

Megaproyecto Santa Fe: de la ciudad global a la ciudad experimentada

Paola Flores¹
Miriam Monterrubio²

INTRODUCCIÓN

El megaproyecto Santa Fe fue impulsado por el gobierno de la Ciudad de México a finales de la década de los 80 como un gran proyecto inmobiliario con la finalidad de insertar a México en la economía globalizada, mismo que se desarrolló en las dos décadas siguientes. De esta manera, el proyecto respondió a un cambio político hacia el libre mercado y la desregulación de los mercados de capital y trabajo ocurridos en Latinoamérica. Este cambio de política en la región, fue además respaldado por las agencias multinacionales que demandaron a los gobiernos, políticas de austeridad fiscal, el retiro del Estado del control directo de las empresas económicas y descentralización administrativa (Roberts, 2010), permitiendo al sector privado preocuparse solamente de aquéllos que les aseguren el mejor beneficio de la inversión realizada (Harvey, 2010).

Uno de los efectos de esta modificación, fue la expansión urbana hacia las periferias de asentamientos “formales”, donde las empresas inmobiliarias han tomado el control total del suelo disponible a bajo costo con un modelo basado en la multiplicación de carreteras, centros comerciales y conjuntos habitacionales cerrados, a pesar de que estos no cuentan con la infraestructura necesaria ni la conectividad adecuada hacia otros puntos de la ciudad.

Este tipo de concentración de riqueza y estatus, señala Roberts (2010), afecta la organización espacial de las ciudades latinoamericanas en la medida en que las políticas orientadas al mercado, liberan el desarrollo inmobiliario y atraen inversiones del gran capital en infraestructura urbana, tanto por empresas nacionales como extranjeras, mismo que enfatiza la desigualdad con que se han desarrollado las ciudades de la región, permitiendo que sólo la población de altos ingresos tenga acceso a lo que la vida urbana le ofrece.

Si bien Santa Fe pretende ser parte de la ciudad global a través de grandes desarrollos inmobiliarios, la interconexión en red con multinacionales financieras y de servicios, así como de flujos de información, la realidad muestra un sitio que resta importancia a las conexiones con sus entornos territoriales y sobre todo con la vida cotidiana de las personas que lo han habitado y de las que a diario llegan a él para estudiar o trabajar. El artículo explora sobre la dualidad de este nuevo centro urbano dividido, por un lado entre las élites financieras y de servicios, y por otro la cotidianeidad transgredida de miles de personas que trabajan, estudian o se desplazan por la zona y experimentan dificultades diarias impactando en su bienestar y bien vivir en la ciudad.

A partir de datos obtenidos dentro del marco de una tesis de maestría³, el presente trabajo extiende su análisis en la dinámica de confrontación diaria entre lo que implica ser parte de la “ciudad global”. A través de evidencias documentales, estadísticas y cartográficas, se construye el contexto, que con el apoyo de la investigación cualitativa basada en entrevistas extensivas, las

¹ Paola Jimena Flores Miranda, Universidad Autónoma Metropolitana - Unidad Azcapotzalco, Sociología, paolaflores1982@gmail.com

² Miriam Monterrubio Hernández, Colectivo Crea Ciudad, Movilidad, mi.mont.h@gmail.com

³ La relación entre forma urbana, oferta laboral y la dependencia al automóvil: el caso de Santa Fe, Ciudad de México. Presentada para obtener el grado de maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas por la Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Azcapotzalco en 2014.

personas testimonian sobre su experiencia subjetiva y las repercusiones en su calidad de vida en la ciudad, cuestionando así, si este modelo de desarrollo los acercó a la ciudad global prometida.

Santa Fe, la periferia transformada

Santa Fe está ubicado al poniente de la Ciudad de México, comprendido entre las demarcaciones de las Delegaciones Cuajimalpa de Morelos y Álvaro Obregón con una superficie total de 931.64 ha. Parte de la urbanización de esta zona es el resultado de cambios sustanciales que sucedieron desde la segunda mitad del XX hasta nuestros días en la capital del país.

En la década de los cuarenta, el crecimiento económico basado en la sustitución de importaciones, generó una fuerte atracción de población a la Ciudad de México, que a pesar de su acelerado crecimiento, se concentró dentro de los límites de la misma. Sin embargo, en los años cincuenta, comenzó a extenderse hacia algunos municipios del Estado de México. La creciente urbanización de la Ciudad de México, respondiendo al proceso de industrialización, resultó estar caracterizada por una relación estrecha con el mercado laboral generado a partir de la localización industrial (Lindón, 1997).

Por su parte, en la Delegación Álvaro Obregón durante dicho periodo y gracias a la apertura de la avenida de los Insurgentes⁴, se propicia el fraccionamiento de terrenos y se da pie a la construcción de residencias. Entre 1950 y 1960, debido a la saturación de las zonas centrales de la ciudad, se edificaron viviendas en lomeríos; estos fenómenos ensancharon las vías de comunicación de San Ángel y de varios poblados rurales. En la zona suroeste de la delegación, surgieron nuevos fraccionamientos para familias con ingresos medios y altos, lo cual encareció el precio del suelo y provocó el desplazamiento de la población de escasos recursos. En cambio, en el noroeste se ubicó la gente de menores ingresos, sobre áreas minadas o con pendientes acentuadas. En su gran mayoría, se trataba de asentamientos irregulares provocados por la actividad económica de la explotación minera, donde actualmente se combinan los usos habitacionales e industriales y se han integrado a la traza urbana de los antiguos poblados de Santa Lucía y Santa Fe (PDDU Álvaro Obregón, 2011).

En 1964, el regente Ernesto P. Uruchurtu prohibió nuevos asentamientos dentro del Distrito Federal debido al incremento poblacional y de urbanización en el mismo. Ante esta situación, la Delegación Cuajimalpa de Morelos, a pesar de haber sido una de las delegaciones menos habitadas, de 1950 a 1980 aumentó su población más de nueve veces. De esta manera, surgieron desarrollos de vivienda residencial y media en torno a la cabecera delegacional, Contadero y el fraccionamiento Vista Hermosa, así como el establecimiento de algunos asentamientos irregulares en algunas laderas de los cerros y barrancas (PDDU Cuajimalpa de Morelos).

La crisis económica que sufrió el país en 1982 impactó el crecimiento económico y poblacional que se había estado concentrando en la Ciudad de México. Se modifica el modelo económico basado en la sustitución de importaciones por el modelo neoliberal. Con esto se reestructura la deuda externa adquirida, inicia el saneamiento a las finanzas públicas, se venden gran parte de las empresas del Estado y se da amplia apertura al mercado externo.

Asimismo, para el año 1985 ante el sismo ocurrido en la capital, se acelera el fenómeno de despoblamiento de la Ciudad de México. La migración hacia las periferias de la ciudad intensifica la consolidación y surgimiento de asentamientos irregulares y conjuntos habitacionales en los municipios colindantes del Estado de México, así como la descentralización

⁴ Uno de los principales ejes viales de la Ciudad de México, con 28.8 km de extensión y atraviesa la mayor parte de la zona urbana de la ciudad de norte a sur.

de los servicios hacia el sur y poniente de la ciudad, momento en que esta región comienza a constituirse en un polo de desarrollo emergente en el Distrito Federal.

Durante este periodo hasta finales de la década, el Distrito Federal comienza a recuperar su posición en la economía nacional, donde a pesar de ser una de las ciudades más afectadas por la crisis, es en la que se produjeron los primeros privilegios. Es decir, es en la capital donde se introdujeron innovaciones tecnológicas y organizadoras. Entre las principales causas de este interés por una pronta recuperación de la economía de la Ciudad de México, se encuentra la aspiración por introducirla en la economía global a través del cambio en el modelo económico que se estaba gestando.

Es así como las transformaciones económicas ocurridas en México, como respuesta también a modificaciones en el modelo económico global, retoma importancia en la economía nacional desde otro ámbito. Es en la concentración de las actividades relacionadas con el control económico junto con la gestión de la integración cada vez más profunda de México en el mercado mundial, que la capital evoluciona y comienza a insertarse en lo que se conoce como “ciudad global”.

De esta manera, la Ciudad de México comienza a concentrar las matrices de las más grandes empresas, tanto nacionales como transnacionales. Esta preferencia por localizarse en la capital se fundamenta en 3 aspectos fundamentales: el volumen de las ventas; el nivel de participación de capital extranjero; y el volumen de las exportaciones e importaciones. Por tanto, “las empresas con casas matrices en el Distrito Federal se caracterizan por su relación y su orientación hacia el mercado mundial” (Parnreiter, 2002).

En este periodo Santa Fe surge como un megaproyecto donde se apuesta por la captación de capitales nacionales e internacionales, introduciendo así a la Ciudad de México como una ciudad global⁵. Con el resquebrajamiento parcial o debilitamiento, al menos, de lo nacional como unidad espacial debido a la privatización, desregulación y al fortalecimiento de la globalización, se dan las condiciones para el predominio de otras unidades o escalas espaciales. De esta forma, Sassen (2006) explica que la combinación de dispersión espacial e integración global ha creado un nuevo rol estratégico para las grandes ciudades, dando lugar a un nuevo tipo de ciudad: la ciudad global. En este sentido Parnreiter (2002) identifica que, efectivamente, la ciudad global en el Distrito Federal, emerge sobre Paseo de la Reforma, Avenida Juárez, Santa Fe, Polanco, Insurgentes Sur y Periférico Sur, donde se ubica la concentración de las actividades económicas con respecto al sector servicios (financiero en su mayoría) que fungen como vínculo principal entre la región centro del país con la economía mundial. Asimismo, señala que Santa Fe se constituye como un nuevo “lugar global” dentro de la ZMCM. En donde es posible identificar lo que Mattos (en Coulomb, 2010) señala con respecto a los “artefactos de la globalización: presencia de las torres de oficinas corporativas, los centros de convención y hoteles de cinco estrellas, los centros comerciales, algunos concebidos como verdaderos subcentros urbanos, los campos universitarios privados, los condominios habitacionales exclusivos y segregados con sus centros de recreo y diversión, sus salones de fiesta, parques temáticos y multicinemas, a través de los cuales una minoría se inserta en el proceso de la globalización del consumo”.

Por ello, Santa Fe fue un proyecto clave en las transformaciones económicas, políticas y sociales que la ciudad estaba experimentando en la época. Era el megaproyecto en el que la Ciudad de

⁵ De acuerdo con Sassen (2006), la ciudad global surge en la década de los ochenta gracias a que la privatización, desregulación, apertura de las economías domésticas a empresas extranjeras, así como por la creciente participación de los actores económicos nacionales en los mercados globales, modifican el sistema económico internacional, donde puede verse una reclasificación de los territorios estratégicos que articulan el nuevo sistema.

México, mostraría su capacidad para alojar a las grandes empresas transnacionales, posicionándose entre las grandes ciudades de mercados globales.

Sin embargo, el espacio que ahora ocupa Santa Fe no siempre fue el mismo. Éste se desarrolló en un territorio donde se practicó la explotación de minas de arena y posteriormente, se instalaron los tiraderos de basura más importantes de la ciudad (Pérez Negrete, 2010). Desde 1984, se realizó la expropiación de los predios que ocuparía la Zona Especial de Desarrollo Controlado (ZEDEC)⁶ Santa Fe. Tanto el proyecto, como la urbanización y comercialización lo realizó la empresa Servicios Metropolitanos S.A. de C.V. (Servimet), bajo el esquema de “autofinanciamiento aplicado”⁷. Entre las innovaciones que presentaba fue la participación del sector privado (inversionistas ligados con el sector inmobiliario) y el gobierno de la ciudad. En Santa Fe, se planteó una oferta de suelo urbano para actividades financieras, comerciales, habitacionales y de servicios dirigidos al sector socioeconómico alto (Valenzuela, 2007).

A finales de la década de los ochenta y durante la década de los noventa, las políticas de venta implementadas por Servimet en Santa Fe flexibilizaron el esquema de la comercialización para atraer a los inversionistas más importantes del país. De acuerdo con Pérez Negrete, al establecerse empresas de reconocimiento nacional e internacional, creció el interés de otras firmas del mismo nivel por establecerse en la zona. Con el tiempo, instalarse en Santa Fe se fue constituyendo en un símbolo global, apoyado por construcciones con altos estándares de calidad en infraestructura y tecnología, generando un ambiente de élite y se consolidó como un clúster de negocios donde sólo las grandes multinacionales podían ubicarse e interrelacionarse con el mundo financiero y tecnológico.

Cuando se crea la ZEDEC Santa Fe, los usos de suelo estaban delimitados de una forma clara. Sin embargo, durante el Gobierno del Distrito Federal (GDF) en el periodo de 2000-2006, se realizan transformaciones que iban en contra de las medidas establecidas en la zona y que no respetaban el plan original. Esta situación permite que Santa Fe surja como un desarrollo inmobiliario, donde aún cuando la zona del megaproyecto se ubica entre dos delegaciones (Álvaro Obregón y Cuajimalpa de Morelos), ninguna de ellas tuvo alguna injerencia directa en su administración, ni aportó dinero para la administración de la misma.

Ante estas acciones, la Asociación de Colonos de Santa Fe (ACSF) se convierte en la primera asociación colectiva en México con un sistema de auto-administración privada con una fuerte influencia política sobre los distintos niveles de gobierno.

Pérez Negrete (2010) señala que al analizar la zonificación existente en el Plan Maestro y compararla con los programas posteriores (ZEDEC y PPDUSF) y con el uso real de suelo que en la práctica se ha registrado, se pueden observar diversas modificaciones que son el resultado de conflictos y controversias, en los que los acuerdos al incremento de la vivienda, a las intensidades de construcción y a la regulación de áreas verdes han estado presentes constantemente.

Estas inconsistencias han tenido consecuencias al no respetar los usos de suelo establecidos en los planes con sus respectivas restricciones, por lo que ha sido posible densificar la zona de una manera incontrolada e irracional, dando paso a la atracción de negocios a través de la sobre oferta de espacios para oficinas, saturando edificios con lugares de estacionamiento, ofreciendo más residenciales privados y cerrados, suprimiendo espacios públicos en favor de vías y

⁶ En el Diario Oficial de la Federación el 11 de enero de 1995 se publicó la Zona Especial de Desarrollo Controlado (ZEDEC) Santa Fe para formalizar la referencia que se había tomado para denominar la zona urbana que en 1989 el Gobierno del Distrito Federal inicia su desarrollo sobre territorio de las delegaciones Álvaro Obregón y Cuajimalpa de Morelos.

⁷ Permite por un tiempo la ejecución de las obras sin gravar los recursos fiscales del Gobierno de la Ciudad.

construcciones comerciales, etc.; provocando de esta manera, que se le ceda más espacio a lo que los comercios y empresas establecidos demandan: más lugares de estacionamiento y mayores vías para los automovilistas que llegan.

A lo que Janoschka (2002) refiere que, es a partir del abandono de la gestión y el control del desarrollo urbano por parte del Estado, al mismo tiempo que se presenta una apropiación por parte de actores privados, que surgen formas urbanas comercializables, redituables y valiosas para el mercado. De esta manera, las ciudades globales muestran divisiones espaciales como una traducción de la desintegración social que las barreras físicas y limitaciones a los accesos, les imponen.

Al hablar de ciudad global, es imprescindible entender que no sólo se debe estudiar la urbe en términos económicos y su repercusión territorial por sí misma, ya que otro elemento involucrado en las transformaciones que producen, es la población; misma que modifica su forma de vivir la ciudad. Tal como se mostrará más adelante en Santa Fe, Ciudad de México.

METODOLOGÍA

Para la realización de la presente investigación, se consideraron 4 ejes complementarios entre sí:

1. Investigación cuantitativa: Análisis estadístico de la Encuesta Origen y Destino (EOD) 1994 y 2007 a partir de las motivaciones de los viajes hacia la zona de estudio; así como del análisis de los medios de transporte utilizados por la población habitante y flotante.
2. Investigación cualitativa: entrevistas a profundidad a través de relatos de vida por parte de la población flotante que se encuentre en la siguiente clasificación: a) Empleados: gerente, administrativo, intendencia/limpieza y personal que visita de manera itinerante la zona (no labora en Santa Fe, pero debe acudir regularmente a juntas, entrevistas, reuniones, etc.) y b) Centros educativos: profesores, estudiantes. para saber su experiencia cotidiana al acudir y trabajar en Santa Fe, su relación con el territorio, sus dificultades, beneficios, opiniones y prácticas. Observación participante: durante el periodo de 2012-2013 y posteriormente en marzo-junio de 2014 y enero- marzo 2017. La observación participante permitió situar espacialmente los relatos de las personas entrevistadas, identificar el espacio físico y comprender a mayor profundidad la dinámica cotidiana que se genera en la zona.
3. Documental: para situar la problemática dentro del contexto político y económico.

RESULTADOS

La vida antes y después de Santa Fe

Con el desarrollo de Santa Fe, la población ha presentado un incremento, de 21,774 hab. en 2000 a 41,464 hab. en 2010; estimándose un incremento poblacional para el 2020 a 48,339 hab. (PPDU de Santa Fe, 2012). Asimismo, se han incrementado los desarrollos inmobiliarios de vivienda y oficinas, lo cual la ha convertido en un nodo captador de oferta de empleo y un sitio atractivo para que importantes corporaciones se establezcan en el área a un costo menor que en el centro de la Ciudad. En el periodo 1999-2009 presenta un incremento de 361% de personal ocupado en la zona (59,609 individuos más), donde se triplicó para el sector servicios y para el comercio se duplicó. Sin embargo, la movilidad necesaria para acceder a la zona presenta serios conflictos, puesto que los accesos a ésta, mayoritariamente son a través del automóvil provocando que la gente que sale y/o entra deba pasar largas horas en el tránsito.

Además de la deficiencia en la oferta de movilidad, Santa Fe ha evolucionado en un territorio de conflictos, donde la ausencias de infraestructuras urbanas como espacios públicos, infraestructura para la movilidad no motorizada, comercios de economía local (tiendas de abarrotes, fondas,

papelerías, y los referentes a oficios) y centros animación cultural al alcance de todos, ha imposibilitado la consolidación de dinámicas que impulsen el desarrollo de una centralidad urbana.

En este sentido, Coulomb (2010) considera relevante entender cómo estas transformaciones desde el ámbito económico y globalidad en las ciudades, intervienen en la modificación del espacio urbano, ya que desde su perspectiva cabe preguntarse cómo la ciudad global está utilizando a la ciudad existente y la remodela en función de sus propias lógicas. Asimismo, señala que la globalización económico-financiera impacta en el territorio a través de la “nueva gobernanza”⁸, donde se tiende a imponer al proceso incipiente de democratización de la gestión urbana. Teniendo como resultado, una acción gubernamental centrada en la desregulación junto con incentivos fiscales y la generación subsidiaria de infraestructura.

Estas transformaciones, generan cambios y diferencias en el espacio urbano que son palpables. Son el resultado de las modificaciones del proceso productivo y del mercado de trabajo, teniendo como consecuencia, ciudades divididas, duales, fragmentadas, polarizadas o lo que se asemeja a archipiélagos (Pérez-Campuzano, 2011).

De esta forma, Santa Fe adquiere características que va transformando no sólo el entorno inmediato, sino también, dinámicas económicas, sociales y espaciales de toda la ciudad. Por ello, Santa Fe parece tener características duales, en el que por un lado, se conformó como un centro económico-financiero global con aspecto de élite para alojar a las grandes firmas internacionales, que sólo la escala local tiene, convirtiéndose en un polo de la ciudad que atrae empresas internacionales pero también, gran cantidad de empleos locales de todos los niveles; y por otro, el espacio y la dinámica laboral, social y de movilidad, involucra tanta diversidad de flujos, de orígenes y destinos, y de estratos sociales, que ha cambiado a la ciudad entera.

Esta dualidad que Santa Fe ha ofrecido a la ciudad, ha dado como resultado la concepción de que es una zona segregada y que segrega. Tal como Capron y González (2006) hacen mención en el más amplio concepto de la segregación, es imprescindible considerar tres vertientes: primero, definir a la segregación como la distribución residencial desigual de la población dentro del espacio que remite a todo un corpus clásico, sobre la división social del espacio; segundo, como el acceso desigual a los servicios y equipamientos urbanos, por lo cual también se refiere a la movilidad de los individuos; y finalmente, la segregación sería la espacialización de la distanciamiento social entre los grupos, en particular en términos de ajustes y conflictos sociales.

En este sentido, Santa Fe figura una isla donde se encuentra la élite económica y social de la ciudad; sin embargo, a ella llegan diariamente miles de personas provenientes de diferentes puntos de la Ciudad de México y el Estado de México. Lo cual, nos da la connotación de que las dinámicas que se experimentan en la zona son tan diversas como los flujos de personas y de capitales que a diario tienen ahí su destino. Al respecto los entrevistados comentan:

Se me complica mucho venir a trabajar a Sant Fe, ahora sí que lo hago por pura necesidad. Antes trabajaba ahí por Mixcoac, igual me quedaba lejos, pero podía hacer varias cosas. Por ejemplo a la hora de la comida, pues que si tenía que pagar algo en el banco iba, o bien iba al mercadito que se ponía los lunes a distraerme, comer algo diferente. En la tarde, ya cuando salía, me llamaba mi hija y si necesitaba algo de la papelería para la escuela ya de una vez lo compraba. Ahora todo es más difícil, no puedo hacer casi nada en Santa Fe. (Sara, 43 años).

⁸ En palabras de Coulomb (2010): la “buena” gobernanza es la que asocia el sector público y el sector privado; y todavía mejor cuando consiste simplemente en el apoyo “facilitador” del gobierno hacia la conducción del desarrollo (económico y urbano) por parte de la iniciativa privada.

Las actividades cotidianas de la gente que vive, trabaja o estudia en Santa Fe, reflejan diferencias abismales entre estratos sociales, niveles jerárquicos, procedencia (desde otros puntos de la ciudad), etc. Por ello, es posible decir que sólo se puede hablar de segregación cuando ésta es sentida y vivida por los grupos que la sufren o que la fomentan. De ahí, la importancia de confrontar las prácticas y los usos de la ciudad con construcciones más subjetivas, vividas, con las representaciones que tienen los propios habitantes de las distancias y las proximidades sociales, de los ajustes y las evitaciones, colocando de esta forma, al habitante en el centro no sólo como residente sino también como ciudadano, habitante de la ciudad (Capron y González, 2006).

Conocer Santa Fe y su dinámica, a través de las vivencias que a diario experimentan las personas que residen o viajan hacia la zona, permite ver la ciudad como conjunto de diversidad de prácticas y representaciones con un espacio-temporalidad cada vez más discontinua. Como señalan Capron y González (2006), es necesario introducir nuevos enfoques que integren múltiples centralidades en el espacio cotidiano; el residir, el trabajar, el educarse, etc., a varias escalas, la casa, el barrio, la ciudad, para efectivamente captar la urbanidad como estado y proceso organizacional de los objetos sociales en una situación urbana determinada.

Las personas sin importar el puesto que ocupen, mencionaron que no intentan tener alguna relación con el espacio que visitan a diario para trabajar. Los trabajadores que toman el transporte público mencionan que van de la parada del autobús a su oficina y de regreso igual, y en la hora de la comida, por practicidad prefieren quedarse en el trabajo. Las personas que acuden a Santa Fe en automóvil, mencionan que no realizan trayectos a pie, por ninguna circunstancia.

Así, estar segregado no significa ya vivir en un gueto aislado y homogéneo, ahora pasa por la capacidad de las personas y los lugares para integrarse y acceder a la ciudad, por medio de múltiples estrategias, movilidad, accesibilidad, redes sociales, nuevas tecnologías, etcétera. La ciudad segregada se forma por partes, y no fragmentos, que mantienen interrelaciones de complementariedad, pero también de oposición que diferencian socialmente el espacio.

Yo cuando voy a Santa Fe, que me mandan de mi trabajo, me preparo mentalmente, me siento como en otro planeta, o sea que ves por un lado que hay mucha tecnología y mucho dinero, hay mucha gente todo el tiempo con sus teléfonos, pero uno va a Santa Fe y no encuentra nada parecido al lugar donde vive, no hay niños jugando en las calles, no hay puestos de comida, ni secundarias, ni placitas para comer unos esquites, nada. Yo siento que me voy fuera de toda realidad. Además luego salía super tarde y estaba solísimo, me daba miedo, caminaba super rápido para irme a la parada. (Carlos, 30 años)

Las entrevistas realizadas constataron las diferentes estrategias que las personas que acuden diariamente a Santa Fe deben llevar a cabo para aminorar las dificultades a las que se enfrentan. Ya sea para evitar el tráfico, economizar gastos diarios, o evitar la inseguridad; las personas han implementado prácticas para adaptarse a un territorio que les parece hostil.

Pues prefiero llegar una hora antes a mi trabajo, levantarme a las 6 y evitar el tráfico que se hace al de entrar a Santa Fe. (Marlyn 23 años)

Yo no salgo a comer, me llevo desde mi casa y como en la oficina, no es muy agradable, pero es que afuera no hay nada, bueno o sea si está el centro comercial pero es más caro y también para llegar allá desde donde estoy es pesado. (Gerza, 37 años).

Pues a veces se vacía el microbús antes de que llegue a mi destino, pero yo me bajo antes, es que me da miedo seguir sola, el camino es muy solo, no hay nada ni nadie. (Paola, 35 años).

Yo no conozco la zona, o sea que solo vengo a trabajar y me voy, es que no se puede caminar y pues no hay nada, puro edificio. (Samanta, 39 años).

Con respecto a la situación del espacio público, como lo señala Pérez Negrete (2010), en el sistema de calles de la zona, éstos son los que dan forma y estructuran las construcciones y edificios de uso privado, siendo las propiedades privadas las que han dando forma a los espacios abiertos que, más que para caminar o para acoger al peatón, están ahí para crear un efecto visual. Las banquetas lucen prácticamente desiertas, no hay gente caminando. Es un sitio diseñado para el transporte vehicular, carente de espacios públicos, haciéndolo sólo para ser transitado, ser un lugar de paso. Las principales avenidas son como autopistas de alta velocidad para el traslado de vehículos, creando puntos de acceso limitado. Los cruces para el peatón en las esquinas, donde existen, son aún peligrosos al no estar acondicionados para el paso peatonal. El acceso a Santa Fe figura estar planeado, como la mayor parte de los edificios que están ahí, para llegar sólo en automóvil.

Mira, yo que no tengo carro es un problema, para llegar ya sabes; el tráfico horrible, pero lo peor es a la hora de la comida. La verdad te harta de comer siempre comida rápida en el centro comercial, y pues a mí no me dan mucho tiempo, así que ir a buscar otra cosa, imposible. Además uno no se siente bien caminando por ahí, no es agradable, todo es lejos no hay nada que ver, además super peligroso, o sea que no hay semáforos, los carros van super rápido ni te ven. A veces uno quiere salir caminar, despejarse las ideas, pero es imposible en Santa Fe, entre que tú lo ves, triste todo muy artificial y solo, porque es solo, la gente solo va de su carro a la tienda o de su trabajo al bus, además te digo el miedo de ser atropellado, porque los carros piensan que tienen todos los derechos. (Samanta, 39 años).

Cómo llegan y quiénes llegan

Las condiciones actuales en la zona contribuyen al predominante uso del auto. El diseño, la falta de infraestructura para la movilidad peatonal, así como el imaginario que representa la Santa Fe, hacen del auto una de las únicas opciones viables para recorrerla; sin embargo, de acuerdo al diagnóstico elaborado por el CTS Embarq México, el Banco Mundial y la Asociación de Colonos de Santa Fe en su Plan Estratégico de Movilidad, el 70% de los usuarios de Santa Fe se mueve de forma colectiva, ya sea en transporte público o privado (Hernández, 2012); no obstante, la problemática de la movilidad en el área sigue siendo considerable.

Con lo anterior, se tiene que aunque la mayor parte de los viajes para acceder a la zona de estudio con motivo de trabajo o ir a la escuela, se realizaban hasta el 2007 en transporte público, la proporción entre el uso del automóvil y este sólo los separa 3 puntos porcentuales, evidencia el alto grado de automovilidad que se presenta en el polígono.

Si bien es cierto, que el tema del acceso hacia la zona se ha convertido en un grave problema ante el congestionamiento durante diversos momentos del día (días laborales); el desplazarse dentro de Santa Fe, también está representando ciertas complejidades. Es decir, para el caso de Santa Fe se podría decir que existen dos fenómenos de movilidad problemáticos para quienes viven y visitan la zona: uno, para el acceso (entrada y salida) y dos, con respecto a la movilidad en su interior.

En cuanto a la movilidad interna, por ejemplo, si el modo de transporte elegido para acceder a esta área es el transporte público, al descender de éste, el ser peatón se convierte en un asunto peligroso y/o complicado de llevarse a cabo debido, principalmente, a la estructura de las calles con pendientes, a los carentes cruces debidamente señalizados para peatones, a las estrechas banquetas, las altas velocidades en las que los automovilistas manejan en la zona, y lo complejo que se vuelve recorrer largas distancias desde el descenso del transporte hasta el destino final en las condiciones antes mencionadas. Asimismo, si al momento de ingresar a la zona (realizado en cualquier modo de transporte), se decide continuar el viaje en un transporte público como el taxi

(único medio de transporte público a través del cual es posible llegar a cualquier punto de Santa Fe), se enfrenta a sitios establecidos que funcionan de acuerdo a sus propias leyes, trabajando sin taxímetros establecen las tarifas que más les convengan y de acuerdo a lo que sus instintos les indican cuánto deben cobrar, lo cual en la mayoría de las ocasiones representan prácticamente un precio muy superior de lo que se cobraría con un taxímetro ante distancias incluso cortas.

Sin embargo, el punto en que la movilidad concerniente al acceso se conecta con la movilidad interna, únicamente refleja una parte de la problemática que implica el desplazarse hacia y en Santa Fe. Quienes viven en el día a día estos recorridos, conocen lo que llegar hasta su sitio de trabajo o de estudio, la hora de comer y el término de su jornada, involucran en términos de toma de decisiones con respecto a costo, tiempo y distancia.

Es así como la hora de comer puede convertirse en un momento complejo por dos aspectos fundamentales: la distancia promedio entre los lugares de oficinas (que no tienen servicio de comedor) y los comercios de alimentos (formales e informales); y la manera en que se recorrerán esas distancias (automóvil, transporte público o caminar). Para el primer punto, en algunas empresas se ha implementado el servicio de comedor para sus trabajadores, con la finalidad de reducir el tiempo que deben ocupar para comer y porque es uno de los elementos más demandados por parte de los mismos subordinados, ante lo complejo que es salir a buscar un lugar o algo que comer en, a veces tiempos muy reducidos para realizar esta actividad.

Para comer es carísimo todo. No hay muchos lugares ni variedad. A veces como en una fonda que está lejos, como a 20 minutos y me voy en carro, sino no me da tiempo. La mayoría de veces voy al fast food de Lilas que me queda caminando. (Marlyn, 23 años).

Con respecto al segundo elemento señalado, está estrechamente relacionado con el uso del automóvil y el costo que éste representa para uso dentro de la zona, ya que si se llega en automóvil, difícilmente un trabajador decide tomarlo para moverse en el área, ya que sacarlo del estacionamiento provisto por la empresa donde labora para dejarlo en un espacio de un centro comercial o en el valet parking de algún restaurante, se traduce en costos excesivos imposibles de sustentar durante todos sus días laborales; ante tal situación, recurren a salir en autos compartidos para dividir costos, consumen en los puestos ambulantes de comida más cercanos a sus oficinas o, en última instancia, deciden caminar distancias más alejadas.

A lo que un encargado del servicio de transporte empresarial, refiere:

Dentro del edificio, si tú sales a comer, no hay muchas opciones dentro de la zona, por lo menos cerca, que puedas caminar. Lo más cercano aquí es el centro comercial. El edificio pone un transporte que traslada a los inquilinos del edificio al centro comercial... de hecho ese servicio es todos los días, a partir de las 9 de la mañana a las 7 de la noche... o sea, personal que se tiene que trasladar al centro comercial, ps (sic) es más fácil subirte a la camionetita y que te lleve... que te regrese... porque si no... es sacar el coche, moverte, y entrar al centro comercial y... sacar el coche y regresar... y pagar estacionamiento. (Carlos, 30 años).

Y un trabajador de la zona, señala:

Comer afuera es complicado... o sea, si tú quieres comer... hay dos opciones: si tú quieres comer dentro, hay comedor en la empresa, tú llevas tu comida y yo creo que el 60% come dentro y otro 40, fuera... cambia, no siempre es así, pero un promedio es eso... los que salen, sí se toman como dos horas porque es seguro que si tú comes fuera, sea vayas a Lilas... en Duraznos o a Santa Fe no? Al centro comercial... entonces si escoges alguna de esas opciones seguro vas a hacer dos horas, aunque si vas a Santa Fe es seguro que vas a hacer más... por el regres. (Gerza, 37 años).

Ante dicha situación, se empezaron a implementar algunas medidas que facilitarían la movilidad de los trabajadores en esta hora, ya crítica, dentro de la zona. Entre los aspectos que se realizan están los servicios de transporte de baja capacidad prestado por las mismas empresas para trasladar a sus empleados y servicios ofrecidos por los restaurantes y centros comerciales aledaños, así como el fomento de comedores dentro de las oficinas para evitar los desplazamientos durante los horarios laborales.

Mismos restaurantes que no están dentro del centro comercial, ofrecen ese servicio dando circuitos dentro de la zona de Santa Fe para traer a los clientes, para que ellos... este... vayan a comer no? Hay por acá atrás un restaurante, tiene esa flexibilidad no? No, no te preocupes, no pagues estacionamiento, nosotros pasamos frente tu compañía y te recogemos... sí, también entiendo que una plaza de aquí no muy lejos, también está haciendo eso... si hay varios que bueno, de alguna forma, nos estamos viendo obligados a ingeniar la forma en darle movilidad a la gente... porque también dentro de Santa Fe las distancias...no son cortas no? No es fácil. Una cuadra...son 150 metros..." (Sara 43 años).

Al presentarse esta práctica de movilidad donde el automóvil juega un papel prioritario para los desplazamientos y dada la complejidad creciente para acceder a la zona, se ha considerado esencial explorar la perspectiva y motivaciones bajo las cuales, la población flotante recurre a este medio. De esta forma, se han llevado a cabo algunas entrevistas tanto a empleadores (funcionarios universidades o empresas) como trabajadores con la finalidad de conocer cómo viven sus desplazamientos diarios hacia Santa Fe y qué medidas están tomando al respecto.

En este sentido, existen diversos factores en los que, de manera general, son comunes para ambas partes. Entre ellas se encuentra el siempre mencionado problema con el "transporte público", desde la carente oferta como las condiciones en que este opera; así como el diseño vial exclusivo para el automóvil y con nula perspectiva para el peatón. Estos elementos han sido los señalados por la población que decide hacer uso del automóvil como única forma viable y "segura" de llegar a Santa Fe. Sin embargo, la contraparte de quienes han hecho uso ambas opciones y han decidido hacer uso del colectivo, aseguran que el perder más de tres horas de su vida detenidos en el tráfico y al volante, les genera una sensación de desgaste físico, por lo que aseguran prefieren "dormir, leer, escuchar música o simplemente observar por la ventana" en sus trayectos, que sentir "estrés" al manejar y no poder hacer más.

Otro elemento identificado, es el aspecto del estatus social. Este ha estado presente desde la creación del automóvil al ser diseñado para clases altas y con poder adquisitivo suficiente para poseerlo; sin embargo, esta ideología social y cultural sobre el automóvil sigue presente frente las quejas de los usuarios del mismo. Es decir, de acuerdo a los entrevistados, en su mayoría tomadores de decisiones con respecto a la movilidad en Santa Fe, ya sea en universidades como en corporativos, prevalece la creencia que de haber mayor oferta de transporte público hacia Santa Fe y con la creación de mayores vialidades, el problema se solucionaría porque habría más gente en el colectivo que en los autos privados. En cambio, cuando la pregunta se vira hacia ellos mismos, sobre sus prácticas y uso del automóvil, aseguran hacer uso de él y su poca iniciativa a dejarlo porque "es más seguro", "más rápido" y siempre está "disponible", a pesar de que los costos en tiempo y dinero sean mayores.

Mira de todas formas me voy a hacer dos horas al trabajo, entonces mejor en mi carrito, tranquilo yo solo escuchando mi música. Una vez se descompuso mi camioneta, ¡fue una pesadilla! me tenía que salir de la casa super temprano, el transporte siempre malísimo.

Además pues también es que la imagen cuenta mucho acá donde yo estoy. (Gerza, 37).

Asimismo, en las instituciones donde existe transporte para personal, se tiene que quienes hacen uso de él son las personas de menor rango (limpieza y administrativos).

Un territorio que profundiza la inequidad

El fuerte crecimiento urbano de las ciudades latinoamericanas, ha traído como consecuencia la profundización de la pobreza, y ha reforzado el patrón de segregación residencial. Lo anterior ha impactado a las personas de diferentes maneras, restringiéndolos de sus derechos como ciudadanos y agudizando la inequidad social.

Roberts (2010) señala que la concentración de riqueza y status, afecta la organización espacial de las ciudades latinoamericanas en la medida en que las políticas orientadas al mercado, liberan el desarrollo inmobiliario y atraen inversiones del gran capital en infraestructura urbana, tanto por empresas nacionales como extranjeras, mismo que enfatiza la desigualdad con que se han desarrollado las ciudades de la región, permitiendo que solo la población de altos ingresos tenga acceso a lo que la vida urbana le ofrece.

La dualidad que se vive en la zona de Santa Fe, se ha reforzado a través de la creación de comunidades cerradas de altos ingresos que, aunque se encuentren rodeadas de asentamientos irregulares y de población de bajos ingresos, no tienen contacto con ellos. Se puede entonces, hablar de “ciudades valladas”, donde a pesar de que puedan encontrarse en las periferias de las ciudades, estas se encuentran conectadas por vías rápidas hacia el centro, donde se encuentran hospitales, escuelas y demás servicios. Además, se crean barreras físicas, como supercarreteras, que fragmentan los barrios pobres dificultándose el acceso al transporte. Esto reduce más los espacios públicos en los que la gente de diferente origen socioeconómico interactúa (Roberts, 2010).

Los diversos perfiles que se recolectaron en el trabajo de campo, permitieron constatar las diferencias de prácticas cotidianas y su relación con el puesto que ocupan; si bien, aunque todos de manera general sufren las dificultades que representa trabajar en Santa Fe, no todos viven de la misma manera esta experiencia y ésta dependerá del acceso que se tenga a las oportunidades que ofrece la zona. La gente que no puede seguir y consumir este modelo de ciudad está siempre en desventaja y vive de manera más aguda las repercusiones que genera.

Los desarrollos que se han planeado en la actualidad, han venido marcando la tendencia de construcción dirigida hacia ciertos sectores de ingresos, provocando de esta forma, sea mayor la separación entre los espacios donde vive la gente de menores ingresos y sus lugares de trabajo. Entre la especulación del suelo, el incremento de oferta del transporte público y los desarrollos comerciales, ha hecho posible que la dispersión entre la población y las fuentes de ingreso incremente en desajuste que la ausente planeación ha dejado.

Hace ya tiempo que nos cambiaron para acá. Antes estaba bien, si había tráfico para llegar y todo eso, pero ahora sí que me sentía todavía en la ciudad, ¿me entiendes? además algo que cambió mucho es la forma de vestirse, ahora como que hay más presión porque estamos en un edificio con empresas importantes. O sea yo siempre me he arreglado, pero aquí uno debe venir impecable, pero pues yo vivo a dos horas de aquí, tengo marido e hijos, ¡no puedo llegar impecable!.(Paola, 35 años).

La manera de relacionarse con la ciudad, depende en gran medida de la facilidad que ofrece para realizar las actividades cotidianas, y en qué medida cubre las necesidades sociales, de esparcimiento y cultura. En un mundo en donde las jornadas de trabajo son largas y estresantes, las personas buscan alternativas para contrarrestar las presiones. La convivencia con amigos en bares, restaurantes, la práctica de ejercicio o actividad artística, la asistencia a eventos de esparcimiento o la utilización del espacio público, son prácticas imposibles de realizar por muchos de los empleados que laboran en Santa Fe. La gente que no cuenta con el poder adquisitivo difícilmente tendrá acceso a las oportunidades (aún si son escasas) que ofrece la zona.

Sin mencionar que debido al tiempo que representa desplazarse, hay pocas probabilidades que pueda cubrir estas necesidades en su colonia o barrio. Lo que impacta directamente a su forma de vivir la ciudad y por ende su calidad de vida.

Si queremos reunirnos después del trabajo, mejor lo pensamos porque hay de dos o nos vamos todos juntos algún lugar del centro de la Ciudad, pero pues ya llegamos super cansados, como que se enfrían los ánimos y es que aquí no hay muchas cosas y además es muy caro, o sea es para la gente que vive aquí, los grandes empresarios, sin mencionar que no todos tenemos carro y pues el regreso en la noche se complica. (Carlos 30 años).

Pues yo así, salgo de mi casa en el carro, lo meto al estacionamiento, si tengo que salir a comer tomo de nuevo el carro y pues aquí, así todo lo haces, para mí está práctico, hay estacionamientos y así, y de regreso igual, no necesito desplazarme de otra manera...Sí, sí a veces salgo a tomar algo después del trabajo, hay varios *antros nice* cerca, exclusivos y todo, además lo que sí está bien es que ya pusieron varios gimnasios, entonces en una de esas, para esperar que se calme el tráfico, me inscribo. (Gerza, 37 años).

Si el acceso a Santa Fe cada vez es más complicado y caótico, comprender las razones por las que diversos corporativos y empresas dedicadas al sector servicios siguen teniendo preferencia por establecerse en dicho lugar, se vuelve aún más incomprensible. Sin embargo, los factores económicos han prevalecido sobre los sociales y los referentes a mejorar la calidad de vida. Por ejemplo, al entrevistar a un trabajador encargado del área de servicios y operaciones de una empresa trasnacional, ubicada en la Av. Santa Fe, comentaba que a pesar de que en el corporativo para el cual laboraba se presentaba un problema muy fuerte con respecto a la rotación de personal, consecuencia directa de la inaccesibilidad a la zona, preferían quedarse y asumir esos altos costos porque Santa Fe “seguía siendo más barato que irse a Polanco o Reforma” (zonas corporativas de la ciudad). Asimismo mencionó que dicho problema empezaba a solucionarse a través de dos rutas de transporte de personal que usaba una parte de su plantilla.

Las transnacionales, no sólo tienen un rol en la economía global, sino también en la dinámica social local. Con Santa Fe, el individuo no aparece en el centro de las discusiones ni entre las prioridades para planear el espacio; en cambio, sólo funge como un elemento más que hace funcionar el motor de la economía. Sus prácticas, dificultades, limitaciones, etc. carecen de interés en una ciudad global que más bien está conduciendo hacia la segregación local.

CONCLUSIONES

Experimentar Santa Fe en lo cotidiano, se ha convertido en una gran variedad de vivencias, tan diversas como complejas, considerando que las personas que lo habitan o que deben visitarlo proceden de diversos puntos de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, pertenecen a diferentes niveles socio económicos, ocupan puestos jerárquicos distantes unos de otros, etc. Por tanto, cada una de las personas vive Santa Fe de diferente manera.

Esto es lo que nos ha permitido afirmar con la presente investigación y testimoniales de la gente que nos compartió sus experiencias, que Santa Fe a pesar de ser un sitio originado por un megaproyecto de la Ciudad de México, no ha permitido una real inclusión de la zona con el resto de la ciudad y su dinámica. Quienes deben vivirla a diario, saben que no es la mejor experiencia que una persona quisiera pasar todo el tiempo. Hay quien decide dejar su trabajo, por el solo hecho de que esté en Santa Fe, el ritmo diario de viajar hacia allá y de tener que soportar todas las condiciones que esto implica, simplemente parece no valer la pena al final.

Es importante situar la segregación en relación con la manera de ocupar cotidianamente el espacio, noción que va más lejos que simplemente residir en la ciudad. Lo cotidiano nos permite

identificar varias centralidades, la residencia, el trabajar, el estudiar, etcétera, lo que cuestiona los trabajos anclados en el espacio meramente residencial.

Y es que Santa Fe, sí es un nodo captador de empleos, sí atrae inversión extranjera, sí mueve flujos importantes de capital, pero lo que no ha podido hacer es, ser un espacio vivible. Un espacio donde la gente que trabaja o estudia ahí, pudiera soportar en el día a día. No sólo estar sumergidos entre múltiples edificios y vías donde parece que sólo tienen permiso los automovilistas para transitarlas, donde el ser peatón es prácticamente un deporte extremo y donde no hay ley que valga. Porque ahí está el problema, si no tienes auto, sufres Santa Fe; si no tienes la capacidad económica para pagar diario una comida completa en los centros comerciales, sufres Santa Fe; si vives en el otro extremo de la ciudad, no encontrarás un transporte eficiente que te lleve a tu trabajo o escuela; entonces sufrirás Santa Fe. Aspectos cotidianos y simples como esos, en Santa Fe, dependiendo desde donde llegues y qué condición económica tengas, estará determinando la forma en que la experimentes.

Porque el entorno urbano tiene una vista lujosa, llena aspectos de élite. Cualquiera pensaría que está bien, que no pasa nada. La cuestión aquí es que al parecer nadie se dio cuenta que hay personas que trabajan en los niveles más bajos jerárquicamente, que también su trabajo es indispensable y que tiene condiciones distintas que no le permiten llegar en automóvil o comer en un restaurante a diario. Lo importante, en todo caso es que las empresas transnacionales lleguen e inviertan, eso es lo realmente importante.

Por ello, hay que recordar que si bien Santa Fe fue creada desde un objetivo de ciudad para introducirla en la ciudad global, las consecuencias que ha tenido desarrollarse donde se ubica y el cómo fue construida, ha repercutido no sólo en la zona sino en toda la ciudad. Ahora, los grandes problemas de movilidad y accesibilidad, por ejemplo, han tenido que ser atendidos por políticas públicas y acciones de iniciativas privadas. Ha sido un ejercicio de enmendar lo que no se planeó y que modifica la dinámica urbana de toda la ciudad. Además, al ser un nodo captador de empleos, la población debe aceptar trabajos en una zona ubicada en un extremo de la ciudad donde no hay suficiente transporte público ni opciones para llegar; sólo por las vías principales, mismas que siempre están llenas porque no hay otra forma.

Lo que nos hace recordar lo que para Castells “la ciudad global no es un lugar, sino un proceso. Un proceso mediante el cual los centros de producción y consumo de servicios avanzados y sus sociedades locales auxiliares se conectan en una red global en virtud de los flujos de información, mientras que a la vez restan importancia a las conexiones con sus entornos territoriales” (citado en Ramírez, 2010).

Por ello, como en Santa Fe, esta concepción es la que se ha venido imponiendo en las ciudades latinoamericanas, donde los gobiernos han dejado cada vez más al servicio del mercado la planeación de la urbanización y el desarrollo regional, descuidando lo cotidiano de quien vivirá el espacio, la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

- Capron, Guénola y González Arellano, Salomón (2006). Las escalas de la segregación y de la fragmentación Urbana. *Trace. Travaux et Recherches dans les Amériques du Centre*, Junio-Sin mes, pp. 65-75.
- Coulomb, René (2010). “Reflexiones en torno a los impactos territoriales de la globalización financiera” en *Sistema mundial y nuevas geografías*, UAM Cuajimalpa y Universidad Iberoamericana, México, Pp. 427-444.
- Encuesta Origen-Destino 1994, 2007.

- García Canclini, Néstor (2007). “¿Qué son los imaginarios y cómo actúan en la ciudad?” en *Eure*, Santiago, Chile, Vol. 33, Número 99, Pp. 89-99.
- Globalization and World Cities Research Network (2010), [en línea]. *The World According to GaWC*. Recuperado el 5 de Agosto de 2013, de: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2010t.html>
- Gorz, André (1973). *La ideología social del automóvil*. Le Sauvage.
- Harvey, David (2010). “De la ciudad global a la ciudad neoliberal. Una propuesta teórica y política” en *Sistema mundial y nuevas geografías*, UAM Cuajimalpa y Universidad Iberoamericana, México, Pp. 45-64.
- INEGI. Censos económicos 1999 y 2009.
- ITDP, & Embarq, C. (Marzo de 2012). ITDP México. Recuperado el 14 de Agosto de 2012, de <http://mexico.itdp.org/documentos/vida-y-muerte-de-las-autopistas-urbanas/>
- Janoschka, Michael (2002). “El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización” en *Eure*, Chile, Vol. 28, Número 85.
- Lindón Villoria, Alicia (1997). “De la expansión urbana y la periferia metropolitana” en *Documentos de investigación*, El Colegio Mexiquense, México, Pp. 3-21.
- Mattos, Carlos A. de (2002). “Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿impactos de la globalización?” en *Eure*, Chile, Vol. 28, Número 85.
- Miralles-Gausch, Carme (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona, Ariel.
- Parnreiter, Christof (2002). “Ciudad de México: el camino hacia una ciudad global” en *Eure*, Chile, Vol. 28, Número 85.
- Pérez-Campuzano, Enrique (2011). Segregación socioespacial urbana. Debates contemporáneos e implicaciones para las ciudades mexicanas. *Estudios Demográficos y Urbanos*, Mayo-Agosto, pp. 403-432.
- Pérez Negrete, M., (2010). *Santa Fe: ciudad, espacio y globalización*. México: Universidad Iberoamericana.
- Pérez Negrete, Margarita (2010). “De la ciudad global a la ciudad neoliberal. Una propuesta teórica y política” en *Sistema mundial y nuevas geografías*, UAM Cuajimalpa y Universidad Iberoamericana, México, Pp. 229-246.
- Programa Delegacional de Desarrollo Urbano Álvaro Obregón (2011)
- Programa Delegacional de Desarrollo Urbano Cuajimalpa de Morelos (1997)
- Programa Parcial de Desarrollo Urbano Santa Fe (2000).
- Programa Parcial de Desarrollo Urbano Santa Fe (2012).
- Ramírez, Blanca Rebeca (2010). “De la ciudad global a la ciudad neoliberal. Una propuesta teórica y política” en *Sistema mundial y nuevas geografías*, UAM Cuajimalpa y Universidad Iberoamericana, México, Pp. 65-84.
- Robayna, Alejandro (2012). *Homo mobilis: entre la tiranía empresaria, la inoperancia estatal y la multiplicidad de destinos. Algunas reflexiones montevideanas*. Cuarto Congreso Uruguayo de Ciencia Política “La ciencia política del sur”, Asociación Uruguaya de Ciencia Política.
- Roberts, Bryan (2010). “De la ciudad global a la ciudad neoliberal. Una propuesta teórica y política” en *Sistema mundial y nuevas geografías*, UAM Cuajimalpa y Universidad Iberoamericana, México, Pp. 251-294.
- Santos y Ganges, Luis y Juan Luis de las Rivas Sanz (2008). “Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad” en *Ciudades*, 11, Pp. 13-32.
- Sassen, Saskia (1995). “La ciudad global: una introducción al concepto y su historia” en *Brown Journal of World Affairs*, Vol. 11, No. 2, Pp. 27-43.

- Sassen, Saskia (2006). Theoretical and empirical elements in the study in the globalization. *Inclusion and exclusion in the Global Arena*, New York, Max Kirsch, pp. 43-62.
- Sassen, Saskia (2008). "Actores y espacios laborales de la globalización" en *Papeles*, No. 101, Pp. 33-51.
- Smith, Neil (2012). *La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*, Madrid, Ed. Traficante de sueños, pp. 17-382.
- Valenzuela, A., (2007). Santa Fe (México): megaproyectos para una ciudad dividida. *Cuadernos Geográficos*, Volumen 40, pp. 53-66.