

Derechos de autor 2023 ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS, HISTORIA, CULTURA Y DISEÑO

Creative Commons License

Esta obra está bajo una licencia internacional Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0.

<https://doi.org/10.24275/atzx9180>

Del transporte a la plaza. El desarrollo urbano en Azcapotzalco y la renovación del CETRAM El Rosario*

**From transport to the mall.
Urban development in Azcapotzalco
and the renovation of CETRAM El Rosarios**

**Do transporte para a praça.
Desenvolvimento urbano em Azcapotzalco
e renovação do CETRAM El Rosario**

Érick Serna Luna

ASIICSO Habitus A. C.

El Colegio de México

Ciudad de México, México

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8620-7330>

Fecha de recepción: 2 diciembre 2022

Fecha de aceptación: 8 mayo 2023

Fecha de publicación: 30 de octubre de 2023

* Este trabajo es producto de la beca posdoctoral otorgada por el proyecto CONACYT A1-S-26937 "Reordenamiento y regulación del transporte público concesionado en la Ciudad de México".

Resumen

Desde inicios del siglo XX, Azcapotzalco ha sido un referente del desarrollo industrial y económico en la Ciudad de México, donde el transporte es un aspecto clave de estas transformaciones. En las últimas dos décadas, el espacio de la zona noroeste de la alcaldía ha sido objeto de múltiples transformaciones urbanas, producto del cambio de actividades económicas. Una de las últimas transformaciones ha sido la renovación del Centro de Transferencia Modal (CETRAM) El Rosario. Este caso permite mostrar cómo se cruzan las políticas de desarrollo económico con las políticas del transporte, relación que se ha promovido como el último hito del progreso con la conversión de los paraderos en plazas comerciales. Con base en un análisis histórico y etnográfico de este CETRAM, el objetivo del trabajo es describir cómo se han transformado las dinámicas sociales del transporte y el consumo en la zona. La premisa del trabajo es destacar que los ritmos del desarrollo urbano no van a la par del progreso de las dinámicas sociales en el espacio. Así, pese a que las renovaciones impactan en la morfología del espacio, no terminan por transformar las dinámicas sociales por completo. Un ejemplo, es la persistencia del comercio informal pese a la renovación que pretendía erradicarlo.

Palabras clave: movilidad, desarrollo urbano, renovación urbana.

Abstract

Since the beginning of the 20th century, Azcapotzalco has been a benchmark for industrial and economic development in Mexico City, with transportation being a key aspect of these transformations. In the last two decades, the space in the northwest area of the mayor's office has been the object of multiple urban transformations, because of the change in economic activities. One of the latest transformations has been the renovation of the El Rosario Modal Transfer Center (CETRAM). This case shows how economic development policies intersect with transport policies; a relationship that has been promoted as the latest milestone in progress with the conversion of bus stops into shopping malls. Based on a historical and ethnographic analysis of this CETRAM, the objective of the work is to describe how the social dynamics of transport and consumption have been transformed in the area. The premise of the work is to highlight that the rhythms of urban development do not keep pace with the progress of social dynamics in space. Thus, despite the fact that the renovations have an impact on the morphology of the space, they do not end up transforming the social dynamics completely. An example is the persistence of informal trade despite the renewal that sought to eradicate it.

Keywords: Mobility, Urban Development, Urban renewal.



Resumo

Desde o início do século XX, Azcapotzalco tem sido uma referência para o desenvolvimento industrial e econômico da Cidade do México, sendo o transporte um aspecto fundamental dessas transformações. Nas últimas duas décadas, o espaço da zona noroeste da Câmara Municipal tem sido objeto de múltiplas transformações urbanas, fruto da alteração das atividades econômicas. Uma das últimas transformações foi a reforma do Centro de Transferência Modal El Rosario (CETRAM). Este caso mostra como as políticas de desenvolvimento econômico se cruzam com as políticas de transporte, relação que tem sido promovida como o mais recente marco em andamento com a conversão de pontos de ônibus em shopping centers. Com base em uma análise histórica e etnográfica deste CETRAM, o objetivo do trabalho é descrever como as dinâmicas sociais de transporte e consumo na área foram transformadas. A premissa do trabalho é destacar que os ritmos do desenvolvimento urbano não acompanham o andamento das dinâmicas sociais no espaço. Assim, apesar das renovações terem impacto na morfologia do espaço, não acabam por transformar completamente a dinâmica social. Um exemplo é a persistência do comércio informal apesar da renovação que procurou erradicá-lo.

Palavras-chave: mobilidade, desenvolvimento urbano, renovação urbana.

Introducción

El Centro de Transferencia Modal (CETRAM) El Rosario fue inaugurado, en 1985, como parte de las últimas obras que marcarían el proceso de industrialización y desarrollo urbano en Azcapotzalco (Higuera, 2006). Se ubica en avenida El Rosario y calle Tierra Colorada en la colonia El Rosario, cerca de los límites de la alcaldía Azcapotzalco con el municipio de Tlalnepantla de Baz. Cuenta con una superficie de 41 699 m² y, en promedio, transporta 220,000 pasajeros por día, según cifras del 2014 (Camacho, 2014, p. 59). Las personas se transportan por medio de 32 rutas, distribuidas en ocho bahías que dan cabida a 1,719 unidades de transporte. Estas cifras ubican al CETRAM El Rosario en el sexto lugar de los 49 CETRAM que se encuentran en la Zona Metropolitana del Valle de México. Además, este espacio se conecta con el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro a través de la Línea 6, que se extiende hacia el norte de la Ciudad de México de El Rosario a Martín Carrera; y de la línea 7, que se desplaza de norte a sur de El Rosario a Barranca del Muerto (Correa, 2014, p. 59).

Entre el 2012 y 2013, el CETRAM El Rosario fue objeto de una renovación urbana que transformó su espacio, destinado exclusivamente al transporte, en una plaza comercial que alterna los usos comerciales con el transporte. Una renovación que se inscribe en la narrativa centenaria del desarrollo urbano de Azcapotzalco.

Esta crónica se construyó con base en la edificación de grandes centros laborales, de desarrollos habitacionales y centros educativos en los terrenos de lo que alguna vez fue la hacienda más importante del norte de la ciudad. De algún modo, como un habitante de la zona, he sido testigo de los cambios que se han suscitado en la zona, después de vivir más de tres décadas en una de las unidades habitacionales que allí se construyeron.

Este estudio se realizó con base en una reconstrucción histórica del proceso de desarrollo urbano y un ejercicio etnográfico que concluyó con algunas observaciones realizadas durante el primer año de la pandemia de covid-19.

Uno de los propósitos, tal como lo hizo Tatiana Candelario (2019), en la colonia Industrial Vallejo, es mostrar cómo, a partir del análisis de un microespacio, se puede dar cuenta del proceso de desarrollo urbano. Es decir, que la historia de El Rosario permite entender una parte importante del desarrollo urbano en Azcapotzalco, así como el papel que el transporte ha jugado en este proceso. Así, la renovación del CETRAM es la fase más reciente de este proceso.

Por su parte, el desarrollo urbano en este espacio está vinculado y condicionado por la forma en la que éste se concibe en una escala mayor. Por eso, el segundo propósito es describir cómo el proceso del desarrollo urbano en Azcapotzalco ha estado ligado con el desarrollo de las políticas de transporte. En décadas recientes, estas políticas han sido instrumentadas siguiendo la perspectiva de la movilidad como base del desarrollo urbano de la Ciudad de México (Salazar y Lezama, 2008; Mancilla, en elaboración), un discurso que ha transitado del transporte como signo de progreso a la “movilidad sustentable” (Mancilla, en prensa), y finalmente, a una vinculación de la movilidad con el consumo. En esta última fase, se inscriben las renovaciones urbanas de los CETRAM en la Ciudad de México (Martínez, 2010; Medina, 2013; Cabrera, 2017; Gasca, 2017).

A su vez, la renovación de los CETRAM, como política urbana de movilidad y de desarrollo económico, reúne una multiplicidad de discursos en torno al orden, el mejoramiento de la movilidad y su modernización (Medina, 2013), los cuales se esgrimen en contraposición a las narrativas del desorden, el caos, la inseguridad y la informalidad con los que se han caracterizado a los CETRAM.

Al respecto, el último aspecto del trabajo es discutir la representación que tienen estos discursos a través de la figura del comercio informal, pues, es sobre este tema que se han concentrado algunas reflexiones sobre las consecuencias de las renovaciones de los CETRAM (Leal, 2020). Además, la permanencia de la informalidad en los espacios renovados permite mostrar cómo el desarrollo urbano lejos de desenvolverse de manera teleológica avanza de forma asincrónica, pues, las nuevas infraestructuras coexisten con prácticas económico-culturales que persisten en el espacio.

El artículo inicia con la descripción del desarrollo urbano de El Rosario, desde la época de las haciendas hasta su desarrollo industrial. La segunda sección se concentra en la construcción del CETRAM El Rosario como parte del proceso de modernización del transporte urbano. La tercera sección describe la renovación del CETRAM y su conversión en plaza comercial, destacando cómo esta obra se inscribe en un nuevo modelo de políticas que vinculan al consumo con la movilidad. La cuarta sección presenta algunos de los impactos que tuvo la renovación en relación con la movilidad y con el consumo, siendo la persistencia del comercio informal un ejemplo de la prevalencia de ciertas dinámicas sociales. Para terminar, ofrezco algunas reflexiones finales.

El Rosario en los tiempos de la hacienda

La narrativa del desarrollo urbano en Azcapotzalco está acompañada por la permanencia de su pasado, comenzando por aquella época en la que las actuales colonias eran rancherías, terrenos de las haciendas y campos dedicados al cultivo (Conolly, 1982; Quiroz, 2000). Esa tónica está presente en la zona suroeste de Azcapotzalco, en donde se encuentra el CETRAM El Rosario, prueba de ello es el origen de su nombre:

Fue así como las actividades económicas que se realizaban en la hacienda de El Rosario la convirtieron en un referente económico. Tal como lo cuenta el señor Andrés Roa, cuando recuerda su infancia:

Sí, me acuerdo de la Hacienda del Rosario, recorría desde Tezozómoc hasta Calzada de Las Armas y Parque Vía, bueno no era como está ahora, era una calle se podría decir, tenía baches y no había circulación, difícilmente transitaban los carros que iban a Tlalnepantla o Atizapán de Zaragoza o Nicolás Romero (Moctezuma, 2016, p. 32).

Los lugares que menciona don Andrés, al final de su relato, actualmente, son los municipios del Estado de México a los que se dirigen las rutas de camiones que salen del CETRAM El Rosario. Es decir que, desde hace más de un siglo, El Rosario fue la puerta que comunicaba a la red de haciendas de la zona, como la Hacienda de Santa Mónica, “El Retiro”, “El Casa Blanca”, lugares que perviven hasta nuestros días, y que son recordados por don Andrés (Moctezuma, 2016, pp. 24-25) y por don Álvaro quien nació en 1934, y relató que:

Todo Azcapotzalco era un conjunto de haciendas. Y Fray Sebastián de Aparicio encabezó a todos los hacendados, ya que él fue uno de los primeros dueños de la Hacienda El Rosario, también de la Hacienda de Enmedio y “La Patera”. Con el tiempo, él descubre la carreta, para Azcapotzalco, ya que aquí estaba la zanja de Camarones que era fácil de transportar en sus riveras (Moctezuma, 2016: 50).

Don Álvaro introduce la experiencia que tenían las personas de su época con respecto a los medios de transporte. Una relación con toques de nostalgia y alegría, como lo comparte doña Paz, una mujer que nació en 1918:

[...] cuando yo era chiquilla había dos carros de tranvía jalados por mulitas, por donde ahora es el eje este Aquiles Serdán, pues por ahí estaba la Hacienda del Rosario, era grandísima, había sembradíos, y a los niños nos gustaba ir allí en el trenecito jalado por mulitas, a los mayores les gustaba ir a Tlalnepantla por pulque y carnitas, a pasar el domingo, pero a los niños nos encantaba el tren de mulitas, salía de Azcapotzalco y llegaba a Tlane (Moctezuma, 2016, p. 91).

Gracias a las centenarias memorias compiladas por Moctezuma (2016) se puede reconstruir la experiencia que tenían las personas de El Rosario en relación con la historia económica y con el transporte.

Esta es otra anécdota de don Andrés que permite comprender la conexión que existía, y persiste, entre estos dos aspectos del desarrollo urbano:

Ahora Azcapotzalco tiene mucha industria, y la industria que tenía antes era la verdura. El agua favorecía, escarbábamos unos 30 centímetros y ya salía el agua, había chinampas desde el Rosario hasta Pantaco, ese Camino Real de San Martín, había una casa que rentaban unos chinos, ellos sembraban mucha verdura... (Moctezuma, 2016, p. 25).

Esta relación se acentuó con la industrialización. Sobre la transición de la producción agrícola a la producción industrial nos ilustra el testimonio del maestro David Sandoval, quien cuenta cómo las personas pasaron de ser jornaleros del campo para convertirse en empleados asalariados. Debido a esta transición, se conformaron las primeras colonias proletarias, tal como lo estudiaron Conolly (1982) e Higuera (2006):

Las haciendas se convierten en emporios. Ahora bien, cuando viene la refinería de Azcapotzalco, 1930, había cuatro o cinco compañías, y petróleos pagaba dos

pesos 50 centavos. El trabajo del campo aún quedaba, entraban muy temprano, almorzaban entre comillas a medio día y seguían hasta oscurecerse y no eran entonces ocho horas, y luego pues empieza a irse toda la gente para la refinería, sobre todo los peones asalariados. Allí les daban guantes, uniforme, y ocho horas, así que empieza el éxodo de los trabajadores. La zona industrial de Vallejo surge empíricamente, así los fraccionamientos industriales, así que va cambiando el aspecto social y económico del lugar. El transporte, bueno, el tranvía o camión costaba al centro tres planillas por 25 centavos al Zócalo, o 10 centavos, salían del centro de aquí, de Centenario. Los tranvías también tenían abono, el inspector checaba la tarjeta al subir. De aquí a Tacuba costaba cinco centavos (Moctezuma, 2016, p. 82).

Esta transición que convirtió a Azcapotzalco en una zona industrial no necesariamente significó que se borrara la memoria y la experiencia que caracterizaba a los espacios de las haciendas, las rancherías y los poblados. Lugares que marcaron la experiencia de las personas que vivieron en Azcapotzalco en esta época. Como lo relató doña Paz Mercado: “[...] en cada pueblito constantemente había festejos. Se festejaba a san Juan, Santiago, san Miguel, santa Lucía, santa Cruz, Nextengo, san Lucas, san Bernabé, santa Catarina, san Marcos, santo Domingo, san Bartolo, constantemente había fiesta” (Moctezuma, 2016, p. 90).

Un siglo después, cada que el calendario señala la conmemoración de los santos o santas patronas de los barrios, desde las primeras horas del día, se escucha el estruendo de cohetones, anunciando el inicio de las festividades. Así, el desarrollo económico y urbanístico en la zona, ha estado acompañado por las costumbres de los pueblos y barrios. Esta realidad desmiente la tajante dicotomía del campo y la ciudad. Es quizá a esto lo que se refiere el maestro David Delgado, cuando menciona que: “Azca-

potzalco fue primero leyenda, pueblo, provincia, Azcapotzalco tiene el mito, la leyenda y la realidad. No sé si en otras partes esto sea posible como lo es aquí” (Moctezuma, 2016, p. 85).

Aunque la experiencia de quienes ahora vivimos en Azcapotzalco puede ser muy diferente con respecto a las personas que recuerdan los viejos tiempos, nuestras generaciones aún conviven con los remansos de ese pasado cuando caminan por las calles de los barrios, cuando escuchan las historias de las personas mayores, cuando hablan sobre el antiguo rastro de Ferrería o los campos de cultivo que había en los terrenos en donde se edificaron las industrias y unidades habitacionales en las que crecimos.

Esa es la atmósfera que compone la memoria colectiva de las personas con quienes crecí y he convivido desde hace más de tres décadas. Una particular mezcla entre el pasado y el desarrollo económico, del cual hemos sido testigos. De algún modo, esta mezcla que hace presente al pasado, se expresa en la heterogénea traza urbana de la zona, la cual dota a Azcapotzalco de una especie de mágico realismo urbano, pues, como lo mencionaba el maestro Delgado, en Azcapotzalco convive el mito con el progreso, el aire rural con el desarrollo urbano y los centros comerciales con los barrios originarios.

Esta mezcla se puede observar en las calles reducidas y empedradas de algunos de los barrios originarios, las cuales recuerdan otros barrios originarios de las alcaldías de Tlalpan y Coyoacán. Calles que contrastan con los ejes viales y las empresas que despuntan en la zona. También se observa el proceso del desarrollo urbano en la toponimia de las colonias, algunas ensalzando los oficios industriales, mientras otras recuerdan el nombre de los santos y santas. De esta forma convive el pasado con el presente y nacen los mitos propios de la gente. Por ejemplo, para las personas con quienes crecí,



Fuente: elaboración propia con base en www.googleearth.com

Ilustración 2. Vista contemporánea de la zona de El Rosario

el Rosario es el Chayo, un espacio peligroso por la violencia y el crimen que le caracteriza. Un paso obligado cuando queremos llegar en transporte público a algún municipio del Estado de México o a otra alcaldía de la ciudad.

De tal forma, como Medina (2013, p. 16) lo destaca, con base en el trabajo de Bertolini y Spit, El Rosario tiene una doble identidad: como nodo de transporte, en su papel de CETRAM, y como un lugar, debido a que la infraestructura que le rodea, los espacios públicos, escuelas y los múltiples desarrollos habitacionales construyen la relación social de las personas con su espacio vital.

El Rosario: la estructuración del CETRAM

El proceso de industrialización comenzó a acentuarse en Azcapotzalco a partir de 1940 (Garza, 1985; Candelario, 2019), perfilando la transformación del resto de espacios que conforman la alcaldía. Como lo destacó Higuera (2006, p. 81), entre 1965 y 1975, se consolidó gran parte de los proyectos habitacionales y educativos en la zona, lo que propició su crecimiento demográfico. Tras las huellas de Conolly (1982), Higuera (2006, p. 71) señala

que uno de los detonantes del desarrollo urbano en Azcapotzalco fue la incursión de nuevas líneas de transporte, las cuales favorecieron la creación de nuevas colonias. Este desarrollo urbano se realizó a la par de la conversión de los vastos territorios de las haciendas en tierras ejidales (Higuera, 2006, p. 63).

Para Priscila Conolly (1982, p. 158) todo lo anterior propició los cuatro patrones físicos y espaciales que caracterizaron al crecimiento urbano en Azcapotzalco: 1) la conurbación de la Villa Azcapotzalco y la creación de nuevas colonias proletarias; 2) el impacto del crecimiento urbano de la Ciudad de México, en la parte sureste de Azcapotzalco, con la creación de colonias establecidas y otros espacios habitacionales que crecieron desordenadamente; 3) la densificación de los antiguos poblados y rancherías, 4) la urbanización de los terrenos destinados a la agricultura de las antiguas haciendas, en los que se construyeron los equipamientos urbanos en materia de educación, salud, comercio y vivienda. Como lo resume Higuera (2006, p. 75):

[...] tanto la estructura urbana industrial de los años 40's como el patrón espacial de crecimiento de las pos-trimerías del porfiriato delinearon el desarrollo físico y distribución espacial de las actividades que, en materia

de industria, habitación, comercio, gobierno, vialidad y equipamiento urbano se desplegaron en la delegación por varias décadas, hasta los años 80's que es cuando culminará su proceso de urbanización.

Estos desarrollos convergieron con otras transformaciones del transporte en la Ciudad de México. Como lo relata Cisneros (1993): hasta la mitad de los años sesenta, la movilidad urbana estaba concentrada en la zona del Centro Histórico de la ciudad. No obstante, con el crecimiento demográfico y el avance del proyecto de urbanización, se requirieron nuevos proyectos para mejorar la movilidad urbana. Pese a las disputas políticas (Davis, 1991) ese fue el sentido de la construcción del STC Metro entre 1967 y 1969.

Como lo han señalado diversos estudios (Navarro, 1984; Cisneros, 1993; Davis, 1999), es indudable que la construcción del STC Metro transformó la vida de la Ciudad de México. Entre estas transformaciones se tienen que contar la construcción de los CETRAM, los cuales se edificaron a la par del crecimiento de las líneas del Metro. El propósito de esta infraestructura era ordenar las distintas rutas de transporte que convergen con las estaciones del Metro. Por esa razón, hasta el día de hoy, algunas estaciones del Metro conservan una estructura de CETRAM pues, en algún momento, fungieron como estaciones terminales del Metro.

La construcción del CETRAM El Rosario, a inicios de los años ochenta, reestructuró la red de transporte que se había construido en la zona para comunicar a los habitantes de El Rosario con el resto de la ciudad y el Estado de México (Higuera, 2006, p. 82). Así se estructuraron las rutas de transporte que, hasta el día de hoy, se conectan con el paradero de El Rosario.

En cuanto a las líneas del Metro, el proyecto de las autoridades era construir una red de transporte que permitiera conectar los centros de mayor

actividad económica y social de la ciudad. En el caso de Azcapotzalco, debido al proceso de industrialización, era importante conectar con los centros industriales, educativos y habitacionales.

Ese fue el criterio sobre el cual se construyó la primera fase de la Línea 6, iniciada en 1983, la cual tenía como propósito conectar las zonas industriales de San Antonio, Ferrería, Pantaco, Vallejo, así como el resto de las industrias y las colonias de la alcaldía Gustavo A. Madero. La segunda fase de construcción, iniciada en 1986, extiende su trayecto por la demarcación de Gustavo A. Madero, hasta su conexión con Martín Carrera (Higuera, 2006, p. 82), otro gran CETRAM de la ciudad.

En el periodo de construcción de las dos fases de la Línea 6, en 1984, también se comenzó con la construcción de la Línea 7 del Metro, la cual, en una primera fase, conectaba a la zona noroeste de Azcapotzalco con Tacuba, San Joaquín, Polanco y el Auditorio Nacional. En una segunda fase, iniciada en el otoño de 1985, la línea se extendió hasta otras colonias populares como Tacubaya y, para el invierno de ese año, se extendió al sur de la Ciudad de México, con la construcción de la estación terminal de Barranca del Muerto. Fue en su última fase de construcción que la Línea 7 conectó al interior de Azcapotzalco con las estaciones de Refinería, Camarones y Aquiles Serdán (Higuera, 2006, p. 82).

Con la construcción del CETRAM, se logró comunicar a las zonas más importantes al interior de Azcapotzalco, al tiempo que la zona se interconectó con otros espacios de la ciudad. Con lo anterior, Azcapotzalco se densificó y terminó por apuntalar el proceso de crecimiento urbano que emprendió desde en los años cuarenta con la industrialización. “De esta forma, la incorporación de Azcapotzalco al sistema de transporte que entonces representaba un símbolo de modernidad, como en su momento fueron los ferrocarriles, establece una articulación del tejido urbano de la delegación” (Higuera, 2006,

pp. 83-84). Destaco, como lo señala Higuera, en este punto de la historia, el transporte es un símbolo de modernidad y progreso. Ese fue el discurso reinante en la concepción de las políticas de transporte hasta que se cambió por el paradigma de la movilidad sustentable y ahora, la movilidad asociada al consumo.

En las postrimerías del siglo XXI, existieron otros sucesos relevantes en materia de desarrollo urbano y transporte en Azcapotzalco. Tal vez el más importante haya sido la quiebra de la Ruta 100 (R100) y el ingreso del transporte concesionado de autobuses privados. Un proceso que sucedió entre 1981, año en el que el Departamento del Distrito Federal creó el organismo descentralizado de Servicios Metropolitanos de Transporte R100, hasta el año 2000, en el que se decretó la extinción completa de la R100 y el nacimiento de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP).

Este evento tuvo resonancia en la zona suroeste de Azcapotzalco pues, en la avenida San Pablo Xalpa, se encontraba uno de los 27 módulos operativos que fueron tomados por los elementos policiacos en 1995 toda vez que se declaró la quiebra de la R-100. También fue un hecho que transformó a las líneas de transporte de El Rosario, dado que las rutas que eran operadas por la R100 y que salían del paradero fueron operadas por servicios concesionados de transporte privado. Primero, en 1987, por las peseras y, posteriormente, por los autobuses de la Ruta 3 y la 107 del Grupo Metropolitano de Transporte (GMT). Este modelo de transporte concesionado permaneció hasta que se construyó la Línea 6 del Metrobús.

La plaza comercial como nueva política de movilidad

Como sucedió en el período de la industrialización de Azcapotzalco, la renovación del transporte fue

precedida por un cambio en el desarrollo económico en la zona. Cambios que, según la economía política urbana, responden a una servicialización de la economía (Garza, 2008). Esto es: el cambio de la producción de mercancías a producción de servicios.

Por su parte, esta servicialización, como lo fue en el proceso de industrialización (Garza, 1985; Candelario, 2019), respondió a una serie de políticas de desarrollo urbano. El primer indicio de este cambio se aprecia en el Plan de Desarrollo Urbano Delegacional (PDUD) del 2003, en el que se habla de la creación de un “corredor de alta tecnología” (PDUD, 2003, p. 72). Lo que, posteriormente, sería retomado por el proyecto “Regeneración Urbana Ferrería, un programa integral de desarrollo y de alta tecnología para Azcapotzalco” (SEDUVI, 2007).

Estos planes y proyectos de conversión económica transformaron algunos espacios de la zona, tal es el caso de los terrenos del rastro de Ferrería que dieron paso a la Arena Ciudad de México y al plantel Tec Milenio del Tecnológico de Monterrey; el aprovechamiento de las instalaciones del tren de Pantaco para la construcción de la línea del tren suburbano; la desaparición de la industria acerera en donde ahora se encuentran los corporativos de servicios financieros, Tecnoparque; la planta armadora de Chrysler en donde ahora se encuentra el gran centro de distribución postal de Estafeta.

A la par, se han creado nuevas unidades habitacionales, tanto en la zona de Pantaco como el gran complejo habitacional “Los dos leones”, ubicado a un costado de la UAM Azcapotzalco. Vale la pena mencionar el caso de la construcción del Foro Estadio Azcapotzalco, una obra que sería continuación de la Arena Ciudad de México y pretendía transformar a la Alameda Norte y al Deportivo Reynosa en un gran complejo deportivo, proyecto que no se logró concretar, debido a la acción política de los residentes de los barrios originarios de la zona (González, 2019).

A esta tónica de conversión económica, le seguiría una política de renovación del transporte urbano plasmada en el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012 (GODF, 2010), el cual plantearía la renovación del CETRAM El Rosario.

La conversión del CETRAM El Rosario a una plaza comercial fue el primer avance de una política de renovación urbana y desarrollo económico que buscaba mejorar las condiciones de movilidad y la recuperación de espacios urbanos por medio de la construcción de plazas comerciales (Lulle y Paquett, 2007). Una política que buscaba capitalizar las grandes extensiones territoriales con las que cuentan los CETRAM (Medina, 2013), la cual, inicialmente se nombró como “Metroplazas” (DOF, 2010).

Desde la perspectiva de Medina (2013), estas renovaciones de los CETRAM son producidas por tres fuerzas: la primera de ellas, destaca el papel de las políticas públicas sobre la creación de espacios públicos y el impulso del desarrollo económico; la segunda, se refiere a los cambios en el espacio que abonan en la conectividad del transporte, es el caso de los transportes BRT (*Bus Rapid Transit*) en los que se inspiraron las líneas de Metrobús; la tercera fuerza es el cambio institucional de orden neoliberal que justifica la privatización y comercialización de los espacios públicos y las rutas de transporte. Con base en el caso del CETRAM El Rosario, se puede apreciar que, en diferentes grados, su renovación fue impulsada por los factores que identificó Medina.

Esta nueva fase del desarrollo urbano en Azcapotzalco se conecta con otro fenómeno que en años recientes ha cobrado relevancia, la construcción de plazas comerciales para la renovación y la recuperación de espacios y para estimular el consumo (Cabrera, 2017; Gasca, 2017). En observación a los datos recabados por Cabrera (2017), de 2006 a 2016, se han construido 109 plazas comerciales en las 16 alcaldías de la Ciudad de México, de las

cuales ocho se encuentran en la alcaldía de Azcapotzalco, entre ellas, el CETRAM El Rosario.

Para Medina (2013), esta política se inscribe en un contexto internacional y nacional en el que predominan las políticas urbanas de corte neoliberal, las cuales han subordinado a la planeación urbana en función de la explotación económica de los plusvalores que generan los espacios urbanos. En esta tónica, la tesis central de Medina es:

[...] el reciclamiento y/o reaprovechamiento de estaciones de metro en la Ciudad de México, parte de estrategias que explotan el papel de nodo de transporte de las mismas con fines comerciales, con lo que se pierden oportunidades de mejoramiento del transporte y espacio público, así como oportunidades de captura de valor para el transporte público. Esto implica que se trata de proyectos que se encuentran fuera de la planeación integral de la ciudad y de su movilidad (Medina, 2013: 13).

Esta perspectiva crítica contrasta con el proyecto que fue presentado el 8 de mayo del 2009 por la empresa Calidad de Vida, Progreso y Desarrollo para la Ciudad de México S.A. de C.V., a través del Estudio de evaluación socioeconómica Análisis costo-beneficio CETRAM “El Rosario” (IDOM, 2009). Un documento en el que se justificaba que el CETRAM necesitaba una renovación estructural con el fin de mejorar el servicio de movilidad y transporte de las personas usuarias.

El estudio se enmarcaba en el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012, el cual se proponía la transformación y modernización de los principales CETRAM de la Ciudad de México. Una modernización que incluía “...el desarrollo de complejos comerciales y de infraestructura de servicios urbanos en los lugares...” (IDOM, 2009, p. 3). El diagnóstico que presentaba este estudio describía que:

En su estado actual, el CETRAM El Rosario fomenta el desorden urbano, la contaminación ambiental y visual, así como el crecimiento desmesurado del comercio informal y transporte irregular. La falta de infraestructura y la gran demanda de servicios que supera la capacidad instalada traen consecuencias nocivas para prestar servicios de calidad (IDOM, 2009, p. 3).

En aras de atender estas problemáticas, la empresa proponía que los objetivos de la renovación del CETRAM se enfocarían en los siguientes aspectos:

[...] la disminución de los tiempos de espera, las mejoras ambientales relacionadas con la disminución de la contaminación, la mejora en la seguridad de los ciudadanos, y la reducción del comercio informal como consecuencia de la construcción de una zona comercial anexa al CETRAM. (IDOM, 2009, p. 4)

Con base en estas directrices, la renovación del CETRAM El Rosario se realizó entre el 2012 y el 2013. Las obras de renovación ocasionaron que la movilidad en la zona se volviera caótica, pues las rutas de camiones que llegaban al paradero procedentes del Estado de México y de la ciudad, se desplazaban hacia puntos de llegada alternos. En el caso del Metro, se abrió un acceso aledaño que conectaba la circulación de camiones con una de las entradas de los talleres, enfrente de la gran Unidad Xochinahuac, mientras que los autobuses del Estado de México llegaban a la avenida San Martín y a la calle que conecta al paradero con otras unidades habitacionales y la zona comercial en donde ahora se encuentra el Town Center El Rosario, otro gran centro comercial.

Una vez terminadas las obras, el CETRAM El Rosario fue reinaugurado como la primera infraestructura de su tipo. La obra consistió en la remodelación



Fuente: fotos del autor, agosto de 2012 y enero de 2013.

Ilustración 3. El proceso de renovación del CETRAM El Rosario



Fuente: García Reyes (2022). Disponible en: https://terradigitalis.igg.unam.mx/html/mapas/numero12/garcia_reyes/map.html

Ilustración 4. Mapa con las estaciones de transporte que circundan el CETRAM El Rosario

de todo el paradero y en la construcción de una plaza comercial que se conjuntaría con las Líneas 6 y 7 del Metro y con las 30 rutas que se conectaban en el paradero.

Años después, esta transformación en el transporte y la movilidad de la zona se complementaría con la construcción de la Línea 6 del Metrobús que tiene como punto de origen el CETRAM El Rosario, recorre todo el Eje 5 Norte hasta Valle de Aragón, en los límites de la Ciudad de México con el municipio de Ecatepec. Se sustituyeron dos de las rutas concesionadas de camiones que salían del CETRAM de El Rosario y realizaban esos recorridos: la Ruta 3 y la Ruta 107.

Por su parte, la plaza comercial contaba con 81 locales, entre los que se encontraban: un cine, un pequeño supermercado, un centro de servicio Telcel, centros educativos particulares, tiendas de ropa y accesorios, farmacias, varias tiendas tipo Oxxo y

zona de comida. Una infraestructura comercial que sustituía a los puestos metálicos y tubulares que se encontraban a lo largo de las bahías del paradero, como aquellos que seguían el recorrido de salida de los camiones del paradero hacia su incorporación con la avenida de Las Culturas.

No obstante, cabe destacar que la mayoría de los comercios que están en la plaza comercial se enfocan en la venta de artículos de remate y en saldos, con la salvedad de los artículos para celulares, es decir, la oferta comercial está dirigida a estratos de medio a bajo poder adquisitivo.

Aunque sería necesario validar la eficiencia de la renovación del CETRAM con un estudio que se enfoque en ello, en lo general se podría afirmar que se ha logrado ordenar el flujo de los camiones al interior de las nuevas bahías del paradero. Las cuales, pese al frío color gris de los muros, brindan un parco sentido de orden y limpieza en comparación



Fuente: fotos del autor, enero de 2013 y noviembre de 2020.

Ilustración 5. Interiores de la plaza CETRAM El Rosario

al desorden y a la basura que se apilaba en el paradero antes de su renovación. También existe esa sensación de seguridad que provocan las cámaras de videovigilancia y por los efectivos de seguridad privada y de la Policía Industrial y Bancaria apostados a lo largo del CETRAM.

Al final, como lo apuntó Alejandra Leal (2020), tanto las renovaciones de los CETRAM como las políticas de parquímetros, siguen una estética de clase sobre el orden sensorial y sobre la seguridad. La cual se despliega en contra de ciertos referentes del caos y la inseguridad como podrían ser el ruido excesivo o el comercio informal.

Sobre la cuestión de la eficiencia que ha tenido la renovación, con respecto a los desplazamientos que realizan las personas para cambiar de un medio de transporte a otro, las ventajas de los desplazamientos son cuestionables. Para ello, quiero pre-

sentar una anécdota que describe cómo eran los desplazamientos antes de la renovación.

Hace muchos años, cuando trabajaba por las tardes-noches en un restaurante de comida rápida, era habitual que llegara por la Línea 7 del Metro a El Rosario cerca de la medianoche, justo cuando salía la última corrida de camiones de la Ruta 107 que me dejaba a escasos metros del departamento en el que vivía con mi familia. Esto me obligaba a salir corriendo del vagón y subir apresuradamente las escaleras del Metro, cruzar los torniquetes, bajar en la segunda bahía del paradero y así poder alcanzar uno de los últimos camiones. Un desesperado trayecto que tardaba escasos minutos en realizar. En ocasiones lo lograba, pero, había veces que mi esfuerzo era en vano y, para no pagar taxi, tenía que andar el trayecto del paradero a casa, acompañado por los horribles chillidos de las ratas que

corrían por los terrenos de los talleres del Metro y por la angustia de ser asaltado cuando pasaba por las solitarias calles que circundan las unidades habitacionales.

Hoy en día, con la construcción de la plaza, sería imposible que una persona que llegará al filo de la medianoche en el último tren del Metro logrará la proeza de alcanzar el último camión que le lleve a su hogar; debido a que el traslado del andén del Metro a las bahías de donde salen los autobuses se ha vuelto más largo, porque las personas, al cruzar los torniquetes del Metro, tienen que subir y bajar por las escaleras y recorrer los pasillos de la plaza comercial. Esto hace que los desplazamientos tengan una duración de 5 a 10 minutos, según el ritmo de los pasos y según el transporte que se busque abordar. Por ejemplo, para llegar al Metrobús, las personas tienen que salir de la plaza.

En este sentido, los microdesplazamientos de los trayectos que conectan los transportes reunidos en el CETRAM se han visto afectados por la extensión en el tiempo y el espacio. Un detalle que se acentúa en los horarios de entrada y salida del trabajo, cuando más personas se aglomeran en la plaza del CETRAM. En esta situación, las personas están más interesadas en trasladarse rápido hacia el Metro o a su siguiente medio de transporte que en deambular por los locales de las tiendas que se encuentran en la plaza comercial.

Sobre este aspecto, aunque la persona no consuma en ninguna tienda, la latencia del consumo se le ha impuesto por el diseño comercial del CETRAM. Un espacio que, en teoría, se renovó con el propósito de facilitar los flujos y traslados de las personas de un transporte a otro. Por el contrario, el diseño comercial que fuerza las actitudes de consumo hace más largo y lento el flujo de personas. Una apreciación que concuerda con la perspectiva de Camacho (2014, p. 17):

Si bien este esquema mejora las condiciones de los pasajeros y la seguridad de los usuarios, al final deja un proyecto que no varía mucho de un modelo obsoleto de centro comercial, por ejemplo, El Rosario o Ciudad Azteca. Este tipo de proyectos son oportunidades perdidas al ignorar los usos de alrededor y no garantizar la integración del CETRAM con la trama urbana.

La plaza comercial y el comercio informal

A partir del caso de la renovación del CETRAM Chapultepec, Alejandra Leal (2020) reflexionó en torno al impacto de esta obra, la cual, si bien fue suspendida por el movimiento de las personas que habitan en las colonias circundantes, afectó a los comerciantes informales que se instalaba en las inmediaciones del paradero. Para Leal (2020), el combate al comercio informal, por medio de las renovaciones, es una acción característica de las políticas urbanas neoliberales que buscan borrar del espacio público a aquellas expresiones que, desde su perspectiva, simbolizan el desorden, la suciedad y el atraso. Una de estas expresiones es el comercio informal, actividad que se presenta como antítesis del propósito ontológico de la renovación de un espacio urbano, pues

[...] la informalidad urbana –así como las relaciones sociales con las que se encuentra vinculada– han sido temporalizadas como pertenecientes al pasado y aparecen como un obstáculo para el deseo de futuro cosmopolita, por ello, no tienen lugar dentro de este futuro (Leal, 2020, p. 248).

En esta sección, voy a seguir esta y otras observaciones hechas por Leal (2020), así como algunas observaciones generales que hizo Medina (2013). Sobre estos aspectos, quiero hacer una contribución, pues, a diferencia de las observaciones de Leal

(2020) quien analizó el problema recién había comenzado la renovación del paradero, en el caso que presento observo a la renovación del CETRAM El Rosario a lo largo de su proceso histórico, desde su construcción hasta los años posteriores en los que se consolidó su funcionamiento. Esto me ha permitido apreciar cómo, si bien los comercios informales fueron retirados durante la construcción y la inauguración del CETRAM, han regresado a las inmediaciones e incluso al interior de la plaza.

Una segunda contribución respecto a las observaciones de Alejandra Leal tiene que ver con las relaciones sociales que circundan al CETRAM El Rosario en comparación con el CETRAM Chapultepec, pues, como mostré en la primera sección, El Rosario es eminentemente una zona rodeada por conjuntos habitacionales que se vincula con las empresas e industrias, así como con las escuelas que existen en su alrededor, es decir, es una zona popular que favorece la demanda y consumo de los comercios informales.

Caso contrario con la zona de Chapultepec, rodeada por colonias de clase media alta, las cuales, si bien lograron frenar el desarrollo del complejo comercial que promovía el proyecto de renovación del CETRAM, al parecer no mostraron ningún problema con que se retirará el comercio informal de la zona. Así, considero que las asincronías en el proceso del desarrollo urbano que representan las renovaciones urbanas podrían obedecer a las relaciones socio-históricas que se han desarrollado en los espacios contiguos a los CETRAM.

Con el propósito de entender la relación histórica del comercio informal con los CETRAM, es necesario reconocer que mucho antes de la construcción de las plazas, debido a las economías de aglomeración y a la localización que caracteriza a estos espacios, es común observar un nutrido número de puestos y vendedores, así como de locales comerciantes que se asientan alrededor y al interior de los distintos CETRAM de la Ciudad de México.

Se crea un entorno urbano en donde se reúne el transporte y el comercio. Una cuestión que ha sido analizada recientemente por la organización WIEGO y el ITDP en el caso del CETRAM Tacubaya, en el que se propone que es posible la convivencia de usos mixtos que relacionan la movilidad con el comercio, tanto formal como informal (Wegmann, Medina y Pérez, 2022).

Estos usos mixtos entre la movilidad y el consumo anteceden a la construcción de los CETRAM como políticas de renovación y recuperación de los espacios urbanos a nivel mundial. Como lo relató Joseph (2004), en el caso del Metro de París, desde la concepción del transporte subterráneo como un espacio económico rentable, se han diseñado las estaciones del Metro como espacios en donde se instalan comercios de distintos tipos, los cuales son administrados por las autoridades del sistema de transporte. En términos comparativos, las plazas comerciales que se han construido en los CETRAM de la Ciudad de México, en contra del gran desarrollo comercial en torno a la estación Shibuya de la red de transporte de Tokio o con respecto a otras conversiones del transporte (Medina, 2013).

La diferencia entre los usos comerciales asociados a la movilidad en otras ciudades del mundo estriba en el hecho de que no cuentan con la densidad de comercios informales que caracteriza al sistema de transporte de la Ciudad de México. Desde una perspectiva de la planeación, las autoridades identifican al comercio informal como uno de los factores que representa el caos que se vive en los CETRAM. Un caos de comercio y transporte que se ha buscado ordenar a través de la conversión urbana de los CETRAM en plazas comerciales.

Con base en este pensamiento, en años recientes, distintas administraciones del gobierno de la Ciudad de México han implementado una serie de acciones de desalojo en contra del comercio informal en los alrededores y al interior de los CETRAM.



Fuente: elaboración propia con base en diversas referencias periodísticas.

Esquema 1. Retiros de comerciantes informales en relación con la renovación de CETRAM

De tal manera, el comercio informal es una de las representaciones contra quienes se ejecuta la acción de recuperación de los espacios que supone la propuesta de renovación de los CETRAM y su conversión en plazas comerciales.

Según el proyecto de construcción del CETRAM El Rosario (IDOM, 2009; Medina, 2013), uno de los grandes objetivos era retirar a todo el comercio informal. Una vez terminadas las obras de renovación, al parecer, se había logrado erradicarlo. No obstante, como lo han mostrado otros estudios sobre los efectos de los proyectos de renovación o de recuperación urbana con respecto al comercio informal (Giglia, 2013; Leal, 2016; Moctezuma, 2017; Crosa, 2018), lo que se consigue es desplazar las actividades comerciales hacia otros espacios contiguos.

La persistencia del comercio informal con respecto a las renovaciones se podría explicar debido a que estas obras de infraestructura urbana, como lo han señalado los estudios precedentes (Medina, 2013; Camacho, 2014), no pretenden insertarse en las dinámicas que se desarrollan en el espacio social que fue renovado, ni tampoco incluir a los comerciantes informales a las dinámicas comerciales que supone la renovación, tal como lo han identificado los estudios sobre estos casos (Giglia, 2013; Moctezuma, 2017; Leal, 2020; Wegmann, Medina y Pérez, 2022). De tal modo, debido a que las problemáticas estructurales del comercio informal no

son atendidas, esta actividad termina por regresar a los espacios renovados para continuar aprovechando las economías de aglomeración que producen los CETRAM.

En el caso de El Rosario, la resistencia y permanencia del comercio informal al interior y a los alrededores de la plaza son posibles gracias a las tolerancias y estrategias que desarrollan las personas comerciantes. Comenzaré a describir las manifestaciones del comercio informal de adentro hacia afuera.

De inicio, la renovación del CETRAM supuso un cambio en la dinámica de la estación del Metro. Desde que se accede a la estación, después de subir y bajar escaleras por la pequeña plaza comercial, se aprecia que ya no hay tendidos de comerciantes informales, como los había antes. Ahora, al cruzar los torniquetes, en los pasillos que están antes de bajar las escaleras de los andenes de las Líneas 6 y 7 se encuentran locales comerciales autorizados para la venta de alimentos, dos tarimas del programa de ordenamiento del comercio de las personas con discapacidad visual (Serna, 2013) y algunos otros locales construidos para la venta de libros y de aditamentos para aparatos digitales. Estas estructuras se concentran del lado de la Línea 7, más concurrida que la Línea 6. Al cruzar los torniquetes de salida de la estación, para encaminarse a la plaza comercial y así, continuar con el trayecto hacia las bahías

de autobuses o hacia el Metrobús, se encuentran más locales establecidos, entre ellos, un pequeño *Oxxo*, un espacio de atención médica, dos locales de alimentos preparados, un local de periódicos y dos pequeños locales de aditamentos para aparatos digitales.

Alrededor de las 11 de la mañana, al cruzar los torniquetes y seguir el camino hacia la plaza comercial, aparecen en el espacio algunas cajas de cartón, rejas de plástico y *diablitos* que son subidos por el área de carga exclusiva de la plaza, con la tolerancia y el beneplácito de los vigilantes privados del CETRAM (diario de campo, 16 de diciembre de 2020). Este escenario representa el inicio de la jornada comercial, que terminará alrededor de las 11 de la noche, de dos puestos de dulces, chocolates y otras golosinas que se extienden a lo largo de tres metros de largo por uno de ancho sobre el pasillo que sirve de transición entre el Metro y la plaza. Este par de puestos representan un pasaje entre dos formas comerciales, en teoría, antagónicas: los comercios establecidos y el comercio informal.

Un segundo punto de concentración del comercio informal se encuentra fuera del CETRAM, en un pasaje que conecta la zona del paradero con las unidades y las otras plazas comerciales que hay en la zona. De manera muy similar al pasaje que está entre la salida del Metro y la entrada a la plaza comercial del CETRAM, en este pasaje se encuentran dos largos puestos de dulces y frituras, los cuales son el punto de distribución de los puestos que se encuentran en el pasaje entre la plaza y el Metro (diario de campo, 7 de enero de 2021). Además de otros comercios de comida preparada.

Una dinámica comercial que se extiende a los contornos que rodean el camino del CETRAM hasta la entrada del Town Center. En ese recorrido, se pueden encontrar puestos de frutas y legumbres, de comida, más personas vendiendo golosinas, dos sitios de taxis, una camioneta que hace las veces de

estética móvil y autos en donde se venden diversos productos. Los comercios se dividen en puestos fijos y móviles, pues, algunos, conformados por estructuras tubulares posicionadas alrededor de la acera, permanecen una vez que termina la jornada de venta, después de la media noche, mientras que los pequeños puestos se levantan y ponen cada que termina el día. Los comercios pertenecen a la organización Antorcha Campesina, quien, también, tiene el control de la unidad habitacional que se encuentra a medio camino del CETRAM al Town Center.

En cuanto a la ruta de entrada y salida del CETRAM con dirección al Metrobús, se encuentra el último caso de la adaptación del comercio informal en relación con la renovación del CETRAM, que presentaré en la persona de José Antonio, de aproximadamente 80 años, quien, hasta antes de la declaración de la jornada de sana distancia por la pandemia de covid-19, vendía dulces y golosinas por las tardes y las noches a la salida de la estación del Metrobús El Rosario.

José Antonio es un hombre de cabello cano, largo hasta la altura del hombro. Su tez es blanca y sus ojos azules. Calza un par de viejos zapatos negros, viste un delgado y raído suéter de manga larga y unos desgastados pantalones de colores oscuros que son mayores a su talla. José Antonio vive en una de las unidades de la zona. Aborda el Metrobús en la estación Las Culturas y se dirige al Rosario cargando con sus habituales bolsas de plástico color negro. Llega a la estación, como un usuario más, entre las 5:30 y las 6 pm. Saluda al personal de la estación y se dirige a la banqueta que separa al CETRAM de la estación del Metrobús en donde coloca su tendido de dulces y golosinas. Allí, hasta antes de la pandemia, era común ver a José Antonio sentado en una silla pequeña frente a su tendido, alumbrando sus dulces y golosinas con una pequeña lámpara led. Allí permanecía vendiendo hasta que salían los últimos carros del Metrobús.

Justo detrás de José Antonio solía colocarse otra señora desde las 3 o 4 de la tarde, con un puesto móvil de golosinas y frituras, mucho mejor surtido y armado que el tendido de José Antonio. También era usual encontrar en esa banqueta a vendedores de alegrías y dulces típicos. Por las mañanas es usual encontrar a vendedores de botanas, de llaveros artesanales y de dulces típicos, los cuales aparecen y desaparecen del lugar sin tener un día u horario fijo de venta.

Estas expresiones del comercio informal se asemejan a las que identificó Vicente Moctezuma bajo la idea del desvanecimiento (2017) de los comerciantes que solían vender en la Alameda Central, antes de que este espacio fuera renovado. Moctezuma logró identificar los comportamientos sociales después de que se asentaron los procesos de renovación urbana, los cuales, comúnmente, se asocian con la gentrificación y el abandono de los espacios

por parte de las actividades populares, como el comercio informal. Moctezuma (2017, p. 173) insiste en que:

[...] es necesario trascender la idea de desplazamiento como un suceso lineal y dicotómico entre la presencia plena y la desaparición total. La metáfora del desvanecimiento pretende capturar el carácter dinámico y procesual del proceso de gentrificación en marcha y a las configuraciones espaciales heterogéneas y contradictorias que produce en su desenvolvimiento.

Considero que esta observación es pertinente respecto a las dinámicas que realizaron los comerciantes informales una vez que se asentó la renovación urbana del CETRAM El Rosario, pues, contraria a la intención de expulsarlos como lo plantea la propuesta inicial, lo que sucedió es que, en diferentes grados, los distintos tipos de comercio informal



Fuente: fotos del autor, octubre-diciembre de 2020.

Ilustración 6. Manifestaciones del comercio informal

lograron adecuarse a las dinámicas del espacio renovado y convivir con las prácticas de consumo y movilidad que se desarrollan en torno al CETRAM.

Por otro lado, debido a las restricciones de la movilidad que supuso el confinamiento por la pandemia de covid-19, muchos de los locales de la plaza comercial han bajado sus cortinas, en tanto, aunque con dificultades, los comercios informales se han mantenido e incluso han crecido, debido al impacto económico que ha tenido la pandemia.

Reflexiones finales

Desde los tiempos en los que las actividades agrarias transitaban hacia las actividades industriales, se comenzó a ver al desarrollo urbano desde la óptica del progreso, como si este avance fuera una manera de superar el estadio anterior. No obstante, a partir de la historia del desarrollo urbano en Azcapotzalco se puede apreciar que el desarrollo urbano no es teleológico ni supone la superación de las fases anteriores. Más bien, pareciera que es la superposición de distintas formas de la ciudad a lo largo de los años. Así, las nuevas infraestructuras urbanas conviven con los vestigios de las narrativas espaciales de lo que alguna vez fue entendido como progreso.

Esto no quiere decir que no existan cambios conforme al desarrollo urbano, solo que estos procesos no avanzan al mismo ritmo, pues los cambios urbanos no necesariamente acontecen al ritmo que buscarían imponer las renovaciones urbanas. Es decir, que el cambio en la ciudad no avanza conforme al tiempo en que se construye nueva infraestructura urbana, sino que ésta se adapta a las dinámicas sociales y económicas que se desarrollan en el espacio antes de la renovación. Así pareciera que el cambio urbano se asemeja a la forma en la que Norbert Elías (2010) concebía al desarrollo social

del tiempo, como una superposición de capas que se sostienen entre sí.

A lo largo del trabajo, hice hincapié en observar el desarrollo urbano en la región noroeste de Azcapotzalco, desde esta perspectiva procesual en la que El Rosario guarda aspectos de su pasado, los cuales permiten entender las dinámicas socioeconómicas que se desarrollan una vez que sucedió la renovación del CETRAM.

En ese sentido, si bien la renovación y conversión de este nodo de transporte en una plaza comercial ha modificado las dinámicas de la movilidad y el consumo de las personas que residen y transitan por la zona, esta modificación no ha sido del todo benéfica para los trayectos de conexión entre un medio de transporte y otro, ni ha inhibido el comercio informal en la zona. De tal forma, los resultados de la renovación no han sido como los esperaban los desarrolladores y las autoridades que impulsaron la obra. No obstante, esto no quiere decir que las renovaciones urbanas no tengan un impacto en las dinámicas socioeconómicas de las zonas que son intervenidas.

Por ejemplo, el estudio de Moctezuma fortalece la propuesta de analizar las renovaciones urbanas a lo largo de su proceso de realización, no solo cuando estas se comienzan a implementar o cuando recién se han inaugurado. Este tipo de análisis nos permite observar las implicaciones que las renovaciones han tenido en las conductas de las personas como en la forma en la que las modificaciones del espacio han afectado o generado nuevas conductas. También este tipo de estudios permite observar cómo logran convivir las personas que llegan a habitar un espacio renovado con aquellas que residían en el espacio antes de esa renovación, tal como lo mostró Alejandra Leal en su estudio sobre las implicaciones de la renovación del Centro Histórico (Leal, 2016).

Al respecto, busqué abonar a la reflexión sobre las implicaciones que tienen las renovaciones urbanas una vez que estas se han asentado en el espacio, siendo el comercio informal una de las que más destaca, pues es una de las actividades que busca ser eliminada con las acciones de renovación urbana. Sin embargo, lo que permite mostrar esta sección es que, en el caso del CETRAM El Rosario como en otros espacios del Centro Histórico, el comercio informal no fue una práctica que se erradicara por completo, sino que se adaptó a las nuevas configuraciones sociales y espaciales que fueron impuestas por la renovación del CETRAM. En unos casos, el comercio solo se desplazó unos metros de la plaza del CETRAM, con lo cual se beneficia de las economías de aglomeración que produce el transporte urbano; en otros, por medio de tolerancias, una pequeña forma del comercio informal convive al interior de la plaza comercial. Por último, las formas itinerantes del comercio informal que se asemejan a las que describe Moctezuma con respecto a la Alameda Central, son la última expresión de las formas comerciales que, en vez de desaparecer, permanecen y persisten en los espacios renovados.

Al retomar la apreciación temporal con la que Alejandra Leal (2020) describió a las prácticas del comercio informal, en contraste con los futuros que prometían las renovaciones de los CETRAM, existe una característica socioespacial recurrente en los pasajes de tránsito entre los distintos medios de transporte en los que se asientan los comercios informales. Pareciera que los pasajes, además de ser espacios de tolerancia con respecto a las prácticas del comercio en las plazas, fueran espacios que conectan con prácticas procedentes de un pasado que, supuestamente, sería superado por la infraestructura construida con la renovación urbana.

Estos pasajes, como pequeñas cámaras de tiempo, le permiten a la persona trasladarse al tiempo

de las prácticas informales que imperaban en el espacio antes de la renovación urbana. Así, lejos de que estas renovaciones transporten a la ciudad a la idea futurística que proponen los planeadores y las autoridades, los espacios se convierten en lugares en los que se traslapan los tiempos, las prácticas y las desigualdades.

Referencias bibliográficas

- Cabrera Hernández, G. R. (2017). *El boom de las plazas comerciales en la Ciudad de México*. Tesis de maestría en Periodismo y Asuntos Públicos. México: Centro de Investigación y Docencia Económicas.
- Camacho Dávalos, S. (2014). *Megacentralidades. Propuesta de integración de los CETRAM al desarrollo urbano de la Ciudad de México*. México: ITDP-CONACULTA.
- Candelario Galicia, T. C. (2019). *Industrial Vallejo: una historia económica, urbana y política de la industrialización en la Ciudad de México, 1940-1982*. Tesis de doctorado en Historia. México: El Colegio de México..
- Cisneros Sosa, A. (1993). *La ciudad que construimos. Registro de la expansión de la Ciudad de México, 1920-1976*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Connolly, P. (1982). Un hogar para cada trabajador: notas sobre la conformación del espacio habitacional en Azcapotzalco. En *Revista A. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, núm. 6/7, mayo-diciembre.
- Crossa, V. (2018). *Luchando por un espacio en la ciudad de México. Comerciantes ambulantes y el espacio público urbano*. México: El Colegio de México.
- Davis, D. (1991). Urban transport, dependent development and change: lessons from a case study

- of Mexico City's subway. *Canadian Journal of Development Studies*, XII(2), 329-355.
- Davis, D. (1999). *El Leviatán urbano. La ciudad de México en el siglo XX*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Delegación Azcapotzalco. (2003). *Programa de Desarrollo Delegacional*.
- Eliás, N. (2010). *Sobre el tiempo*. México: Fondo de Cultura Económica .
- García Reyes, J. M. (2022). La producción del espacio habitacional de la Alcaldía Azcapotzalco, Ciudad de México. Un recorrido cartográfico. *Terra digitalis: International e-journal of maps*, 6(2), 1-9.
- Garza, G. (1985). *El proceso de industrialización en la Ciudad de México, 1821-1970*. México: El Colegio de México.
- Garza, G. (2008). *Macroeconomía del sector servicios en la Ciudad de México, 1960-2003*. México: El Colegio de México.
- Gasca-Zamora, J. (2017). Centros comerciales de la Ciudad de México: el ascenso de los negocios inmobiliarios orientados al consumo. *EURE*, 43(130), septiembre 2017, 73-96.
- Giglia, A. (2013). Entre el bien común y la ciudad insular: la renovación urbana en la Ciudad de México. *ALTERIDADES*, 23(46), 27-38.
- González Malagón, L. (2019). Antología del conflicto urbano. En A. Azuela (Coord.), *Ciudad de México: Inercias urbanísticas y proceso constitucional*. México: CIDE.
- Higuera Meneses, C. (2006). *Usos y prácticas del espacio público en la conformación del orden urbano de la delegación Azcapotzalco*. Tesis de maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas. México: UAM Azcapotzalco.
- IDOM. (2009). *CETRAM El Rosario*. México: Calidad de Vida, Progreso y Desarrollo para la Ciudad de México.
- Joseph, I. (2004). *Météor. Les métamorphoses du métro*. Paris: Études sociologiques.
- Leal Martínez, A. (2016). La ciudadanía neoliberal y la racialización de los sectores populares en la renovación urbana de la ciudad de México. *Revista colombiana de antropología*, 52, enero-junio, 223-244.
- Leal Martínez, A. (2020). Securing the Street: Urban Renewal and the Fight against "Informality" in Mexico City. En D. Asher Ghertner, Hudson McFann y Daniel M. Goldstein (Edits.). *Security Aesthetics and the Management of Life*. Duke University, 245-270.
- Mancilla, C. (en prensa). *Biciudadanía: La (re)configuración de los actores ciudadanos a partir de la tribu urbana Bicitekas*. Tesis de doctorado en Estudios Urbanos y Ambientales. México: El Colegio de México.
- Martínez Vásquez, J. (2010). *Análisis de los Centros de Transferencia Estratégicas en el Distrito Federal*. Tesina de Especialidad en Transporte Público Terrestre. México: Instituto Politécnico Nacional, Centro de Investigación e Innovación Tecnológica.
- Medina Ramírez, S. (2013). *Reciclaje y reaprovechamiento de nodos de transporte: el caso de los Centros De Transferencia Modal ligados al Metro*. Tesis de maestría en Urbanismo. México: UNAM.
- Moctezuma, V. (2017). Desvanecer lo popular: metáfora heurística sobre la gentrificación en el centro histórico de la Ciudad de México. En A. Giglia (Edit.). *Renovación urbana. Modos de habitar y desigualdad en la Ciudad de México*. México: UAM/ Juan Pablos Editores, 145-181.
- Moctezuma Barragán, P. (2005). *Construcción de Identidades y globalización en Azcapotzalco. Ampliando las posibilidades del diseño*. Tesis de doctorado. México: UAM, División de Ciencias y Artes para el Diseño.

- Moctezuma Barragán, P. (2016). *Relatos y recuerdos. Memoria de Azcapotzalco*. México: Delegación Azcapotzalco.
- Navarro Benítez, B. (1984). El metro de la ciudad de México. *Revista Mexicana de Sociología*, 46(4), octubre-diciembre, 85-102.
- Quiroz Ávila, T. (2000). Destino es origen: fraccionamiento San Álvaro y colonia El Imparcial, *Revista Fuentes Humanísticas. Historia*, 20, primer semestre, 122-129.
- Salazar, C. y Lezama, J. L. (Coords.). (2008). *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores de transporte en la Ciudad de México*. México: El Colegio de México.
- Secretaría de Economía del GDF. (2009). *Programa de Desarrollo Delegacional Urbano*.
- SEDUVI. (s.f.). *Regeneración urbana Ferrería, un programa integral de desarrollo y de alta tecnología para Azcapotzalco*. www.tecnoparque.com/uploads/publications/pdf_56.pdf
- Wegmann, J. M., Medina Cardona, S. N. y Pérez Campos, A. B. (2022). Trabajo en el espacio público y movilidad: herramientas para la coexistencia de dos derechos en la Ciudad de México. *Nota técnica de WIEGO*, núm. 14. Reino Unido: WIEGO.