

Ciudad de México: los caminos de la privatización de lo urbano

CIUDADES 64, octubre-diciembre de 2004, RNIU, Puebla, México

*Emilio Pradilla Cobos**

A pesar del estancamiento económico, en las dos últimas décadas, el sector privado ha realizado grandes proyectos inmobiliarios para la modernización y expansión del sector terciario que modifican la estructura interna de la ciudad de México y toda la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), y empujan cambios en la ubicación de los sectores sociales en ellas. Al mismo tiempo, se produce una modificación sustancial de los procesos de apropiación de lo urbano tendiente a su privatización.

En forma diferenciada, según su posición política, los gobiernos locales han promovido y/o facilitado estos proyectos mediante incentivos y exenciones fiscales, obras nuevas o de reconstrucción de infraestructura, o proyectos propios de renovación urbana. En esta cooperación no se han establecido las formas de participación de los distintos actores urbanos, las reglas de juego de la participación del sector público y el privado, y los instrumentos para lograr la distribución social equitativa de los beneficios obtenidos con el apoyo público.

Megaproyectos y transformación urbana

A pesar de que la economía mexicana entró en 1981 en una larga fase de estancamiento, de la cual no ha logrado salir, durante las dos últimas décadas el sector inmobiliario privado, nacional y extranjero, ha diseñado y llevado a cabo grandes proyectos inmobiliarios en el DF y el resto de la ZMVM de la cual es el núcleo estructurador. Esta tendencia se intensificó a partir del inicio de la aplicación de las reformas neoliberales en 1983, de los sismos de septiembre de 1985¹ y, sobre todo, de la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994.²

Particularmente notorios han sido los proyectos de conjuntos de renovación o desarrollo inmobiliario, de torres ais-

ladas de oficinas y hoteles, y de grandes centros comerciales y tiendas departamentales³ –algunos de ellos no realizados aún– que han actuado como **nodos** del proceso de formación y consolidación de **corredores urbanos terciarios** sobre los principales ejes viales de flujos de vehículos, personas y mercancías⁴ (Fideicomiso, 2000; Pradilla y Pino, 2002b).

Sin embargo, las recesiones económicas sucesivas –1986, 1995 y 2001– y el prolongado estancamiento del crecimiento económico en el periodo largo, limitaron el auge inmobiliario despertado por las grandes expectativas derivadas de la apertura comercial y, en particular, de la entrada en vigor del TLCAN. A fines de los años noventa, llegó aun a presentarse un excedente de cientos de miles de metros cuadrados de oficinas, comercios y viviendas de lujo construidos, pero sin ocupar o rentar.

La intensa expansión demográfica y sobre todo física, a partir de los años cincuenta, que dio lugar a la formación de la ZMVM y no se ha detenido, incrementó la distancia-tiempo entre los ámbitos de trabajo y servicios y la vivienda, uno de los factores impulsores de la desconcentración de las actividades socio-económicas, de la formación de los corredores terciarios, y del correlativo cambio de la estructura urbana.

Las transformaciones urbanas producidas por la actividad inmobiliaria se ubican en diversos planos. La metrópoli profundizó el tránsito de la estructura **monocéntrica** que tuvo hasta mediados del siglo XX, pasando entre 1950 y 1980 por una etapa transicional de múltiples **centralidades** jerarquizadas, hacia la de una trama compleja de **corredores urbanos terciarios** que hoy la organiza⁵ (Pradilla y Pino, 2002).

El aumento de los desplazamientos, el crecimiento continuo de la tasa de motorización, y la política pública de construcción de nuevas vialidades⁶ **rápidas**, en presencia de un déficit crónico del transporte colectivo y de su deterioro, llevaron al predominio del automóvil particular como medio de transporte, lo que reprodujo las tendencias expansivas anteriormente señaladas. Al mismo tiempo, el automóvil –esta-

* Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Xochimilco. Correo electrónico: pradilla@correo.xoc.uam.mx y emiliopradilla@hotmail.com

cionado o en movimiento— se apropió de la vieja calle, desplazó de ella al peatón y la privatizó, exigió nuevas vialidades, y unos y otras se convirtieron en barreras fragmentadoras de la vida urbana.

Las crisis y el estancamiento económico, la creciente inserción subordinada en la *globalización imperial* (Pradilla, 2004) y las políticas neoliberales, llevaron a la multiplicación de la *informalidad* y la delincuencia urbana. Como inadecuada defensa ante la creciente violencia urbana, los vecinos cerraron sus colonias o unidades habitacionales, y el capital inmobiliario multiplicó los fraccionamientos residenciales cerrados, y los complejos comerciales y de gestión, vigilados por policías privadas y sistemas electrónicos que interiorizan y privatizan la calle y se cierran al exterior, privilegiando el acceso controlado en automóvil particular.

Los megaproyectos inmobiliarios signados por el *post-modernismo* arquitectónico y urbanístico, ocultador de una arquitectura desechable, han asimilado en su forma y funcionamiento las condiciones socio-económicas y culturales del patrón neoliberal de acumulación globalizada de capital, y de individualización de la vida cotidiana.

El gobierno local, el capital inmobiliario y la privatización

Hasta 1997, la ciudad de México fue gobernada por el Partido Revolucionario Institucional (PRI), mediante un régimen político-administrativo de excepción que la definía como dependencia administrativa del gobierno federal: el *Departamento del Distrito Federal* —DDF— (Pradilla, 2002a). Esos gobiernos locales, apoyados en el intervencionismo estatal, previo al “ajuste estructural” neoliberal, participaron activamente en el proceso de reconfiguración urbana con sus obras de infraestructura vial y de construcción de edificios públicos e institucionales (Sánchez, 1999).

El viraje del PRI y sus gobiernos federales y locales hacia el neoliberalismo, en 1983, y sobre todo, a partir de 1988, y el impacto fiscal de las recesiones económicas redujeron la acción pública y acentuaron el protagonismo urbano del capital inmobiliario privado.

Luego del tránsito del DDF hacia un gobierno local semi-autónomo y del triunfo del Partido de la Revolución Democrática (PRD, autodefinido “de izquierda”) en las primeras elecciones de gobernante local en 1997, éste mantuvo mayor autonomía con relación al capital inmobiliario, frenando la realización de algunos megaproyectos considerados lesivos de la identidad, habitabilidad y sustentabilidad de la ciudad.⁶

Pero, desde 2001, un nuevo gobierno del PRD se inclinó por la promoción de megaproyectos de infraestructura vial⁷ y de revitalización y desarrollo urbano⁸ con la participación más o menos activa del capital privado.

En estas obras promocionales se ha comprometido: la inversión directa del gobierno local, en montos muy considerables, para atraer la inversión privada; así como estímulos y exenciones fiscales para los inversionistas mismos, en im-

puesto predial, pagos por licencias y trámites, impuesto sobre nómina de empleados, etcétera (GDF, s/f).

El marco de referencia de esta política es la idea de repoblar las áreas centrales de la ciudad y volver a concentrar en ellas las actividades terciarias, para detener el crecimiento periférico mediante la restricción de la construcción de “unidades habitacionales y desarrollos comerciales” en las doce delegaciones “periféricas” y su promoción en las cuatro “centrales” (GDF, 2002; ALDF, 2003). El objetivo del repoblamiento es positivo, pero la reconcentración de actividades no lo es; ambos son difícilmente realizables y muy cuestionados en términos de política urbana (MUP, 2002).

Hasta ahora, el resultado ha sido: la migración de la inversión inmobiliaria en viviendas de interés social hacia los municipios mexiquenses conurbados, debido a la elevación del costo del suelo en las cuatro delegaciones “centrales” y a las facilidades otorgadas en el Estado de México (Vega, 2002; *La Jornada*, 10-VI-2003); y la concentración excesiva de la construcción de condominios para los estratos medios en la delegación Benito Juárez (*La Jornada*, 4 y 7-VI-2004) que, a diferencia de las otras tres, conserva aún “condiciones adecuadas de habitabilidad”, según la percepción de este sector social.

En sentido contrario al repoblamiento de las áreas “centrales”, avanza la promoción y las intervenciones que el GDF realiza sobre los corredores urbanos Santa Fe—Reforma—Centro Histórico y Catedral—Basílica de Guadalupe,⁹ que impulsan el cambio de uso del suelo, del habitacional al terciario más rentable, expulsando a los pobladores y modificando la estructura urbana y la naturaleza del mercado laboral en su trazo; directamente, por las nuevas construcciones o remodelaciones o indirectamente, a través del incremento de las diversas formas de la renta del suelo (Topalov, 1984; Jaramillo, 1994).

Las grandes obras viales emprendidas por el actual gobierno local obedecen, formalmente, al objetivo de “reducir la congestión vehicular y la contaminación”; un resultado poco probable, dada la promoción que las nuevas vialidades hacen del uso del auto particular, en ausencia de un sistema de transporte público eficiente y suficiente, y el crédito fácil y las campañas intensas realizadas por las trasnacionales automotrices. El objetivo del gobernante local real, pero no explícito, es obtener el apoyo electoral de las capas medias y altas, propietarias de automóvil, con miras a la elección presidencial de 2006.

La ZMVM, de la cual, el DF es el núcleo estructurador y más importante aunque pierde peso en extensión y población desde los años ochenta, carece de mecanismos eficaces de coordinación metropolitana (Pradilla, 2002). Ante esta limitación, los grandes proyectos viales —segundos pisos— y de infraestructura —aeropuerto en Texcoco— han generado un grave desencuentro entre los dos gobiernos responsables de la gestión de la metrópoli, de distinta orientación política y encabezados por competidores.

El centro histórico y el gran capital

En el centro histórico de la ciudad, Patrimonio Histórico de la Humanidad, y en otras áreas patrimoniales los inmuebles,

espacios, recorridos e identidades culturales no reproducibles están sometidos a múltiples amenazas, entre ellas, al impacto de su modificación para usos mercantiles, su sustitución por inmuebles modernos construidos sin apego a la normatividad, la búsqueda de la rentabilidad privada, y la ideología arquitectónica de la *postmodernidad* poco respetuosa del patrimonio (Pradilla, 2001).

En el centro histórico (CH) se impulsaron acciones de *recuperación* y *revitalización* a finales de la década de los setenta y ochenta, de corte fachadista y monumentalista, sin muchos resultados estructurales. El primer gobierno del PRD (1997-2000) intentó un “desarrollo integral” del CH basado en el mejoramiento económico y social, la regeneración habitacional, el rescate de la centralidad y la reconstrucción estructural de los inmuebles (Fideicomiso del Centro, 2000).

El actual gobierno, luego de abandonar el anterior proyecto, impulsa un nuevo programa con el rasgo dominante del pragmatismo, cuyos ejes son: la construcción de vivienda de interés social sin sujeción a ningún plan urbano y de poca calidad habitacional o estética; el *remozamiento* de infraestructura, vialidades y fachadas, sin efectos sobre la conservación estructural de los inmuebles; la promoción de la inversión privada mediante estas obras y los incentivos fiscales antes señalados, y la entrega de la gestión del programa a un organismo predominantemente privado encabezado por una figura emblemática del gran capital.⁹

Estas acciones se limitan al llamado *corredor financiero* del CH¹⁰, apenas una décima parte del Perímetro A, pero la zona más visitada por el turismo y en donde se encuentra lo fundamental de las actividades administrativas y las culturales, públicas y privadas. Luego del *remozamiento* de las calles, el GDF ha impedido el regreso de los ambulantes y pretende mantener la seguridad pública mediante la mayor acumulación de elementos de los cuerpos policiales que se conoce en la ciudad, como otro incentivo para la inversión del capital privado.

El impacto social de los megaproyectos

Los megaproyectos inmobiliarios privados en los corredores urbanos terciarios, las grandes obras de nuevas vialidades y la revitalización privada del CH, acentúan el intenso proceso de cambio del uso del suelo vivido en las dos últimas décadas en las áreas centrales y a lo largo de los grandes ejes de flujos, desplazando hacia la periferia metropolitana a la vivienda popular, menos rentable que la actividad terciaria y que no puede pagar los más altos precios del suelo, lo cual entra en contradicción con la otra política del actual gobierno local: repoblar el centro y detener el crecimiento periférico.

En el caso del CH, en proceso acelerado de desdoblamiento desde los años ochenta, la revitalización realizada por el capital privado en términos mercantiles amenaza, sobre todo, a los sectores populares residentes o que laboran independientemente en él, que no han tenido ninguna participación, individual o de sus organizaciones, en el diseño del proyecto

de revitalización o en los organismos formales que lo orientan y gestionan.

Ha sido notoria la ausencia de participación de otros actores urbanos distintos al gobierno local, los constructores y los empresarios promotores, en la planeación urbana y el diseño de los megaproyectos públicos; se ha limitado a la reacción de oposición a los proyectos, que no ha sido escuchada por el gobernante local,¹¹ a pesar de declararse partidario “de los pobres” y provenir de un partido que se declara “de izquierda”.

En todos los megaproyectos de desarrollo inmobiliario, la acción privada se lleva a cabo en ausencia de un proyecto urbano conocido por la ciudadanía que establezca claramente las acciones posibles y convenientes para el desarrollo urbano con equidad. No se han establecido convenios o contratos públicamente conocidos entre el sector público y los promotores inmobiliarios, que regulen la acción de cada uno y, sobre todo, la forma de distribuir los beneficios obtenidos gracias a la intervención del sector público y a la acción colectiva para lograr que, al menos, en parte, lleguen a los sectores populares de las zonas en donde se actúa y/o a los habitantes de toda la ciudad, usuarios de ella.¹²

Así, el gobierno local “de izquierda” no ha logrado construir una alternativa efectiva al esquema que asigna a los gobiernos el papel de simples *facilitadores* y soportes de la inversión privada; al contrario, parece haber optado por cumplir eficientemente este papel. Se mantiene, por tanto, la tendencia, en el ámbito de la política urbana, al abandono de la responsabilidad social del Estado, de su papel regulador y ordenador del territorio, y de redistribuidor de los beneficios obtenidos mediante la acción y los recursos públicos colectivos.

Los caminos de la privatización de lo público

La ciudad de México transita hoy por los caminos de la privatización de lo público, ahora a nombre de “la izquierda”, bajo la orientación de un gobierno pragmático y vertical, carente de un proyecto de ciudad, que cifra su éxito en la realización de acciones espectaculares y obras monumentales que eleven su popularidad de corto plazo.

El capital inmobiliario nacional y transnacional ha expresado nítidamente su reconocimiento a los proyectos de revitalización de los corredores urbanos de Reforma-Alameda-Centro Histórico y, en particular, del CH, y a los incentivos y estímulos otorgados por el gobierno local, que han dinamizado la inversión en ellos y han incrementado la demanda por las áreas construidas en los últimos cuatro años (Colliers International, 2002). Cabe suponer que otros sectores del capital —turístico, comercial, constructor y automotriz— comparten este júbilo. Se consolida, así, el creciente dominio del capital sobre los procesos de construcción y reconstrucción de la estructura urbana, factor dominante y motriz de su privatización.

La profundización del patrón norteamericano de movilidad urbana basado en el automóvil privado y la vialidad “rápida” correspondiente, adoptado para la capital desde mediados del siglo XX, que el actual gobierno capitalino acompaña

con el congelamiento de la ampliación del Sistema de Transporte Colectivo (SCT) Metro¹³ (Pradilla, 2004b), deja las calles en manos del automovilista particular, el medio de transporte más privado, introduce nuevas barreras físicas a los desplazamientos peatonales (distribuidores y puentes viales, segundos pisos, altos puentes peatonales, subterráneos, etcétera), y fragmenta visual y realmente a la ciudad: la privatiza.

Las formas arquitectónico-urbanas propias de los megaproyectos inmobiliarios actuales, en particular, los centros comerciales, interiorizan y privatizan la calle, controlan el acceso con policías privadas y circuitos electrónicos de control, al tiempo que se aíslan de la calle pública con bardas y extensos estacionamientos, y discriminan o excluyen a estratos sociales particulares. Igual ocurre en los complejos o grandes edificios corporativos, con circulaciones interiores verticales, estrechamente vigilados y controlados, que integran todas las actividades necesarias para sus usuarios, eliminando la necesidad de usar la vieja calle.

El cierre de los fraccionamientos antiguos en aras de una seguridad inalcanzable,¹⁴ la construcción de nuevos fraccionamientos o condominios cerrados y vigilados por policías privadas y sistemas electrónicos, privatizan la calle y limitan o bloquean la libre movilidad de la población en las áreas habitacionales de la ciudad, la cual, es un derecho constitucional. En las unidades habitacionales, el cerramiento con rejas y bardas resuelve a favor de la privatización, la aparente dualidad jurídica entre el carácter privado de la propiedad y el público de las vialidades interiores y espacios comunes. Se privatizan así los ámbitos habitacionales viejos y nuevos.

Como es el caso en la revitalización del CH, desde el año 2000, la gestión de los procesos urbanos en amplias zonas estratégicas se entrega a grandes empresarios con los que se establecen acuerdos privilegiados, sin reglas claras y conocidas por los ciudadanos, y con ello se abren campos excepcionales para su acción inmobiliaria empresarial.

El resultado global es un rápido proceso de privatización del espacio público, la *bunkerización* del espacio privado y la drástica limitación de la libertad de circulación peatonal o vehicular en la metrópoli. Se restringe así, la apropiación colectiva de la ciudad.

Los instrumentos para la corresponsabilidad y la equidad

La ciudad es una creación colectiva, producto acumulativo del trabajo y la práctica cotidiana de muchas generaciones de habitantes, de millones de ciudadanos de hoy, que la construyeron y la hacen operar; el Estado en su nivel local es, también, una institución social regulada por la representación política de los ciudadanos en los órganos legislativos y financiada por los contribuyentes.

A tal título, las *externalidades* derivadas de las infraestructuras y servicios que soportan la acción inmobiliaria, y las rentas del suelo urbano **absolutas, monopólicas y diferenciales de localización** (Topalov, 1984; Jaramillo, 1994), que se apropian privadamente los promotores, son generados

por toda la sociedad urbana y en particular, por los habitantes y usuarios del entorno inmediato.

Dada su dimensión e impacto, los megaproyectos inmobiliarios o infraestructurales modifican no solo su entorno inmediato, sino toda la estructura urbana, y su efecto se difunde sobre todo el sistema de externalidades, rentas y precios del suelo. Al mismo tiempo, los cambios que introducen en el funcionamiento de la ciudad y en la forma como se la apropian sus habitantes, también conciernen a todos los actores urbanos.

Por estas razones, los megaproyectos públicos y privados deberían estar sometidos a la regulación social a través de la participación ciudadana directa, la norma emitida por el órgano legislativo, y, la acción, del gobierno local como institución social; y al menos una parte de los beneficios de los proyectos inmobiliarios —las sobreganancias generadas por la aglomeración y por la localización en la estructura urbana, convertidas en rentas del suelo— deberían retornar a la ciudad y sus habitantes, sobre todo, a los más concernidos por ser parte del entorno inmediato de los proyectos.

Estos criterios, ampliamente conocidos por los investigadores críticos antes de la tromba neoliberal, parecen haber sido olvidados por los políticos “de izquierda”, particularmente el Jefe de Gobierno del DF, carentes de **proyectos de ciudad** democráticamente elaborados y socialmente compartidos, hundidos en el pragmatismo y voluntariamente distanciados de la investigación científica, ansiosos de mostrar “buenos resultados” en el corto plazo, que alimenten la popularidad para la siguiente ronda electoral, y para ello, de reconciliar lo irreconciliable: mucha obra pública y privada y mucha acumulación de capital, por fuerza transnacionalizada y, al mismo tiempo, que algo les caiga a las mayorías pauperizadas, así sea bajo la forma de apoyos asistencialistas compensatorios, para obtener mayor número de votos en las elecciones.

Así, existe una muy delgada y tenue distancia entre esta “izquierda” parlamentaria domesticada y la derecha neoliberal. ¿Será acaso esa la definición de centro-izquierda?

Aun en el marco de la contradicción estructural ya señalada, habría instrumentos para avanzar en la regulación social de los megaproyectos urbanos y en la distribución social equitativa de los beneficios de la acción pública y privada en ellos.

- Abrir espacios y procesos institucionales amplios, efectivos, social y políticamente plurales, para la participación de los distintos actores urbanos, en particular, de los residentes y usuarios de las zonas en donde se localizan y que son afectadas por los megaproyectos, en los procesos de planeación, diseño, ejecución y evaluación de ellos, con capacidad de decisión.
- Integrar estas operaciones inmobiliarias, como parte de **proyectos urbanos parciales**, congruentes con el **proyecto global y estratégico de ciudad**, que tengan en cuenta sus impactos económicos, sociales, culturales, territoriales y ambientales, de mediano y largo plazo; el mercado, la oferta y la demanda, la rentabilidad individual de la operación, no pueden sustituir estos instrumentos de concertación y armonización de la acción social urbana.

- Someter estas acciones públicas o privadas a la normatividad que regula, tanto a la obra individual, como al ordenamiento territorial de conjunto, dando especial atención a los componentes de preservación y protección del ambiente, la cultura y el patrimonio.
- Incluir en esta normatividad y en las orientaciones para el diseño privado y público de los megaproyectos, formas de mantenimiento y desarrollo de la apropiación colectiva del espacio público, independientemente del carácter de su propiedad, de mitigación del impacto individualizador del automóvil, de preservación del uso peatonal en relación con otros flujos urbanos de personas y vehículos; inducir a través de la regulación nuevas alternativas de diseño-arquitectónico-urbano que vayan en tal sentido. Estas acciones, válidas para toda la ciudad, son particularmente importantes en el caso de las áreas patrimoniales, sobre todo en el CH.
- Celebrar **convenios** o **contratos** entre el gobierno local y los promotores privados de los grandes proyectos inmobiliarios, sujetos a reglas claras y procedimientos transparentes, públicamente conocidos y vigilados en su aplicación por la ciudadanía, que establezcan compromisos de corresponsabilidad que armonicen en la medida de lo posible el interés colectivo y el privado, fijen el papel y el aporte de cada uno y, sobre todo, regulen la participación de la ciudad en los beneficios obtenidos mediante participaciones, tarifas especiales de servicios e impuestos, y la derrama de beneficios específicos a los habitantes de las áreas o a posibles nuevos residentes pertenecientes al sector popular en particular.
- No aportar incentivos fiscales y exenciones públicas a los inversionistas privados, sino bajo la forma de subsidio a los sectores de menores ingresos cuando se realicen obras y proyectos que los beneficien directamente, para lograr su viabilidad económica y social; es un supuesto de la teoría dominante —que habría que aceptar— que en el “libre mercado”, la ley de la oferta y la demanda regula la inversión inmobiliaria y los beneficios derivados de ella, sin necesidad de la intervención estatal.
- Promover que la representación política de los ciudadanos en los órganos legislativos abra un debate público con la ciudadanía, para avanzar en la elaboración y aprobación de una legislación integral que regule de manera socialmente equitativa, distributiva y sustentable el ordenamiento y desarrollo urbano, y la inserción de los megaproyectos públicos y privados en él.

En las grandes ciudades latinoamericanas, incluyendo a la mayor de ellas, la ZMVM, la globalización neoliberal ha traído consigo procesos de aumento absoluto y relativo de la pobreza, de informalización y violencia, de fragmentación y exclusión urbanas, agravados por el impacto de los grandes megaproyectos inmobiliarios. En estos casos, al menos, se hace necesario desarrollar métodos de ordenamiento y desarrollo urbano diferentes a los que se derivarían de la aplicación ortodoxa de la lógica del “libre mercado”. De lo contrario, la mo-

dernización urbana podría conducir al agravamiento de la inhabitabilidad que ya está presente en muchas de ellas, incluida la ZMVM, y por tanto, a mayor conflictividad social.

Bibliografía

- ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL. *Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, s/e*, ciudad de México, ALDF, 1996.
- . *Ley de Participación Ciudadana del Distrito Federal, s/e*, ciudad de México, 1998.
- . *Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, s/e*, ciudad de México, 2000.
- . “Decreto por el que se aprueba el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal” en *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, N° 103-bis, ciudad de México, Gobierno del Distrito Federal, 31 de diciembre de 2003.
- COLLIERS INTERNATIONAL. “Reporte de mercado de oficinas. 1er semestre 2002”, www.xolliers.com, ciudad de México, 2002.
- Diario *La Jornada*, ciudad de México.
- FIDEICOMISO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO. *Programa para el Desarrollo Integral del Centro Histórico de la Ciudad de México*, ciudad de México, 2000.
- FIDEICOMISO DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS SOBRE LA CIUDAD DE MÉXICO. *La ciudad de México hoy. Bases para un diagnóstico*, ciudad de México, Corporación Mexicana de Ediciones, 2000.
- GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL. *Proyecto de revisión y modificación del Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal*, ciudad de México, GDF-Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2002, fotocopia.
- y GOBIERNO DE LA REPÚBLICA. *Estímulos que otorgan el Gobierno Federal y el Gobierno del Distrito Federal para inversiones en inmuebles del Centro Histórico, s/e*, ciudad de México, s/f.
- JARAMILLO, Samuel. *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*, Bogotá, Ediciones UNIANDES/Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1994.
- MOVIMIENTO URBANO POPULAR (MUP). *Observaciones y propuestas de modificación al Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, versión 2001, presentado a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal por el Gobierno del Distrito Federal*, ciudad de México, MUP, 2002, CD Room.
- PRADILLA COBOS, Emilio. “Privatización de la infraestructura y los servicios públicos” en *Argumentos*, N° 21, ciudad de México, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco, diciembre 1994.
- . “Ciudad de México: las identidades culturales hechas piedra y traza urbana” en *Diseño y Sociedad*, N° 12, ciudad de México, UAM-Xochimilco, División de Ciencias y Artes para el Diseño, primavera de 2001.
- . “Zona Metropolitana del Valle de México: avances y límites de la coordinación metropolitana” en *L'ordinaire latino américain*, N° 185, juillet 2001, Toulouse, 2002.
- . “De la globalización imperial a la integración de América Latina” en Mesa Redonda: *Globalización, Territorio y Nación. VIII Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio*, Río de Janeiro, Brasil, 25-28 mayo 2004a.
- . “El Metro a la congeladora” en *Revista de Revistas*, Nueva Época, ciudad de México, Excelsior, julio 2004b.
- Cecilia CASTRO GARCÍA y Alicia PERALTA SÁNCHEZ. *Vulnerabilidad, sismos y sociedad en la ciudad de México. 1985 y el futuro*, ciudad de México, Unión de Vecinos y Damnificados 19 de Septiembre/Protección Civil del Departamento del Distrito Federal, 1996.
- y Ricardo PINO. “Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos”, ponencia al VII Seminario Internacional de la Red de Investigadores sobre Globalización y Territorio, Camagüey, Universidad de Camagüey, 27-29 noviembre 2002.
- RAMÍREZ KURI, Patricia. “La ciudad de México: globalización, entorno urbano y megaproyectos comerciales” en Alicia Ziccardi y Sergio Reyes Luján. *Ciudades latinoamericanas. Modernización y pobreza*, ciudad

de México, UNAM-Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, 1998.

SÁNCHEZ RUIZ, Gerardo. *La ciudad de México en el período de las regencias 1929-1997*, ciudad de México, Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco/Gobierno del Distrito Federal, 1999.

TOPALOV, Christian. *Le profit, la rente et la ville*, París, Economica, 1984.

VEGA, Ana Lourdes. "Urbanización explosiva en la periferia" en *CIUDADES*, N° 57, Puebla, RNIU, enero-marzo 2002.

Siglas

ALDF: Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

CH: Centro Histórico.

DF: Ciudad de México, Distrito Federal.

DDF: Departamento del Distrito Federal (Hasta 1997).

GDF: Gobierno del Distrito Federal (Desde 1997).

MUP: Movimiento Urbano Popular.

PRD: Partido de la Revolución Democrática.

PRI: Partido Revolucionario Institucional.

STC Metro: Sistema de Transporte Colectivo Metro.

TLCAN: Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

ZMVM: Zona Metropolitana del Valle de México.

Notas

- 1 Los sismos de septiembre de 1985 destruyeron total o parcialmente un número considerable de inmuebles en las áreas centrales del Distrito Federal, las más vulnerables a desastres de esta naturaleza, y llevaron a la Renovación Habitacional Popular en las áreas de vivienda más dañadas, y además dejaron disponibles muchos terrenos para la construcción de grandes proyectos inmobiliarios privados (Pradilla, Castro y Peralta, 1996).
- 2 La liberación de la inversión de capital extranjero, sobre todo, de las grandes cadenas comerciales y de servicios transnacionales, en el marco del libre mercado de mercancías y capitales, y la expectativa de la llegada masiva de empresas industriales, comerciales y de servicios a partir de la entrada en vigor del TLCAN en 1994, llevaron al diseño de grandes proyectos inmobiliarios destinados a complejos hoteleros, de oficinas, centros comerciales y bancarios.
- 3 Entre ellos destacan: el Complejo Corporativo Santa Fe iniciado a finales de los años ochenta, y el Proyecto Alameda Central propuesto luego de los sismos de 1985 pero iniciado apenas a fines de los años noventa; numerosas torres de oficinas y hoteles en Paseo de la Reforma, sobre todo la Torre Mayor —varias de ellas aplazadas sin fecha de realización a raíz de la recesión de 1995—, Anillo Periférico —Norte y Sur— y Avenida Insurgentes; muchos centros comerciales de distinto tamaño, entre los que destacan Perisur, Cuicuilco y Santa Fe por su dimensión (Ramírez, 1998); e innumerables grandes tiendas departamentales e hipermercados.
- 4 Los más importantes, entre los veintitrés de escala metropolitana, son: Paseo de la Reforma (y su derivación Juárez-Centro Histórico), Anillo Periférico en varios tramos, Viaducto Alemán, Insurgentes en toda su longitud, Revolución, Nuevo León-División del Norte, Presidente Mazaryk-Palmas-Complejo Santa Fe, y Miramontes (Pradilla y Pino, 2002b).
- 5 Particular importancia tuvo la construcción, entre 1980 y 1982, de 34 ejes viales con una longitud de quinientos kilómetros, llevada a cabo para reducir "en el largo plazo" la saturación vial y sustentar la reestructuración urbana antes señalada (Sánchez, 1999); hoy, casi todos ellos se encuentran saturados por el tránsito vehicular.
- 6 Entre ellos destaca, la suspensión del libramiento vial La Venta-Colegio Militar por el poniente, el abandono del proyecto de *segundos pisos* en diversas vialidades primarias propuesto por el último regente del PRI, y el rechazo del proyecto de club privado de Golf en Santa Cecilia, Xochimilco.
- 7 El megadistribuidor San Antonio, el *segundo piso* en Periférico y Viaducto Alemán (originalmente propuesto por el último regente del PRI), el megadistribuidor Zaragoza-Francisco del Paso (iniciado por el último regen-

te priista), varios puentes viales en el *Eje Troncal Metropolitano* al oriente, y en Santa Fe al poniente de la ciudad, que buscan adecuar la estructura urbana al transporte en automóvil y han despertado una intensa polémica entre los urbanistas, la ciudadanía y el gobierno de la ciudad.

- 8 La promoción del corredor turístico religioso Basílica de Guadalupe-Catedral, que incluye la Plaza Mariana; y del corredor terciario —comercial, de servicios, turístico y financiero— de Santa Fe-Paseo de la Reforma-Alameda-Centro Histórico, que incluye el remozamiento de Reforma, la Plaza Cívica Juárez como parte del Proyecto Alameda y el remozamiento del *corredor financiero* del Centro Histórico.
- 9 El organismo ejecutivo del proyecto está conformado por Carlos Slim Helu, el empresario más rico de México y América Latina, el Cardenal Arzobispo de la ciudad de México, un representante de los empresarios de la comunicación y funcionarios públicos; en el organismo consultivo amplio, carente de operatividad, participan empresarios, intelectuales, profesionales, políticos y funcionarios, pero no están incluidos representantes de las organizaciones de residentes pobres, trabajadores o usuarios de la zona.
- 10 El llamado *corredor financiero*, porque allí se encuentran aún las antiguas sedes de los bancos mexicanos —ahora transnacionalizados— convertidas en museos y lugares simbólicos, se extiende de Tacuba a 16 de Septiembre y del Eje Central al Zócalo; las obras de *remozamiento* se extienden hasta las tres calles de importancia histórica ubicadas detrás de Catedral.
- 11 El Consejo Asesor de Desarrollo Urbano, establecido por la *Ley de Desarrollo Urbano* (ALDF, 1986), perdió su representatividad desde el 2001; está formado mayoritariamente por funcionarios públicos locales, no es convocado y cuando sesiona, carece de capacidad de decisión frente a la administración. El Movimiento Urbano Popular presentó una propuesta alternativa al proyecto oficial de *Programa de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, versión 2001* (MUP, 2002) que fue ignorada. En el caso de los segundos pisos en Periférico y Viaducto, los vecinos afectados lograron que se convocara a un plebiscito de acuerdo a la *Ley de Participación Ciudadana* (ALDF, 1998), pero la falta de información y de condiciones para el debate previo llevaron a una participación menor a 10% del padrón de electores, a pesar de lo cual la obra está en marcha.
- 12 La *Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal*, en su Título v, Capítulo II, establece las normas para esta colaboración, incluyendo los *convenios de concertación*, o el uso de "cualquiera de las figuras que establezca la legislación civil o mercantil vigente" (ALDF, 1996); sin embargo, ninguno de los proyectos públicos antes señalados ha dado lugar a la utilización de estos instrumentos, por decisión explícita del gobernante.
- 13 Desde el inicio de su construcción, en junio de 1967, sólo entre 1973 y 1979, había sido suspendida la ampliación del STC Metro, aunque sus ritmos de construcción habían sido distintos en los diferentes gobiernos. Hoy, la capital tiene una red de Metro de una longitud menor a la mitad de la que sería necesaria para conformar un sistema integrado y eficiente para atender las necesidades de la población mayoritaria.
- 14 La corrupción de policías, públicos y privados, que hacen parte del crimen organizado, y de los encargados de impartir justicia, y la impunidad de que gozan los delincuentes, hacen totalmente insuficiente este mecanismo de protección.

PÓS Nº 14

Venta y suscripciones:

Programa de Pós-Graduação
em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP
Rua Maranhão, 88, Higienópolis, 01240000
São Paulo, Brasil
Tels: (11) 32577688 y 32577837 ramal 30
Fax: (11) 32582377,
Correo electrónico: rvposfau@edu.usp.br
Página: <http://www.usp.br>