

# Cambios económicos y morfológicos en la Zona Metropolitana del Valle de México

Emilio Pradilla Cobos<sup>1</sup>, Felipe Moreno Galván<sup>2</sup> y Lisett Márquez López<sup>3</sup>

## Introducción

**E**n las tres últimas décadas, la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) ha experimentado profundos y notorios cambios en muy diferentes aspectos de su estructura y su funcionamiento, resultantes de la combinación compleja de los efectos de la aplicación de las políticas macroeconómicas neoliberales, las prácticas de los distintos actores sociales, y las políticas urbanas de los gobiernos locales.

Por la gran complejidad de los cambios y los límites de espacio y tiempo de este trabajo, abordaremos solamente dos aspectos del proceso metropolitano, a nuestro juicio determinantes: el cambio en la estructura económica metropolitana, caracterizado por la desindustrialización y la terciarización informal; y la modificación de la lógica de configuración territorial, de la centralidad única a la red de corredores terciarios.

El esbozo parcial sobre el desarrollo histórico de la metrópoli nos servirá de marco de referencia para la ubicación y comprensión de estas transformaciones.

- 1 Doctor en Urbanismo. Profesor-Investigador del Departamento de Teoría y Análisis de la Universidad Autónoma Metropolitana, México. Investigador nacional del Sistema Nacional de Investigadores del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, México. Miembro de la Red Nacional de Investigación Urbana de México y la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio.
- 2 Doctor en Ciencias y Artes para el Diseño. Estancia posdoctoral en la Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.
- 3 Magíster en Estudios Regionales, Instituto José María Luis Mora, México.

## Esbozo del desarrollo histórico de la Zona Metropolitana del Valle de México

La expansión física de la ciudad de México se reinició en 1858 con la construcción de colonias que desbordaron los límites que había mantenido durante casi todo el virreinato colonial. La ciudad creció con más de veinte nuevas colonias de diferentes estratos sociales, construidas entre 1881 y 1909, ubicadas al norte, sur y, sobre todo, al poniente, debido al suelo menos propenso a inundaciones y a las facilidades de transporte que ofrecían los tranvías y el ferrocarril. La construcción de las nuevas colonias se llevó a cabo sobre antiguos terrenos de haciendas y ex conventos. Entre 1858 y 1910, la ciudad creció demográficamente menos de dos veces y media pero se expandió territorialmente casi cinco veces, lo que quiere decir que el patrón compacto de la ciudad virreinal y sus barrios cedió su lugar a otro menos denso (González, 1994).

Los ferrocarriles, instalados desde finales del siglo XIX, extendieron el área de influencia de la ciudad e iniciaron el proceso de metropolización, relacionando localidades próximas. La cuenca del valle de México dejó de ser una serie de ciudades distintas, relacionadas principalmente por el comercio, y empezó a vincularse por medio de un gobierno central y una industria de creciente importancia, lo que integró a varios pueblos cercanos y aumentó el flujo de personas en la región. Esto implicó un crecimiento importante para la ciudad de México: en 1900 se contaban 541 mil habitantes en una extensión de 27,14 km<sup>2</sup>, mientras que diez años después ya eran 721 mil habitantes y un área de 40,10 km<sup>2</sup> (Álvarez, 2003).

A partir de 1894 se produjo un crecimiento económico importante que duró hasta la primera década del siglo XX. Este período correspondió a la consolidación del *imperialismo*, caracterizado por la exportación de capitales de los países industrializados hacia las antiguas o nuevas colonias, debido a la demanda de materia prima y alimentos, y al estallido de movimientos obreros. Sin embargo, junto a este crecimiento, ocurrió un aumento del número de los desposeídos y de los sectores desplazados por la irrupción del gran capital (Beato, 2004). En 1907, casi en coincidencia con el final del régimen porfirista, se presentó una fuerte crisis que sacudió a la economía mexicana y convulsionó socialmente diversos puntos

del país (Beato, 2004), y además se combinó con el fin del ciclo de expansión capitalista mundial, hacia 1915.

La tensión social, la fase recesiva de la economía y el interés de diversos sectores por acceder al poder propiciaron la revolución mexicana. Después de lograr el exilio de Díaz, el movimiento liderado por Francisco I. Madero ganó las elecciones en 1911. Sin embargo, los desacuerdos entre la clase burguesa porfirista y el gobierno maderista llevaron a un golpe de Estado que provocó una guerra civil dirigida por otros líderes revolucionarios y, posteriormente, a diferentes luchas entre los caudillos. La falta de estabilidad duró hasta que, en 1924, un grupo en el poder liderado por Plutarco Elías Calles conformó el Partido Nacional Revolucionario, que, con distintos nombres, se mantuvo en el poder durante 75 años, y promovió el desarrollo mediante un capitalismo de Estado y un régimen político bonapartista. Favorecido por la estabilidad, el proceso de industrialización de la ciudad se consolidó, lo que trajo consigo una mejoría en el transporte público y permitió la expansión del área urbana y la disminución de las densidades de población, que de 19.673 hab/km<sup>2</sup> en 1900 pasó a 14.974 hab/km<sup>2</sup> en 1940 (Ezcurra, 1998).

La Constitución Política de 1917 estableció la reforma agraria. En el valle de México produjo la redistribución de tierras, restituyéndole a las poblaciones las áreas perdidas; pero sus posibilidades se truncaron por la urbanización y la consiguiente desertificación del espacio rural (Messmacher, 1979). A partir de 1920 y pese al período recesivo en la economía mundial (1914-1940), la ciudad creció porque las industrias y la infraestructura regionales no fueron afectadas por la revolución: en 1921 se estimaban 906 mil habitantes distribuidos en 46,37 km<sup>2</sup> (Álvarez, 2003). También crecieron el aparato administrativo y la burguesía basada en la industrialización. Con el fin de asentar a la población acomodada, cuya vivienda fue afectada por la ampliación de la actividad comercial en el centro, se aprovecharon los terrenos de ex haciendas para desarrollar fraccionamientos que demandaron grandes porciones de terreno.

Las obras más importantes de comunicaciones y transportes convergieron en la ciudad de México, sustentando la industrialización y el crecimiento. La nacionalización de la industria petrolera, promulgada por Lázaro Cárdenas en 1938, permitió la construcción de un sector capitalista de Estado que acentuó el desarrollo capitalista en México. En el con-

texto externo, las guerras mundiales, que redujeron la fuerza de trabajo y destruyeron el aparato productivo de las potencias europeas y militarizaron el de Estados Unidos, paradójicamente dieron inicio a una larga onda expansiva de la acumulación capitalista mundial. Así, la industrialización en México fue impulsada por la contracción de la oferta de productos importados y un aumento en la demanda interna y externa.

La ciudad de México atrajo a la mayor parte de las plantas manufactureras, las cuales generaron procesos de urbanización en su entorno. El crecimiento de la ciudad se hizo más notorio dados la multiplicación de la población debido a procesos migratorios y la intervención del Estado como promotor de la industrialización al dotar de condiciones generales por la instalación de ferrocarriles, plantas eléctricas y obras viales. En 1940 había 1'760.000 habitantes en la ciudad, la cual ocupaba unos 117,54 km<sup>2</sup>, y en 1960, 4'374.000 habitantes en una ciudad que creció en extensión más del doble en veinte años, al alcanzar los 271,98 km<sup>2</sup> (Álvarez, 2003), con lo que traspasó los límites administrativos del Distrito Federal, acelerando y extendiendo el proceso de metropolización (Garza, 1985).

El crecimiento extensivo de la ciudad no podía sostenerse con un solo centro de comercio y servicios, por lo que se formaron diversos subcentros en lo que habían sido los antiguos pueblos integrados a la ZMVM (Pradilla y Pino, 2004); además, surgieron concentraciones comerciales sobre las vialidades principales, lo que implicó el tránsito de la ciudad monocéntrica a la policéntrica jerarquizada. Hacia 1970 empezó a agotarse la onda expansiva del crecimiento capitalista trasnacional, lo que fue evidente con la crisis de los energéticos en 1973. Entonces, el gran capital puso en marcha la relocalización e integración trasnacional de los procesos de producción, lo que afectó a la industria instalada en la ciudad de México, pero no implicó una disminución automática del crecimiento urbano, dada la inercia generada por la industria.

El aumento de la cantidad de automotores –de 72.189 en 1950 a 3'445.228 en 1998 (Espinosa, 2003)– justificó las grandes obras viales. El crecimiento de la infraestructura carretera tuvo un impacto importante en la relocalización de las industrias y la conformación de nuevas zonas regionales, lo que dio lugar a la integración territorial de varias localidades del área periférica de la mancha urbana.

**Cuadro 1. Población de la Ciudad de México y la ZMVM**

	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
DF	1.757.530	3.050.442	4.870.876	6.874.165	8.831.079	8.235.744	8.605.239	8.720.916			
Mun. conurbados	199.969	289.943	590.799	2.220.307	4.064.528	7.007.254	9.371.312	10.518.994			
ZMVM	1.957.499	3.340.385	5.461.675	9.094.472	12.895.607	15.242.998	17.922.551	19.239.910			

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 1895-1995", INEGI, 1996.  
 ^ INEGI, "Censo General de Población y Vivienda" DF y Edomex, INEGI, 1940-1990.  
 ^^ CONAPO "Delimitación de las zonas metropolitanas de México", CONAPO, 1ra edición, 2004.  
 ^^^ CONAPO, "Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2005", CONAPO, 2005.

**Cuadro 2. Tasa de crecimiento 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
DF	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2005		
Mun. conurbados	-	5,67	4,79	3,50	2,54	-0,70	0,44	0,13		
ZMVM	4,75*	3,79	7,38	14,16	6,23	5,60	2,89	1,22		
		5,49	5,04	5,23	3,55	1,69	1,63	0,71		

Fuente: Elaboración propia con base en datos de "Cuadro 1. Población de la Ciudad de México y la ZMVM".

\*Nota: Esta tasa de crecimiento corresponde al cambio de Ciudad de México a ZMVM.

### La economía mexicana y la metropolitana

En tres décadas de aplicación de las políticas neoliberales, tanto la economía mexicana como la metropolitana han sufrido profundos cambios. De haber sido el motor y punta de lanza de la acumulación de capital en el país durante el período de la industrialización por sustitución de importaciones (1940-1980), la ZMVM parece haberse convertido en un ancla del crecimiento económico. La desindustrialización y la terciarización informal explicarían este dramático cambio.

### La pérdida de dinamismo económico

La Región Centro del país, donde se asienta la ciudad-región del Centro<sup>4</sup>, sigue siendo el polo económico regional cuantitativamente más importante de México.

En el período analizado, la región ha albergado a un poco más de un tercio de la población nacional: 33,04% en 1980, 33,79% en 2000 y 33,61% en 2005. Pero el peso en relación al total nacional y su tendencia es muy desigual entre las entidades que conforman la región. Mientras el DF y el Estado de Hidalgo disminuyeron su participación en la población nacional, los demás estados la incrementaron. El DF, cuya participación disminuyó notoriamente (-4,87% entre 1980 y 2005), y el estado de México, donde aumentó (+2,24% en el período) son los extremos del abanico; sobre ellos se asienta la ZMVM. Factores importantes de esta tendencia demográfica desigual han sido el acelerado ritmo de crecimiento de los municipios conurbados en la metrópoli, y el casi nulo de

4 La Ciudad de México, Distrito Federal (DF), capital de los Estados Unidos Mexicanos, está constituida por 16 delegaciones; es el núcleo estructurador de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), que integra, además del DF, a 58 municipios del estado de México y uno del estado de Hidalgo, conurbados al DF; a su turno, la ZMVM es el núcleo estructurador de la Ciudad Región del Centro de México (CRCM), formada por las zonas metropolitanas del Valle de México, Cuernavaca-Cuautla, Puebla-Tlaxcala, Pachuca, Querétaro-San Juan del Río, y Toluca-Lerma, y otras localidades intermedias, para un total de 276 unidades político-administrativas (municipios y delegaciones) de las siete entidades federales que constituyen la Región Centro del país (Fideicomiso, 2000a).



la Ciudad de México, expulsora de población hacia la periferia mexicana (Fideicomiso, 2000a).

La Región Centro ha tenido una alta participación en la generación del producto interno bruto nacional (PIBN): 43,33% en 1980, 41,97% en 2000, y 39,64% en 2006, superior a su peso poblacional relativo, aunque con una dinámica decreciente. En el período 1980-2006, la participación del DF en el PIBN disminuyó en -4,83%, al pasar de 25,15% a 20,32%, al igual que la del estado de México<sup>5</sup>, en -0,30%, pasando de 10,94% a 10,64% (ver Gráfico 1). La tendencia decreciente de la participación del DF en el PIBN se ha mantenido porque la entidad presentó, entre 1994 y 2006, tasas de crecimiento del PIB inferiores a la media nacional y a la del estado de México, exceptuando el 2000 y 2002 (ver Gráfico 2).

Esto ocurre en el contexto del largo período de estancamiento económico del país, iniciado en 1982 y marcado por las recesiones de 1982-1983, 1986, 1995, 2001 y 2008, que aún no se supera y cuyo resultado han sido 28 años de crecimiento económico inferior al de la población.

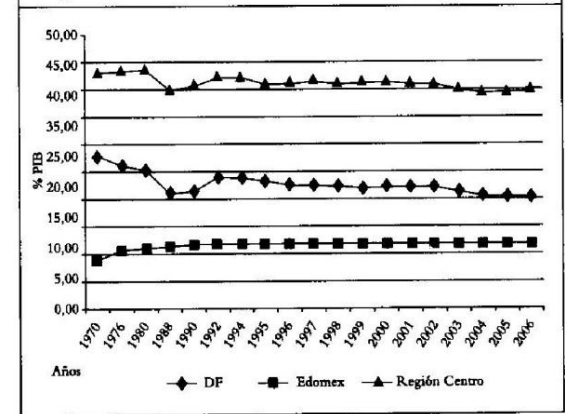
La pérdida de dinamismo económico de la ciudad-región se explica, fundamentalmente, por la crisis del campo intraregional -de limitado peso relativo-, y sobre todo por los procesos de desindustrialización y terciarización *informal* que sufren sus componentes más importantes, en particular la ZMVM y el DF.

Año	DF	Edomex	Región Centro
1970	27,56	8,52	43,04
1975	25,14	10,25	43,51
1980	25,15	10,94	43,33
1985	20,96	11,10	39,95
1988	21,35	11,40	40,71
1993	23,78	11,40	42,37
1994	23,60	11,40	42,10
1995	23,05	11,40	41,09
1996	22,53	11,40	41,18
1997	22,52	11,40	41,48
1998	22,19	11,40	41,20
1999	22,05	11,40	41,23
2000	22,21	11,40	41,29
2001	21,94	11,40	41,22
2002	22,02	11,40	41,04
2003	21,32	11,40	40,27
2004	20,52	11,40	39,38
2005	20,37	11,40	39,56
2006	20,32	11,40	39,54

Fuente: Banco de Información Económica (BIE), producto interno bruto por entidad federativa. Participación porcentual de los estados en las actividades económicas, del período 1970-2005. INEGI

Nota: La Región Centro comprende las entidades de DE Hidalgo, Edomex, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala.

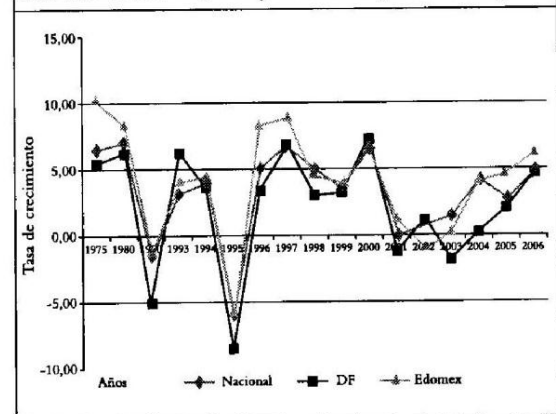
Gráfica 1. Participación del DF, Edomex y Región Centro en el PIB nacional (%)



Año	Nacional	DF	Edomex
1970	-	-	-
1975	6,49	5,34	10,27
1980	6,96	6,14	8,31
1985	-1,66	-5,10	-1,35
1993	4,04	6,10	3,03
1994	4,42	3,63	3,94
1995	-6,17	-8,36	-8,86
1996	5,15	3,27	8,19
1997	6,78	6,72	8,82
1998	5,02	3,02	4,67
1999	3,75	3,12	3,72
2000	6,59	7,33	6,92
2001	-0,03	-1,22	1,12
2002	0,77	1,12	-0,96
2003	1,39	-1,83	0,13
2004	4,16	0,23	4,10
2005	2,76	2,01	4,62
2006	4,81	4,55	6,12

Fuente: Elaboración con base en Banco de Información Económica (BIE), por entidad federativa. Cifras anuales del período 1970-2006. INEGI

Gráfica 2. Evolución de la tasa de crecimiento del PIB nacional, DF y Edomex (1970-2006)



5 No se dispone de información estadística oficial de distribución del PIB total y sectorial por municipios, lo que impide calcular la evolución y el peso económico e industrial total de la ZMVM y la CRCM.

### La crisis del campo periurbano

El sector rural nacional está sumido en una crisis estructural desde mediados de los años sesenta, agravada por la entrada en vigor, en 1994, del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) (Pradilla, 2009); el campo que se ubica al interior de la CRC, y en particular en la periferia de la ZMVM, añade, a los factores nacionales, los propios de su relación con la expansión física metropolitana.

En términos económicos, el sector primario no es significativo para el DF, pues solo representaba, en 2000 y 2006, el 0,12% de su PIB total (ver Gráfico 3) y el 0,27% de la población económicamente activa en 2000 (Méndez, 2002). Su importancia radica en el papel que tiene el área rural en: a) la preservación del *suelo de conservación*<sup>6</sup> periurbano y su impacto sobre la prestación de servicios ambientales y recreativos a la metrópoli; b) el significado de su crisis como desaprovechamiento de las *ventajas comparativas* para la producción agropecuaria y de servicios recreativos, derivadas de su inserción en la ciudad-región como gran mercado, con los más altos ingresos *per cápita* del país; c) la preservación de las identidades culturales tradicionales de sus pueblos; y d) el problema social que implica el deterioro de las condiciones de vida de sus habitantes.

Durante la segunda mitad del siglo XX, el intenso crecimiento físico del DF que llevó a la formación de la ZMVM ocurrió mediante la urbanización del campo circundante, destruyendo áreas destinadas a la producción agropecuaria y la reserva forestal y natural<sup>7</sup>. Además, al interior del *suelo de conservación* restante se han producido cientos de asentamientos regulares o irregulares que solo en el DF llegaban, en 2000, a 642, en 3.208 hectáreas ocupadas (Fideicomiso, 2000).

6 En el lenguaje oficial del DF, el *suelo de conservación*, decretado en los programas de preservación ecológica y de desarrollo urbano, incluye el área explotada en labores agropecuarias y forestales por ejidatarios, comuneros o propietarios privados, y la propiedad pública destinada a reservas forestales, hidrológicas o naturales.

7 El área urbanizada de la ZMVM aumentó de 22.862 hectáreas en 1950 a 171.776 en 2000; el DF que en 1950 representaba el área total de la metrópoli, por su parte, creció hasta 76.856 hectáreas. Si se mantienen las tendencias demográficas y físicas actuales, en el año 2020, la ZMVM alcanzaría las 239.702 hectáreas y el DF las 98.492, con una pérdida de 67.926 y 21.626 hectáreas de suelo de conservación, respectivamente (Fideicomiso, 2000a: 253).

Los actores sociales que se han combinado en esta destrucción han sido: fraccionadores comerciales, para construir fraccionamientos de capas medias o altas<sup>8</sup>; empresas e individuos aislados que ocupan terrenos para asentar su vivienda y otras actividades económicas; organismos estatales de vivienda del DF o el estado de México, para promover o construir unidades habitacionales; sectores populares que ocupan, colectiva o individualmente (ocupación *hormiga*), terrenos en forma irregular; o ejidatarios y comuneros, para alojar familiares o *avecindados* en la periferia de los pueblos rurales (Legorreta, 1994).

La reducción del área rural ha significado: a) la disolución acelerada de las formas tradicionales de producción agropecuaria, por ocupación del suelo para usos urbanos o por pérdida de rentabilidad; b) la pavimentación de las áreas de recarga del acuífero del cual se obtiene la mayoría del agua potable para el DF y otras zonas de la metrópoli, causando su sobre-explotación severa (Fideicomiso, 2000a; Pradilla y Sodi, 2006); c) la eliminación de áreas de regulación y modificación severa de la geografía de los escurrimientos de agua pluvial, que lleva a avalanchas sobre las zonas bajas y a la saturación del drenaje; d) la pérdida de zonas forestales de captura de carbono y regeneración del aire metropolitano; e) la destrucción de zonas de patrimonio ambiental para la recreación de la población; y f) la modificación de los ámbitos patrimoniales de los pueblos originarios del valle de México. Estos procesos afectan a la metrópoli y al mismo sector rural.

Entre 1970 y 1997, el uso del *suelo de conservación* del DF sufrió un notorio cambio, de agrícola y forestal a urbano (Fideicomiso, 2000c), y poco ha variado desde entonces. Las unidades productivas rurales se caracterizan por su pequeña dimensión (1,20 hectáreas, en promedio), insuficiente para una explotación comercial rentable en condiciones tradicionales y para mantener a la familia campesina. En esta agricultura dominan los productos tradicionales de bajo valor y poca rentabilidad: avena

8 En los municipios conurbados del estado de México, donde se dan muchas facilidades a los fraccionadores y empresas inmobiliarias, se han construido recientemente cientos de miles de viviendas para estratos medios y desarrollos comerciales, sobre suelo agrícola y reservas naturales, para recibir a la población que emigra del DF o llega de otras localidades, lo que ha causado un crecimiento explosivo de su población sin precedentes (Duhau, 2008).

forrajera, maíz y nopal, y una actividad pecuaria de traspatio para la subsistencia familiar. La tecnología utilizada es tradicional, debido al poco conocimiento de los cambios posibles, la falta de capacidad económica de los campesinos para introducirlos y la escasa promoción pública. Quienes explotan la tierra son los campesinos de mayor edad y las amas de casa, mientras que los jóvenes y adultos se dedican a actividades urbanas, en gran parte informales, para lograr la subsistencia que la actividad rural no garantiza.

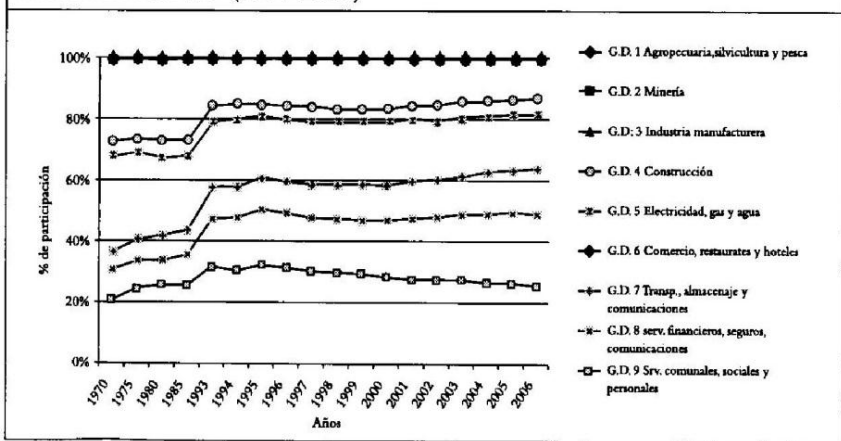
Estos factores se suman a la ausencia de políticas estatales integradas de fomento y apoyo a la producción agropecuaria, a la tecnología moderna ambientalmente sustentable y a mecanismos de comercialización que promuevan el aprovechamiento de las *ventajas comparativas* que tiene el sector agrario dentro de la ciudad-región: un mercado de más de 27 millones de personas con la capacidad adquisitiva promedio más alta del país, y la posibilidad de explotar nichos de mercado específicos para productos de alto valor unitario y mucha mayor rentabilidad económica.

La zona rural metropolitana es asumida como una reserva de suelo urbanizable que se transforma en urbana, legal o ilegalmente, pues las *rentas del suelo* rural apropiadas por los campesinos son muy inferiores a las del suelo urbano, *diferenciales* o *absolutas*, que operan como *de monopolio* dada la escasez de suelo urbanizable en la metrópoli. Esta situación ha sido explotada históricamente por los fraccionadores irregulares, los funcionarios ejidales y comunales y los administradores públicos, para lucrar con la necesidad de los campesinos y de los demandantes de suelo urbano.

	1970	1975	1980	1985	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
G.D.1 Agropecuaria, silvicultura y pesca	0,27	0,32	0,24	0,22	0,14	0,01	0,15	0,14	0,15	0,13	0,12	0,12	0,13	0,12	0,13	0,11	0,13	0,12
G.D.2 Minería	0,32	0,37	0,68	0,26	0,12	0,13	0,11	0,10	0,08	0,07	0,06	0,06	0,15	0,15	0,13	0,11	0,09	0,10
G.D.3 Industria manufacturera	27,06	26,11	26,45	26,88	16,70	16,33	15,42	15,72	17,47	18,08	18,05	18,01	17,02	16,90	19,07	15,76	15,24	14,68
G.D.4 Construcción	4,64	4,24	5,38	4,59	5,39	5,40	4,23	4,11	4,36	3,78	3,78	4,17	4,79	5,30	5,54	5,24	5,35	5,93
G.D.5 Electricidad, gas y agua	0,75	0,63	0,57	0,55	0,53	0,51	0,54	0,51	0,49	0,47	0,51	0,48	0,49	0,45	0,43	0,41	0,40	0,39
G.D.6 Comercio, restaurantes y hoteles	30,63	28,05	25,17	23,91	22,52	22,92	20,59	20,97	22,00	22,00	21,72	22,25	21,44	20,83	20,43	20,04	19,90	19,69
G.D.7 Transp., almacenaje y comunicaciones	5,62	6,93	7,80	8,04	10,43	10,58	10,85	11,28	11,56	11,96	12,65	12,65	13,29	13,25	13,95	15,02	15,71	16,59
G.D.8 Serv. financieros, seguros, actividades inmobiliarias y alquiler	10,11	9,15	8,21	10,43	17,71	18,57	19,85	19,15	19,17	19,18	19,38	19,90	21,49	23,00	23,82	25,45	26,07	25,24
G.D.9 Serv. comunales, sociales y personales	20,58	24,16	25,48	25,03	32,50	32,00	33,80	33,15	31,73	31,30	30,99	29,96	29,63	29,29	29,45	29,12	28,90	28,24

Fuente: Elaborado con base en Banco de Información Económica (BIE), PIB por entidad federativa. Cifras anuales del periodo 1970-2006, INEGI

Gráfico 3. Evolución de la participación sectorial en la estructura económica del DF (1970-2006)



Industrialización y desindustrialización de la ZMVM y el DF

Hasta la década de los setenta, la *industrialización sustitutiva de importaciones* en México fue intensa: el PIB de la industria manufacturera creció a promedios anuales del 5,0% en los años treinta, el 7,1% en los cuarenta, el 7,3% en los cincuenta y el 8,9% en los sesenta (Garza, 1985).

La participación de la región central en la generación del PIB del sector manufacturero ha sido muy superior a su peso demográfico, manteniéndose como la mayor concentración industrial del país; pero ha mostrado una tendencia decreciente notoria al bajar del 56,44% en 1980, al 43,14% en 2006 (-13,30). El DF ocupó el lugar protagónico en la industrialización del país: en 1970 generaba el 32,2% del PIB manufacturero nacional, para descender a 29,45% en 1980, y a 15,28% en 2006 (-14,17%). El estado de México, incluyendo los municipios conurbados, sufrió una pérdida de peso industrial más moderada, bajando del 18,07% en 1980, al 15,96% en 2006 (-2,11 %) (ver Gráfico 4).

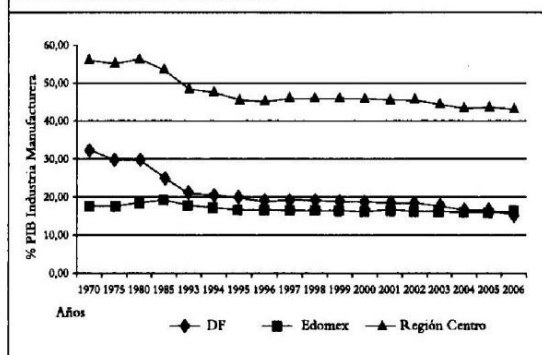
Participación del DF, Edomex y Región Centro en el PIB de la industria manufacturera nacional

Año	DF	Edomex	Región Centro
1970	32,20	17,51	56,47
1975	29,82	17,37	55,32
1980	29,46	18,07	56,44
1985	24,71	19,11	53,80
1993	20,85	17,39	48,63
1994	20,31	16,99	47,61
1995	19,68	16,19	45,63
1996	18,67	16,49	45,36
1997	18,94	16,48	45,88
1998	18,81	16,20	46,05
1999	18,60	16,13	46,06
2000	18,62	16,03	45,84
2001	18,06	16,52	45,80
2002	18,27	16,00	45,55
2003	17,27	15,80	44,70
2004	16,32	15,65	43,35
2005	15,89	15,90	43,64
2006	15,28	15,96	43,14

Fuente: Elaborado con base en Banco de Información Económica (BIE), producto interno bruto por entidad federativa, INEGI

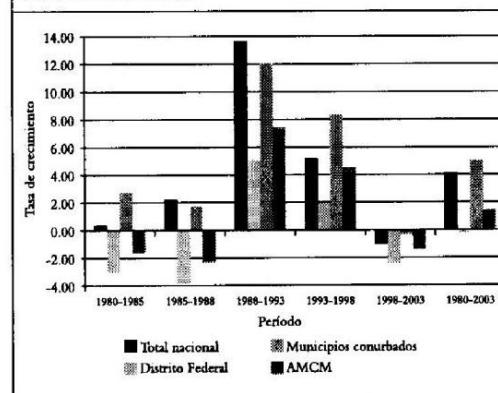
Nota: La Región Centro comprende las entidades de DF, Hidalgo, Edomex, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala

Gráfico 4. Participación del DF, Edomex y Región Centro en el PIB de la Industria manufacturera nacional.



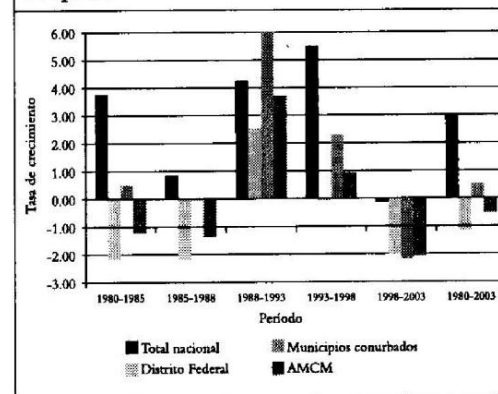
tes: DF y municipios conurbados del Estado de México (Pradilla y Márquez, 2004; Márquez y Pradilla, 2008).

Gráfico 5. Tasa de crecimiento número de establecimientos



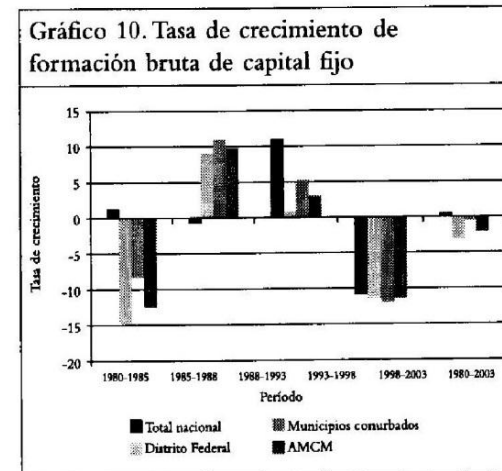
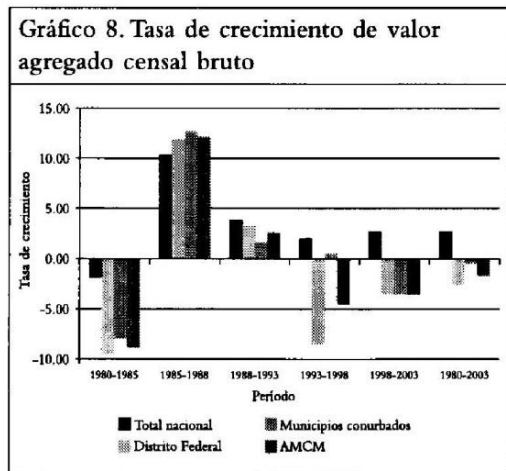
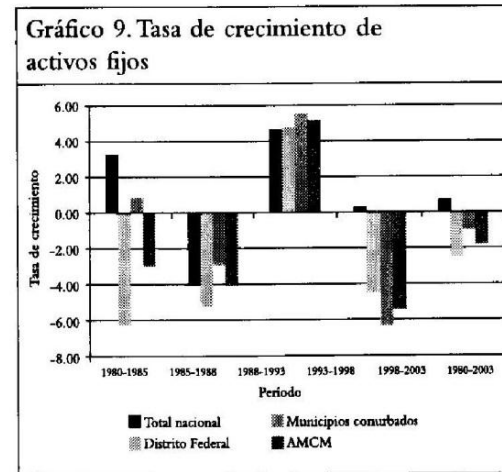
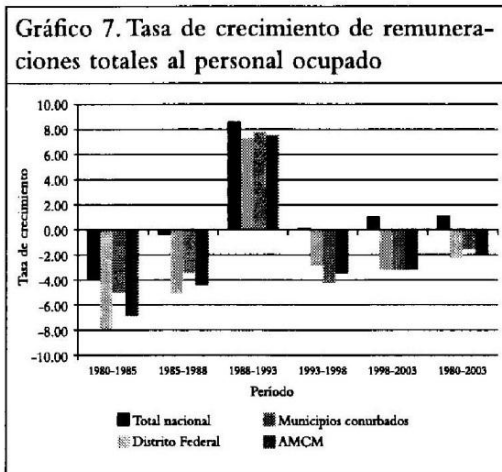
Entre 1980 y 2006, las tasas de crecimiento de la industria manufacturera del DF y del Estado de México que incluye a los municipios conurbados fueron negativas (-6,45% y -4,52%), en mayor grado que la nacional (-4,06%). Encontramos la misma situación de contracción absoluta entre 1980 y 2003, en las variables claves de la industria manufacturera del DF, los municipios conurbados y el Área Metropolitana de la Ciudad de México<sup>9</sup>: *valor agregado censal bruto, personal ocupado* –con excepción de los municipios conurbados–, *remuneraciones totales al personal ocupado, activos fijos y formación bruta de capital fijo*; solo creció en los tres ámbitos el número de establecimientos, mostrando el pequeño tamaño de los locales nuevos, la “changarrización” (censos económicos nacionales realizados por INEGI. Ver gráficos 5-10). Podemos, por tanto, hablar de la *desindustrialización absoluta y relativa* de la Zona Metropolitana y sus componen-

Gráfico 6. Tasa de crecimiento de personal ocupado



9 El Área Metropolitana de la Ciudad de México (AMCM) es una delimitación territorial menos amplia que la ZMVM en términos de número de municipios conurbados incluidos, que ha sido utilizada por el INEGI en los censos económicos.





Entre 1970 y 2006, la participación de la industria manufacturera en el PIB total del DF cayó un -12,40%, al pasar de 27,08% a 14,68% (ver Gráfico 3). La pérdida de empresas y empleos industriales en la ciudad se remonta a la recesión de 1982, con recuperaciones y caídas según los ciclos económicos.



**Cuadro 3. Evolución de la tasa de crecimiento del PIB de la industria manufacturera en el DF, Edomex y nacional (1970-2006)**

Año	DF	Edomex	Nacional
1970-1975	4,57	6,02	6,20
1975-1980	6,41	7,53	6,67
1980-1985	-4,80	-0,29	-1,40
1985-1993	-0,93	0,01	1,20
1993-1994	-5,30	-5,04	-2,78
1994-1995	-39,38	-40,37	-37,45
1995-1996	-17,66	-11,62	-13,21
1996-1997	-3,64	-5,08	-5,00
1997-1998	-10,12	-10,98	-9,48
1998-1999	-8,25	-7,61	-7,22
1999-2000	-1,76	-2,51	-1,89
2000-2001	-10,62	-5,05	-7,87
2001-2002	-4,96	-9,00	-6,01
2002-2003	-10,24	-6,25	-5,05
2003-2004	-6,57	-2,08	-1,17
2004-2005	-4,51	-0,30	-1,88
2005-2006	-3,09	1,07	0,72
1980-2006	-6,45	-4,52	-4,06

Fuente: Elaboración propia con base en Banco de Información Económica, INEGI

Los factores determinantes de este proceso son múltiples y están combinados en forma compleja. La industria metropolitana y capitalina se construyó para atender al mercado interno nacional; perdió dinamismo con su contracción desde los años ochenta, a causa de las fases recesivas de la economía, acompañadas de altas tasas de inflación, desempleo masivo, la reducción del salario real a menos de un tercio de su valor real (desde 1976), empobrecimiento generalizado, y la competencia desigual con los productos importados libremente —desde mediados de esta década y sobre todo con la entrada en vigor, en 1994, del TLCAN y otros acuerdos de libre comercio—.

En la crisis de larga duración, la mayoría de la industria metropolitana y capitalina, sobre todo la micro y pequeña, no tuvo tiempo, ni capital disponible, ni acceso al crédito, para reconvertirse e insertarse en la economía abierta; hoy, solo una pequeña porción de grandes empresas industriales, básicamente transnacionales, se integra a la economía exportadora. La desregulación industrial y la apertura a la importación de maquinaria, equipo e insumos industriales llevaron a la sustitución de proveedores nacionales por extranjeros, a la ruptura de encadenamientos productivos, a la fragmentación del sector industrial y al aislamiento de muchas unidades productivas, perdiéndose los efectos multiplicadores sobre la industria local; la sustitución de proveedores en las compras del sector público amplificó el efecto desintegrador.

El auge de la *maquila de exportación* en las regiones fronterizas con Estados Unidos desde mediados de los setenta, hoy en entredicho<sup>10</sup>, la apertura comercial externa y, en particular, el TLCAN llevaron a que las nuevas inversiones transnacionales en industria no se hicieran en la ZMVM; las grandes empresas como las automotrices se desplazaron hacia otras metrópolis de la Región Centro (Querétaro, en particular) y a ciudades como Aguascalientes, Saltillo, Hermosillo, Chihuahua, etc., en el centro-norte y norte del país, para apropiarse de las ventajas de localización con relación al mercado norteamericano<sup>11</sup>.

Las *deseconomías de aglomeración*, que contrarrestaron a las *ventajas comparativas* de la metrópoli y llevaron a la salida de empresas de la trama urbana han sido: el alto costo del suelo, por el que la industria compite con usos más rentables como el comercial y de oficinas en expansión desde los ochenta; los mayores salarios en relación con otras ciudades y regiones, así como el mayor índice de sindicalización de los trabajadores;

10 El crecimiento de la *industria maquiladora de exportación* —ensamblaje—, cuya promoción y apoyo han sido las únicas políticas estatales de fomento industrial desde 1983, se estancó desde 1998 y entró en declive desde 2000; hoy se observa que un número creciente de estas empresas emigra desde México hacia China y otros países del sudeste asiático.

11 En el caso mexicano, la relocalización de las grandes empresas orientadas a la exportación y el desarrollo de la *maquiladora* en las ciudades del centro-norte y la frontera con Estados Unidos obedece a la apropiación de la ventaja de localización derivada de una distancia-tiempo de transporte con la frontera tendiente a cero, con las menores regulaciones ambientales y laborales, y con el mucho más bajo salario real que aceptan los trabajadores emigrantes de zonas atrasadas de las regiones mismas o de otras del país.

la escasez y mala calidad del agua en el valle de México; el costo-tiempo de transporte de materias primas y mercancías por la saturación vial en los entronques regionales y dentro de la metrópoli; y las más estrictas normas ambientales impuestas a la industria y al transporte en la ZMVM, para enfrentar el alto grado de contaminación.

En el marco de 18 años de ausencia de una política federal de desarrollo industrial, dejada en manos del libre mercado, otro factor han sido las políticas desindustrializadoras, formuladas desde los setenta para la metrópoli, a nombre de la *desconcentración económica*, y a inicios de los noventa, cuando subieron los índices de contaminación atmosférica por la rápida motorización; de ellas forma parte la definición de la *vocación terciaria* de la capital, asumida por los diferentes gobiernos locales.

Ante la creciente dependencia tecnológica externa y el escaso impulso a la investigación y el desarrollo, la industria de la ZMVM, sobre todo la pequeña y mediana, no ha aprovechado la *ventaja comparativa* de que en la metrópoli se concentre una porción muy grande de los centros universitarios de investigación, ni ha desarrollado formas territoriales de cooperación con ellos.

La desindustrialización ha tenido efectos territoriales importantes: las antiguas zonas industriales de la ciudad, dotadas de infraestructura para esta actividad, sobre todo energética y de transporte, están en proceso de deterioro infraestructural y físico, de estancamiento tecnológico y de cambio de uso; muchas fábricas se convirtieron en bodegas para el circuito comercial, otras fueron demolidas y sustituidas por centros comerciales, oficinas o viviendas, otras permanecen abandonadas, y hay muchos terrenos baldíos en las zonas fabriles no consolidadas.

Los nuevos establecimientos, en su mayoría pequeños y medianos, se dispersan en otros territorios de la ciudad, sin contar con equipamiento, infraestructura, encadenamientos de proveeduría, economías de escala y aglomeración, ni externalidades (Fideicomiso, 2000b). La infraestructura, las *economías de escala y aglomeración*, y las *externalidades* generadas en las antiguas zonas industriales se perdieron o desaprovechan, mientras las nuevas implantaciones carecen de ellas por su dispersión y fragmentación. En medio de la larga fase recesiva de la economía latinoamericana, son escasas las experiencias de nuevas implantaciones fabriles de gran dimensión que articulen diversas grandes empresas con su base de proveedores (CEPAL, 2001).

### La terciarización informal de la economía metropolitana

La pérdida de dinamismo económico de la Ciudad de México y la ZMVM, en particular su desindustrialización, y el auge del sector comercial y de servicios han llevado a la *terciarización* de su estructura económica: entre 1980 y 2006 el sector terciario aumentó su participación en el PIB del DF, del 66,01% al 78,78%. A su interior, los subsectores que aumentaron más su participación fueron los *servicios financieros, seguros y bienes inmuebles*, y los *servicios de transporte, almacenaje y comunicaciones*; mientras el *comercio, restaurantes y hoteles*, y los *servicios comunales, sociales y personales* oscilaban (ver Gráfico 3). Un rasgo importante es que la metrópoli ha mantenido el 40% del total nacional de los *servicios al productor y al consumidor*, lo que constituye una ventaja comparativa de la ciudad.

Esta terciarización ha sido muy polarizada. El sector *formal* y moderno de unidades financieras, bancarias, servicios especializados en la economía, gran comercio y hotelería para el gran turismo, crecientemente controlado por el capital trasnacional, aumentó rápidamente su participación en el PIB y, más moderadamente, el número de establecimientos —lo que muestra la concentración monopólica del capital—, pero creó muy poco empleo de alta calificación y salarios adecuados. En tanto, el sector *informal*<sup>12</sup> y tradicional creció rápidamente, en número de unidades y empleos precarios, inestables, de muy baja remuneración y sin prestaciones laborales ni seguridad social.

En México, la ZMVM y el DF, el sector informal tiene una conformación heterogénea y diferenciada: 1) empresas capitalistas que evaden la legislación fiscal mediante argucias legales o prácticas fraudulentas, y no inscriben a sus trabajadores al Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) o al Instituto del Fondo Nacional de Vivienda de los Trabajadores (INFONAVIT), pero operan en el mercado; 2) empresas y mafias nacionales y extranjeras que operan al margen de la ley en el narcotráfico, el

12 Recordemos que la *informalidad* —concepto ambiguo con múltiples rasgos para su definición— incluye a individuos que realizan actividades inestables, mal remuneradas, con condiciones laborales precarias y sin seguridad social para subsistir, así como incluye a empresas y empresarios capitalistas medianos y grandes que evaden el fisco, la legislación laboral y de seguridad social de sus trabajadores, o realizan actividades ilegales no registradas: contrabando, piratería de marca, tráfico ilegal, etc.

contrabando y/o la distribución de mercancías lícitas e ilícitas y de personas –inmigrantes o emigrantes, sexo servidores, niños–, comercializadores de mercancías robadas, delincuencia organizada, *piratería* de marca, pornografía, etc., y que, cada vez más globalizadas, acumulan capital y *lavan dinero sucio* en enormes cantidades, internamente o en el extranjero; y 3) un *sector informal popular* estratificado en el que se combinan patronos que controlan numerosos puntos de actividad –puestos de venta callejera, por ejemplo– y emplean trabajadores, con informales por cuenta propia, ubicados en los giros de la artesanía, la construcción, el mantenimiento y reparación de objetos, el comercio y los servicios.

Los grupos 2) y 3) están cada vez más articulados, lo que tiñe la economía informal de ilegalidad y violencia (Pradilla, 1993). Sus expresiones territoriales más conocidas son los *barrios bravos* –como las colonias Tepito o Buenos Aires<sup>13</sup>, fuera del control gubernamental–, y las concentraciones puntuales, longitudinales o zonales de vendedores en la vía pública, que afectan la circulación de vehículos y personas y su seguridad personal. La calidad de los bienes y servicios ofrecidos, sin control público, es dudosa y no se garantiza a los compradores, mayoritariamente de las capas pauperizadas, que aceptan estos riesgos en función del bajo precio de los productos. Sin embargo, una parte de estos comerciantes opera como comercializadores de productos originarios de empresas formales, incluidos monopolios transnacionales, producidos localmente, importados o de contrabando, entre los que han ganado importancia los provenientes de China y otros países asiáticos.

El sector *informal* ha absorbido el desempleo causado por la escasa generación de empleo en el sector *formal*, derivada del bajo crecimiento económico, las crisis recurrentes y la modernización tecnológica en las actividades del sector *formal* y moderno de la economía<sup>14</sup>. Sus trabajado-

res operan en condiciones laborales, salariales o de ingresos, y de prestaciones sociales –seguridad social, programas de vivienda, cuidado de los hijos– al margen de la legislación y de los mínimos de dignidad humana.

El DF, que provee empleo a una gran parte de la población del resto de la ZMVM sometida a procesos similares de desindustrialización, informalización y empobrecimiento, ha tenido, en los últimos años, una tasa de desempleo abierto<sup>15</sup> mayor a la media nacional, mostrando su mayor vulnerabilidad a los ciclos económicos (ver Gráfico 11). En 1996, el 41,8% de los empleos en el DF eran informales o precarios; en los dos extremos, la industria de la transformación y la electricidad tenía el 25,8% de su personal en esta situación, mientras en el comercio llegaba al 64,7% (Fideicomiso, 2000a). Se estima que más de dos tercios de los empleos generados a mediados de la década eran *informales*, y por la magnitud del desempleo, en la ciudad funciona un *mercado negro* de trabajo donde no se aplica la legislación federal del trabajo (*La Jornada*, marzo 1, 2004). Según estadísticas oficiales recientes, que minimizan el problema, en el cuarto trimestre de 2009, el 28,32% de la población ocupada laboraba en la informalidad, el 27,07% del DF y el 33,76% del estado de México (INEGI, 2010).

Así, la *especialización terciaria* de la Ciudad de México adquiere un carácter negativo expresado en el hecho de que una gran parte de la población activa se ubica en el sector informal, empobrecido, con trabajo inestable, condiciones de trabajo precarias, mal remuneradas y carentes de la protección de la seguridad social. La *terciarización informal* de las metrópolis de los países latinoamericanos, atrasados, subordinados e integrados asimétricamente en la *globalización*, incluida la ZMVM, es el producto compensatorio de la crisis de larga duración abierta en los setenta y de los efectos sociales negativos de las políticas neoliberales. Los factores deter-

13 La colonia Tepito es conocida como área de almacenamiento, distribución mayorista y comercialización al menudeo de una amplia gama de artículos *piratas* o de contrabando; la colonia Buenos Aires se dedica a la venta de partes y refacciones automotrices, legales u obtenidas de coches desechados, accidentados o robados. El control de la seguridad pública sobre estas zonas es muy limitado.

14 Según el INEGI, en México, en los años 2000–2003, de crisis, el desempleo abierto creció en un 71%, se perdieron cerca de 500 mil empleos formales y afectaba, en 2003, a un millón 45 mil trabajadores; 10 millones de trabajadores se *autoemplean* y 26 millones, el 63% de la población ocupada, carecen de prestaciones sociales (*La Jornada*, enero 18,

2004; febrero 16, 2004). Según la misma fuente oficial, en 2003 el 70% de los “nuevos empleos” se generaron en el sector informal (*La Jornada*, enero 14, 2004). La profunda recesión de 2008–2009 produjo un impacto significativo en estos campos.

15 La *tasa de desempleo abierto*, utilizada por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) de México, que registra a quienes trabajaron menos de una hora el mes anterior a la encuesta, es un indicador totalmente insuficiente, pues no muestra la magnitud del trabajo informal inestable, mal remunerado y carente de seguridad social. Esta inconsistencia se revela si la comparamos con las tasas de desempleo registradas en Estados Unidos o los países europeos, mucho mayores que la mexicana.



minantes han sido: la destrucción de la base industrial local, su fragmentación; la relocalización de las empresas para evadir los costos de la aglomeración y acercarse a los mercados externos; y la desaparición de empleos productivos, ante una oferta creciente de fuerza de trabajo resultante de la transición demográfica en curso. En el polo terciario, es resultado de la concentración monopolica extrema del comercio y las finanzas en un reducido sector moderno y competitivo, dominado por el capital trasnacional y aislado del resto de la economía local; es la respuesta de subsistencia de la población desempleada, empobrecida y excluida.

*El desempleo y la caída de los ingresos*

En 2005, el desempleo abierto en el DF alcanzó, según el INEGI, su mayor nivel desde 1994, con un 6,4% de la población económicamente activa (PEA), equivalente a 225.300 personas, de las cuales 102.100 contaban con educación media superior y superior; cerca de una tercera parte de la fuerza laboral se encontraba en el sector informal y cerca de un 10% adicional laboraba sin pago alguno. Estos datos muestran el fracaso de una política económica como la aplicada por el gobierno del DF (2000 en adelante), basada en la creación de empleo temporal para la construcción de obra pública y vivienda.

A pesar de contar con el más alto PIB por habitante del país, la situación del empleo y los ingresos en la Ciudad de México dista mucho de estar resuelta. La tasa de desempleo abierto en el DF ha sido, los últimos años, mayor a la media nacional (ver Gráfico 11) y a las registradas en otras zonas metropolitanas de la región central. A ello hay que añadir cerca del 42% de la PEA, que sobrevive en la informalidad y la delincuencia incidental u organizada.

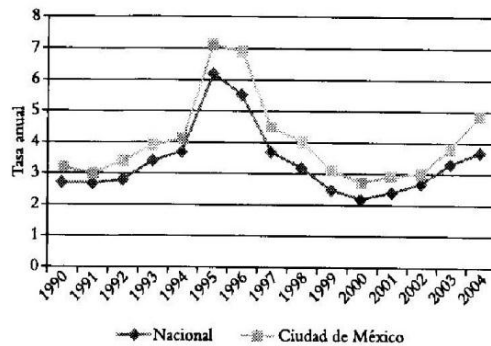
En el marco de la tendencia histórica nacional de caída del salario real, desde 1976, que lo ha reducido a menos de un tercio, colocándolo en el nivel que tenía en la década de los cuarenta, en el DF ha seguido la misma ruta negativa, aunque su monto y nivel son un poco mayores a la media nacional (SEDECO, 2001). En 2000, el 3,1% de la población ocupada del DF no recibía ingresos; el 8,5% recibía menos de un salario mínimo; y el 33,6% recibía entre uno y dos salarios mínimos, lo que colocaba al 45,2% de la población ocupada (PO) por debajo de este nivel de ingreso; la situación en el estado de México, 58 de cuyos municipios se hallan conurbados al DF, es aun peor, ya que esta situación afectaba al 60,3% de la PO (Méndez, 2002). En el otro extremo de la escala de ingresos, 17,3% de la PO recibía más de cinco veces el salario mínimo (7,1% en el estado de México), proporción muy superior a la media nacional (10,6%). Así, el DF expresa los polos opuestos de la estructura de la concentración del ingreso que caracteriza al México de hoy.

Como expresión del incumplimiento, generalizado entre los empresarios, de la legislación laboral y de la amplitud de la actividad informal –de subsistencia o empresarial–, en 2000, el 43,4% de la PO en el DF

**Gráfico 11. Tasa anual de desempleo abierto (1990-2004)**  
Ciudad de México y nacional

Tasa anual de desempleo abierto 1990-2004.  
Ciudad de México y Nacional

Año	Nacional	Cd. de México
1990	2,7	3,2
1991	2,7	3,0
1992	2,8	3,4
1993	3,4	3,9
1994	3,7	4,1
1995	6,2	7,1
1996	5,5	6,9
1997	3,7	4,5
1998	3,2	4,0
1999	2,5	3,1
2000	2,2	2,7
2001	2,4	2,9
2002	2,7	3,0
2003	3,3	3,8



Fuente: Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Desarrollo Económico, Dirección General de Regulación y Fomento Económico.  
Elaborado con base de datos de INEGI, Empresa Nacional de Empleo Urbano, 2004

carecía de afiliación al seguro social, mientras que en el estado de México esta proporción se elevaba al 55,4% y la media nacional era de 55,9% (Méndez, 2002).

La persistencia de la *pobreza moderada y extrema* en la metrópoli más rica y desarrollada del país se explica estructuralmente por el desempleo abierto, el desempleo encubierto en el trabajo precario e informal, la desigual distribución del ingreso, la caída histórica del salario real, y la falta de acceso de cerca de la mitad de la población ocupada al seguro social. Las autoridades del DF reconocen hoy la presencia de alrededor de 4,5 millones de pobres moderados o extremos en la entidad, un 54% de su población total (*Reforma*, julio 27, 2010); la situación ha sido siempre, y es aun, más grave en los municipios mexiquenses conurbados.

La desigualdad del crecimiento económico, el empleo y los ingresos entre la población ocupada en el DF y los municipios conurbados del estado de México convierten a la Ciudad de México en receptora de una gran masa de *población flotante* —entre 2,5 y 4,5 millones según la fuente—, que llega cotidianamente a ella para trabajar formal e informalmente, comprar, usar los servicios públicos subsidiados —educación y salud—, o ejercer la mendicidad o la delincuencia.

### Patrón de movilidad y reestructuración metropolitana

Desde mediados del siglo XX, el *patrón de movilidad urbana de personas* asumido por las políticas de vialidad y transporte de los gobiernos federal, del DF y del estado de México ha oscilado entre otorgar la prioridad al transporte colectivo o al automóvil individual y a las obras viales que lo soportan. En el largo plazo, este patrón se ha inclinado hacia el predominio cuantitativo del automóvil particular como medio de transporte (72% del total de los vehículos registrados), siguiendo el camino de las ciudades estadounidenses, promovido por las transnacionales automotrices y por la ideología individualista, aunque la mayoría de los desplazamientos de personas (71% del total) se realiza mediante el transporte colectivo. Desde el año 2000, los gobiernos del DF, a pesar de declararse “de izquierda”, han asumido esta opción en forma evidente, llevándola a su consolidación (Márquez y Pradilla, 2007).

En la definición del patrón de movilidad basado en el automóvil, a pesar de su baja racionalidad para el funcionamiento urbano, se han combinado múltiples factores: 1) el crecimiento físico de la ciudad, extensivo y disperso desde los años cincuenta; 2) la disponibilidad de nuevas vialidades que generaron la ilusión de una mayor movilidad mediante el uso del automóvil y promovieron su compra y uso; 3) la fragmentación de la traza urbana por las nuevas vías rápidas, que dificulta la movilidad peatonal e incita al uso del automóvil; 4) un sistema de transporte colectivo ineficiente, incómodo e insuficiente; 5) el crecimiento de la oferta de automóviles, fomentado por las transnacionales automotrices con atractivas condiciones de crédito, y promovido mediante amplias campañas publicitarias; y 6) el avance de la ideología individualista en las capas medias.

Según un estudio de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP) sobre la situación de la movilidad urbana en cien metrópolis del mundo (UITP, 2003), el crecimiento acelerado e incontrolado del parque de automóviles en varias capitales, entre ellas la ciudad de México, puede comprometer el desarrollo económico y empeorar las condiciones de vida de su población, ya que sus gobiernos carecen de fondos públicos para construir la vialidad que exigiría; la ciudad de México, una de las más contaminadas del mundo, tiene la mayor concentración de automóviles en el continente americano, 2,5 veces mayor que Los Ángeles, en Estados Unidos, que dedica más de la mitad de su área urbana a vialidad; mientras el transporte privado para el 28,6% (2007) de la población cuesta, en América Latina, el 11,7% del PIB, el público solo llega al 2,6%; el transporte de una persona en automóvil consume 3,7 veces más combustible que en transporte público, y usa 19,5 veces más vialidad que en metro y cinco veces más combustible que en transporte público; y los autos están estacionados el 95% del tiempo, usando vialidad también cuando no circulan.

El mantenimiento de los microbuses, el estancamiento de los camiones de pasajeros, el congelamiento de los transportes eléctricos y la lenta ampliación del metro con relación a la necesidad de transporte produjeron un cambio sustancial del patrón de transporte de pasajeros. En la ZMVM, el metro redujo su participación del 21% en 1989 —la cifra más alta— al 12% en 2005; los trolebuses y el tren ligero pasaron del 3% al 1%; los camiones de pasajeros de alta capacidad bajaron su participación del 42% en 1986, al 2% en 2005; en cambio, las combis y microbuses la



aumentaron del 6% al 60%, con un salto enorme entre 1986 y 1989. El automóvil privado, a pesar del crecimiento de su número de unidades, cayó del 25% al 20% de participación en el total de personas movilizadas; sin embargo, la encuesta de origen y destino de 2007 ubica esta cifra en 28,6%, en coherencia con la política del Gobierno del Distrito Federal (GDF). El hecho de que durante el período de gobierno 2000-2006, los medios de transporte menos eficientes, autos particulares y microbuses hayan aumentado su porcentaje de cobertura de los desplazamientos, confirma la errada opción tomada sobre el patrón de movilidad urbana.

En el último medio siglo ha sido notoria la ausencia de un proyecto integral de vialidad y transporte colectivo para la ZMVM, de largo plazo y visión metropolitana, elaborado por consenso entre los gobiernos del DF, del estado de México y la Federación, lo cual muestra las implicaciones negativas de la ausencia de mecanismos efectivos de coordinación metropolitana (Pradilla y Sodi, 2006), y genera graves impactos para toda la población de la metrópoli y para más de dos millones y medio de personas que residen en los municipios conurbados pero trabajan o usan servicios en la ciudad de México: alargamiento de la distancia-tiempo de los desplazamientos, elevación del costo del transporte, pérdida de productividad laboral y mayor desgaste de la capacidad productiva.

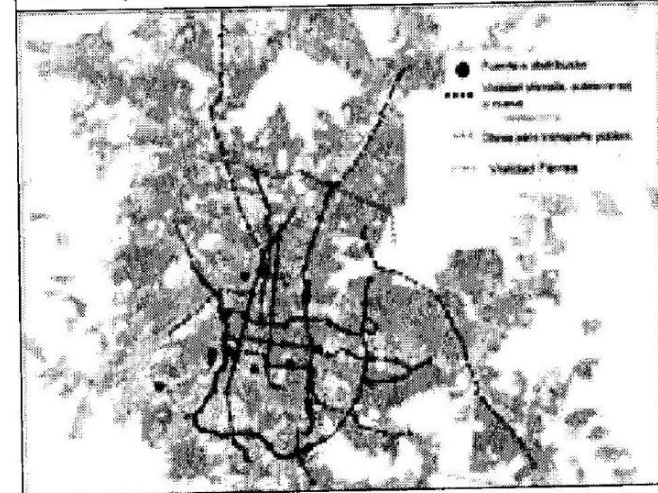
La construcción de nuevas vialidades primarias y confinadas o elevadas, puentes y pasos a desnivel en la ZMVM, sobre todo en la parte más antigua y con mayor densidad inmobiliaria –las delegaciones centrales y los primeros municipios conurbados–, realizada sin apego a un plan de largo plazo, por sumatoria, siempre incompleta, sin continuidad de los ejes de circulación, con orientaciones variables según los gobiernos sucesivos o la voluntad de cada uno de los gobiernos de las dos partes, ha significado, además de la promoción constante del uso del automóvil, la fragmentación de la ciudad en partes aisladas, en términos de desplazamiento vehicular y peatonal.

El impulso al transporte colectivo público o concesionado, que sirve al 72% de los usuarios capitalinos, ha sido variable, de arranque y freno, coyuntural y discontinuo, sometido a las presiones del poder fáctico que domina el servicio concesionado, sin cuidar la organización racional ni la calidad del servicio. Los gobiernos del DF y el estado de México se han inclinado a atender el crecimiento de la demanda de vialidad derivada del

aumento del número de automóviles, y no a responder a la necesidad de transporte público eficiente y rápido para la mayoría de la población capitalina y metropolitana, con el resultado de que el tránsito de automóviles y la saturación vial que estos producen hacen más lento y complejo el funcionamiento del transporte público de superficie.

En el transporte colectivo se ha permitido el dominio de los medios más ineficientes, contaminantes y desorganizados, las combis y microbuses, sin que se haga lo necesario para que el metro y los medios de gran capacidad se conviertan en estructuradores del sistema, debido a la posición débil y titubeante ante los intereses privados, sin preocuparse por la organización racional, la economía del tiempo y la calidad del servicio, debido a la idea de que los sectores populares aceptan, por necesidad, cualquier tipo de transporte, y la inversión destinada a fortalecer los sistemas más eficientes y menos contaminantes es mayor en el corto plazo.

Plano 1. Obras viales realizadas y proyectadas en la ZMVM (2000-2010)



Los peatones han sido víctimas de la opción de la mayoría de los gobernantes del DF y el estado de México por la construcción de nuevas vialidades confinadas, y grandes distribuidores y puentes viales. El despla-

miento peatonal, sobre todo de niños, ancianos, mujeres embarazadas y discapacitados es cada vez más difícil por las barreras creadas por estas obras viales y por la ruptura de continuidad de los trayectos, la reducción de las banquetas, la carencia de puentes peatonales o las dificultades de su uso expedito: altura excesiva, ausencia de continuidad hasta las banquetas donde circula el peatón, e inseguridad.

Los dos últimos gobiernos del DF han avanzado en el sentido contrario al de muchos países del mundo que han descubierto que el patrón de movilidad urbana basado en el automóvil no es sustentable y es insostenible en las grandes ciudades; en México, han insistido en aplicar el modelo de las ciudades estadounidenses, basado en vialidades que dan prioridad al automóvil. Entre 2000 y 2006 se suspendió totalmente la ampliación del metro, la cual se reinició con una nueva línea en 2009. La ampliación de la Red de Transporte de Pasajeros (autobuses) del GDF fue congelada, y se avanzó muy poco en la sustitución de los microbuses por autobuses de mayor capacidad. Al final del período 2000-2006, se inició la construcción del Metrobús; hoy se cuenta con dos líneas y una tercera en construcción, lo cual es insuficiente. La propuesta de la implantación del recorrido de un tranvía turístico por el centro histórico se suspendió debido a los costos; y en el estado de México solo se construyó la primera parte de una línea de ferrocarril suburbano.

En cambio, como muestra el Plano 1, los dos gobiernos actuales de la metrópoli han estado muy activos en la construcción de puentes y megadistribuidores viales, deprimidos, subterráneos y vías elevadas (segundos pisos), embarcándose en una carrera (perdida desde su inicio) por mejorar la movilidad en automóvil en las zonas de más altos ingresos de la urbe.

El predominio numérico del automóvil ha significado la paulatina destrucción de la trama urbana originaria, la fragmentación de sus partes, y serios problemas de saturación vial y contaminación atmosférica; un creciente déficit cuantitativo y cualitativo de transporte colectivo para el 70% de la población de menores ingresos; además del aumento del tiempo destinado a la transportación, con la consiguiente disminución del invertido en actividades laborales o de reproducción social, lo que desemboca en un mayor desgaste de la fuerza de trabajo.

## Un nuevo patrón de estructuración metropolitana

Los cambios ocurridos en la estructura económica y el patrón de movilidad de la metrópoli no solo han tenido impactos sectoriales, focalizados sobre la forma urbana; han modificado la lógica de estructuración y funcionamiento de la ciudad: la han llevado de la configuración basada en la centralidad única, a la armada sobre una red de corredores terciarios. En este movimiento ha participado intensamente el capital inmobiliario-financiero y sus productos de moda: centros comerciales, unidades cerradas y megaproyectos periféricos de vivienda de *interés social*.

### *De la centralidad única a la red de corredores terciarios*

Hasta la década de los cuarenta del siglo XX, la ciudad de México había girado en torno a su centro, formado a partir de la destrucción y reconstrucción de la Plaza Mayor de la Tenochtitlán azteca y lo que constituyó la ciudad colonial (Lombardo, 1987a; 1987b), el cual se expandió con el crecimiento urbano general y la ampliación de la actividad comercial en la parte final del siglo XIX y después de la revolución mexicana.

Luego de la conclusión de la Segunda Guerra Mundial, la continua expansión urbana impulsada por la industrialización, la llegada de masas campesinas inmigrantes, y la salida de las capas aristocráticas y adineradas del antiguo centro llevaron a la ocupación de terrenos cada vez más alejados del centro, sobre el territorio del DF, y sucesivos municipios de la entidad vecina, el estado de México, dando lugar a la metropolización. Las necesidades de consumo de la población residente en las periferias, en particular la de ingresos medios y altos, que no podían ser resueltas en el cada vez más alejado centro, impulsieron la formación y desarrollo de subcentros periféricos localizados, sobre todo, en los antiguos centros de las municipalidades absorbidas por la expansión metropolitana.

Sin que se frenara el crecimiento urbano, en la década de los setenta aparecieron nuevos factores de cambio socioterritorial. La industria alcanzó su máximo nivel de participación en la economía local y nacional, al tiempo que se observaban los síntomas del agotamiento del patrón

de industrialización por sustitución de importaciones con intervención estatal; el boom petrolero llevó al crecimiento sin control del gasto interno y al endeudamiento externo; a mediados de la década, los organismos financieros multinacionales empezaron a presionar al Gobierno para la adopción de políticas de ajuste debido al crecimiento excesivo de la deuda externa; y luego de dos desaceleraciones internas del crecimiento económico, en 1982 sobrevino la crisis generalizada del capitalismo en el mundo.

La aplicación de políticas neoliberales se inició en 1983; en 1986, México ingresó al Acuerdo General de Tarifas y Comercio (General Agreement on Tariffs and Trade-GATT); desde 1988 se ampliaron y profundizaron las medidas neoliberales, en particular la privatización de empresas estatales, incluida la de los bancos estatizados en 1982; y la apertura comercial internacional alcanzó su punto culminante en 1994, con la entrada en vigor del TLCAN, con Canadá y Estados Unidos, al cual siguieron varios acuerdos más, con los que el país entró de lleno en la libre circulación internacional de mercancías y capitales.

Las crisis de 1982 y 1986, la contracción del mercado interno por la caída del salario real, la competencia con los productos importados, el surgimiento de fuertes *deseconomías de aglomeración*, y una política pública de desconcentración industrial dieron lugar al inicio de la *desindustrialización* de la metrópoli, que continúa en la actualidad (Pradilla y Márquez, 2004).

Estos factores empujaron también a la *terciarización* de la metrópoli, polarizada y dominada por la *informalidad*. Por un lado, el capital transnacional fluyó hacia el sector bancario, hoy casi totalmente en manos extranjeras; el comercial y de servicios, al productor y al consumidor, bajo la forma de filiales y franquicias; y el inmobiliario, imponiendo sus formas urbano-arquitectónicas. Por otro lado, la población desempleada se refugió en el sector informal, que hoy alberga a cerca de la mitad de la PO de la metrópoli, y ocupa sus calles y plazas con sus implantaciones propias.

La metrópoli cambió su morfología a partir de los cambios económico-sociales impuestos por el patrón neoliberal de acumulación de capital. Además, cambió su lógica de estructuración integró nuevas formas arquitectónicas y urbanas como los inmuebles y conjuntos cerrados y se multiplicaron las unidades habitacionales de interés social construidas en la periferia lejana por el capital privado.

Basándonos en la investigación realizada sobre la ZMVM en 2002 (Pradilla y Pino, 2004), revisada en 2007, podemos afirmar que en la metrópoli se ha operado un cambio sustancial en la lógica de estructuración socio-económica y territorial: ha pasado, a través de una fase multinuclear de transición con una duración de varias décadas, de una estructura organizada a partir de una *centralidad* única, a otra conformada a partir de una *red de corredores terciarios*.

Los centros y plazas comerciales que habían hecho su tímida aparición a finales de los sesenta, se multiplicaron rápidamente a partir de estos cambios, como nuevo campo de acumulación para el capital inmobiliario, comercial y rentista. Hoy existen más de doscientos, de diferente tamaño y características. El crecimiento del parque automotriz, promovido ampliamente por los gobiernos locales con su política de creación de vialidades expresas o confinadas y distribuidores viales, definió la localización de los nuevos centros comerciales y los edificios corporativos sobre los ejes viales de alto tránsito vehicular. Los centros comerciales se adhirieron a los corredores en formación, o dieron lugar a su desarrollo a lo largo de las vías en las que se instalaban (Duhau y Giglia, 2008; Pradilla et al., 2008).

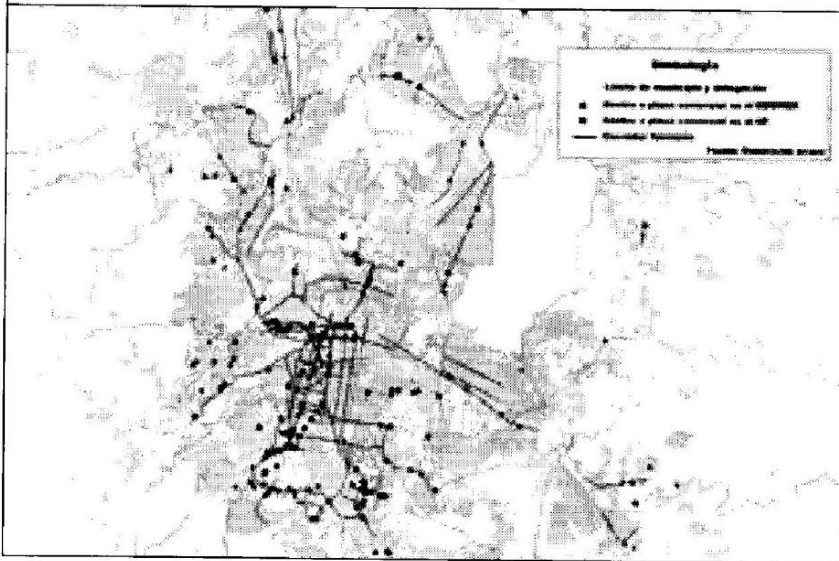
Al mismo tiempo, estas implantaciones atrajeron a nuevas pequeñas y grandes unidades bancarias, de comercio y servicios. Las *subcentralidades* se fueron alargando, estirando sobre los ejes de flujos materiales de personas y vehículos, hasta perder su forma concéntrica y, aun, articular a varias de ellas, e irse entretejiendo en red; hasta la antigua centralidad, que había perdido su dinamismo de antaño por la nueva lógica de implantación terciaria, tendió a organizarse sobre sus ejes más importantes. Hoy registramos en la ZMVM un tejido de 72 corredores terciarios, entre los que destacan Paseo de la Reforma, av. Insurgentes, av. Revolución, diversos segmentos del anillo Periférico y del Circuito Interior, Viaducto Alemán, Tlálpán, y canal de Miramontes. Los corredores presentan muy diversa longitud, densidad de construcción y de concentración de actividades terciarias, están consolidados o en proceso de consolidación, y sirven a comunidades locales, a zonas amplias de la ciudad, o son utilizados por la población de amplias áreas de toda la metrópoli. Los cruces de dos o más corredores terciarios y algunos hitos constituyen modos de articulación e intercomunicación de la red.



Los procesos de formación de los corredores terciarios han sido de diferente naturaleza; en la mayoría de los casos fueron el resultado de la combinación de múltiples acciones de agentes sociales –pequeños y grandes comerciantes, prestadores de servicios, empresas, constructores y promotores inmobiliarios–, para beneficiarse de la demanda. En otras ocasiones, son parte de grandes proyectos de renovación urbana impulsados por el capital inmobiliario, con el apoyo o promoción estatal (por ejemplo, Reforma y el corredor de Desarrollo Santa Fe). En otros casos, son el resultado de los planes de desarrollo urbano y las políticas urbanas de gobiernos locales específicos, como el de Paseo de la Reforma, promovido y apoyado directamente por el gobierno local desde el año 2000, y de este y otros ejes en el actual gobierno de la ciudad. En unos y otros casos, los proyectos se articulan en torno a las ideologías de la *modernización* y el *desarrollo urbano*.

Los componentes fundamentales de los corredores terciarios son los centros y plazas comerciales y los agrupamientos longitudinales de pequeños y medianos comercios, de oficinas bancarias y otras actividades

Plano 2. Zona Metropolitana del Valle de México, corredores urbanos terciarios, centros y plazas comerciales (2008)



financieras, servicios –privados o públicos– orientados hacia las actividades económicas y los usuarios individuales domésticos, servicios de reparación, hoteles, restaurantes y lugares de entretenimiento, actividades recreativas, y oficinas de gestión de empresas e instituciones públicas y privadas. La presencia de vivienda sobreviviente del pasado, o de nuevos desarrollos empresariales, no modifica sustantivamente al corredor, con la condición de que lo terciario sea dominante, en particular en los nuevos diseños de usos mixtos de vivienda, comercio, oficinas y hotelería. La red de corredores terciarios sobre vías de alta intensidad de flujos de personas y vehículos atrapa en su interior a las antiguas áreas de vivienda, a las cuales sirven como lugares de intercambio, de aprovisionamiento de mercancías y servicios, y de entretenimiento, dando paso a un efecto de fragmentación de las antiguas áreas integradas. Muchos corredores se han formado al desplazarse, destruirse o sustituirse por nueva arquitectura a algunas zonas de vivienda con valor patrimonial no protegidas adecuadamente; por ejemplo, Paseo de la Reforma o la colonia Roma.

Estos corredores, como sus antecesoras, las subcentralidades, no constituyen centralidades urbanas integradas; son agrupaciones mercantiles organizadas en función del intercambio, que carecen de muchas de las actividades públicas propias de la vida urbana colectiva: cultura, religión, política, espectáculo callejero libre, etc.; se forman para el automovilista, no para el peatón, carecen de vida de relaciones humanas directas. Solo los centros comerciales aparecen como pseudo centralidades, dominadas por la mercancía; son las centralidades de la ciudad-mercado neoliberal.

Solo podemos afirmar que en la ciudad de México y otras metrópolis mexicanas se está consolidando la tendencia a la reestructuración urbana con base en una red de corredores urbanos terciarios. No podemos generalizarlo a otras grandes ciudades de Latinoamérica. Sin embargo, tenemos indicios de que este proceso también se desarrolla en otras metrópolis. Pero solo la investigación concreta nos permitirá llegar a hacer generalizaciones sustentadas y establecer las condiciones y circunstancias económicas, sociales, culturales y de política urbana que los generaron y los impulsaron; entonces, podremos hablar de una nueva forma general de estructuración urbana.

*Centros comerciales, inmuebles y fraccionamientos cerrados y conjuntos habitacionales de interés social en la periferia*

La posmodernidad neoliberal ha traído consigo la multiplicación de formas arquitectónico-urbanas mercantiles surgidas en el anterior patrón de acumulación, su modificación y generalización, la sustitución del sector público en la promoción de algunas formas de *interés social*, o el surgimiento de otras nuevas. En la metrópoli encontramos tres componentes que se han multiplicado desde la implantación del patrón neoliberal de acumulación de capital: los grandes *desarrollos inmobiliarios mixtos*, los *centros comerciales* socialmente diferenciados, y las *unidades habitacionales y corporativas cerradas*.

Aunque los *centros comerciales* empezaron a aparecer en la ZMVM en los años sesenta del siglo XX, sucediendo a los antiguos pasajes comerciales de finales del XIX e inicios del XX, su generalización coincidió con la implantación del patrón neoliberal de acumulación, desde el inicio de los años ochenta. Al principio fueron orientados hacia los sectores de ingresos medios y altos en sus zonas periféricas de vivienda, pero en años recientes tienden a generalizarse para todos los estratos sociales y en muy diversos territorios (López Levi, 1999; Lulle y Paquette, 2007; Duhau y Giglia, 2008; Pradilla et al., 2008).

En la ZMVM, nuestro levantamiento registró, hasta julio de 2008, doscientos centros o plazas comerciales, 188 de las cuales fueron construidas luego de 1980. Como señalamos antes, los centros comerciales juegan hoy un papel sustantivo en la formación de los corredores terciarios, la cual inducen al generar un polo de concentración de compradores que puede ser usado como mercado por otras actividades terciarias, o a los cuales se adosan dado que en los corredores ya existe un flujo importante de compradores y, por tanto, economías de aglomeración localizadas (ver Plano 2).

Los centros comerciales de tamaño medio y grande, los prototípicos, están diseñados para el acceso en automóvil; interiorizan la calle y las plazas y orientan toda su estructura arquitectónica sobre ellas sustituyendo a las públicas exteriores; como ámbitos privados, son vigilados por guardias de seguridad privada y excluyen a los públicos; se han convertido en los “modelos” del intercambio mercantil en la fase actual del capitalismo; y

son un vector sustantivo de la privatización de lo público urbano. En su interior, se han integrado posteriormente los *multicinememas*, conjuntos de pequeñas salas de cine que reproducen el esquema de concentración del centro comercial, los cuales han sustituido a las grandes salas de cine de los años cincuenta y sesenta, en diversas implantaciones, aisladas o integradas a otras formas mercantiles.

En esta etapa se han llevado a cabo algunos *desarrollos inmobiliarios mixtos* de vivienda de lujo, oficinas, hotelería y comercio –*megaproyectos*– muy importantes, que en muchos casos forman parte de la estructuración de los corredores urbanos (Paseo de la Reforma, Palmas, Periférico Norte, Insurgentes Sur, etc.), mediante intervenciones puntuales; o el gran complejo semiautónomo de desarrollo inmobiliario mixto (oficinas, hotelería, vivienda de lujo, comercio y servicios, etc.) de Santa Fe, como reciclaje de un basurero cerrado, iniciado en la década de los noventa. Una característica generalizada es el uso intensivo del suelo, de alto precio, mediante la construcción en altura.

La tercera forma arquitectónico-urbana que se ha multiplicado en la metrópoli con el patrón neoliberal es la de *urbanizaciones o conjuntos cerrados*. Los factores sociales que impulsan este movimiento son propios del patrón de acumulación o sus consecuencias no deseadas: inseguridad pública creciente generada por la violencia urbana, individualismo imperante en la vida cotidiana, promociones publicitarias del capital inmobiliario, y legalización de la propiedad en condominio horizontal o vertical. Es ilustrativo que el investigador Cabrales señale que de los 71 trabajos de investigación sobre el tema publicados entre 1992 y 2002 en América Latina y que él revisó, 63 se publicaron entre 2000 y 2002, mostrando la emergencia del tema (Cabrales, 2003).

Estas urbanizaciones o conjuntos cerrados están rodeados de muros o rejas, se accede a ellos por garitas, son vigilados por guardias privados y circuitos cerrados de televisión, impiden el libre acceso a los automóviles y transeúntes externos, fragmentan la trama vial urbana, y tienen muy diversas dimensiones y formas desde las horizontales y extensivas hasta las verticales, según el patrón urbano seguido o promovido por las acciones privadas en relación con las políticas públicas: ciudad dispersa o ciudad compacta. Son la forma más visible y agresiva de la privatización de la calle y la segregación social del territorio urbano, y, por tanto, de su fragmentación.



En la ZMVM, la aparición de las *unidades habitacionales*, formadas con viviendas unifamiliares o edificios multifamiliares, construidas por los organismos del Estado, se remonta hacia el inicio de las políticas estatales de vivienda en medio del proceso acelerado de urbanización de mediados del siglo XX. Pero desde los años noventa, el cambio en la política habitacional estatal que convirtió a sus instituciones promotoras de vivienda en bancos hipotecarios o en organismos financieros de “segundo piso”, y cedió la función de la promoción y construcción de la vivienda “de interés social” a las inmobiliarias privadas, ha dado lugar a la multiplicación de gigantescos desarrollos habitacionales de viviendas mínimas (casas de una o dos plantas de cerca de 40 m<sup>2</sup> de área), en extensión, ocupando áreas agrícolas en zonas periféricas, a gran distancia-tiempo de los centros de actividad laboral y carentes de comercio, abasto y servicios (Duhau, 2008). El objetivo de las inmobiliarias con esta localización es reducir al mínimo el costo del suelo en el precio total de construcción, pero al costo colectivo, social, de la continua extensión urbana sobre áreas de cultivos o de reserva ambiental.

La *modernización capitalista neoliberal de la metrópoli*, cuyos objetos son las nuevas formas arquitectónico-urbanas antes descritas, ha incluido como fuerzas motoras o resultados, procesos sociales como la privatización de lo público, la fragmentación socioterritorial por la exclusión, y la hegemonía del automóvil privado. Sus actores fundamentales han sido los poderes públicos, con pocas diferencias prácticas si se reclaman *de derecha* o *de izquierda*, y el capital inmobiliario-financiero nacional y transnacional.

La *privatización* de muchos servicios y espacios públicos se ha producido mediante su transferencia al capital privado, por venta, concesión o asociación, y su mercantilización (Pradilla, 2009), o su adecuación-destrucción, para abrir paso a la vialidad confinada o primaria en función del predominio creciente del automóvil privado.

Los sectores de ingresos medios y altos se “bunkerizan” y segregan en las urbanizaciones o conjuntos cerrados (las barrancas de Santa Fe, Interlomas, Reforma, etc.), en sus centros comerciales y clubes, recortando la libre movilidad de los habitantes, es decir, privatizando los espacios públicos interiores, y justificándolo con el incremento real de la inseguridad y la violencia, nutrida por la informalidad, la delincuencia para

sobrevivir y la mundializada (narcotráfico, contrabando de mercancías, armas y personas, etc.); al mismo tiempo, los sectores populares más empobrecidos se “ghetifican” en sus barrios y se ven sometidos al control de bandas armadas, muchas veces ligadas al narcotráfico y otras formas de la delincuencia organizada: Tepito, la Buenos Aires, Pensil, el Hoyo, etc.

Esta segregación social, producto del mercado y de las políticas públicas, hace que la metrópoli se fragmente cada vez más en lo social y territorial. Este proceso, que surgió en el patrón intervencionista de acumulación, y se acentuó con el neoliberal, avanza en sentido contrario a la lucha ciudadana por la libre apropiación de la ciudad, el respeto de las diferencias y la eliminación de las limitaciones en el uso de lo público: *el derecho a la ciudad* (Coalición Internacional para el Hábitat, 2008).

En el mismo sentido de la privatización-exclusión-fragmentación socioterritorial avanza la hegemonía del automóvil privado en la metrópoli. Mientras la metrópoli se puebla de ostentosas moles de concreto o socavones, metidos con calzador en la estrecha estructura urbana para el uso de un 30% de la población, el 70% restante se mueve en incómodos y sobresaturados sistemas de transporte colectivo que ruedan a una mínima velocidad impuesta por el 80% de automotores particulares que realizan el 29% de los desplazamientos. La ciudad deja de ser un territorio para los peatones, amenazados constantemente por el automóvil, enfrentando insalvables barreras físicas como túneles, deprimidos, puentes o entradas de estacionamientos, y teniendo que usar elevados y tortuosos puentes u oscuros sótanos proclives a los actos de violencia. La metrópoli neoliberal se moderniza para el automóvil y los automovilistas (Pradilla y Sodi, 2006).

### A manera de conclusión parcial: una nueva estrategia del capital y los gobiernos locales

Detrás de la formación de los corredores terciarios se encuentra una estrategia de diversas fracciones del capital. Para el conjunto del capital, los corredores significan la oportunidad para modernizar, por restauración o reconstrucción total, sus ámbitos de operación y gestión, los cuales se hicieron obsoletos en los viejos emplazamientos, ante las nuevas

condiciones tecnológicas y de mercado. En ellos, el capital inmobiliario logra revalorizar, por la vía del mercado, áreas destinadas a otras actividades, sobre todo a la vivienda o la industria, cuyo precio de producción ya fue recuperado, y así apropiarse de las nuevas rentas del suelo, en particular *diferenciales de localización*, creadas socialmente (Jaramillo, 2009). En la construcción de oficinas, centros y plazas comerciales, o vivienda de sectores de ingresos medios y altos, el capital inmobiliario y constructor lleva a cabo procesos de valorización de su capital productivo y genera nuevas rentas diferenciales de localización, que rentabilizan sus acciones futuras realizadas en el mismo corredor, en un proceso continuo de expansión de las áreas beneficiadas. Todos los propietarios de suelo, aun los desplazados por la formación del corredor, se apropiaran alícuotamente de las rentas del suelo *absolutas* o *monopólicas* y las de *localización*, generadas por el crecimiento urbano en su conjunto y por la demanda de emplazamientos terciarios para atender sus necesidades.

La combinación compleja de reconstrucción y *verticalización interna* y/o *expansión periférica dispersa*, determinada por la lógica particular del capital inmobiliario y financiero y sus megaproyectos, y la especificidad de su relación con las políticas urbanas, define los procesos de producción-reproducción del territorio metropolitano. En estas operaciones, el capital inmobiliario está ligado estrechamente al capital financiero y bancario —y al sector hipotecario público en los proyectos de grandes unidades habitacionales horizontales de *vivienda de interés social*—, pues el segundo aporta al primero el adelanto de capital para la inversión, y crea la demanda para el producto, al financiar al comprador.

En la reestructuración urbana, el capital inmobiliario asume un papel determinante en la economía y la morfología urbanas, sin lograr impulsar un crecimiento sostenido y sustentable. Esto ocurre ante la creciente debilidad e incapacidad de una *planeación moribunda*, subordinada a los invisibles “equilibrios automáticos del mercado”.

## Bibliografía

- Álvarez, José (Dir.) (2003). *Enciclopedia de México IX*. Estados Unidos: Sabeca International Investment Corporation.
- Beato, Guillermo (2004). “De la Independencia a la Revolución”. En *Historia económica de México II*, Enrique Semo (Coord.). México: UNAM / Editorial Océano.
- Cabrera Barajas, Luis Felipe (2003). “Ciudades cerradas, libros abiertos”. *Ciudades* N°59.
- CEPAL Comisión Económica para América Latina (2001). *Una década de luces y sombras. América Latina y el Caribe en los años noventa*. Colombia: Editorial Alfaomega.
- Coalición Internacional para el Hábitat. Oficina Regional para América Latina (2008). *El derecho a la ciudad en el mundo*. México: HIC-AL.
- Duhau, Emilio (2008). “Los nuevos productores del espacio habitable”. *Ciudades* N° 79.
- Duhau, Emilio y Ángela Giglia (2008). *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI Editores / UAM, Azcapotzalco.
- Espinosa, Enrique (2003). *Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano (1521-2000)*. México: IPN.
- Ezcurra, Exequiel (1998 [1990]). *De las chinampas a la megalópolis. El medio ambiente en la cuenca de México*. México: FCE.
- Fideicomiso de Estudios Estratégicos sobre la Ciudad de México, Gobierno del Distrito Federal (2000a). *La Ciudad de México hoy. Bases para un diagnóstico*. México: Corporación Mexicana de Impresión S.A.
- (2000b). *La industria manufacturera en el DF hacia el siglo XXI. Propuesta de revitalización y desarrollo de áreas industriales*. México. Fotocopia.
- (2000c). *Estrategia para el desarrollo territorial del suelo de conservación del Distrito Federal*. México. Fotocopia.
- Garza, Gustavo (1985). *El proceso de industrialización en la Ciudad de México. 1821-1970*. México: El Colegio de México.
- González Pozo, Alberto (1994). “Las ciudades: el futuro y el olvido”. En *La arquitectura mexicana del siglo XX*, Fernando González Gortázar (Coord.). México: CNCA.

- INEGI Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (2010). *Encuesta nacional de ocupación y empleo*. México: INEGI.
- Jaramillo, Samuel (2009). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Colombia: Universidad de los Andes.
- Legorreta, Jorge (1994). *Efectos ambientales de la expansión de la ciudad de México*. México: Centro de Ecología y Desarrollo.
- Lombardo, Sonia (1987a). "México-Tenochtitlán en 1519". En *Atlas de la ciudad de México*, Gustavo Garza (Coord.). México: DDF / El Colegio de México.
- (1987b). "Fundación de la ciudad de México: 1521-1556". En *Atlas de la ciudad de México*, Gustavo Garza (Coord.). México: DDF / El Colegio de México.
- López Levi, Liliana (1999). *Centros comerciales. Espacios que navegan entre la realidad y la ficción*. México: Editorial Nuestro Tiempo.
- Lulle, Thierry y Catherine Paquette (2007). "Los grandes centros comerciales y la planificación urbana. Un análisis comparativo de dos metrópolis latinoamericanas". *Estudios Demográficos y Urbanos* N° 65.
- Márquez López, Lisett y Emilio Pradilla Cobos (2007). "Ciudad de México: el automóvil contra el transporte público". *Investigación y diseño* N° 4.
- (2008). "Desindustrialización, terciarización y estructura metropolitana: un debate conceptual necesario". *Cuadernos del CENDES* N° 69.
- Méndez, Jesús (2002). "Diagnóstico del mercado de trabajo". Documento de trabajo, Fracción del PRD en el Senado de la República. México. Fotocopia.
- Messmacher, Miguel (1979). *La ciudad de México. Bases para el conocimiento de sus problemas. Pasado, presente y futuro*. México: DDF.
- Pradilla Cobos, Emilio (1993). *Territorios en crisis. México 1970-1982*. México: Red Nacional de Investigación Urbana / UAM, Xochimilco.
- (2009). *Los territorios del neoliberalismo en América Latina*. México DF: Miguel Ángel Porrúa / UAM, Xochimilco.
- Pradilla Cobos, Emilio y Lisett Márquez López (2004). "Estancamiento económico, desindustrialización y terciarización informal en la Ciudad de México, 1980-2003, y potencial de cambio". En *Globalização e territorio. Ajustes periféricos*, Ana Clara Torres Ribeiro, Hermes Magallães Tavares, Jorge Natal y Rosalía Piquet (Comps.). Brasil: IPPUR Arquímedes Edições.
- Pradilla Cobos, Emilio, Lisett Márquez López, Saúl D. Carreón Huitzil y Elías Fonseca Chicho (2008). "Centros comerciales, terciarización y privatización de lo público". *Ciudades* N° 79.
- Pradilla Cobos, Emilio y Ricardo Pino Hidalgo (2004). "Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos". *Anuario de Espacios Urbanos 2004*.
- Pradilla Cobos, Emilio y Demetrio Sodi de la Tijera (2006). *La ciudad incluyente. Un proyecto democrático para el Distrito Federal*. México DF: Editorial Océano OIEME A.C.
- Secretaría de Desarrollo Económico – SEDECO. Gobierno del Distrito Federal (2001). *Primer informe de trabajo. La Ciudad de México en cifras*. México: Corporación Mexicana de Impresión S.A.
- UITP (2003). "Situación de la movilidad urbana en 100 metrópolis del mundo". Disponible en <http://www.uitp.com>, visitado en febrero 19 de 2004.

## Documentos

- La Jornada (2004).  
Reforma (2010). Ciudad: 3.