

Los grandes centros comerciales y la planificación urbana. Un análisis comparativo de dos metrópolis latinoamericanas

Thierry Lulle*

Catherine Paquette**

Una de las dinámicas del proceso de metropolización que han conocido las grandes ciudades latinoamericanas desde los años setenta es la aparición de nuevas centralidades, a menudo acompañada por la construcción de grandes centros comerciales. Estos equipamientos, cuyo impacto sobre el desarrollo urbano es importante y variado, suele promoverlos y realizarlos fundamentalmente el sector privado, que se reestructura en el contexto de la globalización de las economías. El propósito de este artículo es resaltar y analizar, a partir de la comparación de las ciudades de México y Bogotá, el lugar que corresponde a este fenómeno en la planificación urbana contemporánea.

Palabras clave: centralidad urbana, centros comerciales, planificación urbana, desarrollo urbano.

Fecha de recepción: 15 de noviembre de 2005.

Fecha de aceptación: 29 de mayo de 2006.

Major Commercial Centers and Urban Planning. A Comparative Analysis of Two Latin American Metropolises

One of the dynamics of metropolization experienced by major Latin American cities since the 1970s has been the emergence of new centralities, often accompanied by the construction of major commercial centers. These malls, whose impact on urban development is significant and varied, tend to be promoted and built by the private sector, which is restructured within the context of the globalization of economies. The aim of this article is to use the comparison of two cases, Mexico and Bogotá, to analyze the place of this phenomenon in contemporary urban planning.

Key words: urban centrality, commercial centers, urban planning, urban development.

* Profesor investigador del Centro de Investigaciones sobre Dinámica Social, Universidad Externado de Colombia, Bogotá. Correo electrónico: tlulle@cable.net.co.

** Investigadora del Instituto Francés de Investigación para el Desarrollo (IRD), UR 013. Correo electrónico: catherine.paquette@ird.fr.

Introducción

Los grandes centros comerciales constituyen hoy día una realidad incuestionable en las metrópolis de América Latina. El rápido desarrollo de estas nuevas centralidades orientadas al ámbito comercial forma parte de las notables recomposiciones urbanas, que se han producido como consecuencia de los profundos cambios en la estructura de las economías nacionales e internacionales en el contexto de la globalización económica (Hiernaux, 2002; Parnreiter, 2002).

Una producción científica relativamente cuantiosa ha venido refiriéndose a estos nuevos espacios, los cuales están considerados, de forma un poco paradójica, como símbolos de una fragmentación urbana creciente y como nuevos espacios de convivencia urbana en las metrópolis.

El propósito de este artículo no es entrar más en este complejo debate, sino abordar una dimensión inédita frente a estos megaproyectos comerciales que marcan los paisajes urbanos. Dado que éstos han pasado a formar parte de la vida cotidiana de los ciudadanos, nos parece relevante observar cómo abordan este fenómeno los planificadores urbanos en el contexto de la importante cultura y tradición que caracteriza sin lugar a dudas a América Latina. ¿Cómo aparecen estos megaproyectos comerciales en los diagnósticos urbanos que realizan? ¿Qué lugar ocupan en las propuestas que se plantean para el ordenamiento territorial de las megalópolis? ¿Qué se pretende hacer, o no hacer de estos nuevos subcentros urbanos que fundamentalmente han sido desarrollados por iniciativa del capital privado?

Si bien es cierto que puede existir una distancia entre la planificación –ejercicio que no siempre se ejecuta– y la gestión urbana propiamente dicha, sin lugar a dudas los planes y programas de desarrollo urbano siguen siendo de alguna manera la “profesión de fe” de los gobiernos locales en materia de ordenamiento territorial. El analizarlos contribuye a una comprensión de la planificación urbana contemporánea, de sus tendencias y de su evolución.

Metodología y contexto de la investigación realizada

En este artículo se presenta una parte de los resultados de una investigación destinada a analizar el estado del conocimiento sobre las nuevas centralidades y sobre la ciudad policéntrica en tres metrópolis

de América Latina (Santiago de Chile, Ciudad de México y Bogotá), y también a estudiar en profundidad la forma en que las políticas urbanas (en particular la vertiente de la planificación urbana) suelen posicionarse frente a las transformaciones de la centralidad intrametropolitana.¹

En este texto se analiza este segundo aspecto en dos de las tres ciudades incluidas en el programa de investigación: México y Bogotá.

Estas dos metrópolis son muy diferentes en su tamaño: la Zona Metropolitana de la Ciudad de México alberga casi veinte millones de habitantes, mientras la de Bogotá cuenta con alrededor de ocho millones. Comparten sin embargo muchos rasgos en materia de desarrollo urbano (han experimentado procesos de expansión y de densificación) y ambas tienen una gestión político administrativa fragmentada, dado que carecen hoy en día de un gobierno metropolitano. En ellas han aparecido a lo largo de las tres últimas décadas, nuevas centralidades comerciales fuertemente estructurantes para la ciudad y los modos de vida.

Para ambas metrópolis se analizaron documentos relativos a la planeación urbana a partir de inicios de los años ochenta, dado que los grandes centros comerciales surgieron entre 1970 y 1980 (Lulle y Paquette, 2005).

La fragmentación política de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México en dos entidades (Distrito Federal y municipios conurbados del Estado de México), nos llevó a realizar el análisis en profundidad con perspectiva histórica de los Planes y Programas de Desarrollo Urbano del Distrito Federal aprobados a partir de los años ochenta (programas de 1982, 1987-1988, 1996 y 2003), así como del Programa Integral de Vialidad y Transporte (PIVT) establecido para el periodo 2001-2006.

Por otra parte examinamos el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México (POZMVM) aprobado en 1998 para el conjunto de la Zona Metropolitana.

En el caso de Bogotá se analizaron los documentos relativos a la planeación urbana a partir de una fecha más remota. Se consideraron los programas siguientes: Alternativas para el Desarrollo Urbano de Bogotá, 1967-1969; Estudio de Desarrollo Urbano de Bogotá, Fase II, 1972; Acuerdo 7 de 1979; Plan General de Desarrollo Integrado y Políticas y Normas sobre el Uso de la Tierra en el Distrito Especial de Bogotá; Acuerdo 2 de 1980; Plan Vial del Distrito Especial de

¹ "Policentralidades en las metrópolis hispano-americanas" (GIS AL, Francia).

Bogotá; Acuerdo 6 de 1990; y Estatuto para el Ordenamiento Físico del Distrito Especial de Bogotá. Se puso especial atención en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá del año 2000, actualmente vigente. No existe documento alguno de planificación del área metropolitana.

Los grandes centros comerciales: verdaderos subcentros que estructuran las ciudades y los modos de vida

Tanto en la Ciudad de México como en Bogotá los grandes centros comerciales, cuya aparición empezó globalmente en la década de los setenta, se multiplicaron y diversificaron principalmente a partir de los años noventa (Lulle y Paquette, 2005). Hoy día constituyen elementos muy importantes en el modo de vida de las clases medias y hasta aparecen como verdaderos subcentros urbanos (López Levi, 1999). Por una parte esto se debe a que provocan importantes dinámicas en su entorno, ya que tras su instalación suelen establecerse otros comercios o servicios, lo que lleva a la formación de nuevas centralidades (Ramírez Kuri, 1993).² Por otra, son mucho más que lugares dedicados a la sola venta de mercancías.³ Concentran hoy día la mayoría de los cines (Ochoa, 2001), y ofrecen también espacios de exposición artística, restaurantes y bares. Varios de los *malls* más importantes de la Ciudad de México han sido estudiados concienzudamente por antropólogos urbanos, todos los cuales enfatizaron la dimensión multifuncional de estos espacios (Cornejo, 2001; Cornejo y Bellón, 2001a; Portal Ariosa, 2001; Ramírez Kuri, 1993).

Pero los grandes centros comerciales parecen ser mucho más que esto. A pesar de la imagen de “repliegue social” a la que frecuentemente se les asocia (Hiernaux, 2002) y de su vinculación con nociones muy concurridas como la de “fragmentación urbana” (porque son espacios privados, de acceso controlado, con una homogeneidad social fuerte),

² Un claro ejemplo de este tipo de dinámica es sin lugar a dudas Perisur, en la Ciudad de México, alrededor del cual encontramos hoy –un poco a la manera de las *edge cities* estadounidenses–, tanto conjuntos residenciales como una zona hotelera, de oficinas y de negocios (con presencia de dependencias públicas como la Semarnat), e instituciones que se dedican a la educación. Un detalle no anecdótico que podemos agregar es que al subcentro urbano constituido alrededor de Perisur se trasladó la sede de la Vicaría Territorial Episcopal VI (Vicaría San José), ubicada anteriormente en San Ángel.

³ Generalmente las definiciones de “centralidad” hacen mucho hincapié en esta dimensión multifuncional.

parece existir consenso en los trabajos referentes a los grandes centros comerciales en la Ciudad de México y en Bogotá acerca de la función que cumplen hoy día en términos de sociabilidad urbana. Muchas veces basados en la idea de plaza pública (de ahí sus nombres), esos lugares destinan una parte importante de su superficie al uso colectivo y reproducen lo que sería un ambiente urbano: calles con nombre y señalización, bancas, plazas, pilas... En un contexto de importante desarrollo de sentimientos de inseguridad, reemplazarían hoy día a los espacios públicos tradicionales de la ciudad (a pesar de que no son considerados como tales), donde los ciudadanos solían relacionarse entre sí (Melé, 1996).

Varios trabajos han demostrado en la Ciudad de México y también en Bogotá que los centros comerciales desempeñan un papel clave entre los jóvenes (Castro-Pozo y Cornejo, 1995; Neira Reyes, 2003).⁴ Aunque en Bogotá el “fenómeno” de los centros comerciales (ampliamente reconocido como parte integrante de la vida cotidiana de muchos ciudadanos) ha sido hasta ahora mucho menos estudiado por los investigadores sociales, algunos trabajos muestran que al igual que en la Ciudad de México, en estos nuevos espacios públicos se dan formas particulares de comunicación e interacción de los usuarios (Iriarte y Sánchez, 1997) e incluso conflictos por la apropiación del espacio (Duzán, 1990).

Hitos que estructuran la ciudad físicamente, lugares de sociabilidad urbana, los centros comerciales son importantes generadores de identidad para los habitantes y también estructuradores en el ámbito simbólico de las representaciones. El semiólogo colombiano Armando Silva resaltó el lugar que ocupa el centro comercial en el modo de vida urbano bogotano mediante un estudio comparativo sobre los imaginarios urbanos en las capitales latinoamericanas y Barcelona, que realizó en el año 2002 a partir de entrevistas a habitantes de dichas ciudades. En el caso de Bogotá, el autor indica que los centros comerciales figuran dentro de los elementos arquitectónicos considerados más importantes por los habitantes; aparecen entre los sitios de diversión, después de varios parques, el estadio principal y los cines, e incluso se han vuelto sitios de encuentro de las parejas. Si el lugar “número uno” de la ciudad es Monserrate (un cerro con una iglesia ubicado en el centro de la ciudad, donde se realizan impor-

⁴ No podemos dejar de mencionar al respecto la película mexicana *Amar te duele* (realizada en 2002), que presenta un drama juvenil que tiene lugar casi exclusivamente en el centro comercial Santa Fe, verdadero espacio de vida para ciertos grupos de jóvenes.

tantes peregrinaciones populares), el “número dos” es Unicentro (Silva, 2003).⁵

Algunos trabajos realizados en la Ciudad de México aseguran que con la asistencia frecuente a los centros comerciales está en juego nada menos que una apropiación simbólica de una parcela de ciudad (Cornejo, 2001). El asistir a un centro comercial es parte de las rutinas cotidianas mediante las cuales vivimos y conocemos la ciudad (Castro-Pozo y Cornejo, 2001). El centro comercial, “bien cultural común”, representaría “una forma contemporánea, colectiva e individual, de vivir e imaginar la ciudad”.⁶ En nuestros días sería “el parque, la plaza, el centro, la ciudad”, “uno de los lugares públicos en donde los habitantes de las megalópolis contemporáneas pueden encontrarse con ellos mismos, con su ‘yo’ imaginado, con el ‘otro igual’ o con el ‘otro distinto’” (Cornejo y Bellón, 2001).

Si bien es cierto que los centros comerciales constituyen una realidad importante, que lo es ante todo para las clases medias, cabe señalar que tanto en la Ciudad de México como en Bogotá se está dando desde hace unos años una difusión de estos equipamientos en porciones de la ciudad de estratos medios-bajos y hasta bajos. En Bogotá se observó que los estratos medios y altos pueden acudir también a estos lugares, y que además ya empezaron a aparecer proyectos comerciales de importancia para esos sectores de la población (Müller, 1998).

Aunque en la Ciudad de México la geografía de las nuevas centralidades comerciales está todavía muy marcada por una densidad de equipamientos mayores en la zona poniente y la “ciudad global” a la cual se refiere Parnreiter (2002), ahora hay también centros comerciales hacia el oriente de la ciudad. Esto se comprueba tanto en el Distrito Federal como en las zonas conurbadas periféricas del Estado de México, donde estas nuevas infraestructuras parecen seguir la progresión de la mancha urbana. Algunos de esos centros han sido incluso desarrollados por los promotores inmobiliarios responsables de la urbanización de grandes conjuntos de viviendas de interés social (Lulle y Paquette, 2005).

Los grandes centros comerciales estarían por lo tanto adquiriendo relevancia más allá de los sectores acomodados de la población y extendiendo su influencia en los modos de vida urbanos.

⁵ A la misma pregunta planteada en la Ciudad de México se contestó que los más importantes eran el Zócalo y Bellas Artes.

⁶ Acerca de Santa Fe, Castro-Pozo y Cornejo escriben que “como en décadas pasadas, el primer Sanborns de los Azulejos, la arquitectura urbanística de la colonia Roma, los paisajes, calles y establecimientos de la Zona Rosa, o los cafés y restaurantes de Polanco establecieron sentidos de pertenencia y diferenciación de determinados grupos sociales, en Santa Fe acontece algo similar”.

Las nuevas centralidades comerciales en la Ciudad de México: un fenómeno estigmatizado por los planificadores urbanos

Ciertamente los nuevos polos comerciales se han vuelto muy importantes en la Ciudad de México, pero ¿cómo han percibido estas transformaciones los planificadores urbanos?, ¿fueron anticipadas, acompañadas o al contrario, ignoradas por ellos?, ¿han sido incorporadas en los diagnósticos?, ¿qué pretenden hacer las propuestas de ordenamiento con estos subcentros?

Los grandes centros comerciales en los diagnósticos de la planificación urbana

Se advierte en los documentos relativos a la planificación urbana que por lo general las autoridades que gobiernan la Ciudad de México tienen una actitud muy condescendiente respecto a la globalización de la economía y a la inserción de la ciudad en ese contexto. El desarrollo de la competitividad de la zona metropolitana aparece sin lugar a dudas como una cuestión muy importante que se debe fomentar.⁷ En cambio su postura en materia de desarrollo urbano frente al “fenómeno” de las grandes centralidades comerciales, consideradas por muchos como los “nuevos artefactos” de esta misma globalización, parece muy crítica (De Mattos, 2002).

En el programa de desarrollo de 1987-1988 no se hacía referencia aún a estas nuevas centralidades, a pesar de que, como hemos expuesto, el surgimiento de los primeros grandes *malls* fue precoz en la Ciudad de México, a partir de las setenta. En la versión 1996 del Programa General de Desarrollo Urbano (PGDUDF) apareció claramente un reconocimiento de la existencia de esas grandes infraestructuras dedicadas al comercio. Se mencionan los “nodos comerciales que se configuran en base a la confluencia de grandes centros comerciales” y hasta se precisa que por entonces eran 14 en el Distrito Federal. Surgieron ya ciertas críticas respecto a estas centralidades: según los planificadores urbanos, a diferencia de otros lugares tradicionales de la ciudad (el Zócalo, la Alameda, Chapultepec, Coyoacán, San Ángel, Tacubaya, etc.), los cuales obedecen a funciones complejas y diversificadas, las

⁷ Eso se advierte tanto en los sucesivos Programas de Desarrollo Urbano del Distrito Federal como en el Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana del Valle de México (1998), que tiende a dar mayor importancia al tema.

“plazas” comerciales se apropian del nombre de plaza pero no reproducen tal función. Al contrario, proponen “un intercambio puramente comercial” (PGDUDF, 1996: 55).

En la versión actualmente vigente del PGDUDF, publicada a fines de 2003, la percepción sobre las nuevas centralidades comerciales es aun más negativa. Se les considera “impulsoras de la tendencia al crecimiento periférico”, a pesar de que se ubican más bien en zonas centrales de la mancha urbana en donde habían aparecido previamente nuevos barrios residenciales (como en los casos de Plaza Universidad, Plaza Satélite, etc.). Los planificadores arguyen que la Ciudad de México ha estado enfrentando en los últimos años un:

anárquico y acelerado proceso de cambio en los patrones de su actividad comercial, que se expresa en la proliferación de megacentros comerciales, tiendas departamentales [...] Estos van desplazando a los centros tradicionales de abasto (mercados públicos, negocios de abarrotes, tortillerías, panaderías, etc.), que no tienen recursos suficientes para competir con este tipo de comercio, controlado por monopolios nacionales y extranjeros. [Este fenómeno] margina a los productores nativos, modifica los patrones de consumo [y causa] alteraciones profundas en el funcionamiento urbano [PGDUDF, 2003: 23].

Estos grandes nodos comerciales “provocan problemas de tráfico y saturación de estacionamientos, alteración de la imagen urbana, incremento de los costos y transformación de los usos de suelo”. De manera general, las áreas urbanas que presentan una densidad mayor de oficinas y comercio “originan discontinuidades en el perfil urbano. Además de la invasión del espacio aéreo por anuncios espectaculares y antenas. Debido a sus dimensiones y tipologías, los megaproyectos urbanos provocan en el entorno urbano la fractura de la traza, el perfil urbano y la morfología arquitectónica” (PGDUDF, 2003: 48).

Finalmente, se atribuye a los grandes centros comerciales la responsabilidad de contribuir a privatizar el espacio público, ya que la apropiación pública y colectiva de las calles, plazas, áreas deportivas y parques se estaría perdiendo en la ciudad y se estaría produciendo una “entrega al capital privado de actividades y espacios que antes ocupaba el sector público”.

Los nuevos centros están, de hecho, opuestos a los “centros tradicionales” de la ciudad (núcleos históricos como pueblos rurales de la periferia). Se imputa al desarrollo urbano de los últimos años el haber “absorbido y desfigurado los antiguos centros”.

Las centralidades: elementos clave para el ordenamiento de la ciudad

Presentes en el diagnóstico urbano, esta visión muy negativa ocasiona que los nuevos subcentros comerciales sufran una ausencia casi total dentro de las propuestas de ordenamiento para el Distrito Federal.⁸

Las centralidades constituyen sin embargo un elemento clave de la estrategia de ordenamiento territorial, cuyo objetivo general es “reestructurar el esquema de planeación con base en centros, subcentros y corredores urbanos”. Los corredores urbanos mencionados son franjas concentradoras de servicios y conectores muy importantes (dado que tendrían que ser ejes de transporte público masivo) que se asocian con una malla completa de centros y subcentros.

La idea de apoyarse en un esquema de centros urbanos y corredores está presente desde hace años en la planeación del Distrito Federal. Desde fines de los años setenta se otorgó un papel muy importante a las centralidades, que se detallaron en forma a veces muy precisa y compleja. Así, se proponía consolidar un número determinado de “centros” (nueve), pero también de “subcentros” de menor jerarquía, además de “centros de barrio” de escala local. Cada uno tenía una función y un contenido específicos, además de cantidades de población precisas por atender.⁹

En este esquema “idílico” de planeación, los corredores tienen que unir a los centros urbanos y formar así el “armazón físico fundamental” de la ciudad (PGDUDF, 1996).

Esta estrategia de planificación está todavía vigente en la versión actual del PGDUDF (2003), aunque se impuso un leve cambio de prioridades dentro de las jerarquías: actualmente los corredores aparecen como elemento central antes que los centros y subcentros, los cuales están descritos con menos precisión que en las versiones anteriores. El objetivo declarado de esta estrategia con base en corredores urbanos, centros y subcentros, es “propiciar una distribución armónica de la

⁸ Curiosamente, a pesar del impacto de las nuevas centralidades considerado muy negativo, lo único que se menciona al respecto dentro de los objetivos de planeación es la voluntad de “regular su ubicación y desarrollo” y de “desalentar la creación de grandes desarrollos concentradores” (los desarrollos terciarios se tienen que fomentar a lo largo de corredores urbanos existentes o por consolidar). No aparecen elementos de solución para que traten de mitigar los numerosos impactos negativos que se han puesto a la luz.

⁹ Incluso aparecieron especificaciones para el diseño arquitectónico de los núcleos de esos centros, y en la versión 1987-1988 del programa de desarrollo urbano se definieron y listaron los 27 tipos de servicios con que tenían que contar. Se incorporó además un mapa de cada uno de los centros urbanos que se quería fomentar, con una delimitación muy precisa (calles y manzanas incluidas).

población y de las actividades, que desaliente la creación de grandes desarrollos concentradores” y “procurar la autosuficiencia de servicios públicos y equipamientos en colonias y barrios, para disminuir los desplazamientos y optimizar la distribución territorial”. Se trata además de fomentar una trama de corredores y nodos que incluya “espacios de convivencia y servicios públicos accesibles a todos”, lo que precisamente no podrían ofrecer los nuevos subcentros comerciales (PGDUDF, 2003: 70, 71, 85).

A semejanza del PGDUDF, el Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana del Valle de México (POZMVM), que representa la propuesta de ordenamiento territorial a escala metropolitana,¹⁰ le da mucha importancia en su esquema de planeación al desarrollo de una malla de centralidades (nodos metropolitanos de servicios) para la zona conurbada, en especial en el norte y nororiente. Propone consolidar:

nodos que cuentan con una concentración de grandes equipamientos educativos, de salud, culturales y recreativos, además de extensas zonas comerciales y de oficinas, centros corporativos, hoteles y espacios verdes, que ofrezcan servicios a la población asentada en los nuevos desarrollos pero que, además, cubran las necesidades de extensas zonas ya pobladas que no cuentan con la cantidad, calidad y variedad de bienes y servicios que demandan [POZMVM, 1998: 122].

Las centralidades escogidas para estructurar la ciudad

En los sucesivos Programas de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, las centralidades a partir de las cuales se debe consolidar la estructura intraurbana corresponden ante todo a los viejos poblados prehispánicos y coloniales: Tacuba, Tacubaya, Iztapalapa, Culhuacán, Azcapotzalco, etc. (Terrazas, 1988).¹¹ De manera general, los lugares tradicionales e históricos de la ciudad ocupan un lugar esencial para los planificadores.¹² El rescate de las centralidades históricas es incluso un

¹⁰ Resultado del trabajo de la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos (Cometah), que fue aprobado en 1998 por el Gobierno del Distrito Federal, el Gobierno del Estado de México y el Gobierno Federal.

¹¹ Además, muchos de los corredores urbanos proyectados corren sobre antiguas calzadas dique, como Tlalpan y México Tacuba (Terrazas, 1988).

¹² Además de los centros y subcentros se hace referencia a ciertos lugares que “propician las interacciones sociales”. Son plazas públicas y espacios colectivos como el Zócalo, la Alameda, Chapultepec, San Ángel, Coyoacán, Tlalpan, Tepito, la Zona Rosa, Polanco, Santo Domingo, San Fernando y Garibaldi.

elemento fuerte (uno de los cuatro objetivos generales) dentro del proyecto que se plantea para el desarrollo urbano futuro.

Respecto a la incorporación de centralidades de otra naturaleza, el PGDUDF 1987-1988 incluyó dentro de los subcentros urbanos (de segundo nivel en la jerarquización) a algunas grandes polaridades comerciales (principalmente Perisur y San Jerónimo), pero sin desarrollar más esta opción. La versión 1996 del PGDUDF también se refiere a los grandes centros comerciales en forma un poco indirecta. Reconoce (a diferencia de la última versión del programa) que existe un buen número de sitios “que funcionan prácticamente como subcentros urbanos”. Sin embargo precisa que el plan sólo podría incorporarlos y consolidarlos si cumplieran con una serie de criterios, que podemos considerar muy restrictivos, entre ellos que se ubicaran “a una distancia conveniente respecto a los lugares donde existirán los centros urbanos y de aquéllos donde están o deberán estar los demás subcentros” (PGDUDF, 1987: 93). Dicho en otra forma, sólo podrían ser incluidos si entraran en el complicado esquema de planeación elaborado para la ciudad.

De hecho, las nuevas centralidades prácticamente no forman parte de la trama de centros y subcentros propuesta, con la sola excepción del centro comercial Santa Fe, el único que fue planificado por las autoridades locales (López y Ochoa, 1995). El PGDUDF 2003 se refiere a éste como uno de los “hitos urbanos” (puntos importantes para la ciudad), de los cuales ofrece una lista heterogénea que va desde la Plaza de las Tres Culturas hasta la Torre Mayor, pasando por Bellas Artes, la Ciudad Universitaria, el Estadio Azteca, la Basílica de Guadalupe, etcétera.

El enfoque del transporte y de su planeación en el Distrito Federal tampoco presenta una visión urbana que incluya a las nuevas centralidades comerciales. En el PGDUDF no se hace ninguna relación entre los grandes centros comerciales y la problemática del transporte, salvo una alusión general a los problemas de tráfico y de estacionamiento que suelen generar estos megaequipamientos. Por otra, en el Programa Integrado de Vialidad y Transporte del Distrito Federal (2001-2006) el diagnóstico, de carácter muy general, sólo alude al importante desequilibrio que existe en la ciudad entre la oferta y la demanda de servicios y comercio. En materia de centralidades se refiere únicamente a los Centros de Transferencia Modal (Cetram) que se han creado, sin vinculación alguna con los grandes centros comerciales. Más bien destaca el necesario reordenamiento del comercio informal, problema grave para el transporte público y sus estaciones terminales.

El POZMVM (1998) metropolitano tampoco propone una estrategia integradora de las nuevas centralidades que estructuran, de hecho, la zona metropolitana.¹³ Si bien reconoce que “los grandes equipamientos regionales son impulsores o inhibidores del desarrollo urbano”, esto tiene validez cuando tales elementos están “en manos del Estado”, realizados o planificados por él.

Obviamente los núcleos concentradores de servicios previstos para estructurar las periferias no son nodos históricos en el Distrito Federal, ya que se ubican en la periferia recién urbanizada. En realidad se trata ante todo de lugares por crear; la idea de estos nodos es anticipar el poblamiento y orientarlo: “adelantarse a la demanda, induciendo el proceso de poblamiento en las zonas adecuadas a este fin”. El POZMVM ofrece una concepción de las grandes centralidades intraurbanas como algo básicamente planeado y definido por las autoridades.

El desfase entre los planificadores urbanos y la ciudad

Al fin y al cabo las polaridades urbanas consideradas por los planificadores son en la Ciudad de México heredadas del pasado (núcleos históricos), aunque puedan estar totalmente rebasadas por el funcionamiento actual de la ciudad; por otra parte están las creadas y planificadas por las autoridades, y finalmente las que debido a sus características entran en el complejo esquema de planeación establecido por los planificadores.

Por lo tanto, pese a que cada vez son más reconocidas como subcentros dotados de funciones urbanas completas, las nuevas centralidades comerciales no se toman en cuenta dentro del esquema de ordenamiento de la ciudad e incluso se les puede percibir como nefastas.

Este desfase entre la propuesta de ordenamiento que se sigue tratando de aplicar en la ciudad y la realidad de su funcionamiento ha sido ya advertido. Según Ramírez Kuri (1997) el modelo de planificación con base en centros y subcentros urbanos concebido por las autoridades ha sido “rebasado por el mercado”, lo cual ha jugado “un

¹³ En cuanto a su diagnóstico urbano, las nuevas centralidades casi no se mencionan. Como lo explica una evaluación que hizo El Colegio Mexiquense sobre este documento, los equipamientos que este programa considera como detonadores de nuevos patrones de crecimiento urbano tal vez no son los más importantes y decisivos (Rébora, Rodríguez y Azuela, 2001).

papel fundamental en la reorganización territorial de la metrópoli durante la última década, incluso por encima del esquema de planeación”.

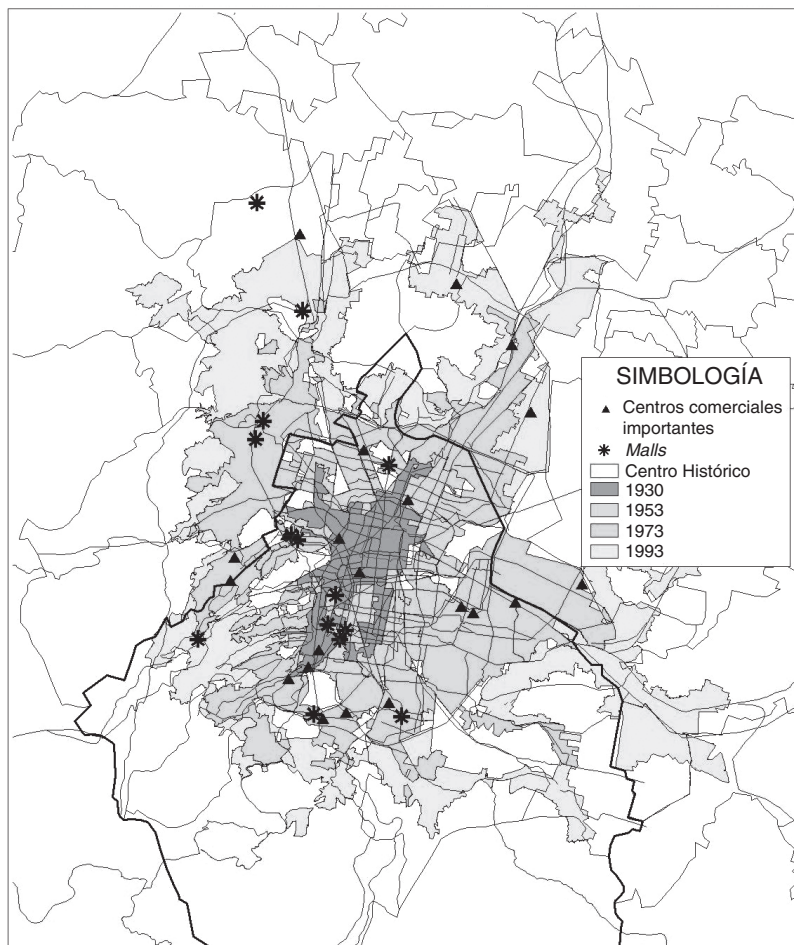
Si bien es cierto que el desfase es obvio, el hecho de que las nuevas centralidades se hayan subsumido a un orden urbano anterior basado en centros y subcentros puede ser cuestionado. A más de 15 años de que fue planteada formalmente la estrategia de planeación que hemos descrito, el PGDUDF versión 1996 hacía constar que todavía no se había logrado fomentar las centralidades propuestas, esencialmente por falta de instrumentos y programas de acción para orientar la inversión privada hacia estos lugares (PGDUDF, 1996: 76).¹⁴ El esquema de centros y subcentros parece un proyecto de los planificadores que nunca se concretó.

El impacto de este desfase de la propuesta de ordenamiento no ha de sobreestimarse; en la Ciudad de México como en muchas otras metrópolis la planificación urbana tradicional ha sido en gran parte rebasada, por no decir sustituida, por un tipo de planeación mucho más flexible, un urbanismo mucho más ágil y “de proyecto”, correspondiente a una “microplaneación” negociada directamente con la población y los inversionistas (Hiernaux, 2000). En este ámbito, no cabe duda de que la postura de la autoridad en materia de desarrollo urbano no fue tan radical frente a las infraestructuras desarrolladas por el capital privado y las transformaciones urbanas vinculadas a los efectos de la globalización en la ciudad.

Dado que la gestión de la ciudad pasó más bien por este último tipo de planeación “caso por caso”, podríamos en consecuencia asumir que el desfase identificado no tiene importancia. Sin embargo no es el caso. En primera instancia, si bien estos desfases, contradicciones y confusiones entre las políticas urbanas y las prácticas de los actores urbanos son bastante corrientes, no dejan de ser preocupantes. En el caso que nos interesa, los intentos de las políticas urbanas tendentes a reformar la ciudad sin considerar la jerarquía de las centralidades corren el riesgo de plantear propuestas cada vez más vanas al no incorporar e integrar el nuevo “orden” urbano, lo que conduce a desacreditar aún más la planificación urbana. Si bien es cierto que son innegables los méritos de la planeación estratégica, las metrópolis no pueden carecer de un esquema de planificación global. El ejemplo de los transportes es tal vez el más notable al respecto, pues por su relevancia concreta y

¹⁴ En cambio mencionaba ya que habían surgido en otras localizaciones grandes proyectos urbanos a cargo de promotores privados, fundamentalmente establecimientos comerciales para el mercado alto y medio alto.

MAPA 1

**Principales centros comerciales en la Ciudad de México
y etapas del crecimiento urbano**

simbólica, las grandes centralidades comerciales generan grandes flujos de personas y bienes, y la planeación de la infraestructura de los transportes público y privado no las puede ignorar.

¿Hay en Bogotá un desfase más matizado de la planificación urbana?

Si bien en Bogotá se elaboraron varios planes urbanísticos desde finales de los años cuarenta, no fueron aplicados o lo fueron parcialmente; el crecimiento poblacional fue muy fuerte sobre todo en las décadas de los cincuenta y sesenta, de ahí que la ciudad se encontrara en una situación bastante caótica a principios de los noventa (Lulle, 2002). A partir de ese momento, en un contexto de democratización política, de descentralización político administrativa y de racionalización de la planificación, y bajo la presión de las organizaciones internacionales, apareció en los planes de desarrollo de los alcaldes y en los planes de ordenamiento urbano un cambio que pudo ser presentado como ejemplar en los ámbitos nacional e internacional. Sin embargo es pertinente evaluarlo y analizarlo.

A pesar de que en Bogotá se toma más en cuenta el tema del comercio en general como motor del desarrollo urbano que en la Ciudad de México, los documentos relativos a la planificación urbana mencionan en forma poco explícita y clara las nuevas centralidades comerciales. Esta actitud se relaciona con la tradicionalmente discreta alianza entre los sectores público y privado; el primero facilitando la actuación del segundo para darle un marco de intervención muy abierto.

De los años setenta a mediados de los años noventa: presencia del tema del comercio pero no de los centros comerciales

Durante este periodo empezaron a circular ideas acerca de la necesidad de establecer un nuevo equilibrio dentro de las ciudades tomando en cuenta la aparición más o menos espontánea de algunas centralidades, a veces a partir de pueblos antiguos. Así, se habla de fomentar “ciudades dentro de las ciudades”.

En “Alternativas para el desarrollo urbano de Bogotá”,¹⁵ documento elaborado entre 1967 y 1969, se planteó la creación de nuevos

¹⁵ Se trata de un documento que no fue un plan oficial, sino una propuesta. Sin embargo lo mencionamos aquí porque es revelador de los conceptos e ideas que circulaban entonces.

centros de negocios y comercio en la ciudad, a lo cual se otorgó mayor importancia que a la localización de nuevas áreas industriales. De alguna manera se preparaba el terreno para la emergencia de centros comerciales. En la década siguiente, la de la construcción de Unicentro, varios documentos urbanísticos tendieron a propiciar la redistribución espacial de actividades hacia nuevos centros urbanos. Así, el Plan Estudio del Desarrollo Urbano de Bogotá, Fase II, aprobado en 1972, considera relevantes los aspectos económicos del desarrollo urbano. Propone el establecimiento de cinco “multicentros” en terrenos vacíos de la periferia norte, occidente y sur de la ciudad, conformados como núcleos de empleo, alrededor de los cuales se podrían articular las zonas de vivienda ya existentes y otras de alta densidad. Los núcleos constituirían nuevos subcentros de tamaño muy superior al de los existentes, que habrían de permanecer como concentraciones pequeñas. Sin embargo no hay referencia explícita a los centros comerciales.

Enseguida el urbanismo fue administrado mediante acuerdos (el 7, de 1979 y el 6, de 1990), que se basaban en varios tipos de tratamientos de zonas clasificadas según sus usos, y que más bien trataban de facilitar la actuación del sector privado que controlarla. No se fundaban en un “proyecto de ciudad” sino en las presiones del mercado. Estas normas favorecieron la mezcla de usos terciarios y residenciales en ejes de expansión residencial como el del centro hacia el norte.

En el acuerdo 7 de 1979 aparece de nuevo, como en el plan Fase II, esta misma noción de “multicentro”, definido como “un área de actividad múltiple nucleada con tratamiento de desarrollo”. Las áreas de actividades múltiples son “aquellas que por ser o estar previstas como centros de empleo, por su localización estratégica dentro de la ciudad, y por su tendencia a una deseable mezcla de usos urbanos, constituyen sectores de atracción para la actividad citadina”.

Los centros comerciales se mencionaban tanto en la clasificación de las actividades, tomando en cuenta los existentes, como en las normas propias de cada tipo de tratamiento (rehabilitación, desarrollo, conservación, redesarrollos), considerándolos implícitamente como partícipes del desarrollo futuro; sin embargo no se les confiere un papel protagonista particular, sólo se menciona su posible existencia. A pesar de este marco normativo favorable, pocos centros comerciales se crearon durante este periodo debido a que la economía local no era muy propicia y a que Unicentro no era todavía suficientemente exitoso.

Aunque el acuerdo 6 de 1990 tiene una estructura más compleja, con pretensiones urbanísticas más elaboradas, su enfoque no se diferencia mucho del que guió al acuerdo anterior. De nuevo en las distintas zonificaciones se mencionaban las áreas urbanas de actividades múltiples o especializadas con casi las mismas definiciones; solamente se agregaba que estas áreas “muestran tendencia a la mezcla de usos urbanos y a la intensificación de algunos de ellos, especialmente los comerciales”. Más precisamente, al referirse a los usos comerciales y a las actividades mercantiles de servicios de carácter territorial (local, zonal y metropolitano), los centros comerciales aparecen en el tercero, es decir que se les asigna una cobertura muy amplia. Esta vez, coincidiendo con el arranque de la apertura económica, se multiplican estos centros, y además lo hacen con propuestas arquitectónicas relevantes.

Desde finales de los años noventa: mayor preocupación por las centralidades, el comercio e implícitamente los centros comerciales

El POT (Plan de Ordenamiento Territorial), aprobado en 2000, es un documento de concepción y organización muy diferente a los anteriores. Con este plan se pretende cambiar radicalmente la planeación y la gestión urbanas. En su diagnóstico destacan unos sistemas básicos de la configuración de la metrópoli y de las necesidades sociales, económicas y ambientales presentes y futuras; luego se propone un modelo de ciudad elaborado de tal manera que pueda responder a las necesidades de los habitantes. Si bien están muy presentes los discursos (no tan locales) de desarrollo sostenible y de competitividad, esta vez se habla de una visión específica de la ciudad. Con base en el diagnóstico y el modelo se plantean objetivos y estrategias para facilitar la aplicación del plan.

El POT pretende fomentar cierta coherencia entre las centralidades existentes, percibidas a veces como entes que brotan en forma espontánea (uno de los ejemplos mencionados es el sector de Unicentro). Se afana por mejorar su jerarquía y articulación mediante la adecuación de la red vial existente y la puesta en marcha de un nuevo sistema de transporte masivo, el Transmilenio. Casi siempre se refiere a los centros comerciales en lo que concierne a las centralidades urbanas, tanto en el diagnóstico como en los objetivos y estrategias.

En el diagnóstico el POT insiste mucho en que Bogotá transitó en las últimas décadas por un proceso de terciarización en el cual el co-

mercio desempeñó un importante papel. Sin embargo, la referencia se enfoca más en los procesos de concentración de “locales comerciales” que en los “grandes centros comerciales”. Se destaca un padrón de localización en las zonas “fuertes”, que son la ciudad central –que va del centro a la calle 100– y el eje centro occidental, pero también en zonas periféricas con aglomeración y mezcla de comercio y servicios de barrio.

Las centralidades, muy presentes en el POT, se definen como “una serie de lugares que concentran actividades terciarias de distinta jerarquía”. Se les considera parte de un proceso de crecimiento que se pudo dar de manera más bien espontánea; se les identifica, caracteriza, evalúa y diferencia por ámbito territorial de impacto: aparte del centro metropolitano de carácter internacional y nacional y de los llamados “nodos de servicios” en las entradas norte, occidente y sur de la ciudad, se reparten en tres niveles en todo el territorio.

Al igual que en la Ciudad de México, se destacan la situación de desequilibrio marcado entre los lugares de residencia y los centros de abastecimiento de bienes y servicios; la concentración excesiva en algunos lugares –sobre todo en la ciudad central pero no solamente en ella–; la generación de importantes movilidades cotidianas; el deterioro del espacio público construido, de la competitividad; y la intensificación de la segregación socioespacial. No obstante, no se liga explícitamente a los centros comerciales con el desarrollo de tales problemas.

El resultado de este diagnóstico es un modelo de ciudad competitiva a escala internacional, nacional y regional, en el que se insiste en la necesaria reorganización de sus múltiples sistemas gracias a su jerarquización y articulación diferenciada.

Uno de los objetivos económicos del POT es lograr una mejor competitividad de la ciudad. Con esta intención se propone dedicar espacios para el comercio, privilegiando este sector sobre el de la industria. Otra propuesta, en directa continuidad con el diagnóstico, propone jerarquizar los corredores comerciales, fortalecer las centralidades existentes y generar centralidades locales, especialmente mediante una localización adecuada del comercio.

Entre sus objetivos propiamente urbanísticos el plan se refiere a la competitividad, pero esta vez habrá de lograrse impulsando una localización “racional” del comercio (justo antes de la que concierne al transporte, la red vial y los servicios). Enseguida se menciona cómo se debe tratar lo comercial en cada ámbito territorial (desde el metro-

politano hasta el zonal), combinado casi siempre con otros tipos de actividades como las administrativas y los servicios, e incluso con ciertos equipamientos urbanos con vocación sociocultural, como las bibliotecas y los parques. Sin embargo se habla también de controlar más y en mejor forma el comercio, pues en el diagnóstico apareció claramente que puede tener efectos colaterales negativos, como la degradación del espacio público. Previendo esto el POT se refiere a posibles intervenciones de recalificación (en especial en las zonas aledañas a centros comerciales importantes como Unicentro o Plaza de las Américas, pero también en las zonas de concentración comercial de sectores pericéntricos tradicionales) y de creación de equipamientos (esta vez en zonas más periféricas). Existen por lo tanto algunas propuestas relativas a las centralidades comerciales.

El POT prevé también varios procedimientos nuevos para lograr un mejor cumplimiento de los objetivos, en especial una articulación coherente de las diferentes jerarquías de intervención. Asimismo los llamados “planes especiales de implantación” son procedimientos especiales que conciernen a la aprobación de las grandes superficies comerciales, entre otras actividades.

También se plantea ejecutar intervenciones en el territorio mediante operaciones llamadas “estructurantes” –una decena de las casi 40 operaciones “básicas” previstas plantea el tema comercial– en muchas de las centralidades identificadas. Sin embargo, sólo en Fontibón, localidad ubicada en la periferia occidental, se menciona explícitamente la creación de un centro comercial.

Cabe mencionar que estos objetivos y estrategias enfocados hacia las centralidades se refieren también al sistema de transporte.¹⁶ El papel de la red vial y del transporte masivo (este último, como en la Ciudad de México, con los corredores estratégicos de transporte) es considerado clave para articular mejor las centralidades y apoyar la racionalización de la localización de las actividades terciarias.

En Bogotá se le da mucho espacio al comercio en la planificación urbana. Si bien es cierto que las nuevas centralidades “comerciales” no aparecen como elementos primordiales, se les menciona en los diagnósticos y en las propuestas de ordenamiento y planeación urbanas.

En este contexto, del hecho de que a los grandes centros comerciales no se les considere explícitamente no se infiere que estén cuestionados (de hecho nunca lo están), sino al contrario, que han

¹⁶ Cuando se elaboró el POT el único marco normativo al respecto era el Acuerdo 2 de 1980, y se estaba diseñando entonces el sistema Transmilenio.

sido legitimados. En el POT se pretende canalizar la actividad comercial en general, pero no para frenarla sino para orientar su establecimiento. El sector privado puede nuevamente encontrar un marco a su favor, sólo que esta vez sustentado racionalmente, a diferencia del periodo anterior. Desde que el POT ha estado vigente, la creación de los centros comerciales ha sido frecuente y suele coincidir con las centralidades existentes o en vías de consolidación (véase el mapa 2). Son pocos en el sur de la ciudad, donde residen los estratos bajos y medio bajos.

Conclusión

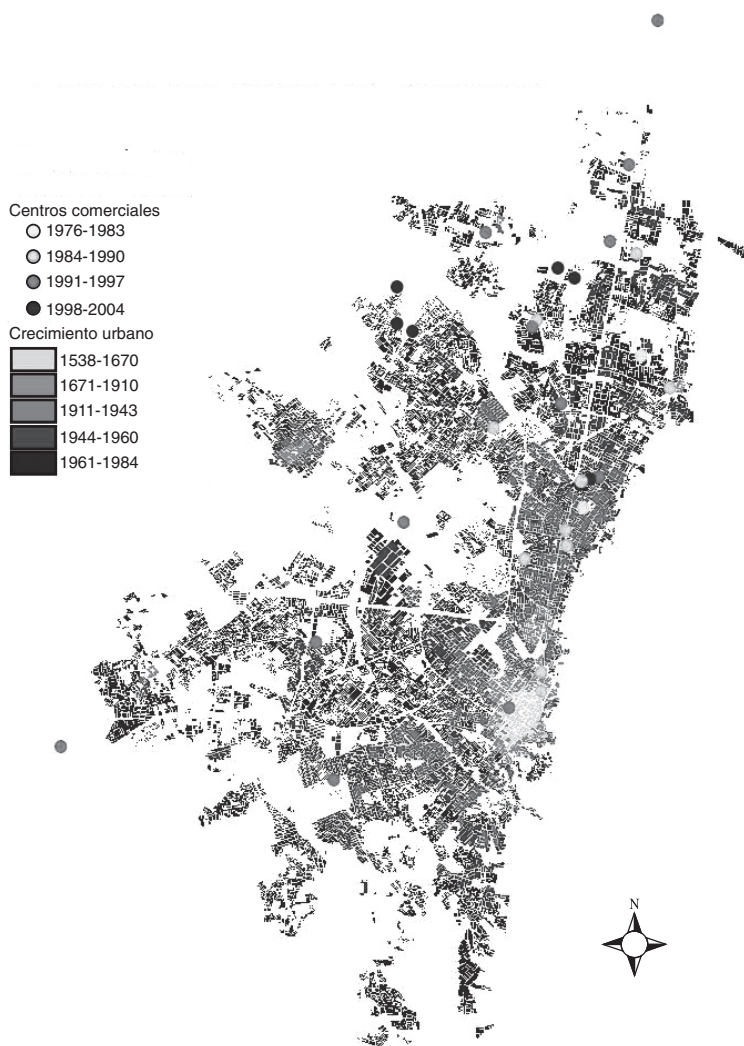
Observamos notables diferencias en la forma en que los planificadores urbanos de las ciudades de México y Bogotá enfrentan el fenómeno del desarrollo y la consolidación de los grandes centros comerciales, así como la relevancia de estas infraestructuras en la vida cotidiana de los habitantes, a pesar de que muestran tendencias similares.

Por una parte, si las dos metrópolis valoran grandemente su competitividad en la economía globalizada, en la Ciudad de México, sobre todo en el último programa de desarrollo urbano, se observa una visión negativa de las nuevas centralidades comerciales que no existe en Bogotá. En el Distrito Federal se les estigmatiza por sus efectos nefastos y se les opone a las centralidades “patrimoniales”, que son valoradas por sí mismas.

Por otra parte, en la Ciudad de México no se toma en cuenta a los grandes centros comerciales en las estrategias de desarrollo urbano, a pesar de que las centralidades en general constituyen desde hace varias décadas un elemento rector en las propuestas de ordenamiento. Tampoco se le da una gran importancia al comercio, a diferencia de lo que sucede en Bogotá, donde se reconoce que esta rama de actividad desempeña un papel fundamental para el desarrollo urbano; a pesar de que aquí las nuevas grandes polaridades comerciales sólo aparecen en forma escasa o implícita, podemos constatar que se toman más en cuenta su lugar y su papel.

Siendo los centros comerciales dominio casi exclusivo del sector privado, nos sugieren una reflexión importante con respecto a las relaciones entre lo público y lo privado. En la Ciudad de México, y en particular en el Distrito Federal, los instrumentos de planeación urbana tradicionales corroboran implícitamente el papel determi-

MAPA 2

Centros comerciales y crecimiento urbano en Bogotá D.C.

nante de lo público respecto a lo privado. Se valoran el patrimonio, la cultura, la identidad, etc., mientras se rechazan lo comercial y sus efectos. Sin embargo esto se da en el marco de una relación ambigua (tal vez algo esquizofrénica), dado que también se valora y se pretende fomentar el carácter de metrópoli global de la Ciudad de México. De hecho el sector privado desarrolla muy libremente sus proyectos, caso por caso, en colaboración con las autoridades (incluso actualmente en el Centro Histórico de la ciudad) en el marco de una planeación estratégica que se ha instalado en forma paralela, sin sustituir la planeación clásica.

En Bogotá el sector público no tiene una tradición de control y regulación similar a la de México. Tradicionalmente ha sido laxa y ha dejado que actúe libremente el sector privado. Sin embargo esta desregulación ha tomado varias formas: de los años cincuenta a los setenta, una planificación no aplicada (la de la red vial pudo serlo en forma suficiente para que el sector privado desarrollara sus proyectos); de los años ochenta a los noventa, una normatividad muy abierta. En este contexto el sector privado pudo actuar con gran libertad, privilegiando los segmentos del mercado que *a priori* consideraba más rentables para él (viviendas para los estratos medios y altos y muy pocas para los estratos bajos, oficinas y comercio). Con el plan actualmente vigente se pretende tomar el control del desarrollo urbano en las zonas de expansión y sobre todo de densificación con principios y herramientas bastante racionales, enfocados hacia las centralidades y su reorganización. Sin embargo, esta racionalidad urbanística posibilita también la multiplicación y diversificación de las intervenciones del sector privado. En este marco van a incrementarse las inversiones en varios segmentos, en especial el de los centros comerciales. Este cambio profundo se da en el marco de una reformulación de la relación de alianza (¿dependencia?) con el sector privado.

Bibliografía

- Castro-Pozo, Maritza e Inés Cornejo Portugal (2001), "Los espacios comerciales: ámbitos para el contacto juvenil urbano", en M. A. Aguilar, A. Sevilla y A. Vergara (coords.), *La ciudad desde sus lugares. Trece ventanas etnográficas para una metrópoli*, México, Conaculta/UAM/Miguel Ángel Porrúa, pp. 271-295.
- e Inés Cornejo Portugal (1995), "La privatización afectiva de los espacios comerciales por las y los jóvenes", *Ciudades*, núm. 27, pp. 24-28.

- Chávarro Gómez, Jacqueline y Sandra Liliana Magaldi Manotas (2003), *Evaluación de la percepción social de los espacios en hipermercados, supermercados y plazas de mercado en Bogotá D.C.*, tesis de pregrado en Ingeniería de Mercados, Bogotá, Universidad Piloto de Colombia.
- Cornejo Portugal, Inés (2001a), "Plaza Universidad: 'estar' en un centro comercial es una manera de 'hacer' ciudad", en M. A. Aguilar, A. Sevilla y A. Vergara (coords.), *La ciudad desde sus lugares. Trece ventanas etnográficas para una metrópoli*, México, Conaculta/UAM/Miguel Ángel Porrúa, pp. 297-336.
- y E. Bellón (2001a), "Centro Santa Fe: la nueva Ciudad de México", *Revista Iberoamericana de Comunicación* (RIC), núm. 1, pp. 79-95.
- y E. Bellón (2001b), "Prácticas culturales de apropiación simbólica en el Centro Comercial Santa Fe", *Convergencia*, núm. 24, pp. 67-86.
- De Mattos, Carlos A. (2002), "Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿impactos de la globalización?", *EURE*, vol. 28, núm. 85, pp. 5-10.
- Duzán, Sylvia (1990), "La decadencia de la gallada de Unicentro", *Gaceta*, núm. 6, pp. 12-13.
- Escallón Gartner, Clemencia (2002), "Centralidades urbanas en el plan de ordenamiento territorial", en Patricia Rentería Salazar, Alfonso Roa y Óscar Alfredo (coords.), *La ciudad: transformaciones, retos y posibilidades*, Bogotá, CEJA, pp. 176-181.
- Hiernaux Nicolás, Daniel (2002), "Los frutos amargos de la globalización: expansión y reestructuración metropolitana de la Ciudad de México", *EURE*, vol. 25, núm. 76, pp. 57-78.
- (2000), "Historia de la planeación de la Ciudad de México", en Gustavo Garza (coord.), *La Ciudad de México en el fin del segundo milenio*, México, El Colegio de México/Gobierno del Distrito Federal, pp. 707-716.
- Iriarte, G. y J. Sánchez (1997), *El centro comercial como espacio de consumo cultural*, informe, Bogotá, Observatorio de Cultura Urbana/Instituto Caro y Cuervo/Convenio Andrés Bello.
- López Levi, Liliana (1999), *Centros comerciales. Espacios que navegan entre la realidad y la ficción*, México, Nuestro Tiempo.
- López Zárate M. y J. Ochoa Méndez (1995), "Santa Fe: razones de un proyecto", *Ciudades*, núm. 27, pp. 56-60.
- Lulle, Thierry (2002), "Bogotá: los costos del *laissez-faire*", *Metrópolis en movimiento. Una comparación internacional*, Bogotá, IRD/Universidad Externado de Colombia/ Alfaomega, pp. 238-243.
- Lulle, Thierry y Catherine Paquette (2005), "Nuevas centralidades comerciales y planificación urbana: ¿un desfase creciente? Los casos de la Ciudad de México y de Bogotá", ponencia para el seminario científico internacional Comercio y Movilidades Urbanas en Tiempos de Metropolización, México, CEMCA/UAM-I/Universidad Iberoamericana, pp. 11-13.
- Mélé, Patrice (1996), *Centralité et espace urbain: dynamiques, politiques et pratiques des centres au Mexique*, tesis de doctorado en Geografía, París, Universidad de París III.

- Müller, Jan Marco (1998), "Grandes centros comerciales y recreacionales en Santa Fe de Bogotá: origen, características y tendencias de desarrollo", *Perspectiva Geográfica*, núm. 3, pp. 48-87.
- Neira Reyes, Felipe (2003), *Bogotá: de las plazas y los parques a los centros comerciales. Estudio de caso sobre las relaciones sociales de los jóvenes en los centros comerciales de la ciudad*, tesis de pregrado en Sociología, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia.
- Parnreiter, C. (2002), "Ciudad de México: el camino hacia una ciudad global", *EURE*, vol. 28, núm. 85, pp. 89-119.
- Portal Ariosa, M. A. (2001), "Del centro histórico de Tlalpan al centro comercial Cuicuilco: la construcción de la multicentralidad urbana", en M. A. Aguilar, A. Sevilla y A. Vergara (coords.), *La ciudad desde sus lugares. Trece ventanas etnográficas para una metrópoli*, México, Conaculta/UAM/Miguel Ángel Porrúa, pp. 239-270.
- Ochoa, C. (2001), "Del centro de la ciudad al centro comercial: los nuevos territorios de la experiencia cinematográfica en la Ciudad de México", en M. A. Aguilar y R. Bassols, *La dimensión múltiple de las ciudades*, México, UAM Iztapalapa, pp. 113-136.
- PGDUDF (2003), *Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal*, México, Departamento del Distrito Federal.
- (1996), *Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal*, México, Gobierno del Distrito Federal.
- (1987), *Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal 1987-1988*, México, Departamento del Distrito Federal.
- POZMVM (1998), *Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana del Valle de México*, México, Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos (Cometah).
- Ramírez Kuri, P. (1995), "Entorno, consumo y representaciones urbanas en la Ciudad de México", *Ciudades*, núm. 27, pp. 46-50.
- (1997), "Centros urbanos y megaproyectos comerciales: una revisión crítica del esquema de planeación", en Roberto Eibenschutz Hartman (coord.), *Bases para la planeación del desarrollo urbano en la Ciudad de México: Estructura de la ciudad y su región*, tomo 2, México, UAM-X/Miguel Ángel Porrúa, pp. 444-477.
- (1993), *Transformaciones espaciales y modernización urbana: la Ciudad de México y los macro-proyectos comerciales: centro comercial Coyoacán, 1989-1993*, tesis de maestría en Estudios Regionales, México, Instituto Mora.
- Rébora, Alberto, Jesús Rodríguez y Antonio Azuela (2001), "Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana del Valle de México (POZMVM): evaluación y perspectivas", documento general para la discusión, Toluca, El Colegio Mexiquense.
- Silva, Armando (2003), *Bogotá imaginada*, Bogotá, CAB/Universidad Nacional de Colombia/Taurus.

- Terrazas, Óscar (1988), “De la ciudad central a la ciudad interior”, en Óscar Terrazas y E. Preciat (coords.), *Estructura territorial de la Ciudad de México*, México, Plaza y Valdés/Departamento del Distrito Federal, pp. 79-100.
- Vázquez Pinacho, Yadira (2000), *Los centros comerciales de la Ciudad de México*, tesis de maestría en Estudios Urbanos, México, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano, El Colegio de México.