

**ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO:
MEGACIUDAD SIN PROYECTO
METROPOLITAN AREA IN THE MEXICO VALLEY:
MEGACITY WITHOUT PLANNING**

Emilio Pradilla Cobos*

RESUMEN

La zona metropolitana del Valle de México ocupa el territorio de tres entidades federales: Distrito Federal, Estado de México, e Hidalgo, lo que hace que sea difícil un Planeamiento conjunto.

Para entender cómo es este territorio se parte de un encuadre histórico de la zona. Se explican los problemas que ha sufrido su economía con la desindustrialización, lo que ha dado lugar a una especialización terciaria de la ciudad con dos sectores: formal, e informal, que absorbe el desempleo del primero, pero genera pobreza, delincuencia y diferenciación zonal de la ciudad.

Palabras clave: Metrópoli, Ciudad Región, conurbación, terciario, gestión fragmentada, Valle de México, Distrito Federal, Estado de México.

ABSTRACT

The metropolitan zone in the Mexico Valley settles the territory of three federal organizations: Federal District, State of Mexico, and Hidalgo, which causes difficulties to make a joint Planning.

In order to understand how this territory is, an historical frame of the zone is related. The problems that its economy has suffered by the disindustrialization are explained. It has caused to a tertiary specialization of the city in two sectors: formal, and informal. The informal sector absorbs the unemployment of informal, but that generates poverty, delinquency and zonal differentiation of the city.

Key words: Metropolis, City Region, tertiary, fragmentary management, Mexico Valley, Federal district, State of Mexico.

* Doctor en Urbanismo. Profesor - Investigador Titular, Departamento de Teoría y Análisis, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco. Investigador Nacional, nivel 2, Sistema Nacional de Investigadores de México.
Lisett Márquez López, Juan Alejandro Castro Reyes y Edgar Elías Fonseca Chicho, asistentes de investigación.

La Zona Metropolitana del Valle de México, cuyo núcleo estructurador es la Ciudad de México, es una de las mayores concentraciones humanas de América Latina y del mundo. Entre 1930 y 1980, la metrópoli fue el motor de la industrialización y el desarrollo capitalista, la modernización tecnológica y cultural, y el vanguardismo arquitectónico y urbanístico en el país; pero, en las dos últimas décadas del siglo XX y lo transcurrido del XXI, al igual que todo México, entró en una larga fase de crisis económica, social y urbana.

Hoy, los rasgos de la globalización y el estancamiento, lo transnacional y lo informal, la opulencia y la pobreza, el postmodernismo y las identidades originarias, la innovación y la decadencia, la integración y la fragmentación se combinan y confrontan en la escena urbana. La violencia urbana es uno de los subproductos más agresivos de esta polarización.

La mega ciudad, fragmentada en la gestión, gobernada pragmáticamente y sin planeación, usada como plataforma para el acceso al poder político, carece de un proyecto urbano para la reconstrucción del presente y la anticipación del futuro. Ni los gobiernos locales, que se dicen “de izquierda”, logran trazar un camino que escape a la lógica férrea del capital y mejore la habitabilidad para toda la población urbana.

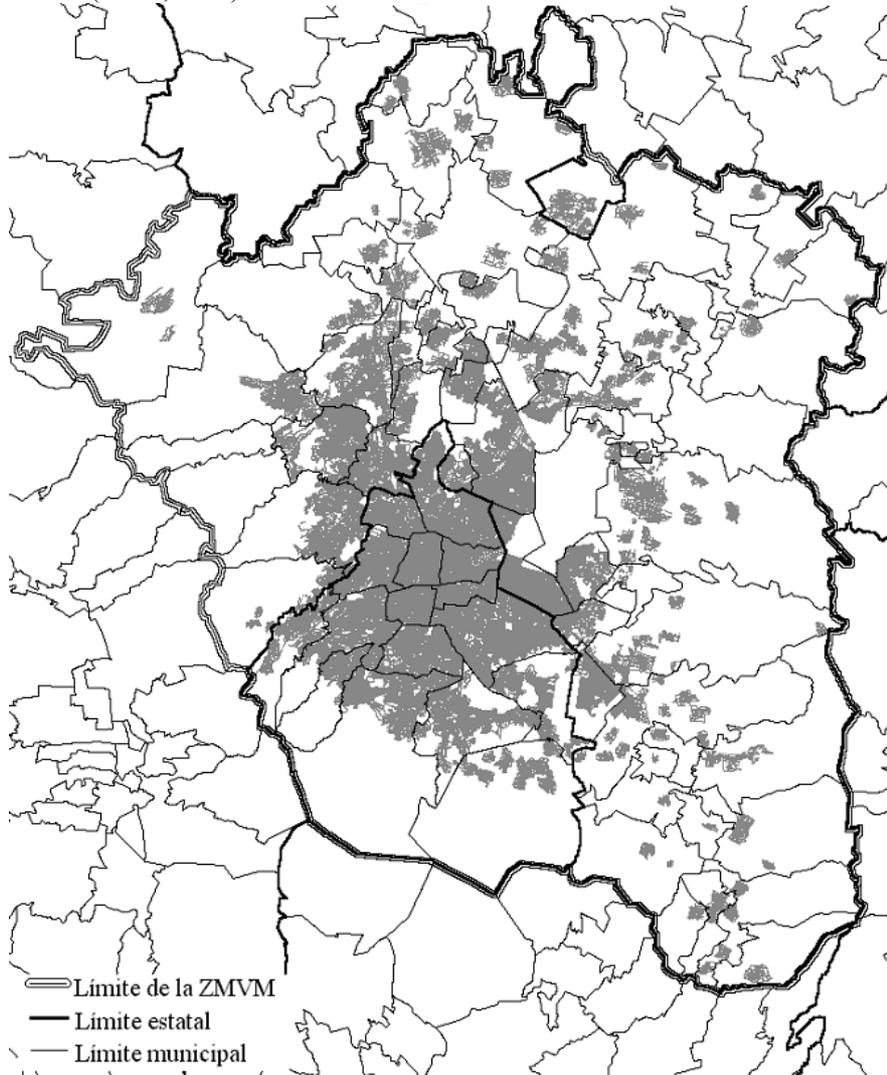
La metrópoli y la ciudad región

La Ciudad de México, Distrito Federal (DF), es sólo una parte de la ciudad real: la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), la cual incluye a las 16 delegaciones del DF y a 60 *municipios*¹ de los estados vecinos de México e Hidalgo, conurbados al núcleo originario (DDF Y OTROS, 1997. Plano 1). Aunque el DF sigue siendo la parte más importante en términos económicos, culturales y políticos –es la capital del país–, los municipios conurbados la superaron en población y extensión en los años 90s. El desbordamiento de los límites administrativos del DF, el crecimiento urbano sobre los municipios vecinos y la metropolización ocurrieron en los años 50s y, sobre todo, los 60s, y sigue su curso (Cuadros 1 y 2).

En 2003, con 18,93 millones de habitantes, la ZMVM era una de las mayores concentraciones poblacionales del planeta; 8,72 millones residían en el DF, y 10,21 millones en los municipios conurbados. En la década de los 80s, el dinamismo demográfico del DF, y en particular de sus áreas antiguas y centrales, se frenó y su población empezó a decrecer, dando lugar a un despoblamiento que alcanza ya a la mitad de las 16 delegaciones y a los municipios de conurbación más antigua (FIDEICOMISO, 2000). Hoy, la población del DF crece lentamente, y continúa su desplazamiento desde las áreas centrales hacia las delegaciones y, sobre todo, los municipios conurbados de la periferia en donde se ubican las más altas tasas de crecimiento demográfico de la metrópoli, a costa de las reservas naturales y áreas rurales, ocupadas por las empresas inmobiliarias para la

¹ El *municipio* es la unidad político administrativa –UPA– de base de la estructura territorial de gobierno en todas las entidades federales; pero el Distrito Federal tiene una estructura de excepción donde la UPA de base es la *delegación*, con funciones más limitadas que el municipio.

construcción de cientos de miles de muy pequeñas e inadecuadas casas de “interés social” (VEGA, 2002).



Plano 1. Zona Metropolitana del Valle de México.

En contrapartida, el DF recibe diariamente a unos 3,5 millones de visitantes, población *itinerante* proveniente de los municipios conurbados que llega a la capital a laborar formal o informalmente, adquirir bienes, acceder a servicios públicos y privados –transporte, educación, salud, recreación– o a delinquir. Estos inmigrantes traen consigo una contradicción: tributan a los gobiernos locales en sus lugares de residencia –los municipios conurbados–, pero

consumen bienes y servicios públicos a costa de los contribuyentes y el gobierno del DF, sin ninguna compensación fiscal.

Se calcula que en 20 años –2025–, la metrópoli alcanzará los 21,72 millones de habitantes, 9,25 en el DF y 12,47 en los municipios conurbados (CONAPO, 1998; ALDF, 2003).

Cuadro 1. Evolución histórica y escenario programático de la población de la megalópolis del Centro de México 1940-1990 (Millones de habitantes)

| ÁMBITO | 1940 | 1950 | 1960 | 1970 | 1980 | 1990 |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Total nacional | 19,65 | 25,79 | 34,92 | 48,23 | 66,85 | 81,25 |
| Megalópolis | 2,65 | 4,28 | 6,67 | 10,85 | 16,95 | 18,94 |
| Corona Regional | 0,70 | 0,94 | 1,21 | 1,86 | 2,94 | 3,96 |
| ZMVM* | 1,96 | 3,34 | 5,46 | 8,99 | 14,02 | 14,98 |
| Municipios Conurbados | 0,20 | 0,29 | 0,59 | 2,12 | 5,18 | 6,75 |
| Distrito Federal | 1,76 | 3,05 | 4,87 | 6,87 | 8,83 | 8,24 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de: INEGI, Censo General de Población y Vivienda, 1960, 1970, 1980, 1990. INEGI, Censo de Población y Vivienda 1995. GDF, Programa General de Urbano, 2003.

*De 1940 a 1990 se utilizó como dato la ZMCM, de 1995 a 2025 ZMVM por considerar un número mayor de municipios.

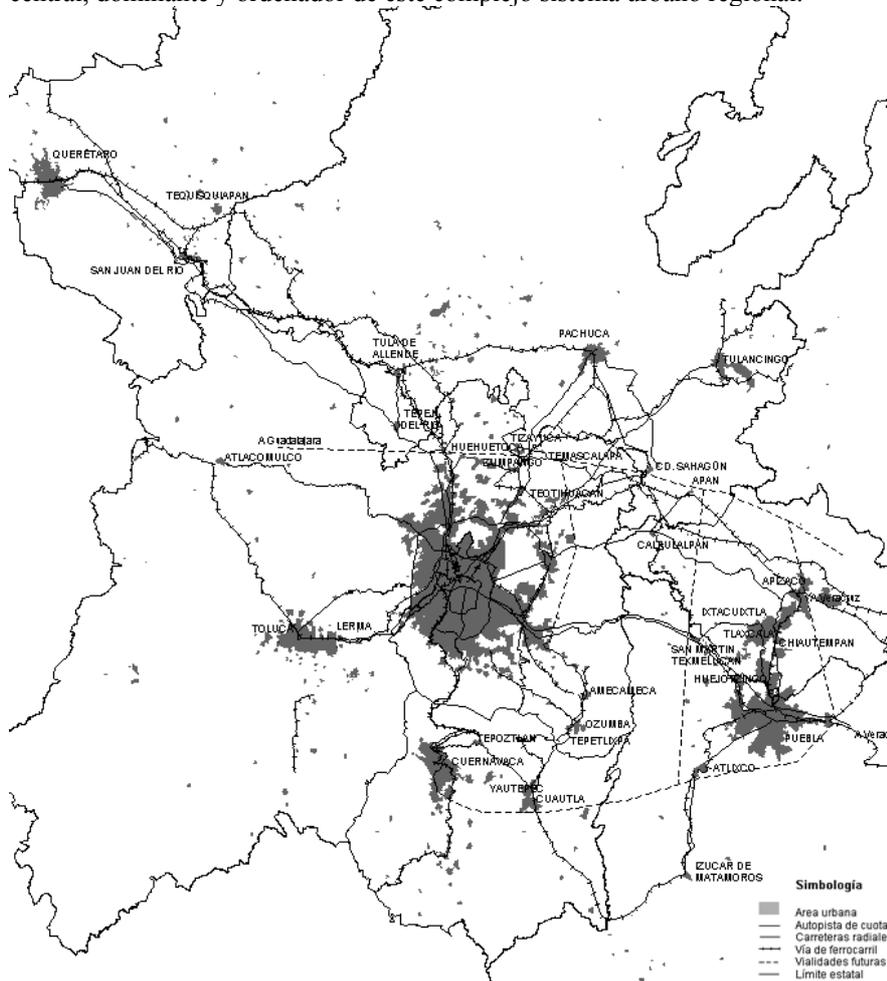
Cuadro 2. Evolución histórica y escenario programático de la población de la megalópolis del Centro de México 1995-2025 (Millones de habitantes)

| ÁMBITO | 1995 | 2000 | 2003 | 2006 | 2010 | 2020 | 2025 |
|------------------------------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Total nacional | 91,20 | 97,48 | 101,45 | 105,29 | 109,79 | 119,50 | 123,20 |
| Megalópolis | 24,90 | 26,80 | 27,90 | 29,00 | 30,40 | 33,40 | 34,60 |
| 34,60 Corona Regional | 7,60 | 8,41 | 8,97 | 9,47 | 10,18 | 12,08 | 12,88 |
| ZMVM* | 17,30 | 18,39 | 18,93 | 19,53 | 20,22 | 21,32 | 21,72 |
| Municipios Conurbados | 8,80 | 9,73 | 10,21 | 10,63 | 11,14 | 12,13 | 12,47 |
| Distrito Federal | 8,50 | 8,60 | 8,72 | 8,90 | 9,08 | 9,19 | 9,25 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de: INEGI, Censo General de Población y Vivienda, 1960, 1970, 1980, 1990. INEGI, Censo de Población y Vivienda 1995. GDF, Programa General de Urbano, 2003.

Desde mediados de los años 80s, se observó la formación de una nueva realidad territorial en la región centro del país: una *megalópolis* o Ciudad Región del Centro de México –CRCM– constituida por 6 grandes zonas metropolitanas (Valle de México, Pachuca, Puebla-Tlaxcala, Cuernavaca-Cuautla, Toluca-Lerma y Querétaro-San Juan del Río), y muchas otras localidades menores con un total de 277 UPA, integradas por una densa trama de infraestructuras y equipamientos, y por una intensa masa de flujos de personas, mercancías, capitales e información, pero sin que se establezca necesariamente una continuidad física entre los asentamientos (PRADILLA, 1993 Y 1998; GARZA, 2003). En este conjunto se

asentaban 27,9 millones de habitantes en 2003, y para 2025 llegarán a 34.6 millones (Plano 2). La Zona Metropolitana del Valle de México es el núcleo central, dominante y ordenador de este complejo sistema urbano regional.



Plano 2. Conformación de la ciudad región del centro de México. Año 2000.

Estancamiento económico, desindustrialización y terciarización informal

Desde los años 30s, y más intensamente luego de la segunda guerra mundial, el DF y la ZMVM jugaron el papel de motores de la *industrialización* por *sustitución* de importaciones, y del crecimiento económico nacional. Así, en 1970, el DF generó el 27,6 % del Producto Interno Bruto nacional (PIB), la ZMVM el 36,2 % y la CRCM el 42,4 %, constituyéndose, cada uno de estos

ámbitos territoriales sucesivos, como las mayores concentraciones económicas del país.

Luego de una década de estancamiento –los años 70s–, que mostró el agotamiento del patrón de acumulación de capital (MÁRQUEZ LÓPEZ, 2005), la economía de México entró, en 1982, en la onda larga recesiva en la que aún se mantiene a pesar de los ajustes neoliberales, y el DF inició un declive económico, registrando tasas de crecimiento, siempre menores que la nacional, que lo llevaron a caer hasta una participación del 22,10 % del PIB nacional en 2001; la ZMVM también perdió peso relativo aunque en menor escala, y la CRCM compensó esta caída con un avance en las demás metrópolis del sistema (PRADILLA Y MÁRQUEZ, 2005).

El factor determinante de este declive ha sido el intenso proceso de *desindustrialización* que vive el DF desde 1982, el cual redujo la participación relativa de su industria, en el total nacional, de 29,46 %, en 1980, a 20,34 % en 1998, con una leve recuperación a 22,10 % en 2001: la ZMVM lo siguió, más lento, en la caída, y la CRCM cayó de 56,44 % del PIB industrial en 1980, al 41,74 % en 2001. Entre 1980 y 2001, la participación de la industria manufacturera en el PIB total del DF, cayó un 8,47 %, al pasar de 26,97 % a 18,50 % (PRADILLA Y MÁRQUEZ, 2005).

Las causas de la desindustrialización son complejas:

- A. La industria metropolitana se formó para el mercado interno, y perdió dinamismo desde los 80s cuando éste se contrajo por las recesiones económicas con alta inflación –1982, 1986, 1995 y 2001–, el desempleo masivo, la caída del salario real a menos de un tercio de su valor, desde 1976 hasta hoy, el empobrecimiento generalizado y la competencia desigual con los productos importados libremente desde mediados de los 80s y, sobre todo, con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) –1994– y otros similares.
- B. En las crisis, la industria, sobre todo la micro y pequeña, no tuvo ni tiempo ni capital para reconvertirse e insertarse en la economía abierta; hoy, sólo un puñado de grandes empresas, en su mayoría transnacionales, se orientan a la exportación.
- C. La desregulación de la industria y las compras públicas, y la apertura a la importación de medios de producción, llevaron a la sustitución de proveedores nacionales por extranjeros, a la ruptura de cadenas productivas, perdiéndose los efectos multiplicadores sobre la industria local.
- D. Desde los 70s, con el auge de la *maquila de exportación*² en la frontera con EU y, luego, con la apertura comercial externa, las nuevas inversiones industriales transnacionales no se instalaron en la ZMVM; y grandes empresas, como las automotrices, se desplazaron

² La industria maquiladora de exportación se localiza, mayoritariamente, en la frontera norte con Estados Unidos, para beneficiarse de la ventaja de localización. Ensambla partes, o productos terminados, con insumos importados para exportarlos luego, beneficiándose de un régimen fiscal especial de “importaciones temporales”, y es intensiva en mano de obra. En la ZMVM no tiene ninguna importancia cuantitativa.

hacia otras metrópolis del centro y ciudades del centro-norte y norte, para apropiarse las ventajas de localización respecto al mercado norteamericano.

- E. Las *deseconomías de aglomeración* contrarrestaron a las *ventajas comparativas* de la metrópoli y causaron la salida de industrias de la trama urbana: el alto costo del suelo por el que compite con usos más rentables, como el comercial y de oficinas; los mejores salarios promedio en relación con otras regiones y el mayor índice de sindicalización obrera; la escasez de agua; el costo-tiempo de transporte de materias primas y mercancías por la saturación vial; y las normas ambientales impuestas para enfrentar el alto grado de contaminación.
- F. 18 años de ausencia de política federal de desarrollo industrial, sumada a la de desindustrialización de la ZMVM formulada en los 70s para la *desconcentración económica*, y acentuada a inicios de los 90s cuando aumentó la contaminación atmosférica por la rápida motorización; de ellas, forma parte la improvisada definición de la *vocación terciaria* de la capital, asumida por diferentes gobiernos.
- G. La dependencia tecnológica externa, y el escaso impulso a la Investigación y Desarrollo, han hecho que la industria no aproveche la *ventaja comparativa* de que en la ZMVM se concentre gran parte de los centros de investigación, ni implante formas territoriales de cooperación con ellos.

La desindustrialización ha tenido efectos territoriales importantes: las antiguas zonas fabriles, dotadas de infraestructura productiva -energética y de transporte-, están en proceso de deterioro infraestructural y físico, de estancamiento tecnológico y de cambio de uso; muchas fábricas se convirtieron en bodegas, otras fueron demolidas y sustituidas por centros comerciales, oficinas o viviendas; otras permanecen vacías y abandonadas; y hay muchos terrenos baldíos en las zonas fabriles no consolidadas.

Los nuevos establecimientos, en su mayoría pequeños y medianos, se dispersaron en otras partes de la ciudad, sin contar con infraestructura y equipamiento adecuado, ni encadenamientos de proveeduría, ni economías de escala y aglomeración, ni externalidades (FIDEICOMISO, 2000). La dotación de infraestructura, las *economías de escala y aglomeración*, y las *externalidades* generadas en las antiguas zonas industriales, se pierden o desaprovechan, al tiempo que las nuevas implantaciones carecen de ellas por su dispersión y fragmentación.

La pérdida de dinamismo económico del DF y la ZMVM, su desindustrialización, y el auge del sector comercial y de servicios, han llevado a la *terciarización* de su estructura económica. Entre 1980 y 2001, el sector terciario aumentó su participación en el PIB del DF, del 66,01 % al 76,00 %. Al interior, los subsectores que más aumentaron su participación fueron: los *servicios financieros, seguros y bienes inmuebles*, del 8,38 % al 21,1 %; y los *servicios comunales, sociales y personales*, del 25,98 % al 29,10 %; mientras el *comercio, restaurantes y hoteles* perdía peso relativo, al pasar del 25,67 % al 21,00 %.

Esta terciarización ha sido muy polarizada: el sector *formal* y moderno de unidades financieras, bancarias, servicios especializados a la economía, el gran comercio y la hotelería para el gran turismo, aumentó su participación en el PIB, y más moderadamente el número de establecimientos, mostrando la tendencia a la concentración monopólica del capital, pero creó muy poco empleo de alta calificación y salarios más o menos adecuados. En tanto, el sector *informal* y tradicional creció rápidamente en número de unidades y “empleos” precarios, inestables, de muy baja remuneración y sin prestaciones laborales ni seguridad social.

En México, la ZMVM y el DF, el sector informal tiene una conformación heterogénea y diferenciada:

- A. Empresas capitalistas que evaden la legislación fiscal mediante argucias legales o prácticas fraudulentas, y no inscriben a sus empleados en el Instituto Mexicano del Seguro Social –IMSS– o el Instituto del Fondo Nacional de Vivienda de los Trabajadores –INFONAVIT–, pero operan abiertamente en el mercado.
- B. Empresas y mafias nacionales y extranjeras que operan al margen de la ley en el narcotráfico, el contrabando y/ o la distribución de mercancías ilícitas y personas (inmigrantes o emigrantes, sexo servidores, niños, comercio de mercancías robadas, delincuencia organizada, *piratería* de marcas, pornografía, etc.) cada vez más globalizadas, que acumulan capital y *lavan* dinero sucio en cantidades enormes, en el país o el extranjero.
- C. Un sector *informal popular* estratificado, en el que se combinan patronos informales que controlan numerosos puntos de actividad –puestos de venta callejera, por ejemplo– y emplean trabajadores, con informales por cuenta propia ubicados en casi todos los giros de la artesanía, la construcción, el mantenimiento y reparación de objetos, el comercio y los servicios.

Los dos últimos grupos se encuentran, cada vez, más articulados, lo que tiñe de ilegalidad y violencia al sector informal. Sus expresiones territoriales más conocidas son los *barrios bravos*, como Tepito o la colonia Buenos Aires, colocados fuera del control gubernamental, y las concentraciones puntuales, longitudinales o zonales de vendedores en la vía pública, que afectan la circulación de vehículos y personas y su seguridad personal. La calidad de los bienes y servicios ofrecidos, sin control público, es dudosa y no se garantiza a los compradores, en su mayoría pobres, que aceptan estos riesgos por el bajo precio de los productos. Una parte de estos comerciantes operan como comercializadores de productos originales de empresas formales, incluidos monopolios transnacionales, producidos localmente, importados o de contrabando, entre los que ganan importancia los provenientes de China y otros países asiáticos.

El sector *informal* ha absorbido el desempleo generado por la escasa creación de empleo en el sector *formal* y moderno de la economía, derivada del bajo crecimiento económico, las crisis recurrentes y la modernización tecnológica. Sus trabajadores operan en condiciones laborales, salariales o de ingresos, y de prestaciones –seguridad social, programas de vivienda, cuidado de los hijos– por fuera de la legislación y de los mínimos de dignidad humana.

El DF, que provee empleo a gran parte de la población del resto de la ZMVM, sometida a procesos similares de desindustrialización, informalización y empobrecimiento, ha tenido, en los últimos años, una tasa de desempleo abierto mayor que la media nacional, mostrando, en este rubro, su mayor vulnerabilidad a los ciclos económicos. En 1996, el 41,8 % de los empleos en el DF eran informales o precarios; en los dos extremos, el subsector de la industria de la transformación y la electricidad tenía el 25,8 % de personal informal, mientras en el comercio llegaba al 64,7 % (FIDEICOMISO, 2000: 56). Se estima que más de dos tercios de los “empleos” generados, actualmente, son *informales*. Por la magnitud del desempleo, en la ciudad funciona un *mercado negro* de trabajo, donde no se aplica ninguna de las normas de la legislación federal del trabajo (LA JORNADA, 1-III-2004).

Así, la *especialización terciaria* de la metrópoli, sostenida por diversos gobiernos locales, adquiere un carácter negativo, expresado en una gran masa de población activa empobrecida, con trabajo inestable, condiciones laborales precarias, mal remunerada y carente de la protección de la seguridad social.

La *terciarización informal* de las metrópolis latinoamericanas, atrasadas, subordinadas e integradas asimétricamente en la *globalización*, incluida la ZMVM, es el producto, no deseado, de la crisis de larga duración abierta en los 80s y de los efectos sociales negativos de las políticas neoliberales. Los factores determinantes han sido: la destrucción de la base industrial local, su fragmentación, la relocalización de las empresas para evadir los costos de la aglomeración y acercarse a los mercados externos, y la desaparición de empleos productivos ante una oferta creciente de fuerza de trabajo, resultante de la transición demográfica. En el polo terciario, es resultado de la concentración monopólica extrema del comercio y las finanzas, en un reducido sector moderno y competitivo, dominado por el capital trasnacional, aislado del resto de la economía local. Es la respuesta de subsistencia de la población desempleada, empobrecida y excluida (PRADILLA, 1998).

Pobreza, delincuencia y extrusión

Según el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo –PNUD–, el DF ocupaba, en 2002, la 1ª posición entre las entidades mexicanas con mayor grado de desarrollo humano (PNUD, 2003: 34). Sin embargo, México ocupaba el lugar 50 en el mundo, por debajo de países latinoamericanos y del Caribe, como Bahamas, Chile, Argentina, Uruguay, Costa Rica, Trinidad y Tobago, Venezuela y Panamá, en orden descendente. Ello ocurría, a pesar de que el país se ubicaba entre los 10 primeros del mundo por la magnitud de su economía.

Si comparamos la situación de las entidades federales mexicanas con los países, en términos del Índice de Desarrollo Humano –IDH–, el DF ocupaba el sitio 23 en el mundo, sólo superado por países desarrollados, mientras Chiapas ocupaba el 105, mostrando la desigualdad de las regiones mexicanas en este campo (PNUD, 2003: 39). La capital es la entidad mexicana mejor ubicada en IDH, en un país que tiene un retraso respecto a otros del mundo y América Latina con menor peso y potencial económico.

Debido a la intensa concentración de la población en las ciudades, durante la segunda mitad del siglo XX (GARZA, 2003), la pobreza es más numerosa en el medio urbano que en el rural: el 72,6 % de los 60,5 millones de pobres mexicanos vivía en las ciudades (BOLTVINIK, 2002^f). El DF no era la excepción: en el 2000, la pobreza afectaba al 64,9 % de su población (38,3 % en pobreza extrema y 26,6 % en pobreza moderada), cifra inferior, apenas, en 3,1 % a la registrada 10 años antes (BOLTVINIK, 2002^A).

Estas cifras son menores a las del conjunto de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México³ –ZMCM–, lo que indica que la magnitud de la pobreza es mayor en los municipios conurbados del Estado de México. Esto explica, parcialmente, que una parte de la población pobre de los municipios conurbados se desplace hacia el DF, para desarrollar actividades informales o delictivas de subsistencia, o acceder a servicios públicos de educación y salud que no puede obtener en sus municipios de residencia, lo que alimenta el flujo de *población itinerante* que llega diariamente al DF de otras localidades, calculado en cerca de 3,5 millones de personas.

Entre las 44 mayores ciudades del país, la capital se ubicaba en el lugar 22 en porcentaje de población en situación de *pobreza*, y en el 25 en porcentaje en situación de *indigencia*, ordenadas de mayor a menor grado; pero, ocupaba el primer lugar en número total de pobres e indigentes (BOLTVINIK, 2002^B).

La distribución de la pobreza en el DF y la ZMCM es muy desigual y polarizada entre sus delegaciones y municipios, en términos de mayor incidencia de la pobreza; y si tomamos en cuenta el número total de pobres, el orden varía, colocándose en los primeros lugares las delegaciones y municipios más poblados. Al interior de las delegaciones del DF, la *marginación*⁴ se distribuye desigualmente entre las distintas colonias, dando lugar a manchas de extensión e intensidad variables, localizadas, sobre todo, en las delegaciones exteriores (Plano 3), (FIDEICOMISO, 2000). Se conforman, así, *ámbitos territoriales de exclusión* donde convergen y se combinan las diferentes expresiones sociales y materiales de la pobreza y la segregación.

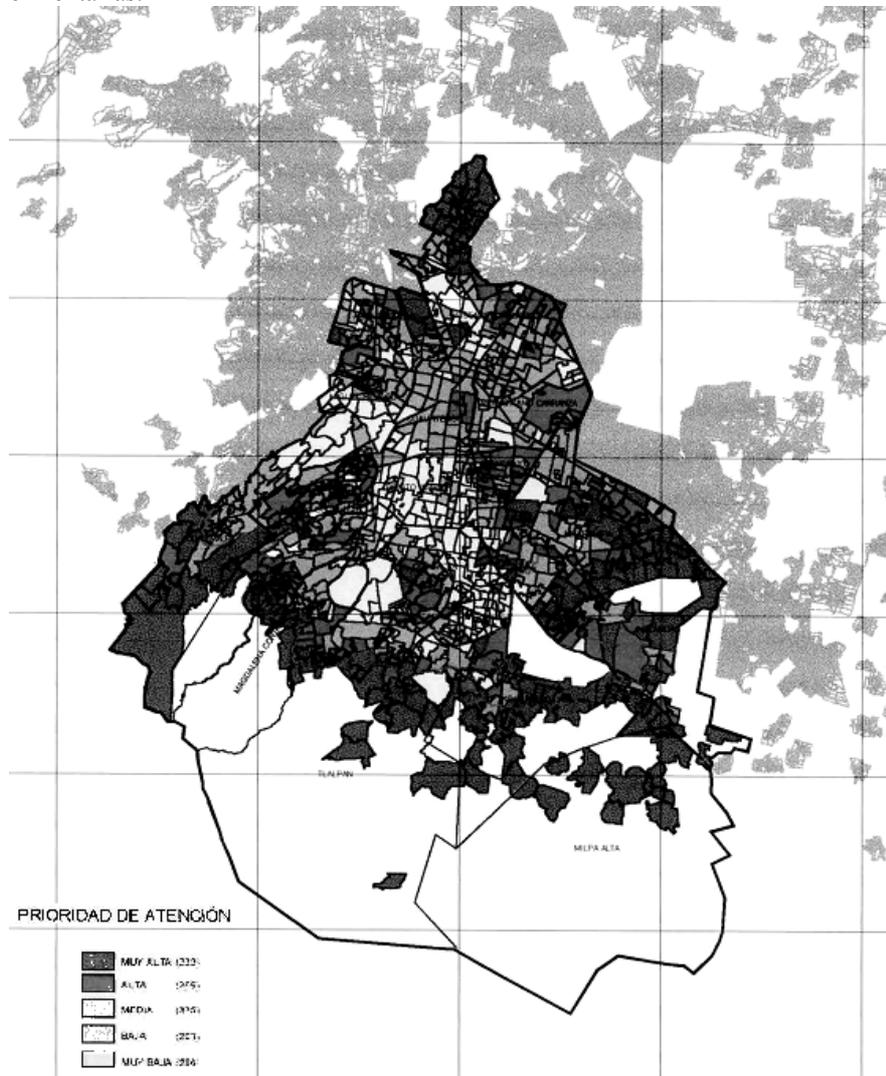
Una de las manifestaciones de la pobreza en el DF y la ZMVM es la migración de parte de su población a Estados Unidos, la cual se expresa en el monto de las remesas enviadas por los emigrantes a sus familiares: en 2003, el DF se colocó en el 5º lugar nacional, al recibir 857 millones de dólares, el 6,31 % del total; el Estado de México, una parte de cuyos municipios se integran en la ZMVM, ocupó el 4º lugar como destino de remesas, y recibió 1.024 millones de dólares, un 7,72 % del total (LA JORNADA, 4-II-2004).

A pesar de ser el núcleo económico e industrial más importante del país, tener un producto por habitante muy superior al de las entidades más pobres, y un

³ Boltvinik usa la delimitación de *Zona Metropolitana de la Ciudad de México –ZMCM–* constituida por las 16 delegaciones del DF y 38 municipios conurbados del Estado de México, la cual es diferente a la de *Zona Metropolitana del Valle de México –ZMVM–* que utilizamos nosotros, compuesta por las 16 delegaciones del DF, 59 municipios conurbados del Estado de México y 1 de Hidalgo.

⁴ Aunque los criterios tomados por la Secretaría de Desarrollo Social del GDF, para construir el mapa de la marginación, no son equivalentes a los usados por Boltvinik, él nos permite visualizar territorialmente las áreas urbanas –unidades territoriales– donde se concentran los factores de exclusión social.

crecimiento demográfico casi nulo, desde hace dos décadas, presenta una alta concentración, absoluta y relativa, de la pobreza y la indigencia. Ello nos lleva a preguntarnos sobre sus causas, sus componentes y las políticas aplicadas para enfrentarlas.



Plano 3. Unidades territoriales por grado de marginación. Año 2000.

Sin discutir los indicadores empíricos utilizados en la medición de la *incidencia e intensidad* de la pobreza, podemos afirmar que es el resultado de una compleja combinación de factores económicos, socio-culturales, territoriales y de política social, presentes a lo largo de la historia, cuya naturaleza es

dominantemente estructural, agravados, en las últimas dos décadas, por la aplicación de las políticas neoliberales:

- A. ECONÓMICOS: desempleo, caída del salario real, informalidad, monto de las pensiones y jubilaciones.
- B. SOCIALES: ausencia de seguridad social, carencias cuantitativas y cualitativas de servicios sociales –educación, salud, vivienda, agua potable y drenaje–, y desintegración familiar.
- C. CULTURALES: desigual acceso a la cultura y discriminación étnica, de género, de preferencia sexual;
- D. AMBIENTALES: contaminación del agua, el aire y el suelo, y falta de saneamiento.
- E. TERRITORIALES: inaccesibilidad al suelo y la vivienda adecuada, vulnerabilidad a desastres, tiempo y costo del transporte, degradación y ausencia de habitabilidad de los ámbitos residenciales, y exclusión territorial.

El desempleo y el empobrecimiento de la población han sido factores de la informalización de la economía urbana, y en particular de la multiplicación de la venta de bienes y la oferta de servicios personales en la vía pública durante las dos últimas décadas, y que hoy son parte integral de la imagen urbana del Centro Histórico y otras áreas, de las vialidades más importantes, las salidas del Metro y otros puntos de transferencia del transporte, los accesos a los grandes servicios públicos y centros recreativos. El *ambulante*, cuyos “puestos” se cuentan por cientos de miles en la metrópoli, así como sus causas estructurales, han resistido todos los intentos gubernamentales de erradicación, desalojo, reordenamiento y reubicación (PRADILLA, 1993). La venta callejera se asocia con actividades comerciales ilegales, como el narcomenudeo en rápida expansión, los productos de la piratería de marcas, el contrabando y la venta de mercancías robadas, que tienen en las calles sus puntos de comercialización.

Otra expresión de la crisis social de la ciudad –y el país–, facilitada por las condiciones de inserción de México en la globalización, es el crecimiento de la delincuencia organizada –narcotráfico, contrabando de armas y otras mercancías, robo y tráfico de automóviles, asaltos bancarios, secuestros, pornografía y prostitución infantil, tráfico de personas, etc.– que, junto a la delincuencia ocasional, agudizan la violencia urbana y hacen de la metrópoli uno de los lugares más inseguros del país y de América Latina. Colonias enteras se han convertido en territorios estigmatizados del contrabando o la venta de mercancía robada, o en lugares preferidos de residencia o de actividad de los delincuentes.

Pobreza, delincuencia y exclusión socio territorial, son rasgos característicos de la ZMVM, aprisionada entre potencialidades que no logra poner en valor, y debilidades estructurales que no se han superado. Los territorios de la pobreza, la violencia y la exclusión contrastan notoriamente con aquellos de la modernidad, la globalidad y la opulencia.

De la *centralidad* a la red de *corredores urbanos terciarios*

En las dos últimas décadas del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, la ciudad colonial se transformó en la *centralidad* de la ciudad comercial en

expansión centrífuga, al tiempo que los estratos aristocráticos y adinerados la abandonaban, cediendo los inmuebles y el territorio al comercio, a la administración pública, lo que trajo, como consecuencia, la transformación de la residencia original en precarias y hacinadas “vecindades” en las que se acumularon los sectores populares recién llegados a la capital (PRADILLA Y PINO, 2004).

Desde los años 30s del siglo XX, la industrialización y la urbanización, que trajo consigo, empezaron a modificar las tendencias de crecimiento y estructuración urbana. El rápido crecimiento demográfico se manifestó en la expansión física que tuvo, como vectores, a las implantaciones industriales y los asentamientos regulares o irregulares de los nuevos trabajadores; en un movimiento simétrico, los nuevos sectores de ingresos medios y altos buscaron ubicarse en lugares distintos y distantes de la actividad industrial y laboral. La *centralidad* comercial y administrativa también se expandió sobre su entorno, transformando las colonias residenciales europeizantes de fines de siglo XIX, al tiempo que en su interior se sustituían antiguos palacios virreinales por arquitectura “moderna” o “internacional”.

A partir de la década de los 50s, el desbordamiento de los límites administrativos del Distrito Federal, por la expansión física, abrió paso a la metropolización, mediante la conurbación de un número creciente de municipios colindantes del Estado de México, donde se producía, también, la implantación industrial y obrera.

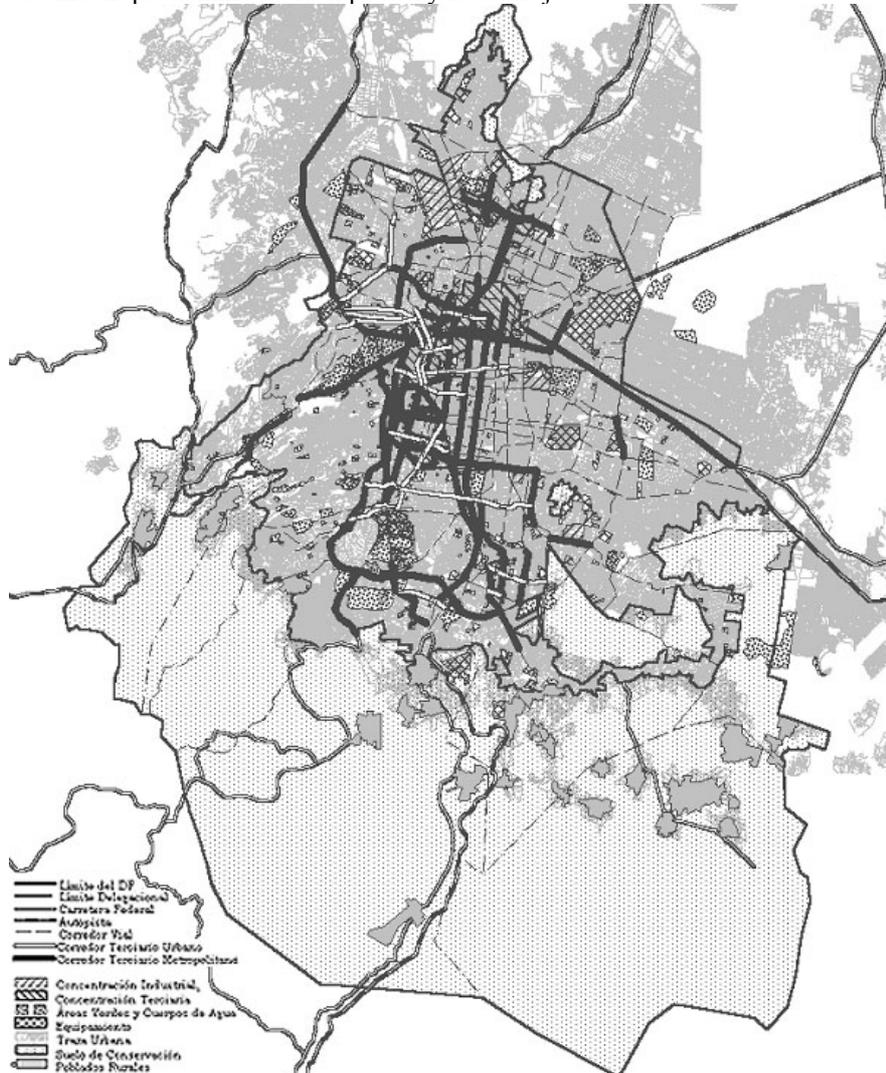
La dispersión poblacional y de las actividades urbanas, y el aumento de las distancias, empujó a la construcción de nuevas vialidades para un parque vehicular en crecimiento, lo que indujo nuevos procesos de expansión. Al mismo tiempo, se hizo necesario y rentable implantar zonas comerciales, bancarias y de servicios, privados y públicos, en las nuevas áreas de vivienda, las cuales formaron, transitoriamente, subcentros urbanos en diferentes puntos de la metrópoli.

Pero, esta estructura empezó a transformarse desde los años 80s. La ampliación de los subcentros, transformados en *nodos urbanos*, a lo largo de los grandes ejes de flujos de transporte de mercancías y personas, la construcción de múltiples mega proyectos inmobiliarios –grandes centros comerciales y torres de oficinas corporativas– sobre el trazo de las vialidades, fueron diluyendo los subcentros, y abriendo paso a *corredores urbanos terciarios* longitudinales, que hoy conforman una trama de 26 ejes de alcance metropolitano y 25 ejes de alcance urbano, con diferente densidad inmobiliaria y de actividad, que sustituyen y expulsan a la vivienda preexistente, y atrapan en su interior a las áreas de vivienda subsistentes (Plano 4).

La centralidad original –el Centro Histórico, patrimonio de la humanidad– y su área de ampliación durante las primeras décadas del siglo XX, así como los subcentros surgidos en la fase de transición –1950 a 1970–, tienden, desde entonces, a reestructurarse a partir de los corredores terciarios, contando con el aval de una Planeación Urbana que sólo logra seguir tardíamente los pasos de los procesos reales.

La reestructuración urbana ha sido particularmente acelerada desde el ajuste neoliberal, la apertura comercial, los flujos de capital extranjero y la

entrada en vigor del TLCAN, que produjeron un *boom* de la inversión transnacional en comercio, banca, finanzas, servicios, y en grandes proyectos inmobiliarios. Estos mega proyectos terciarios, sobre todo los centros comerciales y corporativos, han interiorizado, privatizado y elitizado la calle y la plaza, la han aislado y segregado de la vieja trama urbana, convertida en el espacio propio del automóvil que domina sobre el peatón y lo desaloja.



Plano 4. Estructura urbana de la Zona Metropolitana del Valle de Mexico. Año 2000.

Uno de los grandes proyectos del sector público, es el de Santa Fe, iniciado en los años 90s como un fraccionamiento exclusivo para inmuebles de oficinas corporativas, centros comerciales y vivienda de lujo, al poniente de la

ZMVM. Con el correr de los años, la saturación inmobiliaria y la valorización del suelo han hecho que se aumenten las alturas de los inmuebles hasta llegar a torres de varias docenas de pisos en las últimas secciones. A pesar de las declaraciones formales, este gran conjunto ha sido el destino prioritario de las obras viales del actual gobierno local, acentuando la presión de la urbanización hacia una reserva ecológica estratégica situada sobre cañadas y colinas boscosas, que aislaba al DF de la vecina zona metropolitana de Toluca-Lerma.

Al mismo tiempo, la realización de obras de mejoramiento y el otorgamiento de estímulos fiscales para la remodelación y reconstrucción del eje financiero y turístico de Reforma, que liga a Santa Fe y al “corredor financiero” del Centro Histórico, han sustentado la integración de un gran corredor urbano terciario que sustituye, cada vez más, al “área central” de la fase de transición.

Desde los años 80s, las políticas públicas, incluidas las del más reciente gobierno que se autodefine de “izquierda”, han apoyado un patrón de movilidad basado en el automóvil, con la construcción de grandes vialidades –ejes viales, mega distribuidores, puentes y túneles, segundos pisos en vialidades internas–, que tratan de seguir, siempre con evidente atraso, el incesante crecimiento del número de automóviles particulares, que se saturan en poco tiempo, o sólo desplazan los embotellamientos un poco más lejos, hacia las vialidades secundarias. La prioridad otorgada por los gobiernos al automóvil particular, junto al congelamiento y deterioro de los medios de transporte colectivo –en el último período gubernamental 2000 - 2006 no se llevó a cabo ninguna ampliación u obra de mantenimiento importante del Metro– significan, para el 83 % de los habitantes que los usan, un gasto de más de tres horas diarias para su desplazamiento.

La ciudad en continua degradación y la publicidad

La ZMVM, más intensa y masivamente que muchas ciudades del continente y del mundo desarrollado, ha visto su rostro modificado por dos procesos simultáneos y superpuestos: la degradación-obsolencia-reconstrucción, y la invasión-readecuación publicitaria.

La ciudad del siglo XVIII y la del XIX –los dos perímetros del Centro Histórico– fueron destruidas y reconstruidas parcialmente en varios momentos (TOVAR DE TERESA, 1991), sobre todo en la primera mitad del siglo XX, hasta que el gobierno federal y el local empezaron a proteger, puntualmente, los edificios clasificados como *patrimoniales*. Las áreas de expansión de las primeras décadas del siglo XX, con su sello ecléctico o *Art Nouveau*, también han sido víctimas del modernismo destructivo de la inversión inmobiliaria, así como por las obras públicas de las últimas décadas del XX (BREHME E HIRIART, 2000; PRADILLA, 2001^A) y primer quinquenio del XXI, contando con la actual política de redensificación de las delegaciones centrales y las mega obras viales, sin que exista protección efectiva para este patrimonio urbano del siglo pasado.

En años recientes, hemos asistido a un proceso de deterioro constante y progresivo de múltiples zonas urbanas, sobre todo las degradadas y desvalorizadas de las áreas centrales de la ciudad y de los pueblos originarios integrados a la trama, cuyos vectores son: el desdoblamiento, el deterioro inmobiliario y social, el

empobrecimiento, la informalización y la violencia urbana y el abandono de inmuebles; el rápido deterioro físico y social de los conjuntos habitacionales de “interés social”–públicos y privados–, por su baja calidad constructiva y urbanística; la imposibilidad de mejorar las colonias populares “irregulares”, ante la pobreza de sus habitantes y la limitada acción de los gobiernos; el uso creciente de una arquitectura “chatarra” –transitoria, de poca calidad y rápida obsolescencia– para las actividades comerciales, de servicios y almacenaje; la sustitución de estratos sociales usuarios de los centros comerciales y de servicios; la pérdida de prestigio comercial, y el avance de los corredores terciarios de escala local, sobre todo, en barrios populares y medios, que trae consigo estos procesos.

Los centros comerciales y recreativos, continuamente sometidos a la lógica implacable de la competencia, cumplen su ciclo de novedad y se degradan rápidamente, al ritmo del desplazamiento a la periferia de la población usuaria. Los espacios urbanos, como las mercancías que los forman, tienen ciclos rápidos de obsolescencia y deterioro, que llevan al abandono o a la parcial reconstrucción.

La exacerbación de la publicidad, que ha acompañado al “libre comercio”, en ausencia de una regulación pública efectiva, ha invadido todos los ámbitos urbanos con gigantescos anuncios publicitarios “espectaculares” sobre las vialidades primarias, fachadas de altos inmuebles recubiertas de enormes anuncios de plástico, multiplicación de emblemas y anuncios de productos, comercios y servicios en las fachadas, autobuses de servicio público y parabuses recubiertos con publicidad. El *graffiti*, lenguaje visual de los jóvenes y excluidos, en su lucha por la identidad y el marcaje territorial, invade lo que queda libre de los muros de la ciudad, sin aceptar límite alguno. La contaminación visual se ha hecho tan asfixiante como la atmosférica.

Gestión fragmentada y abandono de la planeación

La metrópoli está implantada sobre territorio de 3 entidades federales (Estados de México e Hidalgo y Distrito Federal), e incluye, hoy, a 16 delegaciones del DF y 60 municipios conurbados de los estados vecinos. Por ello, su administración y Planeación está fragmentada en 3 poderes ejecutivos, legislativos y judiciales de nivel federal, y 76 Gobiernos Locales con funciones específicas, y estatutos de gobierno diferentes para los Estados y el DF.

A lo largo de la historia, esta fragmentación de la gestión urbana ha tenido consecuencias negativas para el desarrollo de la metrópoli (PRADILLA, 2001^B). Existen múltiples vínculos, dependencias comunes y continuidades entre las partes de la metrópoli en términos de disponibilidad y destrucción de recursos naturales, infraestructuras, equipamientos, servicios públicos, condiciones económicas y sociales, procesos y relaciones comunes. Pero la fragmentación de la legislación y las regulaciones, de la gestión de los recursos, de la Planeación y las políticas, y de las acciones concretas entre los múltiples gobiernos, lleva a oposiciones, discontinuidades, superposiciones, descoordinación, duplicaciones y desatención de los problemas.

Hasta ahora, se ha pretendido resolver esta problemática mediante la Coordinación Metropolitana. La *Constitución Política de los Estados Unidos*

Mexicanos y el *Estatuto de Gobierno del Distrito Federal*, norman la naturaleza, funciones, integrantes y materias de la Coordinación Metropolitana, entre “la Federación, Estados y Municipios”, en las zonas conurbadas limítrofes con la Ciudad de México. Las funciones son “la planeación y ejecución de acciones coordinadas”, en materia de “asentamientos humanos; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte, agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos y seguridad pública”.

Desde mediados de los 90s, se han creado las Comisiones de Asentamientos Humanos –la primera en crearse en junio de 1995–, Ambiental, Transporte y Vialidad, Agua y Drenaje, Desechos Sólidos, Protección Civil, y Seguridad Pública y Procuración de Justicia, integradas por los titulares de las dependencias relacionadas con la temática, del gobierno federal, del Estado de México y del DF, y los de las demarcaciones territoriales limítrofes. Los acuerdos y convenios resultantes de las comisiones no son obligatorios para las partes.

Luego de la primera elección democrática del Jefe de Gobierno del DF, en 1997, la coordinación metropolitana tuvo un importante desarrollo. En 1998 se formó la *Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana* (CECM), presidida, conjunta y rotativamente, por el Gobernador del Estado de México y el Jefe de Gobierno del DF. Incluía a los funcionarios titulares de las dependencias de los tres gobiernos correspondientes a las materias propias de las comisiones sectoriales. En 2000, se integraron a la CECM los titulares de las 16 delegaciones del DF, y los presidentes municipales de 28 municipios reconocidos como parte de la Zona Metropolitana, y se sugirió la ampliación de este número hasta integrar a todos los municipios que realmente están conurbados, incluyendo al del Estado de Hidalgo.

Entre 1997 y 2000, la CECM y las comisiones sectoriales tuvieron una actividad sostenida, dando lugar a una más intensa relación entre las partes, que la observada en el pasado. Sin embargo, estos avances se vieron limitados por la complejidad de los problemas abordados, la falta de carácter obligatorio de los acuerdos, y la escasez de recursos financieros de las partes.

En 1998 se adoptó el *Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México*, –POZMVM– (DDF Y OTROS, 1997) realizado por la última *regencia* del DF, el gobierno del Estado de México y la Secretaría Federal de Desarrollo Social. Un año después, se ratificó su vigencia. Sin embargo, ni la *Ley de Desarrollo Urbano* (1996 y 1999), ni la *Ley de Planeación del Desarrollo* (2000) del Distrito Federal incluyeron este instrumento de Planeación Metropolitana en sus ordenamientos, quedando como su único sustento jurídico la *Ley General de Asentamientos Humanos* (1993-1894). Las dificultades para la aplicación coherente y coordinada del POZMVM fueron notorias, por la debilidad e insuficiencia de los instrumentos de la Planeación, las diferencias de la normatividad urbana de ambas entidades, y la presencia de intereses económicos y políticos locales no coincidentes con los objetivos comunes y concertados del desarrollo urbano.

Un aspecto de suma importancia, que dificulta la acción conjunta en términos de la Planeación Metropolitana, es la ausencia de acuerdos entre las partes y la Federación, para aportar los recursos financieros para la realización de

inversiones en infraestructura de alcance metropolitano –obra hidráulica, metro, vialidades, etc.– que se puso en evidencia en la construcción de la Línea B del metro que une al DF y los municipios conurbados. Una razón parcial de este hecho radica en la desigualdad de los recursos disponibles en el DF y el Estado de México, con desventaja para este último.

Las dificultades de operación de la CECM y sus comisiones sectoriales se acentuaron a partir del 2001, por las coyunturas políticas, la heterogeneidad ideológica de los partidos gobernantes en la federación y las dos entidades, y por las disparidades de opinión entre ellos, sobre los megaproyectos del nuevo aeropuerto metropolitano en Texcoco y el segundo piso en Periférico y Viaducto.

Sin embargo, la composición de la CECM, propuesta en el 2000, y sus funciones, prefiguran una solución de fondo: la creación de un gobierno metropolitano para la ZMVM, en su rama ejecutiva. Habrá que resolver el soporte constitucional y legal; la operatividad de la representación, para evitar el tamaño excesivo y hacerla eficaz; la obligatoriedad de las decisiones; y el sustento en un cuerpo legal específico para la ZMVM, emanado de un órgano legislativo propio.

Una metrópoli a reconstruir

Los cambios políticos ocurridos en el país y la ZMVM, sobre todo la llegada al DF de gobiernos locales que se autocalificaban “de izquierda”, no han sido suficientes para abrir un proceso real de reconstrucción de la urbe. La alternancia en el poderes, federal y local, ha exacerbado la competencia política, el sometimiento de las políticas urbanas al imperativo de la propaganda electoral, al personalismo, y al pragmatismo de las obras de prestigio que no surgen de la Planeación institucional, la niegan, y obedecen a decisiones unipersonales de los gobernantes (PRADILLA, 2005^b).

Los conflictos entre los gobiernos, que comparten la gestión de la ZMVM, fueron notorios en diversos grandes proyectos de prestigio: el aeropuerto internacional metropolitano en Texcoco, proyectado por los gobiernos Federal y del Estado de México, rechazado por el GDF y cancelado por la lucha de los campesinos de la zona; los segundos pisos y otras grandes obras en vialidades metropolitanas, iniciados por el GDF y rechazados por el del Estado de México, por lo que no tendrán continuidad metropolitana; la ausencia de acuerdo sobre un programa conjunto de transporte colectivo entre ambos gobiernos –metro y trenes suburbanos–, la disputa entre ambos gobiernos por el abasto de agua potable al DF, entre otros, son ejemplos de la ausencia de un proyecto conjunto de desarrollo metropolitano, que pone en riesgo su futuro.

El POZMVM 1997, que no ha sido revisado y debió serlo, y los programas de desarrollo urbano de los distintos fragmentos de la metrópoli, carecen de unidad, de acuerdos y de instrumentos de aplicación, y son letra muerta al no servir de soporte integrador a las políticas fragmentarias, pragmáticas y publicitarias de los distintos gobiernos y gobernantes. A esta debilidad hay que añadir el creciente “protagonismo del mercado”, o más exactamente, el poder alcanzado por el capital inmobiliario nacional y transnacional, cuyos megaproyectos, sin sujeción a regulaciones efectivas, imponen modificaciones aleatorias a la estructura y el funcionamiento urbano, y cuyos

rasgos dominantes son el dominio del automóvil privado (el 17 % de los usuarios) y las grandes vialidades, a la manera de las ciudades estadounidenses, el deterioro y mala calidad del transporte colectivo para el 83 % de los usuarios, la destrucción del patrimonio ambiental e inmobiliario por la acción pública y privada, y la privatización del espacio público.

Asistimos a una exacerbación de las contradicciones y problemas urbanos, que está acentuando los límites del crecimiento sustentable de la metrópoli (FIDEICOMISO, 2000, XII), y deteriorando su habitabilidad para la mayor parte de la población. Parece evidente la necesidad de construir, acordar e implantar, un proyecto metropolitano diferente, de largo plazo, integrado y estratégico. sin embargo, esto no parece formar parte de las preocupaciones de los partidos y actores políticos que hoy se disputan el poder para el próximo sexenio, en el país y la metrópoli. A derecha o izquierda, están ausentes los proyectos de ciudad, el pragmatismo se ha vuelto un método común, y lo que cuenta es el número y magnitud de los megaproyectos urbanos que cada uno logra capturar en el mercado inmobiliario (PRADILLA, 2004^A). La ZMVM aparece hoy como un híbrido de un poquito de Los Ángeles y mucho de Calcuta.

Bibliografía

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL.- “Decreto por el que se aprueba el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal”, *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, núm. 103 bis, México DF, 31 de Diciembre de 2003.

BOLTVINIK, Julio.- “Pobreza en la Ciudad de México”, *La Jornada*, México DF, México, 25-I-2002^A.

BOLTVINIK, Julio.- “Geografía de la pobreza urbana”, *La Jornada*, México DF, México, 8-II-2002^B.

BOLTVINIK, Julio.- “Magnitud de la pobreza en la ZMCM”, *La Jornada*, México DF, México, 8-III-2002^C.

BOLTVINIK, Julio.- “ZMCM: la pobreza en delegaciones y municipios”, *La Jornada*, México DF, México, 15-III-2002^D.

BOLTVINIK, Julio.- “Geografía de la pobreza en México”. *La Jornada*, México DF, México, 30-VIII-2002^E.

BOLTVINIK, Julio.- “Pobreza urbana y rural en México”, *La Jornada*, México DF, México, 6.IX-2002^F.

BOLTVINIK, Julio.- “La pobreza en México. Evolución y características”, Grupo Parlamentario del PRD en el Senado de la República, fotocopia, México DF., México, 2002^G.

BREHME, Hugo y HIRIART, Pedro.- *La ciudad de México transformada*, México DF: Gobierno del Distrito Federal, 2000.

CENTRO DE ESTUDIOS DEL SECTOR PRIVADO PARA EL DESARROLLO SUSTENTABLE.- *Un segundo piso a vialidades troncales en la Ciudad de México. Riesgos y conjeturas*, México DF: Céspedes, Consejo Coordinador Empresarial, México, 2002.

CONSEJO NACIONAL DE POBLACIÓN –CONAPO–.- *Escenarios demográficos y urbanos de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México 1990-2010*, México DF: Secretaría de Gobernación, 1998.

CRUZ RODRÍGUEZ, M^a Soledad.- *Propiedad, poblamiento y periferia rural en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México*, México DF: Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco y Red Nacional de Investigación Urbana, 2001.

DELGADO, Javier y otros.- “Desventuras de un segundo piso”, *Ciencias*, núm. 70, abril-junio 2003, México DF: Facultad de Ciencias, UNAM.

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.- *Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, Versión 1996*, México DF: Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, 1996.

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL. Gobierno del Estado de México, Secretaría de Desarrollo Social de la Federación.- *Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México*, México DF, 1997.

FIDEICOMISO de Estudios Estratégicos sobre la Ciudad de México, Gobierno del Distrito Federal.- *La Ciudad de México hoy. Bases para un diagnóstico*, México DF: Corporación Mexicana de Impresión S.A., 2000.

GARZA, Gustavo.- *El proceso de industrialización en la Ciudad de México. 1821 – 1970*, México DF: El Colegio de México, 1985.

GARZA, Gustavo (coord.).- *La Ciudad de México en el fin del segundo milenio*, México DF: Gobierno del Distrito Federal y El Colegio de México, 2000.

GARZA, Gustavo.- *La urbanización de México en el siglo XX*, México DF: El Colegio de México, 2003.

GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL.- *Del nudo a la red. Problemas de movilidad en la Ciudad de México y soluciones integrales*, México DF, 2002.

GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL. Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Fideicomiso de Estudios Estratégicos sobre la Ciudad de México.- *Revisión y modificación del Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, versión 1996*, , México DF: Fideicomiso de Estudios Estratégicos sobre la Ciudad de México, 16 de noviembre de 2000.

GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL. Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda.- *Proyecto de revisión y modificación del Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, Consulta Pública*, México DF: SEDUVI, 26 de mayo del 2001.

GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL. Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda.- *Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, versión 2001*, México DF: SEDUVI, Febrero del 2002.

MÁRQUEZ LÓPEZ, Lisett.- *La desindustrialización del Área Metropolitana de la Ciudad de México 1980-2004*, Tesis para optar al grado de Maestra en Estudios Regionales, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México DF, 2005.

MÉNDEZ, Jesús.- “Diagnóstico del mercado de trabajo”, documento de trabajo, Fracción del PRD en el Senado de la República, fotocopia, México DF, 2002.

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).- *Informe sobre desarrollo humano. México 2002*, México DF: PNUD, 2002.

PRADILLA COBOS, Emilio.- *Territorios en crisis. México 1970 – 1982*, Xochimilco, México: Red Nacional de Investigación Urbana y Universidad Autónoma Metropolitana, 1993.

PRADILLA COBOS, Emilio.- “Metrópolis y megalópolis en América Latina”, *Diseño y Sociedad*, otoño, núm. 8/98, Xochimilco, México: Universidad Autónoma Metropolitana, 1998.

PRADILLA COBOS, Emilio.- “Ciudad de México: las identidades culturales hechas piedra y traza urbana”, *Diseño y Sociedad*, primavera, núm. 12/01, Xochimilco, México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2001^A.

PRADILLA COBOS, Emilio.- “Zona Metropolitana del Valle de México: avances y límites de la coordinación metropolitana”, *L'ordinaire Latino Americain*, julio-septiembre 2001, núm. 185, Toulouse, Francia: Universidad de Toulouse-Le Mirail, 2001^B.

PRADILLA COBOS, Emilio.- “Segundos pisos, ¿inversión prioritaria?”. *La Jornada*, 28-III-2002^A, México DF, pp. 34.

PRADILLA COBOS, Emilio.- “El futuro de las grandes metrópolis latinoamericanas”, en: VILLEGAS, Raúl (comp.).- *¿Adónde va el mundo?*, México DF: Fundación Nuevo Milenio, 2002^B.

PRADILLA COBOS, Emilio.- “Izquierda, democracia y la cuestión territorial”, en: MOGUEL, Julio (coord.).- *Los caminos de la izquierda*, México DF: Casa Juan Pablos, 2004^A, pp. 153 a 180.

PRADILLA COBOS, Emilio.- “Ciudad de México: Los caminos de la privatización de lo urbano”, *Ciudades*, núm. 64, octubre– diciembre 2004^B, México DF: Red Nacional de Investigación Urbana.

PRADILLA COBOS, Emilio.- “La extinción de la planeación urbana”, *Ciudades*, núm. 66, abril-junio 2005^B, México DF: red Nacional de Investigación Urbana.

PRADILLA COBOS, Emilio y PINO HIDALGO, Ricardo.- “Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos”, *Anuario de Espacios Urbanos*, , Azcapotzalco, México DF: División de Ciencias y Artes para el Diseño, Universidad Autónoma Metropolitana, 2004^C.

PRADILLA COBOS, Emilio y MÁRQUEZ LÓPEZ, Lisett.- “Estancamiento económico, desindustrialización y terciarización informal en la Ciudad de México, 1980-2003, y potencial de cambio”, en: TORRES RIBEIRO, Ana Clara, MAGALHAES TAVARES, Hermes, NATAL, Jorge y PIQUET, Rosélia (Org.), *Globalizacao e territorio. Ajustes periféricos*, Río de Janeiro, Brasil: Edicoes Arquímedes, 2005^A.

TOVAR DE TERESA, Guillermo.- *La ciudad de los palacios. Crónica de un patrimonio perdido*, México DF: Fundación Cultural Televisa, 2 tomos, 1991.

VEGA, Ana Lourdes.- “Urbanización explosiva en la periferia”, *Ciudades*, núm. 57, enero-marzo 2003, México DF.