



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE  
MÉXICO**

**FACULTAD DE ECONOMÍA**

**“Una mirada desde la Economía al crecimiento de la Zona Metropolitana  
del Valle de México a partir de 1994. *Concentración económica y  
demográfica*”**

**TESINA PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN  
ECONOMÍA**

PRESENTA:

PEDRO JAIMES CABRERA

ASESORA DE TESINA:

DRA. MARCIA LUZ SOLORZA LUNA



CIUDAD UNIVERSITARIA, CDMX, OCTUBRE DE  
2018



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Mi tesina la dedico con sincero cariño.

Para mi papá, hemos pasado momentos difíciles y tenemos formas opuestas de ver la vida, acepto la importancia de una carrera como Economía, que me acompañará siempre, gracias por tu apoyo.

Para mi hermano José, por su complicidad para comprender nuestro entorno y afrontar los retos.

A mi abuelita Lala, por su amor y paciencia, gracias por ayudarme a conservar lo mejor de mí, la bondad, principalmente en los momentos de mayor oscuridad.

A mis tías, tíos, primas y primos por ser parte de mi vida, su confianza y comprensión siempre fue motivación.

A mis amigas y amigos por compartir los buenos y malos momentos.

### ***Agradecimientos***

La presente tesina no hubiera sido posible sin el apoyo de mi asesora, la Dra. Marcia Luz Solorza Luna, al compartir su experiencia para elaborar este trabajo.

Para los profesores Miguel Ángel Rivera Ríos, José Vargas Mendoza, Rafael Daniel Navarrete Hernández y Benedicto Aarón López Hernández por los precisos comentarios que me aportaron en la realización de este trabajo.

A todos ellos mi admiración y gratitud.

# ÍNDICE

Abreviaturas	I
Índice de tablas, gráficas y mapas	II
<b>Introducción</b>	1
<b>Capítulo 1. Teorías sobre el Desarrollo de los Centros Urbanos</b>	6
1.1. Las Teorías de la Aglomeración	6
1.1.1. La Nueva Geografía Económica	10
1.2. Teorías basadas en la Concentración	12
1.3. Teorías basadas en la Urbanización	19
<b>Capítulo 2. Conformación de la Zona Metropolitana del Valle de México. Evolución Económica y Demográfica</b>	26
2.1. La Zona Metropolitana del Valle de México	26
2.2. La Ciudad de México. Centralismo desde el origen.	28
2.3. Dinámica Económica y Demográfica de la Zona Metropolitana del Valle de México llegado el siglo XX	31
<b>Capítulo 3. La Zona Metropolitana del Valle de México previo a 1994</b>	40
3.1. Transformación económica y política en un contexto de crisis económica	40
3.2. Tercerización y expansión territorial	42
3.3. Decisiones políticas. Consecuencias laborales y sociales	50
3.4. La gestión metropolitana bajo nuevos paradigmas económicos.	55
<b>Capítulo 4. La transformación de la ZMVM a partir de 1994</b>	59
4.1. Gobiernos Metropolitanos	60
4.2. Concentración y Eficiencia Urbana	61
4.3. Mercado laboral	66
4.4. Ofertas y Preferencias	71
<b>Conclusiones Finales</b>	74
<b>Recomendaciones</b>	77
<b>Bibliografía</b>	78

## ABREVIATURAS

<b>Abreviatura</b>	<b>Significado</b>
AGEB	Áreas Geoestadísticas Básicas
BIE	Banco de Información Económica
CADAM	Comisión de Agua y Drenaje del Área Metropolitana
CEPAL	Comisión Económica para América Latina
COMETAH	Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos
COMETRAVI	Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad
CONAPO	Consejo Nacional de Población
DF	Distrito Federal
EDOMEX	Estado de México
ENEU	Encuesta Nacional de Empleo Urbano
ENOE	Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo
FOVISSSTE	Fondo de la Vivienda del ISSSTE
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio)
GEI	Gases de Efecto Invernadero
IMF	International Monetary Found (Fondo Monetario Internacional)
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
INFONAVIT	Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores
ISSSTE	Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado
OCDE	Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico
ONU	Organización de las Naciones Unidas
PIB	Producto Interno Bruto
TLCAN	Tratado de Libre Comercio de América del Norte
ZMVM	Zona Metropolitana del Valle de México

## ÍNDICE DE MAPAS, GRÁFICAS Y TABLAS

### Mapas

Mapa 2.1. Zona Metropolitana del Valle de México (2010)	27
Mapa 2.2. Crecimiento de la población urbana, 1960-2005	37
Mapa 4.1. Zona Metropolitana del Valle de México: Grado de Marginación Urbana por AGEB, 2010	70

### Gráficas

Gráfica 3.1. PIB per cápita 1980-1994	41
Gráfica 3.2. Número de Establecimientos industriales del Distrito Federal y municipios conurbados de la ZMVM. (1980-2008)	43
Gráfica 3.3. Participación del DF y Edomex en el PIB manufacturero (1970-1994)	49
Gráfica 3.4. Salario mínimo real en México (1980-1994)	52
Gráfica 4.1 Vehículos de motor registrados en la Ciudad de México y Estado de México. (1980-2016)	62
Gráfica 4.2. Porcentaje de Población Ocupada por Sector de Actividad Económica en ZMVM (2000-2017)	67

### Tablas

Tabla 2.1. Demarcaciones territoriales y Municipios de la ZMVM.	28
Tabla 2.2. Distribución de la Población en la ZMVM 1950-2010	36
Tabla 3.1. Tasa de crecimiento promedio anual del Valor Agregado Censal Bruto, Establecimientos y personal ocupado en comercio y servicios dentro de la ZMVM (1980-2003).	45
Tabla 3.2. Población Ocupada Total, Remunerada y No remunerada en Comercio y Servicios. (1988-1993).	53
Tabla 4.1. Tiempo de Traslado al Trabajo entre el Espacio de Trabajo y Residencia. (2015)	64
Tabla 4.2. Porcentaje de Empleo Informal por Sector de Actividad Económica en la ZMVM (2007-2017)	69

# Una mirada desde la Economía al crecimiento de la Zona Metropolitana del Valle de México a partir de 1994

## *Concentración económica y demográfica*

### **Introducción**

La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), en el año 2016, fue responsable del 23% del Producto Interno Bruto (PIB) del país; es un espacio donde habitan cerca de 22 millones de habitantes, lo que representa el 18.4% del total nacional. A lo largo del tiempo han surgido varias explicaciones interdisciplinarias acerca de por qué las ciudades se hacen tan grandes y cómo es que logran concentrar la población y actividad económica de un país, fenómeno que se presenta de manera más frecuente en naciones menos desarrolladas.

En términos económicos, se han dado explicaciones positivas y negativas acerca de la existencia de las grandes ciudades. Dentro de los argumentos favorables se encuentra la simplificación de los costos de movilidad de personas y bienes, la concentración de centros laborales, educativos y de salud; en contraposición se encuentran la congestión, encarecimiento del suelo, dificultades del transporte, entre otras. En general, la interacción entre los factores que impulsan y restringen la aglomeración es la que determina el tamaño de las ciudades.

Si bien el crecimiento de la población se ha desacelerado notablemente en el Valle de México, durante la última década promedió un crecimiento del 1.2% anual, la población en las zonas periféricas creció más rápido que la del núcleo urbano, alargando un proceso de expansión de la zona metropolitana, aumentando la demanda de nuevos espacios de infraestructura, servicios y oportunidades de desarrollo. En este contexto, en la última década el crecimiento del PIB anual del país ha sido del 2.41%<sup>1</sup> anual.

---

<sup>1</sup> Fuente: World Economic Outlook October 2017, International Monetary Fund (IMF)

Desde 1982, se inició una política de apertura comercial a través de la firma de nuevos acuerdos internacionales, alcanzando un grado de apertura comercial del 60.7%<sup>2</sup> en el año 2010. Con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1993, se creó una creciente relación económica con los Estados Unidos de América, a donde se dirigen cerca del 75% de las exportaciones mexicanas. La nueva dinámica ha generado una transformación en la estructura laboral y evolución de los centros urbanos dentro del país, incrementando los procesos migratorios internos y externos.

México, a partir de la década de 1990 se convirtió en el país con mayor emigración internacional y el 40% de la población que habita la ZMVM son inmigrantes nacionales; también se dio un desplazamiento interno donde el 62% de los habitantes de la Ciudad de México se desplazaron a municipios del Estado de México.

En el primer lustro del nuevo siglo, México prosigue urbanizándose significativamente y seguramente en sus primeras tres décadas se transformará en una nación altamente urbanizada. Un informe de las Naciones Unidas (2016) estima que en 2050, el 70% de la población mundial vivirá en ciudades, por lo tanto, el transporte público y privado es uno de los problemas más representativos en la mayoría de las ciudades, ya que su eficacia resulta esencial para la vida y la economía de las personas, instituciones y empresas.

En el contexto de elevada expansión urbana y bajo crecimiento económico formulamos la siguiente pregunta: *¿La estructura de la Zona Metropolitana del Valle de México establece las ventajas económicas necesarias para incentivar un desarrollo económico integral?*

Como respaldo a nuestra interrogante, tenemos la siguiente hipótesis: “La recomposición de la estructura y distribución de la actividad económica dentro de la ZMVM, es un fenómeno que limita las posibilidades de generar actividades económicas de alto valor agregado y restringe el desarrollo económico. A pesar de ello, la ZMVM es la urbe con las mayores ventajas económicas del país.”

El objetivo principal de este trabajo es exponer desde la perspectiva económica, los elementos más sobresalientes que contribuyen a que la Zona Metropolitana del Valle de

---

<sup>2</sup> Cálculo elaborado con información de Banco de Información Económica (BIE) del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).



México sea la undécima aglomeración urbana más grande del mundo, la que produce cerca de la cuarta parte del PIB nacional y agrupa la quinta parte de la población total del país.

Dentro de este análisis, identificaremos la dinámica del desarrollo de la ciudad, dentro del análisis pueden surgir algunas recomendaciones de política para entender mejor y solucionar los problemas surgidos de la concentración económica. Así, conoceremos particularidades de la Zona Metropolitana del Valle de México en su proceso de expansión y por último, las consecuencias de la transformación interna requerida ante la nueva dinámica económica internacional, particularmente a partir de 1994, año en que entra en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

En este escenario, algunos autores como Paul Romer (1996), han afirmado que los economistas han tenido importantes complicaciones para resolver situaciones de la vida real y simplifican su análisis en responder preguntas vinculadas a modelos económicos específicos. Para este trabajo se ha decidido optar por un método que combina la teoría económica con la evidencia histórica disponible. De esta manera, se realiza una lectura e interpretación del proceso histórico dentro de la ZMVM.

La estructura del presente trabajo consta de cuatro capítulos; el primero de ellos tiene el objetivo de establecer un marco teórico proveniente de tres temas que han surgido de la teoría económica: las fuentes de la aglomeración; la formación de ciudades y regiones económicas, y la concentración en éstas; y la urbanización. Dentro de esta etapa se revisarán las principales premisas que explican el desarrollo de los centros urbanos desde diversas ópticas económicas, los principales trabajos postulados y los límites identificados.

El capítulo 2, “Conformación de la Zona Metropolitana del Valle de México. Evolución Económica y Demográfica” tiene como primer objetivo definir el espacio geográfico a estudiar, sus características naturales, extensión del territorio y demarcaciones políticas que conforman la Zona Metropolitana. Esto nos permitirá delimitar el objeto de estudio y conocer las ventajas económicas iniciales que facilitaron la conformación de la ciudad.

Como segundo objetivo es conocer la evolución de la dinámica económica y poblacional previo al siglo XX, esto nos permitirá responder a una interrogante, el origen de algunas

ventajas económicas, políticas y sociales que consolidarían el centralismo. Finalmente, el tercer objetivo es revisar la dinámica económica de la ZMVM y su vínculo con la expansión demográfica a partir del siglo XX, esto pretende responder a la siguiente interrogante: ¿La evolución de la dinámica económica fue el principal factor que consolidó la concentración demográfica y permitió el surgimiento de la ZMVM?

El tercer capítulo “La Zona Metropolitana del Valle de México previo a 1994”, tiene como objetivo central mostrar los efectos dentro de la ZMVM derivados del cambio de modelo económico implementado en un contexto de adversidad. En este apartado responderemos la siguiente pregunta: ¿Las reformas políticas y económicas de la década de 1980 resolvieron las deficiencias económicas previas, favoreciendo una expansión urbana más integral?

En la primera parte del capítulo se busca explicar el contexto económico nacional, así como los cambios económicos y políticos más generales focalizando nuestro análisis en la metrópoli. Como segunda finalidad, se pretende conocer la recomposición interna de la urbe a raíz de los cambios de ubicación de las actividades económicas, ante esto nos preguntamos: ¿La recomposición de la metrópoli beneficia las ventajas consolidadas por las teorías de la aglomeración y fomenta la industrialización?

Para la tercera parte revisamos las limitantes de las políticas económicas para los trabajadores, ¿cómo afectó su nivel de vida y su condición de trabajador?, las consecuencias del desplazamiento de los centros de trabajo, el encarecimiento de la vida y la baja en la productividad laboral. Por último, nos preguntamos: ¿Qué acciones tomaron los responsables de la política económica para crear instituciones metropolitanas?; en el cuarto apartado identificaremos las instituciones metropolitanas conformadas y los efectos económicos y sociales posteriores.

Para el cuarto capítulo “La transformación de la ZMVM a partir de 1994”, el propósito principal es conocer la situación económica, política y social de la ZMVM en un contexto de globalización económica y reformas macroeconómicas. En este sentido, comenzaremos por contestar la siguiente pregunta: ¿Los organismos metropolitanos son capaces de responder a

las necesidades económicas y sociales contemporáneas?, así exploramos la estructura gubernamental actual.

En segundo lugar, debemos identificar si la aglomeración interna, favorece la calidad de vida y otorga condiciones para elevar la productividad de las actividades económicas, esto nos permitirá hacer un contraste entre factores positivos y negativos de la aglomeración en la ZMVM. En tercer lugar, debemos conocer la situación del mercado de trabajo y responder una interrogante, ¿cómo es que la ZMVM sigue siendo el espacio económico más importante para la ocupación?, considerando el elevado periodo de estancamiento económico. Finalmente, identificaremos las ventajas vinculadas a las oportunidades de formación y esparcimiento, preferencias vinculadas a la decisión individual derivada de la diversidad de opciones.

A partir de los objetivos particulares resueltos, podemos concluir la vigencia de las ventajas económicas establecidas dentro de la ZMVM y su distribución a lo largo de todo el espacio geográfico, fortalezas estructurales que deberían establecer condiciones para el aumento de la productividad, variable fundamental para competir en una economía global. En este sentido, en un apartado especial, más adelante será posible elaborar recomendaciones generales para la solución de algunas deficiencias estructurales dentro de la metrópoli buscando mejorar la eficiencia económica y la gestión interna de manera autónoma.

## Capítulo 1

### Teorías sobre el Desarrollo de los Centros Urbanos

#### Introducción

Dentro de la literatura económica, para realizar explicaciones de los comportamientos económicos muchas veces parten con la premisa de que existen espacios homogéneos y que el crecimiento económico depende solamente de la capacidad de incrementar la producción real a través del fortalecimiento del potencial productivo. En consecuencia, se realizan los análisis considerando que las diferencias entre producción y consumo, no inciden en el desempeño del crecimiento económico y en los niveles de bienestar de la población.

#### 1.1. Las Teorías de la Aglomeración

Las teorías del Desarrollo Económico incorporan factores determinantes, por lo que logra que el resultado sea un proceso multifactorial más amplio que contiene factores económicos, sociales, políticos, ambientales y espaciales. En este sentido, el análisis de los espacios urbanos, las infraestructuras, los factores de localización y demás características de los centros urbanos como ámbito generador de sinergias económicas, permite conocer factores de concentración económica y de una creciente aglomeración de elementos y personas dentro de un espacio determinado.

Los estudios de Economía Urbana buscan evaluar las externalidades, oportunidades, fortalezas y debilidades de las ciudades en relación a las actividades económicas y empresariales de acuerdo a su localización y dentro de un núcleo concreto de población. Así, el análisis se centra en los sistemas económicos que se producen y en proyectar dicho análisis a la elaboración de las estrategias económicas urbanas.

Entre las teorías encargadas de explicar estos procesos, se encuentran las Teorías de la Aglomeración, mismas que hacen referencia a los beneficios obtenidos cuando empresas y personas se reúnen en ciudades y clústers<sup>3</sup> industriales. “La fuerza última detrás de ellas es

---

<sup>3</sup> Clúster: Se refiere a la agrupación de empresas interrelacionadas en un mismo sector industrial y que colaboran estratégicamente para obtener beneficios comunes.

la disminución de las dificultades de intercambiar bienes, personas e ideas. Su importancia recae en que éstas explican la existencia y el tamaño de las ciudades.” (Eberts y McMillen, 1999, p. 1468). La explicación más simple es por las ventajas naturales del entorno, entre estas se encuentran la tierra cultivable, temperatura, lluvia, clima en general, acceso a un buen puerto (ríos o mar), recursos naturales (minas, yacimientos petrolíferos, etc.), estar en un lugar central, acceso a un sistema de transporte natural, entre otras.

La ventaja natural podría ser el factor que permitió su establecimiento inicial, aunque es muy débil como explicación de la existencia de grandes ciudades y su persistencia en el tiempo; esto se debe a que las ventajas naturales se han erosionado con el tiempo. Las (relativamente) grandes ciudades de hace 2000, 500 o 200 años siguen siendo grandes hoy, beneficiadas por innovaciones tecnológicas que han compensado en gran parte las desventajas naturales.

Dentro de las explicaciones se encuentran las economías de escala<sup>4</sup>, bajo dos visiones: internas o externas. Con economías internas, las empresas tienen la particularidad que cuando aumentan su producción o tamaño, el costo medio de producción se reduce. Estas economías internas pueden ser causadas por cuestiones como indivisibilidades en el proceso productivo, especialización del trabajo, ventajas de comprar al por mayor, entre otras.

El problema con las economías internas al igual que las ventajas naturales, son insuficientes para explicar la diversidad de ciudades que se observan en la realidad. Si las economías internas fueran la principal explicación, se tendería a encontrar ciudades donde se concentran enormes empresas para aprovechar las economías a escala.

Las economías de escala externas logran explicar la existencia de grandes ciudades con actividades muy diversas donde se concentran sectores y empresas. La diferencia entre las economías externas y las internas, es que en las primeras la reducción del costo unitario de largo plazo es causada por un aumento del tamaño de la ciudad o de una industria específica dentro de esta. De esta manera, las empresas tienen ventajas al localizarse en los lugares más

---

<sup>4</sup> Economías de escala: Es un fenómeno económico que se produce cuando el aumento de la cantidad producida se traduce en una disminución del costo medio de producción de la empresa.

poblados. Así, la literatura se ha enfocado más en los beneficios de las empresas, las personas, ya sea en su papel de consumidores o trabajadores, también reciben beneficios.

Las economías externas explican la realidad de ciudades donde se concentran actividades como la manufactura o los servicios a pesar de los grandes costos que trae participar en estas aglomeraciones (costos de congestión, costo de transportar bienes y personas a otros lugares). De esta manera, los beneficios deben ser grandes para poder explicar ciudades con millones de habitantes. No obstante, dichos beneficios no permean sobre todos de la misma manera. Para tener en cuenta ello, las economías externas han sido divididas en dos tipos: las economías de localización, las cuales son externas a las empresas pero internas a un sector específico, y las economías de urbanización, las cuales son externas a empresas y sectores pero internas al área urbana.

Las economías de localización destacan las ganancias que se dan cuando una industria crece y se aglomera en una ciudad o región. Por lo general, se encuentra en lugares donde se concentran empresas de un sector específico, las cuales tienden a ser pequeñas. El ejemplo más conocido a nivel mundial es la producción de software en Silicon Valley (Eberts y Mcmillen, 1999, p.1462). Otros casos donde surgen economías de localización es la venta al por menor y las “economías de comunicación”. Las primeras surgen en sectores como la venta de automóviles o los restaurantes, los cuales se juntan para permitir a los consumidores la comparación entre productos. Por su parte, las economías de comunicación surgen en sectores que necesitan una rápida transmisión de información.

Con respecto a las economías de urbanización, destacan las ganancias en las empresas y consumidores que se dan porque el tamaño de la ciudad aumenta; un ejemplo de esto es la especialización de las pequeñas empresas, otro ejemplo es quizás el más importante: la infraestructura pública urbana que disminuye dificultades de producción y consumo. En esta explicación destaca la importancia de la actividad industrial como factor de aglomeración y crecimiento económico.

Los primeros fundamentos microeconómicos de la aglomeración fueron dados por Marshall en 1890, propone tres premisas: I) Compartir insumos, donde la producción se beneficia de retornos crecientes a escala; II) Compartir un mercado de trabajo común, esto permite

mejores emparejamientos entre las habilidades de los trabajadores y las necesidades de las empresas; III) Derrame de conocimientos (spillovers), la cual se da cuando trabajadores en un mismo espacio intercambian conocimientos. Estos tres micro fundamentos hoy se denominan como: mecanismos de compartir (sharing), emparejar (matching) y aprender (learning) entre agentes económicos.

El mecanismo de sharing se basa en socializar una larga lista de factores como algún bien o servicio indivisible, el riesgo, las ganancias por una mayor variedad de productores de insumos especializados y las ganancias de una mayor especialización. Entre las ventajas, puede ser la proporción de bienes excluibles y no rivales brindados en una localidad; estos bienes o servicios pueden ser proporcionados por alguna entidad pública, esto llevaría a realizar una evaluación de la política pública y sus efectos en el proceso de aglomeración.

La idea detrás es que al compartir una gran variedad de insumos, hacen más productiva a dicha industria. Este escenario permite la generación de sistemas de integración más sencillos de las cadenas de valor. La presencia de la globalización económica como paradigma mundial, ha llevado a la conformación de una nueva división del trabajo mediante la especialización en la elaboración de determinados bienes en las ciudades y limita la producción a los efectos de la demanda mundial.

También, un aumento en el número de trabajadores lleva a una mayor división del trabajo y a una mayor especialización de estos. Las ganancias de una mayor especialización dentro de la empresa son similares a las destacadas por Adam Smith, el compartir riesgos está relacionado con el compartir un mercado de trabajo común. Por el lado de los trabajadores, cuando a la empresa donde trabajan le ha ido mal y son despedidos, un mercado de trabajo grande e interrelacionado permite una menor probabilidad de estar desempleados y no recibir ingresos.

El mecanismo de matching establece que con el aumento de la aglomeración, existe una mayor diversidad de trabajadores y empresas, esto facilita una mejor convergencia entre ambas, es decir, que la empresa encuentre al mejor trabajador posible. Entre las particularidades más importantes se encuentra que la inversión sea mayor en la formación de un capital humano específico que en uno más general. En estos grandes mercados, el capital

humano específico puede encontrar empleo con mayor probabilidad y ser empleados en lugares donde su especialización se valore más. La idea básica es que en las ciudades más grandes hay más oportunidades de empleo (es decir, más vacantes).

El mecanismo de learning se refiere a la generación, acumulación y difusión de conocimientos. En términos simples, la idea es que una gran cantidad de personas habiten un espacio reducido, su interacción las llevará a la generación de mayor conocimiento.

En este punto, las empresas llevan a cabo procesos de experimentación en la delimitación de sus productos y de los trabajadores existentes, se localizan en las grandes y diversas ciudades como una forma de inversión, aceptan los mayores costos urbanos de establecerse, para tener acceso a un ambiente diverso donde pueden explorar y experimentar todas formas de producir hasta aprender todo lo necesario para una producción ideal. Bajo ciertas condiciones, es posible que estas decidan moverse a ciudades especializadas para evitar los costos de la aglomeración urbana y para aprovechar las ventajas que le da una ciudad de este tipo. La idea principal detrás de la difusión es que al estar cerca de individuos con mayores habilidades o conocimientos se facilita la adquisición de habilidades y el intercambio de ideas, lo que aumenta su productividad y por ende su ingreso.

### **1.1.1. La Nueva Geografía Económica**

La Nueva Geografía Económica estudia las fuentes de la aglomeración urbana en un marco de Equilibrio General. Para esta corriente, las aglomeraciones surgen como resultado de la interacción de los retornos crecientes y los costos de transporte entre ciudades o regiones. El planteamiento general es que en toda economía existen fuerzas centrípetas y centrífugas. Las primeras hablan de tener acceso al mercado (market access effect), puesto que al estar localizado en el mercado más grande, las empresas ahorran los costos de envío. Las fuerzas centrífugas por su parte, introducen el problema de una mayor competencia en el mercado local (market crowding effect), para evitar dicha competencia, las empresas buscan alejarse y ser defendidas por los costos de transporte.



El mercado más grande atrae y concentra a lo que se suele considerar como el sector con las mejores condiciones. Esta premisa sostiene que la concentración surge de la decisión racional de las empresas: estas se ubican en donde maximizan beneficios.

Esta teoría excluye factores sociales, políticos, entre otros. También sobresale la relevancia del sector industrial en los procesos de aglomeración, el cual se contrapone al proceso de desindustrialización de la economía en las ciudades; proceso que se ha acentuado debido a que la instalación de las nuevas industrias se encuentra cada día más limitado, esto por el requerimiento de mejorar las condiciones de salud de la población (principalmente en sectores de mayor vulnerabilidad), la disminución de contaminantes en el aire cotidiano y el costo de la manutención dentro de las ciudades.

Estos procesos de reorganización de las ciudades ha generado problemas de movilidad y el aumento de los costos de transporte; en su defecto, existen ciudades que inician con su proceso de desindustrialización, asociada con una disminución del producto, ingreso estancado, elevado desempleo, empleo informal y restricción externa al crecimiento.

Por mucho tiempo, la literatura urbana y regional ha enfatizado el rol de las ciudades en la producción. Es decir, se ha concentrado en explicar las razones por las cuales las grandes aglomeraciones hacen a las personas y a las empresas más productivas, y promueven el crecimiento económico. No obstante, existe una parte minoritaria de la literatura que ha destacado el rol de las ciudades como centros de consumo. Para algunos autores, existen cuatro amenidades (amenities) urbanas fundamentales a través de las cuales las grandes ciudades afectan el consumo y la calidad de vida de las personas.

En primer lugar, se encuentra la gran variedad de bienes y servicios que tienen dificultades para ser transportados y que muestran tener economías a escala. Ejemplos de estos son restaurantes de diversos estilos, teatros, equipos de fútbol, museos y relaciones sociales (amigos, parejas, etc.). En segundo lugar están la estética del lugar y el ambiente, es decir, la decisión de las personas por vivir en lugares más atractivos o con mejor clima. En tercer lugar, buenos servicios públicos, son importantes para atraer a personas calificadas de altos ingresos. Finalmente, el costo del tiempo y la velocidad para movilizarse son muy

importantes al aumentar el ingreso de las personas y sus posibilidades de consumo, estos pueden desear estar más cerca de sus destinos de consumo y producción.

Glaeser, Kolko y Saiz (2001) en “Consumer city” muestran resultados sobre los argumentos señalados. En Estados Unidos de América, el aumento de los viajes de la ciudad hacia los suburbios se triplicó entre 1960 y 1990. Los autores argumentan que esto es una muestra de que las personas están dispuestas a pagar una renta alta en la ciudad para disfrutar de las ventajas de consumo que esta les ofrece, a pesar de que trabajan en los suburbios, con el tiempo estos conformaron la Zona Metropolitana.

Este trabajo ha estudiado las ventajas de la aglomeración y la existencia de grandes ciudades sin tener que introducir heterogeneidad en el espacio, lo que deja de lado las características favorables que tienen algunos lugares sobre el resto. De hecho, gran parte de los modelos de la Nueva Geografía Económica señala que las aglomeraciones se forman por una pequeña ventaja, la cual puede ser un accidente histórico transitorio. Así, los lugares que en un principio fueron beneficiados por las ventajas naturales, son los primeros candidatos en convertirse en las grandes ciudades (Krugman, 1999).

En particular, se han considerado características como la tierra cultivable, temperaturas adecuadas, lluvia, buen clima, acceso a un buen puerto natural (en ríos, mar o lagos), facilidad para extraer recursos naturales (pesca, minas, yacimientos petrolíferos, etc.), acceso a un sistema de transporte natural, entre otros. Estas características, se argumenta, fomentan la concentración de personas, debido a que estas buscan aprovechar las ventajas otorgadas en términos de comercio, producción, empleo, etc. De esta manera, una mayor cantidad relativa de recursos (en comparación a otras regiones) favorece la especialización y la concentración de algunos sectores debido al menor costo de producción y a la posibilidad de comerciar con el resto del país.

## **1.2. Teorías Basadas en la Concentración**

Inicialmente nos centramos en revisar las Teorías de la Aglomeración que estudian los beneficios de agruparse en las ciudades para las empresas y las personas. Ahora revisaremos los enfoques de la teoría que buscan explicar el tema de la concentración.

Desde mediados de los años 70, la ciencia económica ha realizado varios progresos y ha formulado distintos enfoques teóricos para explicar la concentración y su relación con otros fenómenos económicos como el crecimiento o el desarrollo. Estos enfoques han permitido un mejor entendimiento de por qué existen las ciudades; por qué crecen y por qué decaen; por qué se dan las aglomeraciones en ciertos lugares; cómo se determina el tipo y el tamaño de las ciudades de un sistema; cómo son las relaciones entre ellas; cómo es la relación entre el centro de aglomeración y la periferia. Asimismo, otra interrogante muy relevante en las últimas décadas ha sido explicar la creciente concentración de las megalópolis de países en desarrollo como México.

Los tres enfoques modernos más importantes son la teoría de sistemas de ciudades surgida con el trabajo de Henderson (1974), la Nueva Geografía Económica iniciada por trabajos de Krugman (1991) y las explicaciones basadas en consideraciones de Economía Política.

Los modelos de sistemas de ciudades se le adjudican a Henderson y se han utilizado para explicar aspectos como el número, el tamaño y el tipo (ciudad diversificada o especializada) de las ciudades de un sistema, y la distribución de tamaños dentro del espacio. Extensiones posteriores analizan la distribución de recursos estatales entre ciudades, efectos de los costos de transporte, los efectos del crecimiento demográfico y económico, y las consecuencias de tener trabajadores de distintos tipos (por ejemplo, la desigualdad de ingresos).

Los modelos establecen una estructura de beneficios y desventajas en la formación de ciudades, conceptualmente denominadas centrípetas y centrífugas. Dentro de los fundamentos tenemos: la existencia de bienes o infraestructura pública compartida por los habitantes de una ciudad; la fuerza del mercado interno y por último las denominadas externalidades tecnológicas producidas por los mecanismos de sharing, matching y learning.

En cuanto a la existencia de bienes locales o infraestructura pública, la idea esencial es que estos implican altos costos fijos, los cuales son repartidos entre más personas o empresas cuando la población aumenta, en algunos casos, son fundamentales para la vida de las personas.

En este sentido, los análisis también incorporan factores negativos como contaminación, crimen, costo y cantidad de tiempo de traslado a los centros laborales o de recreación, accidentes, problemas sociales, mayor precio por la tierra y vivienda, congestión de bienes locales, entre otros. Una vez considerados estos elementos, buscan encontrar un tamaño óptimo, el cual maximiza el ingreso de las personas o su utilidad. El número de personas eficiente en una ciudad es el que pondera las ganancias y perjuicios: no existe un beneficio adicional de aumentar la población, debido a que los beneficios que ese habitante trae son completamente compensados por los problemas que vienen con él. Este tipo de resultados podría ser un parámetro de referencia, pero no podría aplicarse, porque la única manera de lograrlo sería a través de establecer controles de natalidad y movilidad dentro de los territorios.

Para explicar el tamaño de cada ciudad y el número de estas, se ha considerado 3 alternativas: gobiernos locales que maximizan la utilidad de sus ciudadanos; desarrolladores urbanos que buscan maximizar sus beneficios y para ello compiten por ciudadanos en un mercado nacional; por último sería la auto-organización, la cual se da espontáneamente debido a las acciones e interacciones atomísticas de personas y empresas. Las dos primeras alternativas enfatizan la planificación de las ciudades, mientras que la última su generación por acciones descentralizadas.

Otro tema relevante en esta literatura es el tipo de la ciudad (diversificada o especializada) y los efectos que esto tiene en la diferencia de tamaños entre ciudades. El primer efecto consiste en qué al juntarse más actividades en una ciudad, empresas y consumidores ahorran los costos de transporte por traer los bienes desde lejos. El segundo señala que con más sectores en una ciudad, la población es mayor y por lo tanto los costos de la urbanización (movilidad, vivienda, etc.) empeoran la situación para los agentes.

Para reconciliar los modelos con los sistemas de ciudades reales donde conviven ciudades especializadas con diversificadas, los análisis introdujeron economías de alcance, costos de transporte entre ciudades y la existencia de servicios que no pueden ser comerciados entre ellas. Cuando se señala que hay economías de alcance, significa que existen rendimientos crecientes y una reducción en los costos medios de producción cuando dos o más actividades son producidas en el mismo lugar.

Finalmente, se ha considerado el efecto del crecimiento demográfico y económico en los sistemas de ciudades. En cuanto al crecimiento de la población, la literatura ha estado centrada en los países desarrollados, en estos se encuentra que la distribución de la población en el sistema de ciudades es estable, situación contrapuesta a los países en desarrollo, donde las tasas de crecimiento son asimétricas y los niveles de desarrollo entre las diferentes regiones del país son contrastantes, factores que catalizan la migración interna.

Un enfoque teórico importante para explicar las concentraciones es la Nueva Geografía Económica, que previamente habíamos mencionado desde sus bases microeconómicas, la cual inició a través de los trabajos de Krugman (1991) y busca explicar por qué se forman grandes concentraciones demográficas y económicas. Para ello, esta corriente analiza la interacción entre los rendimientos crecientes a escala a nivel de empresas, la competencia imperfecta, los costos de transporte y la movilidad de los trabajadores.

Con respecto a las fuerzas de aglomeración, recurren a los efectos del mercado doméstico, los “círculos virtuosos” que se dan cuando los trabajadores son libres de moverse entre diferentes lugares. Hace énfasis en el *trade-off* entre distintas formas de retornos crecientes y costos de transporte. Asimismo, ha utilizado la competencia espacial y las diversas explicaciones acerca de la aglomeración y dispersión. La novedad del enfoque es que permite introducir diferentes factores y analizar sus interacciones en un marco de equilibrio general con competencia imperfecta.

Un aspecto importante es que los lugares donde se podría formar una aglomeración no tienen ventaja natural sobre el resto. De esta manera, enfatiza que no existe punto de partida y que el lugar donde se terminan aglomerando empresas y personas podría ser cualquiera. Incluso, se señala que puede ser producto de un accidente temporal que se refleje en un tamaño de mercado mayor. Así, cuando una ciudad empieza con una muy pequeña ventaja, esta se retroalimenta en el tiempo, y termina con la formación de un esquema Centro – Periferia, en donde un lugar alberga todo o gran parte del sector industrial con retornos crecientes y la periferia se especializa en productos agrícolas, intercambiándolos por manufacturas.

Una extensión importante ha sido la introducción de la teoría del crecimiento endógeno. De esta manera se ha podido analizar la interrelación entre la geografía y la acumulación de

capital físico, humano y del conocimiento. Una primera conclusión es que el crecimiento impulsa la aglomeración: cuando una industria se localiza en un lugar, también lo hacen sus inversiones y la acumulación de capital e ideas, esto hace más grande a los mercados, por lo cual se ven atraídas más firmas e inversiones, y así se crean polos de crecimiento regionales, mientras que los lugares con mercados más pequeños se estancan. Por su parte, la aglomeración promueve el crecimiento económico debido a que los costos de invertir en investigación y desarrollo (I+D) son menores en los lugares donde se ha acumulado mayor conocimiento. De esta manera, en el centro hay mayores incentivos a invertir en la generación de conocimiento; por lo tanto, aglomeración y crecimiento se retroalimentan fomentando la concentración de la actividad económica y la desigualdad regional.

Una extensión relevante ha sido la introducción del comercio exterior, estos estudios señalan que la apertura comercial beneficia a la periferia y debilita las ventajas relativas del centro. Krugman y Livas Elizondo (1996) hacen un estudio sobre la Ciudad de México y concluyen que la concentración se debió a la política de sustitución de importaciones, la cual cerró el comercio internacional y a las fuerzas centrípetas. En este contexto, se argumenta que la liberalización comercial que atravesó el país desde los 80 es la que ha promovido la desconcentración de las manufacturas debido a que cambió el foco desde el mercado interno (enfocado en el Distrito Federal) hacia el exterior; por lo tanto, las empresas ya no necesitan estar en la Ciudad de México para estar cerca de los consumidores o de los proveedores de insumos, puesto que estos están en Estados Unidos de América. Además, argumentan que esto es válido para todos los países en desarrollo que intentaron políticas de industrialización como la mexicana.

En el trabajo de Glaeser (2013) se ha mostrado la importancia de la interrelación entre los sistemas de transportes nacionales, la productividad agrícola y la apertura comercial en la formación de grandes ciudades. En particular, se muestra que en economías cerradas al comercio exterior, las grandes metrópolis necesitan sistemas de transporte eficientes y una agricultura productiva para sostener su crecimiento. Así, las ciudades estadounidenses y europeas utilizaron canales y, posteriormente, ferrocarriles para mover los bienes agrícolas e intercambiarlos por su producción manufacturera.

Sin embargo, cuando los países están abiertos al comercio exterior, no es necesario un sistema de transporte eficiente y el crecimiento de una ciudad puede ser promovido por la pobreza en el ámbito rural. Esto se da principalmente porque el comercio exterior disminuye la necesidad de desarrollar el transporte y la productividad en el campo; por otra parte, en las economías cerradas hay más incentivos para crear nuevas ciudades y para desarrollar un sistema urbano que cubra todo el país. Esto se debe a que empresas y consumidores se benefician de estar cerca de los lugares donde se realiza la producción agrícola debido a que los campesinos se ahorran los costos de transporte y los industriales consiguen un mejor precio por sus productos. Los incentivos de los productos manufactureros los llevan a localizar la ciudad lo más lejos posible de las existentes, no obstante, cuando el país comercia con el resto del mundo, los precios de las manufacturas son determinados en los mercados internacionales, por lo cual no se obtienen mejores precios al cambiar de localización, esto disminuye el incentivo a la formación de las ciudades. Según el autor, las razones dadas explicarían las diferencias en los procesos de urbanización europeo y el de los países en desarrollo. El primero se dio en un periodo de altos costos de transportes y comercio exterior limitado, y llevó a un sistema urbano disperso con ciudades que no diferían mucho en sus tamaños. El segundo llevo a un sistema concentrado en una o dos ciudades, usualmente puertos, en la época en que el comercio se recuperó del proteccionismo causado por la Gran Depresión y las guerras mundiales.

Dentro de las limitaciones de este análisis encontramos dos, en primer lugar se tiene que las reducciones de los costos de transporte no son explicadas, estas son tomadas como “exógenas” y solo analizan sus efectos. En segundo lugar, se establece poco énfasis en temas de bienestar y políticas públicas, exceptuando algunos trabajos, como uno de los mencionados.

Dentro de las teorías de la Concentración se encuentra la de Economía Política (rent seeking), la cual atribuye el crecimiento de las ciudades a las preferencias políticas. En el trabajo de Krugman y Livas Elizondo (1996) se argumenta que la política proteccionista en los países en desarrollo favorece la concentración. Al cerrarse los mercados, señalan que empresas y trabajadores buscarán estar cerca del mercado grande para ahorrarse los costos de transporte, por lo cual se formaran grandes y hacinadas ciudades; en contraste con esta explicación se

encuentran las ventajas competitivas<sup>5</sup> que tienen las ciudades portuarias, la apertura comercial y el aumento de los montos transados benefician a estas, por lo cual el comercio podría facilitar la concentración.

Existen diversos motivos por los cuales es beneficioso estar cerca del centro del poder. En primer lugar, la influencia política está en función de la distancia a la capital. Así, a lo largo de la historia, los actores políticos más importantes, estuvieron mayoritariamente localizados en las capitales o grandes ciudades. No solo la proximidad es importante, mientras más lejos se está de la capital surgen una serie de desventajas, con la lejanía es más difícil realizar actos violentos directamente contra las autoridades, corromper funcionarios, hay un menor acceso a la información y es más complicada la comunicación entre el gobierno y los actores políticos. En segundo lugar, está el favoritismo por la ciudad más grande, esta se manifiesta primordialmente a través de la transferencia de recursos. Vivir en la capital es más favorable cuando los gobiernos son débiles y ceden rápidamente a la presión local. La idea general es que la inestabilidad política centraliza las decisiones y el sistema político, más en países en construcción que provocan la centralización de las acciones.

En un trabajo realizado por Ales y Gleaser (1995), revisando 85 países alrededor del mundo. Entre los resultados más sobresalientes se encuentra que si la ciudad más grande es también la capital, su población es 42% más grande en promedio que en el resto del mundo. En América Latina estas son en promedio 40% más grandes que en el resto del mundo.

La inestabilidad también muestra ser importante; en países democráticos, por cada revolución o golpe de estado la ciudad principal es 2.4% más grande. Todos estos resultados señalan que para explicar la concentración económica es necesario tener en cuenta la política gubernamental, en especial en los países en que el Estado aún juega un rol importante, ya sea por el tamaño reducido del mercado o por una política de intervención activa.

---

<sup>5</sup> Ventaja Competitiva: Es un concepto planteado por Porter (1985), que pretende un refinamiento del concepto de ventaja comparativa planteado por David Ricardo en el siglo XIX; este concepto pretende incluir la capacidad tecnológica y operacional para mejorar la eficiencia en el uso de insumos, procesos de producción y creación de bienes. Para que una ventaja competitiva sea efectiva esta debe cumplir con las siguientes características: ser única, posible de mantener, netamente superior a la competencia y aplicable a variadas situaciones de mercado. Así podemos decir que las ventajas competitivas hacen referencia todos aquellos factores que favorecen a un país o empresa a destacarse sobre sus competidores; esto reafirma la importancia de la innovación constante.



### 1.3. Teorías Basadas en la Urbanización

En la literatura se han dado varias explicaciones acerca de los factores que han promovido la rápida urbanización de los países en desarrollo. Dichas declaraciones están relacionadas con las migraciones del campo a la ciudad debido a que estas han sido un factor importante en el crecimiento de las ciudades. A pesar del gran listado de causas que se conocen, la importancia cuantitativa de cada una no está definida. Entre estas determinantes se encuentran factores de “empuje” (en el sector rural) y de “atracción” (al sector urbano), una categorización intuitiva.

Williamson (1998) para distinguir la influencia de los factores internos o “endógenos” al fenómeno de urbanización de los factores “exógenos” al proceso, este autor ha clasificado las explicaciones en tres grupos, estos son: “los “límites” endógenos del crecimiento de la ciudad; los eventos exógenos externos y los eventos exógenos internos” (Williamson, 1988, p. 449).

Dentro los “límites” endógenos del crecimiento de la ciudad se agrupan explicaciones donde señalan que la estructura económica tiene efectos importantes sobre el desempeño económico. La idea básica de este grupo de explicaciones es que existen dos tipos de sectores, el “moderno” (de alta productividad, usualmente asociado a la manufactura) y el “tradicional” (de baja productividad, asociado a la agricultura), y que la transferencia de recursos, en especial de la mano de obra, desde los sectores con productividad baja a los de alta tiene un impacto positivo en el crecimiento económico, tanto en el corto como en el largo plazo. En el corto plazo los beneficios vendrían por ganancias de eficiencia debido a que los trabajadores ahora son empleados en sectores donde son más productivos. En el largo plazo, la acumulación se acelera debido a que los ahorros son mayores en el sector urbano. Asimismo, el proceso se retroalimenta: más migración atrae más ahorros, más inversión y más producción, lo cual genera más empleo y más migración.

En el segundo grupo, los llamados eventos exógenos externos, se encuentran los efectos del capital extranjero en los países en desarrollo, los precios internacionales y el precio del petróleo. En la primera, la intensidad del capital característica de los sectores urbanos atrae capitales foráneos, lo cual promueve el crecimiento de las ciudades. En cuanto a los precios

internacionales, Williamson señala que la rápida urbanización de los años 50 y 60 en el “tercer mundo” coincidió con una caída mucho menos dramática de los precios de los bienes manufacturados. En lo que respecta al precio del petróleo, una hipótesis es que debido a que las ciudades son intensivas en energía, el combustible tuvo un papel preponderante en la urbanización hasta los años 70 y que su posterior incremento desaceleró el crecimiento de las ciudades.

Los eventos exógenos internos, son los que quizá han tenido más relevancia. Las explicaciones más sobresalientes han señalado a la escasez de tierra agrícola, el sesgo urbano de las políticas estatales, el avance tecnológico desbalanceado a favor de los sectores urbanos y el rápido crecimiento demográfico como los culpables de la urbanización acelerada.

Hoselitz (1955) y (1957) considera que la falta de tierras, y por tanto de empleo, empuja a los trabajadores fuera del ámbito rural; no obstante, Williamson señala que para que este mecanismo tenga sentido es necesario que los precios agrícolas permanezcan fijos o, al menos, que estos no se ajusten de la manera en que deberían hacerlo. Esto es, debería explicarse por qué los precios no aumentan ya que, en principio, un aumento de estos podría incrementar el valor de la productividad marginal del trabajo e incrementar el empleo. Esto, en vez de expulsar gente del campo, la retendría.

La Ley de Engel tiene importantes efectos sobre la urbanización y el cambio estructural. La idea básica es que en las economías en crecimiento, la demanda por bienes urbanos (manufactura y servicios) aumenta en detrimento de la participación de los alimentos en el ingreso. Esto genera oportunidades en el sector urbano de la economía y limita las existentes en el sector agrícola. Además, mientras más rápido sea el crecimiento económico, más importantes son estos efectos.

Otro factor exógeno interno que ha sido mencionado como factor de la urbanización es el sesgo urbano, una serie de políticas gubernamentales implementadas favoreciendo el crecimiento de las ciudades en detrimento del sector rural. Las políticas que han sido utilizadas son varias: controles de precios que crean términos de intercambio en contra de la agricultura; tarifas y control de tipo de cambio utilizados para proteger a la industria urbana; manipulación de los mercados financieros para dirigir capital barato a las actividades

económicas urbanas; concentración de las inversiones públicas en las ciudades, las cuales crean servicios públicos posiblemente ofrecidos a un precio menor que el costo de producción y financiados por los impuestos recaudados en todo el país, entre otras políticas.

El hecho de que las innovaciones tecnológicas sean más comunes en los sectores urbanos tiene fuertes implicaciones. Es un hecho aceptado que los sectores manufactureros y los servicios tienden a introducir con mayor velocidad nuevas innovaciones tecnológicas, en claro contraste con el sector agrícola. De esta manera, como ya se ha mencionado, la industrialización genera urbanización.

Por último, otros factores importantes destacados han sido la distribución desigual de las tierras agrícolas, el crecimiento poblacional en el lugar de origen y el nivel de instrucción. Este último, señalado por Schultz (1982), concluye que los trabajadores menos educados serían menos capaces o estarían menos predispuestos a migrar.

Con respecto a las explicaciones al proceso de desplazamiento de la población del campo a la ciudad, Lenin (1972) en “El desarrollo del capitalismo en Rusia” retoma el pensamiento de Marx, refiriendo a que la transición en la ocupación de la población se debe a que en su naturaleza del modo de producción capitalista, el proceso de expansión del Capital Constante se encuentra directamente relacionado al aumento absoluto del Capital Variable, a pesar de que este disminuye en términos relativos. En cambio el sector agrícola, para aumentar el Capital Variable, requiere de un aumento de la cantidad de tierra.

De acuerdo con esto, la industria crecerá y buscará concentrarse cerca de su mercado, por lo que la concentración y diversificación de las actividades permitirá la consolidación de centros industriales. Su efecto sobre el sector agrícola, es la sobrevivencia únicamente de la agricultura mercantil y capitalista. Así, el aumento de la población ocupada industrial y comercial se realiza en detrimento de la población ocupada en el sector agrícola; proceso de expansión capitalista que se realiza de dos maneras: “1) desarrollo del capitalismo en un país viejo, poblado o en la parte vieja de un país; 2) desarrollo del capitalismo en la “nueva tierra”. El primer proceso expresa un mayor desarrollo de las relaciones capitalistas ya cuajadas: el segundo, la formación de relaciones capitalistas nuevas en el nuevo territorio. El primer

proceso significa el desarrollo del capitalismo en profundidad, el segundo en extensión” (Lenin, 1972, p.552).

En este proceso, el capital consideró primordial controlar los procesos de trabajo en la producción industrial, así el trabajo artesanal inicial transitó a procesos de trabajo más especializados. En el capitalismo moderno, existe una extensión acelerada de la complejidad de la división técnica y social del trabajo dentro de los centros urbanos; esto sostenido por la innovación tecnológica y organizativa. Para alcanzar esta evolución existe una estrecha relación entre el capital y el Estado como un elemento fundamental para la reducción de costos y tiempo en el movimiento espacial. La reducción de costes del transporte y las comunicaciones puede facilitar la dispersión y la descentralización de la actividad en espacios geográficos.

En este escenario, la planificación gubernamental de los diferentes niveles interviene en estrecha relación con actividades privadas y empresariales. La aglomeración permite la convergencia de los procesos de acumulación de capital facilitando la creación de espacios económicos más amplios, esto requiere el suministro de bienes colectivos y nuevos sistemas administrativos dentro de la región. El aumento del costo de vida contribuye al aumento de las demandas salariales, los trabajadores pueden organizarse mejor en sus luchas contra la explotación gracias a su concentración regional; los precios del suelo y de los inmuebles aumentan a medida que la clase rentista aumenta su control sobre recursos cada vez más escasos, elementos que contribuyen a disminuir la competitividad. Cuando los costos locales aumentan rápidamente, los capitalistas buscan otros lugares en la economía global donde realizar sus actividades.

La concentración de la actividad genera una disparidad entre regiones, donde unas tienden a enriquecerse y otras aseveran su decadencia, a esto Gunnar Myrdal (1957) denomina “Causalidad Circular y Acumulativa”, las regiones avanzadas atraen nuevas actividades, tienen mejor infraestructura, mayor acceso a medios de producción y mano de obra necesarios, esto genera un círculo virtuoso que permite la expansión capitalista profunda y extensiva. En cambio, las regiones en decadencia quedan atrapadas en un círculo de deterioro, donde las actividades económicas desaparecen y la fuerza de trabajo tiene que migrar.

El capital para reinventarse constantemente, debe tener a su alcance, excedentes de capital y de mano de obra. Dentro de estos beneficios, el capital crea por su propia naturaleza tales excedentes, desempleo masivo y una sobreacumulación de capital. La absorción del excedente mediante la expansión geográfica y la reorganización espacial contribuye a resolver el problema de los excedentes que carecen de oportunidades rentables. Para alcanzar estos fines requieren de la intervención del Estado que podría tener otros fines como lo señala Harvey (2014): “Buena parte de la acumulación de capital pasa entonces a través del Estado en formas que no están necesariamente dirigidas a la maximización del beneficio, sino a fines sociales o geopolíticos. Incluso en los Estados más volcados en los principios de la privatización y la neoliberalización, el complejo militar-industrial queda aparte del resto de la economía como un lucrativo abrevadero en el que se sacian libremente los intereses privados subcontractados” (p.61).

### **Reflexión Final**

Podemos concluir que los enfoques extraídos desde la teoría económica han sustentado los análisis de formación y crecimiento de las ciudades en variables económicas generales, análisis focalizados en la movilidad y concentración de dos agentes microeconómicos, las empresas y los trabajadores. Asimismo, observamos que los análisis basados en la teoría previamente expuesta se sostienen en análisis históricos que buscan interrelacionar las decisiones de los agentes con los eventos económicos suscitados.

En este sentido, debido a los intentos de simplificar y homogeneizar la teoría económica seguida, la incorporación de las condiciones endémicas de los espacios geográficos todavía tiene elevados límites, en consecuencia, las acciones gubernamentales implementadas carecen de análisis específico y limitan su capacidad de acción a potenciar las capacidades de un sector económico. Dentro de este trabajo, se considera la especificidad y dinámica del espacio geográfico a lo largo del tiempo como un elemento fundamental para explicar la estructura económica de las ciudades. Esto debido a que la dinámica económica, política y social incide de manera directa en la reconfiguración de la movilidad, suministro de servicios y actividad económica dentro de una ciudad.

## **Bibliografía**

Arnott, Richard y Daniel McMillen (2006). *A Companion to Urban Economics*, Estados Unidos de América, Blackwell Publishing.

Asuad Sanen, Normand Eduardo (2016). *Desarrollo regional y urbano: tópicos selectos*, México, UNAM.

Eberts, Randall W. & McMillen, Daniel P. (1999). "Agglomeration economies and urban public infrastructure", *Handbook of Regional and Urban Economics*, Países Bajos, Elsevier, Vol. 3, chapter 38, pp. 1455-1495.

Glaeser, Edward L.; Jed Kolko; y Albert Saiz (2001). "Consumer city". *Journal of Economic Geography*, Estados Unidos de América, Oxford University Press, vol. 1, no. 1, January, pp. 27-50.

Glaeser, Edward L. (2013). "A World of Cities: The Causes and Consequences of Urbanization in Poorer Countries". *National Bureau of Economic Research*, Estados Unidos de América, Working Papers 19745.

Harvey, David (2014), "Diecisiete contradicciones y el fin del Capitalismo", Ecuador, Quito.

Henderson, J. (1974). "The size and type of cities". *American Economic Review*, Estados Unidos de América, Vol. 64, pp.640-656.

Hoselitz, B.F. (1955). "Generative and parasitic cities". *Economic Development and Cultural Change*, Estados Unidos de América, Vol.3, pp. 278-294.

Hoselitz, B.F. (1955). "Generative and parasitic cities". *Economic Development and Cultural Change*, Estados Unidos de América, Vol.3, pp. 278-294.

Hoselitz, B.F. (1957). "Urbanization and economic growth in Asia". *Economic Development and Cultural Change*, Estados Unidos de América, Vol. 5, pp.42-54.

Krugman, Paul (1991). "Increasing Returns and Economic Geography". *Journal of Political Economy*, University of Chicago Press, Estados Unidos de América, Vol. 99, pp. 483-99.

Krugman, Paul (1999). "The Role of Geography in Development". *International Regional Science Review*, Estados Unidos de América, Vol. 22, No. 2, pp. 142–161.

Krugman, Paul y Livas Elizondo, Raul (1996). "Trade policy and the Third World metropolis". *Journal of Development Economics*, Estados Unidos de América, Elsevier, vol. 49, pp. 137-150.

Lenin, Vladimir I. (1972), "El Desarrollo Capitalista en Rusia", Santiago, Chile, Editora Nacional Quimantú.

Marshall, Alfred (1890), "Principios de Economía", Madrid, España. Octava Edición 2005.

Myrdal, Gunnar (1957), "Economic Theory and Underdeveloped Regions", Londres, Reino Unido, Ed. Duckworth.

Ottaviano, Gianmarco y Thisse, Jacques-Francois (2004). "Agglomeration and economic geography". *Handbook of Regional and Urban Economics*, Países Bajos, Elsevier, Vol.4, pp. 2563-2608.

Porter, M.E. (1985). "Competitive Advantage", Free Press, New York, Estados Unidos de América, 1985.

Rosenthal, Stuart S. and Strange, William C. (2004). "Evidence on the nature and sources of agglomeration economies". *Handbook of Regional and Urban Economics*, Países Bajos, Elsevier, Vol. 4, pp. 2119-2171.

Schultz, T.P. (1982). "Lifetime migration with educational strata in Venezuela". *Economic Development and Cultural Change*, Estados Unidos de América, Vol. 30, pp. 559-583.

Williamson, Jeffrey G. (1988). "Migration and urbanization". *Handbook of Development Economics*, Estados Unidos de América, Elsevier, Vol.1, pp. 425-465.

## **Capítulo 2**

### **Conformación de la Zona Metropolitana del Valle de México. Evolución Económica y Demográfica**

#### **Introducción**

El presente capítulo tiene como objetivo delimitar el espacio geográfico en estudio, así como su dinámica poblacional y económica general. Esto se debe a que la zona metropolitana ha tenido diferentes momentos de expansión territorial complejos, fragmentados y a menudo desordenados.

Así, identificar la integración de las diversas demarcaciones a la dinámica metropolitana es un proceso complicado; por eso resulta relevante estudiar la dinámica de expansión territorial y demográfica, debido a que los cambios económicos y poblacionales se encuentran estrechamente relacionados con los cambios en el territorio. Por ello, resulta relevante redefinir a lo largo del tiempo el espacio geográfico, principalmente a partir de la segunda mitad del siglo XX.

#### **2.1. La Zona Metropolitana del Valle de México**

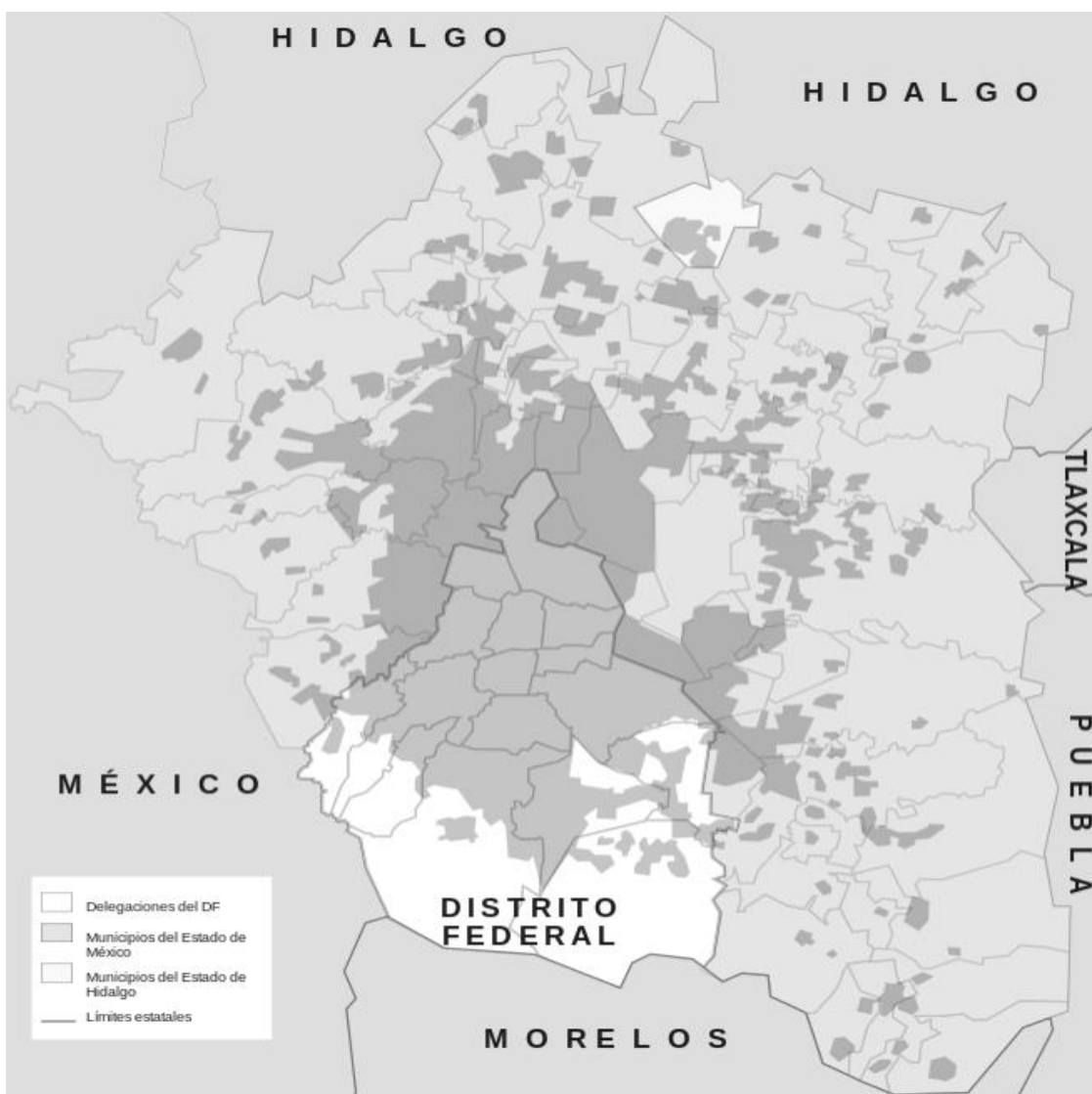
La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), cuyo núcleo es la Ciudad de México, es un área geográfica de 7954 Km<sup>2</sup> que se extiende sobre el también llamado valle de Anáhuac, un valle de 9,560 km<sup>2</sup> que se encuentra a un promedio de 2,240 m. sobre el nivel del mar. El valle de México está rodeado de montañas en los cuatro lados creando una cuenca con una sola abertura pequeña en el norte, atrapando todas las emisiones de escape de la ciudad. En la parte sur de la cuenca, la cordillera alcanza una altitud de 3.952 m sobre el nivel del mar; y hacia el este los volcanes alcanzan una altitud de más de 5,000 m. Por su altura sobre el nivel del mar, la Ciudad de México posee climas que van desde el templado hasta el frío húmedo y tundra alpina en las partes más altas.

La zona urbana presenta un clima subtropical de tierras altas, 17,5 °C de media anual, con temperaturas máxima media de 28 °C. Si bien las características climáticas han permanecido invariables en los últimos siglos, la desecación de los lagos y la creciente urbanización han



modificado la temperatura, la humedad y la lluvia en el ámbito de la ciudad. La superficie que conforma la Zona Metropolitana se encuentra dentro del Valle y políticamente dentro de tres entidades federativas (Ciudad de México, Estado de México e Hidalgo), siendo el Estado de México que representa el 80% de la extensión territorial (véase Mapa 2.1).

**Mapa 2.1. Zona Metropolitana del Valle de México, (2010)**



Fuente: INEGI

En el año 2016, la ZMVM fue responsable del 23% del Producto Interno Bruto (PIB) del país; es un espacio donde habitan cerca de 22 millones de habitantes, lo que representa el 18.4% del total nacional. Es una de las mayores concentraciones humanas de América Latina y del mundo, la Organización de la Naciones Unidas (ONU) en 2016 la considero como la

séptima ciudad más poblada del mundo. En la actualidad, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) delimita la ZMVM entre las 16 Demarcaciones territoriales de la Ciudad de México y 60 municipios conurbados (véase Tabla 2.1), uno de ellos en el estado de Hidalgo, los restantes en el Estado de México.

**Tabla 2.1. Demarcaciones Territoriales y Municipios de la ZMVM**

<b>Entidad Federativa</b>	<b>Demarcaciones territoriales/Municipios</b>
<b>Ciudad de México</b>	Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Benito Juárez, Coyoacán, Cuajimalpa de Morelos, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, Magdalena Contreras, Miguel Hidalgo, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza, Xochimilco.
<b>Estado de México</b>	Acolman, Amecameca, Apaxco, Atenco, Atizapán de Zaragoza, Atlautla, Axapusco, Ayapango, Coacalco de Berriozábal, Cocotitlán, Coyotepec, Cuautitlán, Chalco, Chiautla, Chicoloapan, Chiconcuac, Chimalhuacán, Ecatepec de Morelos, Ecatepec, Huehuetoca, Hueypoxtla, Huixquilucan, Isidro Fabela, Ixtapaluca, Jaltenco, Jilotzingo, Juchitepec, Melchor Ocampo, Naucalpan de Juárez, Nezahualcóyotl, Nextlalpan, Nicolás Romero, Nopaltepec, Otumba, Ozumba, Papalotla, La Paz, San Martín de las Pirámides, Tecámac, Temamatla, Temascalapa, Tenango del Aire, Teoloyucan, Teotihuacán, Tepetlaoxtoc, Tepetlixpa, Tepotzotlán, Tequixquiac, Texcoco, Tezoyuca, Tlalmanalco, Tlalnepantla de Baz, Tultepec, Tultitlán, Villa del Carbón, Zumpango, Cuautitlán Izcalli, Valle de Chalco Solidaridad, Tonanitla
<b>Hidalgo</b>	-Tizayuca

Fuente: INEGI

## **2.2. La Ciudad de México. *Centralismo desde el Origen.***

La formación de la Cuenca de México<sup>6</sup> finalizó cuando la intensa actividad volcánica dio origen a la Sierra de Chichinautzin en el sur del Valle de México, la cual conformó una represa natural que favoreció la existencia de lagos y tierra fértil, condiciones para el establecimiento de los primeros pobladores. Las condiciones naturales constituyeron un

<sup>6</sup> Se denomina Cuenca de México a la región conformada por cuatro valles, al sur se ubica el Valle de México, al noroeste el Valle de Cuautitlán, al nororientel Valle de Apan y al norte el valle de Tizayuca.

factor importante para atraer a la población que trajo como consecuencia un crecimiento urbano.

“La fundación de México-Tenochtitlan, antecedente histórico de la Ciudad de México, data del año 1324 en un islote en el lago Texcoco (o lago de Metzliapan) en la porción central de la Cuenca de México que a la llegada de los españoles ocupaba una superficie aproximada de 13 km<sup>2</sup>, con aproximadamente sesenta mil habitantes. Desde el templo mayor, partían hacia los 4 puntos cardinales las principales calzadas y las chinampas que crecieron con más velocidad fue hacia el sur, debido a la calidad y facilidad de suministro de agua a través de acueductos” (Valverde y Aguilar, 1987).

El tejido urbano se conformó con una periferia de chinampas “urbanas”, las cuales se encargaban de la producción de alimentos, estas chinampas crecieron en función del aumento de la demanda de alimentos. Tenochtitlan funcionaba por los tributos que tenía que pagar la periferia, por lo que se convirtió en el centro de intercambio de bienes, su principal aportación en infraestructura fue la creación de sistemas hidrológicos que controlaban las lluvias y secaban terrenos de la zona lacustre, los cuales posteriormente fueron ocupados.

Con la llegada de los españoles, reconstruyen la ciudad sobre las ruinas, utilizando los trazos indígenas y estructura económica, utilizando el conocimiento renacentista, fue una ciudad donde predominaban los conventos, hospitales y colegios. Para Hardoy (1972) en las primeras décadas de invasión y dominio español se fundaron tres tipos de aglomeraciones humanas en el continente, estas son: la factoría fortificada o fortaleza, usada para el reconocimiento de nuevas costas y para los primeros intercambios con la población local; los centros de conquista, no tenían una base económica sólida y la mayoría desapareció; por último, las ciudades propiamente, cuando ya era posible para los españoles explotar los recursos naturales y humanos encontrados.

Para los españoles, la fundación, emplazamiento y diseño de las ciudades respondió a los intereses de la corona y de los invasores por extender y garantizar el control del territorio conquistado. De esta manera, la ciudad definió la transición de la conquista a la colonización, el interés poblador de la corona y la necesidad sentida por cada conquistador de otorgar a su “empresa” una base estratégica permanente. Un aspecto importante de estas nuevas

aglomeraciones es su localización, Sanz (2004) señala que los españoles además consideraban los accesos a la ciudad, el control de territorios circundantes extensos, la existencia de densas poblaciones indígenas para ser utilizadas como mano de obra, acceso a recursos naturales, el clima y capacidad de defensa; esto explica porque la mayoría de los asentamientos hispanos se establecieron sobre los indígenas, lo cuáles se habían creado por criterios similares. Así, la influencia de los aspectos prehispánicos es la localización de las ciudades. Por su parte, también es cierto que muchas aglomeraciones indígenas quedaron abandonadas y olvidadas debido a que ya no eran funcionales a los intereses españoles. El objetivo del sistema era el de implantar el sistema de dominación española y las instituciones necesarias para la maximización del excedente colonial (envíos de minerales a la metrópoli y beneficios del monopolio comercial).

Para el siglo XVII habitaban cerca de 50 mil personas. En 1790 el Conde de Revillagigedo realizó un censo para la Nueva España donde marco un total de 144,760 habitantes para la Ciudad de México (Gutiérrez y Zambrano, 2005). Entre la infraestructura establecida se encontraban mejoras en el alumbrado, recolección de basura y provisión de agua potable.

En el siglo XVIII, la principal actividad económica era la producción de metales preciosos, principal exportación de la metrópoli al exterior, principalmente a Europa. Para principios de siglo, la Ciudad de México no tenía un fuerte predominio sobre el resto de ciudades, a pesar de ser la más importante de la Nueva España. De esta forma el índice de primacía para 1790 era únicamente de 1.3, reflejando que la Ciudad de México tenía únicamente 30% más habitantes que Puebla, que constituía la segunda ciudad de la época; para inicios del siglo XIX el índice se eleva a 2.0. Este notable cambio se debe a un crecimiento demográfico y al aumento de la migración, esta proveniente del campo debido a las constantes crisis agrarias de los últimos decenios del siglo anterior.

En el siglo XIX del México independiente, se reafirma a la Ciudad de México como el centro político y administrativo, periodo donde el gobierno de la ciudad tuvo frecuentes cambios, pasando de administración municipal a Distrito Federal, en 1898 se define con los actuales límites. La primera mitad del siglo XIX es una época de convulsión política, los primeros gobiernos comenzaron a actuar en medio de una profunda crisis económica y financiera en la que las actividades productivas se habían desarticulado a causa de la guerra de

independencia y las relaciones comerciales con Europa se encontraban limitadas. Las constantes guerras internas y externas provocan el deterioro de la ciudad, los bienes del clero se desamortizan y ante la necesidad de cubrir los gastos del Ayuntamiento, se realiza la venta de terrenos, próximos a utilizarse en el crecimiento urbano. Es una etapa donde las actividades económicas se centran en su mercado interno y los productos mineros permanecían como principales bienes de exportación.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, los avances en infraestructura se focalizan en torno a la capital, esto generó el principal centro industrial y comercial del país. La construcción de la red ferrocarrilera tuvo como punto de partida la ciudad; en 1889 concentraba más del 50% de la capacidad instalada del servicio eléctrico (Garza, 1987). Ambos factores favorecieron la consolidación del capitalismo industrial; las industrias se ubicaron en la periferia, principalmente al norte; la población de menores recursos se asentó al oriente en fraccionamientos, espacios sin servicios y cerca de la zona salitre del Lago de Texcoco. La expansión del poniente, orientada a estratos de ingreso alto y medio, se instaló servicios de agua, drenaje y electricidad, debido a esto, fue la zona de mayor expansión demográfica.

Es a partir de esta época cuando la ciudad de México inicia su acelerado crecimiento, para 1870 aumenta a 240,000 habitantes, en 1884 a 300,000 y en 1900 a 368,898. De esta manera, para 1900 el índice de primacía<sup>7</sup> se eleva a 4.4 y sigue aumentando hasta alcanzar 7.2 en 1950, para estabilizarse en alrededor de seis en los decenios siguientes. La focalización de la política pública e inversión productiva en torno a la capital, permitió el aumento de la urbanización y consolidó el centralismo económico dentro del país.

### **2.3. Dinámica Económica y Demográfica de la Zona Metropolitana del Valle de México llegado el siglo XX**

El desarrollo de la división social del trabajo establece una nueva estructura de producción durante el siglo XX: el sector secundario aumenta su importancia en el PIB de 16.7% en 1900 a 34.9% en 1985; en detrimento, la participación de las actividades agropecuarias se reducen de 25.8% en 1900 a 9.2% en 1985. Estos cuatro porcentajes reflejan la transformación de la

---

<sup>7</sup> El Índice se calcula de la siguiente manera:  $I_p = (P_1/P_2)$  donde  $P_1$  es la Población total de la Ciudad de México y  $P_2$  la población de la ciudad de Guadalajara, la segunda en cantidad de población en el país.

estructura de producción y como ocurre de manera simultánea con la urbanización de México, por lo que Garza señala: “La urbanización es un proceso de transformación secular de las estructuras rurales en urbanas. Según esta concepción, la urbanización se caracteriza por el desarrollo incesante de la división social del trabajo, que transfiere la fuerza laboral agrícola hacia actividades secundarias y terciarias; la modernización tecnológica de los procesos de producción; la creciente diferenciación política y social entre los sectores rural y urbano; y por dar origen a la ciudad estimulando la multiplicación de su número y el aumento del tamaño de las urbes existentes” (Garza, 1990).

En el primer tercio del siglo XX la superficie urbana se duplicó, en 1930 alcanzó los 80 Km<sup>2</sup>, las pequeñas poblaciones cercanas como Azcapotzalco, Tacuba, Tacubaya, Coyoacán, San Ángel, empezaron a formar parte de la ciudad. En 1910, la población de la ciudad llegó a cerca de 500,000 habitantes, para 1920 a 600,000 habitantes y en 1930 poco más de 1 millón de habitantes. En 1930 México tenía cerca de 46,800 establecimientos industriales de los cuales menos del 7% se localizaban en la ciudad de México.

Para 1940, la población aumentó a 1, 595,000 habitantes, absorbía el 7.9% de la población nacional, tasa de crecimiento a 2.7% anual y un área urbana a 115 Km<sup>2</sup>. La distribución de la ciudad era muy similar a la de finales del siglo XIX, durante esta década se dio un importante flujo migratorio del campo a la ciudad, población de escasos recursos que se estableció en espacios no autorizados, fue una etapa donde los asentamientos irregulares representaron el 70% del crecimiento urbano. En ese año el PIB estimado para la ciudad fue de 107,000 millones de pesos que significaron 33.5% del total nacional. En términos sectoriales la urbe participa con 36.2% del sector secundario y 46.2% del sector servicios. Durante la etapa de la posguerra, la industrialización se convirtió en un objetivo prioritario para la mayoría de las naciones latinoamericanas, tenían como referencia el modelo de Estados Unidos, donde la industria se convertía en el eje económico y su dinamismo impulsaba los demás sectores, este proceso fue con actividades novedosas o transformaciones de viejos oficios en grandes complejos industriales impulsadas por un sector privado visionario.

El proceso de industrialización estadounidense ofrecía empleo y salarios para los trabajadores, importantes ganancias privadas y aumento de la recaudación impositiva. Sin

embargo, en América Latina, predomina la pequeña y mediana empresa orientada principalmente a la producción de bienes básicos, tenía enorme dependencia externa en insumos, tecnología y bienes de capital. Para 1950 los establecimientos industriales alcanzaron 63,500, 12.7% se ubicaron en la ciudad. Durante los siguientes 20 años, la producción industrial mantuvo su dinámico crecimiento alcanzando tasas de 7.3% anual entre 1950 a 1960 y 8.9% en 1960 a 1970. La concentración de establecimientos en la ciudad avanzó a 27.9%, 33,200 establecimientos.

En 1950 la población aumentó a 3, 283, 014 habitantes, la tasa de crecimiento entre 1950-1960 fue 4.79%. En esta etapa, predominó la desconcentración de las instalaciones urbanas hacia la periferia como el surgimiento de Ciudad Universitaria, debido al continuo crecimiento de asentamientos irregulares, se restringió el crecimiento de asentamientos habitacionales y el establecimiento de industrias; política contraria al Estado de México, que promovió el desarrollo urbano e industrial en los municipios colindantes al Distrito Federal, con la finalidad de acercar a las industrias a su principal mercado de consumo la Ciudad de México, en un modelo económico focalizado en su mercado interno, el centro urbano más importante es también el principal mercado. En este periodo surgió la Zona Satélite, que llegado los años sesenta y debido a la falta de planeación urbana, pronto se unió a la ciudad.

En los años sesenta sobrepasó los límites del Distrito Federal hacia el norte, la población alcanzó los 5, 392, 869 habitantes, 52.5% en la Ciudad Central<sup>8</sup>, 33.3% en Delegaciones Contiguas<sup>9</sup>, 4.5% en Delegaciones del Sur<sup>10</sup> y el 9.7% en Tlalnepantla y Naucalpan. Esta expansión requirió desconcentración de servicios, comercio y centros de trabajo; se modificó la estructura urbana y surgió el problema del transporte. La política sobre asentamientos irregulares prevaleció, sin incorporarlos a servicios urbanos, esto llevó incremento de toma clandestina en agua y luz; como compensación surgieron políticas que promovían la construcción de conjuntos habitacionales. Debido a la creciente demanda de servicios, se

---

<sup>8</sup> Ciudad Central: Delegaciones Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Venustiano Carranza y Benito Juárez

<sup>9</sup> Delegaciones Contiguas: Delegaciones Azcapotzalco, Gustavo A. Madero, Álvaro Obregón, Coyoacán, Iztapalapa e Iztacalco

<sup>10</sup> Delegaciones del Sur: Cuajimalpa, Magdalena Contreras, Tlalpan, Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta.

incrementaron las instalaciones educativas, de salud y transportes. La industria continúa su expansión al norte en el área conurbada del Estado de México.

La explicación de la polarización del crecimiento poblacional, en particular su componente migratorio, la encontramos en el hecho de que la Ciudad de México y posteriormente la zona metropolitana en su conjunto fueron el centro del proceso de industrialización por sustitución de importaciones de México entre 1930 y 1970, la concentración y centralización del capital generó un importante mercado laboral y expectativas de mejores condiciones de vida para los inmigrantes, lo cual atrajo a las migraciones campesinas. Es una etapa donde la esperanza de vida aumentó, en 1930 las personas vivían en promedio 34 años, para 1980 alcanzó 67 años. Los niveles de natalidad eran elevados en los primeros 40 años, la tasa de fecundidad promedio era de 6.75; para 1970 comienza a disminuir, llegando a 4.84 en 1980. Es importante destacar el crecimiento absoluto de 8, 561 empresas entre 1960 a 1970 y de 5, 307 entre 1970 a 1980.

En este punto, comienza a evidenciarse el proceso de cambio económico y social, sus manifestaciones en los ámbitos de la transformación productiva y lo que Fajnzylber (1992) denomina, el “casillero vacío”, que consiste en que ningún país de la región ha logrado simultáneamente crecimiento y equidad. Este escenario, establece niveles de consumo austero para un modelo que prioriza el mercado interno, libera recursos para la inversión, pero la relación capital-producto es baja y limita los incentivos para la innovación y expansión.

El crecimiento permite incorporar novedades en fábricas y productos, contribuye a elevar la productividad y, por consiguiente, la competitividad internacional. La ampliación del mercado interno por la masificación del consumo de los bienes básicos, los cuales se refinan a medida que aumenta la productividad, suscita aprendizaje industrial, necesario para una exitosa y duradera industrialización.

Durante 1950-1970 la contribución de la ZMVM al PIB nacional aumentó de 31.2% a 34.6%. El porcentaje de la ZMVM en la población nacional también aumentó durante el período, alcanzando 8,875, 787 habitantes en 1970, 18.2% del total nacional, su participación en la economía nacional se mantuvo por arriba de la importancia demográfica. La superficie



alcanzó los 660 Km<sup>2</sup>, para la década subsecuente la tasa de crecimiento anual del Distrito Federal fue de 2.74%, mientras que para los municipios conurbados del Estado de México fue del 9.61%, destaca el crecimiento de Nezahualcóyotl, que en 1970 tenía 580,000 habitantes, para 1980 alcanzó 1,342,230 habitantes. En esta década continuó la expansión industrial hacia el norte de la Zona Metropolitana, en 1973 se realizaron importantes inversiones para la construcción de zonas habitacionales de nivel medio alrededor del parque industrial de Cuautitlán Izcalli.

De 1970 a 1980 la tasa de crecimiento del PIB en México fue todavía importante (6.6% en términos reales), prosiguiendo la dinámica económica creciente. En esta década la participación de la Ciudad de México en el PIB nacional continuó aumentando hasta alcanzar 37.8% en 1980. En forma paralela, su crecimiento demográfico fue mayor que el nacional, y en 1980 absorbe 20.8% y 37.0% de la población total y urbana del país, respectivamente. En ese año alcanzó 18 municipios del Estado de México, tenía 13,840,505 habitantes y la zona urbana ocupaba 1,025 Km<sup>2</sup>; el 64% de la población vivía en el Distrito Federal y el 36% en el Estado de México. La distribución fue de 18.8% en la Ciudad Central, 37.4% en Delegaciones Contiguas, 7.6% en Delegaciones del Sur y 36.2% los municipios conurbados. La mayor concentración de firmas industriales ocurre en 1980, cuando se encontraban establecidas 38,500, que representan 29.5% del total nacional.

La implementación del modelo de sustitución de importaciones por 50 años, dio como resultado una impresionante concentración industrial, en 1930 la ciudad representaba el 28.5% del PIB industrial, para 1980 alcanza 48.0%. Así, una de las 229 ciudades producía casi la mitad del total de mercancías industriales.

A partir de 1982, el crecimiento económico se ha detenido y la ZMVM en 1985 reduce su participación en el PIB al 35.3%, el personal ocupado decrece de 1.1 millones en 1980 a 844,000 en 1985 y las empresas industriales se reducen de 38,400 a 33,100, indicadores que describen la crisis económica. Antes de la crisis, la expansión económica de la urbe estimuló el crecimiento acelerado de las ciudades a su alrededor que conforman un subsistema urbano altamente integrado. Este proceso reducía la tendencia hacia mayores niveles de concentración de población e industrial en el núcleo urbano central. Esta situación es uno de los determinantes fundamentales del agravamiento de sus problemas urbanos, tales como el

desempleo, el déficit habitacional, el aumento de zonas marginadas, la contaminación atmosférica, así como la inadecuada dotación de servicios. En esta década la superficie de la urbe aumenta 158%.

Para la década de 1990, se acelera la expansión territorial producto de dos reformas gubernamentales, la reforma agraria que permitió a ejidatarios y comuneros de la periferia a la ZMVM la venta de sus tierras y la reforma de los organismos estatales de vivienda para los trabajadores. En ese momento, las grandes inmobiliarias podían adquirir los terrenos agrícolas del área conurbada a bajo costo, sobre estos construyeron miles de viviendas de interés social, en grandes conjuntos alejados del perímetro urbano y dispersos sobre la periferia norte y oriente. Para el año 2000, la ZMVM alcanzó 18, 396, 677 habitantes y el 53.2% de la población se encuentra en 41 municipios conurbados (58 del Estado de México y 1 de Hidalgo); 28.2% en Delegaciones Contiguas, 9.4% en la Delegaciones del Sur y 9.2% en Delegaciones Centrales.

En el momento de observar la Tabla 2.2, podemos advertir la redistribución de la población hacia los municipios conurbados en detrimento de la Ciudad Central; la cantidad de municipios conurbados que con el paso del tiempo se han incorporado, ha tenido una dinámica más acelerada a partir de 1990.

**Tabla 2.2. Distribución de la Población en la ZMVM, 1950-2010**

<b>Año</b>	<b>Ciudad Central (%)</b>	<b>Delegaciones Contiguas (%)</b>	<b>Delegaciones del Sur (%)</b>	<b>Municipios Conurbados (%) *</b>	<b>Población Total (Habitantes)</b>
<b>1950</b>	68.0	20.3	4.5	7.0 (2)	3,283,014
<b>1960</b>	52.5	33.3	4.5	9.7 (2)	5,392,869
<b>1970</b>	32.7	39.6	5.1	22.6(12)	8,875,787
<b>1980</b>	18.8	37.4	7.6	36.2(18)	13,840,505
<b>1990</b>	12.4	31.9	6.9	48.8(29)	15,563,795
<b>2000</b>	9.2	28.2	9.4	53.2(41)	18,396,677
<b>2010</b>	8.6	25.6	9.9	56.0(60)	20,116,842

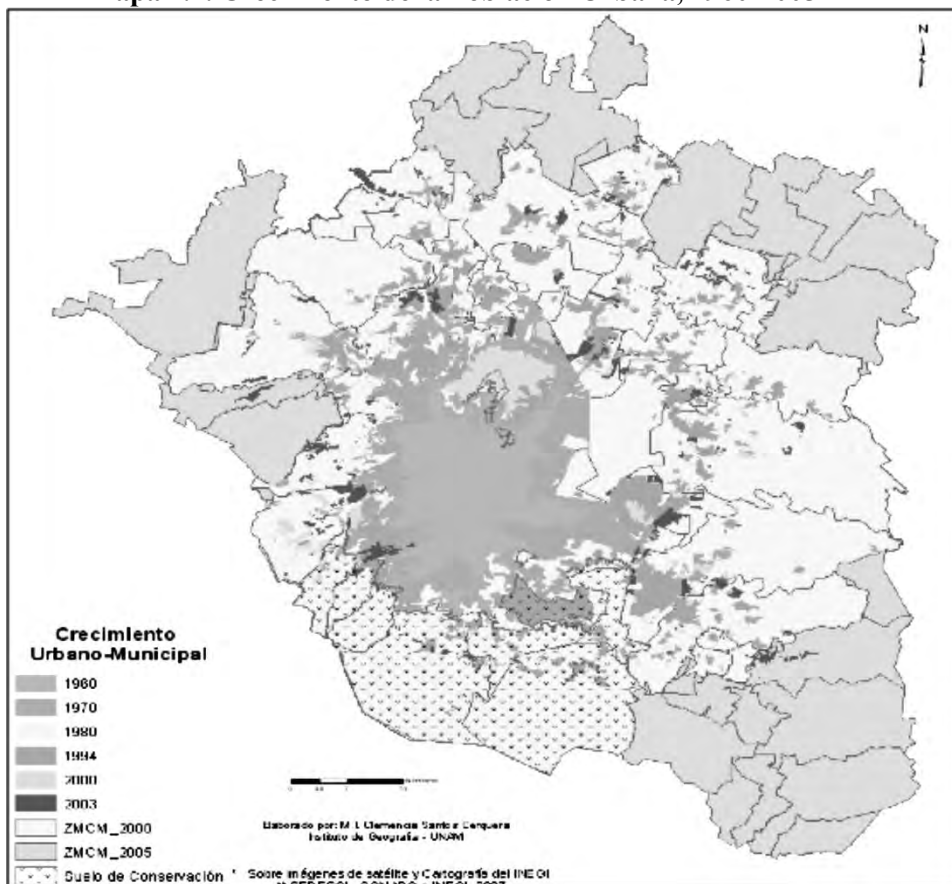
Elaboración propia con datos de Censos Poblacionales \*Municipios conurbados (a)

Para 2010, la ZMVM alcanza la demarcaciones políticas actuales, la superficie ocupada por la metrópoli es aproximadamente tres veces mayor a la de 1990 (véase Mapa 2.2), aunque el aumento de la población ha sido mucho menor, la tasa de crecimiento promedio fue de 1.3%,

con una caída de la densidad demográfica. En 1970, el DF generó el 32.2% del PIB industrial nacional, pero su participación descendió hasta 10.86% en 2009; el Estado de México, tuvo un descenso moderado: bajo de 17.51% en 1970 a 14.07% en 2009.

Al revisar la dinámica industrial y de concentración demográfica, podemos concluir que la acelerada urbanización de México durante el siglo XX ha sido resultado de la rápida industrialización ocurrida hasta 1982. Los efectos de la crisis económica iniciada en los años 80, en conjunto con la desregulación del uso de suelo, fue un factor determinante para el aumento de la aglomeración urbana.

**Mapa 2.2. Crecimiento de la Población Urbana, 1960-2005**



Fuente: Santos (2012)

## Reflexión Final

En conclusión, podemos decir que la Ciudad de México surgió como la mayoría de las ciudades antiguas por ventajas naturales que se han diluido con el paso del tiempo. La predilección por el centralismo en largos periodos de inestabilidad política, concentró las

decisiones en la ciudad y permitió que la infraestructura se desarrollará con mayor velocidad dentro de la urbe, esto mejoró la calidad de vida dentro de la ciudad e incentivo la migración.

Con el cambio de modelo económico, la desregulación del proceso de desarrollo urbano actuó como catalizador de la expansión territorial, disminuyó la densidad de población y diluyó las ventajas económicas de la aglomeración; la reestructuración interna polarizó los espacios de concentración de la población sin reubicar los centros de trabajo, agudizando los problemas de movilidad.

## **Bibliografía**

Almoguera, Pilar (2000). “Sistemas urbanos, ciudades globales y áreas metropolitanas”, *Homenaje a José Estébanez Álvarez*, España, Complutense, Vol. II, pp.963-970.

Bielza de Ory, Vicente y González, Rafael (2000), “Reestructuración económico-territorial de las grandes ciudades y nuevos enfoques para su estudio”, *Homenaje a José Estébanez Álvarez*, España, Complutense, Vol. II pp.983-1003.

Calvo Palacios, José Luis (2000), “Planificación urbana y estrategia de la sostenibilidad”, *Homenaje a José Estébanez Álvarez* Vol. II, España, Complutense, pp. 1069-1078.

Chávez, Ana María (2007), “La región central de México en transición: tendencias económicas y migratorias a finales del milenio”, *Taller nacional sobre migración interna y desarrollo en México: diagnóstico, perspectivas y políticas*, México, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Fajnzylber, Fernando (1992). “Industrialización en América Latina. De la «caja negra» al «casillero vacío»”, *Nueva Sociedad*, Santiago de Chile, núm.118, pp. 21-28.

Fajnzylber, Fernando (1983), “La Industrialización Trunca”, México, Nueva Imagen.

Frenkel, Roberto y Rapetti, Martín (2011), “Fragilidad externa o desindustrialización: ¿Cuál es la principal amenaza para América Latina en la próxima década?”, *Serie Macroeconomía del Desarrollo*, Santiago de Chile, CEPAL, núm.116.

Garza, Gustavo (1987). “Inicios del proceso de industrialización en la ciudad de México: aparición del ferrocarril y la electricidad”, *Atlas de la Ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal, El Colegio de México.

Garza Villarreal, Gustavo (1990). “El carácter metropolitano de la urbanización en México, 1900-1988”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, México, El Colegio de México, Vol. 5.

Gutiérrez, María Teresa, González, Jorge y Zamorano, José Juan (2005). “La Cuenca de México y sus cambios demográfico-espaciales”, *Temas selectos de Geografía de México*, México, Instituto de Geografía-UNAM.

Hardoy, Jorge (1972). “Las formas urbanas europeas durante los siglos XV al XVII y su utilización en América Latina”, *Urbanización, migración y cambios en la sociedad peruana*. Perú, Instituto de Estudios Peruanos, Urbanización y proceso social en América, Vol. 3.

Jáuregui Ostos, Ernesto (2005). “El Clima de la Ciudad de México”, *Temas selectos de Geografía de México*, México, Instituto de Geografía-UNAM.

OECD (2015), “OECD Territorial Reviews: Valle de México, México”, Paris, OECD Publishing.

Pescador, Jorge y Garza, Gustavo (1993). “La Concentración Económica en la Ciudad de México, 1876-1910”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, México, El Colegio de México, Vol. 8, núm. 1.

Santos, Clemencia (2012), “Interacciones y tensiones: expansión urbana y el suelo de conservación”, en Aguilar, Adrián (coord.), “La sustentabilidad en la Ciudad de México. El suelo de conservación del Distrito Federal”, México, Instituto de Geografía-UNAM, CONACYT, Miguel Ángel Porrúa, 2012, en edición

Sanz, Porfirio (2004). *Las ciudades en la América Hispana: siglos XV al XVIII*, España, Silex.

Schteingart, Martha y Garza, Gustavo (1984). “Ciudad de México: Dinámica Industrial y Estructuración del espacio en una metrópoli semiperiférica”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, México, El Colegio de México, Vol. 18, núm. 4.

Unikel, Luis (1972). “La dinámica del crecimiento de la Ciudad de México”, Estados Unidos de América, Indiana University, pp. 507-516

United Nations (2016). “The World cities in 2016”, Estados Unidos de América, United Nations Department of Economic and Social Affairs.

Valverde, Carmen y Aguilar (1987). “Características físico-geográficas y primeros pobladores de la cuenca de México”, *Atlas de la Ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal, El Colegio de México.

Zárate Martín, Antonio (2000). “Globalización y forma urbana”, Homenaje a José Estébanez Álvarez Vol. II, España, Complutense, pp. 1311-13

## Capítulo 3

### La Zona Metropolitana del Valle de México Previo a 1994

#### Introducción

Desde los años setenta, los niveles de concentración poblacional excesiva e irregular expansión territorial hicieron presentes externalidades negativas, factores negativos para las economías de aglomeración y costos sociales crecientes. El modelo de sustitución de importaciones privilegió el centralismo político y económico, la ZMVM se convirtió en el principal centro de desarrollo durante muchos años; escenario presentado a nivel mundial, Krugman (1993) en Geografía y Comercio afirma que el peso central de la economía de los países, principalmente en países en desarrollo, depende principalmente de regiones y ciudades.

La caída y contracción del mercado interno a partir de la década de los años 70, propició la necesidad de aumentar la competitividad de la industria nacional ligada al mercado interno. Esta situación se reforzó a raíz del cambio de modelo, lo que propició la especialización económica de las ciudades.

#### 3.1. Transformación Económica y Política en un Contexto de Crisis Económica

Llegada la década de los ochenta, el cambio de modelo económico en un contexto de crisis económica, no consideró el crecimiento económico y desarrollo urbano ordenado, debido a la poca reflexión en temas de planeación y ordenamiento territorial. La desigualdad en México se refleja en la ciudad (el Índice de Gini en 1984 era de 0.447<sup>11</sup>), existen áreas irregulares con insuficiente infraestructura y servicios, viviendas en condiciones muy precarias y debido al aumento del desempleo, se incrementa la economía informal. Para competir en la economía global, es importante elevar la eficiencia de la infraestructura, de servicios, mejorar el marco legal del uso de suelo; estos factores reducirán los problemas de movilidad y simplificarán el costo de vida dentro de las ciudades, elementos sustanciales para

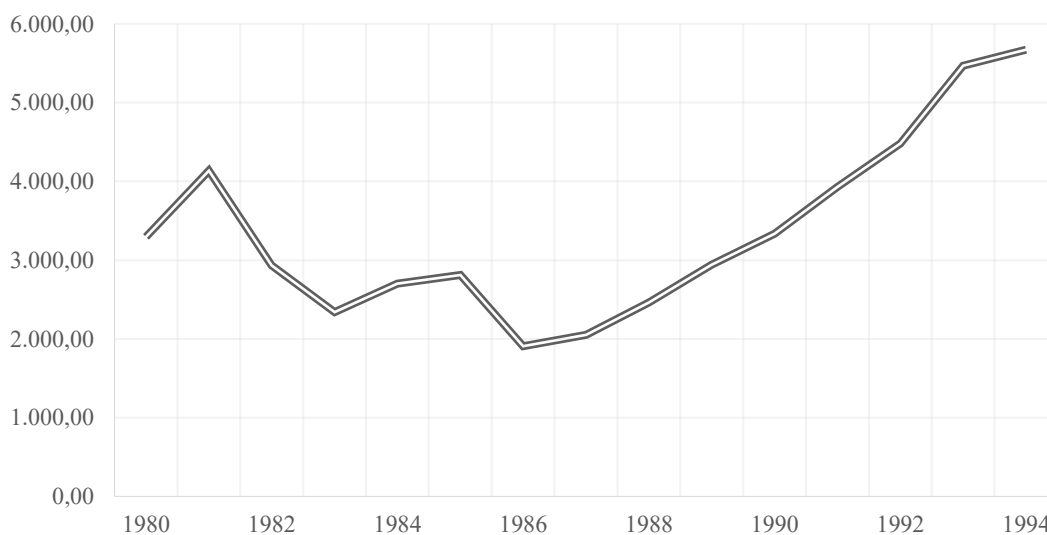
---

<sup>11</sup> Estadísticas de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE)

mejorar la calidad de vida en una ciudad y construir un andamiaje más eficiente dentro las cadenas de valor internacional.

La crisis económica, llevó al gobierno federal a una drástica reducción del gasto público, los ajustes presupuestarios se hicieron a costa de la inversión pública y el desarrollo social. La inflación de estos años fue elevada: 81% en 1983, 106% en 1986 y 159% en 1987. Para disminuir las consecuencias negativas se devaluó el tipo de cambio, lo cual provocó una caída considerable de los salarios reales. A ello se sumaron el terremoto de septiembre de 1985 y la baja en los precios internacionales del petróleo. El PIB per cápita de 1980 era de 3,295.89 dólares, para 1988 alcanzó los 2,459.99, año dónde iniciaban síntomas de recuperación económica (ver Gráfica 3.1), el nivel más bajo del PIB per cápita fue en 1986 (1,906.82 dólares).

**Gráfica 3.1. PIB Per Cápita, 1980-1994  
(Dólares estadounidenses)**



Elaboración propia con datos del IMF, World Economic Outlook, Abril 2018

Entre 1980 y 1982, la caída de los precios internacionales del petróleo y el incremento en las tasas de interés en el mercado internacional de capitales, complicaron el entorno macroeconómico, provocando desequilibrios internos y externos, principalmente en el presupuesto público, nivel de empleo, inflación y en el déficit de la balanza comercial y de pagos.

En esta década surgió la necesidad de descentralizar las decisiones en desarrollo urbano, del ámbito federal paso a responsabilidad de las dependencias estatales y municipales. Así, las dependencias han actuado de manera descoordinada limitando sus acciones a sus demarcaciones políticas, esto ha traído resultados insatisfactorios. Esta experiencia evidenció la necesidad de crear una instancia que resolviera los problemas de coordinación entre las diferentes jurisdicciones, tales como las cuestiones ambientales, dotación de agua y drenaje, vialidad y transporte, promoción económica, planeación, adecuación del marco legal, entre otros.

Independientemente de la distribución de atribuciones gubernamentales entre los tres niveles de gobierno, la ZMVM ha experimentado a lo largo de su existencia, varias etapas de crecimiento, expansión, relativo decrecimiento y reestructuración productiva y habitacional. En la implementación del nuevo modelo, las condiciones de concentración para la ciudad cambiaron sustancialmente, se experimentó un cambio significativo en términos de centralidad y de la configuración de sus ventajas territoriales, tanto de atracción como de rechazo, dando lugar a una nueva estructura territorial en términos productivos y residenciales.

Desde esta época, la reestructuración urbana es cedida a la iniciativa privada y a las condiciones del mercado, esta decisión ante la debilidad gubernamental genera un marco regulatorio escaso; para especialistas en urbanización, es el inicio de la megalopolización, crecimiento extensivo y exponencial de la urbe hacia la periferia. Los efectos inmediatos de estos procesos han sido el despoblamiento de las áreas centrales, el mayor deterioro social y material del hábitat de amplias capas de la población y de las áreas centrales e industriales, absorción y destrucción indiscriminada de las áreas rurales periféricas.

### **3.2. Tercerización y Expansión territorial**

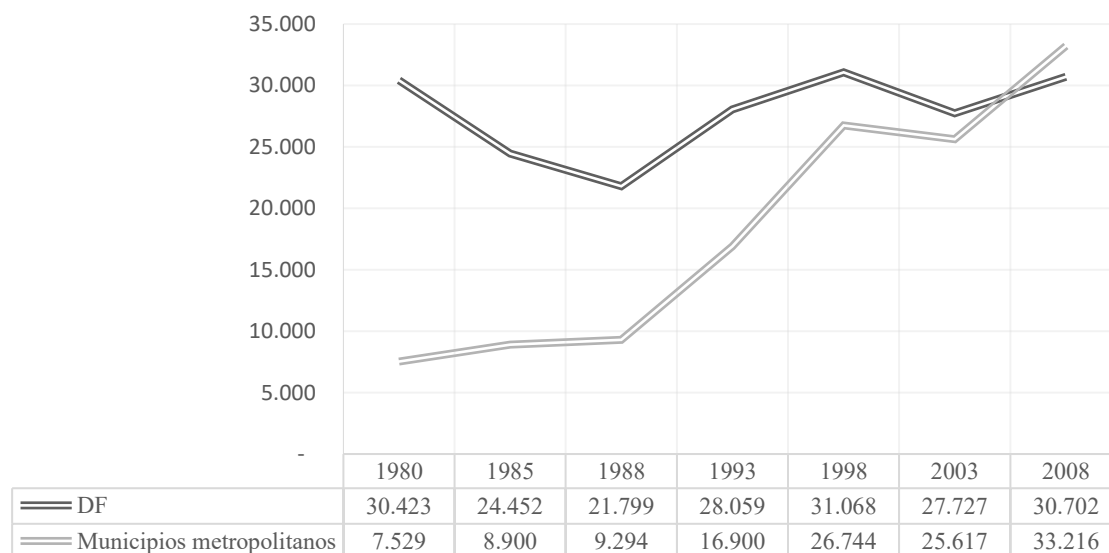
Como consecuencia económica de los cambios estructurales, la ciudad inicia procesos de desindustrialización y expansión del comercio y los servicios en las áreas centrales. La ZMVM en 1980 aportaba el 45% del PIB terciario nacional, reflejando la concentración del sector en una sola ciudad.



La crisis económica redujo la tasa de crecimiento de la población urbana, el índice de primacía disminuye de 5.7 en 1980 a 5.1 en 1988, la participación en la población urbana nacional en el mismo periodo, pasó de 35.4 a 29.6%. A nivel nacional, las 10 principales ciudades del país concentran el 66% del PIB terciario. Es en este periodo de transición de un modelo hacia el interior a otro completamente al exterior, donde la ciudad llegó a su punto más alto de concentración poblacional y económica, las políticas de descentralización en otras partes del territorio, particularmente en actividades del sector secundario, actuó como catalizador del ya iniciado proceso de tercerización económica.

En este cambio, el Distrito Federal fue el más afectado, la industria fue desplazándose hacia los municipios cercanos, principalmente en el norte, como Ecatepec, Cuautitlán, Cuautitlán Izcalli y Tepotzotlán. Se buscó a través de medidas gubernamentales, descentralizar también al comercio y a los servicios de las Delegaciones Centrales, a finales de 1982 se inauguró la Central de Abasto, localizada en la delegación Iztapalapa. La Central de Abasto representa aún hoy la principal opción de comercialización de alimentos, procesados y frescos en la ZMVM. La transformación productiva en la ZMVM simplifico las cadenas productivas y focalizo su especialización en consolidarse como el centro de servicios avanzados más importante del país.

**Gráfica 3.2. Número de Establecimientos Industriales del Distrito Federal y Municipios Conurbados de la ZMVM, (1980-2008)**



Elaboración propia con datos de los Censos Económicos 1980, 1985, 1993, 1998, 2003, 2008.

En la Gráfica 3.2, presentamos como el aumento de establecimientos industriales predomina en el Estado de México, esto confirma que el desarrollo de nuevos espacios industriales, se realizaron dentro de los municipios conurbados de la metrópoli.

Los servicios más importantes fueron desplazándose del Centro Histórico, para establecerse en las Avenidas más importantes, como Paseo de la Reforma y la avenida Insurgentes (en su tramo centro-sur), conformándose como los dos corredores económicos más importantes de la ciudad, nunca han sufrido un desplazamiento significativo, debido a los altos costos del suelo de la zona.

Las determinantes fundamentales de la proliferación y distribución territorial de estos corredores en la zona metropolitana fue: la ubicación y facilidades en el flujo de transporte de mercancías y pasajeros, sobre todo automóviles, modalidad dominante de movilidad; la dispersión de las zonas de residencia de la población, lo cual exigía la localización cercana del abasto de bienes y servicios a su ubicación, y ofrecía un mercado importante a sus proveedores, incluidas las cadenas de tiendas de autoservicio y departamentales.

“El reducido crecimiento de la ocupación manufacturera en la zona, se compensa en cierta manera con las tasas de crecimiento en los sectores de comercio y servicios. El fenómeno es particularmente interesante, referido de manera especial a los casos del Estado de México y del Distrito Federal. La ocupación en manufacturas tuvo un decremento en el período de (1985-1988) del 1.13% en el caso del Estado de México y del 22.7% en el Distrito Federal, frente a un crecimiento de 2.58% en el resto del país. Mientras que en el comercio, el Estado de México tuvo un crecimiento de 7.10% y el Distrito Federal de 3.07% en el mismo período, frente a uno de 6.46% en el resto del país, En los servicios, el Estado de México creció un 10.35% y el Distrito Federal un 11,59%, frente a 3.36% en el resto del país” (Merino, 1998).

La importancia y el crecimiento de los servicios, se incrementó significativamente con la crisis de la década de los años 80, ya que en 1980 aportaba 43.4% del PIB nacional, para 1988 alcanzó el 47.2%. El mayor peso correspondió al Distrito Federal con dos terceras partes y el Estado de México con una quinta parte del total.

Fue a partir de 1988 donde la expansión del sector terciario fue más dinámico (véase Tabla 3.1), en el periodo de 1988-1993 los niveles de crecimiento del personal ocupado dentro de este sector crecieron de manera similar a la cantidad de establecimientos dentro del sector; para 1998 fue el personal ocupado mayor a los establecimientos, lo que reafirma la prioridad del sector terciario como la actividad de mayor valor agregado y como fuente de empleo dentro de la ZMVM.

**Tabla 3.1. Tasa de Crecimiento Promedio Anual del Valor Agregado Censal Bruto, Establecimientos y Personal Ocupado en Comercio y Servicios en la ZMVM, (1980-2003)**

<b>Año</b>	<b>Valor Agregado Censal Bruto (%)</b>	<b>Establecimientos (%)</b>	<b>Personal Ocupado (%)</b>
<b>1980-1985</b>	1.47	1.47	2.72
<b>1985-1988</b>	0.88	3.80	4.70
<b>1988-1993</b>	11.29	8.53	8.81
<b>1993-1998</b>	9.04	4.14	5.87
<b>1998-2003</b>	8.57	1.36	6.23

Elaboración propia con datos de los Censos Económicos 1980, 1985, 1988, 1993, 1998, 2003

En este contexto surge el proyecto de Santa Fe, que pretendía la reconversión de uno de los espacios más degradados del área metropolitana, es decir los tiraderos de basura de Santa Fe, en una zona de "primer mundo" aprovechando su cercanía con varias zonas de alto nivel como las Lomas de Chapultepec, Tecamachalco y otros elegantes suburbios que empezaban a formarse en los años ochenta en el sector poniente del Distrito Federal.

Los actores fundamentales en estos cambios metropolitanos han sido los gobiernos locales facilitando la acción del capital privado, particularmente el capital inmobiliario-financiero nacional y transnacional asociado. Para el año de 1992, las reformas a la legislación agraria federal que permitieron a los ejidatarios y comuneros de núcleos agrarios periféricos a la ZMVM la venta de sus tierras, antes inalienables, a las empresas inmobiliarias; las reformas

a la legislación de los organismos estatales de vivienda (INFONAVIT<sup>12</sup>, FOVISSSTE<sup>13</sup>), los cuales se transformaron en organismos de financiamiento hipotecario para que sus beneficiarios adquirieran vivienda producida por el sector inmobiliario privado. Así, se establecieron las bases en la mercantilización de la vivienda pública en el país. Desde entonces, las grandes inmobiliarias construyeron mini-viviendas de interés social en grandes conjuntos alejados del perímetro urbano. El resultado ha sido una expansión urbana dispersa, como archipiélago.

La constante expansión urbana, así como el cambio estructural interno, tuvieron impacto en las funciones económicas de la ciudad. Se aceleró la expansión del comercio, de tal manera que el comercio al menudeo, se expandió a la misma velocidad y en las mismas direcciones que las zonas habitacionales. El comercio al mayoreo de alimentos procesados y frescos se consolidó principalmente en la Central de Abasto y en el barrio de La Merced.

El desplazamiento de la industria se ha dado de dos maneras: la industria ligera como el procesamiento de alimentos y bebidas, textiles, químicos y productos metálicos se han localizado en la actual periferia metropolitana, en municipios como Cuautitlán Izcalli, Cuautitlán, Tepotzotlán, Tultitlán, entre otros, cada vez más al norte y más alejados del Distrito Federal. La industria restante se ha reubicado en sitios alejados de la ZMVM, generalmente orientados al norte de la república, ciudades fronterizas con los Estados Unidos o con fácil acceso y fuerza de trabajo suficiente, tal es el caso de la industria en Aguascalientes, San Luis Potosí, Querétaro, Toluca, Torreón, etc.

Este escenario podría confirmar la premisa de Krugman (1991) donde señala que la formación de economías de escala en regiones alternas, combinada con la apertura comercial pudiera representar una fuente de ganancias adicionales para ciertas empresas o industrias, motivando así la formación de nuevas aglomeraciones industriales. Este argumento podría tener validez para la economía mexicana si se considera que el periodo posterior a la apertura se caracterizó por las elevadas tasas de crecimiento de la industria en los estados de la frontera norte. Además, por largo tiempo el sector industrial fue protegido de la competencia externa

---

<sup>12</sup> INFONAVIT: Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores

<sup>13</sup> FOVISSSTE: Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado

con subsidios y otros medios, así como por políticas de precios favorables, incluyendo la tasa de cambio. Es probable que las empresas que sobrevivieron al ingreso al GATT y al posteriormente Tratado de Libre Comercio (TLCAN), fue por su alta competitividad.

La concentración de servicios educativos, salud, profesionales, financieros, entre otros, ha provocado que el Distrito Federal sea una entidad de fuerte atracción para los migrantes temporales o flotantes, provenientes sobre todo de los municipios conurbados, sin la necesidad de llevar a cabo un cambio de residencia. La población acepta los costos del viaje al trabajo, aunque sean excesivos, con tal de mantener su empleo, pues se enfrenta a una situación económica de estancamiento o lento crecimiento y cuenta con pocas oportunidades de trabajo, o bien porque su bajo nivel de escolaridad y calificación reduce sus posibilidades de emplearse. No obstante, también se observan flujos migratorios permanentes, principalmente intrametropolitanos. Estos cambios territoriales, ya sean permanentes o temporales, pueden llegar a modificar la conformación y la estructura por edad y sexo de los diversos espacios geográficos, y con ello las demandas y necesidades en diversos ámbitos.

Las funciones económicas actuales de la actualmente denominada Ciudad de México, son exclusivas en la mayor parte de ellas, le dan un carácter estratégico para el desarrollo económico y social de la región y del país. La Ciudad de México se desempeñó como el principal polo de servicios avanzados y tradicionales de baja productividad a la vez que dispersa la actividad y el empleo industrial hacia su periferia inmediata. Por lo que sus áreas contiguas se industrializan y expanden los servicios, constituyéndose a su vez en polos industriales y de servicios. De hecho, la región en su conjunto se transformó, de especializarse nacionalmente en la industria en el año de 1988, a los servicios en 1996.

La contracción de la actividad industrial de la región se redujo por efectos del ajuste estructural, la competencia internacional y la reorientación hacia el mercado externo, particularmente la del Distrito Federal, manteniéndose sólo en sectores que presenta ventajas competitivas. Los nuevos establecimientos, en su mayoría pequeños y medianos, se dispersaron en otras partes de la ciudad, sin contar con infraestructura y equipamiento adecuado, ni encadenamientos, sin economías de escala y aglomeración, ni externalidades. La dotación de infraestructura, las economías de escala y aglomeración, y las externalidades generadas en las antiguas zonas industriales, se pierden o desaprovechan, al tiempo que las

nuevas implantaciones carecen de ellas por su dispersión y fragmentación. La reorientación de las industrias afecta el mecanismo de sharing, desarticula las cadenas de valor urbanas, perjudicando a las pequeñas industrias intermedias. La desregulación de la industria y la apertura a la importación de insumos, llevaron a la sustitución de proveedores nacionales por extranjeros, perdiéndose los efectos multiplicadores sobre la industria local.

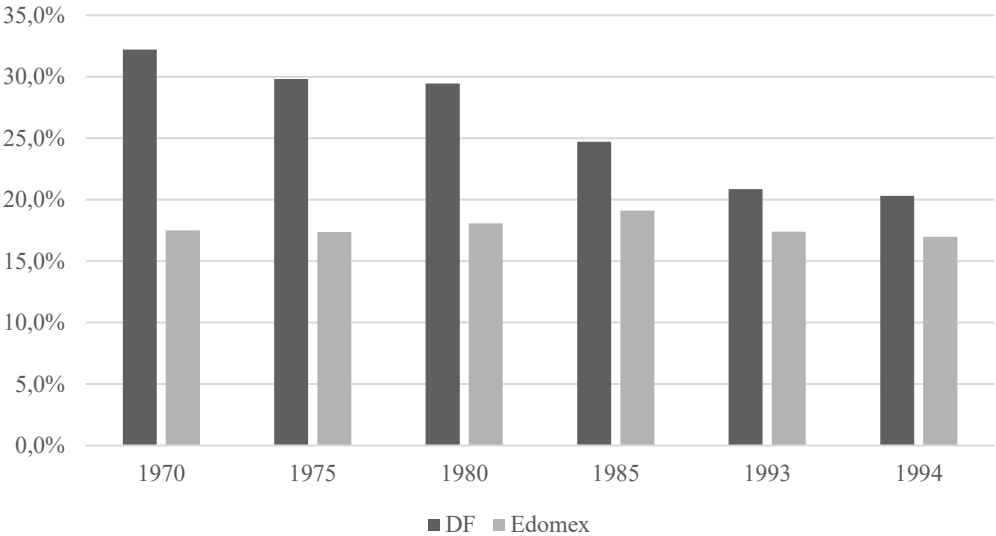
Con relación a las economías de escala, no hay evidencia que muestre que en el sector manufacturero haya sido un factor que incentivara la dispersión o aglomeración de centros industriales. Sin embargo, la falta de economías de escala puede deberse a que el sector manufacturero estuvo muy concentrado previamente. Por tanto, se puede señalar que aunque la apertura comercial impactó la localización geográfica del sector manufacturero, el cual tendió a aglomerarse hacia la región fronteriza, generando un proceso dispersivo en la industria de la región central, no existe evidencia de que este proceso haya dado origen a economías de escala o externas necesarias para estimular el crecimiento manufacturero regional.

Por su parte, los costos de transporte cobran una nueva relevancia en la nueva geografía económica de la localización manufacturera, tanto por el contexto de la mayor dinámica comercial con Estados Unidos como por la importancia del peso del mercado. Por ello, los costos de transporte parecen ser determinantes en la localización manufacturera, de acuerdo con el destino de los bienes e insumos producidos. Por tanto, el comercio internacional, los encadenamientos hacia atrás y hacia adelante y las economías de escala han influido en un cambio geográfico de las actividades manufactureras, generando nuevos patrones de aglomeración en la región fronteriza del norte del país.

La desindustrialización ha tenido efectos territoriales importantes: las antiguas zonas fabriles, dotadas de infraestructura productiva, están en proceso de deterioro, estancamiento tecnológico y de cambio de uso; muchas fábricas se convirtieron en bodegas, otras fueron demolidas y sustituidas por centros comerciales, oficinas o viviendas; otras permanecen vacías y abandonadas; y hay muchos terrenos baldíos en las zonas fabriles no consolidadas. La falta de los recursos materiales y tecnológicos que les permitiría adaptarse al nuevo ambiente productivo está arrojando a millones al torrente migratorio, engrosando las filas de trabajadores no calificados que se esfuerzan desesperadamente por sobrevivir.

El PIB manufacturero de la región presenta una tendencia descendente, pasó de 55.6 a 44.1% de 1970 a 1996. Dicho descenso se inicia en la década de los años 80, reduciéndose en el periodo más agudo de la crisis de 1980 a 1985, a 51.7% y disminuyendo más aún para el año de 1988, a 45.7%. La reducción del sector manufacturero de la región, en su totalidad se dio en el centro regional. En el Distrito Federal, entre 1980 y 1994 la contribución al PIB manufacturero pasó del 32.2 a 20.31% y en el Estado de México, sólo se redujo del 17.51 al 16.99% (Observar Gráfica 3.3).

**Gráfica 3.3. Participación del Distrito Federal y Estado de México en el PIB Manufacturero (1970-1994)**



Elaboración propia con estadísticas históricas de INEGI

Las nuevas funciones económicas de la ZMVM, se combinaron a su vez con cambios significativos en sus funciones económicas regionales y en el desarrollo territorial. Dado que deja de cumplir su función básica de centro industrial, transformándose en un centro de servicios modernos y avanzados, nacional e internacionalmente; por el otro proporciona mercado y empleo en servicios de baja productividad a la población desempleada y migrante. El ajuste estructural orientó la industrialización en función de las exportaciones, el crecimiento basado en el mercado externo y al capital privado nacional e internacional como los agentes del crecimiento económico.

Regionalmente destacan sus efectos de dispersión industrial y empleo hacia la periferia, la cual a su vez crece por efectos de la transición demográfica inconclusa. Territorialmente, estas transformaciones económicas para el año de 1980 se caracterizaron por incrementar el proceso de integración de la región Centro, manteniéndose la tendencia creciente de la ciudad, además de presentarse el desarrollo metropolitano de las ciudades de Puebla, Toluca, Cuernavaca y Tlaxcala. Con las políticas económicas descoordinadas se dio una transformación desigual y complementaria entre el desarrollo industrial y los servicios de las economías de las entidades federativas que integran la región, caracterizada por un proceso de difusión económica y poblacional del centro regional a las entidades de la periferia.

### **3.3. Decisiones Políticas. *Consecuencias Laborales y Sociales***

Los gobiernos de la Ciudad de México y de las entidades de la región, no modificaron la agenda gubernamental, sin adoptar las nuevas funciones de promoción y desarrollo, ni los cambios institucionales y organizacionales basados en los gobiernos locales desde una perspectiva de integración regional y del desarrollo territorial sustentable.

La falta de una concepción regional y territorial integral nacional, limita seriamente esta necesidad. Las políticas federales regionales se caracterizan por privilegiar la equidad, sin considerar la eficiencia, ni los cambios que se suscitan en el comportamiento económico al considerar la dimensión espacial de la economía y del desarrollo a través de la conformación regional y territorial.

Desde 1985-1990, la combinación de diversas causas (problemas en el mercado de trabajo formal, bajos salarios, traslado de industrias y dependencias públicas hacia otras regiones del país, los sismos de 1985, la contaminación ambiental y la inseguridad pública), han influido para que la zona metropolitana paulatinamente sea menos atractiva como destino de los migrantes. El poblamiento regional describe desde entonces un movimiento centrífugo cada vez más marcado, hace que las delegaciones centrales y contiguas experimenten saldos migratorios negativos.

Así, el proceso de desconcentración poblacional de la ZMVM hacia los espacios originales se ha consolidado y se expresa en múltiples formas: en el ámbito del intercambio poblacional,



el DF es cada vez menos importante como lugar de destino para quienes abandonan alguna entidad, a pesar de que ésta sigue siendo el origen de la mayoría de los inmigrantes; también, la intensidad de los flujos de migrantes entre el DF y el Estado de México continúa, pero el flujo de inmigrantes se acerca al área suburbana del Estado de México, poblaciones que han seguido ganando terreno sobre los ejes carreteros, consumando prácticamente la conurbación.

De 1970 a 1990, si la región hubiera crecido en la misma medida que el país, se deberían haber creado tres millones de empleos, de los cuales el 56% corresponderían al Distrito Federal mientras que el 44% restante a las otras entidades de la región centro. No obstante, dado que los estados de la región Centro crearon la misma proporción de empleos que el Distrito Federal, es evidente el desplazamiento en la creación de empleos del Distrito Federal a las otras entidades regionales. En otras palabras, los 1.6 millones de empleos que dejó de crear el Distrito Federal fueron creados por las entidades de la región Centro.

En el resto de la región, la reconversión productiva implicó un incremento de su industrialización tanto en función del mercado interno como del externo, por la influencia que ejerció el centro sobre la periferia, al desplazarse el empleo y la producción hacia ella. En este sentido, se podría suponer que la aglomeración urbana más antigua, se transformó en un centro de consumo, un espacio donde se interrelacionan las posibilidades de comercio y servicios. Así, el Distrito Federal, transito a la especialización de servicios y conservó la centralización de los servicios gubernamentales, educación e investigación, cultura, recreación y salud. “Entre 1980 y 2001, el sector terciario aumentó su participación en el PIB del DF, del 66,01 % al 76,00 %. Al interior, los subsectores que más aumentaron su participación fueron: los servicios financieros, seguros y bienes inmuebles, del 8,38 % al 21,1 %; y los servicios comunales, sociales y personales, del 25,98 % al 29,10 %; mientras el comercio, restaurantes y hoteles perdía peso relativo, al pasar del 25,67 % al 21,00 %.” (Pradilla, 2005).

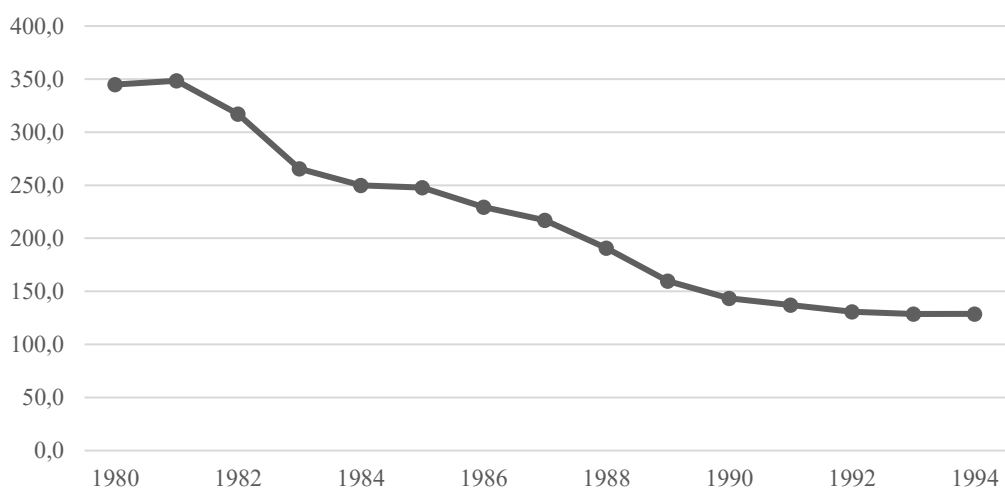
En este contexto, el mecanismo de learning se encuentra limitado debido al rezago educativo, limitante para la reconversión hacia servicios más especializados y por ende, al aumento de productividad laboral, dentro del Distrito Federal en el año de 1990, solo el 30% de los habitantes alcanza 12 años de escolaridad, considerados como el umbral educativo para

conseguir empleos adecuadamente remunerados. El 42% de la población mayor de 15 años del DF se encuentra en situación de rezago educativo: 170 mil son analfabetas; 750 mil no tienen la primaria completa y 1 millón 620 mil no han concluido la secundaria. Los programas educativos para la población no escolarizada son mínimos, lo que impide mejorar su inserción laboral.

Así, la tercerización ha sido muy contrastante, el sector formal y moderno aumentó su participación en el PIB, expansión moderada del número de establecimientos, mostrando la tendencia a la concentración de los centros de trabajo; como resultado creó muy poco empleo de alta calificación y salarios adecuados. En tanto, el sector informal y tradicional creció rápidamente en número de unidades y “empleos” precarios, inestables, de muy baja remuneración y sin prestaciones laborales ni seguridad social.

En el plano laboral, con el desplazamiento de las industrias, las estrategias gubernamentales están relacionadas fundamentalmente con la creación de autoempleo, con un incremento en el número de pequeños establecimientos económicos y con el uso de fuerza de trabajo familiar disponible. Revisando la Encuesta Nacional de Empleo Urbano (ENEU), aumenta el empleo informal en este tipo de establecimientos, el 80% de los establecimientos acepta la contratación entre 1 y 5 empleados no remunerados.

**Gráfica 3.4. Salario Mínimo Real en México, (1980-1994)**  
(Índice, Año base 2000=100)



Elaboración propia con estadísticas de CEPAL

En la Gráfica 3.4 podemos observar como el salario real se contrajo un 62% en 15 años, siendo el periodo más severo entre 1983 y 1988, donde los salarios disminuyeron en promedio 8.0% anual, pese a que los salarios fueron drásticamente recortados, tal recorte no afectó al ingreso familiar en la misma magnitud, porque el ingreso percibido en los hogares mediante otras fuentes descendió sustancialmente en menor proporción. Para explicar esto, Cortés y Rubalcaba (1991) sostienen que la caída de los salarios reales obligó a los hogares a sostener sus condiciones de vida haciendo uso diversos medios a su alcance para contrarrestar la disminución de sus ingresos, es decir, aumentó la autoexplotación de la fuerza de trabajo familiar disponible, incursionó en actividades por cuenta propia, rentaron las escasas posesiones, incrementó la producción para el autoconsumo y activaron formas variadas de solidaridad social.

Este hecho confirma la precariedad de los pequeños establecimientos, ya que es necesario que éstos hagan uso de la mano de obra no remunerada para su sostenimiento. Si bien es clara la tendencia hacia la reducción del tamaño de las unidades económicas como consecuencia de los recientes avances tecnológicos y de las nuevas formas de producción, generalmente la existencia de los pequeños establecimientos es más bien resultado de un conjunto complejo de factores, entre los cuales se encuentra una tradición antigua de negocios familiares. Se puede concluir que el uso de mano de obra familiar sin pago es una de las estrategias para sostener el nivel de vida familiar.

**Tabla 3.2. Población Ocupada Total, Remunerada y No Remunerada en Comercio y Servicios, (1988-1993)**

	1988		1993	
	Distrito Federal	Estado de México	Distrito Federal	Estado de México
<b>Comercio</b>	421,644	196,205	596,294	277,475
<b>Remunerado</b>	266,057	83,939	358,192	106,222
<b>No Remunerado</b>	155,587	114,266	238,102	171,252
<b>Servicios</b>	430,971	111,509	710,169	181,531
<b>Remunerado</b>	330,537	62,346	564,917	106,554
<b>No Remunerado</b>	100,424	49,163	145,252	74,977

Elaboración propia con información de los Censo Económicos 1989 y 1994.

En la Tabla 3.3 es posible observar como existe un elevado número de población ocupada dentro del comercio que no recibe remuneración, principalmente en el Estado de México, espacio donde se comienza la población; en este escenario, podemos concluir que la ocupación en el sector comercio será mayoritariamente dentro de la economía informal. Con respecto a la ocupación en el sector servicios, el trabajo remunerado es mayor al no remunerado, pero la ocupación no remunerada sigue predominando en el Estado de México; podemos concluir que un sector de la población ocupada en el Estado de México, se encuentra en un estado de vulnerabilidad.

La brecha entre ricos y pobres ha aumentado a medida que disminuyen los salarios reales y se concentra la posesión de propiedades. La clase trabajadora se ha visto profundamente afectada por el nuevo conjunto de políticas económicas que llevó a la apertura de las economías nacionales, la racionalización de los procesos productivos y el control centralizado del capital en las economías. Se están reduciendo los empleos tradicionales en la agricultura y la industria. A medida que las economías locales se integran a los mercados regionales e internacionales, las industrias y productores tradicionales pasan a ser víctimas de la competencia global.

Entre 1988 y 1993, la economía nacional muestra cierta recuperación y las principales ciudades aumentan su participación en la producción de los servicios. En 1993, la ZMVM representa el 41%. En conjunto, las cinco ciudades terciarias más importantes incrementan su participación de 54% en 1988 a 58%. En 1993 las 10 principales ciudades también incrementan su contribución a 64% del PIB terciario nacional, reforzando el patrón hacia una creciente concentración en unas cuantas urbes.

La apreciación del peso fue primordial de la política anti-inflacionaria seguida dentro de la política macroeconómica. A partir de 1990, la apreciación cambiaria aumentó entradas de capital, financia el déficit en cuenta corriente y permitieron la acumulación de reservas internacionales por parte del Banco de México. La apreciación real del tipo de cambio perjudica la competitividad de las industrias nacionales.

A menos que la productividad lograra crecer rápidamente y así se modificara el tipo de cambio real de equilibrio, el futuro de la economía con la política cambiaria existente sería

uno de bajas tasas de crecimiento o, en el peor de los casos, México enfrentaría de nueva cuenta una crisis de balanza de pagos. Así, las condiciones de bajo ahorro interno y niveles bajos de escolaridad, se contraponen al establecimiento de factores más productivos, base sustentable para la política macroeconómica establecida.

### **3.4. La Gestión Metropolitana Bajo Nuevos Paradigmas Económicos**

A pesar de su insuficiencia, los diferentes niveles de gobierno han avanzado tanto en la visión regional del desarrollo económico de la ciudad. El primer esfuerzo llega en 1990, corresponde al Plan regional metropolitano del Valle de México, sin embargo no se concibe como un plan de desarrollo económico y social regional con un enfoque espacial, tomando en cuenta las nuevas condiciones de la competencia y desarrollo económico, no permite dar atención a los requerimientos de la dinámica económica de la región.

A pesar de establecer lineamientos económicos, mantiene fundamentalmente el principio del ordenamiento a través de la dotación de infraestructura por parte del gobierno federal, los elementos centrales de este plan son:

- Responsabilidad y recursos para cada nivel de gobierno.
- Grado de participación de las comunidades en las decisiones
- Capacidades de los gobiernos locales
- Mecanismos y limitaciones de las inversiones de los gobiernos locales.

En este sentido, se sientan bases para la autogestión urbana, sobre todo, con un desarrollo más reciente de un movimiento urbano popular combativo e independiente. La crisis económica y el terremoto de 1985, han producido un importante avance de las organizaciones populares independientes. Así, la apertura política es cause pacifico para luchas reivindicativas por un mayor acceso al consumo urbano y a la participación política, sobre todo a nivel del Gobierno de la Ciudad de México.

Con la ascendencia del capital privado y el creciente peso de las deudas externas, los gobiernos latinoamericanos han alterado su papel. El Estado fuerte se ha convertido en un aparato regulador y financiero; en lugar de construir infraestructura y generar industrias básicas para estimular el crecimiento económico, ahora se ocupa de crear un clima favorable

que incite a las empresas privadas para hacer inversiones que aceleren la integración nacional a la economía global.

En consecuencia, a partir del ajuste estructural y de los impactos de la globalización económica la Ciudad de México dejó de desempeñar su función económica básica, como polo de desarrollo nacional y regional, no obstante mantiene su función política y administrativa, lo que limita seriamente su función como promotor del desarrollo económico y social en forma eficiente y equitativa.

Las deseconomías de aglomeración contrarrestaron a las ventajas competitivas de la metrópoli y causaron la salida de industrias de la trama urbana: el alto costo del suelo por el que compite con usos más rentables, como el comercial y de oficinas; los mejores salarios promedio en relación con otras regiones y el mayor índice de sindicalización obrera; la escasez de agua; el costo-tiempo de transporte de materias primas y mercancías por la saturación vial; y las normas ambientales impuestas para enfrentar el alto grado de contaminación.

La reestructuración interna de la Ciudad hacia la periferia confirmó lo sostenido por Barkin (1995): “Este mismo proceso de expansión está creando masas de pueblos empobrecidos. La modernización está absorbiendo comunidades autosuficientes a la economía global, sujetando a los productores tradicionales a nuevos cálculos de rentabilidad para los cuales no están preparados.”

Como conclusión, el paso de la urbanización industrial a la urbanización terciaria determina cuatro procesos: el primero es la creciente especialización en actividades de servicios por parte de las áreas más urbanizadas y de mayores ingresos; la irradiación de las actividades industriales hacia la periferia metropolitana, con lo que se establecen fuertes vínculos de complementariedad entre el núcleo central urbano y las entidades circundantes; la necesidad de espacios urbanos de elevada especialización en servicios profesionalizados fuera del radio de influencia de la metrópoli central y la ampliación de las desigualdades entre las regiones con predominio de población rural y supremacía urbana.

## **Reflexión Final**

Con la revisión de la etapa económica previa se concluye que la crisis económica de 1982 fue la causa principal de cambio estructural en México, en ese contexto, la crisis económica aseveró los problemas económicos de la urbe, por lo que la baja en los niveles de vida, desempleo y ocupación informal se incrementaron e incentivó a las empresas y trabajadores a desplazarse hacia la periferia donde el precio de la tierra eran más bajos. Como resultado se eliminaron las ventajas de la concentración, afectando el mecanismo de matching.

La tercerización de la economía concentrada en el centro de la urbe y el incremento poblacional hacia la periferia incrementó los intercambios de bienes y servicios, así como la movilidad de personas y vehículos. La descentralización de las decisiones políticas y economías, generó un desfase en la asignación de las atribuciones, como consecuencia, la expansión urbana se hizo sin un proceso de planificación integral, la infraestructura de transporte y servicios se constituyó con elevadas deficiencias; así aumentaron las deseconomías de aglomeración como la contaminación, movilidad, problemas de suministro de servicios, factores que polarizan el precio de uso de suelo y vida.

En este contexto, la aceleración de la concentración urbana en un contexto de transición económica y política, catalizó un proceso de expansión desordenada y no resolvió los problemas estructurales provenientes de la etapa del modelo de sustitución de exportaciones; las principales industrias de la metrópoli desarticulaban las cadenas de valor, perjudicando a las pequeñas industrias establecidas y dependientes del mercado interno, elementos que contribuyeron al aumento del subempleo y desempleo en el sector terciario.

## **Bibliografía**

Barkin, David (1995). “El crecimiento urbano de Latinoamérica dentro de un contexto global: la interdependencia del desarrollo social y económico”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, México, Vol. 10, No. 2, pp. 457-470.

Calvo Palacios, José Luis (2000), “Planificación urbana y estrategia de la sostenibilidad”, Homenaje a José Estébanez Álvarez Vol. II, España, Editorial (Complutense), pp. 1069-1078.

Cortés, Fernando y Rubalcaba, Rosa María (1991). “Autoexplotación forzada y equidad por empobrecimiento: la distribución del ingreso familiar en México”, México, El Colegio de México.

- Garza, Gustavo (1987). "Inicios del proceso de industrialización en la ciudad de México: aparición del ferrocarril y la electricidad", *Atlas de la Ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal, El Colegio de México.
- Garza Villarreal, Gustavo (1990). "El carácter metropolitano de la urbanización en México, 1900-1988", *Estudios Demográficos y Urbanos Vol.5*, El Colegio de México, México.
- Gutiérrez, María Teresa, González, Jorge y Zamorano, José Juan (2005). "La Cuenca de México y sus cambios demográfico-espaciales", *Temas selectos de Geografía de México*, México, Instituto de Geografía-UNAM.
- Glaeser, Edward L.; Jed Kolko; y Albert Saiz (2001). "Consumer city". *Journal of Economic Geography*, Estados Unidos de América, Oxford University Press, Enero, vol. 1, no. 1, pp. 27-50.
- Glaeser, Edward L. (2013). "A World of Cities: The Causes and Consequences of Urbanization in Poorer Countries". *National Bureau of Economic Research*, Estados Unidos de América, Working Papers 19745.
- Krugman, Paul (1991). "Increasing Returns and Economic Geography", *Journal of Political Economy*, Estados Unidos de América, Vol. 99, núm.3, pp. 483-499.
- Krugman, Paul (1993), "Geografía y Comercio", España, Antoni Bosch.
- Itubarría, Héctor Eduardo (2007). "Economías de aglomeración y Externalidades del Capital Humano en las Áreas Metropolitanas de México", España, Universitat Autònoma de Barcelona.
- Merino Mañón, José (1998). "Ensayos sobre la Zona Metropolitana del Valle de México", Instituto de Administración Pública del Estado de México, México.
- Negrete, María Eugenia (1995). "La migración a la ciudad de México: un proceso multifacético", *Estudios Demográficos y Urbanos*, México, Vol. 5, núm. 3, pp. 641-654
- Pacheco, Edith (1996). "¿Qué tan desiguales son las remuneraciones asalariadas y no asalariadas? El caso de la ciudad de México en 1989", *Estudios Demográficos y Urbanos*, México, Vol. 11, núm. 2, pp. 319-344.
- Pradilla Cobos, Emilio (2005). "Zona Metropolitana del Valle de México: Megaciudad sin proyecto", *Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, España, pp. 83-104.
- Rivera, Salvador (1994), "Desarrollo y urbanización regional en México, 1970-1990", *Estudios Demográficos y Urbanos*, México, Vol. 9, núm. 3, pp. 657-699.
- Schteingart, Martha (1991). "Autogestión urbana y derechos ciudadanos", *Nueva Sociedad*, México, núm.114, pp. 133-142.
- Williamson, Jeffrey G. (1988). "Migration and urbanization". *Handbook of Development Economics*, Estados Unidos de América, Editorial (Elsevier), Vol.1, pp. 425-465.



## Capítulo 4

### La Transformación de la ZMVM A Partir de 1994

#### Introducción

El periodo previo a 1994, es una etapa de transición en el modelo económico, se establecieron bases para que el impulso y transformación vaya a la par de la transformación de la economía mundial, provocada por la conjunción de dos fuerzas económicas que han transformado las actividades y funciones económicas de las ciudades: globalización económica y reformas macroeconómicas.

La globalización económica ha propiciado que la producción se realice en diferentes localizaciones geográficas, con base en las ventajas competitivas que presenten. Esta dinámica fue facilitada por los avances tecnológicos, la reorganización de la producción y por el desarrollo de medios de comunicación y transporte que han reducido los costos de las distancias y facilita la integración.

Estos avances se combinaron con cambios institucionales que liberaron los movimientos de capitales, principalmente la inversión extranjera directa con lo cual se han creado las corporaciones multinacionales. Así, de acuerdo a la competitividad y la dotación de factores productivos de las ciudades, la actividad económica se ha fragmentado propiciando la desconcentración productiva. En este contexto, México firma en 1993 el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), que en 1994 entró en vigencia, fue en un momento donde los niveles de competitividad del país eran contrastantes con respecto a sus socios (Estados Unidos de América y Canadá). El Tratado aceleró el intercambio de bienes con el mercado de consumo más grande del mundo.

“En este sentido el peso económico de la ZMVM con respecto al total nacional, no ha cambiado significativamente, en 1999 representaba el 44% del PIB urbano, para 2008 representa el 40%” (Trejo, 2011).

La reestructuración urbana ha sido particularmente acelerada desde el ajuste económico, la apertura comercial, los flujos de capital extranjero y la entrada en vigor del TLCAN, que produjeron un incremento de la inversión trasnacional en comercio, banca, finanzas, servicios

y en grandes proyectos inmobiliarios. Estos mega-proyectos sobre todo los centros comerciales y corporativos, han interiorizado y privatizado las calles, han aislado y segregado de la vieja trama urbana, convertida en el espacio propio del automóvil que domina sobre el peatón.

#### **4.1. Gobiernos Metropolitanos**

La expansión hacia la periferia obligó a la búsqueda de gobiernos metropolitanos, gran desafío por la complejidad económica, social y política que representa. El marco jurídico en el cual se basa la ZMVM, contempla la posibilidad de gestión metropolitana a partir de asociación intergubernamental, dando origen a contratos, convenios o comisiones metropolitanas. Las leyes federales y las leyes locales (estados y municipios) mantienen un marco jurídico que permite la formación de gobiernos metropolitanos intermunicipales.

La formación de gobiernos metropolitanos pasa por aspectos normativos, pero también por factores políticos y económicos que posibilitan o representan obstáculos para la formación de gobiernos metropolitanos. Sin embargo, han sido mecanismos que no han proporcionado los resultados esperados.

En la década de los noventa, teniendo como contexto las reformas realizadas al artículo 122° constitucional, el gobierno federal, el gobierno de la Ciudad de México y el gobierno del Estado de México, crean las siguientes comisiones metropolitanas para la ZMVM: Comisión de Agua y Drenaje del Área Metropolitana (CADAM), 1994; Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI), 1994; Comisión Metropolitana de Seguridad Pública y Procuración de Justicia, 1994; Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos (COMETAH), 1995; Comisión Ambiental Metropolitana, 1996; y Comisión Metropolitana de Protección Civil, 2000. Estas comisiones tienen un problema de origen, dependen por lo general, del gobierno federal y del gobierno de las entidades, contradicción cuando la autoridad municipal es la responsable del desarrollo urbano, las propuestas de las comisiones no tienen carácter vinculante ni obligatorio, razón por la cual los trabajos se limitan a establecer diagnósticos y propuestas.

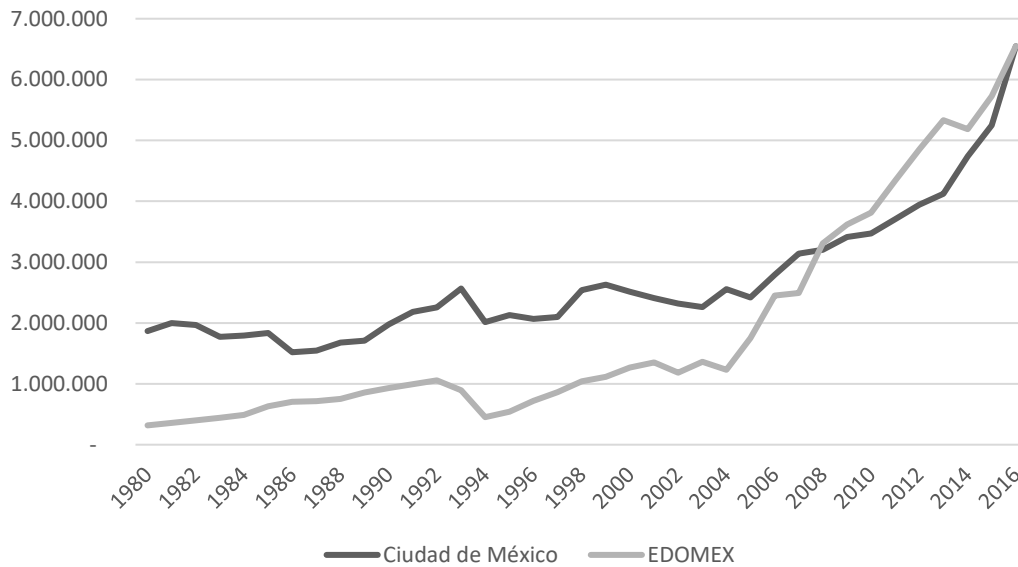
La diversidad política así como la libre determinación por parte de los gobiernos municipales para formar asociaciones intermunicipales ha representado un obstáculo para la asociación intermunicipal. Así, se deja a la voluntad política la asociación municipal. Según el Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Delegacionales 2013, realizado por el INEGI, de los 76 municipios y delegaciones que integran la ZMVM sólo siete tenían un convenio y/o contrato de asociación, la mayoría con otro nivel de gobierno y priorizando la transferencia de recursos para el mantenimiento de espacios y provisión de servicios públicos. El proceso de descentralización política con respecto a los municipios, fue muy limitado, de manera que los municipios tienen autonomía legislativa, pero no financiera.

Desde las autoridades federales y estatales, su prioridad ante la desordenada y poco supervisada expansión urbana ha sido la de resolver las deficiencias en la movilidad de personas y mercancías priorizando de dos elementos: reducción de los tiempos de traslado y disminución del costo económico del mismo. Haciendo un balance general, la ZMVM está lejos de contar con sistemas de movilidad eficientes que favorezcan el desarrollo social y económico.

#### **4.2. Concentración y Eficiencia Urbana**

El Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015 afirma que los congestionamientos viales en las principales arterias que comunican los centros urbanos conllevan a un deterioro de la calidad del aire y por consecuencia en la salud de la población, en este sentido, el sector transporte es una de sus principales causas, al contribuir con 20.4% de la emisión de gases de efecto invernadero (GEI), de los cuales 16.2% proviene de los autos, en su mayoría por viajes en transporte individual motorizado. En 2010 en la ZMVM el número de vehículos fue superior a los 5 millones y el 80% de uso particular. “En la zona se llevan a cabo 22 millones de viajes diarios, de los cuales 6 millones se realizan en automóvil particular, 5 millones de manera colectiva y solo 1 millón en taxi, además de que la mayoría de ellos tienen como principal destino al corredor donde se concentra la actividad económica” (Mendoza, Mejía y Quintana, 2017, p.7). De 1990 a 2010, la velocidad promedio de los autos particulares pasó de 37 km/h a 17 Km/h, esto indica el aumento de la saturación de la movilidad y un aumento de las emisiones en un 233%.

**Gráfica 4.1 Vehículos de Motor Registrados en la Ciudad de México y Estado de México (1980-2016)**



Fuente: INEGI, Estadísticas de vehículos de motor registrados

En la Gráfica 4.1 podemos observar el crecimiento acelerado de vehículos, principalmente del año de 2006, donde existían un total de 5,241,725 vehículos de motor registrados, para el año 2016 se alcanzó la cifra de 13,097,577; en este sentido, las obras de infraestructura carretera han resultado insuficientes, favoreciendo la congestión vehicular dentro de las principales vías de transporte carretero, esto aumenta los costos de transporte y el costo de oportunidad en el traslado de la población; esta situación es un elemento que limita la interacción entre los trabajadores, limitando su productividad y los tiempos de learning.

Detrás del atractivo que tiene la metrópoli, como cualquier otra ciudad grande y densa, está la enorme reducción en el costo de mover personas. Es decir, la minimización del costo de oportunidad o lo que los individuos sacrifican al gastar su tiempo viajando. Sin embargo, al ser una ciudad cada vez más extensa, los problemas de congestión se han hecho más graves, dificultando el desplazamiento. Estos pasan la mayor parte de sus vidas en el tránsito, lo cual implica que la ciudad tiene cada vez una menor ventaja en reducir el costo de oportunidad que incurren las personas al moverse. Para que la ciudad y su economía basada en servicios sigan prosperando es necesario que se resuelva el problema del transporte. Si esto se da, la ciudad podrá seguir creciendo y concentrando una mayor parte de la población.

La competencia en el marco de la globalización requiere de un trabajo especializado y de la interconexión de los trabajadores en redes globales, por lo que la forma en la que se articula el mercado de trabajo en los países y sus regiones es relevante, esto da lugar a la segmentación laboral en las grandes urbes. Así, la tercerización es un rasgo de las principales metrópolis globales porque se relacionan con las funciones que cumplen en la economía nacional y con respecto a la economía mundial, de manera que tiendan a especializarse en las actividades terciarias, en este escenario los transportes y la investigación y desarrollo son factores de crecimiento endógeno.

Estas actividades tienden a concentrarse en lugares específicos, por ejemplo, en las delegaciones centrales de la Ciudad de México, que acumulan el 19% de la población, generan el 53% del total de empleos formales y las remuneraciones promedio por persona ocupada, estas superan hasta cinco veces el de las demarcaciones periféricas (INEGI, Censo Económico 2009). En cierta medida, esto explica la elevada cantidad de viajes con destino a esta zona que genera problemas ambientales y de movilidad, ocasionando una constante congestión vial y el incremento de los tiempos de traslado. Se estima que una persona invierte 3.5 horas al día, considerando todos los viajes diarios que realiza (INEGI, 2007). En estas zonas se han instalado las oficinas corporativas de las grandes empresas nacionales y extranjeras, mientras que la producción se realiza en las fábricas localizadas en la periferia urbana o en otras ciudades y regiones.

En 2015, en la Ciudad de México un total de 5 189 696 personas, 72.7% de las cuales residían en alguna de sus 16 delegaciones, mientras que 27.3% radicaban en algún municipio de otra entidad (Encuesta intercensal, 2015). En este sentido, el 50% de la población ocupada que trabaja en la Ciudad de México procedente del exterior proviene de 6 municipios (Ecatepec, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla, Chimalhuacán, Naucalpan e Ixtapaluca). Asimismo, 11 municipios (Valle de Chalco Solidaridad, Tecámac, La Paz, Chalco, Tultitlán, Atizapán de Zaragoza, Huixquilucan, Chicoloapan, Cuautitlán Izcalli, Coacalco y Nicolás Romero) reúnen casi 30% de dicha población. De esta forma, 80% de la población ocupada reside en 17 municipios contiguos localizados alrededor de la Ciudad de México.

**Tabla 4.1. Tiempo de Traslado al Trabajo entre el Espacio de Trabajo y Residencia, (2015)**

Ubicación de espacio de trabajo	Tiempo de Traslado al Trabajo	Residencia	
		Estado de México	Ciudad de México
<b>Ciudad de México</b>	Menos de 1 Hora	395,446	2,439,186
	Entre 1 y 2 Horas	589,337	585,862
	Más de 2 Horas	263,874	107,872
	No Especificado o No se traslada	51,167	525,592
	Total	1,299,824	3,658,512
<b>Municipios conurbados</b>	Menos de 1 Hora	3,321,444	117,081
	Entre 1 y 2 Horas	394,892	64,367
	Más de 2 Horas	98,317	24,723
	No Especificado o No se traslada	763,685	16,908
	Total	4,578,338	223,079

Fuente: Encuesta Intercensal 2015

En la evaluación de la Tabla 4.1, podemos concluir que el 22.11% de la población ocupada que reside en los municipios conurbados trabaja en la Ciudad de México, así el 26.21% de la población ocupada dentro de la Ciudad de México proviene de los municipios conurbados. En este contexto, más de la mitad de los trabajadores que se trasladan a la Ciudad de México, tarda por lo menos una hora de traslado. La población que requiere de menos de una hora de traslado, se debe principalmente a que su residencia y su espacio de trabajo no requieren de cambiar de entidad federativa.

Los municipios conurbados presentan ventajas competitivas en manufactura y el comercio tanto en la población ocupada como en las unidades económicas, así entonces se tiene que los municipios tienen ventaja competitiva en el capital humano y capital físico en manufactura y comercio respecto a la ZMVM. Otro aspecto que motivó el traslado de la manufactura es la presencia de diseconomías de escala derivada de los altos costos de operar en el Distrito Federal, además de las restricciones ambientales relacionadas con el consumo de agua, electricidad, así como las emisiones contaminantes.

En este sentido, será importante identificar el grado de especialización económica y la potencialidad de los sectores económicos que tienen mayor impacto en el empleo, y que por tanto, imprime mayor fortaleza económica, como lo decía la teoría del valor de David Ricardo, son fuerzas que pueden ser centrifugas que permiten el desarrollo en un mercado regional, según los postulados de la nueva geografía económica, ya que al estar

estrechamente ligados presupone bajos costos de movilidad de los factores de producción, es importante tener capital humano calificado con capital físico especializado.

Los resultados a escala nacional han tenido también su expresión en términos territoriales, de este modo se ha identificado la relocalización de actividades, crecimiento y especialización productiva en algunas regiones al norte del país pero una ampliación en la brecha respecto a las regiones al sur. Así, la ZMVM como el centro económico más importante del país, es importante hacer notar que su estructura económica sectorial se había mantenido a partir de 1960 hasta fines del siglo XX.

Es un hecho que la competencia en la ZMVM es escasa, las pequeñas ciudades necesitan de trabajadores muy especializados. Así, muestra de que la ciudad puede seguir creciendo indefinidamente. Las ciudades grandes y medianas crecen por las mismas razones (escala, densidad, facilidad para desarrollar actividades terciarias). Sin embargo, el tamaño del mercado establecido ha permitido tener un gran sector de servicios poco calificados. Asimismo, esto le permitió desarrollar servicios altamente complejos que se benefician de sus ventajas competitivas. Estas actividades por su naturaleza necesitan de interacción cara a cara para llevarse a cabo exitosamente, actividades como la publicidad, los proyectos de comunicación o las finanzas necesitan de reuniones constantes y de intercambiar ideas e información regularmente.

Una ciudad grande y densa brinda grandes beneficios a estas actividades debido a que reduce el costo de transportar personas. Las mayores conexiones internacionales, la necesidad de concentrar la toma de decisiones y las necesarias interacciones que se dan entre los ejecutivos locales y extranjeros, aumentan la necesidad de que exista un centro en donde se concentre toda la actividad.

Otra ventaja que ofrece una ciudad grande es que en esta surge y fluye la información relevante para diversas actividades. Esto es especialmente cierto para sectores como el financiero, los seguros, la prensa, etc. Las empresas que se localizan en el centro donde se difunde la información evidentemente tienen un acceso privilegiado en comparación a aquellas que están lejos. En un mundo en que la información es cada vez más valiosa y puede determinar el éxito o fracaso de una empresa, los incentivos de aglomerarse son mayores.

Estas razones darán lugar a que la ciudad siga creciendo en el futuro. A la vez, seguirá atrayendo el capital humano del resto de regiones (a excepción del especializado para sectores industriales y el turismo), el cual encontrará en la ciudad el lugar donde puede explotar mejor sus habilidades. Esto beneficia a las empresas, que con el aumento de la oferta laboral disminuirán sus costos en este rubro, debido a que los trabajadores calificados que están más cercanos a sus necesidades. Esto les evita grandes costos de capacitación y tener que pagarles premios altos por moverse a otras ciudades. Por lo tanto, trabajadores, empresas y clientes se benefician de la aglomeración actual y lo seguirán haciendo en el futuro.

### **4.3. Mercado Laboral**

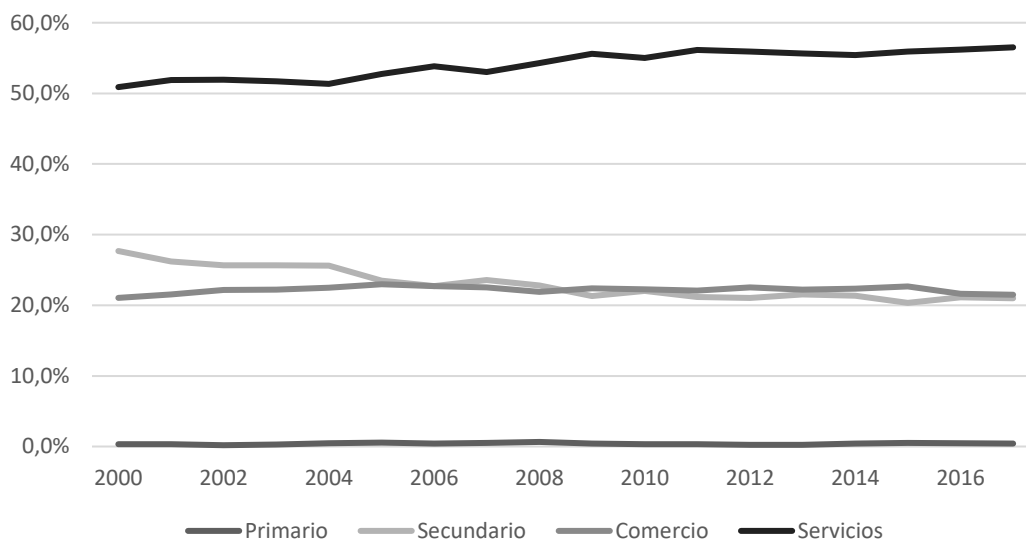
El fenómeno de tercerización económica ha reconfigurado no solamente la estructura del mercado de trabajo, sino que ha aumentado los niveles de precarización laboral en el sentido de experimentar aumento en los niveles de desempleo y de empleo informal, así como de pérdida salarial y polarización laboral. Por este motivo, el viraje hacia actividades de servicios no ha representado en muchos casos, un aumento en los niveles de bienestar de la población.

Las principales fuentes de empleo formal en 2013 fueron los servicios no comerciales, en los que trabajó en promedio el 57% del personal ocupado en la Ciudad, seguido por las actividades relacionadas con el comercio, especialmente el comercio al por menor, que ocupó a poco más del 23%. En tercer lugar se encontraron, las manufacturas, que dieron empleo en promedio al 14.2% del personal ocupado en la Ciudad.

Considerando la evolución de esta estructura entre 1998 y 2013, lo más importante fue el constante crecimiento del personal ocupado en los servicios. Mientras que en 1998 el personal ocupado en los servicios representó el 50.2%, en 2013 ese porcentaje fue de 65.4%. A su vez, el personal ocupado en el comercio pasó del 23% en 1998 al 21.9% en 2013, en detrimento el personal ocupado en la manufactura, del 18.5% en 1998 al 10.2% en 2013; una disminución del 46%.



**Gráfica 4.2. Porcentaje de Población Ocupada por Sector de Actividad Económica en ZMVM (2000-2017)**



Elaboración propia con datos de la ENOE 2000-2017

Los datos de la Gráfica 4.2 reflejan el continuo crecimiento del sector servicios, ocupando en 2017 al 56.5% de la Población Ocupada, este porcentaje de participación fue en detrimento del sector secundario, que ha mantenido su tendencia descendente, alcanzando solamente el 21 % en 2017. El comercio y el sector primario se han mantenido sin cambios dentro de la economía urbana.

La baja de la ocupación de la industria manufacturera, fue más acentuada en algunos de los municipios conurbados a la Ciudad de México. Entre 1998 y 2013 Tlalnepantla disminuyó el porcentaje de su personal ocupado en las industrias manufactureras del 44.2% al 34%. En el caso de Naucalpan el cambio fue bastante significativo, mientras que en 1998 las industrias manufactureras absorbían al 43.2% del personal ocupado, en 2013 ese porcentaje fue de sólo 26.3%. Con respecto al municipio de Ecatepec, la estructura ocupacional también se modificó al disminuir el personal ocupado en las industrias manufactureras, su primera fuente de empleo formal, del 40% en 1998 al 25.2% en 2013.

En este contexto, el empleo en la Ciudad de México ha sufrido en la última década un fuerte impacto, incrementando sus tasas de desocupación casi al doble, esto es, que la capital

mexicana tenía una tasa de 3.93% para el segundo trimestre de 2000 mientras que para el tercer trimestre de 2010 mantenía la tasa en 6.98%. Si bien pueden asociarse tales niveles a factores coyunturales como la crisis económica mundial 2008-2009, lo cierto es que estos niveles de incremento sostenido en la desocupación laboral se han dado por lo menos desde el periodo de apertura económica y muy específicamente a partir del siglo XXI. Cabe decir que los niveles de desocupación para la ZMVM han sido mayores que a nivel nacional en los últimos dos años, en aproximadamente dos puntos porcentuales. De allí que se considere que el mercado de trabajo en la urbe está sufriendo deterioros importantes y sostenidos en por lo menos la última década, muy posiblemente asociados a factores coyunturales como la última crisis económica, pero también a factores estructurales como el cambio de modelo económico y a otros vinculados con la pérdida de ventajas económicas en los últimos años.

De acuerdo a estudios sobre ingreso y consumo de las familias mexicanas, se ha perdido en gran medida el poder adquisitivo de épocas anteriores. Esto ha sido especialmente claro en los últimos 20 años, en que la población mexicana ha sufrido tres periodos recesivos significativos (1995, 2001 y 2009). El ingreso familiar a nivel nacional cayó entre 1994 y 1996 un 24.8%, mientras que a nivel de la ciudad disminuyeron casi un 38%. Entre 1994 y 2004 el país en su conjunto se había recuperado discretamente con 14.2%, equivalente a 1.4% anual promedio. Para 2004 la Ciudad de México se mantenía un 27.2% por debajo de los ingresos percibidos diez años atrás en términos reales. La Ciudad de México, que provee empleo a gran parte de la población del resto de la ZMVM, ha mostrado síntomas de precarización del nivel de vida. En 1996, el 41.8 % de los empleos en la Ciudad de México eran informales o precarios; en los dos extremos, el subsector de la industria de la transformación y la electricidad tenía el 25.8 % de personal.

La tercerización informal de la ZMVM, es el resultado de la crisis de los ochenta y de los efectos sociales negativos de las políticas económicas implementadas. Los elementos centrales fueron: la reducción de la industria, la relocalización de las empresas para evadir los costos de la aglomeración y acercarse a los mercados externos, la polarización en la remuneración de empleos ante una oferta creciente de fuerza de trabajo. La población también hizo lo mismo, entre 2000-2010 el 62.1% por ciento de los habitantes que arribaron al Estado de México provenía de la Ciudad de México.

**Tabla 4.2. Porcentaje de Empleo Informal por Sector de Actividad Económica en la ZMVM (2007-2017)**

<b>Año</b>	<b>Primario</b>	<b>Secundario</b>	<b>Terciario</b>	<b>Total</b>
<b>2007</b>	91.1	48.2	51.0	50.7
<b>2008</b>	87.1	46.0	50.5	49.9
<b>2009</b>	86.4	47.4	51.0	50.5
<b>2010</b>	72.9	49.4	52.4	51.9
<b>2011</b>	82.3	48.8	51.5	51.1
<b>2012</b>	81.1	49.2	52.5	51.9
<b>2013</b>	82.4	49.0	52.5	51.9
<b>2014</b>	90.7	49.6	52.7	52.3
<b>2015</b>	86.3	48.9	53.8	53.0
<b>2016</b>	86.7	47.0	50.5	49.9
<b>2017</b>	82.6	45.7	50.7	49.8

Elaboración propia con datos de la ENOE 2007-2017.

En la Tabla 4.2 pudimos observar los elevados niveles de informalidad dentro de la ZMVM, niveles que a lo largo de una década no han pasado cambios importantes, lo más ha sido el sector primario, que redujo 8.5 puntos porcentuales la informalidad, pero solo ocupa el 0.4% de la población ocupada. El sector terciario, que emplea más de la mitad de la población ocupada, solamente disminuyó 0.3%.

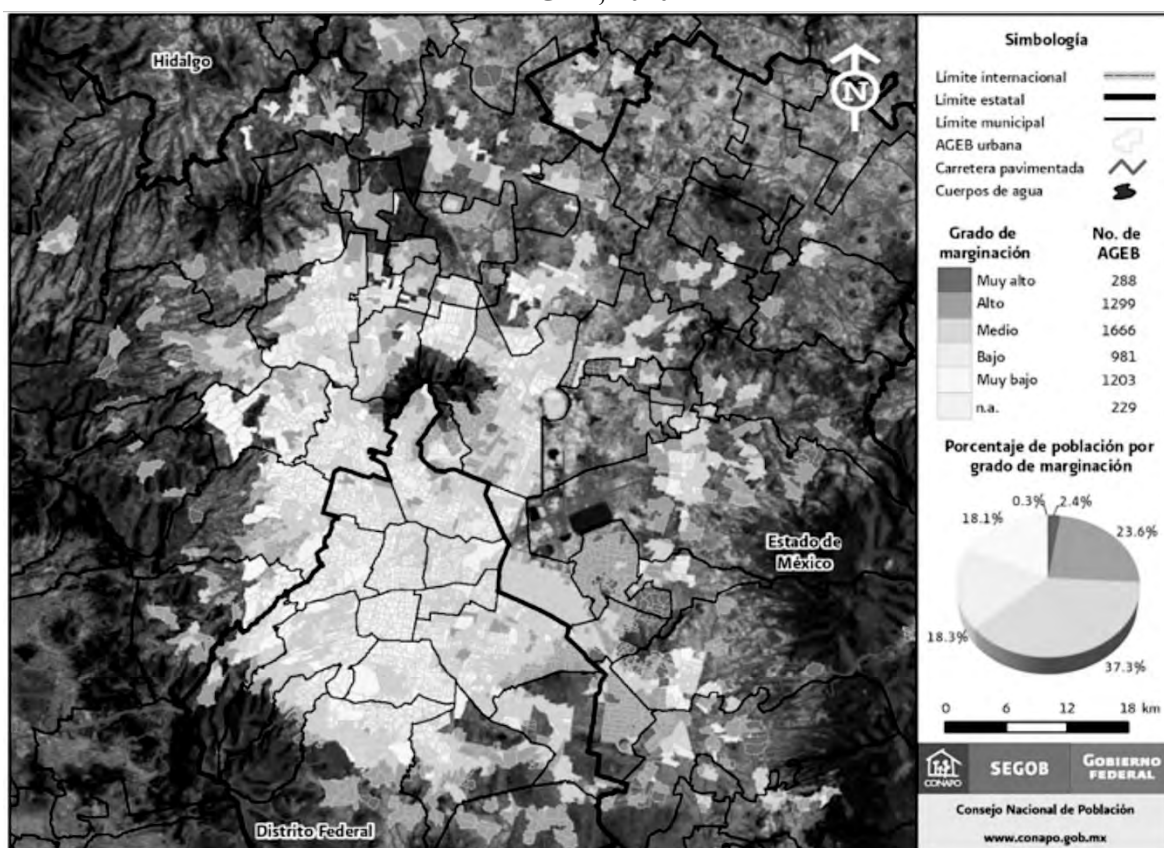
Debido a la intensa concentración de la población en las ciudades, durante la segunda mitad del siglo XX, la pobreza es más numerosa en el medio urbano que en el rural, para el 2002, el 72.6 % de los 60.5 millones de pobres mexicanos vivía en las ciudades (BOLTVINIK, 2002A). La Ciudad de México en el 2000, tenía niveles de pobreza del 64,9 % de su población (38.3 % en pobreza extrema y 26.6 % en pobreza moderada), esto significa una reducción de 3.1% en 10 años. (BOLTVINIK, 2002B).

Estas cifras son menores a las del conjunto de la ZMVM, lo que indica que la magnitud de la pobreza es mayor en los municipios conurbados del Estado de México (Ver Mapa 4.2). Esto explica, parcialmente, que una parte de la población pobre de los municipios conurbados se desplace hacia la Ciudad de México para laborar de manera informal o acceder a servicios públicos de educación y salud que no puede obtener en sus municipios de residencia, lo que

alimenta el flujo de población itinerante que llega diariamente a la Ciudad de México, calculado en cerca de 3.5 millones de personas.

Una de las manifestaciones de la pobreza en la ZMVM es la migración de parte de su población a Estados Unidos, la cual se expresa en el monto de las remesas enviadas por los emigrantes a sus familiares: en 2003, la Ciudad de México se colocó en el 5º lugar nacional, al recibir 857 millones de dólares, el 6.31 % del total; el Estado de México, ocupó el 4º lugar como destino de remesas, y recibió 1.024 millones de dólares, un 7.72 % del total.

**Mapa 4.1. Zona Metropolitana del Valle de México: Grado de Marginación Urbana por AGEB, 2010**



Fuente: Estimaciones del CONAPO con base en el INEGI, Censo de Población y Vivienda 2010.

Fuente: CONAPO (2010).

El aumento en los niveles de precarización laboral, de desocupación, de empleo informal y de deterioro en los ingresos de los hogares, constituyen evidencia clara de dos de los principales factores responsables en el deterioro del nivel de vida urbano: la falta de planeación urbana y de la concentración derivada de lo anterior. Ambos factores representan a su vez dos aspectos distintos del mismo problema de origen, es decir, la adopción de un

modelo económico que no ha dado evidencia de dar beneficios suficientes a la población mexicana y particularmente a la desregulación y “adelgazamiento” del sector público recomendadas por el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, han desembocado en el soslayo de los aspectos territoriales y la planeación inherente, de tal manera que los gobiernos locales, estatales y federal han asumido que las fuerzas del mercado ordenarían sin intervención alguna, cualquier aspecto relacionado con el territorio y el crecimiento urbano.

Es claro que esta situación ha impactado de manera directa en el incremento de costos sociales, económicos y de urbanización para todos los niveles de autoridad y para los habitantes en general. De este modo, los problemas de naturaleza social, urbana, económica y medioambiental se hacen presentes. La ampliación de áreas urbanizadas a costa de avanzar sobre las áreas agrícolas y de pastizales genera pérdidas de suelos de alta calidad ambiental, que difícilmente podrían recuperarse cuando se ha iniciado ese proceso de cambio de uso del suelo.

Después de los cambios en las décadas anteriores, la ZMVM ha mostrado que no es necesario tener a la industria ni al empleo público para poder explicar su aglomeración y crecimiento. Los servicios y el comercio de poca calificación sigue teniendo las ventajas que le brinda la mayor escala de la ciudad (mayor demanda, reducción del costo de mover personas, etc.). Los servicios de alta calificación se benefician de la densidad y tamaño de la ciudad; además de una característica que ha tenido desde su origen: el ser el lugar donde se concentra el capital humano.

#### **4.4. Ofertas y Preferencias**

Finalmente, la ZMVM sigue siendo una ciudad donde las personas desean vivir. A pesar de los rápidos y radicales cambios que la han hecho más incómoda, el estilo de vida que ofrece la ciudad es difícilmente adquirible en el resto del país. Por su escala, permite que se ofrezcan una enorme variedad de bienes y servicios, esto se debe a que la variedad de preferencias de los consumidores, hace posible que estos alcancen una escala mínima a partir de la cual pueden ofrecer estos productos.

La oferta cultural también es más amplia. Otra vez por su escala, la ciudad tiene más presentaciones artísticas, cines y teatros los cuales a su vez tienen una oferta más

diversificada. Por otro lado, la oferta universitaria, las principales universidades ofrecen una mayor variedad de carreras, otras ciudades no tienen establecimientos que brinden la misma oferta o no pueden hacerlo con la misma calidad que esta. Así, también atrae a los alumnos universitarios del resto de regiones.

Este mecanismo se refuerza debido a que al concentrarse el capital humano y al ser la enseñanza un producto que necesita de interacción, las universidades del resto de regiones tendrán que realizar grandes inversiones para poder competir con la Ciudad de México. Dichas inversiones son y serán dedicadas a atraer, aunque sea temporalmente, a los trabajadores calificados de la capital, sin embargo, con las invocaciones en comunicaciones podrían cambiar la situación, por medio de programas de educación a distancia. Para reforzar esta premisa, el Centro de Investigación en Geografía y Geomática expone: “Mientras que la productividad nacional aumentó 6% entre 2005 y 2015, la productividad laboral en la Ciudad de México se incrementó en casi 20%” (CentroGeo, 2016).

### **Reflexión Final**

Con la revisión del escenario económico y su perspectiva a futuro, la ZMVM sigue vigente para la economía nacional, es el centro urbano con las mayores ventajas económicas, principalmente en infraestructura educativa, aunque tiene un acceso limitado permite la especialización de la fuerza de trabajo y fortalece la expansión de servicios especializados, a pesar de ello, siguen concentrándose en una zona geográfica, generando una elevada saturación de las vías de comunicación, aumentando los tiempos de traslado y reduciendo los espacios de recuperación de los trabajadores, factor que en el largo plazo reduce la productividad laboral. La focalización de la economía en servicios especializados no es un factor de arrastre para el resto de la economía, por lo que el empleo informal tiene una elevada presencia, problema histórico dentro de la economía urbana mexicana. Desde el gobierno, el diseño institucional vigente no permite la integración de la metrópoli, la vinculación entre autoridades depende de las preferencias políticas de los gobiernos y su cercanía territorial para establecer proyectos de largo plazo, esto debido a que los consensos alcanzados en las comisiones no son de carácter vinculante. En este sentido, la capacidad de respuesta de los diferentes niveles de gobierno es limitada y poco eficiente a las necesidades dinámicas y crecientes de la población.

## Bibliografía

Boltvinik, Julio (2002a). “Pobreza urbana y rural en México”, *La Jornada*, México, 6.IX-2002.

Boltvinik, Julio (2002b). “Pobreza en la Ciudad de México”, *La Jornada*, México, 25-I-2002.

Centro de Investigación en Geografía y Geomática (CentroGeo) (2016). “Tendencias territoriales determinantes del futuro de la Ciudad de México”, *Consejo Económico y Social de la Ciudad de México*, México.

Chávez, Ana María (2007). “La región central de México en transición: tendencias económicas y migratorias a finales del milenio”, *Taller nacional sobre migración interna y desarrollo en México: diagnóstico, perspectivas y políticas*, México, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

CONAPO (2010). “Índice de Marginación Urbana 2010”, CONAPO, México.

Frenkel, Roberto y Rapetti, Martín (2011). “Fragilidad externa o desindustrialización: ¿Cuál es la principal amenaza para América Latina en la próxima década?”, *Serie Macroeconomía del Desarrollo, Santiago de Chile*, CEPAL, núm.116.

Krugman, Paul (1993). “Geografía y Comercio”, España, Antoni Bosch.

Itubarría, Héctor Eduardo (2007). “Economías de aglomeración y Externalidades del Capital Humano en las Áreas Metropolitanas de México”, España, Universitat Autònoma de Barcelona.

Mendoza, Miguel Ángel; Mejía, Alberto y Quintana, Luis (2017). “Deseconomías de aglomeración, contaminación y sus efectos en la salud de la Zona Metropolitana del Valle de México. Un análisis con econometría espacial.”, *Atlantic Review of Economics*, España, Vol. 2.

Soto Esquivel, Roberto (2014). “América Latina frente a la crisis y la financiarización: desafíos en un entorno de desigualdad y desindustrialización”, Zacatecas, México.

Trejo Nieto, Alejandra (2011). “Las economías de las zonas metropolitanas de México en los albores del siglo XXI”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, México, Vol. 5, núm. 3, pp. 641-654.

United Nations (2016). “The World cities in 2016”, Estados Unidos de América, *United Nations Department of Economic and Social Affairs*.

Zárate Martín, Antonio (2000). “Globalización y forma urbana”, *Homenaje a José Estébanez Álvarez*, España, Complutense, Vol. II, pp. 1311-1320.

## **Conclusiones Finales**

1) La Zona Metropolitana del Valle de México, la cual se constituyó como el principal centro económico debido a la alta concentración y crecimiento del sector industrial; en los años recientes ha cambiado, provocando una desaceleración en empleos industriales y un crecimiento en actividades del sector terciario. Esto tiene su origen en dos factores, la relocalización espacial de las actividades productivas generada por la internacionalización de la economía, que encuentra mayores ventajas en los ámbitos periféricos de la ZMVM. En segundo lugar, se está llevando a cabo paralelamente una relocalización de la población que se emplea en cada uno de los sectores de la producción, esto es, que la población se asienta en los lugares próximos a su centro de trabajo.

2) El crecimiento acelerado, fenómeno de las grandes ciudades mexicanas se ha dado en un contexto de deficiencias y vacíos de la planeación urbana y su normatividad; de carencia de reservas territoriales y zonas dispersas, fragmentadas y excluyentes. El signo más claro de este proceso es la desconcentración demográfica y productiva que impacta el desarrollo de la periferia urbana, expandiéndola rápidamente en términos de población y área. La expansión territorial conlleva un desarrollo urbano de baja densidad con alta dependencia del automóvil y sin previsión de sistemas integrados de transporte público adecuados, lo que ha agravado el problema de la movilidad urbana.

Esta reorganización urbana, muestra la importancia que tienen las economías de escala; el costo de transportar bienes y personas, los cambios en las tecnologías de transportes; y las economías de urbanización y localización. Asimismo, expone muchos factores económicos asociados a la aglomeración de actividades en una ciudad, por ejemplo, el efecto de la migración de capital humano y las ventajas de localizarse en mercados grandes y con buen acceso al resto de regiones. Todos estos elementos eminentemente económicos estuvieron siempre presentes y muestran que no solo los relevantes factores políticos han contribuido a la conformación de esta gran urbe.

La ZMVM se ha convertido en una compleja estructura, integrada por espacios y flujos poblacionales, económicos, físicos, políticos y administrativos. El estudio de su crecimiento necesariamente debe abordar un enfoque regional con la finalidad de consolidar un espacio



sustentable que garantice bienestar, mejoras en la calidad de vida, competitividad, movilidad, el transporte y el medio ambiente.

3) Como la mayoría de las megaciudades del mundo se siguió un proceso habitual, en un inicio la Ciudad de México surgió por ventajas geográficas naturales, ventajas que con el tiempo se erosionaron y desde la colonia, las ventajas económicas fueron resultado de la acción humana, principalmente, el tamaño del mercado.

En este escenario, para el siglo XX, la industria metropolitana que se formó fue para satisfacer las necesidades del mercado interno y perdió dinamismo desde los ochentas, cuando éste se contrajo por las recesiones económicas, el desempleo masivo, la caída del salario real, el empobrecimiento generalizado y la competencia con los productos importados libremente, sobre todo con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

La expulsión de la industria a la periferia de la ZMVM fue un factor que contribuyó al aumento de la movilidad por automóvil y la saturó en espacios donde no se había construido infraestructura para esto, como consecuencia aumentó la contaminación atmosférica. Otro elemento a considerar, fue la desarticulación de las ventajas de la aglomeración de las industrias, encareciendo el precio de los servicios, insumos y movilidad, esto les resta productividad; la mayoría de las industrias establecidas en la periferia buscan satisfacer el mercado local. La dependencia tecnológica externa, y el escaso impulso a la Investigación y Desarrollo, han hecho que la industria no aproveche la ventaja competitiva de que en la ZMVM se concentre gran parte de los centros de investigación, ni implante formas territoriales de cooperación con ellos.

4) La tercerización de la economía de la ZMVM se dio en un escenario económico adverso y de desordenada reorganización interna, esto dio como resultado la concentración de los empleos terciarios en el centro-poniente de la Ciudad de México, elemento que contribuye a la saturación de las vías de comunicación y encarecimiento de la vida en los espacios más cercanos a los centros de trabajo. La concentración contribuye al estancamiento de la demanda de trabajo, elemento negativo para los trabajadores ante la creciente oferta de trabajo, esto contribuye a la disminución de los sueldos y al aumento del trabajo informal dentro de las empresas.

Así, la concentración contribuye a la conformación de un mercado de trabajo informal heterogéneo y diferenciado, dificultando la capacidad de acción de las políticas públicas para disminuir la informalidad.

5) En este sentido, se puede responder a una pregunta de economía positiva: ¿por qué la ZMVM es la ciudad más grande de México?; pero desde una perspectiva normativa: ¿es bueno que las personas y la actividad económica estén aglomeradas en la ZMVM?, ¿debería incentivarse la desconcentración? El llamado centralismo estaría detrás del atraso de las regiones y la gran desigualdad observada en el país. Así, para promover el desarrollo regional y reducir las brechas de desigualdad es necesaria la desconcentración. Desde el lado político, la descentralización puede ser una vía para disminuir la dependencia de los gobiernos estatales y municipales del poder central. De esta manera, si la actividad económica estuviera equitativamente dispersa, los distintos gobiernos podrían recaudar lo necesario para cubrir sus gastos y evitar los incentivos perversos que ocasiona el control del gobierno federal.

Esta propuesta solamente sería para reducir el flujo migratorio hacia la ZMVM, pero desde el punto de la eficiencia económica, la desconcentración también podría revertir el flujo migratorio y desarticular las ventajas económicas de la concentración. Así, los criterios de eficiencia y equidad vuelven a la disyuntiva, criterios básicos dentro de la economía del bienestar. El problema para los encargados de elaborar políticas es que estos, muchas veces, no son compatibles, es decir, es imposible lograr un mayor crecimiento económico sin tener que soportar una mayor desigualdad o los intentos por crear una sociedad más equitativa implican necesariamente un crecimiento más lento del bienestar económico. Esta situación es conocida como el trade-off entre eficiencia y equidad.

La ZMVM es una metrópoli que no ha sido capaz de internalizar las externalidades positivas y decidir la cantidad de servicios públicos que necesitan sus ciudades, esto es importante para reforzar el proceso de descentralización. Finalmente, es necesario evitar la preferencia por el centro en las decisiones de inversión pública y estudiar las posibilidades de desarrollo que tienen otras ciudades y regiones.

## **Recomendaciones**

a) Crear un sistema de gestión metropolitana que pase por la interacción de los tres niveles de gobierno con la sociedad y sectores económicos, para esto debe ser necesario la conformación de una institución u organismo metropolitano que tenga libre determinación de la administración y gestión financiera. Es claro que este no actuará con plena autonomía financiera, debido a que este dependerá de las fuentes de financiamiento tradicionales.

En este contexto, el nuevo órgano de gestión metropolitana requiere tener capacidad de generar decisiones vinculantes y cumplimiento. Entre sus principales atribuciones debe ser la regulación de la expansión urbana y generación de estrategias de movilidad urbana, todo esto debe traducirse en desarrollo y crecimiento económico.

b) Desde la política laboral, es necesario mejorar la capacidad de interrelación entre la oferta y demanda del trabajo, para ello se debe fortalecer la calificación y especialización de los trabajadores, con el fin de aprovechar el bono demográfico en que se encuentra la ZMVM en éste momento. Esto permitirá a las empresas a generar zonas económicas que facilitarían incentivos a las empresas que les motive a la modernización de sus procesos de producción y reubicación interna. En este sentido, la política laboral requiere de un plan conjunto entre los diferentes niveles de gobierno, con la finalidad de generar acciones orientadas a aprovechar las potencialidades locales del mercado de trabajo.

Estas recomendaciones deben entenderse en un marco de transversalidad de las políticas, en donde la política laboral se articule con las acciones de fomento económico, así como la política de desarrollo regional. En materia de desarrollo urbano, también es posible vincular a los planes de desarrollo municipal o delegacionales acciones en materia laboral, acordes con las potencialidades que tengan los espacios locales.

## Bibliografía General

Ades, Alberto F. y Edward L. Glaeser (1995). "Trade and Circuses: Explaining Urban Giants". *The Quarterly Journal of Economics*, Estados Unidos de América, Vol. 110 No. 1, pp. 195–227.

Almoguera, Pilar (2000), "Sistemas urbanos, ciudades globales y áreas metropolitanas", Homenaje a José Estébanez Álvarez Vol. II, España, Editorial (Complutense), pp.963-970.

Arnott, Richard y Daniel McMillen (2006). *A Companion to Urban Economics*, Estados Unidos de América, Editorial (Blackwell Publishing)

Asuad Sanen, Normand Eduardo (2016), *Desarrollo regional y urbano: tópicos selectos*, México, Editorial (UNAM).

Barkin, David (1995), "El crecimiento urbano de Latinoamérica dentro de un contexto global: la interdependencia del desarrollo social y económico", *Estudios Demográficos y Urbanos*, México, Vol. 10, No. 2, pp. 457-470

Bielza de Ory, Vicente y González, Rafael (2000), "Reestructuración económico-territorial de las grandes ciudades y nuevos enfoques para su estudio", Homenaje a José Estébanez Álvarez Vol. II, España, Editorial (Complutense), pp.983-1003.

Boltvinik, Julio (2002A), "Pobreza urbana y rural en México", *La Jornada*, México DF, México, 6.IX-2002.

Boltvinik, Julio (2002B), "Pobreza en la Ciudad de México", *La Jornada*, México DF, México, 25-I-2002.

Calvo Palacios, José Luis (2000), "Planificación urbana y estrategia de la sostenibilidad", Homenaje a José Estébanez Álvarez Vol. II, España, Editorial (Complutense), pp. 1069-1078.

Centro de Investigación en Geografía y Geomática (CentroGeo) (2016), "Tendencias territoriales determinantes del futuro de la Ciudad de México", Consejo Económico y Social de la Ciudad de México, México, 2016

Cortés, Fernando y Rubalcaba, Rosa María (1991). "Autoexplotación forzada y equidad por empobrecimiento: la distribución del ingreso familiar en México", México, El Colegio de México.

Chávez, Ana María (2007), "La región central de México en transición: tendencias económicas y migratorias a finales del milenio", *Taller nacional sobre migración interna y desarrollo en México: diagnóstico, perspectivas y políticas*, México, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

CONAPO (2010). "Índice de Marginación Urbana 2010", CONAPO, México.

Eberts, Randall W. & McMillen, Daniel P. (1999). "Agglomeration economies and urban public infrastructure", *Handbook of Regional and Urban Economics*, Países Bajos, Editorial (Elsevier), Vol. 3, chapter 38, pp. 1455-1495.

- Fajnzylber, Fernando (1992). “Industrialización en América Latina. De la «caja negra» al «casillero vacío»”, *Nueva Sociedad* No.118, Chile, pp. 21-28.
- Fajnzylber, Fernando (1983), “La Industrialización Trunca”, México, Editorial (Nueva Imagen).
- Frenkel, Roberto y Rapetti, Martín (2011), “Fragilidad externa o desindustrialización: ¿Cuál es la principal amenaza para América Latina en la próxima década?”, *Serie Macroeconomía del Desarrollo* No.116, Chile, CEPAL.
- Garza, Gustavo (1987). “Inicios del proceso de industrialización en la ciudad de México: aparición del ferrocarril y la electricidad”, *Atlas de la Ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal, El Colegio de México.
- Garza Villarreal, Gustavo (1990). “El carácter metropolitano de la urbanización en México, 1900-1988”, *Estudios Demográficos y Urbanos Vol.5*, El Colegio de México, México.
- Gutiérrez, María Teresa, González, Jorge y Zamorano, José Juan (2005). “La Cuenca de México y sus cambios demográfico-espaciales”, *Temas selectos de Geografía de México*, México, Instituto de Geografía-UNAM.
- Glaeser, Edward L.; Jed Kolko; y Albert Saiz (2001). "Consumer city". *Journal of Economic Geography*, Estados Unidos de América, Oxford University Press, Enero, vol. 1, no. 1, pp. 27-50.
- Glaeser, Edward L. (2013). “A World of Cities: The Causes and Consequences of Urbanization in Poorer Countries”. *National Bureau of Economic Research*, Estados Unidos de América, Working Papers 19745.
- Harvey, David (2014), “Diecisiete contradicciones y el fin del Capitalismo”, Ecuador, Quito.
- Hardoy, Jorge (1972). “Las formas urbanas europeas durante los siglos XV al XVII y su utilización en América Latina”, *Urbanización, migración y cambios en la sociedad peruana. Vol. 3*, Perú, Instituto de Estudios Peruanos, Urbanización y proceso social en América.
- Henderson, J. (1974). "The size and type of cities". *American Economic Review*, Estados Unidos de América, Vol. 64, pp.640-656.
- Hoselitz, B.F. (1955). “Generative and parasitic cities”. *Economic Development and Cultural Change*, Estados Unidos de América Vol.3, pp. 278-294.
- Hoselitz, B.F. (1957). “Urbanization and economic growth in Asia”. *Economic Development and Cultural Change*, Estados Unidos de América, Vol. 5, pp.42-54.
- Jáuregui Ostos, Ernesto (2005). “El Clima de la Ciudad de México”, *Temas selectos de Geografía de México*, México, Instituto de Geografía-UNAM.
- Krugman, Paul (1991). "Increasing Returns and Economic Geography". *Journal of Political Economy*, University of Chicago Press, Estados Unidos de América, vol. 99, pp. 483-99.
- Krugman, Paul (1993), “Geografía y Comercio”, España, Ed. Antoni Bosch.

- Krugman, Paul (1999). "The Role of Geography in Development". *International Regional Science Review*, Estados Unidos de América, Vol. 22, No. 2, pp. 142–161.
- Krugman, Paul y Livas Elizondo, Raul (1996). "Trade policy and the Third World metropolis". *Journal of Development Economics*, Estados Unidos de América, Editorial (Elsevier), vol. 49, pp. 137-150.
- Itubarría, Héctor Eduardo (2007), “Economías de aglomeración y Externalidades del Capital Humano en las Áreas Metropolitanas de México”, Universitat Autònoma de Barcelona, España.
- Lenin, Vladimir I. (1972), “El Desarrollo Capitalista en Rusia”, Santiago, Chile, Editora Nacional Quimantú.
- Marshall, Alfred (1890), “Principios de Economía”, Madrid, España. Octava Edición 2005.
- Mendoza, Miguel Ángel; Mejía, Alberto y Quintana, Luis (2017), “Deseconomías de aglomeración, contaminación y sus efectos en la salud de la Zona Metropolitana del Valle de México. Un análisis con econometría espacial.”, *Atlantic Review of Economics*, Vol. 2
- Merino Mañón, José (1998), “Ensayos sobre la Zona Metropolitana del Valle de México”, Instituto de Administración Pública del Estado de México, México
- Myrdal, Gunnar (1957), “Economic Theory and Underdeveloped Regions”, Londres, Reino Unido, Ed. Duckworth.
- Negrete, María Eugenia (1995), “La migración a la ciudad de México: un proceso multifacético”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, México, Vol. 5, No. 3, pp. 641-654
- OECD (2015), “OECD Territorial Reviews: Valle de México, Mexico”, Paris, OECD Publishing.
- Ottaviano, Gianmarco y Thisse, Jacques-Francois (2004). "Agglomeration and economic geography". *Handbook of Regional and Urban Economics*, Países Bajos, Editorial (Elsevier), Vol.4, pp. 2563-2608.
- Pacheco, Edith (1996), “¿Qué tan desiguales son las remuneraciones asalariadas y no asalariadas? El caso de la ciudad de México en 1989”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, México, Vol. 11, No. 2, pp. 319-344.
- Pradilla Cobos, Emilio (2005), “Zona Metropolitana del Valle de México: Megaciudad sin proyecto”, *Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, España, pp. 83-104
- Pescador, Jorge y Garza, Gustavo (1993). “La Concentración Económica en la Ciudad de México, 1876-1910”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, Vol. 8, No. 1, México, Colegio de México.
- Porter, M.E. (1985). “Competitive Advantage”, Free Press, New York, Estados Unidos de América, 1985

Romer, Paul (1996). "Why, Indeed, in America? Theory, History, and the Origins of Modern Economic Growth". *American Economic Review*, Estados Unidos de América, vol. 86, pp. 202-206.

Rosenthal, Stuart S. y Strange, William C. (2004). "Evidence on the nature and sources of agglomeration economies". *Handbook of Regional and Urban Economics*, Países Bajos, Editorial (Elsevier), Vol. 4, pp. 2119-2171.

Rivera, Salvador (1994), "Desarrollo y urbanización regional en México, 1970-1990", *Estudios Demográficos y Urbanos*, México, Vol. 9, No. 3, pp. 657-699.

Santos, Clemencia (2012), "Interacciones y tensiones: expansión urbana y el suelo de conservación", en Aguilar, Adrián (coord.), "La sustentabilidad en la Ciudad de México. El suelo de conservación del Distrito Federal", México, Instituto de Geografía-UNAM, CONACYT, Miguel Ángel Porrúa.

Sanz, Porfirio (2004). *Las ciudades en la América Hispana: siglos XV al XVIII*, España, Editorial (Silex).

Schteingart, Martha y Garza, Gustavo (1984). "Ciudad de México: Dinámica Industrial y Estructuración del espacio en una metrópoli semiperiférica", *Estudios Demográficos y Urbanos*, Vol. 18, No. 4, México, Colegio de México.

Schteingart, Martha (1991). "Autogestión urbana y derechos ciudadanos", *Nueva Sociedad*, No.114, pp. 133-142

Schultz, T.P. (1982). "Lifetime migration with educational strata in Venezuela". *Economic Development and Cultural Change*, Estados Unidos de América, Vol. 30, pp. 559-583.

Soto Esquivel, Roberto (2014). "América Latina frente a la crisis y la financiarización: desafíos en un entorno de desigualdad y desindustrialización", *Zacatecas*, México.

Trejo Nieto, Alejandra (2011) "Las economías de las zonas metropolitanas de México en los albores del siglo XXI", *Estudios Demográficos y Urbanos*, México, Vol. 5, No. 3, pp. 641-654

Unikel, Luis (1972). "La dinámica del crecimiento de la Ciudad de México", *Estados Unidos de América*, Ed. (Indiana University). pp. 507-516

United Nations (2016). "The World cities in 2016", *United Nations Department of Economic and Social Affairs*.

Valverde, Carmen y Aguilar, A. (1987), "Características físico-geográficas y primeros pobladores de la cuenca de México", *Atlas de la Ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal, El Colegio de México.

Williamson, Jeffrey G. (1988). "Migration and urbanization". *Handbook of Development Economics*, Estados Unidos de América, Editorial (Elsevier), Vol.1, pp. 425-465.

Zárate Martín, Antonio (2000), "Globalización y forma urbana", *Homenaje a José Estébanez Álvarez* Vol. II, España, Editorial (Complutense), pp. 1311-1320.