

International Journal of Human Sciences Research

SÍNTESIS DEL CRECIMIENTO DE LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DE 1900 A 2020

Herman Barrera Mejia

Cosme Rene Arreola Valle

Karla Ivonne Molina Rivera

All content in this magazine is licensed under a Creative Commons Attribution License. Attribution-Non-Commercial-Non-Derivatives 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0).



Resumen: Se realiza una síntesis de los principales factores que han influido en el crecimiento y consolidación socioeconómica de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, la más grande del país. Por medio de la identificación de ciertos periodos, se establecen una serie de contornos que permiten conocer la gradual inserción de los municipios y alcaldías como parte de las Unidades Político Administrativas en donde se ha desbordado el Área Urbana de la metrópoli. Se destacan las principales problemáticas urbanas, sociales, políticas, económicas, ambientales, atribuidas a esta expansión al tiempo que se realiza un breve análisis prospectivo de su situación a futuro. Finalmente, por medio de la consulta de bibliografía especializada en el tema de instituciones como INEGI, CONAPO o SEDATU y con el apoyo un Sistema de Información Geográfica, que permitió el procesamiento de activos geoestadísticos y vectoriales de gobierno, presentamos un mapa que describe el proceso de crecimiento urbano mediante la gradual integración de nuevos municipios, para finalmente establecer ejes de discusión sobre aspectos esenciales a considerar para el desarrollo a futuro de la ZMCM.

Palabras clave: Zona Metropolitana, Ciudad de México, problemáticas urbanas, crecimiento urbano

ETAPAS DEL CRECIMIENTO DE LA ZMCM

Son varios los estudios que han explicado el proceso de metropolización de la Ciudad de México y que relacionan su crecimiento a partir de ciertos periodos. La finalidad de este trabajo es conocer los factores y momentos claves que han incidido en la

paulatina transformación socioeconómica, política y ambiental de la ZMCM. De acuerdo con SEDATU (2023) se entiende por Zona Metropolitana (ZM¹) “el conjunto de municipios cuya relación se basa en un alto grado de integración física o funcional intermunicipal o interestatal y la población total de los municipios que la conforman es de 200 mil habitantes o más y también cuando la localidad urbana o conurbación que da origen a la ZM cuenta con 100 mil habitantes o más”. Por Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), no referimos a la totalidad de la extensión territorial de sus Unidades Político Administrativas (UPA): los municipios- alcaldías² donde se ha desbordado el Área Urbana de la Ciudad Central (Ciudad de México). El término Área Urbana (AU) es “la ciudad misma, más su parte continua edificada, habitada o urbanizada que contiene usos del suelo de naturaleza no agrícola, y que partiendo de un núcleo, presenta continuidad física en todas direcciones hasta que sea interrumpida de forma notoria por terrenos de uso no urbano, como bosques, sembradíos o cuerpos de agua (Unikel, 1976)

En el caso de la ZMCM, su Ciudad Central (CC³) estuvo comprendida en un primer momento por el AU de las delegaciones: Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Miguel Hidalgo y Benito Juárez, más la expansión de su AU sobre poblados y asentamientos contiguos que gradualmente ha integrado al sobrepasar los límites del extinto Distrito Federal (ahora CDMX) y extendiéndose sobre municipios del Estado de México.

A inicios del siglo XX, la Ciudad de México (CM) experimentó un proceso de transformación de sus estructuras socioeconómicas, políticas, territoriales

1. En 2020 en México se cuantifican 92 Zonas Metropolitanas en México, clasificándose de la siguiente manera: 48 Zonas Metropolitanas; 22 Metrópolis municipales; y 22 Zonas Conurbadas.

2. A partir de 2017 el DF pasa a ser la Entidad número 32: Ciudad de México y sus 16 delegaciones del se convierten en Alcaldías.

3. La CC hasta 1930 se circunscribió al área de cuatro delegaciones centrales del DF. Asimismo, estas 4 UPA son el parámetro para diferenciar la ciudad original de la periferia.

que dieron paso a una ciudad que en 1900 concentraba una población 344,721 habitantes distribuida en pequeñas porciones del territorio del DF, a tener en 2020 más de 21 millones, traslapando su AU sobre otras Entidades, ubicándola como la ZM más poblada del país. Su crecimiento está ligado a etapas caracterizadas por la presencia de diversos factores que han incidido en su expansión, destacando el aumento extraordinario de su población; las migraciones campo ciudad alentadas por la adopción de los modelos económicos de sustitución de importaciones y luego neoliberal (Pradilla, et al, 2016); las cambiantes estructuras económicas diversificadas; las formas de ocupación y especulación del suelo y producción de viviendas; el rol de los propietarios privados, pero también de los Núcleos Agrarios en la inserción del suelo urbano; los distintos proyectos de obra pública; la cuestión política y constante lucha de grupos y partidos como impulsores de una buena parte de los asentamientos populares periféricos que paulatinamente se consolidaron dentro de la estructura urbana; la desregulación del gobierno para con la iniciativa privada pero también con sectores de la sociedad civil; las características edafológicas e incluso topográficas; entre otros aspectos que sin ellos no se lograría un aproximación más completa al fenómeno metropolitano.

Existen varios criterios para definir el carácter metropolitano, algunos se han ido modificando con el paso del tiempo e incluso aparecen nuevos como: la densidad de población de un municipio aledaño respecto a la densidad de la CC; el porcentaje de la PEA⁴ municipal no agrícola; el tiempo y la distancia desde donde viajan cotidianamente las personas para llegar a la CC; el volumen, frecuencia y el territorio que cubren las rutas de transporte hacia distintas zonas de la ciudad, al igual que los movimientos laborales

4. Población Económicamente Activa.

con respecto del Centro; la densidad media urbana por UPA, por decir algunos.

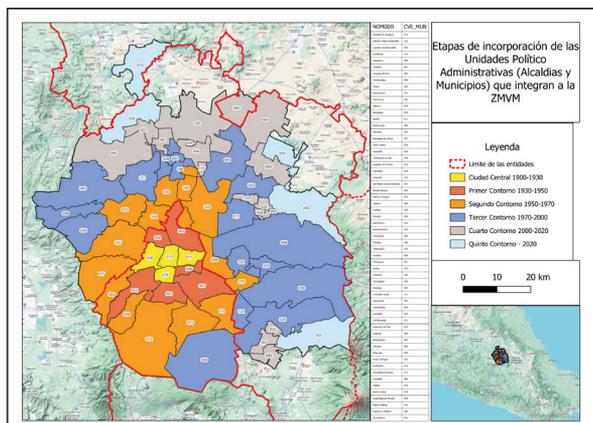
El proceso de metropolización es el paso de una economía predominantemente agrícola a una de carácter urbana, que viene acompañado de una creciente interdependencia de la CC con su periferia, sin dejar de lado, el aumento demográfico y de sus actividades terciarias de forma homogénea en toda el área urbana. En 1900 la Ciudad de México (CM) concentraba una población de 344,721 habitantes, en 1930 1,048,970, para 1960 tenía 4,993,871, en 2000: 1,689,316, hasta tener en 2020 más de 21 millones; se estima que en 2030 se rebasen los 23 millones de habitantes.

A inicios del siglo XX los conflictos revolucionarios incidieron en un lento crecimiento del AU de la CM. De 1900 a 1930, concentraba actividades administrativas, comerciales y recreativas (Delgado, 1988; Garza y Damián, 1991) en lo que hoy es la alcaldía Cuauhtémoc. En 1921, la CC concentraba 615,367 habitantes. Para 1930 aumentaron a 1,048,970 habitantes distribuidos en las 4 delegaciones centrales: Cuauhtémoc, Venustiano C., Miguel Hidalgo y Benito J. Las zonas comerciales crecieron, al igual que la población y los flujos de personas trabajadoras provenientes de diferentes pequeños poblados periféricos cuyas actividades económicas se desarrollaban en la CC. A partir de esta década, se inicia el proceso de extensión del AU hacia las delegaciones del primer contorno, mismas que absorberían el 2% de la población total de la CM, dejándole a la CC el 98%. Comienza a darse un cambio en el patrón de usos del suelo en el centro: de habitacional por otros más rentables como el comercial (Garza y Damián, 1991). Simultáneamente, en la periferia se da un auge de fraccionamientos de haciendas y ranchos para usos habitacionales, pasando el AU de 2,700 a más de 9,000 Ha. integrándose poblados que anteriormente rodeaban la ciudad como Tacuba, Azcapotzalco, Tacubaya,

San Ángel, La Villa e Iztacalco (Delgado, 1988).

Entre las obras de infraestructura realizadas en este periodo resaltan en 1903, la construcción de siete plantas hidroeléctricas que comienzan a suministrar energía al sistema de transportación masiva de la línea electrificada de tranvías iniciada en 1900 y que sustituyo al transporte operado por burros (Garza y Damián, 1991). En 1925 entra en operaciones la Cervecería Modelo en la Delegación Miguel Hidalgo atrayendo importantes flujos de fuerza de trabajo. En 1932 se construye la Refinería 18 de marzo en Azcapotzalco para satisfacer la demanda de hidrocarburos en la creciente ciudad acompañada de un sistema de abastecimiento por medio de oleoductos, gasoductos, poliductos y ductos petroquímicos interconectados con otras ciudades petroleras del país (Garza y Damián, 1991).

De 1930 a 1950 el AU de la CC que todavía se circunscribe a los límites del DF: 12 cuarteles⁵ o delegaciones, comienza a crecer sobre UPA inmediatas a las 4 delegaciones Centrales, siendo visible el primer contorno o anillo de la ciudad a finales de los cincuenta, impulsado en gran medida por la localización industrial al norte del DF, incorporando a las delegaciones: Azcapotzalco, Gustavo A. Madero y al sur Coyoacán, Álvaro Obregón, Iztapalapa e Iztacalco. En estos años la ciudad triplica su superficie de 9 mil a 24 mil Ha. (Delgado, 1988). Durante 1940 México adopta el modelo de sustitución de importaciones, dando el paso a la industrialización, lo que se vuelve evidente en la localización de fábricas al norte de la CM y por consiguiente de más trabajadores, por lo que se da un aumento de los usos del suelo habitacionales hacia estas zonas.



Mapa 1. Crecimiento de la ZMCM por contornos de 1900 a 2020

Fuente: Elaboración propia con base en información de Duahu, 1998, SEDATU 2023 e INEGI 2020.

En 1951 inicia operaciones el *Sistema Cutzamala* buscando abastecer la creciente demanda de agua mediante la importación del líquido proveniente de otras cuencas hidrológicas, canalizándolo hacia el cárcamo de Dolores, en el Bosque de Chapultepec. En 1976 se da una segunda fase, consistente en una serie de presas interconectadas que ampliaron el suministro para la CM (Pradilla, et al., 2016). La transformación de antiguos cauces de ríos dio lugares a avenidas, que a mitad de siglo XX ya formaban parte del entorno urbano visibles en arterias como Chapultepec, Álvaro Obregón, Insurgentes, Revolución y Cuauhtémoc (Garza y Damián, 1991; Terrazas, 1995). En estos años, la red vial se extiende hacia distintas zonas de la ciudad y los centros fabriles que anteriormente estaban dispersos en la periferia se van integrando paulatinamente a la estructura del AU de la Ciudad. La existencia de carreteras que comunican hacia otras ciudades cercanas, igualmente resulto un detonante en la configuración de la urbanización hacia el oriente, poniente y norte principalmente

5. En 1929, la delimitación de la CM, política y administrativamente, se amplió a tres municipalidades vecinas de la delegación Cuauhtémoc: Venustiano Carranza, Miguel Hidalgo y Benito Juárez (Delgado, 1988)

(Terrazas, 1995); crecimiento que se da bajo la modalidad de autoconstrucción, en varias de las superficies ejidales inmediatas (Duahu, 1998).

En 1950, el Centro reduce su población a 78% y la periferia la incrementa en 22%, en esta etapa, el comercio y los servicios comienzan a localizarse por primera vez fuera de la CC, dando lugar a una desconcentración de la actividad económica pero dentro del mismo territorio del DF. También se acelera el crecimiento demográfico en las delegaciones y municipios del primer contorno, lo que no significó que la CC absorbiera población trabajadora más lentamente que la periferia (Unikel, 1976; Garza y Damián, 1991).

El segundo contorno es visible de 1950 a 1970, cuando se presenta la conurbación del AU al sobrepasar los límites del DF e introducirse en municipios del Estado de México (EM) derivando en el fenómeno metropolitano. Lo anterior fue resultado de la ampliación y consolidación de la industria en el norte, en municipios como Tlalnepantla, Ecatepec, y Naucalpan, tanto por la disponibilidad de la tierra y el bajo valor de la misma, así como por las facilidades del gobierno del Estado de México para obtener crédito gubernamental y garantía de ciertas exenciones fiscales (Unikel, 1976). Esto resultó en que fuerza de trabajo fuera captada por empresas localizadas en el norte del EM o Azcapotzalco en DF. De esta forma sobrevino un despliegue en la periferia inmediata, impulsado por la construcción del Periférico (Delgado, 1988), Ciudad Universitaria y Circuito Interior hacia el sur del DF (Garza y Damián, 1991). La extensión de vialidades incentivó la incursión del AU sobre Tlalpan, Xochimilco y Magdalena Contreras así como Naucalpan y Netzahualcóyotl al noroeste y oriente de la ZMCM, pasando su AU de 29,000 Ha. a casi 69,000 (Delgado, 1988). Entre 1950 y 1960 hubo un incremento de

población que se intensificó principalmente en los municipios metropolitanos mexiquenses como: Chimalhuacán, Cuautitlán, La Paz, Huixquilucan y Coacalco

En 1960 la ZMCM tenía una población de 4,993,871. Sus actividades socioeconómicas y la lógica de urbanización dispersa se produce con mayor vigor sobre zonas de conservación y áreas agrícolas inmediatas, dando lugar a asentamientos irregulares y paulatina pérdida de áreas forestales, pese a que las zonas montañosas contuvieron en algunas zonas la expansión, muchas barrancas fueron poblándose. Los problemas de contaminación atmosférica por el aumento de la congestión vehicular se vuelven latentes, sumado con el poco control del manejo de los residuos, que serán canalizados hacia diferentes zonas inmediatas como ocurriría décadas después en lo que hoy es la *Santa Fé*, centralidad que a finales de la década de los ochenta deja de ser relleno sanitario para convertirse en la sede de las principales empresas transnacionales con presencia en el país. En 1968 se inaugura la primera línea del Metro teniendo como tramo 16 estaciones de Zaragoza a Chapultepec; para 1970 eran 17 y 13,706 km de vías; en 2020 son 195 estaciones con 226,488 km de vías (Metro CDMX, 2020).

En 1970 a 2000 es visible un crecimiento hacia distintas áreas de la ciudad, resultado de poblamientos difusos, muchos de estos de forma irregular. La localización industria en el norte, aunada a la imposibilidad de fraccionamientos en el DF, aumentaron la población, continuando con la expansión del AU sobre la periferia, al grado que se integraron 17 municipios más (todos mexiquenses con excepción de Mila Alta) generando un tercer contorno, pasando la población de la ZMCM de: 8,623,157 a 15,226,800 en 1990 y 16,898,316 de habitantes en 2000.

En los setentas la expansión física del AU es en gran medida por los asentamientos

populares irregulares que representaban (en el caso del DF) la tercera parte de su área urbanizada. En 1976 se publica la LGAH y posteriormente la *Ley de Planeación* de 1983, lo que da lugar una toma de conciencia de las problemáticas urbanas para que décadas después, aparezca el *Programa de 100 ciudades* así como el *Programa de Modernización Catastral* (1992) y para el caso de la CM dio paso al *Programa para el Desarrollo del Distrito Federal* de 1995 con el objetivo de sentar las bases de la planeación urbana, pero todavía sin un conocimiento o un peso específico del fenómeno metropolitano ya muy latente en esos años. Estos instrumentos resultaron de la intención del gobierno Federal de apoyar a los gobiernos municipales para que establecieran las directrices, así como las capacidades técnicas y de gestión necesarias para planear el desarrollo urbano, pasando estas facultades a dichos órdenes de gobierno (Garza, 2003). En 1978 se inicia la construcción de ejes viales con el fin de mejorar la circulación vehicular en la región entre las vialidades que unen al DF y EM, se crean la vía Morelos, vía Tapo, Gustavo Baz, Los Reyes-Texcoco, (ubicadas al norte principalmente), lo que favoreció el proceso de consolidación industrial hacia esta parte (Garza y Damián, 1991).

Durante 1980, pese a una reducción considerable de la tasa de crecimiento poblacional en la ZMCM, el proceso de expansión del AU continúa a través de la formación de nuevas colonias populares mediante la incorporación del uso del suelo habitacional en tierras de propiedad privada destinadas a la agricultura, ubicadas en municipios del EM (Duhau, 1998). El sismo de 1985 derivara en la conformación del Programa de Renovación Habitacional Popular que resulto en que más de 40000 familias fueran sujetas de acciones de reconstrucción y se convirtieran en propietarios de las viviendas

6. Programa de Certificación de Derechos Ejidales

7. Fondo de Apoyo a núcleos Agrarios sin Regularizar

que rentaban (Esquivel, 2016). Se pone en marcha el Plan DN-III-E para atención de desastres que, junto con otros instrumentos y el apoyo internacional, permitirán la reconstrucción relativamente rápida de la ciudad que albergaría en 1986 el Mundial de Fútbol.

A inicios del siglo XXI, la expansión del AU de la ZMCM continuó integrando más UPA, lo que se tradujo en un incremento demográfico mayor en los municipios mexiquenses, al grado que, en 2010, de los 20,116,842 habitantes, 8,851,080 (44%) vivían dentro de los límites del DF, mientras que 11,265,762 hab. se distribuían en el resto de los municipios (Barrera, 2014). Lo anterior, derivado de un encarecimiento del suelo urbanizable, así como su alto valor en zonas céntricas de la ciudad, no así en los municipios del tercer y cuartos contornos donde a partir de las reformas a la *Ley Agraria* de 1992 acompañada de ciertos instrumentos como el *PROCEDE*⁶ o *FANAR*⁷, se abrieron las puertas al capital privado para la enajenación legal del suelo social (ejidal y comunal) muy común en áreas aledañas a las grandes ciudades.

La apuesta en libramientos y segundos pisos realizados desde inicios del 2000, o de la incursión de una gama de transportes públicos como el Metrobús (en 2005) que han buscado solucionar el problema de movilidad en la metrópoli, en 2012 se suman los circuitos exteriores de cuota en municipios mexiquenses que han orientado los proyectos edilicios de vivienda en los contornos mas alejados y facilitado la conexión de la ZMCM con metrópolis cercanas como: Puebla, Querétaro, Pachuca y Toluca. La ampliación del sistema de transporte ferroviario por medio del aumento de estaciones que conforman la Red del Metro, la inauguración del Tren interurbano (2023) que conecta con Toluca y el Suburbano que va hacia al Nuevo

Aeropuerto Felipe Ángeles (AIFA) operando desde 2022, han significado importantes inversiones para la conectividad a nivel metropolitano, megalopolitano⁸ y global.

A partir del 2000 muchos municipios mexiquenses de la ZMCM han experimentado la construcción de megaproyectos inmobiliarios dirigidos en gran parte a estratos socioeconómicos bajos. Asimismo, de 2001 a 2007 aparece la política del *Bando 2*, prohibiendo los proyectos habitacionales en 12 de las 16 delegaciones (Alcaldías) del DF⁹ (exceptuando las demarcaciones centrales: B. Juárez, V. Carranza, M. Hidalgo y Cuauhtémoc. Los más de 400 conjuntos de vivienda que se realizaron por parte de constructoras en los contornos últimos de la ZMCM han representado cientos de miles de viviendas sobre superficies que eran agrícolas. Algunos desarrollos cuentan con plazas comerciales, supermercados, equipamientos cercanos, pero la mayoría sufren la ausencia de estos elementos, sin dejar de lado las características asociadas con la mala calidad de los materiales, dimensiones pequeñas, presentan fallas estructurales, alejados de los centros de trabajo o están sobre suelos no aptos para la urbanización (Barrera, 2014).

Por otra parte, en alcaldías centrales también se han llevado desarrollos comerciales y habitacionales, pero dirigidos a estratos socioeconómicos altos y muy altos, muchos de estos sobre terrenos que eran industriales como *Puerta Torea*, *Vía Vallejo*, *Nuevo Polanco*, *Mitikah*, *Ciudad Carso*, *Ampliación Granada* entre otros, sin olvidar la gentrificación de muchas colonias céntricas que han provocado la reubicación o salida de la población original por los costos cada vez más altos para vivir ahí (Pradilla et al, 2016). Desde 2000 el aumento de proyectos edilicios

de más de 200 m de altura como: *Torre Mayor*, *Torre Reforma*, *Chapultepec Uno*, *Torre BBVA*, *Reforma Colon*, en alcaldías centrales, pone de manifiesto el gran atractivo comercial del sector financiero inmobiliario en estas zonas de la metrópoli.



Imagen 1. Edificios sobre Avenida Reforma en CDMX

Fuente: Archivo personal

Por otra parte, no es ningún secreto el negocio que ha representado la contravención a los reglamentos e instrumentos urbanos de las mismas administraciones de gobierno, como ocurrió en la alcaldía Benito J. donde el llamado *Cartel Inmobiliario* asociado con servidores públicos concedieron permisos a desarrolladores para la construcción de edificios con “pisos de más” (El Financiero, 2023) no considerados en los proyectos arquitectónicos originales. También el histórico proceso de despojo e invasión de inmuebles o terrenos en zonas centrales o en la periferia atribuido a organizaciones conformadas como instrumentos políticos de acción para acceder ilegalmente al suelo urbano. En este sentido, el encarecimiento de la tierra con buena ubicación geográfica se ha traducido en un crecimiento vertical en el centro de la ciudad, que a su vez conlleva una mayor demanda de servicios, ocasiona más tránsito vehicular y contaminación atmosférica, generación de basura, entre otros

8. El sistema megalopolitano del centro del país está comprendido por las zonas metropolitanas: Toluca, Cuernavaca, Puebla, Pachuca, Querétaro y ZMCM.

9. En 2017 se conforma la nueva Entidad de la Republica: Ciudad de México tomando los mismos limites político-administrativos del extinto Distrito Federal y las 16 delegaciones cambian su estructura política a Alcaldías

aspectos cada vez más latentes.

APUNTES FINALES

La dinámica de crecimiento de la ZMCM implica la atención en diversos aspectos como el urgente control y regulación de la urbanización hacia las áreas forestales (algunas bajo decretos de conservación) y agrícolas que disminuyan la misma dispersión urbana, y reduzcan la pérdida de estos ecosistemas fundamentales por los beneficios ambientales que representan, y más cuando en décadas recientes la metrópoli se encuentra bajo un estrés hídrico, cuestión que supone el diseño de programas para la reforestación, control de asentamientos irregulares y de la tala clandestina, proyectos de tecnología de captación e inyección de agua pluvial a mantos acuíferos al interior de la misma estructura urbana en zonas privadas y públicas, saneamiento de canales de aguas negras así como vigilancia de los cuerpos de agua naturales y artificiales.

Desde 1990, la ZMCM ha ido perdiendo su actividad secundaria a raíz de la desconcentración industrial, que ante los altos costos de infraestructura y servicios han decidido reubicarse en otros centros urbanos más rentables. Esto plantea la necesidad de subsanar dicho desequilibrio con actividades como el turismo. La apuesta hacia la economía

terciaria es evidente, lo que se vuelve una oportunidad para planificar proyectos no solo estratégicos, sino integrales de índole metropolitano que potencialicen su economía aprovechando la oferta cultural, gastronómica, tecnológica, ecoturística, festiva que acapara la metrópoli. Tampoco podemos dejar de lado el rol de las organizaciones delincuenciales que se pelean el territorio, y que han puesto en jaque a las autoridades de los distintos órdenes de gobierno con los cobros de piso y su infiltración en las estructuras administrativas.

El más reciente documento *Metrópolis de México 2020* (SEDATU, 2023), cuantifica una población 21,436,911, sumando un total de 63 UPA que componen a la ZMCM, lo que pone a prueba la capacidad de coordinación interinstitucional de los gobiernos en sus diferentes órdenes para subsanar y proponer políticas holísticas que no solo se reduzcan a la administración de las necesidades y problemáticas actuales, también de planificar para reorientar su crecimiento así como sus dinámicas socioeconómicas hacia modelos mucho más sostenibles capaces de mediar y soportar un territorio desgastado y ecológicamente agonizante, pero pujante por su población y las mismas actividades de emprendimiento articuladas con una enorme identidad e historia de esta zona geográfica del país.

REFERENCIAS

- Barrera H. (2014). "El boom de los desarrollos inmobiliarios en la ZMVM", en *Espacio y Diseño*, num 226, UAM-X.
- Delgado, J., (1988). "El patrón de ocupación territorial de la Ciudad de México al año 2000", en Terrazas, Óscar y Eduardo Preciat (coords.), *Estructura territorial de la Ciudad de México*, DDF/Plaza y Valdés Editores, México.
- Duhau, E., (1998), "La urbanización popular en la ciudad de México" en *Hábitat popular y política urbana*, UAM-A./ Porrúa, México
- Garza, G. y A. Damián (1991). "Ciudad de México. Etapas de crecimiento, infraestructura y equipamiento", en Scheingart, Martha (coord.), *Espacio y vivienda en la Ciudad de México*, COLMEX, México.
- Garza G. (2003). *La urbanización de México en el siglo XX*, El Colegio de México, México.
- La Jornada (2011). "Boom inmobiliario en Edomex dejó miles de viviendas con estructuras defectuosas", Silvia Chaves, México. 13-11-2011. Sección: Estados.
- Metro CDMX (2020). Inauguraciones y ampliaciones en orden cronológico, Ciudad de México. Recuperado de: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/cronologia-del-metro>
- El Financiero (2013). "Cartel inmobiliario de la BJ deja impacto millonario y más de mil pisos irregulares: SEDECO", Fernando Navarrete, México, 27-11-2023, Sección: CDMX. Recuperado de: <https://www.elfinanciero.com.mx/cdmx/2023/11/27/cartel-inmobiliario>
- Esquivel Ma. T. (2016). "El programa de Programa de Renovación Habitacional Popular: Habitabilidad y permanencia en áreas centrales de la Ciudad de México", en *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, UAM, núm. 80, años 37, pp 69-99.
- Pradilla E., Pino R., Moreno F., Barrera H., Diaz L., García E., Hernández C., Marín F. y Santiago C. (2016). *Zona Metropolitana del Valle de México. Las políticas urbanas metropolitanas*, UAM-X, México.
- SEDATU (2023). *Metrópolis de México, 2020*. CONAPO, SEDATU, INEGI, México.
- Terrazas Ó. (1995). "Los ejes de la metropolización", en *Anuario de estudios urbanos*, núm., 2, UAM-A, México.
- Unikel, L. (1976). "El proceso de metropolización en México" en *El desarrollo urbano de México. Diagnóstico e implicaciones futuras*, Colmex, México.