización con megaproyectos –torres– de vivienda para sectores de altos ingresos, oficinas de lujo y plazas o centros comerciales en corredores urbanos terciarios (Pradilla (Coord.), 2016, cap. 6) como Paseo de la Reforma, Insurgentes Sur, Periférico Sur o áreas como Polanco y Santa Fe, impulsaron la verticalización y densificación de las áreas de vieja urbanización de la capital.

Así, mientras la CDMX conserva relativamente sus características de *compacta*, muy publicitada como política por los organismos multinacionales, la metrópoli –la ciudad real– se *dispersa* sobre los territorios de los municipios mexiquenses e hidalguenses conurbados. Como señala Pedro Abramo, la CDMX es una ciudad *com-fusa*, *com-pacta* y *dif-usa* (Abramo, 2021). La gran expansión de la metrópoli –aún de baja densidad en comparación con otras del mundo y Latinoamérica de igual o menor población que la nuestra– es un factor decisivo en la permanencia del automóvil particular como medio de transporte dominante en la ciudad.

Una ciudad desregulada

Desde el abandono del patrón de acumulación de capital con intervención estatal luego de la crisis económica de 1982 y la imposición del neoliberal –como continuidad histórica del liberal clásico de finales del siglo XVIII y el neoclásico de finales del siglo XIX–, se impuso la *desregulación* como uno de sus ejes fundamentales que, además de la eliminación de las regulaciones económicas que limitaban los movimientos en el mercado financiero capitalista y la libertad absoluta y relativa de la inversión extranjera en las empresas locales abriéndole las puertas a su fusión con el capital inmobiliario, debilitaba notoriamente la planeación en general y la territorial y urbana en particular (Guillén, 1997, pp. 121-123; Pradilla, 2009, pp. 117-119). De hecho, la Ciudad de México careció de Programa General de Desarrollo Urbano entre 2001 y 2003, y de 2006 hasta la fecha, pues no se ha logrado aprobarlo debido a la oposición de los ciudadanos y los movimientos urbanos populares.

En las sucesivas versiones de la Ley de Planeación del Desarrollo Urbano, se han ido introduciendo instrumentos legales que permiten evitar, evadir o modificar las normas establecidas por la planeación urbana como la modificación de los usos del suelo por la instancia legislativa, la *trasferencia de potencialidades* –altura de las construcciones– desde el centro histórico y otras áreas a terrenos con bajos índices de construibilidad, la *fusión de predios* que permite la aplicación de los mejores indicadores de construcción a la totalidad del suelo, o los *polígonos de actuación* y las *áreas de gestión estratégica de desarrollo urbano* que podrán tener la normatividad establecida por el gobierno de la ciudad. Esta maraña legal lleva a que, en muchos casos, sean las autoridades o los juzgados y jueces¹⁰, y no los programas de desarrollo urbano, los que decidan que se construye en la

10 Debido a que las inmobiliarias y constructoras inician amparos o juicios legales contra las normas y regulaciones que, por lo general, ganan logrando así una “planeación de barandilla”, como se dice coloquialmente en el sector.

ciudad. El encadenamiento de los planes de las alcaldías y las áreas particulares al de la ciudad, llevan a que estos territorios también carezcan de planes urbanos y se rijan por normas envejecidas o por las decisiones de los gobernantes, al margen de la planeación del desarrollo urbano.

Una ciudad con costos crecientes

Las políticas de desarrollo urbano de los sucesivos gobiernos, y sobre todo, las acciones de construcción de megaproyectos y de densificación y verticalización de la ciudad realizadas por el gran capital inmobiliario-financiero (plazas y centros comerciales, corredores urbanos terciarios, torres de vivienda de lujo, de oficinas corporativas y usos mixtos, etc.) han elevado sin cesar las rentas del suelo capitalizadas en el precio de los terrenos, que no se limitan a los afectados directamente, sino que se difunden en olas sucesivas por toda la estructura urbana hasta los bordes rurales, dando lugar a la elevación de los precios del suelo y el alquiler de inmuebles y viviendas en toda la ciudad, y a la formación de una especie de orografía montañosa irregular con curvas de nivel de precios.

La mercantilización de todo lo urbano eleva los costos de vivir en la ciudad para todos sus habitantes. Los déficits de servicios sociales, su privatización, la reducción del gasto público y los subsidios en ellos, su mercantilización y la consecuente intervención supletoria del capital privado elevan sus costos por la insuficiencia de la oferta; y ocurre un aumento de los costos de las subsistencias debido a la multiplicación de las distancias y la saturación del tráfico en su transporte, el impacto de la pandemia por el costo de su transporte en Uber Eats o Amazon, el aumento de las capas de mercado mediante la diferenciación de los almacenes por ingresos llevado a cabo por las grandes cadenas de supermercados, las guerras entre Ucrania y Rusia, Hamas e Israel en las que están involucradas todas las potencias, y otros muchos factores, han incrementado sin cesar los costos de vida en la metrópoli.

Aunque el transporte público en la cada vez más extensa metrópoli ha mantenido, solo en parte, su subsidio, sobre todo en el Metro y el Trolebús de la CDMX, lo ha aumentado en las rutas del Metrobús y el Trolebús en expansión, y en el sistema de transporte público de los municipios conurbados en la ZMVM.

Así, la Ciudad de México –y correlativamente la ZMVM– se ha convertido en una de las 10 ciudades más caras del mundo según un *ranking* de moda (Investor Times, 19-IX-2023).

Una ciudad mercantilizada

La ciudad (CDMX) y la metrópoli (ZMVM), unidad inseparable, operan hoy como un gigantesco mercado donde todo se compra y se vende, se maneja como mercancía, y todos los ciudadanos somos vendedores de mercancías (la minoría de comerciantes) o de fuerza laboral (la mayoría de trabajadores) y compradores de mercancías (la totalidad de pobladores) en los límites de nuestros ingresos. Este mercadeo de objetos y servicios provenientes de todo el mundo gracias a la libertad neoliberal de comercio, se encuentra diferenciado en estratos o capas según las cadenas de oferentes (Carolina Herrera, Louis Vuitton, City Market, el pequeño almacén, la tiendita de la esquina o el vendedor callejero), las mercancías ofertadas y sus precios, los ingresos de los compradores reales, las estructuras físicas de los comercios y su localización o su acceso en transporte público, taxi de aplicación o automóvil privado de lujo, según los estratos de ingreso de los usuarios, que es fácil ubicar en el territorio. Por décadas hemos conocido las estadísticas de la desigual distribución del ingreso en la capital; nadie se ocupa de ocultarlo, ni siquiera los gobernantes llamados “progresistas”, cuyas políticas de redistribución del ingreso no han tenido éxito, pues el sistema económico-social vigente mantiene y/o regenera continuamente la desigualdad y la pobreza.

La privatización de empresas estatales, la asociación del sector público con el privado en las APP, o la “actualización” de los precios de servicios públicos para “mejorar su sostenibilidad”, propias del neoliberalismo, mercantilizan y/o elevan los precios de los productos como el agua, la energía eléctrica, la telefonía, los espectáculos recreativos, etc. Muchos bienes que no eran mercancías por no ser producto del trabajo humano individual han adquirido este carácter en nuestro capitalismo y en todos: compramos el agua “limpia” embotellada en plástico contaminante a pesar del pago del servicio público de agua “potable” que nos recomiendan no tomar por estar muy contaminada; los inmobiliarios o casatenientes nos cobran en la venta o renta de inmuebles la vista de la naturaleza y el acceso al “espacio” público y/o verde, que son bienes comunes, y la ausencia de contaminación ambiental, que es un producto social. El “espacio público”, bien común producido con nuestros impuestos y valorizado con nuestro uso cotidiano (bajopuentes, banquetas en las calles, plazas y jardines), recuperado a veces por el gobierno local, se ha privatizado y mercantilizado o fue ocupado por el sector privado durante la pandemia y no ha sido devuelto aún.

La “seguridad”, una meta aún no alcanzada por los gobiernos locales, es usada como mercancía tanto por las empresas formales de producción de objetos y de servicio como por el crimen organizado, mismo que la vende junto con el “derecho de piso” que cobra a los comerciantes, aún los informales: los lugares de

estacionamiento en la vía pública, supuestamente públicos, son una mercancía que venden los “franeleros” o “viene-viene” y que pagamos todos los ciudadanos ilegalmente y sin control.

La mercantilización de todas las cosas (Wallerstein, 1988 [1983]), la compra-venta generalizada que la privatización permite y exige –propia del capitalismo histórico y, sobre todo, de su patrón neoliberal de acumulación de capital–, está presente en nuestra ciudad. A pesar de que en la periferia existen aún formas económicas, sociales y culturales del pasado, en la capital han prosperado maneras de comercializar vivienda como FIBRAS o Airbnb, apoyadas por el gobierno local; y la pandemia por COVID-19 amplió y profundizó el proceso con el impulso a sistemas de trabajo en casa mediante computadora y/o teléfono celular, Wi-Fi e Internet, de compras en línea con tarjeta de crédito y sistemas de entrega a domicilio como Uber Eats, Amazon, etc.

La continua ola de mensajes publicitarios en los medios tradicionales de comunicación –diarios, radios, televisoras, etc.– o las “redes sociales” contemporáneas se combina con el uso publicitario de medios de transporte público, mobiliario urbano, bardas, fachadas de edificios, la instalación de anuncios espectaculares y otras estructuras como avisos publicitarios, y han convertido a nuestra ciudad en un gigantesco bazar, un campo de competencia de productos mercantiles. La capital de México es un ejemplo claro de una *ciudad mercantilizada*.

Una ciudad económica, social y territorialmente desigual

Como señalamos en otros trabajos (Pradilla, 2021; Pradilla y Márquez, 2022b), el desarrollo territorial en y de la Ciudad de México ha sido desigual y cambiante en su posición en relación con otros ámbitos nacionales, empezando por el vecino Estado de México, del cual 59 municipios se conurban con la ZMVM: tanto en 1980 como en el 2018, la Ciudad de México –antes del 2017, Distrito Federal– ocupaba el primer lugar en la clasificación de acuerdo al aporte al PIB, aunque por su proceso de desindustrialización había descendido del primer al sexto lugar en su posición según la producción industrial.

En la ciudad coexisten empresarios y sus familias catalogadas entre los más ricos del mundo y América Latina, aunque su fortuna se origine en diversas partes del país o del planeta, con trabajadores y sus familias que se ubican en el desempleo e “informalidad”, en situación de *extrema pobreza* o, aun, *de calle*. Los procesos de segregación y fragmentación socioterritorial antes señalados en términos de estratos y clases sociales, a lo largo de la historia desde el período precolombino hasta nuestros días, han generado una diferenciación territorial marcada que va de las viviendas, el comercio y los servicios plenamente

dotados con infraestructuras y servicios sociales de los sectores de altos ingresos en Santa Fe, Polanco o Bosques de Chapultepec que se cotizan en millones de dólares, hasta las carentes de todo en las colonias que en el pasado o el presente siglo fueron resultantes de procesos de ocupación irregular y autoconstrucción y que han ido obteniéndolos de mala calidad gracias a la movilización social de los habitantes y la concentración del presupuesto de gasto público en la ciudad, como en las Alcaldías Iztapalapa, Gustavo A. Madero o Tláhuac.

Una ciudad contaminada

La ZMVM es una metrópoli sustentada por una naturaleza contaminada. Su atmósfera está viciada por dióxidos de azufre y nitrógeno, monóxido de carbono, ozono, PM10 y PM2.5 producidos por los automotores, las industrias, la producción y distribución de energéticos, muchos servicios y la vida doméstica de sus habitantes. Anualmente estamos sometidos a decenas de contingencias atmosféricas que afectan nuestra vida cotidiana (Natalichio, 15-XI-2019). La metrópoli arroja más de 30 mil toneladas diarias de desechos sólidos al suelo, producto en gran medida del uso de empaques y envases plásticos inútiles por las mercancías, que solo en menos del 10% de los casos son objeto de reciclaje.

Las aguas negras, no tratadas, que produce la metrópoli envenenan las corrientes entubadas¹¹ o descubiertas que aún circulan por el territorio, las superficies de agua, los sistemas de desagüe, los ríos que salen del Valle de México hasta llegar al mar y mucha de su contaminación biológica o química regresa a sus habitantes en la comida animal o vegetal que consume y que ha sido regada o abrevada con el agua contaminada que genera. Cada año asistimos a la tragedia de muchas colonias populares, aun de las unidades de vivienda construidas por las instituciones públicas o las grandes “vivienderas” sin control, inundadas en la época de lluvias por las características de su suelo soporte y/o la ruptura de canales de aguas negras (Pradilla, 2014). Aunque muchas empresas han convertido la acción contra la contaminación en su área de ganancia mercantil, y los políticos y académicos se benefician con el discurso de la sustentabilidad o resiliencia, los habitantes de la CDMX sufrimos los impactos nocivos de la contaminación en nuestra salud, dada la insuficiencia e ineficiencia notorias de las prácticas contra ella.

Una ciudad violenta

En todo el país, desde la década del 2010, la violencia ejercida por los carteles del

¹¹ Adoptamos la dudosa práctica urbanística de entubar las corrientes de agua y convertirlas en parte del drenaje, en lugar de usarlas como lugares de esparcimiento y descanso de sus habitantes.

narcotráfico y las bandas del crimen organizado se adueñó de nuestras ciudades. La de México no es una de las ciudades del país catalogadas entre “las más violentas del mundo” por los *rankings* de moda, pero sí forman parte de la metrópoli algunos de los municipios que figuran en las estadísticas como sitios de alta inseguridad. Los asaltos a mano armada, los secuestros y desapariciones forzadas, los asesinatos de ciudadanos y el feminicidio son flagelos que enrojecen las crónicas de nuestros medios de comunicación cotidianos demasiado frecuentemente. Los analistas coinciden en señalar como determinantes la situación de pobreza y desempleo de la población y la facilidad de obtener ingresos en su ejercicio, protegidos por la impunidad causada por la debilidad de los sistemas de justicia.

La realidad, la percepción social y la psicosis del miedo han transformado la vida cotidiana en la capital durante las últimas décadas, inhibiendo la vida nocturna, vetando al tráfico zonas urbanas condenadas como “violentas”, dando lugar al amurallamiento de las colonias y edificios, a la vigilancia privada en todos los lugares, al uso excesivo del automóvil privado relativamente “más seguro”, a las colonias cerradas y bardadas, a la vivienda en condominio, etc., todas ellas prácticas urbanísticas que han afectado a nuestra capital, transformándola en su forma y estructura (Valenzuela, 2010).

Una ciudad de muros

Parafraseando a Teresa Pires do Rio Caldeira en su trabajo sobre Sao Paulo (2007 [2000]), la Ciudad de México es una *ciudad de muros*.

Como se observa a lo largo del tiempo en diversos estudios, la porción de la CDMX en la ZMVM presenta una situación de *segregación* social localizada territorialmente (FEECM, 2000; Rubalcaba y Schteingart, 2012) que se ha venido convirtiendo en *fragmentación* debida a la combinación de diversas infraestructuras viales que operan como barreras al tránsito de pobladores, y aún vehículos, a la presencia de grupos y bandas del crimen organizado que funcionan como controles a la libre circulación, y a la construcción de barreras físicas para la protección de los habitantes de fraccionamientos de capas medias y altas, de centros y/o plazas comerciales, clubes y otros lugares de esparcimiento y para la actividad mercantil y recreacional, cerrados y vigilados por empresas privadas. Las “amenidades” mercantilizadas incluidas en las torres contemporáneas de vivienda de capas medias y altas, para habitar sin necesidad de salir a la calle, para vivir siempre entre iguales, como se publicitan, forman parte de este proceso de fragmentación y exclusión urbana que hoy y siempre han afectado a la población de ingresos medios y bajos de la capital mexicana.

¿Una ciudad para pocos o una ciudad para todos?

La combinación de realidades como las actividades precarias de subsistencia –la llamada “informalidad”–, el desempleo abierto, la pobreza moderada o extrema, la mercantilización creciente de todas las cosas urbanas y el incremento constante tanto absoluto como relativo de los costos de vivir en la Ciudad de México han hecho de ella *una ciudad para pocos*, que son quienes se pueden apropiar de las mercancías que ofrece a manos llenas, incluyendo los inmuebles, artefactos de la modernidad, diseñados por los grandes arquitectos mundiales de la posmodernidad en diversas áreas de ella: Reforma, Polanco, Insurgentes Sur, Santa Fe, Periférico Sur, etc. El contraste con las áreas pobres de Tláhuac, Iztapalapa o Milpa Alta es cada vez más notorio e hiriente y da lugar a conflictos sociales que solo la ideología política puede acallar, pero no necesariamente por mucho tiempo.

Creemos necesario que los funcionarios públicos de muy diferentes niveles y las instancias de planeación territorial orienten las políticas públicas y, sobre todo, las acciones reales hacia la construcción de *una ciudad para todos* que dadas las desigualdades existentes en la Ciudad de México, solo podría lograrse mediante la aplicación de una política desigual pero de sentido contrario, de mucho mayor presupuesto y acciones de fondo y en toda su estructura, para las zonas más deprimidas y empobrecidas de la ciudad. Sabemos bien que, en una sociedad y/o un territorio desigual, las políticas iguales generan mayor desigualdad, por lo que solo la *desigualdad inversa* impulsa a las zonas más degradadas a su superación socioterritorial. Esta política tiene que ser metropolitana por varias razones: porque la ciudad real es la ZMVM; porque hay muchos problemas y déficits comunes y su autonomización los agrava; porque los habitantes de una parte trabajan en la otra dando lugar a procesos relacionados, pero contradictorios si no se actúa unitariamente sobre ellos; porque los ingresos y los presupuestos de las dos partes son muy desiguales, pero no responden a la necesidad de ninguna de ellas, menos aún a la de los municipios conurbados; etc.

Una condición necesaria, aunque no suficiente, es que toda la ciudadanía –mediante sus representaciones directas, legítimas y verdaderamente representativas– participe decisoriamente en todos los momentos de su elaboración, aprobación, aplicación y evaluación de las políticas territoriales.

Referencias bibliográficas

- Abramo, P. ((2012, mayo). La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. *EURE Vol. 38 (114)*, 35-69.
- Boltvinik, J. (13-10-2023a). Economía moral. *La Jornada*. México. Recuperado el 22 de octubre del 2023, de <https://www.jornada.com.mx/2023/10/13/opinion/02801eco>.
- Boltvinik, J. (20-10-2023b). Economía moral. *La Jornada*. México. Recuperado el 22 de octubre del 2023, de <https://www.jornada.com.mx/noticia/2023/10/20/columnas/economia-moral-8866>.
- Caldeira, T. (2007) [2000]. *Ciudad de muros*. Gedisa.
- Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México (Evalúa CDMX). (2022). *Ciudad de México 2022. Un diagnóstico de la desigualdad socio-territorial*. México. Evalúa. Recuperado el 2 de agosto del 2023, de <https://www.evalua.cdmx.gob.mx/estudios-e-investigaciones/ciudad-de-mexico-2020-un-diagnostico-de-la-desigualdad-socio-territorial>.
- Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México (Evalúa CDMX). (2023). *Pobreza Multidimensional en la Ciudad de México*. México: Evalúa. Recuperado el 18 de septiembre del 2023, de <https://www.evalua.cdmx.gob.mx/medicion-de-la-pobreza-desigualdad-e-indice-de-desarrollo-social/medicion-de-la-pobreza-2018-2022>.
- CONEVAL - Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (2023). *Informe de Evaluación de la Política de Desarrollo Social 2022*. CONEVAL.
- Duhau, E. y Giglia, Á. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI; UAM Azcapotzalco.
- Expansión. (2019). Del boom de la vivienda a la quiebra: así fue la vida de Geo. Recuperado el 19 de septiembre del 2023, de <https://expansion.mx/empresas/2019/03/15/del-boom-de-la-vivienda-a-la-quiebra-asi-fue-la-vida-de-geo>.
- Fideicomiso de Estudios estratégicos sobre la Ciudad de México, Gobierno de la Ciudad de México. (2000). *La Ciudad de México hoy. Bases para un diagnóstico*. Corporación Mexicana de Ediciones.
- Guillén Romo, H. (1997). *La contrarrevolución neoliberal*. Era.
- Gobierno de México. (2023). *Economía, empleo, calidad de vida... Ciudad de México*. Recuperado el 28 de septiembre del 2023, de <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/ciudad-de-mexico-cx>.

- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI). (2022, 27 de diciembre). *Comunicado de Prensa Núm. 763722*. INEGI.
- Investor Times. (20-IX-2023). Estas son las ciudades más y menos caras del mundo en 2023. Recuperado el 17 de noviembre del 2023, de <https://investortimes.com/es/estas-son-las-ciudades-mas-y-menos-caras-del-mundo-en-2023/>.
- La Jornada, Ortiz Flórez, A. (2023, 9 de septiembre). En dos años, creció en 238 mil la flota de vehículos que circula en la ZMVM. Recuperado el 4 de noviembre del 2023, de <https://www.jornada.com.mx/notas/2023/08/12/capital/en-dos-anos-crecio-en-238-mil-la-flota-de-vehiculos-que-circula-en-la-zmvm/>.
- Márquez López, L. y Pradilla Cobos, E. (sep-dic, 2008). Desindustrialización, terciarización y estructura metropolitana: un debate conceptual necesario. En *Cuadernos del CENDES* Núm. 69, 21-45.
- Márquez López, L. y Pradilla Cobos, E. (2017). La privatización y mercantilización de lo urbano. En Hiernaux-Nicolas, D. y González-Gómez, C. I. (coords.). *La ciudad latinoamericana a debate: perspectivas teóricas*. Universidad Autónoma de Querétaro, 17-56.
- Márquez López, L. y Pradilla Cobos, E. (2018, 12-14 diciembre). La desigualdad del desarrollo territorial en América Latina. *Ponencia presentada en el IV Seminario Internacional de la Red Latinoamericana de Investigadores sobre Teoría Urbana*. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales Ecuador.
- Márquez López, L. y Pradilla Cobos, E. (2022a). La desigualdad del desarrollo territorial en América Latina. En Pradilla Cobos, E. (comp.). *La producción de la ciudad latinoamericana durante el neoliberalismo*. Universidad Autónoma Metropolitana, 121-153.
- Natalichio, D. R. (15-XI-2019). La contaminación del aire en la Ciudad de México y sus múltiples causas. *Ecoportal*. Recuperado el 4 de noviembre del 2023, de <https://www.ecoportal.net/paises/contaminacion-del-aire-en-mexico/>.
- Parnreiter, Ch. (2018). *Geografía económica: una introducción contemporánea*. Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Pradilla Cobos, E. (1994). Privatización de la infraestructura y los servicios públicos. *Argumentos*. Núm. 21, 57-79.
- Pradilla Cobos, E. (2009). *Los territorios del neoliberalismo en América Latina*. Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco; Miguel Ángel Porrúa.
- Pradilla Cobos, E. (2011). Zona Metropolitana del Valle de México: una ciudad baja, dispersa, porosa y de poca densidad. En Pradilla Cobos, E. (Comp.) *Ciu-*

dades compactas, dispersas, fragmentadas. Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco; Miguel Ángel Porrúa, 257-292.

Pradilla Cobos, E. (2014, junio). La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación en América Latina. En *Cadernos Métrópole*. Vol.16 (31), 37-60.

Pradilla Cobos, E. (2018). Formas productivas, fracciones del capital y reconstrucción urbana en América Latina. En Coraggio, J. L. y Muñoz, R. (comps.). *Economía de las ciudades de América Latina hoy. Enfoques multidisciplinares vol. I*, 155-179.

Pradilla Cobos, E. (2021). Territorio y poder estatal en México en la crisis actual. En Enríquez Bermeo, F. (Coord.). *Organización del Estado en el territorio a partir del Covid 19*. ConGope; Abya Yala; Incidencia Política, 205-242.

Pradilla Cobos, E. y Márquez López, L. (2005). “Estancamiento económico, desindustrialización y terciarización *informal* en la ciudad de México, 1980-2003, y potencial de cambio” en Torres Ribeiro, A. C., Magallanes Tavares, H., Natal, J. y Piquet, R. (comp.). *Globalizacao e territorio. Ajustes periféricos*. Arquímedes Edicoes / IPPUR, UFRJ, 130-154.

Pradilla Cobos, E. y Márquez López, L. (2022a). From Rural Villages to Large Metropolises in Latin America (1880-2020). In Baisotti, P. A. (ed.) *Social, Political and Religious Movements in the Modern Americas*. Routledge, 27-49.

Pradilla Cobos, E. y Márquez López, L. (2022b). El desarrollo territorial desigual en América Latina. En Pradilla Cobos, E. (comp.). *La producción de la ciudad latinoamericana durante el neoliberalismo*. Universidad Autónoma Metropolitana, 121-153.

Pradilla Cobos, E. (Coord.) (2016). *Zona Metropolitana del Valle de México. Cambios demográficos, económicos y territoriales*. Universidad Autónoma Metropolitana.

Puebla Cadena, (2002). *Del intervencionismo estatal a las estrategias facilitadoras. Cambios en la política de vivienda en México*. El Colegio de México.

Rogozinski, J. (1997). *La privatización en México. Razones e impactos*. Trillas.

Rozo, C. A. (2010). *Caos en el capitalismo financiero global*. Océano; Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.

Rubalcava, R. M. y Schteingart, M. (2012). *Ciudades divididas. Desigualdad y segregación social en México*. El Colegio de México.

- Secretaría de Desarrollo Económico, Gobierno de la Ciudad de México. 2022. *Indicadores económicos de la Ciudad de México*. SEDECO.
- Secretaría del Trabajo y Previsión Social, Gobierno de México. (2022). *Información Laboral Ciudad de México*. STPS.
- Wikipedia (2023). *Zona Metropolitana del Valle de México*. Recuperado el 2 de septiembre del 2023, de https://es.wikipedia.org/wiki/Zona_metropolitana_del_valle_de_M%C3%A9xico.
- Tamayo, S. (Coord.). (2007). *Los desafíos del Bando 2*. México: Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Instituto de Vivienda, Gobierno del Distrito Federal; Universidad de la Ciudad de México.
- Valenzuela Aguilera, A. (2016). *La construcción espacial del miedo*. Universidad Autónoma del Estado de Morelos; Juan Pablos Editor.
- Wallerstein, I. (1988 [1983]). *El capitalismo histórico*. Siglo XXI de España Editores, S. A.

