

La ineficiencia en el urbanismo de la Ciudad de México

DANIEL OCHOA RODRÍGUEZ, SAMUEL CÁRDENAS GARCÍA

Resumen— Hablar del urbanismo de la Ciudad de México es hablar de una complejidad poco distante del caos. La capital mexicana es una ciudad en donde existen muchos problemas urbanos ocasionados por una traza basada en la economía y no por las necesidades y actividades humanas. Resulta muy difícil abordar únicamente un tema. Al intentar resolver la estructura de la ineficiencia, se cae en una serie de ligaduras y complicidades entre los distintos factores que son causa de su deficiente configuración actual y características predominantes.

I. PLANTEAMIENTO DEL OBJETIVO

El objetivo es encontrar y acotar algunos de los motivos de la ineficiencia urbana en la Ciudad de México a través del estudio de la interacción entre los elementos políticos, sociales y económicos que influyen en la estructura y la disposición de la ciudad. Es menester clasificar y definir las distintas zonas de la ciudad para proponer un diálogo equilibrado entre ellas y mejorar su comunicación y vínculos.

II. INTRODUCCIÓN: EL EJE ECONÓMICO EN EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD Y FENÓMENOS DERIVADOS

La economía expresada en términos urbanos es uno de los factores más importantes a considerar en el estudio de la ineficiencia de la traza urbana actual.

“En cuanto a las grandes máquinas capitalísticas, sus maquinismos de base fueron proliferantes: máquinas de Estado urbano y de realeza luego, máquinas comerciales, bancarias, máquinas de navegación, máquinas religiosas monoteístas, máquinas musicales y plásticas desterritorializadas, máquinas científicas y técnicas, etcétera.”¹

Como punto de partida, uno de los fenómenos que primero saltan a la vista es el caso del centro histórico. A diferencia de la gran mayoría de las ciudades importantes en el mundo, el centro de la Ciudad de México no es la zona más exclusiva, ni la que tiene el mayor poder adquisitivo. El centro, siendo una zona con una gran carga simbólica e importancia histórica en la ciudad, ¿cómo es posible que se mantenga en un estado tan decadente como el que presenta actualmente?

Por detrás de cualquier justificación o pretexto lógico que se pueda imponer (tal como la renta congelada, el comercio informal, el abandono progresivo o la demagogia), existe un cuerpo de premisas que organizan el sistema de la ciudad, así como su naturaleza, ritmo, funciones y, por ende, la génesis de estos fenómenos.

Para resolver la pregunta es importante considerar que cada zona dentro de la ciudad presenta una vocación e identidad particular para el desarrollo de ciertas actividades.

Así como el centro, existen numerosas zonas aptas y convenientes dentro de la ciudad que podrían albergar importantes desarrollos inmobiliarios, centros financieros, centros de comercio, polos educativos, etcétera. Sin embargo, las condiciones socioeconómicas y urbano-políticas actuales, proponen como solución la formación de nuevos desarrollos económicos en lugares distantes y problemáticos. Se deja sin oportunidad a varias zonas que conservan una vocación adecuada para ser la sede de tales procesos.

Santa Fe es quizás uno de los ejemplos más explícitos y un perfecto objeto de estudio para abordar el análisis de un sitio apartado de la ciudad. En vez de ser un verdadero distrito financiero es más bien un apéndice urbano (o malformación si se pretende tomar los conceptos de la anatomía animal).

“...primero se pueblan sitios inconexos formando un cuadro desordenado de parches sobre el territorio con viviendas impersonales sin espacios funcionales de convivencia y recreación. Después se introducen servicios, y el transporte público llega (si acaso) en condiciones irregulares. El aislamiento obliga a desplazamientos de altísimo costo...sin accesibilidad al espacio propiamente urbano, sin integración e identidad, y sin un tejido social vivo, los nuevos desarrollos de vivienda brotan y luego decaen en un vacío de ciudad”.²

Santa Fe casi en su totalidad carece de servicios completos: hay escasez de agua, servicios de transporte público sumamente deficientes, poca iluminación, pocas banquetas y prácticamente nulos espacios públicos. Es un pedazo de ciudad inconscientemente diseñado para recorrerse predominantemente en algún tipo de transporte motorizado. No está planeada la vida fuera de los edificios.

A pesar de todas las desventajas, alberga los centros corporativos y las empresas más importantes del país. Hubo varios factores que propiciaron que un relleno sanitario se convirtiera en lo que, hoy día, es el centro financiero más importante de la ciudad.

III. LA CONFIGURACIÓN DE LA CIUDAD POR MEDIO DE “ZONAS”

La Ciudad de México es una suma de factores y fuerzas que actúan en todas direcciones. Desde antes de ser establecida como una ciudad, se encontraba configurada por una numerosa cantidad de pueblos distribuidos a lo largo de todo el valle que ocupa actualmente. A través del tiempo se fueron borrando sus límites geográficos gracias al crecimiento irracional.

En la ciudad se pueden distinguir dos tipos de zonas por su naturaleza: “Zonas de Transición” y “Zonas Estáticas”. Estas zonas conservan una relación binaria dentro de una estructura rizomática, (basado en el concepto de “rizoma” de Deleuze y Guattari):

“Un rizoma puede ser roto, interrumpido en cualquier parte, pero siempre recomienza según ésta o aquella de sus líneas, y según otras. Es imposible acabar con las hormigas, puesto que forman un rizoma animal que aunque se destruya en su mayor parte, no cesa de reconstruirse. Todo rizoma comprende líneas de segmentariedad según las cuales está estratificado, territorializado, organizado, significado, atribuido, etc.”³

Las “zonas estáticas” son aquellas que tienen un alto contenido simbólico, predominan casi en su totalidad territorios habitacionales en donde también se realizan actividades de comercio local de bajo impacto económico y actividades derivadas de la vivienda. Estas zonas reciben la denominación “estáticas” por la peculiar característica de mantener su identidad y vocación a lo largo del tiempo sin importar los movimientos artísticos, las tendencias urbano-arquitectónicas, las fluctuaciones económicas, las decisiones políticas o las variaciones sociales.

El habitante de la capital en muchas ocasiones busca inconscientemente una identidad que lo acoja, que otorgue una particularidad al nacimiento de sus hijos. Algunos de los nombres que entran dentro de esta categoría son: Coyoacán, Tlatelolco, Tacubaya, San Ángel, Tepeyac, Tacuba, Iztapalapa, Tlalpan, Milpa Alta, Azcapotzalco, Chapultepec, Chimalistac, Santa María la Ribera, etcétera. Gran parte de ellos conservan su toponimia en Náhuatl lo cual afirma su trascendente y atemporal identidad. (Figura 1).

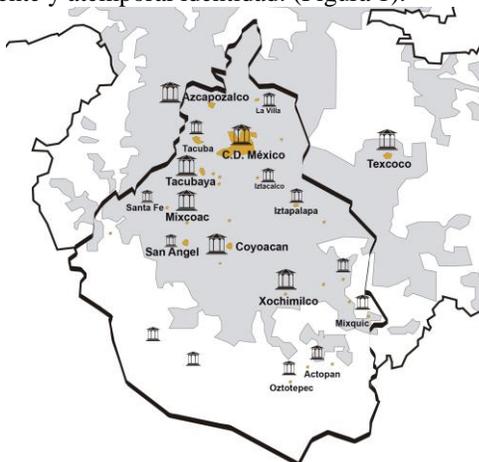


Fig. 1 Ubicación de zonas estáticas en el plano metropolitano.

Los nombres de estas zonas en muchas ocasiones son utilizados para nominar grandes extensiones territoriales. El apelativo es tomado más allá de sus límites geográficos, abarcando una dimensión más de carácter cultural que administrativo. Por ejemplo : Tlalpan comprende un vasto territorio en donde sólo una pequeña parte dentro de él conserva el valor y la identidad por el cual toda la extensión es nominada, precisamente el centro de Tlalpan.

En contraposición, las “zonas de transición” son aquellas que presentan un escaso valor simbólico. Son lugares que tienen poca identidad o una identidad que está en proceso de génesis. Surgen como vías de conexión entre las zonas estáticas y a lo largo de su extensión van generando un programa de actividades diverso, es por eso que recibe el apelativo “de transición”. Estas zonas configuran un puente que rechaza y elimina cualquier influencia y valor por parte de alguna de las zonas estáticas a las que comunica. Sus actividades varían mucho dependiendo de la ubicación, pero tienen la

característica en común que surgen durante el siglo XX gracias a una traza orientada al uso del automóvil. (Figura 2).

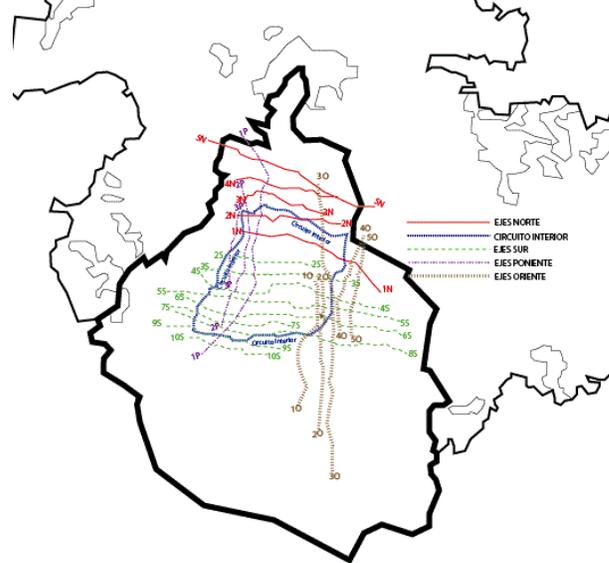


Fig. 2 La creación de los ejes viales ha dejado grandes fisuras dentro del tejido urbano, promoviendo la interrupción de zonas estáticas y la aparición de zonas de transición.

Actualmente en el siglo XXI, las zonas de transición tienen un crecimiento urbano y económico exponencialmente mayor que su contraparte, las zonas estáticas. Algunos de los nombres contenidos dentro de este rubro son: Colonia del Valle, Santa Fe, Polanco, Nuevo Polanco, Legaría, Lindavista, Reforma-Chapultepec, Colonia Condesa, Colonia Roma, Irrigación, Nápoles, entre otras. (Figura 3).

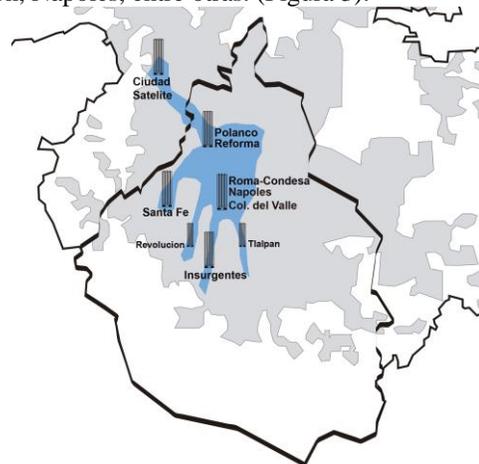


Fig. 3 Ubicación de zonas de transición en el plano metropolitano.

El debate para afirmar que las zonas de transición contienen cierta identidad palpable es justificable y prudente, sin embargo la diferencia con respecto a las zonas estáticas reside en que son lugares cuyo valor simbólico se encuentra en proceso de formación y que, para reafirmar su consolidación, se requerirá que pase un largo tiempo.

Las zonas de transición tienen un mayor crecimiento y desarrollo por su poco valor simbólico, propiciando que los Planes de Desarrollo Urbano promuevan la inversión inmobiliaria y corporativa. Al mismo tiempo su contraparte,

las zonas estáticas, tienen un crecimiento considerablemente menor debido a que el amplio valor simbólico que conservan se convierte en un inhibidor para la inversión y el crecimiento urbano.

Franco Berardi en el libro *Generación Post-Alfa* menciona:

“El interés fundamental del capital es el aumento de la productividad y la aceleración del ciclo de consumo para la realización y valorización del capital invertido. Por eso el enemigo principal del semicapital es el significado. Para acelerar el intercambio, el consumo y la valorización es necesaria una simplificación de recorridos para consumir mercancías semióticas”.⁴

La postura que tiene la investigación es exponer que los Programas de Desarrollo Urbano que rigen actualmente a la Ciudad de México ocasionan la débil o nula presencia de una sólida identidad en las diferentes zonas de la ciudad, promoviendo más el desarrollo desvirtuado de las *Zonas de Transición* y frenando el potencial de las *Zonas Estáticas*.

IV. LA IDENTIDAD COMO POSTURA Y FUNDAMENTO

Una vez explicado el fenómeno de la identidad y la clasificación de las zonas en torno a ello, identificamos que la ineficiencia de la ciudad está vinculada a la deficiente relación y el desequilibrio entre las zonas estáticas y las zonas de transición.

Naturalmente fluyen tres vías que construyen y fortalecen el concepto de la identidad en las zonas:

La primera vía reside en la “identidad reconocida”. La identidad comprendida como elemento construido con el paso del tiempo, difundida a través del diálogo, comentado por la historia, cimentado en elementos arquitectónicos y arraigado en las costumbres de los habitantes.

La segunda vía es la “temporalidad necesaria”. Una zona requiere de un cierto tiempo para que su vocación e identidad se asienten en la memoria colectiva de la ciudad y para que, naturalmente, formen parte de la percepción general sobre la ciudad.

La tercera vía es la “edificación redituable”. El desarrollo inmobiliario nunca pierde de vista la necesidad de un negocio exitoso que genere una ganancia superior con respecto al dinero invertido. La constante búsqueda para abatir costos le conducen a buscar predios del menor costo posible para construir edificios redituables.

Para esclarecer estas tres vías, se puede abordar el panorama hipotético de un gran desarrollo arquitectónico de oficinas dentro de una zona estática como el centro de Coyoacán. Por su naturaleza, la zona de Coyoacán responde a la vocación de habitar, por lo cual los grandes conjuntos comerciales o de oficinas son rechazados por “selección natural”. Su valor simbólico de “hogar” se mantiene. Los valores histórico-simbólicos son palpables por tradición:

-El suelo responde a una vocación adquirida por las necesidades locales de la población y por lo tanto la infraestructura no soporta más que un programa ligado a la zona o, en su defecto, que la llegue a complementar.

-Las calles han permanecido con su estructura original (algunas de ellas aún empedradas y estrechas) haciendo la movilidad en auto complicada, lo cual entorpecería en gran medida el desarrollo orientado a oficinas.

-Los precios por metro cuadrado de suelo van de acuerdo con el valor adquirido (histórico, simbólico, social). Los predios son pequeños en comparación con una zona industrial en donde las grandes extensiones de terreno se venden bajo el principio económico de agregación (un lote de 200 m² al ser agregado a uno de 2000m² tendría un precio inferior al que originalmente tenía por separado). Una especie de: “Más barato por docena”. Finalmente, la empresa desarrolladora optaría por un predio industrial localizado en alguna Zona de Transición.

V. EL DESARROLLO URBANO EN LA TRAZA ECONÓMICA

Para fortuna de cualquier persona implicada en la construcción, la Ciudad de México pasa por un proceso de “boom inmobiliario”, lo que significa que ha habido gran inversión en la industria de la construcción. Es una fuerza casi inevitable y en muchas ocasiones desvirtuada, pero que también resulta muy conveniente para la economía mexicana; sin embargo es necesario saber darle un cauce racional para evitar los conflictos y problemas que se están acarreado.

Toda ciudad con el paso del tiempo va generando nuevas necesidades: con el crecimiento poblacional viene la demanda de más espacio para vivir, con la apertura de mercados y la llegada de nuevas empresas viene la demanda de más edificios corporativos. En general, el crecimiento de la economía exige más infraestructura que sustente su proceso, lo que requiere cambios en los Planes de Desarrollo Urbano.

El actual desarrollo urbano de la Ciudad de México (como lo dicta la tercer vía), se basa fundamentalmente en el principio de conveniencia y redituabilidad económica. Las zonas estáticas presentan un valor mucho más elevado que su contraparte. Por tal motivo, los desarrolladores inmobiliarios optarán por la zona de transición siendo fieles a su principio de buscar terrenos con mejor rentabilidad, mayores ganancias y la posibilidad de explotar la zona hasta agotar su potencial. Esto conlleva a que las zonas estáticas tengan poco movimiento económico y aún con el paso del tiempo y el desarrollo social, se sigan realizando únicamente actividades locales sin dar paso a un desarrollo inteligente e integral que explote el potencial de la zona.

Con cualquier cambio “progresista” vienen adjuntos muchos requerimientos de espacio y de servicios urbanos. En términos económicos, políticos y administrativos, las zonas de transición son lugares mucho más factibles y menos conflictivos para hacer crecer la ciudad, sin embargo no es la mejor opción si se trata de términos sociales, públicos y urbanos.

VI. CONSECUENCIAS DE LA TRAZA CON CARÁCTER ECONÓMICO

La mayor parte de la población en la Ciudad de México encuentra su trabajo en las zonas de transición. Como se mencionó anteriormente, éstas concentran la mayoría de oficinas, centros económicos, centros financieros, grandes centros comerciales y las mejores zonas de servicios privados. Tal fenómeno ocasiona que la gente tenga que trasladarse grandes distancias en lugar de permanecer en su zona de

residencia o por lo menos en algo cercano, haciendo sumamente ineficiente la logística de la ciudad en cuanto a circulación y la movilidad.

El transporte público es el primer acusado cuando se estudia el fenómeno de la movilidad y los flujos poblacionales. La ciudad siempre está en constante reorganización para mejorar la calidad y cantidad de la oferta del servicio de transporte: nuevas líneas de metro y metrobús, nuevas rutas de camiones, otros muchos sistemas rebuscados, etcétera, pero parece que el problema no presenta mejoría alguna; es entonces cuando se vislumbra que la solución va en otra dirección, no hacia la movilidad, sino lo que hay detrás de la ella, aquello que la ocasiona. Justo ahí tenemos que remitirnos a la disposición y el funcionamiento de la ciudad: la gente se mueve para trabajar y se mueve tanto porque no hay un correcto equilibrio entre las zonas de vivienda (zonas estáticas) y las zonas de trabajo (zonas de transición).

Las zonas estáticas tienen la vocación de habitar pero no se ha sabido dar el giro inteligente y racional (traducido en planes de desarrollo urbano, políticas de crecimiento y en programas delegacionales) para promover el desarrollo económico-urbano y la inversión inmobiliaria para así evitar los movimientos tan desorganizados que se generan en la ciudad. Todo ello nos apunta hacia la gran importancia en la relación del lugar de trabajo con el lugar de residencia.



Fig. 4 Gradiente de concentración de zonas de oficinas y los flujos generados durante la mañana por el traslado hacia el trabajo. Existe gran desequilibrio, la concentración está ubicada en el centro y cargada hacia el poniente, justamente en donde se complica más la movilidad.

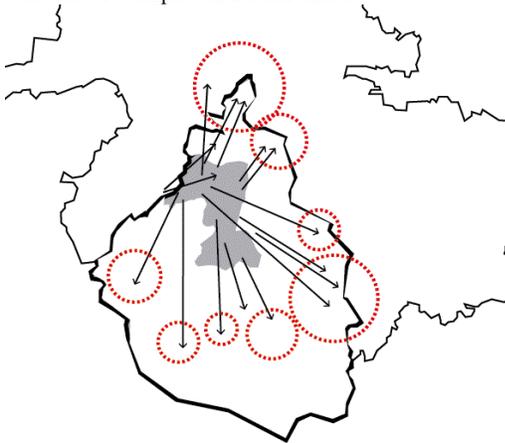


Fig. 5 Flujos generados en la tarde durante el traslado del trabajo hacia el lugar de residencia. Los flujos predominantes son hacia el Oriente y Norte.

Por si fuera poco, otro factor que se agrega al grave problema de la movilidad es la cuestión del agua: otro punto que demerita fuertemente la eficiencia del urbanismo de la Ciudad

de México. Las zonas de transición tales como la Colonia del Valle, Santa Fe, Colonia Irrigación, Nezahualcóyotl, Nuevo Polanco, son las que presentan más problemas de escasez de agua. A menudo la delegación debe realizar cortes en el suministro, se sufren fuertes inundaciones, la presión del agua es deficiente, entre muchos otros problemas. Contrariamente, las zonas estáticas como Azcapotzalco, Tepeyac o Tlalpan rara vez presentan problemas de esta naturaleza.

La infraestructura hidrosanitaria está fuertemente desarrollada en las zonas estáticas, mientras que las zonas de transición, por la rapidez que requiere el desarrollo inmobiliario y la poca preparación que se ha procurado, ha caído es una suerte de improvisación generando graves conflictos.

“El desarrollo integral de estas zonas es responsabilidad conjunta de todas las dependencias del gobierno encargadas de la planeación y administración urbana, no de unos cuantos. No debería haber ninguna prisa por desarrollarlas (aunque parezca lo contrario). Por ese afán de urgencia e inmediatez se han construido verdaderas aberraciones urbanas... Esa contradicción del desarrollo y la planeación donde las dinámicas urbanas y el crecimiento poblacional le ganan al urbanista y a cualquier plan de desarrollo debe controlarse en algún momento.”⁵

Es lógico que las zonas en donde se promueve el desarrollo inmobiliario (que van a albergar grandes edificios) no deben tener la misma infraestructura que una zona puramente habitacional en donde predominan viviendas unifamiliares. El mismo dinero que se invierte en improvisar y reparar la infraestructura deficiente, se puede utilizar para reforzar la efectividad y mejoramiento de los servicios de las zonas que ya cuentas con ellos y de tal manera prepararlas para el aumento de carga que supone el desarrollo.

Seguirá habiendo inversión privada y empresas desarrolladoras que quieran seguir acelerando sus negocios pero hay que encausarlos. Es necesario establecer un orden, darles un sentido de acción, una ruta de posibilidades y un rango de ejecución.

VII. DESEMBOCADURA O DESAHOGO DE PROCESOS URBANOS

La postura de la identidad al ser aplicada en los problemas de urbanismo encaja perfectamente con la configuración del movimiento económico desorganizado y con una influencia importantísima en el algoritmo de crecimiento de la ciudad. Ejemplos como el del desarrollo de Santa Fe van demeritando la eficiencia de la ciudad hasta las terribles consecuencias que se sufren hoy día.

En la actualidad, una alternativa que se utiliza cuando se quiere ayudar al desarrollo de algún sitio de la ciudad, es que se busca una solución en el diseño de un gran plan maestro que revitaliza la zona. Este tipo de planteamientos a gran escala ayudan al crecimiento social, económico y cultural pero muchas veces degradan a las zonas que rodean al sitio, haciendo que la ciudad se siga desarrollando de una forma desequilibrada e inequitativa. Véase el caso de la rehabilitación del Mercado de la Merced: es un proyecto de gran escala que promete traer muchos beneficios a la zona pero que al terminar de construirse degradaran y excluirán a las zonas que rodean al mercado (El barrio antiguo de la Merced, Candelaria de los patos, Merced-Balbuena, etcétera)

bajando la calidad de estos sitios por un proyecto que sólo intenta beneficiar a un sitio en específico.

VIII. LAS NUEVAS VOCACIONES Y DISTRIBUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES COMO SOLUCIÓN

En resumen, identificamos que uno de los más fuertes problemas de la ineficiencia del urbanismo en la Ciudad de México parte del fenómeno de la identidad junto con la mala disposición de recursos y mala aplicación de políticas urbanas que desfavorecen el equilibrio entre las fuerzas económicas distribuidas a todo lo largo del plano ciudadano.

Esta investigación presenta una solución para cada tipo de zona tomando en consideración sus características.

En cuanto a las zonas estáticas, con la modificación de los planes de desarrollo urbano (el cambio de uso de suelo, el aumento de la densidad permitida, el uso mixto de oficina, habitación y comercio) es posible generar un sistema que permita tener un desarrollo urbano racional e inteligente que conserve su identidad y que al mismo tiempo permita la inversión y el desarrollo inmobiliario, e incluso, controlar los flujos desmedidos de la población: la gente podría encontrar su trabajo cerca de su lugar de vivienda. (Figura 6 y 7)

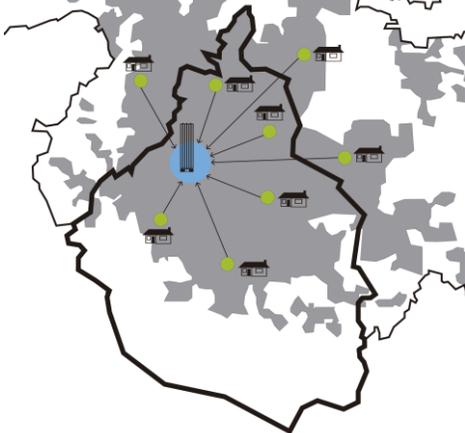


Fig. 6 La concentración de zonas de trabajo provoca largos traslados.

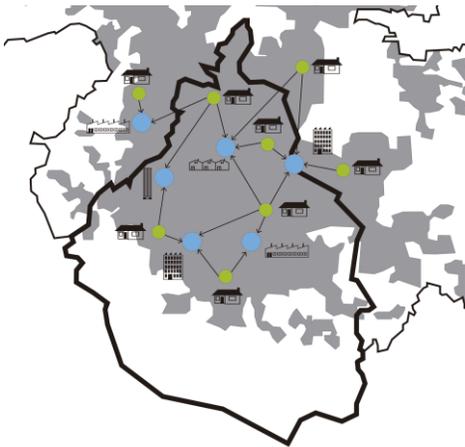


Fig. 7 La creación de polos de trabajo disgregados a lo largo del plano ciudadano, cerca de zonas estáticas para evitar traslados desmedidos y desordenados.

En cuanto a las zonas de transición, por medio de la búsqueda de la naturaleza del sitio, es posible (y necesario) el desarrollo

de una vocación. A esta acción le llamamos “vocación sembrada”, es decir: proponer un programa de actividades y edificaciones del mismo género (comercial, salud, administrativo, institucional) envuelto por los límites de la región y reforzado con espacio público para que en un futuro pasen de ser una zona de transición a una zona estática. El tiempo se encargara de consolidarlas haciendo que ya no sólo sean un punto de paso, sino que se vuelvan puntos de referencia de la ciudad y que puedan desarrollar un ambiente o carácter de barrio.

“El espacio, como el tiempo, es un medio el cual se vale el ser humano para establecer valores relativos a lo individual, lo colectivo y lo trascendente. Las propiedades del espacio responden a condiciones particulares de una cultura...”⁶

Es conveniente establecer un margen de acción para las empresas desarrolladoras y las dependencias gubernamentales encargadas del desarrollo urbano conforme los esquemas planteados en cada una de las zonas, considerando sus necesidades, aspiraciones, vocaciones y potenciales. Del mismo modo, instalar los elementos necesarios, listos y dispuestos a ser utilizados con la flexibilidad que se requiere para evitar caer en la ilegalidad, sin perder de vista las restricciones necesarias para evitar una sobrecarga o colapso en el sistema urbano. Todo ello enmarcado dentro de un plan de desarrollo integral e inteligente que contemple la necesidad del espacio público y los servicios necesarios.

Finalmente algunas soluciones generales que proponemos en acción concomitante entre iniciativa privada y dependencias gubernamentales:

- Difundir un programa de vocaciones definidas e incrementar la efectividad de sus procesos o actividades.
- Establecer un sistema de desarrollo propicio con planes flexibles que incrementen la densidad permitida en donde sea conveniente.
- Incentivar las inversiones de empresas desarrolladoras a través de facilidades financieras y fiscales.
- Favorecer y facilitar la generación de negocios locales dentro de las diversas partes de ciudad respondiendo a la vocación de la zona.
- Promover la vivienda multifamiliar a través de la posibilidad de deducir impuestos con préstamos hipotecarios.

De forma paralela a estas acciones, proponemos que en lugar de pensar en grandes planes maestros que sólo beneficien a una zona, repartir esa inversión en varios proyectos de menor escala que vayan de acuerdo a las necesidades locales en varias zonas para propiciar un desarrollo equilibrado de la ciudad y que no existan zonas excluidas. Así se podrían atraer nuevos proyectos, propiciar la inversión y generar una movilidad más efectiva, local y ordenada sin necesidad de que la población atravesara la ciudad de extremo a extremo para poder realizar sus actividades. Consecuentemente, se mejoraría la calidad de vida en la ciudad, se beneficia tanto a inversionistas como a usuarios y por supuesto a la eficiencia del urbanismo.

La ineficiencia de la ciudad radica más en una incomprensión de la naturaleza de las actividades del hombre y de la

vocación de las zonas. Por mucho tiempo, el desarrollo se ha perdido en la dimensión de una megalópolis. Se creyó en la solución a través de una traza regida por el desarrollo económico y no en el desarrollo humano. La solución está más allá de las “grandes inversiones” y de los nuevos apéndices urbanos, más bien debe ir encaminado en una ruta basada en reinención del panorama de desarrollo urbano. Un programa de soluciones locales que hagan una vida más digna y de calidad en las diversas zonas de la ciudad, buscando que sean más atractivas para los inversionistas, incluso las que antes no eran de su interés. Ésto traerá un beneficio para todos y que la ciudad lo empezará a agradecer.

- [1] GUATTARI, Félix. (1992). *Caosmosis*. 1a Ed.- Buenos Aires: Manantial, 1996.
- [2] QUADRI, Gabriel. (2013). *Ciudad y vivienda*. Atlas Tomo I.
- [3] DELEUZE, Gilles. (1976). *Rizoma*. 1a Ed.- Valencia: Pre-Textos, 2010.
- [4] BERARDI, Franco. (2007). *Generación Post-Alfa: patologías e imaginarios en el semiocapitalismo*. 1a Ed.- Buenos Aires: Tinta Limón, 2007.
- [5] ORTEGA, David. (2013). *Las ZODES, o los ideales metafísicos de una ciudad esquizofrénica*. DOMUS, MX06.
- [6] VILLALOBOS, Gabriel. (2013). *Lienzos de la ciudad; arte y espacio público*. Arquine 63.