

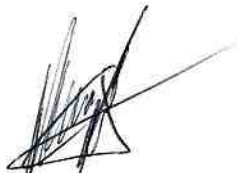
PRESENTACIÓN

El profesor Guillermo Ejea Mendoza en el presente Reporte de Investigación "Los servicios urbanos en la estructura de la Ciudad de México de 1940 a 1970", estudia la influencia de los procesos económicos, políticos y sociales en la configuración de la estructura urbana de la Ciudad de México durante el periodo señalado.

El Reporte se divide de la siguiente manera: 1) Introducción, 2) Los servicios urbanos, 3) Evolución morfológica, 4) Los crecimientos cuantitativos, 5) La morfología, 6) La ciudad de la industria y el comercio, 7) La ciudad automotora, 8) La construcción de viviendas por el sector público, 9) Las redes hidráulicas, 10) Otros servicios, y 11) Reflejo en la oferta inmobiliaria.

Este trabajo fue desarrollado durante 2013 y es resultado de investigación del Proyecto No. "Mercado inmobiliario y morfología urbana en la Ciudad de México y su zona metropolitana 1950-2010. Alcances y límites de la regulación estatal".

Atentamente



DRA. MA. BEATRIZ GARCÍA CASTRO
Jefa del Departamento de Economía

REPORTE DE INVESTIGACIÓN

“Los servicios urbanos en la estructura de la Ciudad de México de 1940 a 1970”

Elaborado por:

Mtro. Guillermo Ejea Mendoza

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA,

UNIDAD AZCAPOTZALCO

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y

HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA

Octubre, 2013

Los servicios urbanos en la estructura de la Ciudad de México de 1940 a 1970

Guillermo Ejea Mendoza¹

Introducción

En este trabajo me pregunto cuál es la relación entre el despliegue territorial de los servicios urbanos y la morfología de la Ciudad de México en el período señalado.

Los servicios urbanos

Por servicios urbanos se entiende el conjunto de dispositivos de infraestructura (es decir, bienes) y las actividades que son propiamente una prestación de servicio (recolección de basura, por ejemplo) que resultan indispensables para el funcionamiento de la ciudad, específicamente, para la realización de las actividades residenciales, sociales y productivas². Debido a su gran costo, a su impacto sobre el conjunto de la sociedad o a su indivisibilidad, durante largo tiempo estuvieron a cargo de los gobiernos, por lo que se identificaron como servicios públicos. Como se verá más adelante, en el caso de la Ciudad de México los servicios urbanos de carácter público han incluido tradicionalmente la infraestructura hidráulica para el suministro de agua potable y el desalojo de aguas negras (y contra las inundaciones), la construcción y mantenimiento de vías peatonales y vehiculares, el suministro de energía eléctrica y el alumbrado en espacios públicos, la recolección y deposición de desechos sólidos y la seguridad pública. En algunos períodos ha habido una preocupación mayor también por el transporte público y el abasto de productos básicos. De los años cincuenta en adelante se han considerado las acciones de ornato y ambientales. En tiempos recientes, es de vital importancia para la vida y desarrollo de la Ciudad la provisión de apoyos sociales (alimentos, salud, cultura) y de infraestructura para la conectividad (internet). Sin embargo, con la multiplicación de las necesidades urbanas y el achicamiento del Estado³, el término se ha

¹ Departamento de Economía, UAM Azcapotzalco.

² No hay una definición de ‘servicios urbanos’ que pueda admitirse como exhaustiva, única y definitiva, pues el significado del término depende de las circunstancias particulares en que se utilice, el sistema jurídico, las necesidades y demandas de la población, la idea de gobierno que se tenga, el grado de desarrollo empresarial, el capital y la tecnología disponibles, etc. La noción puede comprender: infraestructura urbana para aludir al componente material que soporta las actividades (la calle, el cableado eléctrico, la tubería hidráulica, las vías férreas, los puentes, etc.), el equipamiento (construcciones para la operación de los servicios públicos, las áreas verdes, los sanitarios), el mobiliario (semáforos, bancas, paraderos de autobús, teléfonos, señalización, etc.), y los ‘servicios urbanos’ propiamente, es decir las actividades que se realizan para la satisfacción de alguna necesidad ‘urbana’ (seguridad pública, suministro de agua o electricidad, recolección de residuos líquidos o sólidos, accesibilidad y transportación o movilidad, etc.). Algunos autores incluyen la construcción y equipamiento de los servicios relacionados con el bienestar social: salud, educación, abasto de alimentos básicos, arte y cultura, y otros hasta la prestación de estos servicios. **Duahu (2001) no incluye los servicios sociales porque no son redes...** Recientemente, por la creciente utilización e importancia del espacio aéreo en las telecomunicaciones -espacio predefinido como público-, se han incluido también las infraestructuras de telecomunicaciones y los servicios derivados de ellas.

³ El adelgazamiento práctico del Estado se ha acompañado de una redefinición teórica de los ‘bienes públicos’ en el discurso económico. Antes, un bien público era aquel cuyo consumo por un individuo no impedía su consumo por otro individuo; ahora es, además, aquel cuyo consumo por un individuo no reduce su consumo

vuelto un poco ambiguo, entre otras cosas porque que hay menos rubros que son administrados o gestionados directamente por entidades del sector gubernamental y más que, en su conjunto o en partes⁴, son operados por empresas privadas, sólo supervisadas o reguladas por las autoridades⁵. Paradójicamente, el concepto es más equívoco ahora por la tendencia privatizadora que ha imperado globalmente en las décadas últimas⁶.

Si, como plantea Harvey (1977), la ciudad (capitalista) posee mecanismos impersonales abiertos y ocultos de distribución socioterritorial del ingreso, y si dicha distribución tiende a ser desigual, está claro entonces que dada su naturaleza volitiva los servicios urbanos pueden constituir, desde el punto de vista económico, un instrumento de redistribución de la riqueza material hacia una situación de menor inequidad. En otras palabras, la estructura de los servicios urbanos sería como una estructura de segundo orden que se sobrepondría a la del primer orden distributivo de la ciudad para corregir o reforzar sus efectos de inclusión o exclusión sobre los bienes, las personas y los lugares (Pírez, 1999, 2000, 2006). Esta premisa conduce inmediatamente a la cuestión de los mecanismos aludidos. Para ambos autores, en principio, el primer orden se procesaría a través del sistema de mercado y el segundo mediante las acciones de gobierno. Se espera que éstas modifiquen el acceso a la distribución original de los recursos producida por aquéllos, de manera que la provisión de los servicios urbanos complemente o sustituya el ingreso monetario y, en su caso, las prestaciones de tipo laboral de las personas y familias que resultan insuficientes para adquirir, en los propios ámbitos del mercado, los satisfactores deseados. Pírez añade como el tercer mecanismo distributivo el de índole social que es aquel mediante el cual la población se moviliza para obtenerlos directamente. Por lo anterior, los servicios urbanos expresan la capacidad de la sociedad –generalmente mediada o sancionada por la intervención gubernamental- para compensar o contrarrestar la concentración del ingreso derivada de la acumulación de capital y, por ello, contribuir al bienestar social. Un gobierno comprometido con éste, cualquiera que sea su motivo, procurará que los beneficios de los servicios alcancen a la mayor cantidad posible de la población; un gobierno más preocupado por el interés de las élites, descuidará probablemente las necesidades mayoritarias. Esta atención puede realizarse, como se ha dicho, de manera directa a través del gasto o la inversión de las entidades gubernamentales, o bien, de manera indirecta, estableciendo concesiones, incentivos o regulaciones a las acciones privadas, o de modo mixto a través de distintos modelos de gestión (Pírez, 2000).

Pero los servicios urbanos pueden analizarse no sólo desde el punto de vista del consumo, como satisfactores, sino también en las esferas de la producción y la circulación, pues, en primer lugar, inciden en el precio del suelo y las construcciones. La inversión pública en infraestructura, equipamiento y oferta de servicios hace que los terrenos sean útiles de manera que puedan realizar valor. Por ello pueden orientar hacia dónde, por cuánto y para quién se realiza la valorización del

por otro individuo. La teoría económica dominante pretende atribuir un contenido de naturalidad a dicha definición obviando que ello no es sino el producto de la aplicación del derecho de la apropiación privada.

⁴ Es el caso del agua potable en la Ciudad de México (Martínez, 1999; Legorreta, 2006).

⁵ Desde este punto de vista, habría “servicios mercantiles” y “no mercantiles (que se otorgan en forma gratuita o desvalorizada)” (Garza, 2006b: 118).

⁶ Duhau, 2001.

capital inmobiliario y de la construcción⁷. Así mismo, el hecho de que sean producto del gasto estatal implica cierto proceso de ajuste a dicha valorización. En efecto, en general descargan o reducen el costo de dichos servicios de las cuentas de la clase empresarial propiciando un margen mayor para las ganancias. Para un empresario particular *las condiciones generales de la producción* pueden ser un factor de productividad, pero desde la contabilidad individual de los capitales numerosos, y aun de la suma de ellos, los servicios urbanos de tipo público abaratan de alguna manera el costo del capital fijo y de la fuerza de trabajo, aunque sigan siendo un costo para el capital en general, o más precisamente, para la acumulación en su conjunto, lo que, si no es compensado por ingresos equivalentes, ha de expresarse tarde o temprano como una crisis fiscal y quizás una crisis social.

Ahora bien, a la vez que satisfactores materiales los servicios urbanos son medios de acceso al uso, la producción y el dominio del espacio social. En la concepción del espacio como producto social, la morfología urbana está asociada a procesos sociales, es decir, a las prácticas humanas colectivas. Por su propia naturaleza el espacio social “es complejo, heterogéneo, a veces discontinuo”, siempre dinámico, con bordes físicos y simbólicos derivados del territorio que se frecuenta o conoce, de manera que se percibe –interpreta- por interacción e iteración; es un marco vital cuya significación depende de las relaciones significativas que los individuos han construido entre ellos y con el propio marco, y que está lleno de “sentimientos e imágenes” que nutren el proceso cognoscitivo de la gente⁸. De ahí que la disposición de los servicios urbanos –el poder hacer uso de ellos- constituya simultáneamente una posibilidad de acceso al espacio ‘usable’, y a que los sujetos, a la vez que lo usan/poseen, le endosen algo de sí y lo hagan –o sientan como- propio⁹. Además, esta sensación de propiedad puede acompañarse de un sentimiento de solidaridad de manera que se entienda como una propiedad compartida, colectiva o común, que se sostenga como factor de sociabilidad, de construcción de ciudad. Por supuesto, también puede tratarse de una sensación de propiedad con sentido egoísta, de modo que se refuerzan las conductas individualistas y excluyentes. Más aún, puede suceder y no es infrecuente que los intereses locales se contrapongan a los generales de toda la ciudad (Coulomb, 2006).

En todo caso, en la medida en que el espacio inmediato se *habita*¹⁰ simultáneamente se *interpreta*¹¹ y en cuanto está vinculado a uno más amplio, el uso *habitual* de ese espacio particular genera una percepción específica del espacio general que lo contiene; así, la posesión práctica del espacio local puede traducirse en la identificación con ese otro espacio mayor, de modo que este último adquiere

⁷ Desde este ángulo, siguiendo la escuela francesa, los estudios de los años setenta y ochenta trataban de clasificar el gasto en infraestructura y servicios urbanos según se dirigiera al incremento de la productividad (ganancias capitalistas), el consumo o la reproducción de la fuerza de trabajo, o el aprovechamiento social “compartido” debido a la indivisibilidad de su uso. Por ejemplo, Pérez (1984), Connolly (1984), Garza (1984), Navarro y Moctezuma (sf), Messmacher (1987).

⁸ Harvey (1977, pp. 28-44) comienza a explorar qué es el espacio social para distinguirlo del espacio simple con el que trabajan los ingenieros y planificadores (y los economistas, hay que agregar).

⁹ Una discusión sobre estas nociones puede encontrarse en Harvey (1977), Borja (2003), Pérez (2006), Duhau y Giglia (2008).

¹⁰ *Habitar* en tanto que ocupar un lugar, vivirlo, haberlo, tenerlo, en cierto sentido construirlo práctica y simbólicamente, Duhau y Giglia (2008). *Habitual* en el sentido de frecuencia, costumbre, hábito que produce el habitar.

¹¹ Este proceso equivale al principio de la *conciencia espacial* de Harvey (1977).

significación por aquél a la vez que lo significa. Dicho de otro modo, la identificación con el barrio que se *habita* o el camino que se transita *habitualmente* puede proyectarse como una identificación con la ciudad a la que ese barrio o ese camino se encuentra integrado, en tanto que el barrio y el camino reciben su significación no sólo por lo que son sino también por su pertenencia a tal ciudad. No obstante, puede ocurrir que la distribución desigual de los recursos urbanos como resultado de la segregación social y la desarticulación estructural de la ciudad genere una situación de exclusión social de modo que el uso del espacio inmediato aunque frecuente no sea sino transitorio, impersonal, obligado, incluso detestado¹², y que por ello se traduzca en una percepción de ajenez respecto del espacio mayor.

Por supuesto, el impacto socioeconómico y cultural del despliegue físico de los servicios urbanos en sentido amplio, no puede dissociarse del modo como se gestionan, es decir, de la estructura de poder que determina la mayor o menor participación de los grupos sociales en la toma de decisiones sobre ese despliegue y sus consecuencias sociales y territoriales. Si, además, el espacio urbano es disputado por los diferentes grupos sociales, los servicios urbanos pueden ser también materia de tensiones y conflictos, como sucede frecuentemente con el agua, las vialidades, la basura, las áreas verdes y el suelo mismo. Todo esto atañe claramente no tanto a la esfera técnico administrativa o a la económica de la distribución los servicios urbanos como a la política, a las condiciones que permiten compaginar los diferentes intereses y acordar entre las opciones viables, a la existencia de una voluntad y una capacidad de hacer que se orienten en cierta dirección física y social. Esta direccionalidad, producto del estado político de las fuerzas sociales, puede expresarse por supuesto en términos de los programas de gobierno y las normas legales correspondientes. Sin embargo, el acceso a los servicios urbanos, y por su mediación al espacio urbano, tiene una doble dimensión ya que, como se ha dicho, no basta con su dotación física sino que es necesaria asimismo la posibilidad real de su aprovechamiento, esto es, de hacer uso del servicio. De manera que la gestión no comprende solamente la inversión o el gasto sino que considera también la operación eficiente y por tanto los factores de la oportunidad y la calidad. Así, las políticas y la legislación expresan, tanto a nivel declarativo como en sus efectos reales –no siempre coincidentes– el modo en que los servicios urbanos contribuyen a la articulación y funcionalidad de la estructura urbana, así como a redistribuir los recursos, sea para incrementar o sea para disminuir su concentración socioterritorial, para aumentar o reducir la integración/segregación socio espacial.

Normalmente, el tema de la vivienda no se considera en el campo de los servicios urbanos, no obstante, debido a su estrecha relación con ellos aunque no es una correspondencia perfecta, aquí se incluye con el fin de complementar la visión de la evolución de la morfología de la Ciudad.

A pesar de la complejidad que involucra el análisis del papel de los servicios urbanos, el alcance de este trabajo es más limitado. Más bien se realiza una aproximación a su primera faceta, la relación entre su emplazamiento material y la evolución de la forma urbana. En ese sentido, el estudio de sus características ayuda a comprender el desarrollo estructural de la ciudad y, en su caso, su

¹² Parafreando a Harvey: el pudiente (el rico) “domina el espacio mientras que el pobre se encuentra atrapado en él” (Harvey, 1977: 179).

heterogeneidad¹³. Se toman como ejemplos principalmente la infraestructura vial, la construcción de vivienda por parte del sector público y la instalación de la red de agua potable, aunque se hacen algunas referencias a otros servicios que parecen relevantes. En esta presentación se hace un recuento de los planteamientos de otros autores, aunque las estadísticas básicas han sido obtenidas del INEGI y algunos datos de transcripciones de informes oficiales. Para ilustrar los argumentos, se han incluido imágenes de planos de la Ciudad extraídos de la **Mapoteca...**

Nota sobre mapas y estadísticas...

Se cierra el trabajo con algunos comentarios de recapitulación.

Evolución morfológica

Hay literatura abundante sobre la evolución de la morfología urbana de la Ciudad de México en el siglo veinte y lo que va del veintiuno, y si bien no hay un acuerdo definitivo sobre sus características actuales¹⁴, sí hay bastante consenso acerca de los rasgos principales que adquirió antes del último decenio del pasado siglo. Entre los estudios del tema hay diferencias, pero en general y de manera preliminar pueden distinguirse tres grandes modelos urbanos asociados a sus respectivos períodos: el de la ciudad tradicional, vigente hasta los años treinta; la ciudad de la modernidad, predominante entre los años cuarenta y ochenta, y la urbanización finisecular, urdida de los ochenta/noventa en adelante. Esta periodización obedece a diferentes criterios pero se toman en cuenta principalmente tres tipos de elementos: sus dimensiones físicas y demográficas, las actividades económicas predominantes y sus relaciones con el entorno inmediato. En general, esta división sugiere que hay una relación entre cada modelo urbano y los sucesivos modelos de desarrollo económico nacional: el primero corresponde al período pre-sustitutivo de importaciones (hasta la década de los cuarenta), el segundo, al de la industrialización y el desarrollo hacia adentro (de los cincuenta a los setentas), y el tercero, al neoliberal y exportador (a partir de los años ochenta). Sobre este andamio básico pueden considerarse también otros factores de periodización como las etapas de gobierno, los alcances de las políticas públicas, la legislación y los estilos arquitectónicos. Por supuesto, en tal periodización no hay fechas específicas ni eventos particulares que señalen el momento de cada cambio pues el tránsito de un modelo urbano a otro es un proceso complejo conformado a su vez por múltiples procesos interrelacionados de tipo urbano, social, económico y político que pueden presentarse de manera sincrónica o diacrónica. Además, depende del enfoque y los propósitos del investigador.

De acuerdo con Esquivel la mayoría de los autores coinciden en dividir el crecimiento de la Ciudad en cuatro períodos: 1) hasta 1930, cuando el área urbana comprendía el núcleo central

¹³ Este trabajo es parte de una investigación más amplia en proceso acerca de la morfología de la Ciudad de México, específicamente, sobre las raíces y los factores de reproducción de la heterogeneidad estructural y la desigualdad social que pueden observarse en ella actualmente.

¹⁴ Hay acuerdo en que entre los años ochenta y noventa la Ciudad transitó hacia un nuevo modelo urbano vinculado al modelo económico neoliberal y la globalización, así como que se desató una expansión territorial sin control, aunque no queda claro cuál o cuáles deberían los rasgos distintivos de esta nueva época: el sector de los servicios superiores, la ciudad global, la ciudad región, una megalópolis, la periferia derramada, la corona regional, la urbanización difusa, la rururbanización, etc. (Delgado, 2003, y Pardo, 2011).

(aproximadamente las actuales delegaciones de Cuauhtémoc, Carranza, Hidalgo y Juárez con 98% de la población), y Azcapotzalco y Coyoacán (2%), o de crecimiento del Primer Anillo o Primera Conurbación dentro del territorio del Distrito Federal; 2) de 1930 a 1950, de crecimiento demográfico acelerado con gran inmigración desde el resto del país y gran expansión espacial pero todavía dentro del DF; 3) de 1950 a 1980/86, de expansión hacia los municipios del Estado de México y gran migración intraurbana, corresponde al Segundo Anillo o Segunda Conurbación (1950-1970) y al Tercer Anillo o Contorno de Metropolización (1970-1986), y 4) de 1980/86 en adelante lo que sería el Cuarto Anillo (Esquivel, et. al., 2006: 19-22). Otros autores prefieren una clasificación más agregada: 1) hasta 1950, la de urbanización; 2) de ese año hasta los noventa, la de suburbanización, y 3) de entonces a la fecha, la de desurbanización (véase Delgado, 2003: 32). Aunque al respecto también hay diferencias: desde el punto de vista demográfico, la “megaurbe” pasó por la suburbanización entre 1950 y 1970, por la desurbanización o desdoblamiento entre 1970 y 2000, y por la reurbanización o repoblamiento a partir de entonces (Sobrino, 2006: 427). Para Terrazas, hasta 1929/1930 el actual Centro era la Ciudad; de 1930 a 1950, esa ciudad se convirtió en el centro de la urbanización, pero siendo éste centro único; en los años sesenta y setenta la metrópoli llegó a tener una estructura multicéntrica de tipo asimétrico, en la cual surgieron otros puntos de centralidad pero el centro tradicional mantuvo su primacía, y a partir de los años ochenta, se constituye un “sistema o red de centros y núcleos ligados por ejes y corredores urbanos”¹⁵ (Terrazas, 2004). Desde el punto de vista de las políticas habitacionales, Schteinghart establece un parteaguas en la década de los sesenta ().

Las fechas de inicio de la ciudad moderna varían de los años treinta a los cincuenta dependiendo de los factores que se consideran más importantes. CONAPO, Sánchez, Duhau y Giglia, Coulomb, Ward, Schteinghart, Schteinghart y Garza, Espinosa,

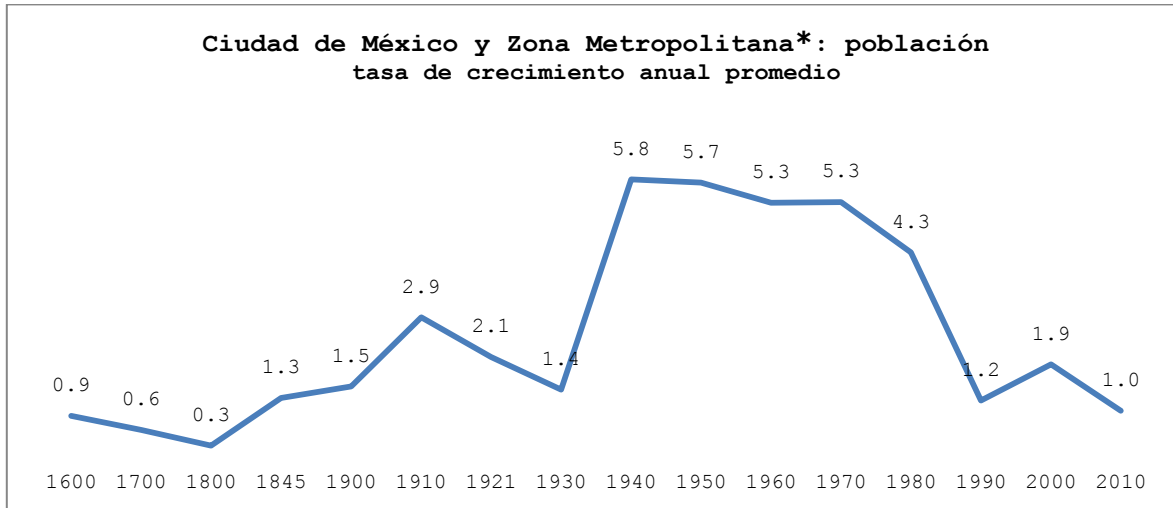
Sánchez distingue el estilo revolucionario del internacional en arquitectura; Terrazas y Duhau y Giglia, 1929.

Los crecimientos cuantitativos

El punto de partida de esta reflexión es que la Ciudad de México registró un cambio estructural a partir de los años cuarenta del siglo veinte. En primera instancia, esa metamorfosis puede observarse en las variaciones cuantitativas de algunos indicadores, pero esas variaciones fueron de tal magnitud que se tradujeron en una transformación de tipo cualitativo.

¹⁵ Terrazas (2010) fija en 1930 –por datar de algún modo el fenómeno- la fecha en la que la vieja Ciudad de México se convirtió en ‘el centro’ de la moderna Ciudad de México al desbordar las que hoy se conocen como las cuatro delegaciones centrales (aproximadamente), un proceso de ‘expansión de la centralidad’ que fue restando al ahora centro histórico su papel de centro único de la metrópoli en formación, expresamente con la creación de la Ciudad Universitaria en 1952 pues constituyó en realidad el primer punto de ‘actividades de centralidad’ alternativo del viejo centro (supliendo incluso la noción de campus a la tradicional de barrio universitario).

En primer lugar, recuérdese el aumento demográfico. Éste se inició en la década anterior. De 1930 a 1940 la tasa de crecimiento de la población de la Ciudad de México (las cuatro delegaciones centrales) y su Zona Metropolitana, se disparó hasta alcanzar casi el 6 por ciento promedio anual, mientras que históricamente había promediado cerca del 1.5 por ciento, como puede verse en la gráfica siguiente¹⁶.



* Desde 1930

Las tasas superiores al 5 por ciento se mantuvieron durante las siguientes tres décadas para luego comenzar declinar pronunciadamente a partir de los años setenta, es probable que por efecto de las políticas de población, la desconcentración e industrialización y la dinámica de otras regiones del país¹⁷.

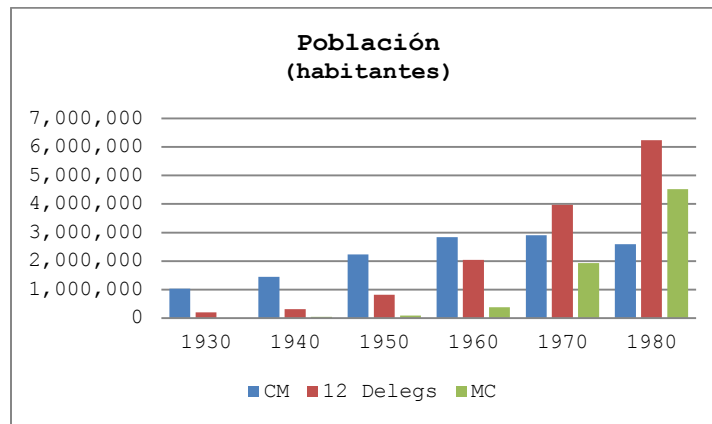
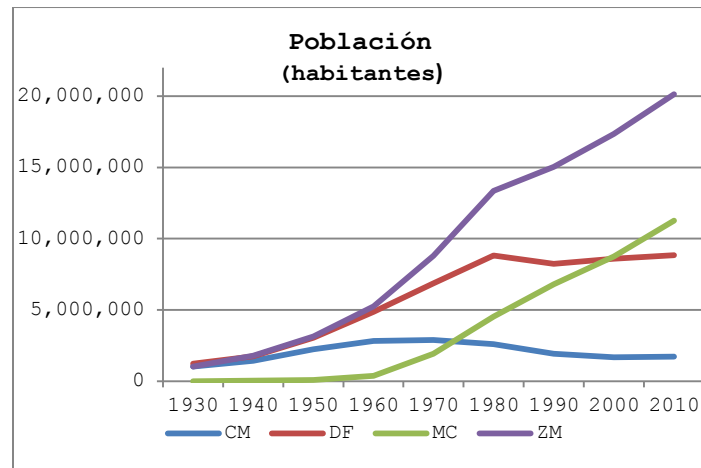
Hubo pues un cambio drástico –fuerte y repentino– en la cantidad de habitantes de la Ciudad que luego se prolongó a lo largo de 30 años. Para imaginar mejor el impacto de esa explosión demográfica en el modo de vida, considérese que de 1930 a 1940 la densidad se incrementó de 113 a 153 habitantes por hectárea (36.2%) pues la población creció 40.7 por ciento en las cuatro delegaciones centrales, 54.1 por ciento en las otras doce, y 75.2 por ciento en el conjunto de la zona metropolitana, mientras que la superficie urbana aumentó sólo 28.6 por ciento. En efecto, en lo sucesivo, el crecimiento de la población siguió registrando tasas elevadas hasta 1980, de manera que el incremento poblacional se desbordó hacia el resto de las localidades del Distrito Federal, iniciándose entonces la expansión de la denominada mancha urbana y alterándose su forma.

Quizá las gráficas siguientes ilustren mejor cómo se llevó a cabo ese tránsito. Puede observarse que desde los años cuarenta la velocidad de crecimiento poblacional en las cuatro delegaciones centrales es superada por la de las otras doce, la que a su vez será superada por la de los municipios conurbados desde los años setenta. También puede observarse que es en el transcurso de los años

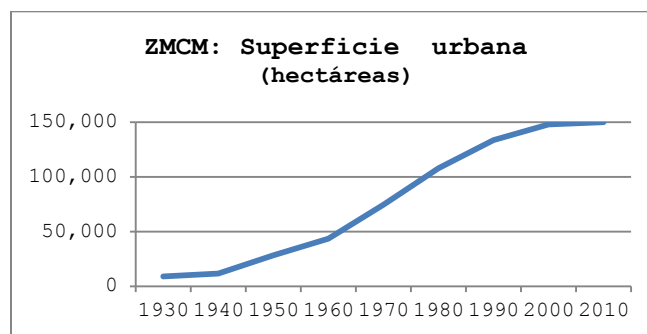
¹⁶ Esta afirmación no excluye que hubiesen oscilaciones mayores en esos casi cien años, la rápida expansión de la ciudad a fines del siglo diecinueve (Terrazas, 2010). Aquí se presenta dicho promedio con fines de ilustración. De 1845 en adelante, INEGI.

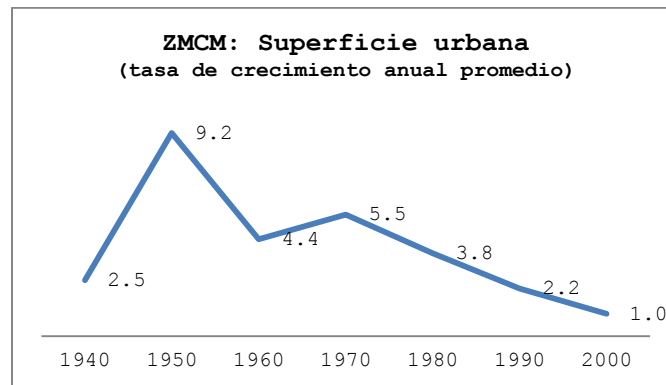
¹⁷ A menos que se indique lo contrario, las cifras mencionadas en el trabajo se obtuvieron o confirmaron en las estadísticas del INEGI.

sesenta que la cantidad de habitantes de las cuatro delegaciones centrales es rebasada por la de las otras doce.



En cuanto a superficie urbana, la ciudad-metrópolis (es decir, la Zona Metropolitana de la Ciudad de México) también registró un cambio explosivo, multiplicándose por más de ocho veces en 40 años, de 9,140 hectáreas en 1930 a 74,632 en 1970. Su detonante se ubicó también en la década de los años cuarenta.





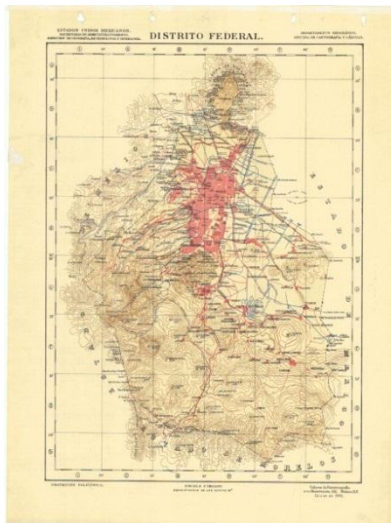
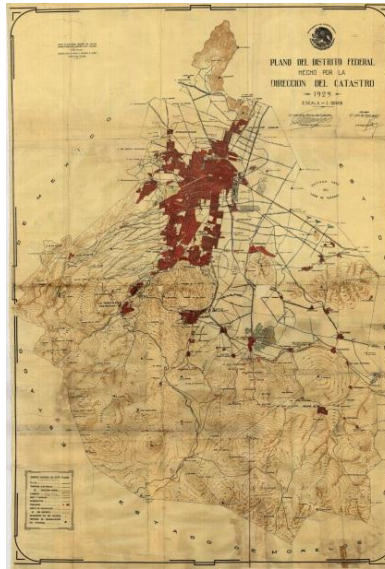
La morfología

Pero es necesario advertir que no se trató de una expansión en círculos concéntricos¹⁸. Para visualizar el cambio de la forma urbana de la Ciudad de México durante el período tratado en este ensayo, podemos recurrir al auxilio de los siguientes planos¹⁹. El primero (con el área urbana en rojo) corresponde al año de 1929; el segundo (rosa) a 1940; el tercero (gris) a 1963, y el cuarto (amarillo) a 1973.

El plano de 1929 fue elaborado por la Dirección de Catastro del Departamento del Distrito Federal; el de 1940, por la Secretaría de Agricultura y Fomento del gobierno federal. Lo primero que puede notarse es que no hay una diferencia significativa entre el primero y el segundo años; puede decirse que, pese al aumento demográfico, la Ciudad conservó la figura. Hay que destacar también que se trata de una silueta axial con un muy largo eje norte-sur delineado por la Avenida de Los Insurgentes. Resaltan asimismo los ejes más cortos (¿y secundarios?) centro-sur del oriente (Viaducto Tlalpan) y centro-sur del poniente (Revolución). Del centro hacia el oeste (por un eje horizontal imaginario) se sitúan, en torno al Bosque de Chapultepec, Las Lomas y San Miguel, y en dirección noroeste, ya conectada, la de Tacuba. En cambio, no hay todavía una expansión significativa del Centro hacia el oriente.

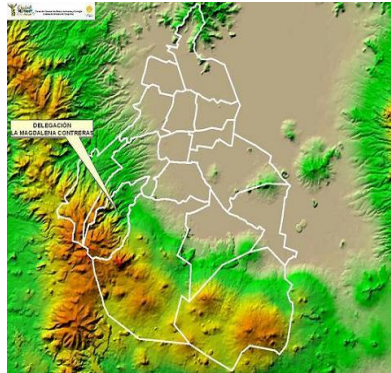
¹⁸ La mayoría de los estudios sobre la forma urbana de la Ciudad de México y del área metropolitana que se ha definido a partir de ella, utilizan el esquema de anillos de conurbación el cual alude a la hipótesis de los círculos concéntricos del modelo urbano ecologista, que mezcla en su composición los enfoques geográfico, sociológico y económico. Aunque ahora tiene cierta utilidad a gran escala, no es adecuado para realizar análisis morfológicos de mayor detalle ni para explicar diversos fenómenos de la estructura urbana relacionados con el territorio. Para una discusión sobre este tema ver Terrazas (2005, 1995). Por su parte, para realizar análisis más específicos y realistas el Observatorio de la Ciudad de México (UAM Azcapotzalco) ha desarrollado el concepto de poblamiento (Esquivel et. al., 2006).

¹⁹ Salvo indicación en contrario, fueron obtenidos de la Mapoteca...



Esta forma urbana, que nos evoca a la imagen (reflejada en un espejo) de la Constelación de Orión, puede asociarse a la orografía, como muestra el mapa subsiguiente. Puede observarse que la Ciudad se asienta naturalmente sobre la planicie central del habitualmente denominado valle, sin desbordar todavía los límites fisiográficos impuestos por las zonas altas del norte, oeste y sur y la zona lacustre del este. Más aún, la dilatación urbana de esa primera mitad del siglo, más allá del río Consulado hacia el norte, enfrentó la barrera de la Sierra de Guadalupe, tropezando con el Cerro del Tepeyac, por lo que corrió principalmente hacia el sur, rebasando el río de la Piedad, en dirección del mejor medio ambiente natural (un poco más elevado y boscoso) y los poblados más pintorescos donde la élite había establecido antaño sus fincas de veraneo (Tacubaya, Mixcoac, San Ángel, Coyoacán, Tlalpan), y beneficiando especial pero no casualmente a los grupos de medios y altos ingresos²⁰.

²⁰ Ward 2004....



Hacia el inicio de los años sesenta, en cambio, puede observarse en los planos siguientes (el primero, elaborado por la Secretaría de Obras Públicas SOP, corresponde a 1963; el segundo es la edición 1961-1962 de la Guía Roji) que la Ciudad se había ensanchado, aunque sin dejar de seguir los trazos anteriores. Se nota, sin embargo, que se hinchó más en el norte que en el sur, como consecuencia, en parte, del crecimiento de las zonas industriales y luego las habitacionales. El brazo noreste rebasó la Villa de Guadalupe y San Juan de Aragón para llegar a Xalostoc y hasta Ecatepec. El brazo noroeste se alargó de Tacuba a Naucalpan y hasta Tlalnepantla. Cabe decir que se registró un desplazamiento geoeconómico de la estructura urbana y su relación con el sistema exterior. En efecto, el desarrollo del modelo de industrialización a nivel nacional y su base automotora influyó para que la franja industrial/habitacional de la salida a Querétaro complementara primero y sustituyera después en importancia relativa a la franja industrial/habitacional de la salida a Pachuca como vía principal del traslado de mercancías y personas. Esto fue así porque la carretera a Querétaro ampliaba el horizonte de conexiones de la capital con el norte y occidente del país.



En ese amplio arco septentrional, como consecuencia de lo anterior pero también de las regulaciones inmobiliarias impuestas en el Distrito Federal en los años previos²¹ y del relativamente menor precio del suelo respecto del más céntrico, crecieron los asentamientos de población de ingresos medios y populares y algunos pocos de ingresos altos. En ese contexto se idearon, por ejemplo, Ciudad Satélite (1959) y el portentoso conjunto habitacional de San Juan de Aragón (1962-1964)²². En ese período aparece como ya relevante la ocupación de Netzahualcóyotl en el oriente²³. Así, en los años cincuenta la Ciudad alcanzó definitivamente las localidades de los municipios del Estado de México, desde entonces conurbados, y se convirtió en metrópoli. En el surponiente, el área urbana rebasó la Avenida Revolución y en el suroriente la Calzada de Tlalpan.

En el inicio de los años setenta persistía la expansión de esta forma urbana (que había adquirido cierta apariencia de mandrágora) sobre los lomeríos adyacentes del poniente y el suroeste, los suelos resecos del oriente y el callejón del noroeste. El primer plano es de la SOP 1973; el segundo, de 1971, de la Comisión Estudios del Territorio Nacional (CETENAL).



el Proyecto Aztlán (1954), Conviene recordar aquí la visión que se tenía oficialmente en 1970 acerca de la situación de la vivienda y los derroteros de la estructura urbana de la metrópoli. Para diseñar el proyecto Aztlán 2000²⁴, una ciudad autosuficiente (incluía su abasto agropecuario) de millón y medio de habitantes que luego derivó –empobrecida urbanísticamente– en la urbanización de Cuautitlán-Izcalli, se elaboró un diagnóstico en el que, al admitir en el conjunto de la zona metropolitana de la Ciudad de México un déficit total de 678,000 viviendas entre nuevas y de

²¹ Reglamento contra el ruido (1940); Reglamento de zonificación industrial (1941), Reglamento sobre fraccionamientos de terrenos (1941), Reglamento de construcciones y servicios urbanos (1942), Decreto de congelación de rentas (1942), decretos de creación de zonas industriales en Azcapotzalco (1945), Decreto de fomento y mejora de colonias proletarias (1949).

²² Sánchez

²³ Schteinghart... ha dado cuenta de los orígenes de esta ocupación.

²⁴ INVI, 1970.

reposición, 45 por ciento de las existentes, se identificaban “dos fenómenos particularmente importantes: el primero es la discrepancia que se observa entre el desplazamiento del centroide de la población hacia el noroeste del Distrito Federal [a lo largo de la carretera a Querétaro: Naucalpan, Tlalnepantla, Atizapán, Tultitlán], y el de la construcción que se orienta al sur, motivando un mayor índice de hacinamiento en el norte de la ciudad y por ende mayor necesidad de vivienda”. No se requiere mayor profundidad de análisis para poder advertir que la ‘discrepancia’ atañe a la divergencia de intereses entre las necesidades de la población trabajadora en el noroeste y la mayor valorización del capital inmobiliario en el sur. Junto con esto,

“El segundo fenómeno es el referente a la vialidad, más concretamente al transporte de la población trabajadora desde sus hogares hasta sus centros de trabajo, recorrido que actualmente demanda un tiempo cinco veces mayor que en años anteriores, con todas las implicaciones sociales y económicas que esta pérdida de tiempo significa. Esto lo confirma una investigación realizada en la zona industrial de Tlalnepantla; para llegar a ella los obreros ocupan en promedio cuatro horas diarias en su transportación. Únicamente el 3.9% de los obreros de las zonas industriales norte a las que se ha venido haciendo referencia tienen resuelta su habitación, considerando que su vivienda se encuentra en zonas aledañas”.

Este ‘segundo fenómeno’ sugería que la ciudad no estaba registrando un verdadero cambio morfológico sino sólo un *estiramiento*. Cabe añadir que el lugar escogido para el proyecto fue “una planicie en el Estado de México, separada del Distrito Federal por la Sierra de Guadalupe, limitada al oriente por la carretera México-Pachuca y por la carretera México-Querétaro al poniente e *ilimitada al norte* [cursivas GEM]”. Así, el proyecto refleja la paradójica intención de construir una especie de rompeolas que evitara la expansión de la mancha urbana a la vez que se vislumbra cierta pasividad ante la fatalidad de su arribo, siendo esto último lo que finalmente predominó.

Además de la expansión territorial y demográfica, la Ciudad de México también creció en altura. En 1932 se registra la construcción del edificio de La Nacional (10 niveles); en los años cuarenta las más altas construcciones sobre la avenida de Reforma se elevan a 15 pisos; en 1956 se erige la Torre Latinoamericana (43 niveles)²⁵. En suma: la conjunción del cambio de escala en el vector demográfico con el cambio de escala en la extensión del territorio y en la altura construida, condujo a una ciudad distinta y a un modo diferente de mirarla. Y más porque comenzó a mirarse desde lo alto. Por supuesto, no es lo mismo ver y conocer la ciudad a pie que en auto, como no es lo mismo apreciarla desde el vehículo propio que desde el transporte público multitudinario, ni estar siempre a ras de suelo que poder contemplar la vida citadina desde arriba. Difieren el ritmo, el ángulo de visión, la experiencia de los sentidos, las posibilidades de profundizar, los motivos de reflexión.

Puede decirse que al finalizar los años cuarenta la Ciudad de México dejó de ser una ciudad que podía abarcarse –cabría decir: comprenderse- caminando, y al finalizar los años setenta dejó también de poder recorrerse en vehículo adecuadamente en una sola jornada. En esa última época mencionada todavía era relativamente fácil visitar parientes y amistades que vivían en los extremos de la Ciudad, por ejemplo, y acudir al Centro desde cualquier punto del borde urbano no representaba un predicamento mayor²⁶. Podría establecerse una analogía entre la dimensión de la ciudad y el modo principal de transporte por su alcance y capacidad de movilización, según la cual la Ciudad de México habría pasado de la ciudad del tranvía a la ciudad del automotor y luego a la

²⁵ Espinosa... En 1936 el Hotel Reforma.

²⁶ Experiencia propia ver D y G

ciudad del metro y las vialidades rápidas²⁷. Esta mudanza en las condiciones de la movilidad repercutió indudablemente sobre la percepción de ciudad. Es razonable intuir que en la medida en que un territorio es abarcable, puede sentirse –o vivirse, dicho con más precisión- como propio; por el contrario, su inabarcabilidad conlleva su ajenidad²⁸.

La propiedad privada del suelo y las construcciones, que divide “en miles de partículas el espacio de la metrópoli” (Terrazas, 2005: 37), tiende a crear o reforzar la noción dicotómica de “lo mío/lo no mío” sobre ese espacio, noción que se extiende al ámbito del uso (consumo) y al de las decisiones sobre él (su producción). Por eso, no está de más hacer mención al incremento de la proporción de viviendas propias en la Ciudad, que pasó del 25.4 por ciento en 1950 al 37.5 por ciento en 1970 en el Distrito Federal, con proporciones menores en la ciudad central²⁹, lo que reflejaba también las etapas del proceso de urbanización/metropolización. Sin duda, este fenómeno contribuyó a reforzar el sentido de apropiación privada del espacio. Hay que tomar en cuenta el doble proceso que ocurrió en la época. Por un lado, la mayor parte del crecimiento de la Ciudad tanto en población como en extensión correspondió a las colonias populares y los trabajadores del sector formal e informal. Por el otro, la expansión metropolitana se nutrió principalmente de la migración intraurbana de la población trabajadora, que buscaba acercar su residencia a los centros productivos o había sido expulsada del centro; de la inmigración de población campesina pobre desde otros lugares del país, que buscaba trabajo y residencia, y más tarde, de grupos medios que buscaban horizontes de progreso superior. La Ciudad de México constituía entonces para diversos grupos una carta de oportunidades mayor que cualquier otro lugar del país. En cualquier caso, para todos ellos asegurar “una porción de suelo” era “suficiente para desencadenar una reacción en cadena”³⁰, es decir, una posición a partir de la cual se podía mejorar social y económicamente, fuera por la obtención de empleo más o menos permanente, de ingresos más o menos regulares o de algún tipo de servicio urbano que no se conseguía en otro lugar o con la suficiente calidad, como los de educación o salud. Sin embargo, a la larga, una densidad muy alta, que en ocasiones raya en el hacinamiento, puede acrecentar la disputa por el espacio y sus productos al generar la percepción de que a cada quien le toca un territorio cada vez más pequeño, esto es, la sensación similar de que el territorio es cada vez más compartido y por ello cada vez más ajeno o provisional ya que es poseído por cada vez menos tiempo³¹. Además, la heterogeneidad en que derivó el crecimiento de la ciudad, como se ha podido constatar después, se tradujo en una diversidad excluyente, esto es, en la existencia de un *otro* con el que no se tienen encuentros sino desencuentros, alguien con quien no se comparte sino se coexiste a la fuerza o de plano se lucha, con quien la con-vivencia es en realidad una disputa por la sobrevivencia. Por eso, algunos autores consideran que de 1940 a 1970 en la metrópoli predominaron las fuerzas de la centralización, homogeneización, integración y

²⁷ Cfr. Delgado (2003: 37). Desde otro punto de vista, podría decirse que en los años cincuenta y sesenta las vialidades (y los transportes) dejaron de ser medios pasivos de conexión e intercambio entre polos para convertirse en “instrumentos esenciales de la reestructuración del espacio” con dimensión y dinámica propias (Messmacher, 1987: 32). Al respecto puede verse también Graizbord (2008).

²⁸ Acerca del impacto que tiene en la actualidad el transporte público en la integración/desintegración sociourbana de la población de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México puede verse Negrete y Paquette (2011).

²⁹ En proporción inversa a la cantidad de vivienda alquilada que había en ella (Coulomb, ¿?: 50).

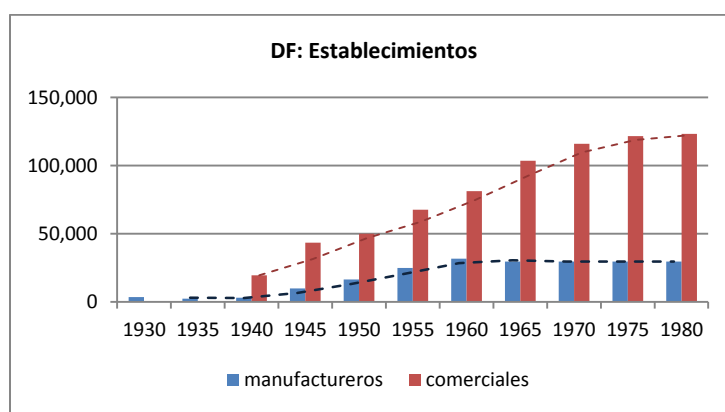
³⁰ Messmacher, 1987.

³¹ Sin contar los problemas de inseguridad.

socialización, mientras que de 1970 en adelante predominaron las de la desconcentración, diferenciación, desarticulación y desagregación, que a la larga condujeron a una sociedad desintegrada, inestable y anárquica³². En este sentido, la urbe deja de ser propia y se vuelve ajena, esto es, desde otro ángulo, el exceso de dimensiones y la escasez de reglas de civilidad pueden llevar a cuestionar a quién pertenece la ciudad.

La ciudad de la industria y el comercio

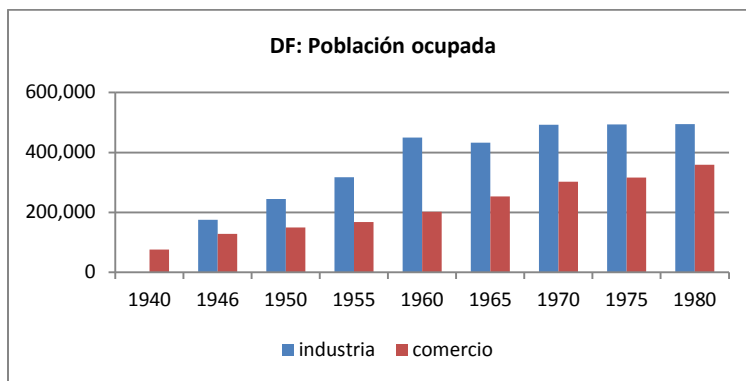
La historia de la Ciudad de México en el período que comento ha sido ligada al modelo de industrialización ‘hacia adentro’ o sustitutivo de importaciones. Garza y Schteingart (1984) distinguían dos etapas del modelo, la de ‘sustitución fácil’ de bienes de consumo inmediato de 1930 a 1950 y la de sustitución de bienes de consumo duradero o intermedios en 1950-1970. En efecto, el incremento del número de establecimientos y del empleo del sector secundario que se registra en la Ciudad de los años cuarenta a los sesenta, da cuenta de esa relación estrecha, como puede observarse en la gráfica que sigue³³. Los primeros pasaron de 3,018 en 1940 a 9,974 en 1945 y a 31,788 en 1960 (aumentos de 3.3 y 3.2 veces respectivamente), mientras que la población ocupada en la industria creció de 175,839 personas en 1946 a 449,902 en 1960 (aumentó 2.5 veces). Ese crecimiento se desaceleró después ya que en 1970 el número de establecimientos disminuyó a 29,472 y el personal ocupado se situó apenas en 492,281. Un estudio sobre la migración de la época indica que el sector secundario absorbió un poco más de la tercera parte de los inmigrantes entre 1940 y 1959, y más de la mitad entre 1960 y 1969³⁴.



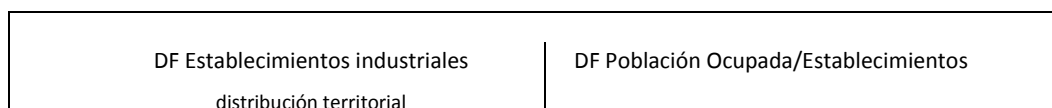
³² Es la visión de Messmacher, 1987.

³³ Elaborado a partir de Espinosa (1991) con datos de los Censos Industriales de los años correspondientes.

³⁴ Citado por Ruiz C. (1999: 12).



El doble proceso de urbanización/industrialización acelerado transformó sin duda el modo de vivir la Ciudad y en la ciudad, es decir, de construir o producir el espacio social³⁵. Tómese en cuenta que en la primera fase de la industrialización las once áreas industriales que resultaron de la Ley de Zonificación de 1941 no se situaron *más allá* de los límites urbanos de la época sino *dentro* de ellos³⁶, de manera que formaron parte del tejido socio-espacial que sus habitantes recorrían cotidianamente. Podría decirse que para ellos, sus habitantes, el entorno se transformó de manera estridente. Fue en la etapa siguiente que ese doble proceso adquirió un carácter más extensivo. La concentración de establecimientos en la ciudad central respecto del total del DF perdió peso frente a las delegaciones ‘exteriores’ a partir de 1960, pasando del 77.5 por ciento en ese año al 57.5 por ciento en 1975. A su vez, la Delegación Azcapotzalco cedió importancia ante las delegaciones de Iztacalco e Iztapalapa, que casi duplicaron su presencia relativa. Tláhuac, Tlalpan y Xochimilco crecieron mucho en este rubro, pero su participación relativa en el conjunto de la Ciudad continuó siendo menor. La reasignación del espacio industrial se acompañó de un cambio en el tipo de industria. Esto puede desprenderse de las variaciones en el tamaño de los establecimientos visualizado a través del número de trabajadores. Por ejemplo, mientras que el área de la Delegación Cuauhtémoc mantuvo su peso relativo en la cantidad de establecimientos, su promedio de personal ocupado por establecimiento se redujo de 15 a 11 trabajadores (26.6 por ciento). En cambio, en las delegaciones Azcapotzalco, Iztacalco, Iztapalapa, Tláhuac y Xochimilco hay incrementos significativos de ese promedio. Así, de conjunto esta tendencia al aumento del tamaño de los establecimientos de reciente ubicación puede asociarse al cambio de la estructura industrial ya referido.



³⁵ La dialéctica del proceso urbanización/industrialización generó intensos debates en los años setenta acerca de la primacía de un elemento sobre otro. Para algunos autores, la concentración urbana es precondition de desarrollo capitalista; para otros, la industrialización convirtió a las ciudades precapitalistas en capitalistas. Véase Lefebvre (), Harvey (), Topalov (). Garza afirmaba: “es importante señalar el papel fundamental de la concentración industrial si se quiere tener una visión totalizadora de la naturaleza económica, social y urbanística de la ciudad de México. Una vez que el capitalismo industrial surge como hegemónico, el proceso de concentración industrial es la génesis de la concentración económica-demográfica global en las ciudades” (Garza, 1984: 28). Al respecto puede verse también Garza y Schteingart, 1984.

³⁶ Espinosa,...

	1960	1965	1970	1975	1960	1965	1970	1975
BJ	0.0	0.0	17.8	17.0			14.3	14.8
Cuauh *	48.8	48.8	50.2	50.7	15.0	10.2	12.3	11.1
MH	0.0	0.0	13.4	12.5			24.8	25.6
VC	0.0	0.0	18.6	19.8			9.6	8.1
CM	100.0	100.0	100.0	100.0	13.3	12.1	13.9	13.0
	77.5	73.5	61.8	57.5				
AO	8.8	7.0	7.4	7.8	21.9	30.4	22.3	17.8
Azc	28.0	24.1	18.0	16.4	25.3	36.0	41.7	44.2
Coy	8.2	11.2	7.2	6.7	23.5	17.4	23.7	22.6
Cuaji	1.1	0.4	0.7	1.1	6.8	35.1	14.2	6.6
GAM	28.4	26.7	29.3	28.5	11.1	15.7	13.3	14.8
Izc	8.1	13.1	14.4	14.0	8.0	11.7	14.9	18.1
Izp	9.6	12.9	15.5	16.6	11.2	17.2	20.9	20.3
MC	1.1	0.5	0.8	1.6	16.6	17.6	3.4	2.6
MA	0.7	0.4	0.9	0.8	2.2	1.8	1.7	1.7
TIh	0.7	0.5	1.2	1.4	2.3	10.0	15.5	12.0
TIp	2.2	1.8	2.4	3.0	25.3	41.5	28.7	24.7
Xoc	3.0	1.4	2.2	2.2	5.7	12.1	6.3	13.6
Del	100.0	100.0	100.0	100.0	16.9	21.9	21.3	21.6

Con base en Espinosa (1991) a partir de los Censos Industriales
* Cuarteles III a VIII. Coulomb (s/f) p.50

Por otra parte, conviene recordar que la industrialización de las cuatro últimas delegaciones mencionadas y su consiguiente poblamiento principalmente por sectores populares hacia el oriente y grupos medios y de trabajadores hacia el sur, reflejan la dirección y características de la expansión urbana del período. Es preciso notar, sin embargo, que pese a las intenciones de zonificación de las industrias, la vertiginosa expansión llevó a una mixtura de funciones. En efecto, hacia 1970 ya eran pocas las zonas industriales que no compartían el espacio con áreas habitacionales (Espinosa, 1991: 229).

Como puede observarse en el Cuadro siguiente, el peso relativo de la producción de bienes de consumo inmediato en el sector industrial de la Ciudad disminuyó de 80.9 por ciento en 1930 a 56.1 por ciento en 1970, mientras que se incrementaron significativamente el de bienes de consumo duradero en 1930-1960 y el de bienes de capital en 1940-1950 y 1960-1970. Sin duda el incremento en la diversidad del tipo de actividades industriales también tuvo algún impacto en la forma de sentir y concebir la ciudad. La modernidad se expresa tanto en la organización industrial de la producción como en el tipo de consumo. Poco a poco el desarrollo de la industria de la transformación requería trabajadores con aptitudes distintas y producía una variedad mayor de cosas, haciendo de la urbanización y de la ciudad una fuente de satisfactores potencialmente más generosa. El aumento en el peso relativo de las ramas productoras de bienes de consumo duradero y bienes de capital dentro del proceso de industrialización/urbanización acaso modificó asimismo la percepción del tiempo urbano pues de una estructura social manufacturera organizada principalmente para el consumo inmediato se transitó a un esquema en el que se producía también para el futuro mediano y quizá a veces para el lejano. Si la Ciudad es su propio mercado, o una parte

importante del destino de su oferta, entonces el acceso a los bienes de consumo duradero propiciará en sus habitantes una sensación de vida que va más allá del día a día, una expectativa de bienestar más perdurable. El uso creciente de estufas y calentadores de gas, refrigeradores, televisores, aspiradoras, escaleras eléctricas, camiones con timbres para pedir parada, etc., señalaba las posibilidades de un modo de vida prometedor. El hecho mismo de la incorporación de las mujeres al mundo laboral en proporciones superiores³⁷, junto con los cambios en las prácticas domésticas, implica un nuevo modo de encarar la vida urbana (aunque la Ciudad no tuviera conciencia todavía de un diseño urbanístico con equidad de género).

Ciudad de México: estructura industrial según valor agregado*					
	1930	1940	1950	1960	1970
Bienes de capital	2.3	3.6	7.4	5.6	11.6
Bienes intermedios	14.3	22.0	17.9	17.0	16.3
Bienes de consumo inmediato	80.9	66.9	64.5	61.3	56.1
Bienes de consumo duradero	2.4	7.5	10.4	16.1	16.5
Total	99.9	100.0	100.2	100.0	100.5

* Fuente. Garza, 1984: 24-25.

No obstante, debe notarse que el doble proceso de urbanización/industrialización generó a su vez una multiplicación mayor de las actividades comerciales, tanto en el número de establecimientos como en la tasa de crecimiento del empleo. La cantidad de establecimientos comerciales creció de 19,532 en 1940 a 81,305 en 1960, más de cuatro veces. En tanto, la población ocupada en el sector pasó de 76,350 en 1940 a 201,892 en 1960. Es normal que esto ocurra en el medio urbano³⁸ pues además del efecto de arrastre que las nuevas empresas industriales tienen sobre los proveedores, aceleran también a los giros comerciales y de servicios³⁹, dando sustento, en conjunto y mediante la multiplicación del empleo y los ingresos empresariales y salariales, a la ampliación del consumo. Son encadenamientos acumulativos. Pero hay una diferencia importante. Mientras que la expansión de los establecimientos industriales implicó un uso intensivo del suelo (en términos de la densidad del valor de las inversiones y de las personas que lo ocupan), la del comercio y los servicios se realizó principalmente de manera extensiva debido a que se trató mayoritariamente de establecimientos pequeños o muy pequeños relacionados con el consumo inmediato. Será hasta los años setenta y posteriores que se desarrollarán los grandes centros comerciales.

Es interesante advertir que la estabilización del proceso de industrialización del territorio en el Distrito Federal a partir de la década de los sesentas no se acompañó de una moderación semejante

³⁷ De 28% en 1950 a 27% en 70 y a 32.5% en 1979 (Pérez C., 2006: 51).

³⁸ Garza indica que “a cierto nivel de industrialización en una ciudad le sigue algún tipo de desarrollo comercial, de servicios, transportes, etc.” (Garza, 1984: 28), esto es, podríamos decir, cuando se presenta una masa crítica que haga autosostenible el proceso. No obstante, “la existencia de la manufactura no es un requisito para el desarrollo de los servicios” (Garza, 2006a: 69).

³⁹ En 1960, el empleo en el sector servicios (sin comercio) alcanzaba alrededor de 150,000 personas (Sobrino, 2006: 435).

en el crecimiento de las actividades comerciales, sino que estas continuaron su expansión vertiginosa. El número de establecimientos comerciales siguió aumentando continuamente hasta llegar a 132,042 en 1990, mientras que la población ocupada en el sector alcanzó 567,855 en 1993. En realidad, esto fue resultado de otro doble proceso. Por una parte, la reubicación de las industrias fuera del Distrito Federal, en los municipios conurbados, no representó una ruptura -o al menos un replanteamiento- de sus vínculos funcionales con el tejido de la Ciudad de México. Es decir, la expulsión de los establecimientos fabriles, debido principalmente a las medidas contra la contaminación y los costos de la sobre-concentración urbana, no implicó un cambio en la visión del conjunto metropolitano, o alternativamente a la concepción de un nuevo modelo de desarrollo urbano (apuntando a uno policéntrico, por ejemplo), sino sólo el *estiramiento* del vigente. Ahora las personas y las cosas tenían que trasladarse más lejos; en una primera etapa cambió la ubicación del lugar de trabajo pero no la del lugar de residencia⁴⁰. La espontaneidad o la falta de previsión o la planeación ineficiente de la relocalización de las industrias y de las familias conlleva un cierto desfase entre la construcción de las viviendas y la de los servicios que deben asistirlos, desfase durante el cual las personas tienen que desplazarse al lugar donde se encuentran los servicios anteriores⁴¹. Algo similar ocurrió, por ejemplo, con el proyecto de Ciudad Satélite, que a pesar de su diseño previo, el nivel de recursos involucrados y su significación ideológica, no maduró como una ciudad satélite verdadera sino que terminó siendo una extensión conurbada -en gran parte un dormitorio- de la Ciudad de México.

El desplazamiento posterior de la población hacia las zonas periféricas del norte, mayoritariamente de grupos medios y populares, tampoco encarnó un aliciente para la creación de ‘centros’ metropolitanos alternativos potentes. El crecimiento de los nuevos nodos durante la época fue relativamente lento y no se volvió significativo sino ya entrados los años noventa, pero no sólo a causa de sus propias fuerzas endógenas -que eran realmente débiles- sino en parte debido al aumento de las dificultades que enfrentó la movilidad entre las zonas céntricas y las periféricas de ese entonces -carencias viales, deficiencias del transporte público-. Por sus propias características sociodemográficas y por la ubicación de los empleos industriales, el crecimiento de la población metropolitana provocó que, especialmente en las zonas populares del norte y el oriente, se multiplicaran los comercios y servicios locales⁴². En 1960, el comercio y los servicios al consumidor en la ZMCM cubrieron el 62.6 por ciento del PIB total del sector servicios (o terciario según otras denominaciones), mientras que los de consumo inmediato comprendían el 30.1 por ciento; a partir de entonces ambos descendieron constantemente en favor del comercio y los servicios al productor y del comercio y los servicios de consumo duradero, respectivamente (Garza, 2006). A la vez, estos últimos se concentraban en las áreas centrales. Así, en la periferia de entonces las ciudades-dormitorio evolucionaron a ciudades terciarias⁴³ pero de servicios inferiores. Algunos estudios señalan, por ejemplo, que hasta principios del presente siglo (XXI), la “ciudad central” seguía siendo el “centro” comercial y de servicios de la Zona Metropolitana de la Ciudad de

⁴⁰ Messmacher (1987).

⁴¹ El ciclo es descrito por Sobrino, 2006.

⁴² En la clasificación de Garza (2006b) corresponderían a “comercio y servicios al consumidor”; en una primera etapa de desarrollo a los de “consumo inmediato” y en una segunda a los de “consumo duradero”.

⁴³ M p 70

México, a pesar de su formidable expansión axial⁴⁴. La idea de imaginar otro modelo de desarrollo urbano para la Ciudad de México, quizá policéntrico, se incubó en las propias necesidades y contradicciones del crecimiento de la Ciudad de México, como lo muestra el Proyecto Aztlán, pero tuvo que ligarse, a partir de los años setenta, al hecho de que las industrias comenzaran a fijarse en otros mercados geográficos y a la consideración gubernamental del desarrollo posible de otras ciudades del país, aunque sin llegar a materializarse realmente.

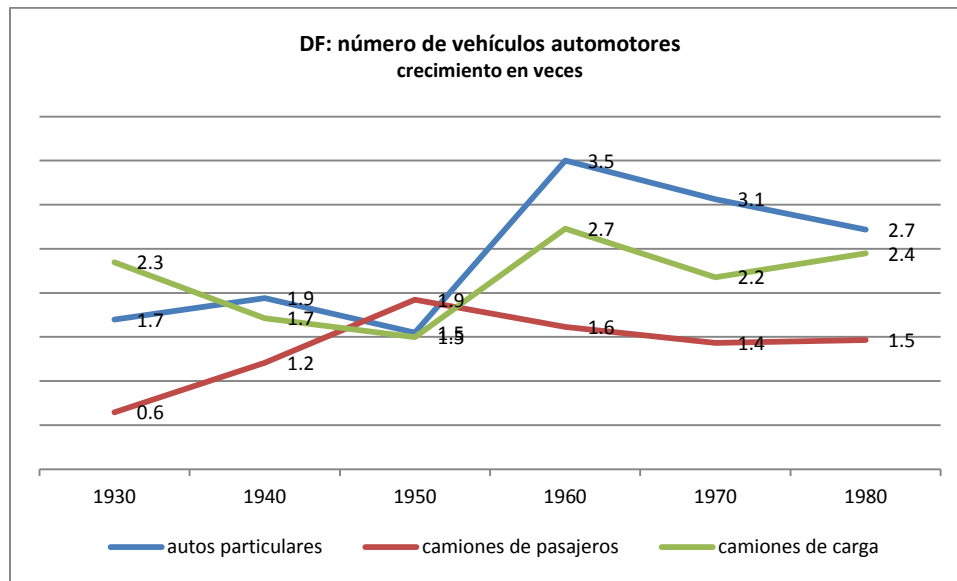
El impulso al sector comercio provino del desarrollo de los servicios como base de la tercerización de la economía metropolitana durante la fase expansiva. Más tarde, de los años ochenta en adelante, a los factores anteriores se sumaron las consecuencias de la crisis y el cambio de patrón de acumulación pues la desindustrialización que indujo el modelo neoliberal hizo que el comercio y los servicios se fortalecieran como opciones ante la debilidad de la ocupación industrial. Así, recapitulando, el proceso de industrialización de la metrópoli detonó la expansión del sector terciario y, paradójicamente, las fuerzas de la desindustrialización no hicieron sino acentuarlo. Esta dinámica económica se trasladó a la forma urbana.

La ciudad automotora

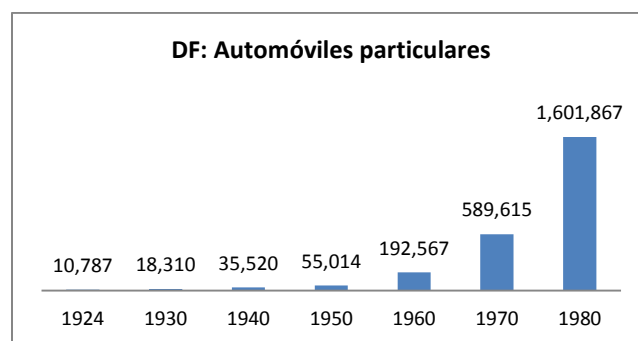
Expresiones del cambio cualitativo de la ciudad son el tipo de medio de transporte utilizado y el trazado vial. A lo largo de las primeras décadas del siglo se registra un crecimiento sostenido del número de camiones de pasajeros ligado a la sustitución de los vehículos de tracción animal y los tranvías, lo que a su vez estuvo relacionado con la expansión física de la ciudad. En los años cuarenta el incremento fue cercano al 200 por ciento, para declinar después ante el auge de los automóviles particulares⁴⁵. Otro indicador del dinamismo de la economía citadina se encuentra en el número de camiones de carga registrados –reflejo de la movilización de mercancías-, que pasó de 8,616 en 1940 a 35,161 en 1960, es decir, se multiplicó por cuatro en esos veinte años (aunque aumentó más de cinco veces en los siguientes veinte, alcanzando 187,205 en 1980).

⁴⁴ La expansión axial no dio lugar a una estructura urbana verdaderamente policéntrica (Sobrino, 2006: 449).

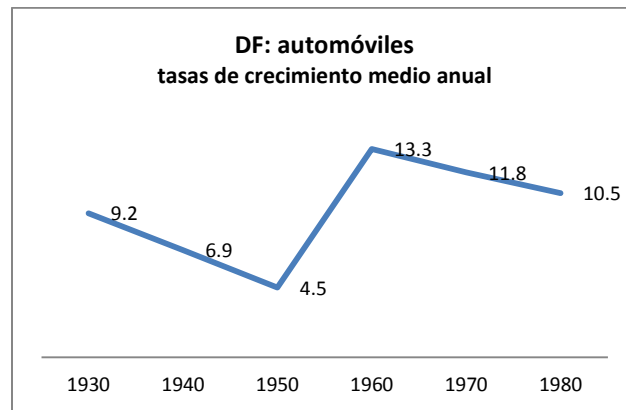
⁴⁵ Desde 1946, año en que se municipaliza el servicio de tranvías (Auto Transportes del DF), y hasta principios de los ochenta, en que se crea la Ruta 100, la Alianza de Camioneros monopolizó prácticamente el sistema de transporte público en la ciudad. Durante el período, al parecer los taxis individuales no representaron una movilización significativa, y los colectivos adquirirán importancia hasta los años setenta (Bain, 2011). Aun así, los automóviles de alquiler representaban el 8.6 por ciento de los particulares en 1960 y la mitad de ese porcentaje en 1969 (Ramos, 1973: 5).



No obstante, el ritmo de crecimiento de la cantidad de camiones de carga no superó el de los automóviles. Como se ha documentado, la industria automotriz tiene grandes efectos multiplicadores en la economía y ha sido hasta la fecha una de las favoritas y más protegidas en el país. Su empuje fue particularmente fuerte a partir de los años cincuenta en que alcanzó tasas de crecimiento anual promedio superiores al 10 por ciento. La celeridad del aumento de automotores en circulación requirió sin duda un esfuerzo extraordinario de construcción de vialidades así como de dispositivos conexos (pasos a desnivel, puentes elevados para vehículos y peatones, glorietas y distribuidores, semáforos, estacionamientos, gasolineras, agentes de tránsito, policía motorizada, autocinemas, sistemas de registro de vehículos y conductores, desarrollo de la cultura vial). Esto transformó sustancialmente la fisonomía de la ciudad y el modo de *hacerla*. Abriendo de paso la otra fuente nutricia a la industria de la construcción⁴⁶.



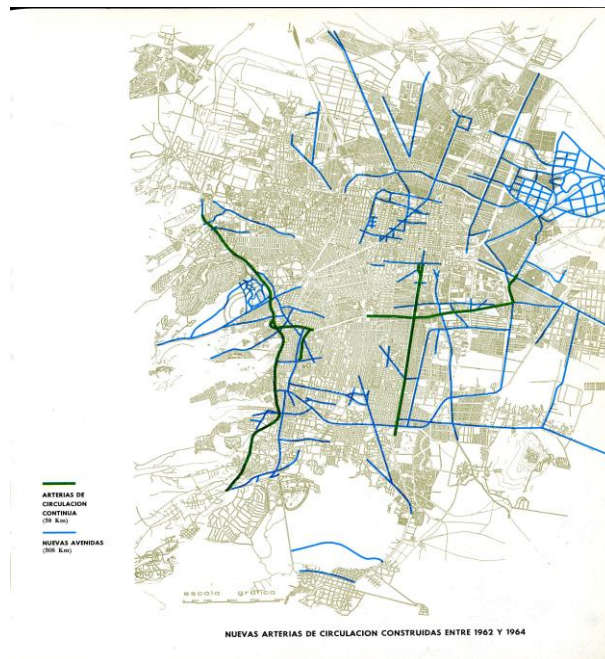
⁴⁶ Ver Connolly...



Como se sabe, el impulso a la proliferación de automóviles privados –y el desprecio del transporte público-, fue un fenómeno emblemático de las ideas de progreso entonces imperantes, del mismo modo que el vidrio y el acero con su funcionalidad y presencia expresaron la contemporaneidad del estilo internacional en la arquitectura (Sánchez, :). Junto con los demás bienes de consumo duradero, su significado aspiracional retroalimentó la ampliación del mercado interno en que se basó el crecimiento de la economía a la vez que éste hacía efectivas las expectativas de modernidad de las clases altas y medias. Por eso, la expansión de la *cinta asfáltica* fue simultáneamente reflejo y componente sustancial de la dinámica urbana general de la Ciudad, tanto de su morfología como del modo de percibirse. El despliegue de vialidades no sólo facilitó el desplazamiento de personas y cosas sino que también permitió mantener la articulación de la estructura urbana y que ésta continuara siendo abarcable/comprendible para sus habitantes, aunque ya no fuera a pie. Además, mostró claramente que las políticas gubernamentales estaban en la mejor disposición de atender las demandas de una población ilusionada.

Es conveniente distinguir dos etapas en este período, pues se puede advertir con cierta perspicacia que las obras viales de 1952 a 1964 se destinaron a mejorar la conexión y la movilidad dentro del perímetro urbano, mientras que las de 1966-1970 tendieron a prolongarlo. Un plano del DDF (1964) muestra con claridad la localización de las prioridades de la malla vial construida hasta los primeros años sesentas. Pueden apreciarse Reforma, Periférico y Constituyentes en el poniente; en el sur las conexiones transversales Félix Cuevas y Río Churubusco así como la diagonal División del Norte; el ‘ensanche’ en el suroriente (Calles, La Viga, Ermita, Río Churubusco); el Viaducto Río de la Piedad como eje medio este-oeste y la calzada Zaragoza como centro-oriente; la urbanización de San Juan de Aragón en el noreste; el reordenamiento de Nonoalco-Tlatelolco y la extensión al norte por Vallejo⁴⁷.

⁴⁷ De 1952 a 1964 se construyeron más de 38 kilómetros de vías rápidas y más de 308 de nuevas avenidas, y se pavimentaron y reconstruyeron otros 2,688. (DDF, 1964: 135).



De 1966 a 1970 pueden destacarse La Ruta de la Amistad en el sur, la extensión del Periférico más allá de Cuatro Caminos, la Avenida de los 100 Metros y la Calzada Acoxta para enlazar a Villa Coapa. A mediados de los setentas aún había canchas de fútbol a lo largo de la Calzada Miramontes. Entre 1962 y 1967 se inauguraron las autopistas a Puebla, Querétaro, Toluca y Ecatepec. Además, sólo en el último período se construyeron 23 pasos a desnivel para vehículos y 48 para peatones (Espinosa, : 219).

El transporte al final del período...

Algunos seleccionados

El PIB financiero en 1960 representaba el 49.3% del total y 48.9% en 1982; 44.4 en el DF y 4.5 en los estados de México (Garza 2005 p.40)

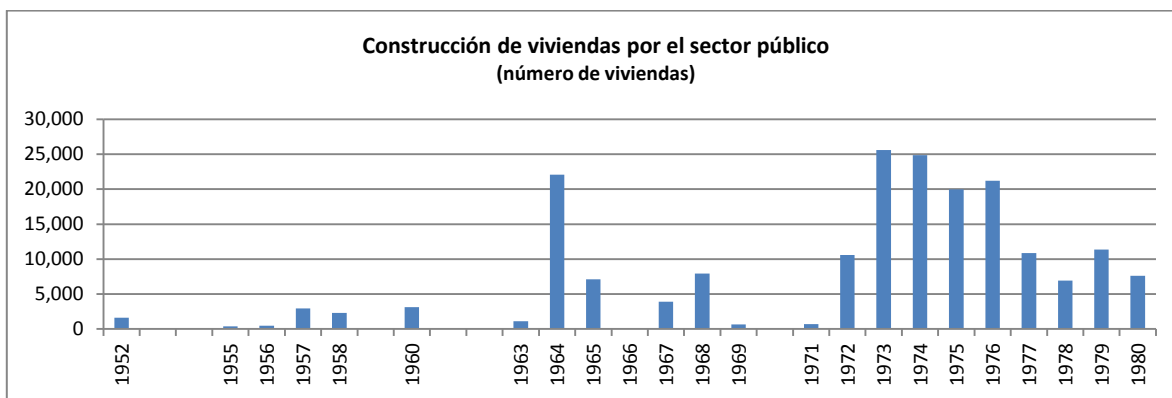
Su reflejo en la oferta inmobiliaria

La gestión no es neutral, el caso del City Manager

¿De dónde proviene la situación actual?

La construcción de viviendas por el sector público

La construcción de viviendas por el sector público puede ayudar también a ver la forma como la ciudad fue estructurándose. Lo primero que salta a la vista es la timidez de las acciones gubernamentales durante los años cincuenta en que se construyeron sólo 10,828 viviendas (incluido 1960)⁴⁸. De ellas correspondieron aproximadamente 1,024 al Centro Urbano Presidente Juárez en la Delegación Cuauhtémoc⁴⁹ (segunda supermanzana habitacional después del CU Presidente Alemán de 1948); 2,199 a la Unidad Habitacional Santa Fe en la Delegación Álvaro Obregón; 2,234 a la Unidad Habitacional Independencia en la Delegación Magdalena Contreras; otro 25 por ciento se reparte entre Azcapotzalco y Venustiano Carranza, y el 15 por ciento restante entre Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Tlalpan. Las UH Santa Fe e Independencia, ubicadas en la franja limítrofe del área urbana, van apuntando a la descentralización (en el sur) de las viviendas para los trabajadores.

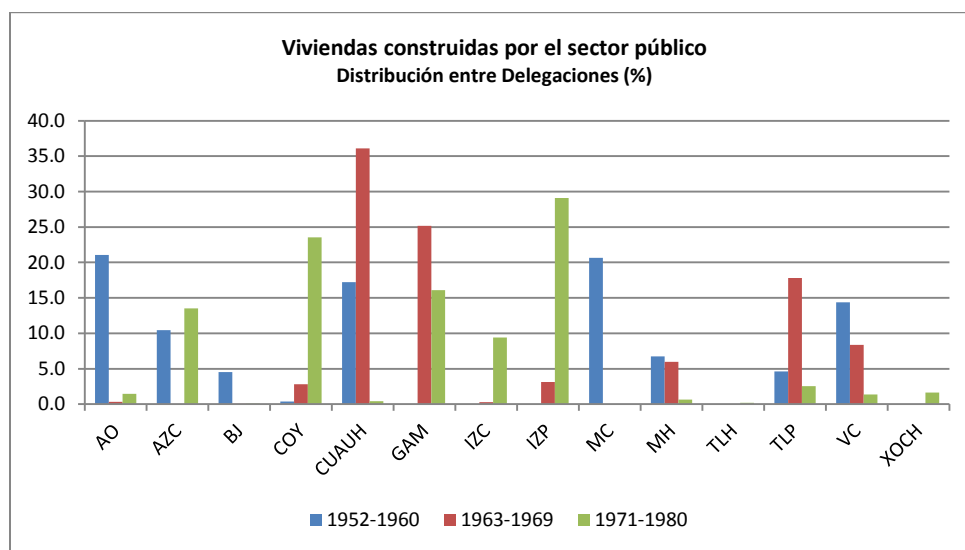


Aparece, en un segundo momento, la intención de abordar con mayor intensidad la planeación urbana a través de este rubro en 1964, con los proyectos de la Unidad Habitacional Nonoalco-Tlatelolco, céntrico, de alta densidad, en la misma Delegación Cuauhtémoc, y el extenso Conjunto San Juan de Aragón, como un ‘ensanche al noreste’ en la Gustavo A. Madero. Éste, un proyecto

⁴⁸ Estos datos deben tomarse como aproximados pues las cantidades de los proyectos difieren según las fuentes que se elijan.

⁴⁹ En adelante se utilizará la demarcación territorial por delegaciones en el Distrito Federal porque así está la información disponible, aunque por supuesto hubiera sido sería preferible utilizar una delimitación más específica como colonias (o AGEBA ahora) para realizar el análisis morfológico. No obstante, se estima que aun a nivel delegacional pueden visualizarse los desarrollos que se abordan aquí.

urbanístico novedoso, que combinó 7 unidades habitacionales con un bosque, jardines, zoológico, lagos artificiales y campos deportivos. Aunque a un ritmo mucho menor, el ímpetu se mantuvo en 1965, 1967 y 1968, añadiéndose las delegaciones Venustiano Carranza y especialmente Tlalpan a las inversiones más importantes. De 1969 a 1971 prácticamente se estancó la construcción de viviendas por el sector público para volver a tomar impulso en el resto de los años setenta aunque, como puede observarse en la gráfica, fue declinando a medida que transcurrió la década.



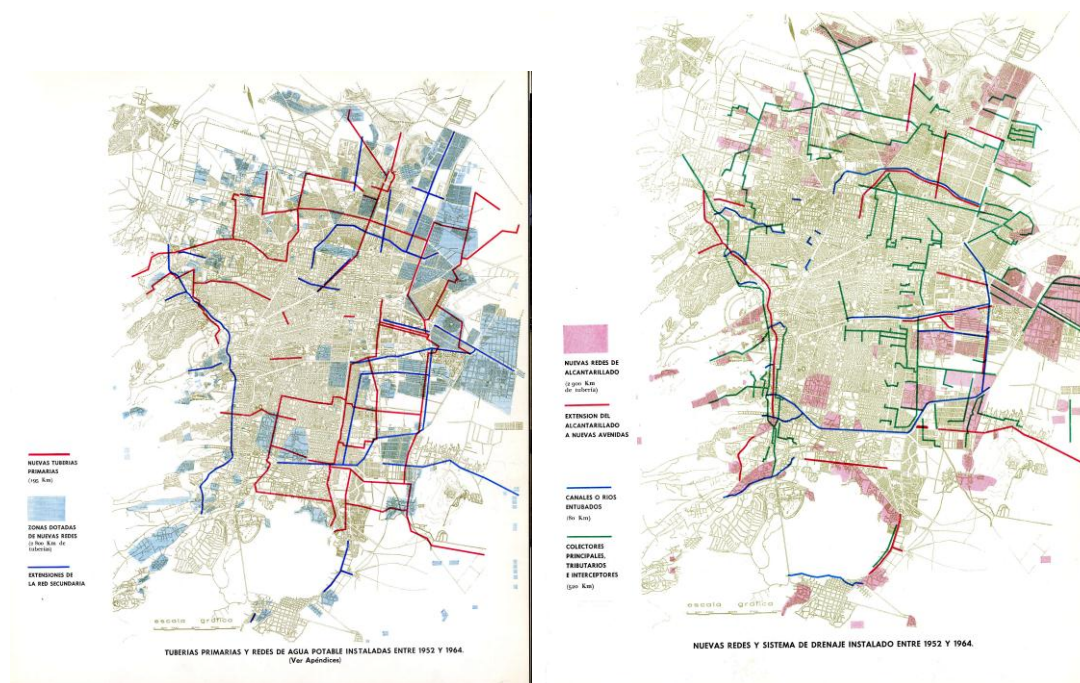
Como se ha dicho antes, en 1970 se estimaba que en el conjunto de la zona metropolitana había un déficit de 273,000 viviendas nuevas (“aspecto cuantitativo”) y de 405,000 por deterioro (“aspecto cualitativo”), y que de 1.5 millones de unidades (censadas como viviendas), 27 por ciento debían considerarse “desechables, dado que sus condiciones físicas y de servicios son totalmente inadecuadas”⁵⁰. También se admitía que el 40 por ciento del territorio urbano carecía de alcantarillado y el 20 por ciento de servicios de agua potable. Por supuesto, estas condiciones afectaban más los poblamientos en el Estado de México debido a que los asentamientos crecían más rápido que los recursos para satisfacer sus necesidades. De cualquier modo, la construcción de viviendas era una tarea impostergable. Además, como se vio después, el aumento de la inversión pública fue un factor indispensable para poder sostener el ritmo de crecimiento de la economía. En el sexenio echeverrista la construcción de vivienda por el sector público promedió arriba de las 20,000 viviendas por año, en el siguiente, debajo de 10,000. (¿la IP?) En el Distrito Federal, de casi 140,000 viviendas construidas durante la década, 40 por ciento se ubicó en Azcapotzalco, G. A. Madero e Iztacalco, pero 53.6 por ciento en Coyoacán e Iztapalapa, de modo que la política de vivienda, más que a reordenar, tendió a reforzar la morfología urbana que se configuraba *espontáneamente*.

Las redes hidráulicas

La dotación de agua entubada y drenaje refleja también la forma como los servicios urbanos *seguían* el proceso de urbanización *espontáneo* (es decir, marcado por el mercado). Véanse los

⁵⁰ *Aztlán 2000*, INVI, 1970.

planos siguientes, el primero de la red de agua potable y el segundo del drenaje y alcantarillado (DDF, 1964).

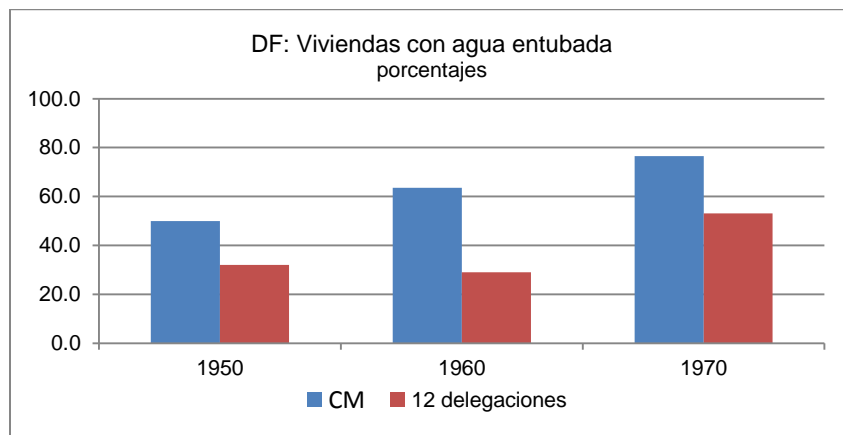
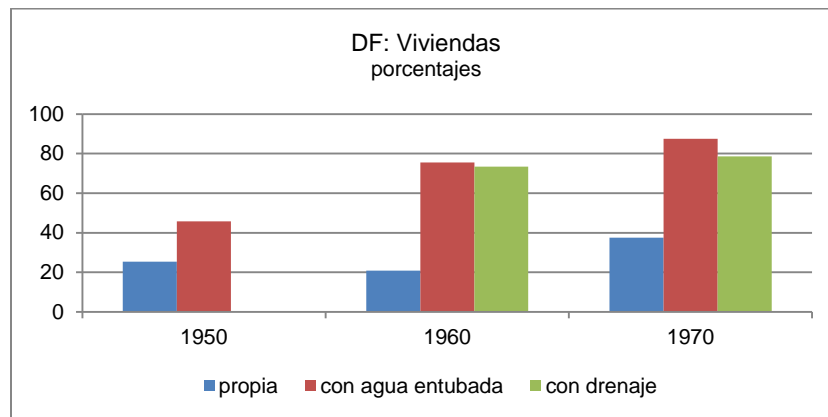
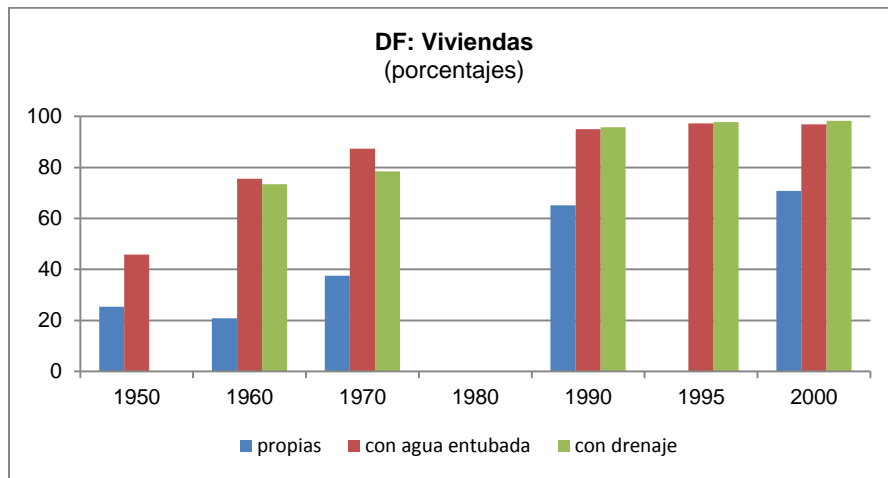


En ambos casos puede observarse la importante inversión realizada en el arco septentrional de la Ciudad (en el DF), el sur, el oriente (de la época, hoy equivaldría a un ‘medio oriente’) y a lo largo del Periférico en el poniente.

Con más detalle. La proporción de viviendas⁵¹ que contaban con agua entubada pasó del 45.8 por ciento en 1950 al 75.5 por ciento en 1960⁵², un incremento de 29.7 puntos; de este último año a 1970 el aumento de la proporción de viviendas con agua entubada fue de 11.9 puntos y de sólo 5.1 puntos el de las que contaban con drenaje. Se trata de un esfuerzo significativo. No obstante, fue un esfuerzo desigual marcado por el ritmo de la forma de expansión. En la primera década mencionada, la inversión se concentró en las cuatro delegaciones centrales, pasando de la mitad a poco más de dos tercios de las viviendas, mientras que en la segunda fue relativamente mayor en las doce delegaciones restantes, cuya proporción en conjunto pasó del 29 al 53.1 de cada cien.

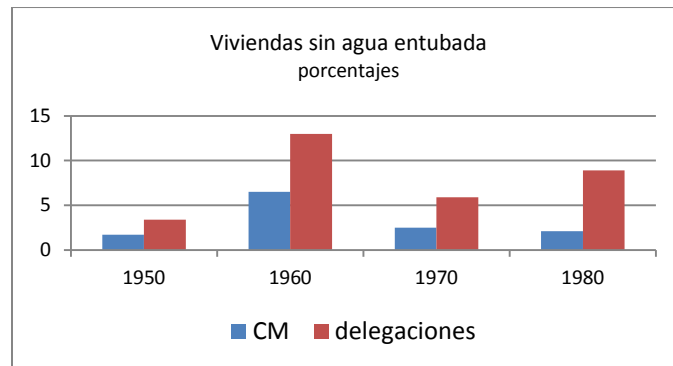
⁵¹ Incluye tomas multiviviendas.

⁵² INEGI. Indicadores sociodemográficos del DF 1930-2002.

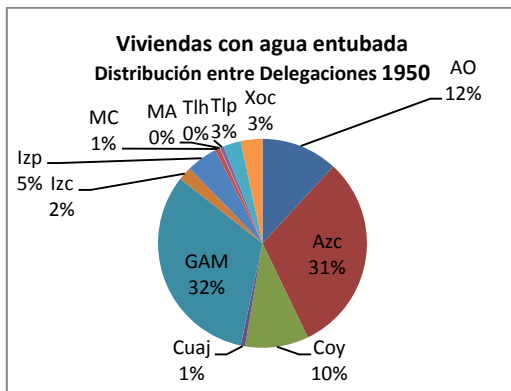


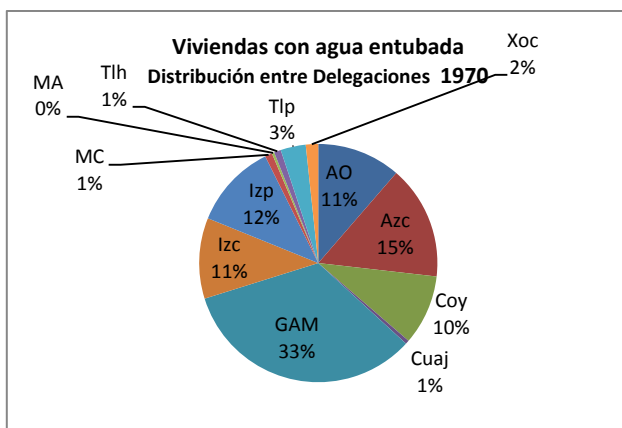
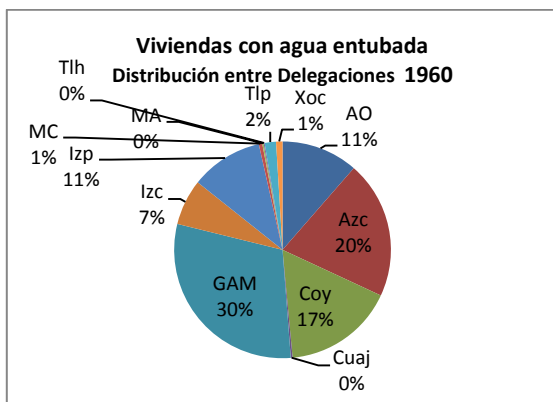
La diferencia entre la velocidad de la expansión urbana y la dotación de servicios tal vez puede ilustrarse mejor con el déficit de viviendas con agua entubada, que deben obtenerla de pozos u otras formas de distribución (*pipas* públicas o privadas). En números absolutos, mientras que el número total de viviendas en el Distrito Federal se multiplicó por dos entre 1950 y 1970, el número de viviendas sin agua entubada se multiplicó por tres. Pero la distribución de la carencia fue desigual. Entre 1950 y 1960 la proporción de estas viviendas creció de 1.7 a 6.5 por ciento en las cuatro delegaciones centrales y del 3.4 al 13 por ciento en las otras doce delegaciones, 3.8 veces en ambos

casos. Pero en 1970 el déficit en la Ciudad era del 38.5 por ciento respecto de diez años antes, mientras que en las doce delegaciones la proporción era del 45.4 por ciento.

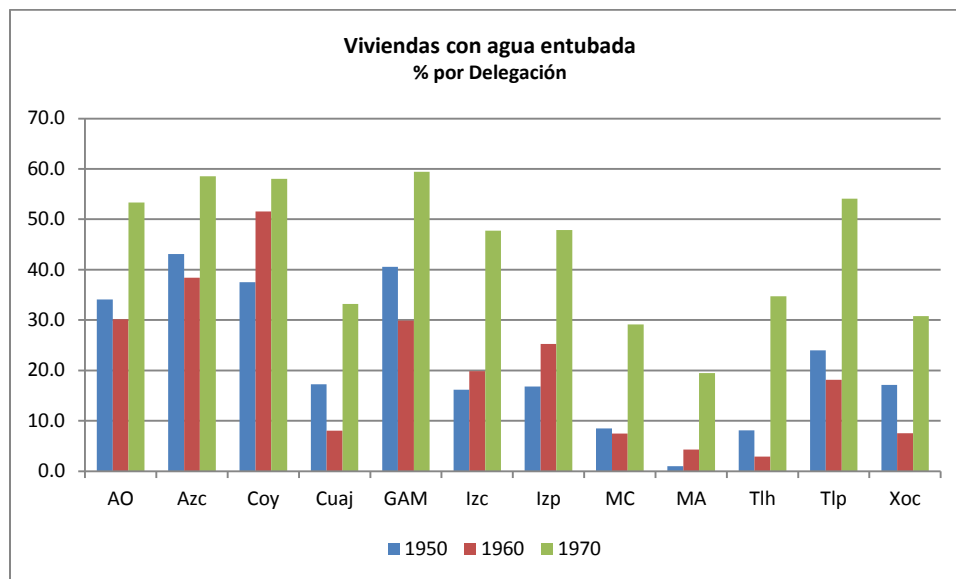


La distribución entre las doce delegaciones también muestra la forma de la expansión urbana. En 1950, Azcapotzalco y G. A. Madero contabilizaban dos terceras partes de las viviendas con agua entubada, A. Obregón y Coyoacán el 22 por ciento (las extremidades de la mandrágora). Diez años después, las dos primeras habían reducido su participación al 50 por ciento, mientras que Coyoacán, Iztapalapa e Iztacalco abarcaban el 35 por ciento. En 1970, todas las mencionadas comprendían el 92 por ciento, dejando a las cinco del arco sur sólo el 8 por ciento. Puede entreverse desde aquí parte de la heterogeneidad estructural que caracterizará a la ciudad por las siguientes décadas. También puede vislumbrarse en la cobertura por delegaciones.

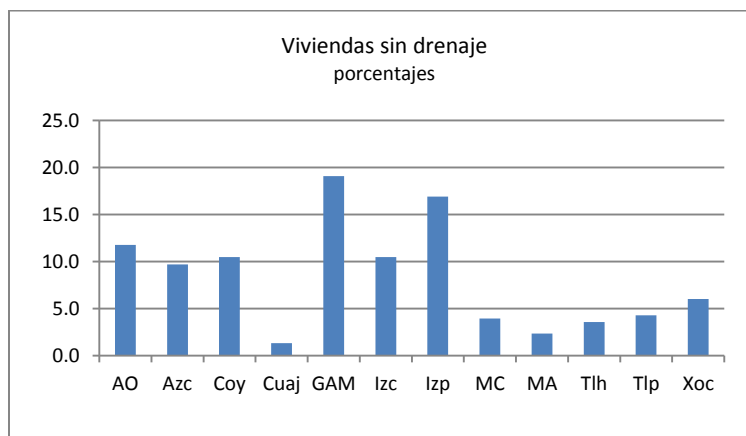




La cobertura de la red de agua potable por Delegación se presentaba de la siguiente manera. En 1950 las delegaciones que tenían cobertura en más de un tercio de las viviendas eran Azcapotzalco y G. A. Madero en el norte y A. Obregón y Coyoacán en el sur. Cabe decir aquí que resulta razonable pensar que estas proporciones territoriales no respondían sólo a las necesidades domésticas sino también a los requerimientos industriales. De aquel año a 1960 todas disminuyeron su cobertura excepto Coyoacán, Iztacalco, Iztapalapa y Milpa Alta. Para 1970 la cobertura se incrementó significativamente en todas aunque el crecimiento fue relativamente menor en las que habían registrado las inversiones la primera década, es decir, A. Obregón, Azcapotzalco y Coyoacán. Sin embargo, sólo en éstas, G. A. Madero y Tlalpan se alcanzó a dotar a más de la mitad de las viviendas.



La situación se agrava si se considera la red de drenaje. En 1970 carecía de este servicio el 11.3 por ciento de las viviendas en la Ciudad de México y el 30.2 por ciento en las doce delegaciones restantes. Entre éstas, la Delegación G. A. Madero tenía el 34 por ciento de la red, A. Obregón, Azcapotzalco, Coyoacán, Iztacalco e Iztapalapa el 59 por ciento y las demás el restante 7. Sin embargo, en cada una de ellas se presentan déficit elevados. Precisamente, es en G. A. Madero, A. Obregón, Azcapotzalco, Coyoacán, Iztacalco e Iztapalapa donde la privación del servicio alcanza los porcentajes más altos (10%). Sobresalen adicionalmente la G. A. Madero e Iztapalapa (más del 15%), las zonas de mayor crecimiento popular.



En suma, aunque de estos datos sobre las redes hidráulicas no pueden extraerse conclusiones definitivas, es probable que un análisis territorial más fino (por colonias o AGEBS por ejemplo) e incluso con información del flujo del líquido y su calidad en la de agua potable, arrojaría una correspondencia estrecha entre ellas y la morfología de la Ciudad, mostrando desde entonces, como se ha dicho, la desigualdad que caracterizará su estructura urbana en el futuro.

Otros servicios

La dotación de infraestructura a los habitantes de la Ciudad, de la que el gobierno se hacía responsable en esa época, de manera aparentemente natural, sin cuestionamiento, incluía otros rubros como el abasto, la educación, la cultura y la recreación. Aunque no se proporciona su distribución territorial se añaden aquí para ilustrar precisamente las ideas prevalecientes acerca del papel gubernamental en el bienestar de la población. Por supuesto,...

En 1944 había 27 mercados en la Ciudad⁵³. Como proliferaban los de vía pública con las peligrosas consecuencias de insalubridad y obstrucción de vialidades -según rezaba el diagnóstico del momento-, para dar una solución “integral” que combinaba propósitos de higiene, tránsito y urbanismo, se construyeron, entre 1953 y 1964, 160 edificaciones para mercados públicos distribuidos por toda la ciudad, con las “más modernas instalaciones”, incluyendo guarderías para los hijos de los locatarios. De entonces datan los de La Merced, La Lagunilla, San Juan, San Cosme, Jamaica, etc.⁵⁴ Y entre 1966 y 1970 se construyeron 17 más (Espinosa: 218).

El inventario de escuelas (públicas), un tema obligado e inatacable durante el régimen de la Revolución Mexicana, fue el siguiente:

	Total	Pre-primaria	Primaria	Secundaria	Media
1944	1,117	203	757	96	6
1952-1964	324	49	259	12	4
1966-1970	219	35	118	62	4

Así mismo, se crearon algunos de los museos que siguen siendo emblemáticos de la capital, fuere para reforzar en las conciencias los fundamentos del nacionalismo, o fuere para facilitar el acceso de la población a cierto nivel de cosmopolitismo, como el de Arte Moderno, el de Antropología e Historia, el de la Ciudad de México, el Nacional de Historia.

Desde el punto de vista de la creación de ciudad, y a la vez como muestra de la heterogeneidad que padecía, hay que mencionar el renglón de las áreas verdes, de recreación y deportivas. Las autoridades no se preocupaban solamente por la satisfacción de las necesidades básicas de la población, sino que también se sentían responsables, aunque de modo paternalista, de su desarrollo cultural, de la cohesión del tejido social y hasta del cultivo del espíritu de cada uno de los habitantes. Premonitoria aunque insuficientemente, se construyeron campos deportivos “en lugares de gran concurrencia juvenil”. Por otra parte, con fines de “ornato, placer y distracción” se erigieron 104 fuentes (como la recientemente remodelada Fuente de Petróleos).

En materia de áreas verdes, sobresalen el Bosque de San Juan de Aragón (2.7 has) y la Segunda Sección de Chapultepec (1.2 has), ambos en las fronteras de la ciudad, así como varios parques grandes (como el Parque de los Venados y el Parque Lira). Al respecto, es irrefrenable la tentación de citar los párrafos que siguen, cuyo lirismo no oculta sino descubre las ideas que se tenían sobre el espacio público –al menos en el discurso- y el papel del gobierno en su creación y mantenimiento (cursivas GEM):

⁵³ Espinosa

⁵⁴ DDF 105 mapa

Además de las “necesidades primigenias –techo, bajos costos, salubridad, escuelas, atención infantil” [...] “ha de otorgarse al pueblo la facilidad de vivir con mayor dignidad en un ambiente extra-familiar, dotando la vía pública de aquello que la cultura cívica ha marcado como *índice superior de civilización, de buen gusto depurado, de virtudes del espíritu ciudadano* al usar de su irrestricta libertad para *divagar*, para descansar al aire libre, para ocupar las horas de alegría colectiva, *cumpliendo el deber* [claro], en temas de *contagante cordialidad pública*”.

Por eso, las autoridades se echaban encima

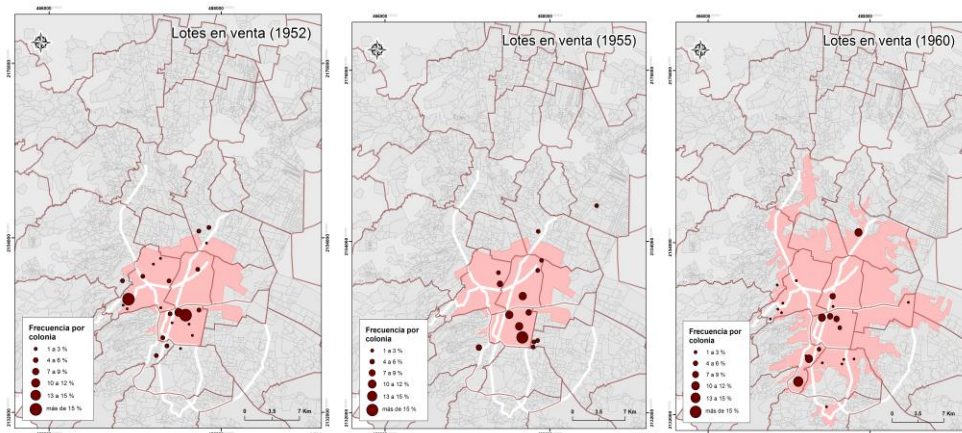
“la enorme tarea de crear parques y jardines, construir fuentes en todo sitio adecuado; con ello, se iniciaba una doble tarea de profundo significado urbanístico: ofrecer un espectáculo permanente de belleza a la vista de propios y extraños, pero, a la vez, se sentaban de este modo las bases de educación popular”.

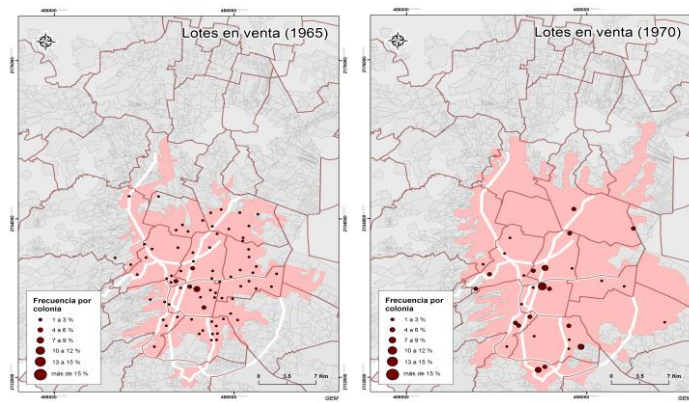
El sentido pedagógico que se atribuía a esas obras públicas residía en promover el respeto y cuidado de los parques, jardines y fuentes por parte de una población que algunos, al parecer, estimaban como incivilizada.

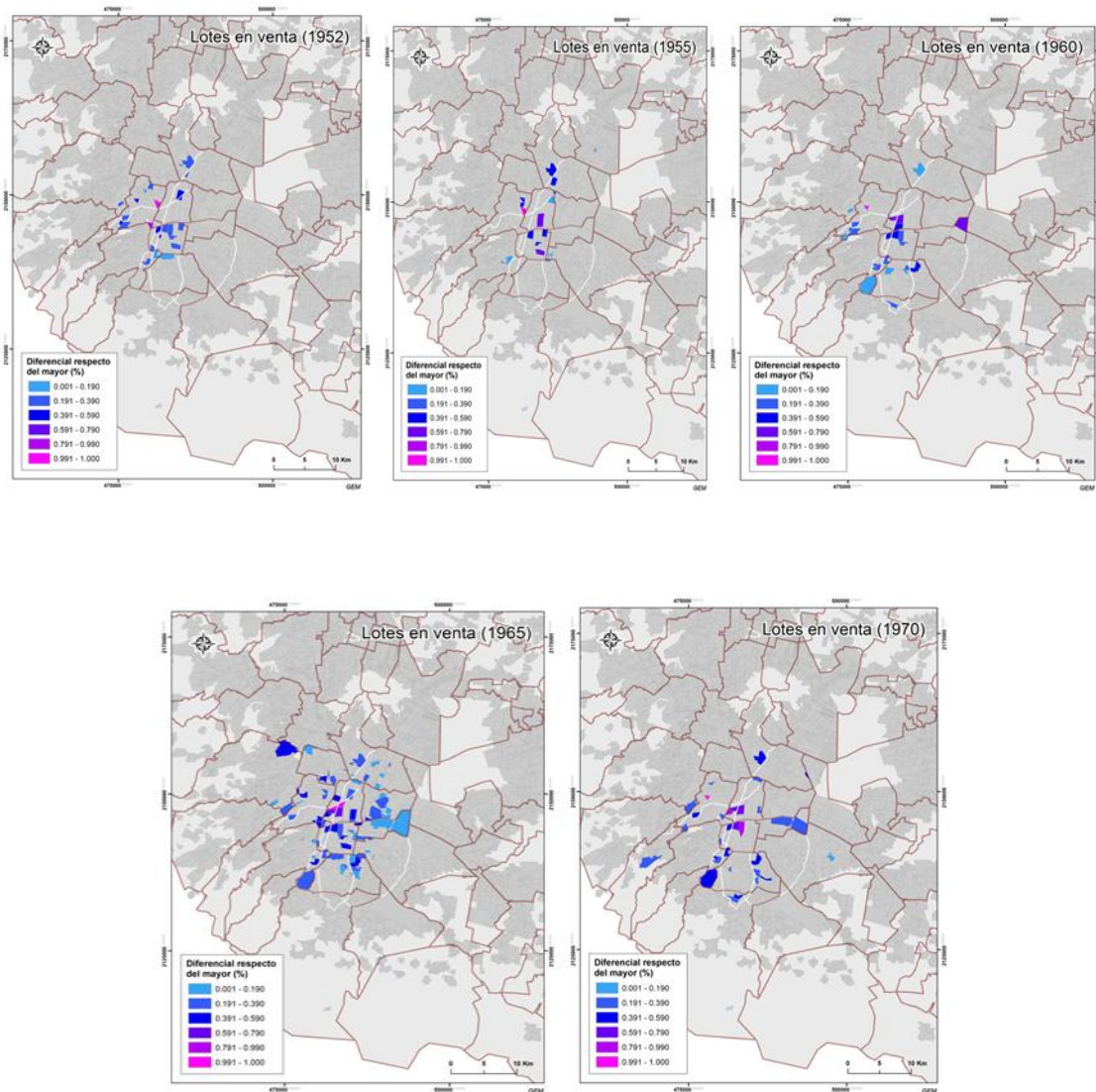
“Y en efecto, aconteció que contra las minorías escépticas o pesimistas del malinchismo difuso, el pueblo respondió al gesto oficial y cifró su esmero y su orgullo mexicano en cuidar y respetar parque y fuentes y flores y jardines como cosa propia. Nadie corta las flores ni lastima los árboles, ni ensucia el agua de surtidores o de fuentes, ni irrespeta los monumentos cívicos, ni daña el césped que es la humilde y elegante frescura de la ciudad” (DDF: p. 155).

Se trataba, entonces, de hacer que la gente considerara “como cosa propia” los espacios públicos.

Reflejo en la oferta inmobiliaria







REFERENCIAS

BAIN, Kevin (2011) “El sistema de transporte y la articulación entre la ciudad central y la periferia de la Ciudad de México”, en SAAVEDRA, Fernando (coord.) *Dinámicas territoriales en la Ciudad de México y su periferia*. FLACSO-México. Cuaderno de Trabajo. México. Pp. 74-99.

BORJA, Jordi (2003) *La ciudad conquistada*. Alianza Editorial. Madrid.

CONNOLLY, Priscilla (1984) “Finanzas públicas y estado local: el caso del Departamento del Distrito Federal”. *Revista A*. Vol. V. No. 11. Universidad Autónoma Metropolitana/Unidad Azcapotzalco/División de Ciencias Sociales y Humanidades. Enero/abril. Pp. 57-92.

COULOMB, René (2006) “La democracia ciudadana, entre el barrio y la ciudad”, en ÁLVAREZ, L., SAN JUAN, C. y SÁNCHEZ MEJORADA, C. (coords.) *Democracia y exclusión. Caminos encontrados en la Ciudad de México*. UNAM/CIICH – UAM/AZC- UACM – INAH – Plaza y Valdés, México, pp. 131-152.

COULOMB BOSC, René (¿?) “Políticas urbanas en la ciudad central del área metropolitana de la Ciudad de México (1958-1983)”, en... pp. 35-50

DELGADO, Javier (2003) “La urbanización difusa, arquetipo territorial de la ciudad-región”, en *Sociológica*, año 18, número 51, enero-abril, pp. 13-48.

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL (1964) *La Ciudad de México 1952-1964*. DDF.

DUHAU, Emilio (2001) “Infraestructura y servicios públicos en América Latina. Colapso, privatización y alternativas”, en Fernando Carrión (ed.). *La ciudad construida*. FLACSO-Ecuador/Junta de Andalucía. Quito, 2001. Pp. 325-342.

ESPINOSA LÓPEZ, Enrique (1991) *Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano. 1521-1980*. Edición del autor. México.

ESQUIVEL, M.T., FLORES, R. y PONCE, G. (2006) “Dinámica demográfica y espacial de la Zona Metropolitana del Valle de México”, en CRUZ RODRÍGUEZ, Ma. Soledad (coord.), *Espacios metropolitanos 2. Población, planeación y políticas de gobierno*. UAM-RNIU. México. Pp. 15-46.

GARZA, Gustavo (2006a) “La dimensión espacial de la revolución Terciaria”, en GARZA, G. (coord.) *La organización espacial del sector servicios en México*, El Colegio de México, pp. 43-78.

GARZA, Gustavo (2006b) “Estructura y dinámica del sector servicios en la Ciudad de México 1960-2003”, en GARZA, G. (coord.) *La organización espacial del sector servicios en México*, El Colegio de México, pp. 115-170.

GARZA, Gustavo (2005) “Concentración financiera en la Ciudad de México (1960-2001)”, revista *eure* (vol. XXXI, N°92), pp.29-46, Santiago de Chile, Mayo 2005.

GARZA, Gustavo (2004) “Macroeconomía del sector servicios en la Ciudad de México, 1960-1998”. *Estudios Demográficos y Urbanos*. Vol. 19, No. 1 (55), enero-abril. Pp. 7-75. El Colegio de México.

GARZA, Gustavo (1984) “Concentración espacial de la industria en la Ciudad de México”. *Revista A*. Vol. V. No. 11. Universidad Autónoma Metropolitana/Unidad Azcapotzalco/División de Ciencias Sociales y Humanidades. Enero/abril. Pp. 7-30.

GARZA, Gustavo y SCHTEINGART, Martha (1984) “Ciudad de México: dinámica industrial y estructuración del espacio en una metrópoli semiperiférica”, en *Demografía y Economía*, XVIII, 4, pp. 581-604. El Colegio de México.

GRAIZBORD, Boris (2008) *Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México*. El Colegio de México. México. 386 pp.

HARVEY, David (1977) *Urbanismo y desigualdad social*. Siglo XXI Editores. Madrid.

INEGI Ind Sociodemo del DF 1930-2002 INEGI. Estadísticas Históricas de México 2009

LEGORRETA, Jorge (2006) *El agua y la Ciudad de México*. UAM Azcapotzalco.

MARTÍNEZ OMAÑA, María Concepción (1999) “Un modelo teórico-metodológico para el análisis de la gestión del servicio del agua”, en RED NACIONAL DE INVESTIGACIÓN URBANA. *Servicios y marco construido*. RNIU-UAM/A-UACJ. Puebla, 1999. Pp. 209-230.

MESSMACHER, Miguel (1987) *México: Megalópolis. Evolución y dinámica de los municipios conurbados de la Ciudad de México*. Secretaría de Educación Pública, Foro 2000, México.

NAVARRO, Bernardo y MOCTEZUMA, Pedro (sf) *La urbanización popular en la Ciudad de México*. UNAM/IIEc- Ed. Nuestro Tiempo, México.

NEGRETE, María Eugenia y PAQUETTE VASSALLI, Catherine (2011) “La interacción entre transporte público y urbanización en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: un modelo expansivo que llega a sus límites”, en *Territorios* 25, pp15-30.

PARDO, Ana Melisa (2011) “Crecimiento de la Ciudad de México y conformación de su zona metropolitana”, en SAAVEDRA, Fernando (coord.), BAIN, Kevin y PARDO, Ana Melisa, *Dinámicas territoriales en la Ciudad de México y su periferia*. FLACSO-México, Cuaderno de Trabajo. Resultados de investigación. Pp. 13-24.

PÍREZ, Pedro (2006) “Ciudad democrática. Una mirada desde la gestión urbana”, en ÁLVAREZ, L., SAN JUAN, C. y SÁNCHEZ MEJORADA, C. (coords.) *Democracia y exclusión. Caminos encontrados en la Ciudad de México*. UNAM/CIICH – UAM/AZC- UACM – INAH – Plaza y Valdés, México, pp. 187-208.

PÍREZ, Pedro (2000) *Servicios urbanos y equidad en América Latina. Un panorama con base en algunos casos*. CEPAL, Serie Medio ambiente y desarrollo, No. 26. Santiago de Chile.

PÍREZ, Pedro (1999) “Servicios urbanos: sociedad local y distribución económica en un contexto de reformas y privatizaciones”, en RED NACIONAL DE INVESTIGACIÓN URBANA. *Servicios y marco construido*. RNIU-UAM/A-UACJ. Puebla, 1999. Pp. 25-44.

PÍREZ, Pedro (1984) “Inversión federal y concentración metropolitana en la Ciudad de México”. *Revista A*. Vol. V. No. 11. Universidad Autónoma Metropolitana/Unidad Azcapotzalco/División de Ciencias Sociales y Humanidades. Enero/abril. Pp. 31-56.

RAMOS GIRAULT, Mario (1973) *Transporte y vivienda en el Valle de México*. Costa-Amic Editor.

RUIZ C., Crescencio (1999) “La economía y las modalidades de la urbanización en México: 1940-1990”, *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. II, núm. 5, pp. 1-24.

SÁNCHEZ, G.

SOBRINO, Jaime (2006) “Macroestructuración espacial del sector servicios en la Ciudad de México” en GUSTAVO GARZA (coord.) *La organización espacial del sector servicios en México*, El Colegio de México, pp. 425-456.

TERRAZAS, Oscar (2010) “La ciudad que hoy es centro” en TERRAZAS, O. (coord.) *La ciudad que hoy es centro*. UAM Azcapotzalco / CONACYT. Pp. 9-26.

TERRAZAS, Oscar (2005) “Un modelo explicativo”, en TERRAZAS, O. (coord.) *La ciudad de los caminos*. UAM Azcapotzalco / CONACYT / FOMIX. Pp. 17-50.

TERRAZAS REVILLA, Oscar (2004) “La centralidad metropolitana en la ciudad de México”, en RODRÍGUEZ KURI, Ariel y TAMAYO, Sergio. *Los últimos cien años. Los próximos cien...* UAM, Cultura Universitaria/Serie Ensayos # 76, México, pp. 235-266.

TERRAZAS REVILLA, Oscar (1995) “Los ejes de la metropolización”, en *Anuario de Estudios Urbanos* No. 2. UAM Azcapotzalco. México. Pp. 317 a 338.

WARD, Peter M. (2004) *México megaciudad: desarrollo y política, 1970-2002*. Colegio Mexiquense – Miguel Ángel Porrúa, México, 2004.