



30 de septiembre de 2019

**H. Consejo Divisional  
Ciencias y Artes para el Diseño  
Presente**

En cumplimiento al mandato que nos ha conferido el H. Consejo Divisional a la *Comisión encargada del análisis de las solicitudes de periodos o años sabáticos y de la evaluación de los informes de actividades desarrolladas en éstos, así como del análisis y evaluación de las solicitudes e informes de la beca para estudios de posgrado*, se procedió a revisar el documento presentado como informe de sabático del **Dr. Óscar Alejandro Terrazas Revilla**, adscrito al Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo, en consecuencia se presenta el siguiente:

**Dictamen**

De acuerdo con la evaluación efectuada por esta Comisión, se encontró que se cumplió con el programa planteado para el disfrute del sabático, relativo a la realización del avance del Libro Ciudades de Caminos, así como la revisión y preparación de acervo fotográfico para una exposición y libro fotográfico.

Todos los miembros de la Comisión se manifestaron a favor del dictamen: Dr. Edwing Antonio Almeida Calderón, Dr. Fernando Rafael Minaya Hernández y Asesor Dr. Gustavo Iván Garmendía Ramírez.

**Atentamente  
Casa abierta al tiempo**



**Mtro. Salvador Ulises Islas Barajas**  
Coordinador de la Comisión



26/a/19

25 de septiembre de 2019

Ev.Ht.141/19

Dr. Marco Vinicio Ferruzca Navarro  
Presidente del H. Consejo Divisional De CyAD  
Presente

**Asunto: Informe de actividades en periodo sabático.**

Por medio de la presente solicito tenga a bien contemplar en la próxima sesión del Consejo Divisional un punto para la presentación del reporte de actividades realizadas durante el periodo sabático del **Dr. Oscar Alejandro Terrazas Revilla** integrante del Área De Estudios Urbanos del Departamento a mi cargo. Cabe destacar que dicho periodo sabático fue del 21 de enero al 20 de julio de 2019.

Sin más por el momento, reciba un cordial saludo.

Atentamente  
"Casa Abierta al Tiempo"



Mtro. Miguel Toshihiko Hirata Kitahara  
Encargado del Departamento de Evaluación  
Del Diseño en el Tiempo

Ciudad de México, 20 de septiembre de 2019

**Mtro. Miguel Hirata Kitahara**  
**Presente**

Por este medio, te solicito de la manera más atenta, turnes al Consejo Divisional de CyAD, **el informe del trabajo elaborado durante el periodo sabático del Dr. Oscar Alejandro Terrazas Revilla**, comprendido en el periodo del 21 de enero al 20 de julio del presente año.

Agradezco tu atención y te envío un cordial saludo.

**Atentamente**  
**"Casa Abierta al Tiempo"**



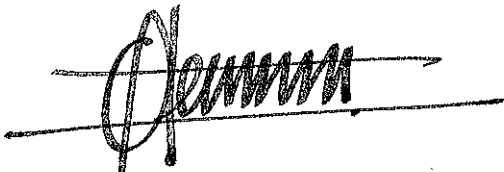
**Mtra. Consuelo Córdoba Flores**  
**Jefa del Área de Investigación en Estudios Urbanos**  
**Departamento de Evaluación del Diseño**

Septiembre 20, 2019.

Mtra. Consuelo Córdoba Flores  
Jefa del Área de Investigación en Estudios Urbanos  
Presente

Adjunto al presente mi informe del periodo sabático que fue aprobado en la sesión 552 Ordinaria del Cuadragésimo Cuarto Consejo Divisional, por un periodo de seis meses, a partir del 21 de enero al 20 de julio de 2019. En el cuerpo del Informe se incluyen los productos que elaboré durante el periodo mencionado.

Atentamente

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Oscar Terrazas Revilla', is written over a horizontal line. The signature is stylized and cursive.

Dr Oscar Terrazas Revilla



O.Terrazas/2014

Informe Sabático 2019  
Dr. Oscar Terrazas Revilla

Septiembre 20, 2019

## Contenido del Informe

### a. Descripción de las actividades desarrolladas

Durante el periodo sabático de seis meses desarrollé tres actividades: la redacción y conclusión de un artículo científico titulado *Accesibilidad y Conflicto*, una revisión bibliográfica que incluyó once textos de diferentes autores y fechas de publicación y una selección de mis archivos y negativos fotográficos que me permitió escoger 50 fotografías en la perspectiva de montar una exposición. Con estos productos he atendido los propósitos iniciales propuestos al inicio del periodo. En los siguientes puntos abordaré las modalidades con que ellos fueron cubiertos.

### b. Resumen de los problemas abordados

En el artículo *Accesibilidad y Conflicto* abordo el problema de los niveles de atención del servicio que se presta con transporte público en la Zona Metropolitana del valle de México. Considerando el trazo de 200 rutas se procedió a identificar los umbrales de servicio, o cuencas de servicios en términos de la ingeniería vial, en todo el territorio urbano de la metrópoli. Con esto fue posible definir los límites actuales del "ámbito de la accesibilidad", con lo que se muestran en la cartografía trabajada los desiertos del transporte público metropolitano, es decir, las zonas que carecen del servicio a una distancia adecuada.

El trabajo de revisión bibliográfica, tarea que incluye desde la selección y adquisición de los libros hasta la realización de dos tipos de lectura, me permitió conocer los avances investigativos actuales en relación con las discusiones teóricas tanto sobre los procesos de transformación socio-territorial de las ciudades actuales como sobre el sustento y la utilidad del concepto de forma urbana en los estudios recientes. Respecto al primer asunto, mi lectura parte siempre desde la perspectiva de la teoría de la Ciudad de los Caminos, que me he propuesto construir como eje de un trabajo de investigación de 25 años. De manera que a la luz de esta premisa

la revisión es siempre más eficaz y productiva para mi empeño teórico, aunque evidentemente no rescata otros muchos asuntos que otras lecturas podrían resaltar.

En relación con el concepto de forma urbana, donde la bibliografía en francés es mucho más explícita, debo reconocer que los resultados obtenidos serán de gran utilidad para la construcción de mi concepción al respecto, especialmente porque ningún autor sostiene mi punto de vista y, en general, ni siquiera se acercan a la perspectiva que estoy elaborando. Todo lo cual me servirán seguramente de acicate cotidiano.

Cómo se puede apreciar en los materiales presentados, los textos revisados tienen niveles de aportación muy dispares, dando lugar a la proliferación de citas y comentarios en algunos o a la condena y desilusión respecto de otros. Aunque debo reconocer la importancia de la revisión de todos, asimismo, mencionó la coincidencia lamentable de que en la mayoría de ellos está ausente una validación empírica sustancial. Se trata pues de textos mas cercanos a un ensayo que al resultado de una investigación rigurosa. Espero que en la lista de textos en proceso de revisión lo encuentre con más frecuencia. El producto de estas lecturas será un sustento esencial en la redacción final del libro "Ciudades de Caminos" que tengo programado enviar a dictaminación a mediados del próximo año. Finalmente, en la selección de fotografías encontré que en los 45 años que abarca su producción he abordado problemas diversos, al principio retraté procesos de ocupación y urbanización populares, después me centré en las escenas de la vida cotidiana para llegar hoy al registro de lugares significativos en distintas ciudades del mundo.

#### c. Mención de los aspectos metodológicos más relevantes

Considero elementos metodológicos importantes los siguientes: en el caso del artículo científico la amplitud y rigurosidad de la validación empírica que sustenta el análisis de los conflictos urbanos y de movilidad identificados, ya que se registraron en la cartografía mostrada el trazo de las 200 rutas existentes en la ZMVM, que comprenden los medios de transporte en autobús, RTP en la Ciudad de México y camiones urbanos en

el Estado de México, en Metrobús, Mexibús, Metro y Tren Ligero. Asimismo, la identificación de los umbrales de servicio, que en este caso corresponden a las AGEB ubicadas a lo largo de las 200 rutas, constituye un esfuerzo metodológico relevante.

En las lecturas de la bibliografía actual, la adopción de una perspectiva teórica, en este caso la de la Ciudades de Caminos, resulta en una propuesta de trabajo de investigación útil y eficiente, que contribuye a mejorar el método de trabajo de construcción de un estado del arte en el campo científico estudiado.

#### d. Descripción del resultado parcial o total alcanzado

El avance alcanzado en los tres productos presentados es diverso: el artículo científico está prácticamente concluido y listo para su dictaminación y, en su caso, publicación. El libro teórico sobre las ciudades de caminos se encuentra en un nivel de elaboración intermedio, consistente en varios productos publicados en los últimos diez años, en la lectura bibliográfica en proceso que en esta relación se incluye y en notas diversas que deben ser desarrolladas para conseguir un borrador final a principios del próximo año. La exposición fotográfica también presenta un desarrollo parcial ya que aun falta la curaduría correspondiente y el diseño e impresión de los materiales que finalmente compondrán la presentación pública así como la redacción de una introducción narrativa del proceso creativo por exponer.



## e. Presentación de los materiales producidos

### 2.2 Investigación

#### 2.2.1 Artículo Accesibilidad y Conflicto

##### Introducción

Para la elaboración del presente trabajo se contó con el apoyo del PRODEP, el cual nos permitió realizar las tareas de recopilación de información cartográfica y documental sobre la movilidad y la accesibilidad en la ZMVM. Al analizar el material preparado identificamos los conflictos presentes expresándolos en la cartografía incorporada al texto. Se trata de un trabajo colectivo donde se tuvo la colaboración de Jaqueline García Bautista y Lucía Sánchez Carmona, alumnas del doctorado en Diseño y Estudios Urbanos.

Planteamos primero el sustento teórico y empírico de dos ámbitos urbanos esenciales para comprender los procesos de transformación en la localización de las actividades sociales así como su concentración a lo largo y ancho de la ZMCM. Posteriormente ubicamos los conflictos que se generan por la puesta sobre el terreno de los dos ámbitos identificados. Es decir que delimitamos el ámbito de la centralidad, esfuerzo que hemos emprendido en trabajos anteriores<sup>1</sup>, y el de la accesibilidad, que enfrentamos por primera vez. A partir de la delimitación de ambos ámbitos, encontramos los posibles conflictos presentes en zonas de centralidad con carencia de accesibilidad. Al final esbozamos algunas recomendaciones para su atención.

---

<sup>1</sup> Trabajos centralidad

## 1. Descripción rutas-desiertos

En el Mapa 1, podemos apreciar el trazo de las casi 200 líneas de servicio en la metrópoli, que comprenden los medios de transporte en autobús, RTP en la Ciudad de México y camiones en el estado de México, Metrobús, Mexibús, Tren Ligero y Metro. No se incluyen, por considerarlos como un servicio complementario en la movilidad metropolitana así como por la carencia en la información precisa del trazo de sus rutas, al servicio en ámbitos suburbanos y a los microbuses dentro del área urbana, respectivamente.

Para la estimación en las áreas de servicio de cada una de las rutas indicadas se consideraron las unidades territoriales de medida del INEGI, es decir, las Áreas Geoestadísticas Básicas ubicadas a lo largo del trazo correspondiente a las rutas. Este criterio tiene una clara ventaja operativa pero una clara desventaja técnica: al seleccionar como cuencas de servicio a la superficie total de las AGEBs localizadas a lo largo del trazo de las rutas, donde en prácticamente todos los casos se trata de una AGEB a cada lado de la vía por donde circula en servicio, se obtiene la ventaja de poder incorporar las variables censales en la caracterización y el análisis de la población servida y de la actividad económica que se desarrolla a lo largo de las rutas. Con ello además, es posible identificar el Ámbito de la Accesibilidad en la ZMVM, y en consecuencia realizar análisis integrados con otros ámbitos metropolitanos, como el de la Centralidad.

Por otro parte, la desventaja se refiere a que la delimitación de la superficie de servicio, o cuenca de servicio en términos técnicos, no corresponde siempre a una distancia fija medida a partir del eje de la vialidad por donde circula el medio de transporte correspondiente, sino que se tiene una distancia distinta en cada caso, definida por el tamaño de la AGEB respectiva.

Mapa 1. Rutas



Como una atenuante de esta desventaja, podemos afirmar que los lados de los polígonos de las AGEBs en la ZMVM, si las acercamos a formas de cuadradas o rectangulares, oscilan entre 5 y 10 manzanas, es decir, entre 300 y 800 metros. Con lo cual la cuenca de servicio considerada en este trabajo tiene una distancia al eje de la ruta de servicio ubicada dentro de los rangos más comunes utilizados en estudios técnicos, donde las distancias utilizadas son de 500 o de 1000 metros.

Como consecuencia de la desventaja descrita, es importante indicar asimismo que las cuencas de servicio son menores en el interior del área urbana, especialmente en las áreas centrales o ámbito de la centralidad, ya que las dimensiones de las AGEBS intraurbanas son a su vez menores ya que en su delimitación por parte del INEGI se consideró la población total residente en su interior, dando como resultados que las zonas mas densas tienen por tanto AGEBs mas pequeñas. En cambio, en la periferia urbana las dimensiones de los polígonos de las AGEBs son mayores, con el aumento consecuente de las cuencas de servicio así definidas en este trabajo.

Al realizar una primera observación al Mapa 1 podemos concluir que el nivel de cubrimiento del servicio de transporte en el Estado de México es menor que el observado en la Ciudad de México, donde prácticamente toda la superficie urbana cuenta con él. Esto apunta desde el inicio una posible conclusión sobre la identificación de posibles conflictos de accesibilidad en la Ciudad de México, ya que el problema no radica en la inexistencia de rutas de transporte público ni en las limitaciones de su cuenca de servicio sino en los problemas que se generan por el exceso de vehículos transitando en ciertos horarios y en zonas específicas de la metrópoli.

Para la definición del Ámbito de la Accesibilidad se consideraron sólo los medios de transportación colectivos, especialmente los de carácter público, ya que estos constituyen el vehículo utilizado por alrededor del 80% de los habitantes de la

metrópoli. Aunque el *Ámbito de Accesibilidad* así definido incluye sin duda a los medios de transportación privada, como los automóviles particulares y las diversas modalidades de taxis hoy existentes, porque es sobre las vías primarias por donde este medio transita, lo mismo que los medios colectivos públicos. Lo cual es por cierto una de las razones por la que se generan de los conflictos de movilidad derivados del excesivo número de vehículos en circulación.

Cabe hacer mención que estos conflictos de movilidad, en forma de congestionamientos viales, se generan no sólo por la razón expuesta sino que deben considerarse asimismo variables tales como el diseño de la estructura vial, la operación del sistema de circulación por parte de las autoridades responsables y el comportamiento de los conductores, pasajeros y peatones. Y especialmente de los primeros.

Las alternativas de enfrentamiento a este problema, es decir, a una movilidad deficiente y caótica, son pocas: la estructura vial ha sido diseñada a lo largo de más de cinco siglos y su modificación es realmente limitada y cara, como es el caso de los segundos pisos, los túneles y las expropiaciones de propiedad privada para ampliar la superficie vial disponible. Y el sistema de operación de los medios de transporte sobre esa estructura vial se enfrenta cada día a un aumento en el número de vehículos circulando y a una cultura de movilidad de los actores involucrados individualista y desinformada. Entre estos los actores es importante incluir a los agentes encargados de operar diariamente el sistema directamente en el campo. En el campo de batalla cotidiano, podríamos decir.

En una segunda observación general del Mapa 1, podemos concluir que las pocas zonas sin servicio en la metrópoli se deben a dos problemas: una topografía accidentada y con pendiente pronunciadas en las laderas de la sierras que rodean al Valle de México y la limitación en la prestación del servicio que se deriva de la existencia de una sola vía de acceso y salida. Ambos se presentan juntos en el

poniente y sur de la metrópoli, es decir, en la Sierra de Las Cruces y del Ajusco-Chichinautzin, e incluso al oriente, sobre las laderas del Cerro Chimalhuacán<sup>2</sup>. Y con limitaciones de una sola vía de acceso y salida tenemos a Nicolás Romero, Santa Fe, Magdalena Contreras, Tulyehualco, Milpa Alta, Coacalco-Tultitlán, Teotihuacán y Acolman-Tepexpan.

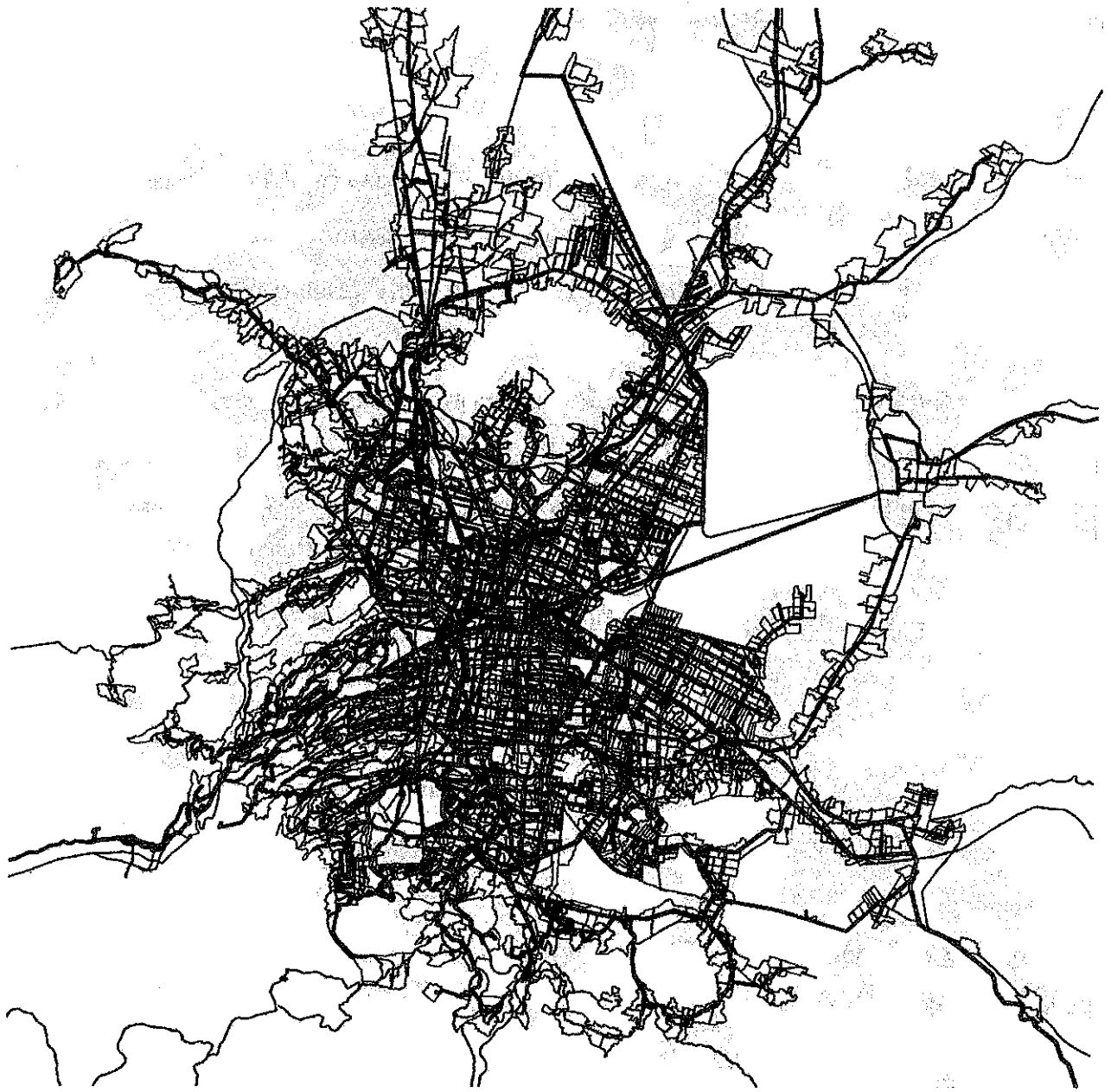
Las dos situaciones descritas dan lugar a la caracterización de las zonas sin servicio de transporte cercano, es decir a las AGEBs ubicadas fuera del ámbito de la accesibilidad, cómo podemos observar en el Mapa 2. A estos casos los denominamos Desiertos de la Accesibilidad, como una continuidad metodológica con el concepto acuñado en otro trabajo reciente como Desiertos de la Educación Superior. (Rodríguez y Terrazas, 2013).

Es decir que nos referimos a amplias zonas urbanas carentes de algún servicio. En el caso de los Desiertos de la Educación Superior, que por cierto coinciden en algunos sitios con los que ahora identificamos, tienen una solución que como demostramos entonces, no se satisface únicamente con la construcción del servicio educativo en las inmediaciones del desierto respectivo sino con la provisión de medios de transporte eficientes hacia los sitios donde las Instituciones de Educación Superior ya se ubican. Pero aquí, en los desiertos de la accesibilidad, la carencia sólo se satisface con la intruducción del servicio de transporte, que hará accesible el resto de la metrópoli a los habitantes y posibles usuarios de estos actuales desiertos. Como podemos observar en el Mapa 2, las zonas fuera del ámbito de accesibilidad, o de la cuenca de servicio definida en este trabajo, pueden agruparse en dos situaciones urbanas diversas: desiertos o huecos de accesibilidad localizados en el interior del área urbana y a lo largo de sus bordes periféricos.

---

<sup>2</sup> Lugar de los que tiene escudos, de acuerdo a la narrativa nahuatl

## Mapa 2. Accesibilidad



En la primera situación encontramos las siguientes laderas:

- 1) Cerro de La Estrella, que involucra a las colonias El Santuario, Estrella del Sur, Ampliación Los Reyes, Valle de Luces, Paraje San Juan Cerro, Lomas El Manto y Ampliación Veracruzana.
- 2) Cerro de La Paz (Magdalena-Atlapulco), en las colonias Tlaixco, San Lorenzo Parte Alta, Cerro Las Palomas, San José Buenavista, SUTAU Oriente, Villa San Agustín Atlapulco, Copalera, Tepenepantla, El Capulín Ladera, La Mina y Lomas Chimalhuacán.
- 3) Sierra de Guadalupe, involucrando a las colonias Lomas de Cuauhtepac, Parque Metropolitano, Vista Hermosa, Forestal I, Tabla del Pozo, ExEjido Tepeolulco, San Andrés de la Cañada. Área Nueva, Buenos Aires, Buenavista Parte Baja y Ampliación San Marcos.
- 3) Cerro de Calacoaya, en las colonias Las Flores, Bosques de San Martín, El Chaparral y Ampliación El Chaparral.
- 4) Cerro de San Lorenzo en Atizapán, con las colonias Lomas de San Lorenzo, Laureles, Ampliación Lomas de San Lorenzo.
- 5) Cerro del Tepeyac, incluyendo a las colonias Gabriel Hernández y Dinamita.

Prácticamente en todos los casos se trata de colonias ubicadas en terrenos de difícil topografía que carecen de una vía primaria de acceso claramente definida, lo cual se deriva seguramente de un proceso de urbanización no planificado donde en el diseño de su trazo vial no se consideró, por desconocimiento técnico o por apetencia inmobiliaria, la integración adecuada de la colonia a la estructura vial metropolitana. En algunos de estos casos la lejanía del servicio de transporte se enfrenta caminado, porque incluso el uso de la bicicleta se complica cuando se



circula de regreso, es decir, en contra de la pendiente. O con el recurso de un funicular, como en el excelente proyecto actualmente en uso en Ecatepec.

Por otra parte, los desiertos de la accesibilidad ubicados en los bordes de la metrópoli se encuentran en los siguientes municipios:

- 6) Nicolás Romero, a lo largo de los bordes con pendiente de la vía a Nicolás Romero.
- 7) Cuautitlán Izcalli y Tepotzotlán, entre la vía a Nicolás Romero y el Anillo Periférico.
- 8) Atizapán de Zaragoza, involucrando las zonas de San Juan Tlihuaca y San Miguel Hila.
- 9) Naucalpan en San Mateo Nopala y en Izcalli Chimapa.
- 10) Valle de Chalco Solidaridad.
- 11) Ixtapaluca, La Paz, Chimalhuacán en los casos de San Buenaventura y el Cerro de Ayotla.
- 12) Acolman, Tezoyuca, Atenco, Chiautla, Chiconcuac y Tepetlaoxtoc, incluyendo las colonias ubicadas en los bordes del vaso del ex-lago de Texcoco y sobre la carretera Acolman-Texcoco.
- 13) Tecámac, en la zona de Héroes de Tecamac, asentada sobre una zona que hasta fines del siglo pasado tuvo una alta productividad agrícola por contar con sistema de riego, y en Ojo de Agua.
- 14) Ecatepec en las laderas del Cerro de Chiconautla, referente ancestral de pozos de agua.
- 15) Zumpango y Hueipoxtla.

En este segundo grupo podemos identificar situaciones de carencia del servicio por tratarse de urbanización recientes para las que no se ha implementado la

introducción de rutas de transporte como en Buenaventura, de problemas de accesibilidad por topografía difícil y de inaccesibilidad por la existencia de elementos urbanos o naturales que encarecen la construcción de vías de acceso como en Héroes de Tecámac

Para los quince desiertos de accesibilidad identificados existen alternativas de introducción del servicio, las cuales se indicarán en el capítulo dedicado a proponer líneas de actuación, sin embargo, es importante reconocer que el ámbito de accesibilidad es suficientemente amplio en la metrópoli y que a pesar de presentarse diferencia en el cubrimiento del servicio entre las dos entidades involucradas, la dotación es muy alta y los desiertos muy pocos. Aunque la calidad del servicio varía también entre ambas entidades, así como el costo, siendo las dos desfavorables en el Estado de México, como adelantamos mas arriba, el problema de la movilidad no pasa por la carencia de rutas. Contribuyen a generar esta situación dual, de existencia amplia del servicio con cuencas extensas y mala calidad en su prestación, el predominio del transporte concesionado de baja escala y escasa organización operacional, donde se trabaja con sobre-explotación de la fuerza de trabajo, pésimo mantenimiento de los vehículos y nula capacitación de los conductores. Es decir, los microbuses y autobuses de pequeña escala entran a prestar el servicio donde exista negocio, porque se sabe que la calidad del servicio puede mantenerse baja gracias a la escasa vigilancia de las autoridades, o a su venia, y a la paciencia infinita de los usuarios.

## 2. Ámbito centralidad, planteamiento histórico 1975-2004

En un principio. cuando la ciudad fue la aglomeración de guaridas donde las comunidades se protegían de la intemperie y de las agresiones de los otros, y donde guardaban los productos de la caza, la recolección o los hurtos, la existencia de un

punto o sitio significativo en el interior del asentamiento seguro fue un elemento importante para la cohesión y la identidad del grupo, y para la construcción del poder y, por tanto, de las diferentes clases sociales. Ese punto se constituyó después en el “centro” de la población, donde se consolidaron los poderes económico, religioso y político, que hoy igual que entonces, tiene una querencia a concentrarse en las manos de pocos actores.

En las ciudades europeas los sitios de centralidad tendieron a ser varios, en cambio en la ciudad latinoamericana se privilegio su concentración en uno sólo. Pero como quiera que hubiese sido, en ambos casos se desarrolló un proceso de construcción de centralidad, es decir, de convivencia en lugares distinguibles de las principales actividades sociales de intercambio e interacción, que ha ido pasando a lo largo de la historia social urbana de etapas de concentración y densificación en pocos sitios de la ciudad a etapas de expansión de las actividades de centralidad hacia las zonas contiguas, con preminencia a extenderse siguiendo el trazo de las vías, ejes o caminos que conectaban al centro con el resto de la ciudad. Este proceso, que hemos identificado en trabajos anteriores (Terrazas, 1995 y 2005)<sup>3</sup>, lo hemos denominado como la transformación de la ciudad siguiendo la lógica de los caminos urbanos principales, detrás del comportamiento del mercado inmobiliario y de los intereses de los propietarios del suelo y sus asesores natos, los corredores de bienes raíces.

De manera que las actividades históricamente ubicadas sólo en el “centro” de la ciudad, es decir, la centralidad, se ha desarrollado siguiendo una secuencia alternada entre procesos de concentración y de expansión a lo largo de los caminos urbano, en un proceso similar al que se observa en una escala interurbana, es decir, entre ciudades en una comarca o región, solo que en la escala intraurbana, la

---

<sup>3</sup> Que se expondrán como una teoría estructurada en un texto próximo: Ciudades de caminos, con publicación estimada para 2020.

secuencia de concentración-expansión se realiza sobre territorio urbanizado, con la transformación edilicia consecuente, y no sobre campos agrícolas, bosques o, en general, territorio no urbano.

Los dos componentes de la red intraurbana de desarrollo de la centralidad son entonces los núcleos concentradores y los caminos de expansión, siendo estos en realidad núcleos alargados que se sustentan sobre una vía o ruta urbana, dando como resultados que tanto los núcleos como los caminos son centralidad en si mismos. Son estos los componentes del *Ámbito de la Centralidad*, materializado sobre el territorio en forma de una red. Este planteamiento de ámbito de la centralidad supera los esquemas que privilegian visiones mono-temáticas, sean estas economicistas o sociológicas, como es el caso de los planteamientos de centralidad polinuclear, en archipiélago o en corredores urbanos.

Porque el planteamiento teórico que sostenemos, es decir, el de *Ciudades de Caminos*, reconoce que en estos ocurren mas que eventos económicos y sociológicos, sino que aglutinan además del intercambio económico y sociológico, todas la actividades sociales en sentido amplio, es decir, las culturales, deportivas, lúdicas y políticas. De manera que sobre la red de caminos, incluidos los núcleos que a fin de cuentas son las intersecciones de ellos, se llevan a cabo eventos artísticos de toda índole, desfiles y competencias deportivas, manifestaciones sociales diversas, marchas y ocupaciones políticas y, todos los días, encuentros multifacéticos como citas amorosas, acuerdos de negocios, muestras variadas de la disposición humana a la convivencia pacífica así como toda clase de hurtos y agresiones. Porque a fin de cuentas, lo que tenemos son ciudades donde la interacción social y el conflicto se concentran en sus caminos, que con sus intersecciones y ampliaciones conforman el espacio público. Espacio que es por cierto propiedad de ninguno y por tanto de cualquiera pero que, irónicamente, es delimitado y conformado territorialmente por propiedades privadas, que con los

volúmenes contruidos sobre ellas le dan forma y lo contienen. Porque las plazas, parques y avenidas no serían tales sin las edificaciones existentes sobre las propiedades privadas, que al bordearlas le dan forma al escenario urbano por el que todos luchamos, ya sea para mostrar propuestas artísticas geniales, vender más y más caro o joder a los otros.

Por eso el espacio público, aunque es influenciado por el carácter de clase de las actividades que se desarrollan en las edificaciones privadas que lo rodean, en los momentos de crisis, resulta un espacio de todas las clases, es decir, de la clase que en ese momento lo ocupa, que se lo apropia. Y es en los caminos paradigmáticos de cada ciudad donde esto se expresa más frecuentemente, como en nuestro Paseo de la Reforma, que es a la vez asiento de la ciudad global, refugio de los sin casa y arena política lista para tomarse o para bloquearle las funciones urbanas y sociales que otros quieren para él.

Y es sobre los caminos, cuando uno transita por ellos observando lo que le rodea, donde podemos darnos cuenta cuál es la base social de la forma urbana, es decir, la existencia de la propiedad privada del suelo. Porque es la relación social de propiedad la que ha modelado las ciudades durante siglos, desde que existe la propiedad privada del suelo en sus distintas modalidades. El trazo de las vías, el esquema de división del territorio en lotes agrupados en manzanas y los volúmenes edificados sobre ellos, siempre con sólo uno de sus lados como cara hacia la ciudad, como fachada, salvo en los casos de lotes ubicados en esquina, son la base esencial de la forma de ciudad que conocemos. Desde esta perspectiva, la función principal de las calles es permitir la entrada y salida hacia las propiedades privadas, que por economía de ocupación han sido agrupados en manzanas de muy diversa conformación según la directriz de arquitectos y urbanistas siempre cuidando el interés de los propietarios de los terrenos. También podemos ver a la ciudad, al observarla desde arriba, desde una avioneta por ejemplo, como un conjunto de

innumerables propiedades privadas rodeadas de espacio no privado necesario para que quien quiera pueda entrar y salir de ellas.

Así, la presencia de edificios peligrosamente delgados, de horribles muros de colindancia grises y deteriorados y de fachadas diseñadas para todos los gustos, es el resultado de la fragmentación del territorio en pequeñas propiedades, que en una primera etapa permitieron que muchos accedieran a un patrimonio inmobiliario pero que pasado un tiempo, esta intensión distributiva y comercial se torna en un obstáculo frecuentemente insalvable para los actores sociales que quieren o deben construir grandes edificaciones como centros comerciales u hospitalarios, mediante una negociación pacífica.

### 3. Centralidad actual

Para identificar el ámbito de la centralidad en la ZMVM hemos seguido dos caminos, hasta antes del presente informe trabajamos con los datos económicos censales presentados a nivel de AGEB entre 1994 y 2004, y ahora con los datos del DENUE, que es más preciso e incluye el registro de una mayor cantidad de establecimientos económicos. Para la primera etapa se consideraron dos variables por AGEB: el número de establecimientos económicos y el número de empleados, lo cual se expresa en el Mapa 3, para los cortes cronológicos de 1975, 1994, 1999 y 2004, correspondientes respectivamente a los colores rojo amarillo, azul oscuro y azul claro. Aquí se incluyen datos de 1975, que no son producto de un censo económico, que entonces no se preparaba a nivel de AGEB, sino de un estudio urbanístico, de usos de suelo, realizados por la empresa Landa y Asociados para el entonces Departamento del Distrito Federal. Con esto se alcanza a vislumbrar el proceso de desarrollo de la centralidad en la ZMVM a lo largo de 30 años. Para la segunda etapa, en el plano 4 se muestra la identificación del ámbito de la

centralidad basado en el DENUE (Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas), lo que significa un cambio cuantitativo en las características de la información recabada al incluirse ahora una gama mas amplia de matices de actividades económicas, dando lugar a lo que Hegel percibió como procesos enriquecedores donde los cambios cuantitativos generan cambios cualitativos.

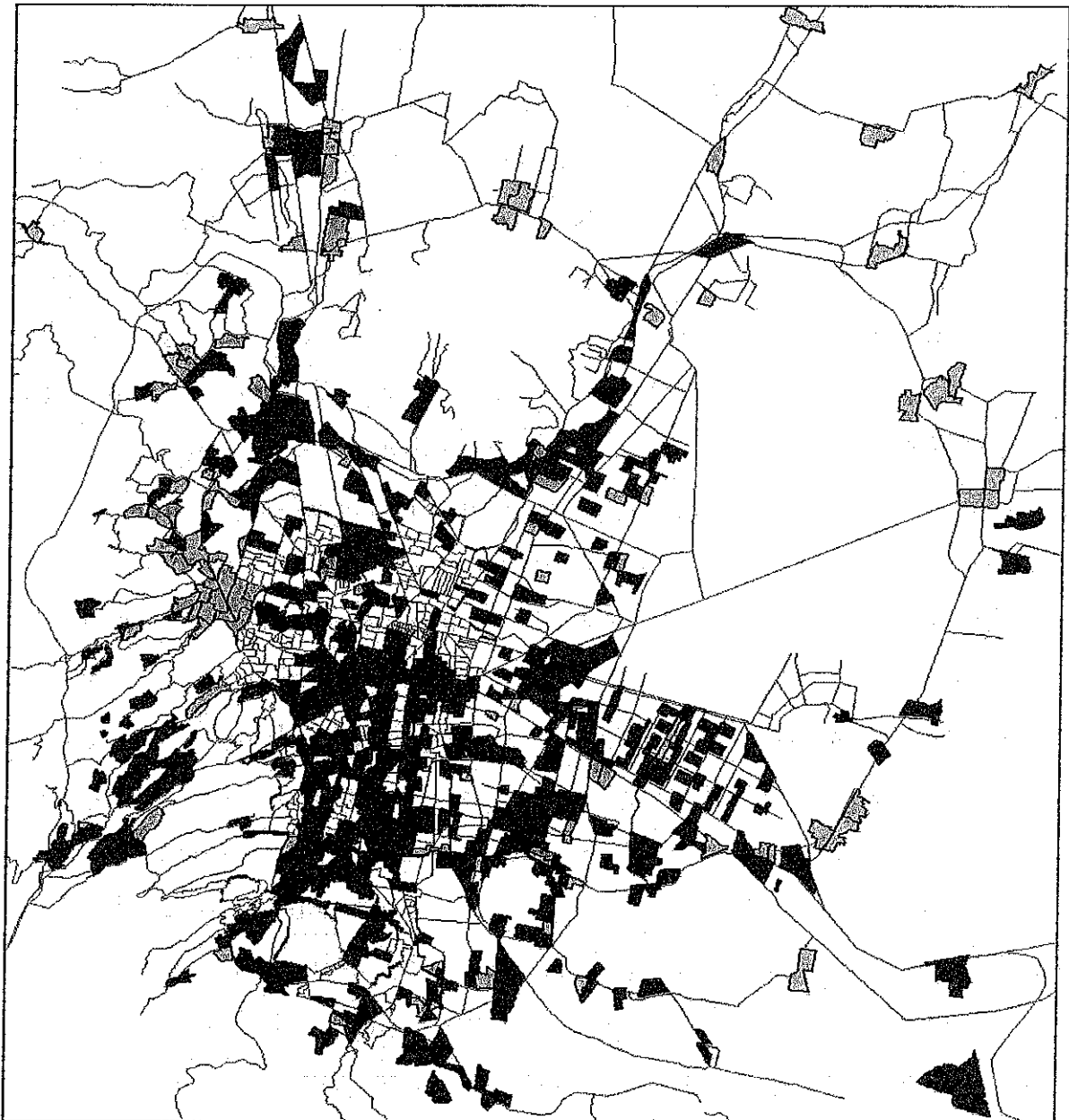
Como hemos analizados en otros trabajos (Terrazas, 2010), la centralidad en 1975 ocupó coincidentemente lo que en la década de los años treinta fue el área total de la ciudad, dentro de un proceso que se puede explicar por el planteamiento teórico de Ciudades de Caminos, ya que la secuencia transformadora se llevó a cabo esencialmente a lo largo de ellos. En el siguiente corte, de 1994, ya con datos censales por AGEB a la mano, lo que se observa es un proceso de concentración de centralidad sobre la red previa así como su consolidación en las áreas urbanas contiguas. A partir de entonces, de acuerdo a los datos de 1999 y 2004, encontramos fenómenos de expansión de las áreas de centralidad principalmente a lo largo de los caminos urbanos principales de la metrópoli.

El cambio en el nivel de precisión en los datos que hizo posible el DENUE, nos permite ahora, con información de 2011, tener un salto cualitativo y en consecuencia, incorporar un espectro más amplio de actividades económicas y sociales en la delimitación del ámbito de la centralidad. De manera que identificamos en el Mapa 4 como han surgido nuevos caminos e intersecciones de la centralidad en la ZMVM, que describimos a continuación.

Conviene aquí precisar que el ámbito de la centralidad así identificado incluye, como en los casos de 1994, 1999 y 2004 donde iniciamos la medición con las AGEBs como unidades territoriales mínimas, incluye la superficie completa de las AGEBs localizadas a lo largo de los caminos que mencionaremos, y que son observables en el Mapa 4, de manera que el área total de la centralidad es definida

por su superficie completa, dando lugar a formas amplias y no lineales, aunque el eje de desarrollo y de transformación sea un camino.

Mapa 3. Centralidad 1975-2004.





Como antecedente a la descripción del ámbito de la centralidad actual, debemos considerar el trabajo previo, con datos censales de 2004 (Terrazas, 2005), ya que en este caso identificaremos los caminos nuevos, que entonces no existían o no fue posible detectar por las características de la información disponible.

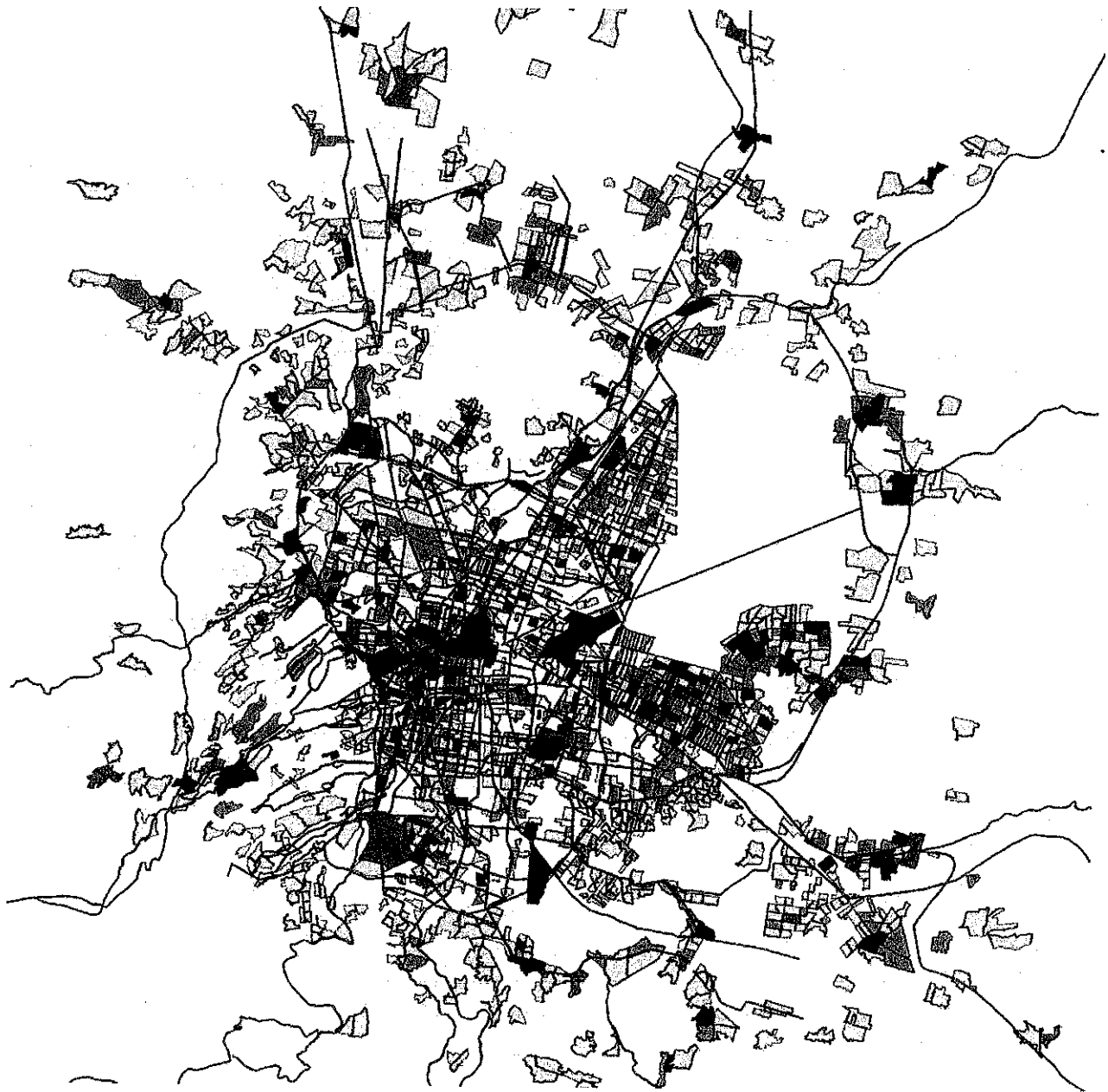
Esto puede observarse incluso en la definición de los rangos establecidos en ambos casos, donde en la primera etapa, de 1994 a 2004, los límites mínimos para considerar a una AGEB como ámbito de la centralidad fueron que tuviese más de 100 establecimientos y más de 100 empleados trabajando en ellos. En 2011 en cambio se establecieron cinco rangos que van de 0 a 150, de 150 a 300, de 300 a 4000, de 400 a 500 y de 500 a 5525, que es el número máximo de establecimientos económicos encontrados en una AGEB. Los colores que distinguen cada rango son, respectivamente, gris muy claro, azul claro, azul medio, morado y negro.

Una parte de los nuevos caminos directrices de la expansión de la centralidad son extensión de caminos previamente identificados como tales. En el resto de los casos, se trata de caminos nuevos, que prácticamente todos se intersectan con caminos de centralidad ya existentes y que en general se ubican en los dos rangos más bajos de la clasificación mencionada.

Así, en 2011, el Paseo de la Reforma, el Anillo Periférico e Insurgentes siguen siendo los ejes principales de la transformación metropolitana, ya que el origen del cambio, que como hemos explicado (Terrazas, 2014) es el incremento de los precios del suelo, registra las mayores cifras en los predios ubicados a lo largo de las tres vías. De manera que la centralidad se ha extendido sobre ellas. En el Paseo de la Reforma la ampliación al poniente hasta Santa Fe e Interlomas se ha consolidado mostrando mayores concentraciones de actividad económica y en el Anillo Periférico encontramos ahora nueva centralidad tanto en vías paralelas como avenida Ceylán y Parque Vía-Camarones como en ramificaciones hacia el noroeste en la vía a Nicolás Romero y su derivación sobre la autopista Lechería Chamapa y

sobre la Vía López Portillo y su derivación hacia Villa de Las Flores, así como al suroeste en el par-vial San Bernabé-San Jerónimo.

Mapa 4. Centralidad en 2011.



Por último, sobre la avenida de Los Insurgentes tenemos presencia de centralidad al norte en toda la Zona V de Ecatepec, a lo largo de la Avenida Central, la R1/ Ejército del Trabajo y el Circuito Exterior Mexiquense; con ramificaciones de la centralidad sobre la vía Acolman-Teotihuacán y hacia Ojo de Agua; y hacia el sur el ámbito de la centralidad sobre Insurgentes se ha extendido hasta Topilejo.

Como nuevos caminos de la centralidad tenemos en Cuauhtepac al par vial compuesto por las avenidas Guadalupe Victoria y Tecnológico, a lo largo de la Calzada Ignacio Zaragoza en las vías paralelas correspondientes a las avenidas Texcoco, Pantitlán y Chimalhuacán y sobre el Borde de Xochiaca, en el extremo oriente de la ZMVM encontramos el camino que conecta por el sur y por el norte a Texcoco con la ciudad de México, pasando por Chimalhuacán-Chicoloapan y Acolman-Chiautla. En el mismo sector metropolitano encontramos también nuevos caminos de la centralidad a lo largo del Eje 4 Oriente, en el eje compuesto por la Calzada de La Viga-Canal Nacional y en extensiones de la Calzada Ermita Iztapalapa hacia Chalco por la avenida Benito Juárez y hacia Tlahuac por la Calzada del mismo nombre.

Tal como identificamos más arriba, en el Mapa 4, podemos apreciar cómo todos estos caminos nuevos finalmente se intersectan con caminos existentes formando una red de centralidad amplia e interconectada.

#### 4. Conflictos

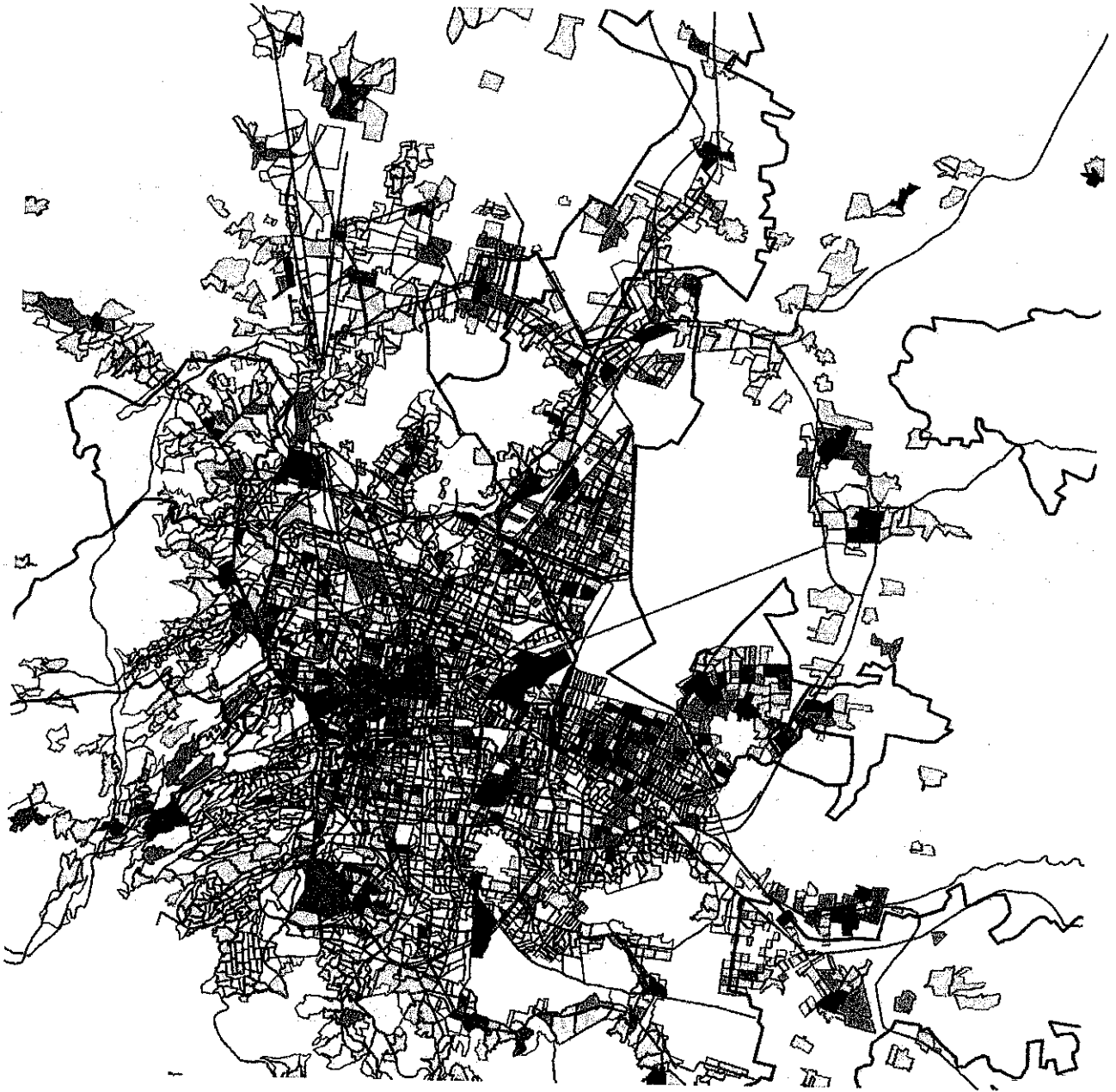
En el Mapa 5 se muestran las zonas conflictivas identificadas, es decir, las áreas que siendo parte del ámbito de la centralidad, aunque se trate de los rangos más bajos de ella, carecen del servicio de transporte público colectivo. Las cuales corresponden a los municipios indicados en el plano mediante una delimitación

político-administrativa marcada con una línea negra. Estos, al encontrarse fuera de las cuencas de servicio de transporte, y por tanto fuera del ámbito de accesibilidad definido en un aparte anterior, presentan un conflicto para la población residente en las AGEB correspondientes así como para los usuarios de la centralidad ahí ubicada.

Estas zonas conflictivas se localizan, al norponiente en Cuautitlán Izcalli, en el polígono formado entre el Periférico Norte y la Vía a Nicolás Romero. En el Norte de la metrópoli encontramos a su vez a la zona de Villa de Las Flores y de Ojo de Agua. Al nororiente a San Martín de las Pirámides y a una porción importante de la Zona V en Ecatepec. Al oriente identificamos porciones importante, según se muestra en el Mapa 5, de los municipios de Chimalhuacán, Chicoloapan, Chalco de Solidaridad y Nezahuacóyotl. Finalmente al poniente encontramos en el municipio de Huixquilucan el área urbana ubicada “detrás” del Campo Militar número 1 y a laz zonas altas de Atizapán de Zaragoza.

En estas zonas conflictivas, carentes en general del servicio de transporte, es decir, ubicadas fuera del ámbito de la accesibilidad pero dentro del ámbito de la centralidad, se presentan uno o varios de estos problemas: la movilidad es mal satisfecha con el servicio de Micros y Peseras, medios que no se registran en el presente trabajo; el nivel de centralidad existente en estas zonas es de rango bajo y sólo de alcance local, por lo que aun no es rentable la introducción de medios de transporte privados en el área; o no cuentan con una vía primaria con las características requeridas para el paso de vehículos medianos o grandes, por lo que la población, y los pocos usuarios de los establecimientos exustentes, se mueven en su interior a pie o en vehículos pequeños. En el siguiente capítulo propondremos algunas líneas de actuación sobre los conflictos encontrados.

Mapa 5. Conflictos de accesibilidad



## 5. Líneas de actuación recomendadas

Como hemos mencionado al inicio del capítulo, sabemos que el problema de accesibilidad en la ZMVM se deteriora principalmente por los conflictos de movilidad que se presentan cotidianamente. De acuerdo a datos de la Encuesta Origen Destino en Hogares de la ZMVM recientemente concluido (2017), la concentración de viajes en ciertas horas del día ocasionan grandes congestionamientos viales, a lo que contribuye el uso excesivo del transporte individual con bajo número de pasajeros en su interior. Las horas con más de un millón y medio de viajes iniciados son de 7:00 a 7:14, de 8:00 a 8:14, de 13:00 a 13:14, de 14:00 a 14:14 y de 18:00 a 18:14. De manera que, después del problema de accesibilidad derivado de la concentración de viajes, consideramos que es indispensable ampliar y mejorar la prestación del servicio de transporte público colectivo en las colonias El Santuario, Estrella del Sur, Ampliación Los Reyes, Valle de Luces, Paraje San Juan Cerro, Lomas El Manto y Ampliación Veracruzana en el Cerro de la Estrella; en las colonias Tlaixco, San Lorenzo Parte Alta, Cerro Las Palomas, San José Buenavista, SUTAU Oriente, Villa San Agustín Atlapulco, Copalera, Tepenepantla, El Capulín Ladera, La Mina y Lomas Chimalhuacán en el Cerro de La Paz (Magdalena-Atlapulco); en las colonias Lomas de Cuauhtepac, Parque Metropolitano, Vista Hermosa, Forestal I, Tabla del Pozo, ExEjido Tepeolulco, San Andrés de la Cañada. Área Nueva, Buenos Aires, Buenavista Parte Baja y Ampliación San Marcos en la Sierra de Guadalupe; en las colonias Las Flores, Bosques de San Martín, El Chaparral y Ampliación El Chaparral en el Cerro de Calacoaya; en las colonias Lomas de San Lorenzo, Laureles, Ampliación Lomas de San Lorenzo en el Cerro de San Lorenzo en Atizapán; y en las colonias Gabriel Hernández y Dinamita en el Cerro del Tepeyac. En todas ellas debe satisfacerse la prestación del servicio.

Intervenciones similares deben realizarse en el municipio de Nicolás Romero, a lo largo de los bordes con pendiente de la vía a Nicolás Romero; en Cuautitlán Izcalli y Tepetzotlán, entre la vía a Nicolás Romero y el Anillo Periférico; en Atizapán de Zaragoza, involucrando las zonas de San Juan Tlihuaca y San Miguel Hila; en Naucalpan en San Mateo Nopala y en Izcalli Chimapa; en Valle de Chalco Solidaridad; en Ixtapaluca, La Paz, Chimalhuacán para los casos de San Buenaventura y el Cerro de Ayotla; así como en Acolman, Tezoyuca, Atenco, Chiautla, Chiconcuac y Tepetlaoxtoc, incluyendo las colonias ubicadas en los bordes del vaso del ex-lago de Texcoco y sobre la carretera Acolman-Texcoco; en Tecámac, en la zona de Héroes de Tecamac, asentada sobre una zona que hasta fines del siglo pasado tuvo una alta productividad agrícola por contar con sistema de riego, y en Ojo de Agua; en Ecatepec en las laderas del Cerro de Chiconautla, referente ancestral de pozos de agua; y finalmente en Zumpango y Huipoxtla.

Asimismo, es importante ampliar el servicio de transporte público colectivo en las zonas conflictivas que, ubicándose en el ámbito de la centralidad aunque en los rangos más bajos, aun no cuentan con rutas. Estas zonas conflictivas se localizan, al norponiente en Cuautitlán Izcalli en el polígono formado entre el Periférico Norte y la Vía a Nicolás Romero; en el Norte de la metrópoli en la zona de Villa de Las Flores y de Ojo de Agua.; al nororiente en San Martín de las Pirámides y en una porción importante de la Zona V en Ecatepec; en el oriente en los municipios de Chimalhuacán, Chicoloapan, Chalco de Solidaridad y Nezahuacóyotl; y finalmente en el poniente en el municipio de Huixquilucan dentro del área urbana ubicada "detrás" del Campo Militar número 1 y en las zonas altas de Atizapán de Zaragoza.

## Bibliografía

- Archer Francois, 2009. *Organiser la ville hypermoderne*. Parenthèses.
- Batty Michael, 2013. *The new science of cities*. MIT.
- Bonneval Loic y Francois Robert, 2013. *L'immeuble de rapport, l'immobilier entre gestion et spéculation Lyon 1860-1990*. Presses universitaires de Rennes
- Bourdin Stéphane, Michel Paoli y Anne Reltgen-Tallon, 2015. *La forme de la ville, de l'antiquité à la renaissance*. Presses universitaires de Rennes.
- Camagni Roberto, 2005. *Economía urbana*. Antoni Bosch editor, Barcelona.
- Coulomb René, María Teresa Esquivel y Gabriela Ponce (Coordinadores), 2012. *Habitat y centralidad en México, un desafío sustentable*. Cámara de Diputados/LXI Legislatura, México
- Crampton Jeremy y Stuart Elden, (editors), 2007. *Space, knowledge and power, Foucault and geography*. Ashgate, Surrey.
- Dutour Thierry, 2003. *La ciudad medieval, orígenes y triunfo de la Europa urbana*. Ediciones Paidós Ibérica, Barcelona.
- Fujita Masanisa y Jacques-Francois Thisse, 2002. *Economics of agglomeration, cities, industrial location and regional growth*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Geltner David, Norman Miller, Jim Clayton y Piet Eichholtz, 2014. *Commercial real state, analysis and investments*. OnCourse Learning, USA.
- Graizbord Boris, 2008. *Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México*. Colegio de México, México.
- Hoyt Homer, 1933. *One hundred years of land values in Chicago*. The University of Chicago, Chicago.
- Lefebvre Henri, 1974. *The production of space*. Blackwell Publishing, MA, USA.



Lussault Michel, 2000. *L'Homme Spatial, la construction sociale de l'espace humain*. Editions du seuil, Paris.

Massey Doreen, 2005. *For space*. Sage, Londres.

Mattei Marie-Flore y Denise Pumain, 2007. *Données Urbaines*. Antropos.

Montgomery Charles, 2013. *Happy City*. Farrar, Straus y Giroux, New York.

Morris A.E.J., 1979. *Historia de la Forma Urbana, desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*. Gustavo Gili, Barcelona

Parnreiter Christof, 2018. *Geografía Económica: una interpretación contemporánea*. UNAM, México

Pumain Denise et Marie-Claire Robil, 1996. *Théoriser la ville, en Penser la Ville, théories et modèles de Derycke Pierre-Henri, Jean Marie Huriot y Denise Pumain*. Antropos. France.

Roncayolo Marcel, 2002. *Lectures de villes, forms et temps*. Editions Parenthèses.

Salat Serge, 2011. *Les villes et les formes, sur l'urbanisme durable*. Editeurs des sciences et des arts.

Sassen Saskia, 2002. *Global Networks, Linked Cities*. Routledge. NYC

Smith Neil, 1984. *Uneven Development, nature, capital and the production of space*. The University of Georgia Press, Georgia.

Speck Jeff, 2012. *Walkable City*. North Point Press, New York.

Stébé Jean-Marc y Hervé Marchal, 2009. *Traité sur la ville*. Presses universitaires de France

Tena Antonio, 2015. *Cultura urbana en las megalópolis de América Latina: México y Sao Paulo*. IPN/ Ediciones Navarra, México.

*The Endless City*, 2007. The Urban Age Project, LSE and DB AHS.

Terrazas Oscar, 2005. La ciudad de los caminos, el caso del corredor Tlaxcala-Puebla. UAM/CONACYT, México.

2017. La universidad accesible. UAM/CONACYT, México.

1996. Las Mercancías Inmobiliarias. UAM, México.

1978. La producción de vivienda en Iztacalco, zona expropiada.

Tesis de licenciatura en arquitectura. UNAM, México.

Wildner Kathrin, 2005. La plaza mayor ¿centro de la metrópoli? UAM, México.

## **2.2.2 Lecturas para el libro Ciudades de Caminos/ Revisión bibliográfica**

El conjunto de las siguientes notas sobre los textos señalados forman parte de los trabajos preparatorios del libro "Ciudades de Caminos", donde desarrollaré de manera amplia mi propuesta teórica respecto al proceso de transformación socio-territorial que presentan las ciudades actuales.

He trabajado el tema de las transformaciones urbanas desde hace al menos 30 años, periodo durante el cual produje varios libros, capítulos de libro y artículos científicos, aunque en ninguno de ellos, ni el conjunto agregado de los mismos, he planteado la propuesta teórica en conjunto, bajo una visión integrada.

Lo cual implica asimismo desarrollar mi posición sobre el concepto de forma urbana, íntimamente ligado a la transformación socio-territorial de las ciudades. Estas lecturas están siendo una base excelente para sustentar mi posición discutiendo la de los otros.

**1) Mattei Marie-Flore et Denise Pumain, Données Urbaines (Collection VILLES) Anthropos 2007, París.**

¡Rien!

**2) Salat Serge, Les villes et les formes, (avec collaboration de Françoise Labbé et Caroline Nowaski), Hermann éditeurs des sciences et des arts, 2011, France.**

Trabajar para el capítulo de la forma urbana.

## Chapitre I

P30, Trois hypothèses. p.33, les composantes de le système urbain,

Hipótesis ilusorias, argumentar en contra.

Discusión sobre la propiedad privada del suelo y la forma urbana. Indagar sobre la propiedad privada del suelo en la ciudad medieval. Centrarse en la ciudad moderna, latinoamérica y México.

P38, le tissu urbain,

## Chapitre II Fractales

## Chapitre III Le Corbusier versus París

Bibliografía: Spiro Kostof, The City Shaped, urban patterns and meanings through history.

## Deuxième partie

### Chapter I Le gradient des densités

Centros de Venecia y Amsterdam, espacios públicos de 36% (Incluye zona de la plaza de San Marcos) y 40%, respectivamente. Incorporando en el espacio público áreas verdes privadas. p.128

Chapitre IV Le Corbusier versus la ville européenne, le insoutenabilité du modernisme.

## Troisième partie

## Quatrième partie

3) Lussault Michel, *L'homme spatial, la construction sociale de l'espace humain*. Editions du seuil, París. 2001.

Chapitre I. Un espace doté de caractères.

Definición interesante de Centro y Centralidad. Traducirla.

“El centro y la centralidad

La organización de la centralidad es un proceso fundamental en el seno de las entidades urbanas. Esta centralidad se cristaliza dentro de un geotipo central que constituye el espacio de densidad y de diversidad máximas y de acoplamiento mas intenso entre esta y aquella. Más denso y más diverso que todas las otras fracciones urbanas, el centro, el espacio donde la copresencia es máxima, sea que se manifieste manteniendo que ha precedido a la constitución del centro después de la ciudad, determinála serie de geotipos.

Un centro urbano posee un potencial: la centralidad que expresa la capacidad de atracción y de polarización del centro -que constituye por tanto un operador de convergencia de realidades sociales. Ello depende de la masa de este y de la amplitud de las interacciones entre objetos de sociedades que puedan manifestarse. En tanto las interacciones potenciales y/o realizadas aumentan, la centralidad se amplificará y los efectos espaciales de la atracción y de la polarización para el centro de los espacios aledaños se impondrán.” p.330

4) Stébé Jean-Marc et Hervé Marchal, *Traité sur la ville*. Presses universitaires de France, 2009.

V. Espaces, par Marion Segaud p.259

Referencia interesante: Topalov C. (2002). Les divisions de la ville, París, UNESCO-Ed. de la Maison des sciences de l'homme.

VI. Ségrégation par Marie-Hélène Bacqué et Jean-Pierre Lévy  
Sobre el precio potencial, argumentación equivocada sobre la desvalorización de áreas centrales, p.319

Comentar el "filtering process" de Bourne 1981 y Lévy 1998. P.320

VII Mobilité, réseaux et flux par Françoise Moncomble

"La movilidad está inmersa (escrita, grabada) (inscrite) en la ciudad y le da forma. Los modos de desplazamiento y de comunicación contribuyen, hasta ahora, a distinguir el interior del exterior, lo urbano de lo rural. En nuestros días, el universo de tránsitos y de transacciones organizan a priori una movilidad generalizada y someten los tiempos sincrónicos que polarizan la ciudad en adelante fragmentada. Por lo tanto la ciudad subsiste como alto lugar de lenguaje. De producción de signos y de una mezcla constantemente renovada; se puede decir que si ello continua, se comprende como una escena organizada alrededor de relaciones dialécticas ligando la ciudad de ciudades con el ciberterritorio" p.353

"Es verdad que, en razón a la diversidad de las atracciones religiosas, mercantiles y culturales, la ciudad es siempre pensada como un cruce de caminos, de rutas, y finalmente de redes, mezclando lo extranjero con lo autóctono, el aquí y el allá." p.354

XII. Théories par Vincent Kaufmann, Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé

Las teorías urbanas clásicas (Marchal y Stébé)

Descripción sintética interesante. Ya vista antes.

La teoría urbana por venir (Vincent Kaufmann)

“Estas constantes vuelven bastante ampliamente a la división del trabajo entre disciplinas científicas activas dentro del campo de la investigación urbana, y advertidas por André Corboz (2001) en la ciudad como un palimpsesto: —hay casi no comunicación entre los dos grupos de investigadores que se ocupan de la ciudad, es decir, de una parte, los geógrafos, planificadores, sociólogos demógrafos, historiadores la economía historiadores en general, y de otra parte, los historiadores del urbanismo y los arquitectos, que investigan la evolución de las ciudades. Los primeros trabajan a la escala estadística sin tener en cuenta el hecho de que la ciudad es un artefacto tridimensional, mientras que los otros estudian sobre todo la morfología urbana y la tipología de las edificaciones así como sus relaciones recíprocas, pero se preocupan muy poco de las causas socio-económicas que los determinan. Las preguntas planteadas por los dos grupos y sus instrumentos de investigación difieren profundamente. Los segundos tienen la impresión que los primeros hablan de una entidad tratada *in absentia*, es decir de un ser sin cuerpo, sin sustancia y sin lugar: (lo edificado será él todo otro que sus constantes serían todavía las mismas) lo edificado puede ser otro pero sus condicionantes sería las mismas. A lo que los primeros replicarían que los otros analizan un cuerpo sin alma, ya que la ciudad, según Aristóteles y San Agustín, en un conjunto de hombres mas que un conjunto de piedras.” p.645.

“De hecho, los indicadores de densidad urbana nos dan una imagen falsa de la localización de la población, o, más precisamente, una imagen nocturna: ellos nos dicen donde la gente duerme...más eso no nos indica nada sobre su presencia durante el día.” p.647

Yo lo dije, y escribí, creo, veinte años antes!

1. L'éspace aréolaire, aureolar, el espacio estático, que se encarna como un territorio cercado, caracterizado por un dentro y un fuera y unos límites identificables.

2. L'espèce réticulaire, reticular el espacio concebido como arreglo funcional de líneas y puntos, discontinuo y abierto, que tiene límites identificables, pero de naturaleza topológica.
3. L'espèce rhizomique, rizomático, el espacio concebido como el advenimiento de un mundo donde la distancia no cuenta más. El espacio es ahora liso, indefinido y abierto, es un potencial de oportunidades en perpetua reorganización, un rizoma." p648-649

“A partir de esta concepción de la movilidad como transformación, y don de las manifestaciones se organizan sobre formas de embotamientos temporales, es posible conceptualizar tres posiciones:

1. El campo de los posibles. Cada contexto ofrece un campo de los posibles específicos en materia de movilidad. El espacio y la articulación de sus configuraciones territoriales.

2. Las aptitudes para moverse. Cada persona o actor colectivo se caracteriza por sus aptitudes para moverse en el espacio geográfico, económico y social.

3. Los desplazamientos. Ellos reenvían a lo realmente espacial, o más precisamente a las tres formas espaciales identificadas, es decir, la aureola, la red y el rizoma." p. 655-656

Trois écueils (Tres obstáculos)

“A partir de los tres principios que resultan de ser propuestas para desplegar una teoría urbana, la literatura nos enseña que tres obstáculos deben ser evitados:

- a) La teoría totalizante, por disciplinas, muy parcial.

- b) La ausencia de tensión entre una reflexión teórica y la investigación empírica.

- c) La sociología urbana demasiado a menudo ha hecho un análisis de los fenómenos sociales que se desarrollan en (la) ciudad. Ella no se interesa siempre suficientemente de la substancia de la ciudad, de su naturaleza y sus propiedades." p.656-661



**5) Roncayolo Marcel, 2002. Lectures de villes, formes et temps. Collections empalions, Éditions Parenthèses.**

“Los problemas específicos de las ciudades son de dos órdenes. De una parte, la ciudad es un conjunto de disposiciones materiales, lo que consideramos la localización de las unidades urbanas dentro de un territorio determinado, o la organización interna de cada una de ellas. De otra parte, la ciudad no se reduce a una colección de objetos urbanos, ni a una combinación de funciones. Ella abriga una población dotada de ciertas características sociales, étnicas, demográficas; ella es una colectividad o una suma de colectividades. Ahora bien, es evidente que ni la disposición ecológica ni la geográfica, dan cuenta completamente, ellas solas, de la composición y de la conducta de los habitantes. Este determinismo excluye, ya que la relación de los dispositivos materiales de un lado, estructura y representación del otro, es lo que está en cuestión.” pp.22-23.

“Philippe Genesier. Desearía regresar sobre el término de inercia y de autonomía: ¿cuál es la parte de la inercia dentro de las representaciones de la ciudad y sus formas y cuál es la inercia de la forma misma? Y pienso particularmente, desde este punto de vista, en los trabajos de la Escuela de los Anales sobre lo perenne de las tramas parcelarias, por ejemplo, que pueden marcar las formas de manera muy fuerte.

Marcel Roncayolo. Hablando de parcelamiento: Es, con toda certeza, la cuestión que invita a rechazar la dicotomía entre las formas y lo social. Conocemos en efecto la persistencia remarcable de la traza, límites de parcelas (pertenencia a un propietario y definición de su utilización), circulación, dirección de las vías y diseño del dominio público. Verdadera matriz del paisaje.

Pero cierta persistencia no existe mas que en función de los intereses sociales (públicos o privados), de respeto conservador de las divisiones o de agresividad (siempre excepcional, por otra parte), de una voluntad de

cambio. La hausmanización, preparada, atendida, alcanzada por mas de medio siglo de críticas, de proyectos, de legitimaciones, ha tenido que ceder brutalmente a los viejos intereses por delante más poderosos (públicos y privados a la vez) . La movilización de terrenos implica la supresión, al menos parcialmente, por la expropiación y la superposición, de la parcelación anterior.” pp.168

6) Revista “Villes en parallèle” No.12-13, 1988, pp. 42-59

Forma urbana! Formas urbanas?

Philippe Genestier

“ 1. - El término “Formas urbanas”, en plural, designa las conformaciones espaciales de la ciudad, donde el análisis morfológico se desprenden los elementos (Parcelas, inmuebles, manzanas, calles, plazas) y su sistema de articulación según las disposiciones y las relaciones, regulados por el modo de producción específica un contexto social e histórico” pp. 10

Desafortunadamente no desarrolla este concepto en su artículo.

“La cuestión de la manzana, intuiciones y malentendidos

La manzana se impone de entrada cómo el resultado de un recorte (fraccionamiento), de una lectura. Si la manzana urbana tradicional se presenta como la articulación de las parcelas delimitada por las calles, aislada y se caracteriza por la continuidad de su piel, envolvente, y la oposición de sus fachadas (externa: sobre la calle, interna: hacia el corazón), el no se reduce a esta definición. Unidad constitutiva del tejido urbano, la manzana es un agrupamiento de edificios organizados según una lógica determinada asegurando a cada espacio un estatus reconocido en la práctica. Estudiar la manzana tradicional y aquellos de sus avatares recientes, no es solamente conocer la lógica de la ciudad antigua o

profundizar en este o aquel capítulo de la historia de la arquitectura. Es poner el problema actual de las relaciones de los edificios con los espacios que los determinan después de interrogarse sobre las consecuencias de sus disposiciones sobre la práctica de los habitantes.” pp. 105.

En “Estudio práctico de los planos de ciudades”, Philippe Panerai.

Otro acercamiento parcial, incompleto, sin considerar, concebir, la propiedad privada del suelo que da lugar a la parcelación de las manzanas.

“Esta rápida evocación de algunos ejemplos de formas revestidas por la traza edilicia, con sus relaciones con el parcelamiento soportan y con la calle, muestra finalmente que lo que designamos seguido sobre el término de formas urbanas debe ser visto en un contexto mas grande. Todo aparece ligado, en la constitución y definición de un espacio urbano. El paisaje, es lo visible. Pero no es suficiente él sólo para definir un medio urbano que es también y sobre todo un medio de vida. París no es de hecho más que un mosaico de barrios pasados. Pero ellos no son resentidos como tales porque ellos son la síntesis de todos sus factores, red vial, trama parcelaria, traza edilicia, pero también población con sus polos de atracción, sus líneas de desplazamientos y de intercambios, sus equipamientos, y sus funciones múltiples. Todos sus elementos se combinan y se explican los unos por los otros según sus ritmos y en función de mecanismos- podemos hablar de leyes?- qué nos incitan a repetir finalmente que, en la formación de un espacio urbano, nada es jamás verdaderamente resultado del azar.” Pp. 152-153

En “Parcelamiento y traza urbana en los barrios periféricos de París”, de Bernard Rouleau.

“G. Lavigne, urbanista, propone a continuación reconsiderar la teoría marxista de la renta del suelo, la renta urbana. Esta contiene

implícitamente un modelo de renta agrícola (relativa a la economía política clásica y al contexto histórico de elaboración del pensamiento de Marx) y reposa sobre el postulado que el trabajo es la única fuente de valorización posible. Al afirmar el carácter monopolista y parasitario de la renta urbana, ella oculta el carácter fundamentalmente urbano de la renta. La teoría de la forma urbana puede permitir el descubrimiento, haciendo del derecho de propiedad otro recurso posible de valor." Pp. 331

En la reseña de Laurent Coudroy de Lille sobre el libro colectivo "Forma Urbana y Práctica Social" coordinado por C. Feltz y G. Ritchot, 1985. Editions du Préambule (Québec) y CIACO (Lovaina).  
Conseguirlo!

"Más de qué objeto se trata? Uno puede lamentar la ausencia de una definición rigurosa del concepto de forma urbana. Podemos asimismo reclamar si él no ha sido escogido suficientemente vago para tomar lugar en no importa cual preocupación disciplinaria o ideológica. La impertinencia irónica de G. Lavigne para reconsiderar a Marx: en cuanto a la teoría de la forma urbana, ella procura en esta proposición la libertad académica de ser enunciada, podría revelar una real debilidad de la obra: no proponer que una coartada teórica, vacío pues muy general. Pero si aceptamos el reto, podemos considerar que este nuevo objeto nos da la ocasión de adaptar nuestro saber de las transformaciones en curso de nuestras sociedades. Esta obra parte de la convicción que solamente un reconocimiento científico de la forma urbana permitirá el progreso y la urbanización de nuestro saber, así como que la renovación dialéctica rural-urbano hoy en día en desuso. El nuevo objeto será por tanto a la vez urbano y formal.

Por tanto, para que un retorno a Marx haga sentido (Entre todos nuestros viejos campos temáticos, el marxismo es el que G. Ritchot propone para reconsiderar propiamente), conviene desruralizar su pensamiento y su teoría de la renta. Asimismo, la contribución de M. Mormont nos invita a

reconsiderar todo el lenguaje, todo el sistema de significación que constituyen nuestros paisajes.” Pp. 332-333

Regresando a Roncayolo

“La oposición entre interés público, autoridad pública y propiedad privada simplifica las cosas en exceso.

Cambiar la trama material de la ciudad no es solamente rediseñar el espacio público, las manzanas y los mismos lotes, es de hecho afectar a la propiedad adquirida, es movilizar a nuevos terrenos, eliminar los atributos de otros actores urbanos, sociedades financieras e inmobiliarias y especuladores. La propiedad responde a esquemas múltiples, eventualmente rivales. Es en el contacto de sus límites que los conflictos se agrandan: en lo concerniente a las condiciones y las bases de la expropiación, la distribución o no de la plusvalía, el financiamiento de los trabajos de infraestructura y el financiamiento de la construcción, la reventa de los terrenos y las reglas impuestas a los constructores. No es que la ruptura principal se sitúe entre autoridad pública y especuladores (notablemente se trata de estas sociedades anónimas, financieras (del suelo) e inmobiliarias). La colectividad (administración) en una cierta medida proporciona a los especuladores la ocasión de sus anticipaciones y ganancias. En revancha, el conflicto se perfila entre propiedad adquirida e intervención pública, conservación de derechos, ganancias esperadas y movilidad de la trama urbana (del suelo).” Pp. 218

“No es obteniendo el derecho a expropiar grandes zonas, de un lado y otro de los bulevares proyectados, que la ciudad encuentra la forma de reorganizar el tejido urbano y de financiar, con la reventa de los lotes, sus propios gastos, indemnizaciones de la expropiación, costo de los trabajos. Nosotros sabemos que aquella vigilancia del Consejo de Estado, interpretando con rigor y restrictivamente el decreto de 1852 sobre las calles de París, defiende, a fin de cuentas, el principio de la propiedad privada. Las “cuentas fantásticas” de Haussmann son, en parte, implicadas

por el amarre de las instituciones jurídicas a la letra y el espíritu de una sociedad liberal. La contradicción está fincada en el corazón del Estado.” Pp.219

**7) Bonneval Loïc et Francois Robert (2013), L'immeuble de rapport, l'immobilier entre gestion et spéculation. Lyon 1860-1990. Press universitaires de Rennes.**

Enfocado en el alquiler, pocas referencias específicas a los precios del suelo y a la forma urbana.

**8) Archer Francois, 2009. Organizer la ville hypermoderne. Parenthèses.**

“De la gobernanza de las metrópolis a la gobernanta de las calles” (2006)  
“¿Qué es una calle? Es una vía en el interior de una aglomeración que sirve específicamente o simultáneamente para atravesar una zona de la aglomeración, acceder a los lugares situados a lo largo o en las inmediaciones de esa vía, y producir un espacio colectivo utilizable para diversos tipos de actividades. Una calle asegura, más o menos, una de tres funciones de tránsito, de comunicación, de alojamiento.” Pp.126

Después, sólo analiza la función de la calle como eje vial???

“Parta explicar la complejidad de lo que llamamos “la ciudad”, yo diría que existen cinco ciudades dentro de una misma aglomeración urbana:

1) La ciudad centro, densa, donde los habitantes hacen un Grand uso de la centralizada donde muchos de entre ellos nop necesitan cotidianamente de automóviles. (Caso de las ciudades europeas)

2) La ciudad de la periferia inmediata donde los habitantes viven frecuentemente dentro de pequeños colectivos o dentro de casa individuales en hilera. Ellas han a menudo escogido - bajo constreñidos

presupuestos - las densidades más bajas, más calmadas, viendo más el espacio individual, pero ellos pueden acceder bastante cómodamente a la centralidad, en que uno o varios miembros de la familia tienen costumbres regulares. ( Especialmente gracias a los modos de transporte colectivos como el tranvía).

3) La ciudad suburbana de la segunda corona que corresponde a un modo de vida periférico, muy consumidores de automóviles, donde los habitantes viven en casas individuales, tiene muy poco uso de la centralidad principal, trabajan frecuentemente en la periferia y hacen sus compras en los grandes centros comerciales igualmente periféricos.

4) La ciudad neorural, que ve a su población aumentar actualmente de forma significativa, que es poblada de manera heterogénea a la vez por los matrimonios de los recursos más bajos viene buscando los precios inmobiliarios más bajos, y para los trabajadores urbanos que utilizan mucho los medios de telecomunicación y que a menudo viajan también largas distancias.

5) la ciudad de los grandes conjuntos habitacionales, donde los habitantes han sido afectados en su residencia y que la mayor parte de ellos quisieran dejar; el empleo de esta población se da principalmente en la periferia, pero ellos son poco motorizados y sus zonas de empleo son poco servidas por el transporte colectivo.” Pp. 137.

Extraño, Archer continúa utilizando el esquema burguesiano de los círculos concéntricos. Un esquema de ciudad europea!

9) Bourdin Stéphane, Michel Paoli y Ann Reltgen-Tallon, 2015. *La forme de la ville, de l'Antiquité à la Renaissance*. Presses universitaires de Rennes.

Figura 4. Marzabotto, plano de la ciudad en torno al año 500. (Cerca de Boloña) pp. 160

“...el mejor ejemplo de urbanismo etrusco colonial implantado sobre alrededor de 25 hectáreas, según una orientación astronómica rigurosa, marcada en el suelo por ...(cippes); largo de 15 metros, su eje principal, orientado norte-sur, y los tres ejes perpendiculares que le arman, equipados de banquetas, diseñados, con calles secundarias anchas de 5 metros. Las manzanas alargadas por (..strigas) de 30 metros de largo en promedio para una longitud total de 250 a 280 metros. La ciudad no parece estar dotada de una muralla perimetral.” Pp. 160-161.

En el capítulo “La ciudad ortogonal y el mundo etrusco” de Vincent Jolivet.

Ciudad ortogonal, con manzanas trazadas. No indica si existía una lotificación y, por tanto, propiedades privadas, aunque el trazo indicado parece indicar la existencia, en el interior de las manzanas, de múltiples construcciones que si eran viviendas de distintas familias, compartían muros comunes.

Acabé la bibliografía en francés!!!!

Hasta aquí, prácticamente todos los textos tratan del tema de forma urbana.



10) David Harvey 2006. "Paris, capital of modernity". Routledge.

"Alquiler y la clasificación del suelo para su uso"

"Los desarrolladores de grande y pequeña escala también tienen esto en común: vieron de forma creciente la obtención ganancias derivadas del crecimiento de los valores de la tierra y las propiedades en lugar de invertir en rentas como un recurso estable de ganancia. La separación entre el desarrollador y el último propietario tuvieron un impacto importante en el nivel y el patrón de la renta de la tierra y los precios de las propiedades, que en consecuencia generó un racionalidad diferente de uso de la tierra dentro de la ciudad. Encontramos aquí otra transformación mayor producida durante el Segundo Imperio: las rentas y los precios de la tierra y las propiedades funcionaron de manera creciente para localizar usos del suelo de acuerdo a una lógica capitalista distinta. Los valores de la tierra y las propiedades parisinas más que se duplicaron durante el Segundo Imperio. Los detalles son difíciles de reconstruir así como de adelantar un patrón geográfico y un ritmo de cambio temporal de tan intrincada complejidad como para esperar un descripción sencilla. Los precios de la tierra en las calles interiores podían ser la mitad de los encontrados a lo largo de los nuevos boulevares y podía variar aun más fuerte de barrio a barrio. Era precisamente a través de ese pronunciado gradiente de precios de la tierra que los desarrolladores de gran escala pudieron operar tan exitosamente, ya que el nuevo sistema de caminos creó maravillosas oportunidades para captar las crecientes rentas por localización. Los Pereires, por ejemplo pagaron 430 francos por metro cuadrado en la parte media del Boulevard Malesherbes para abrir camino hacia terrenos que habían comprado alrededor del parque Monceau (a un kilómetro de distancia) por 50 francos, y hacia terrenos ubicados un poco adelante, que habían comprado antes por menos de 10 francos. Tan pronto como la renovación concluyó, los precios de la tierra subieron. El suelo a lo largo del Boulevard Sebastopol que en 1850 costaba 25 francos

el metro cuadrado, se vendió en 1000 francos en 1857, y los precios de la tierra se incrementaron 10 veces en dos años en ciertas áreas del lado izquierdo del Sena después de la Exposición Internacional de 1867. Con gradientes geográficos e incrementos temporales de este orden, era de esperarse que la especulación en el mercado inmobiliario parisino fuera un negocio muy activo. Pero mientras la especulación procedía, el intrincado patrón local de bajas y altas que alguna vez caracterizó el mercado inmobiliario comenzó a ser allanado, dejando en su lugar un mapa más sistemático de precios del suelo. Los usos del suelo que no podían sostener las rentas fueron gradualmente forzados a salir y remplazados por otros que sí podían.” Pp. 137.

Discutir aquí los precios potenciales y el proceso de transformación urbana derivada de los precios del suelo. El desplazamientos de los usuarios, rentistas y propietarios, en lugar de los usos, que no tienen vida.

“El patrón emergente, como era de esperarse, una marcada graduación del centro a la periferia (donde la tierra urbana aun se podía encontrar con precios entre 15 y 30 francos por metro cuadrado en 1870) y una tremenda distinción entre el poniente burgués y el oriente obrero, separados por un centro comercial de rentas altas que distinguía una rivera derecha dinámica de un a rivera izquierda más aletargada. Dentro de la estructura regional de precios del suelo, existieron todavía grandes diferencias, pero ahora tendían a representar usos del suelo distintos. Por ejemplo, los precios del suelo bajaron de 1000 francos por metro cuadrado alrededor de la zona de Les Halles (centro oeste), hacia 600 francos en la Avenida Saint-Denis(centro norte) hasta alcanzar cifras entre 150 y 250 francos en lejano este, en los barrios obreros consolidados. Y había además las usuales (en términos modernos) distinciones entre los ligares privilegiados en las intersecciones claves, a lo largo de los boulevares o en el interior de los complejos comerciales burgueses, y los

valores más bajos en las calles traseras y en sus zonas residenciales.” Pp. 137-138.

Discutir aquí con Harvey la equivocación de los contornos y la propiedad expositiva de los caminos y sus intersecciones privilegiadas. Además, en su libro Harvey tiene 118 ilustraciones, aunque solo nueve de ellos son planos de la ciudad de París.

11) Lefebvre Henry, 1974. La producción del espacio. Ediciones Capitán Swing, colección Entrelíneas, España.

30 Rue Rambuteau, París.

Prefacio de 1985

Sobre la planificación espacial:

“Nadie ignora en la actualidad que esta tentativa original de planificación (que no coincidía ni con los planes de balance ni con el control estatal del empleo de capitales- es decir, planificación por vía financiera-) fue zanjada y reducida prácticamente a nadador el neoliberalismo, y después apenas logró reponerse.” P54

“La tríada percibido-concebido.vivido ( que en términos espaciales tales puede expresarse como Práctica del espacio-representaciones del espacio-espacios de representación) pierde su alcance si se le atribuye el estatuto de modelo abstracto. O bien capta lo concreto 8como algo distinto de lo inmediato) o entonces sólo tiene una importancia limitada, la de una mediación ideológica entre muchas otras.” P99

“El espacio (social) no es una cosa entre otras cosas, un producto cualquiera entre los productos: más bien envuelve a las cosas producidas y comprende sus relaciones en su coexistencia y simultaneidad: en su orden y desorden (relativos). En tanto que resultado de una secuencia y

de un conjunto de operaciones, no puede reducirse a la condición de simple objeto." P129

"Podemos afirmar que el espacio es una relación social, pero inherente a las relaciones de propiedad (las propiedades del suelo, de la tierra en particular), y que por otro lado está ligado a las fuerzas productivas (que conforman esa tierra, ese suelo); vemos pues, que el espacio social manifiesta su polivalencia, su "realidad" a la vez formal y material. Producto que se utiliza, que se consume, es también medio de producción: redes de cambio, flujos de materias primas y energías que conforman el espacio y que son determinados por él. En consecuencia, ese medio de producción, producido como tal, no puede ser separado de las fuerzas productivas, incluyendo la técnica y el conocimiento, ni separado de la división social del trabajo, que lo modela, ni de la naturaleza, ni del Estado y las superestructuras de la sociedad." p141

Apenas una referencia, clara y cierta, de las relaciones de propiedad de la tierra. Pero inmediatamente Lefebvre se lanza por otro lado.

¿Fue primero el espacio o la materia que lo ocupa?

Puede existir el espacio vacío, sin nada? Qué después de ocupado, o existe sólo cuando la materia, las cosas, empiezan a existir y requieren de estar o puede permanecer desocupado?

Además, el espacio universal es tridimensional sin la existencia de sólo una fuerza primordial que atrae hacia un "punto" o lugar a todos los cuerpos sino que coexisten fuerzas atrayentes de cuerpos y energías diversas, infinitas en número. En cambio en la tierra, el espacio está intrínsecamente condicionado por la fuerza de gravedad, que atrae todo hacia su interior, por tanto, el espacio terrestre es unilateral, no tridimensional. Por lo que el suelo, desde donde se ejerce la atracción de los cuerpos, es esencial para el desarrollo de la materia, incluidos los agentes sociales a lo largo de la historia. Y sucede que ese lado, es decir, el lado del suelo, atractor de los cuerpos y sustento ineludible de la vida

social, lo hemos dividido en parcelas propiedad privada de alguien, de algunos, que lo pueden comprobar con documentos?

Así, el suelo, plano indispensable para el desarrollo de la vida social, es un plano apropiado por algunos, no por todos los miembros del cuerpo social. Y en algún punto debemos pisar para caminar, para desarrollar la vida social. Y sólo podemos caminar sin permiso en el espacio no apropiado, minoritario, destinado a la circulación de los cuerpos en su camino de acceso y salida de las propiedades privadas, en su tránsito entre ellas.

¿Porqué esto no lo ve, después de 220 paginas escritas hablando de la producción del espacio social? El famoso Lefebvre? Ni ninguno otro de los que hasta ahora he leído!

Qué tanto ven que no ven eso!

“La práctica espacial no crea la vida sino que la regula. El espacio no tiene “por sí mismo” ninguna capacidad y las contradicciones del espacio no vienen determinadas por él como tal. Son las contradicciones de la sociedad (entre una casa y otra en la sociedad, por ejemplo, las fuerzas productivas y las relaciones de producción) las que vienen a irrumpir en el espacio, a nivel del espacio, dando lugar a contradicciones espaciales.” P391.

Sobre “soportes materiales” (1974) ver páginas 432 y 433.

“Podemos hablar, pues, de un periodo transitorio entre el modo de producción de cosas en el espacio y el modo de producción del espacio. La producción de cosas fue promovida por el capitalismo, dominada por la burguesía y por su creación política, el Estado. La Producción del espacio implica otras condiciones entre las cuales se encuentran la decadencia de la propiedad privada del espacio y simultáneamente la del Estado político, dominador del espacio.”

En total desacuerdo con Henry! Y cuarenta y cinco años después, la propiedad privada del suelo no decae!

Qué desilusión con él! Para haberlo sabido hace cuarenta años!

Textos en proceso de revisión (Septiembre 2019):

12) Smith Neil, 1984. Uneven development, nature, capital and the production of space. The University of Georgia Press.

Este texto es excelente. Discute lo que me interesa.

13) Massey Doreen, 2005, for space. Sage Publications, Londres.

14) Batty Michael, 2013. The New Science of Cities. MIT Press, Cambridge.

15) Camagni Roberto, 2005. Economía Urbana. Antoni Bosch editor, Barcelona.

16) Masahisa Fujita y Jacques-Francois Thisse, 2002. Economics of Agglomeration, cities, industrial location and regional growth, Cambridge University Press.

**17) Graizborg Boris, 2008. Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México. El Colegio de México.**

**18) Crampton Jeremy y Stuart Elden, editores, 2007. Space, knowledge and power, Foucault and geography, Ashgate.**

**19) Hoyt Homer, 1933. One hundred years of land values in Chicago. Beardbooks.**

**20) Geltner David, Norman Miller, Jim Clayton y Piet Eichholtz, 2007. Commercial Real State, analysis and investments. OnCourse Learning.**

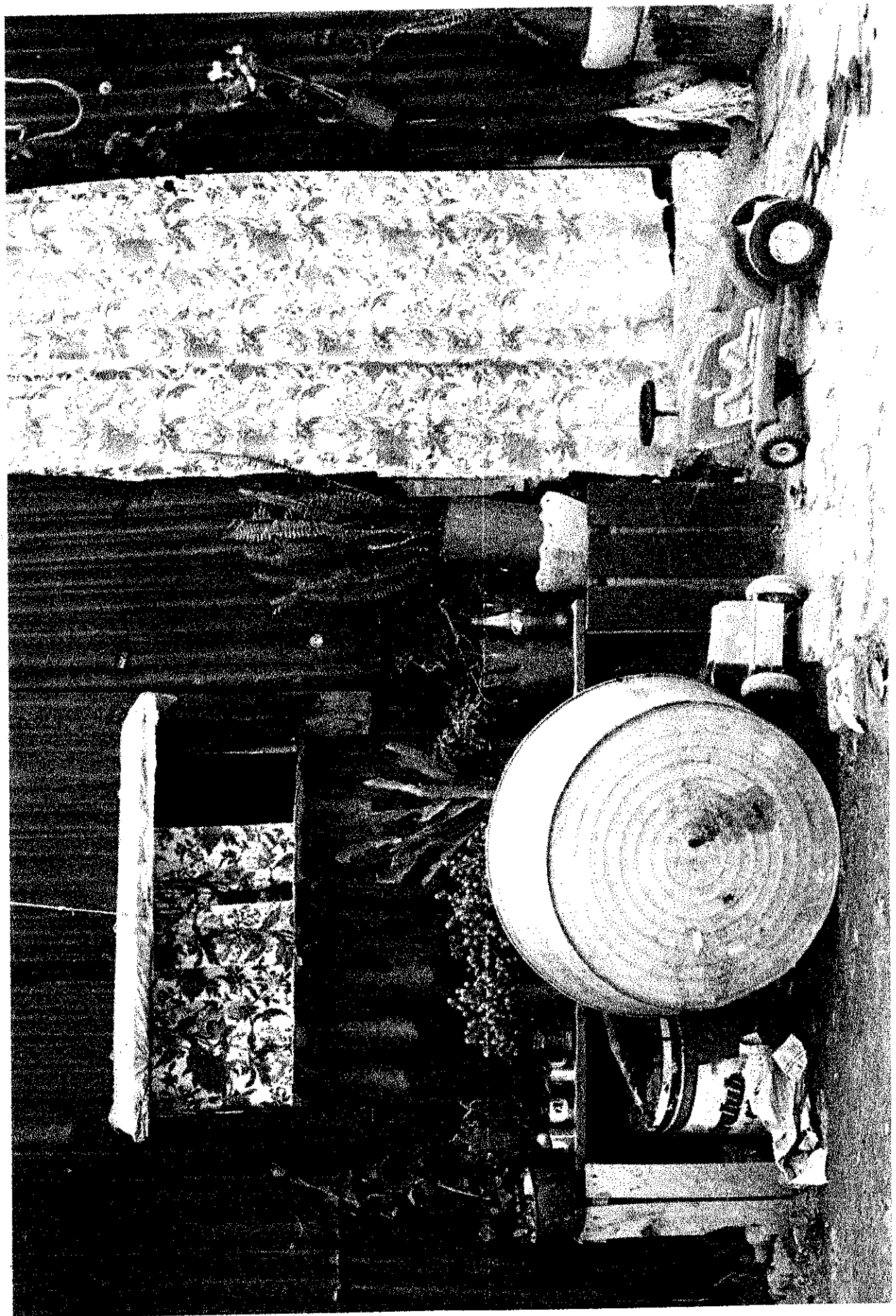
## 2.4 Creación artística

### 2.4.1 Portafolio de fotografías

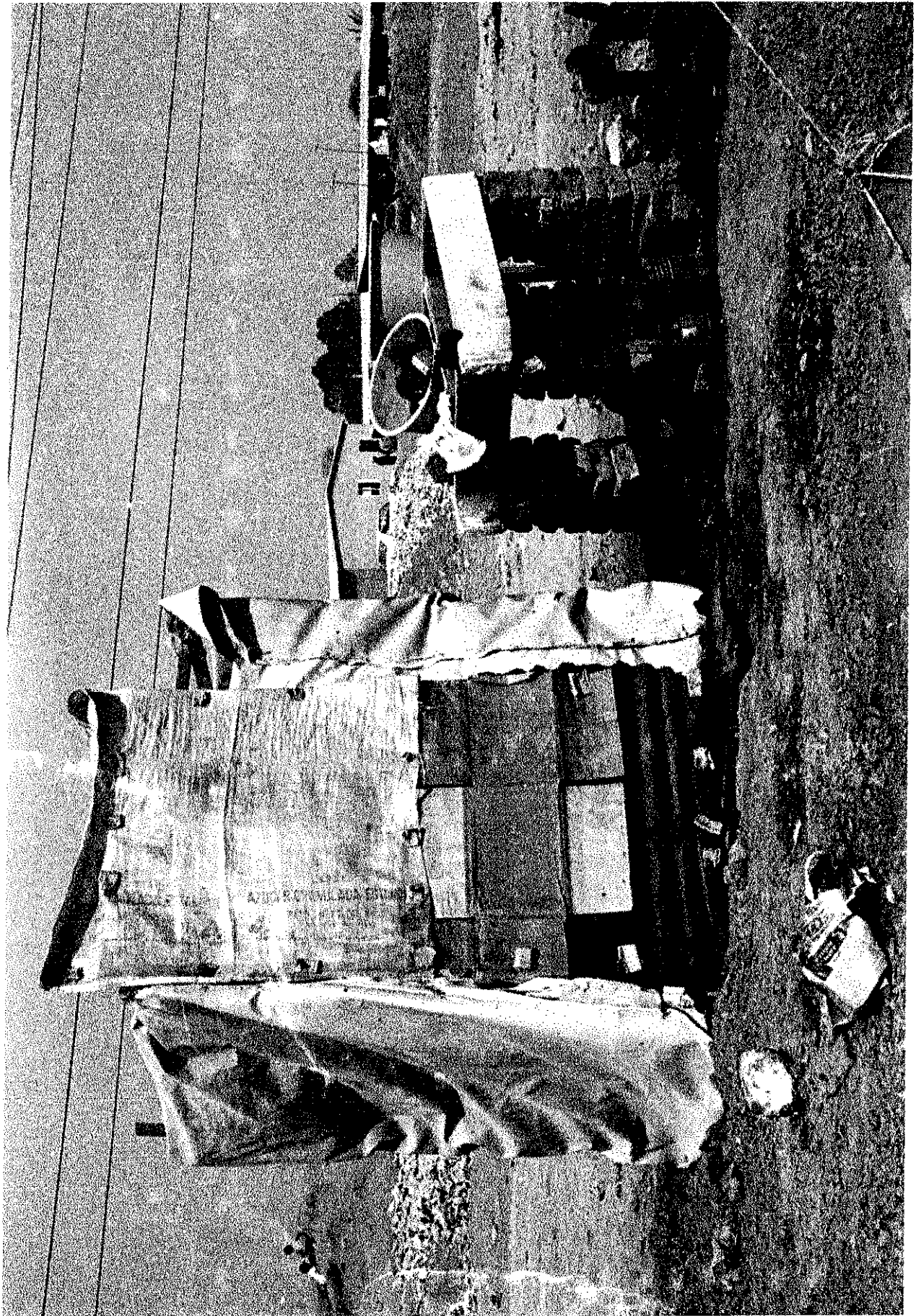
En el presente informe incluyo la impresión de algunas de las 50 fotografías seleccionados. Las primeras de ellas, en el sentido cronológico, las tomé con una cámara analógica en negativos blanco y negro y en diapositivas a color, los cuales he escaneado para su conversión a archivos digitales. El resto corresponde a la era de la fotografía digital. Seguramente se podrán detectar estos procesos de preparación distintos en el resultado impreso que se anexa.

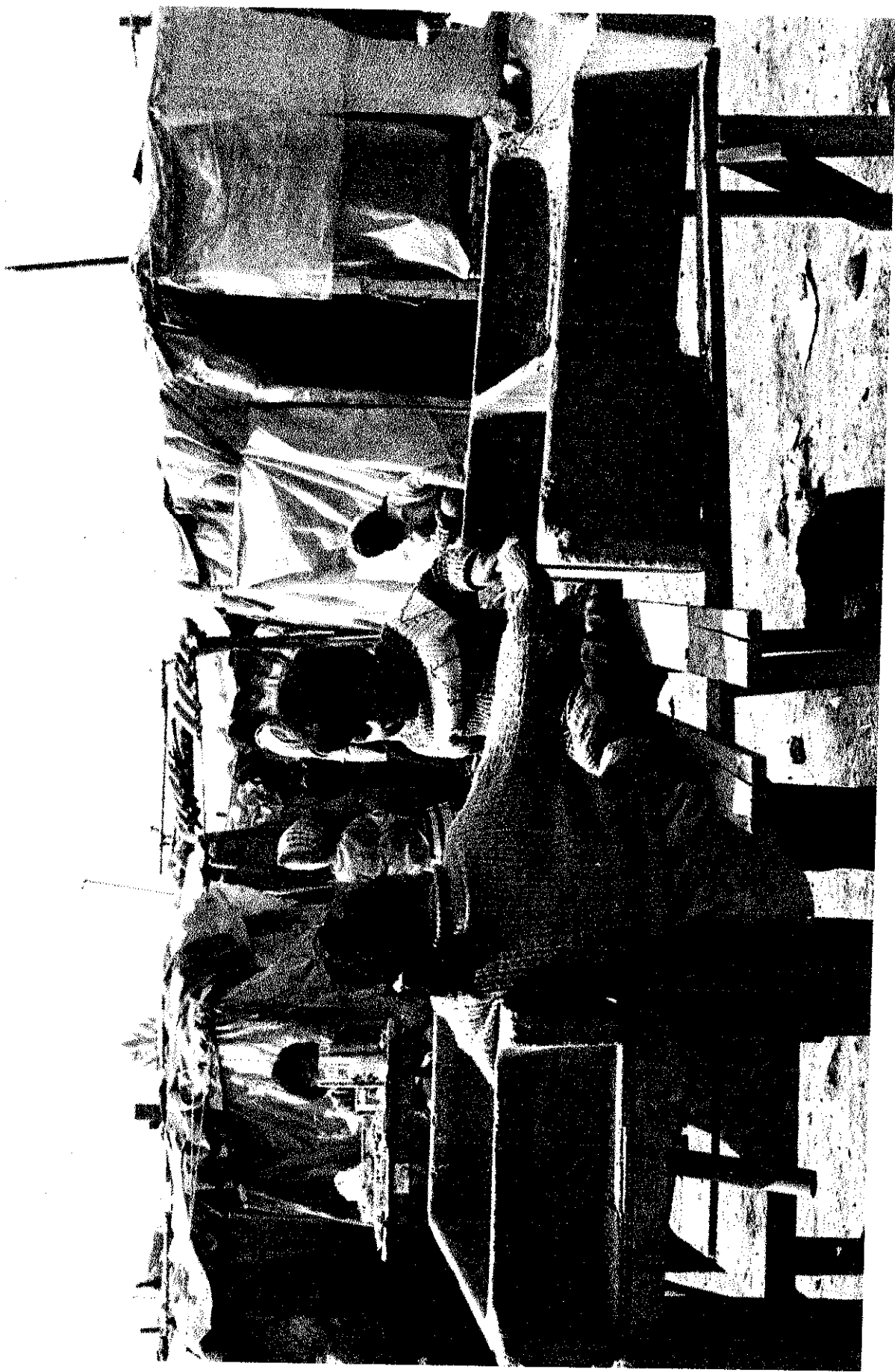
El proceso de selección me llevo varias semanas, repartidas en meses distintos porque no conté con una mesa de luz para observar las diapositivas y los negativos, aunque me ayudé de un viejo proyector de transparencias. Para los negativos trabajé contra la luz del sol. Finalmente el escaneado resultó una actividad nueva para mí, sobre la que aun no logró tener un dominio pleno de la técnica implícita. Por ejemplo, no alcanzo aun a obtener en los archivos digitales producto del escaneo el rico contraste que es evidente en las hojas de contactos de los negativos. Respecto a los archivos digitales, la dificultad consistió en que el proceso de selección lo tuve que realizar dentro de un universo de cientos de fotos, la muy amplia mayoría de las cuales eran solo "ensayos" y repeticiones inútiles. Al final, me quedo con la sensación de que al trabajar con una cámara analógica el fotógrafo dedica un cuidado del que se carece al utilizar una cámara digital.





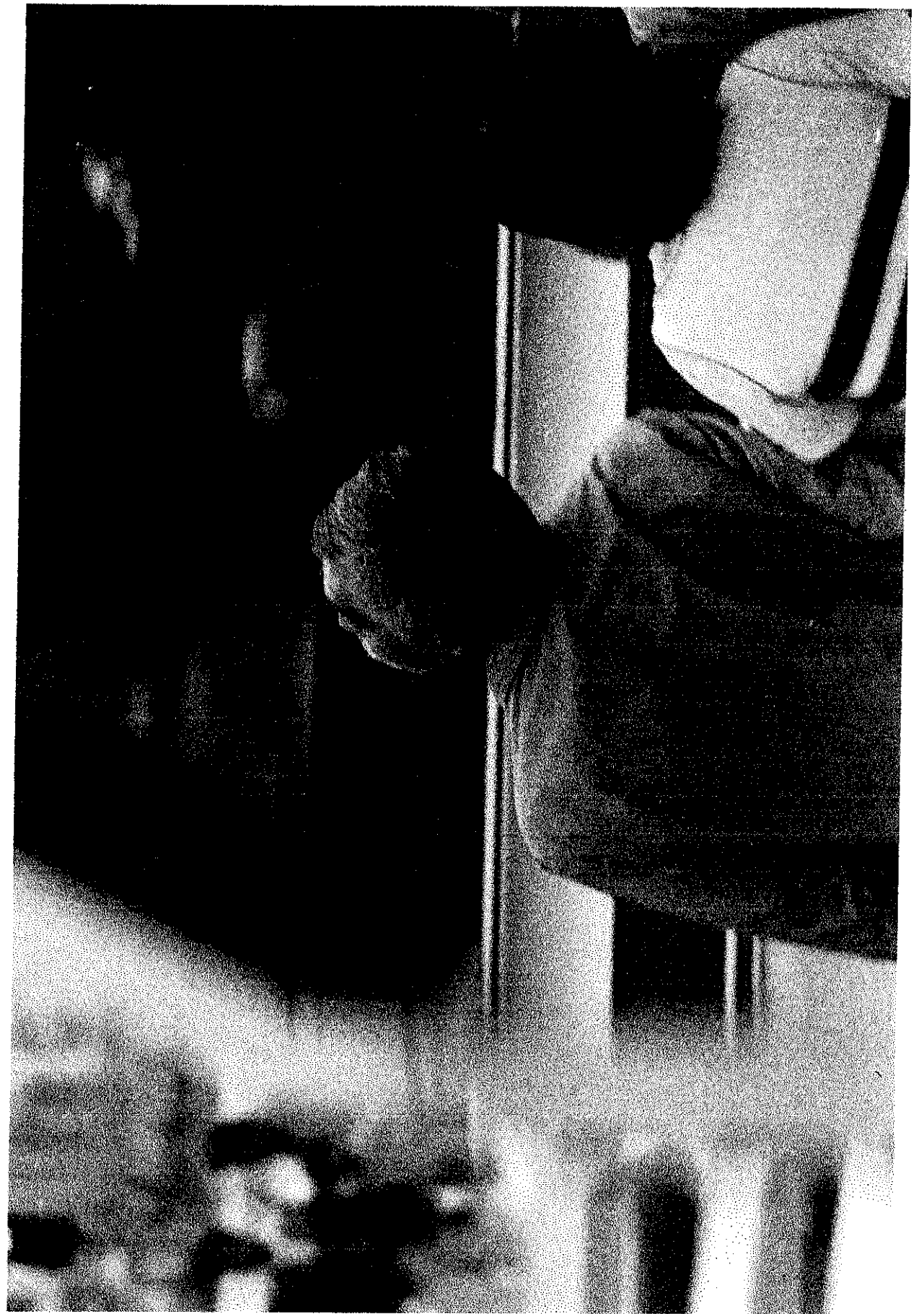


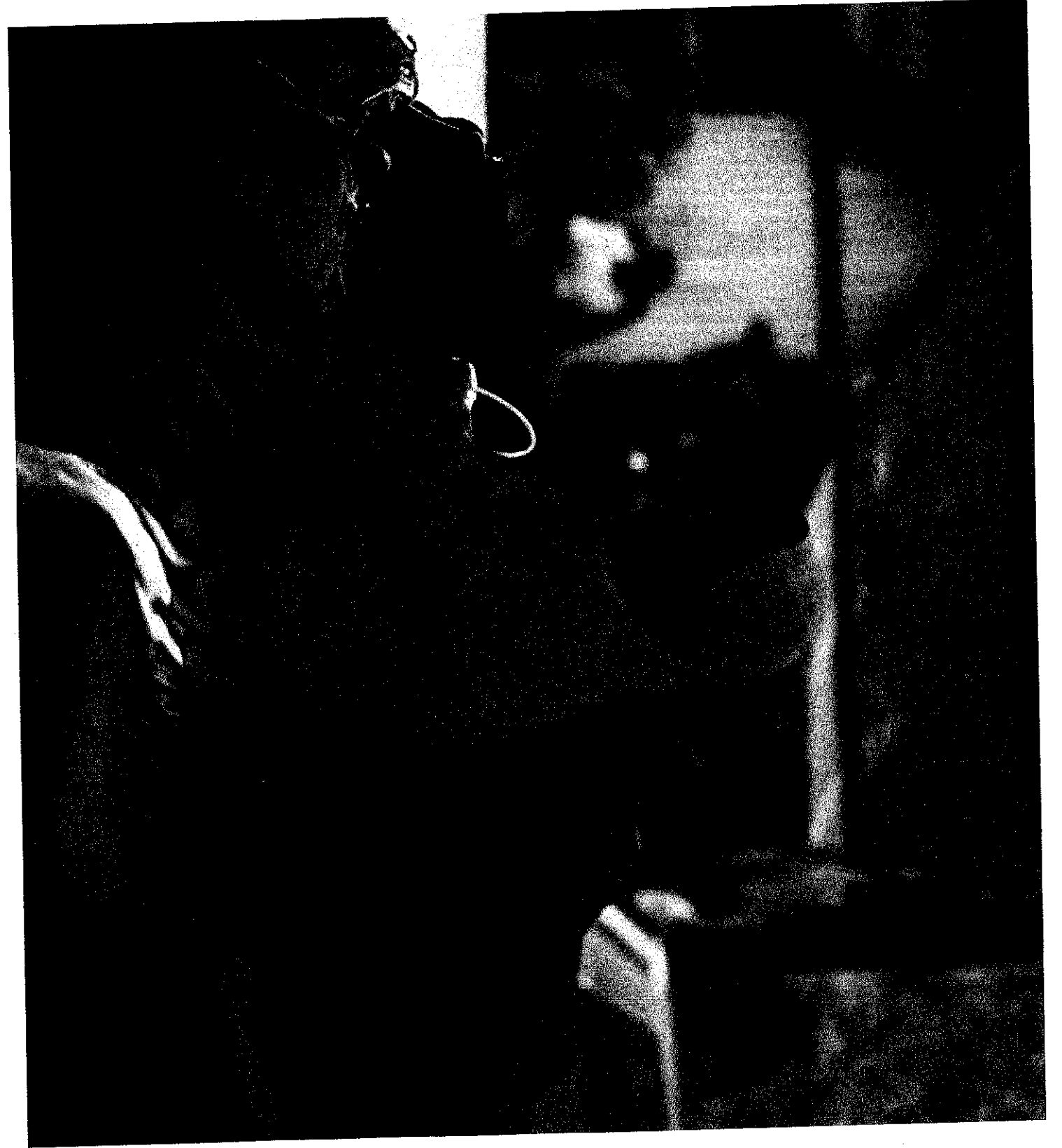




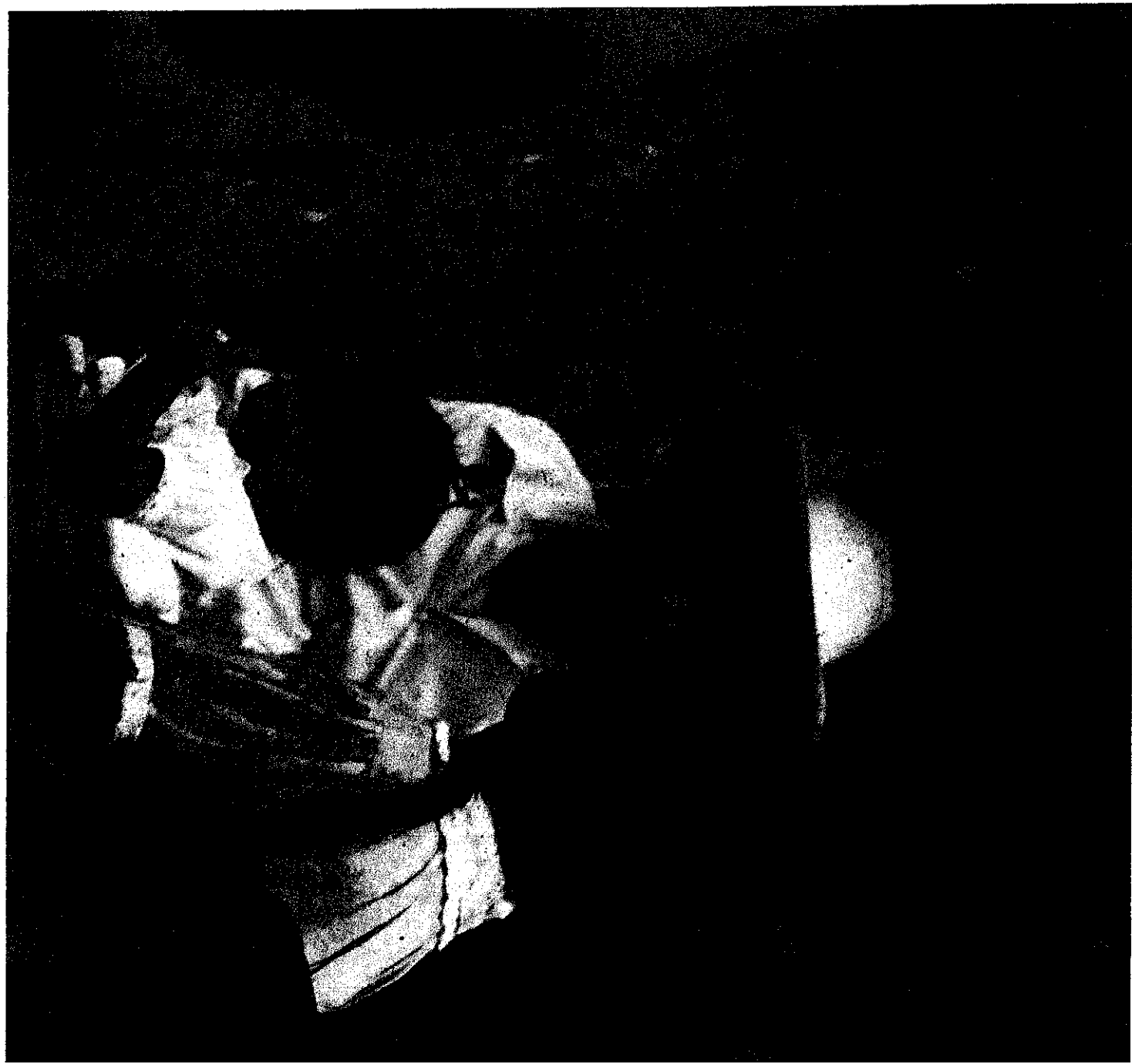


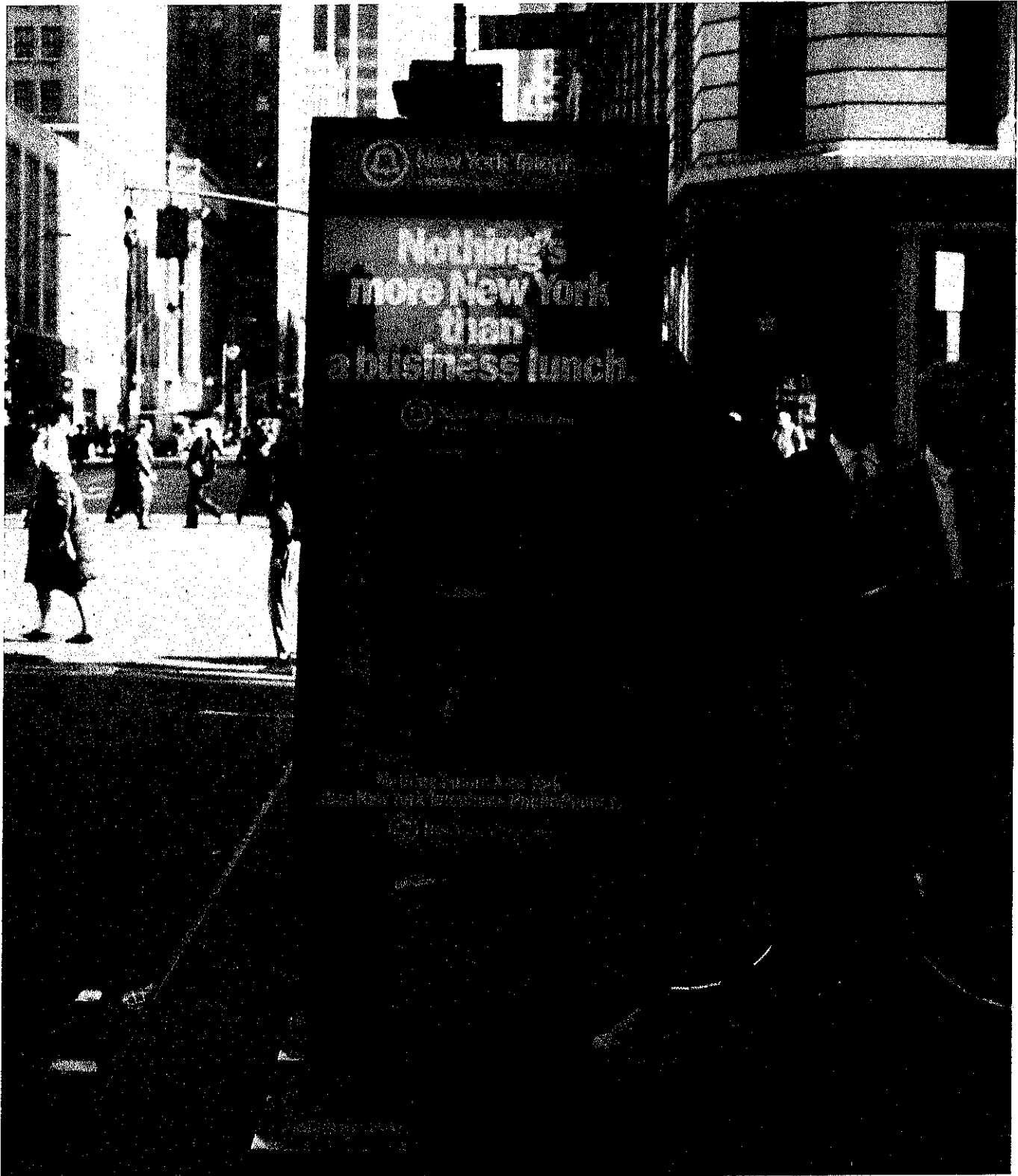












Nothing's  
more New York  
than  
a business lunch.

Nothing's more New York than a business lunch.

