

PARTE 1

EL DESARROLLO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO  
*MODERNA*



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



## EXPANSIÓN DE LA CIUDAD: SEGUNDA MITAD DEL S.XX

Revisar el contexto histórico de la Ciudad de México en su desarrollo económico y social, durante el sXX es de suma importancia en términos de movilidad porque propició el rezago de algunos sectores de la gran urbe como la zona sur, en donde se encuentra el polígono de estudio del presente documento. Por esta razón, vialidades importantes como Calz de Tlalpan y División del Norte quedan incomunicadas de transporte público masivo y fomentando y obligando al uso del automóvil a las personas que habitan en torno a ellas.

A mediados del siglo XX México tuvo un crecimiento acelerado en todos ámbitos debido a acontecimientos como la expropiación y nacionalización del petróleo y el fin de la segunda guerra mundial, por mencionar algunos de los más importantes, que generaron grandes ingresos económicos y permitieron desarrollar todo tipo de industria en México alrededor del año de 1940.

Uno de los tipos de desarrollo que generó mayor impacto en la manera de conformar la ciudad fue el desarrollo urbano debido a que evidenciaba una época en la que México se transformaba pasando de ser un país mayoritariamente rural a uno “moderno”, situación que hizo crecer tanto en extensión y número las ciudades, así como en la cantidad de gente viviendo en ellas.

De ésta manera, de las 55 ciudades que existían en el año de 1940 que concentraban únicamente al 20% de la población aumentaron a 227 para 1980, albergando cerca del 55% de la población del país y para



Fotografía panorámica de la Ciudad de México. Fotografía propia.

el año 2010 alrededor del 72.3-77% de la población vive en alguna de las 384 ciudades, de acuerdo con los datos de CONAPO e INEGI respectivamente<sup>1</sup>. Estos datos toman relevancia porque el desarrollo urbano acelerado comienza a ser una problemática nueva para el país.

Con este crecimiento, el modelo económico del país es replanteado y las ciudades juegan un papel muy importante generando el 86.5% del PIB con actividades de producción, turismo y comercio principalmente, teniendo importante consideración en la importación y exportación internacional. Es así como las ciudades no son únicamente las que concentran a la mayor cantidad de la población sino también las que generan la mayor parte de la riqueza del país, lo que implica actividades laborales/productivas, necesidad de actividades complementarias como las actividades recreativas y ocio y una planificación urbana en conjunto con la vivienda.

A partir de la construcción de infraestructura, desarrollos de vivienda y otros usos entre los que se encuentran industria, comercio y oficinas, en terrenos ubicados en la periferia, comienzan a emerger las áreas metropolitanas<sup>2</sup> lo que es evidencia de la necesidad de expansión territorial debido a la alta concentración de gente, lo cual integra a distintas zonas distantes de manera socio-económica pero no de manera política<sup>3</sup>.

Esto dificulta la provisión de servicios por parte de gobierno como por ejemplo el transporte de

---

1 Desarrollo Orientado Al Transporte. Regenerar Las Ciudades Mexicanas Para Mejorar La Movilidad. ITDP. p.15  
2 CONAPO (2012) Existen 59 zonas metropolitanas actualmente.  
3 Desarrollo Orientado Al Transporte. Regenerar Las Ciudades Mexicanas Para Mejorar La Movilidad. ITDP. p.15

calidad y otro tipo de infraestructura<sup>4</sup>, ya que dicha expansión es de manera horizontal, generando grandes distancias entre puntos focales. También comienzan a generarse problemas como la apropiación de tierras que en un principio fueron rurales con actividades agrícolas o de reserva ecológica, ocasionando un impacto al medio ambiente negativo el cual no se tenía contemplado en su totalidad con relación a las consecuencias.

La baja calidad en el transporte público es causada por la falta de planificación en conjunto con la expansión territorial de las ciudades en el país, lo que provoca que la movilidad esté priorizada por el automóvil particular.

En el caso de la ciudad de México, el desarrollo del transporte público ha tenido un proceso en conjunto con el crecimiento de la población y extensión territorial, sin embargo no ha sido planeado a la par, sino que se ha transformado a partir de la saturación de infraestructura en lugar de ser una previsión y planificación urbana a futuro. Para 1940, la ciudad ya era considerada la concentración urbana más importante del país.

La Ciudad de México antes del año 1941 estaba constituida por lo que hoy son las delegaciones Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Miguel Hidalgo y Benito Juárez con 12 delegaciones que no pertenecían a la entonces denominada "Ciudad" pero sí al Distrito Federal (Azcapotzalco, Coyoacán, Cuajimalpa, Gustavo A. Madero, Ixtalcalco (sic), Ixtapalapa (sic), Magdalena Contreras, Milpa Alta, Álvaro Obregón, Tláhuac, Tlalpan y Xochimilco) hasta la entrada la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal de diciembre de 1941, cuando el territorio del Distrito Federal se divide en 16 delegaciones<sup>5</sup>.

La población a mediados de siglo se extiende hacia el norte de la ciudad de México creando la zona Metropolitana.

"...en 1960 la zona metropolitana de la ciudad de México incluía a los municipios de Naucalpan, Tlalnepantla, Ecatepec y Chimalhuacán, del estado de México, y a todo el Distrito Federal, excepto las delegaciones Milpa Alta y Tláhuac. Hoy en día abarca –según estudios elaborados por el autor en el Centro de Estudios económicos y Demográficos de El Colegio de México- Todo el Distrito Federal (excepto Milpa Alta) y, del estado de México, además de los municipios mencionados, los de Tultitlán, Coacalco, La Paz, Cuautitlán, Zaragoza, Chimalhuacán, Huixquilucan y Nezahualcóyotl." (Unikel, Luis. 1974).

4 Como por ejemplo servicios de agua, electricidad y drenaje, entre otros.

5 Unikel, Luis. La Dinámica del Crecimiento de la Ciudad de México. 1974 p. 178



Figura 1.-Ciudad de México 1950  
Fuente: mxcity.mx

Esta expansión vino acompañada del desarrollo industrial de la ciudad con asentamientos de fábricas hacia el norte, convirtiendo a la zona centro en la zona de intercambio comercial más importante.

El transporte público que predominaba en el país para esa época era el camión de concesión privada ruta 100, el cual sustituyó a los tranvías que tenían menor capacidad. Dichos tranvías elaboraban rutas que conectaban los lugares de trabajo hacia las zonas habitacionales, las cuales al poco tiempo comenzaron a ser insuficientes debido al acelerado incremento de la población.

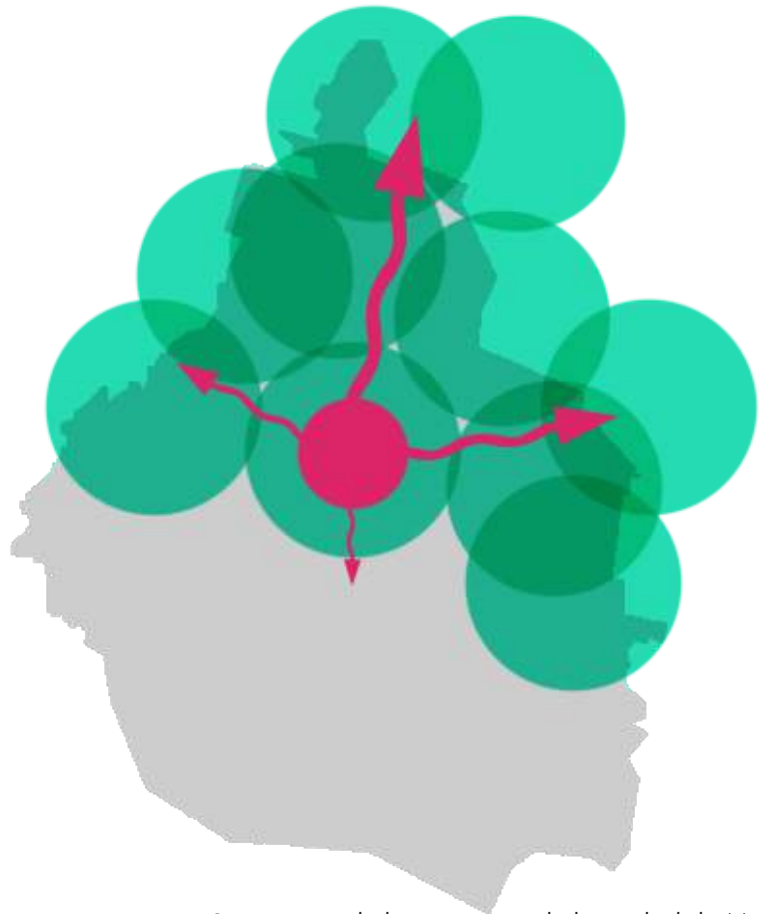


Figura 2-Esquema de la expansión de la ciudad de México.



Figura 3. Distribuidor "Los Hongos" obra de la administración Hank González, para interconectar las avenidas Mariano Escobedo, Ejército Nacional, Río San Joaquín, Thiers y Newton

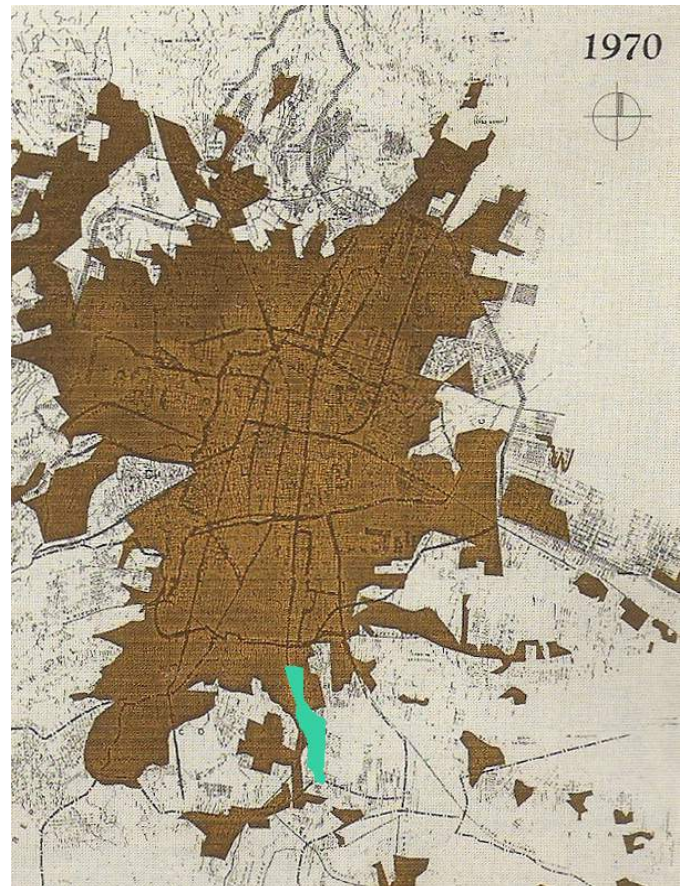
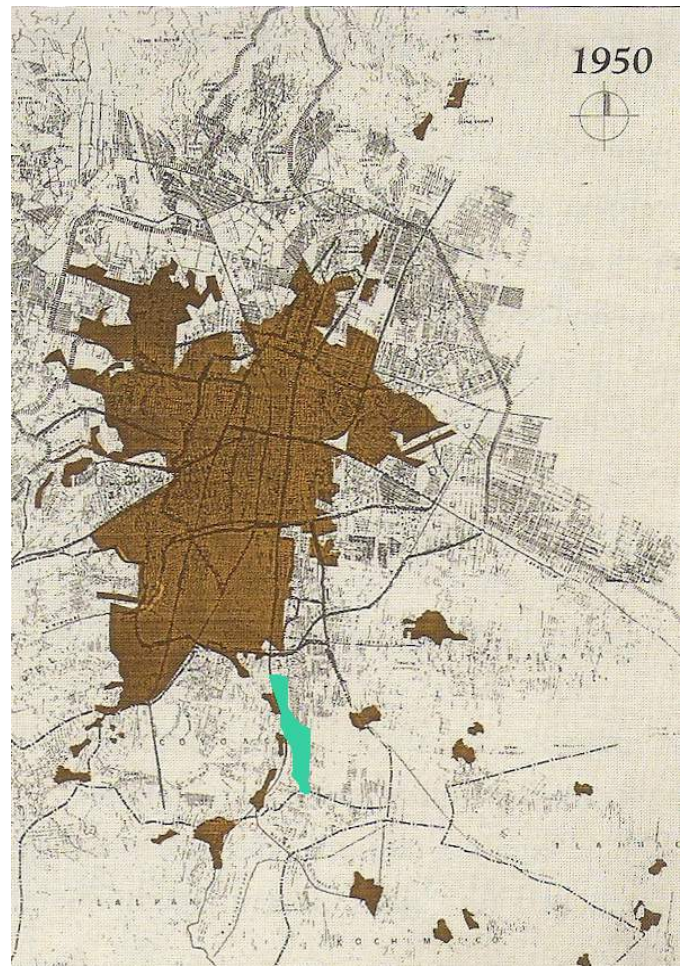


Figura 4. Esquemas del crecimiento de la Ciudad de México durante la segunda mitad del s. XX. Fuente: Navarro Benítez, 1993.

## Zona metropolitana y área urbana de la ciudad de México / 1970

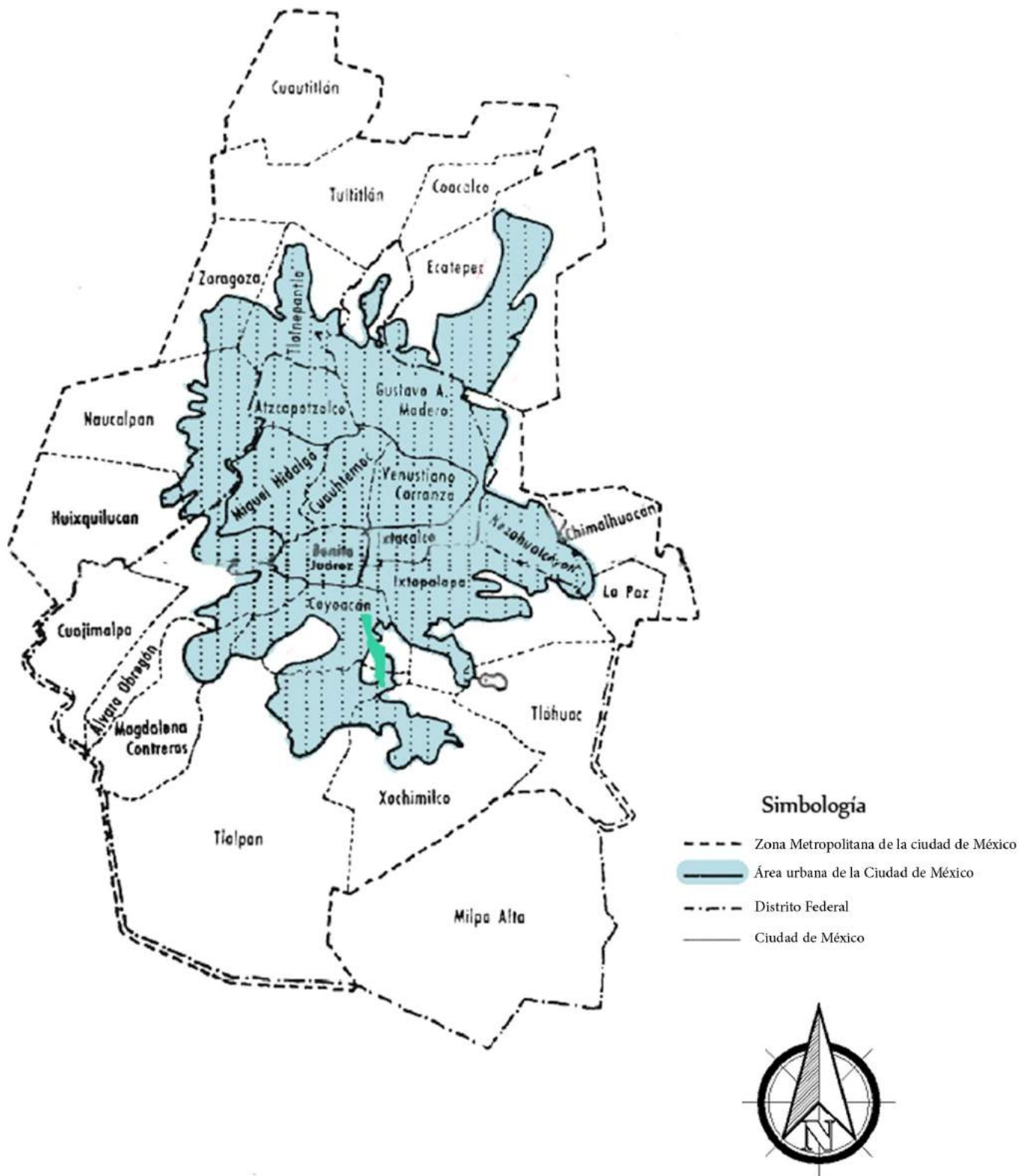


Figura 5. Extensión de la Ciudad con el área metropolitana hacia el norte. Al sur no hay tanto crecimiento.  
Fuente: Unikel, Luis, 1974.



Figura 6. Extensión de la Ciudad con el área metropolitana en el año 2006. Fuente: en.academic.ru 2015

## LOS EJES VIALES: SOLUCIÓN A LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD

Aunado al problema del transporte público, a mitad del siglo XX el incremento en la importación del automóvil particular como nueva forma de movilidad saturó las calles de la ciudad. Consecuentemente fue ejecutado un plan de movilidad el cual consistió en generar grandes vías que comunicaran de manera más directa las distintas zonas de la ciudad mediante el automóvil, denominadas “Ejes Viales”, las cuales modificaron algunas de las calles convirtiéndolas en grandes avenidas que circulan (la mayoría de ellas) en un solo sentido de norte a sur, de oriente a poniente y viceversa. La estrategia es llevada a cabo por el entonces regente del Departamento del Distrito Federal Carlos Hank González comenzando la obra en abril de 1978 terminando en 1979.

Con la construcción de los ejes se implementan como vías rápidas dos anillos que rodeaban la ciudad, el Circuito Interior y el Anillo Periférico<sup>1</sup> dando continuidad a la estrategia de 1938 del Arquitecto Carlos Contreras que contemplaba los primeros límites de la ciudad con vías rápidas como el anillo interior (hoy las calles Manuel González, Insurgentes, Berlín, Claudio Bernard, Chimalpopoca, Congreso de la Unión, Circunvalación, Del Trabajo y Canal del Norte) y el anillo exterior (actualmente las avenidas de Río Consulado, Circuito Interior, José Vasconcelos, Revolución, Viaducto Piedad o Miguel Alemán y Francisco del Paso)<sup>2</sup>.

Rápidamente los ejes viales que fueron planeados para desahogar el tráfico de la ciudad sobrepasaron su capacidad porque aumentó la cantidad de unidades de transporte colectivo y automóviles (particulares y taxis). Casi simultáneamente, debido a la problemática de transporte se determina proyectar un transporte más eficiente de acuerdo a los primeros estudios realizados de origen-destino con la “Encuesta: Ciudad de México: El metro como sistema de transporte de la fuerza de trabajo” que consideraba la ocupación de las personas entrevistadas, el uso del transporte utilizado con mayor frecuencia, los itinerarios, destinos y el tiempo que tomaba cada viaje.

Con ello comienza la proyección y construcción de un transporte masivo para la Ciudad de México: el Transporte Colectivo Metro en el año de 1967 con la línea 1, 2 y 3.

Recorría en su fundación de norte a sur y oriente a poniente

1 Longoria, Jorge. Ejes Viales del DF: Mapas, listado y alcances.

2 Legorreta, Jorge. REPORTAJE /HISTORIA DE DOS VIALIDADES EN CAMINO DE TRANSFORMARSE. La Jornada, 2002.

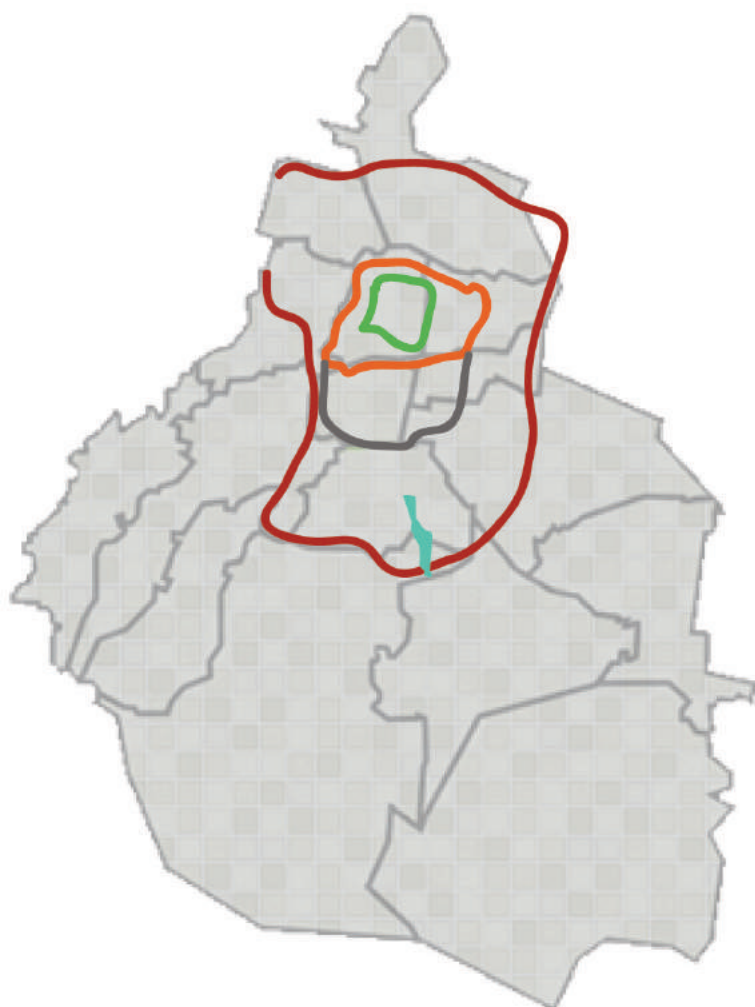


Figura 7. Esquema de los "anillos" de la Ciudad de México.

-Verde: Circuito interior  
 -Naranja: Circuito exterior (actualmente circuito interior y Viaducto Río de la Piedad y Consulado).

-Gris: Circuito exterior, ampliación 1977. (actualmente Circuito Bicentenario).

-Rojo: Anillo Periférico. 1964

Elaboración propia.

POBLACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DEL DISTRITO FEDERAL Y DEL ÁREA URBANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, 1900-1970  
 (Miles de habitantes)

<i>Unidades territoriales</i>	1900	1930	1940	1950	1960	1970
(1) Ciudad de México	345	1 029	1 448	2 235	2 832	2 907
(2) Distrito Federal	542	1 229	1 757	3 050	4 870	6 967
(3) Área urbana de la ciudad de México <sup>ab</sup>	345	1 049	1 560	2 872	4 910	8 567 <sup>d</sup>
(4) — en el Distrito Federal <sup>b</sup>	345	1 049	1 560	2 861	4 677	6 855 <sup>d</sup>
(5) — en el estado de México <sup>b</sup>	—	—	— <sup>c</sup>	11	233	1 712 <sup>d</sup>
(6) (1)/(3) × 100 (%)	100.0	98.0	92.9	77.8	57.7	33.9
(7) (4)/(3) × 100 (%)	100.0	100.0	100.0	99.6	95.3	80.0
(8) (5)/(3) × 100 (%)	0.0	0.0	0.0	0.4	4.7	20.0

<sup>a</sup> El área urbana de la ciudad de México contiene una parte en el Distrito Federal y otra en el estado de México.

<sup>b</sup> Estimaciones hechas en el Centro de Estudios Económicos y Demográficos de El Colegio de México: programa de investigación sobre el proceso de urbanización en México.

<sup>c</sup> Hasta 1940 el AUCM estaba totalmente contenida dentro del Distrito Federal.

<sup>d</sup> Datos estimados con base en las cifras del censo de población de 1970 y llevados, aproximadamente, al 30 de junio de ese año.

FUENTE: Censos generales de población, Secretaría de Industria y Comercio, de Economía Nacional y Ministerio de Fomento; Centro de Estudios Económicos y Demográficos, "Urbanización", *Dinámica de la población en México*, El Colegio de México, México, p. 137; cuadro v-12, Instituto de Geografía, *op. cit.*

las distintas zonas de la ciudad con mayor población, considerando los puntos de conexión y las líneas de deseo, conectando en un esquema de cruz <sup>3</sup>

La construcción del metro obligó a las rutas de microbuses privados y del gobierno a ser modificadas y tener como destinos más importantes las diferentes estaciones de metro que hasta ese momento estaban construidas.

Surgen conceptos como “conectividad integral” buscando relacionar el transporte de autobuses y camiones con el metro, tratando de hacer “conexiones estratégicas” (Navarro, p.54), lo que es fundamental para el desarrollo e implementación de los distintos Centros de Transferencia Modal (CETRAM) que existen hoy en día, siendo núcleos de transición entre un transporte y otro.

Este criterio es fundamental para comprender la movilidad hoy en día, que considera más allá de los propios medios de transporte, planeando de manera conjunta las funciones urbanas y la relación con la ciudad.

Pero pese a que se estaba tomando en cuenta un diseño de movilidad, aún es independiente a los estudios de planificación urbana, que no consideraba un diseño en conjunto, lo que ocasionó que de nuevo fuera insuficiente el metro como transporte masivo, debido al crecimiento desmedido de la población, por lo cual se planteó aumentar el número de líneas.

Con ello también se plantearon trenes radiales para comunicar la ciudad con el área metropolitana (los cuales nunca fueron construidos) con la intención de disminuir el uso del automóvil.

---

3 Borja Navarrete, Ángel. Treinta años de hacer metro en la Ciudad de México.

Figura 8. Comparativa del crecimiento de la Ciudad de México respecto con otras grandes ciudades del país, evidenciando el que la gran expansión territorial urbana genera estrategias de movilidad más complejas.



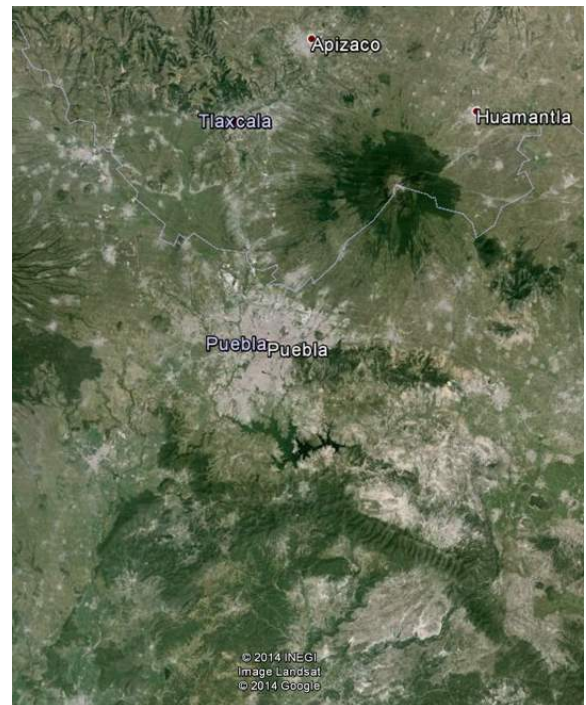
Ciudad de México y Área Metropolitana 2014.



Ciudad de Guadalajara, Jalisco 2014



Ciudad de Monterrey, Nuevo León. 2014



Ciudad de Puebla, Puebla. 2014

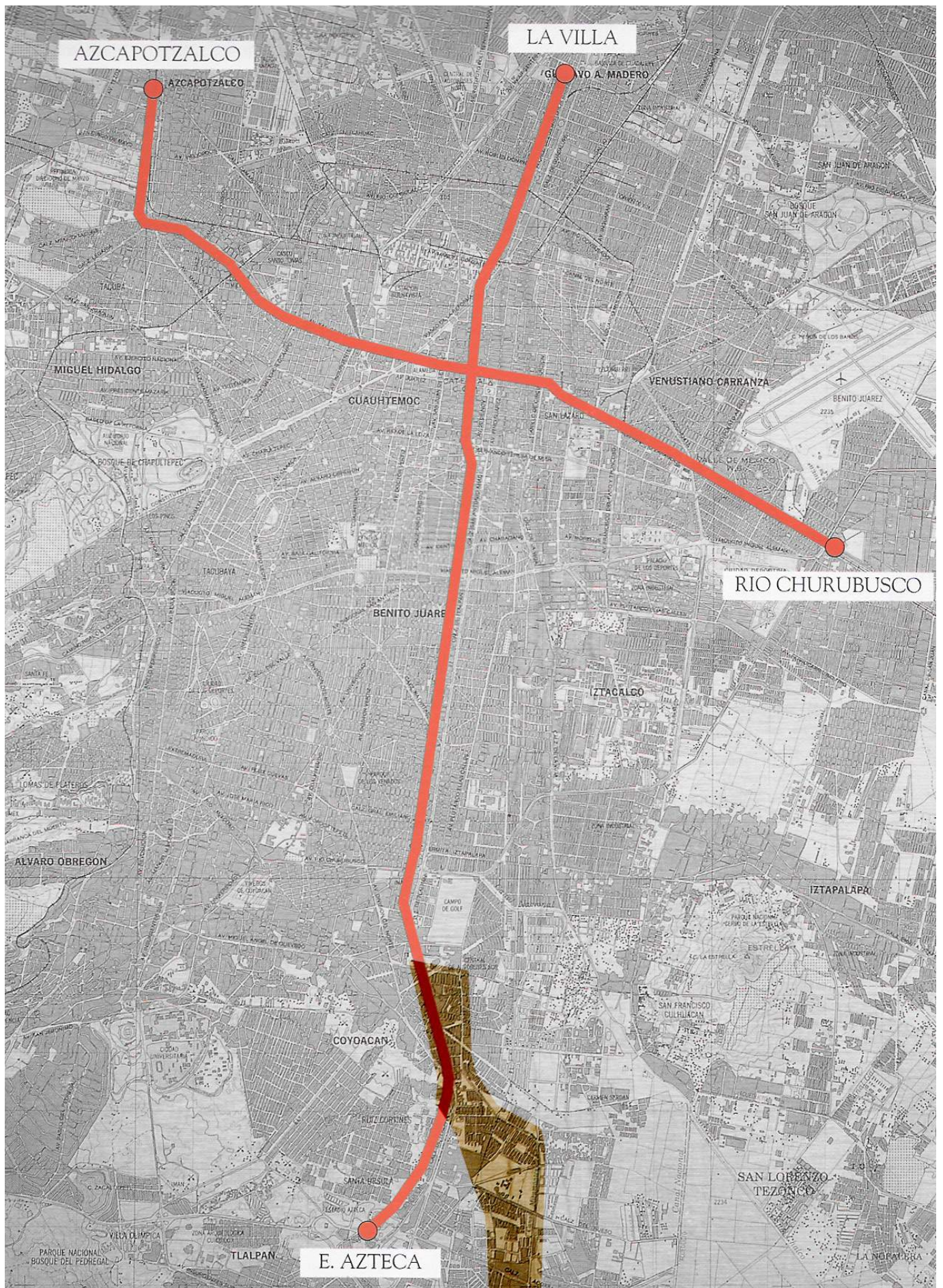


Figura 9. Primer esquema del Plan Maestro Metro de la Ciudad de México en forma de cruz. Fuente: Treinta años de hacer el Metro: Ciudad de México (ICA).

## PLANES DE MOVILIDAD SXXI

En la primera década del s.XXI comienzan a establecerse reglas en torno al cuidado del medio ambiente a nivel mundial con una gran preocupación en los principales emisores de gases de efecto invernadero entre los que destaca de manera importante los medios de transporte que día a día generan una gran cantidad de contaminación en el mundo, siendo la Ciudad de México el mayor contaminante del país.

Con estas consideraciones además de la experiencia que existe históricamente en el desarrollo de la ciudad, se trata de implementar el transporte público como la manera principal de movilidad en la ciudad tratando de combatir los problemas antes mencionados, optimizar la velocidad en la que las personas se mueven de un lado a otro y mejorar la calidad de vida.

Llegando a este punto hablar sobre el desarrollo del sistema de transporte Metrobús es relevante ya que es un sistema conformado por empresas de recaudación y que brindan el servicio de transporte y un organismo público descentralizado encargado de la administración, planificación y control del sistema de corredores de transporte. Se implementó en el año de 2007 con la primer línea sobre el corredor Indios Verdes-El Caminero recorriendo la avenida más larga de la ciudad, la Avenida de los Insurgentes.

El Metrobús sustituyó a los transportes de concesión privada que tenían rutas sobre dicha avenida confinando el transporte público en un carril único para ordenar el arroyo vehicular evitando obstaculizar el transporte privado con el público con el fin de no entorpecer el tráfico, así como sustituir el uso del automóvil de miles de personas.

El corredor fue elegido porque es en donde una gran cantidad de personas se mueven de acuerdo a sus destinos, los cuales son principalmente los lugares de trabajo, escuela y vivienda. Posteriormente han sido desarrollados otras líneas del sistema Metrobús que conectan con el centro y oriente para mejorar la conexión en toda la ciudad.

Otro sistema de transporte público que se ha implementado en la ciudad en la última década es el sistema de transporte público Ecobici, el cual está diseñado para recorrer la ciudad en bicicleta, funcionando con un sistema de prepago y renta de los vehículos con estaciones en zonas estratégicas, las cuales sirven para recorrer rutas de distancias que no sobrepasan los 10 km. Este sistema surge como alternativa de movilidad amable con el medio ambiente y en congruencia con un plan de salud para la ciudad fomentando la acti-

vidad física.

La bicicleta ha sido un transporte que ha estado presente en el país desde las primeras décadas del siglo XX. Fue inventada en el siglo XVIII en Inglaterra y ha tenido diversas modificaciones hasta ser lo que conocemos hoy en día.

En el país ha sido un transporte popular, en primera instancia se utilizó como una alternativa para las personas que no podían pagar un transporte público o un automóvil privado. Durante algunas épocas fue el principal modo de movilidad en la ciudad y en gran parte del país (excluyendo en este caso a las personas consideradas de clase media, media-alta, alta).

Con el tiempo fue olvidándose a causa de las grandes distancias que se comenzaban a recorrer, quedando rezagada a las personas con menos recursos de la ciudad. Hasta el siglo XXI es que comienza a verse a la bicicleta como el modo de transporte del futuro, debido a su flexibilidad y eficiencia dentro de la ciudad. <sup>1</sup>

“...es una estrategia integral que no busca sustituir por completo los viajes en auto, sino ofrecer a la ciudadanía una alternativa de movilidad intermodal en el cual se racionalice el uso del transporte individual motorizado y se maximice el uso de la bicicleta en la rutina diaria para realizar viajes cortos, medios y largos...” (SEDEMA 2007).

1 SEDEMA, Visión integral, Estrategia de movilidad en Bicicleta de la Ciudad de México.



Figura 10. Primer tramo del anillo periférico. Foto: 30 años del metro



Figura 11. Tranvía sobre Calzada de Talpan. Foto: 30 años del metro



Figura 12. Metro de la Ciudad de México. Foto: Travelreportmx



Figura 13. Sistema de transporte Metrobús DF, Fuente: "Ymblanter", Wikimedia Commons 2014