



25 201
2021
Universidad Nacional Autónoma de México

Escuela Nacional de Estudios Profesionales
"ARAGON"

Transición de una Ciudad Rural a una
Ciudad Urbana: caso Chalco

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN ECONOMIA
P R E S E N T A
JAIME RAYA DIAZ



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

San Juan de Aragón, Edo. de México

1990



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 está 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.

I N D I C E

" TRANSICION DE UNA CIUDAD RURAL A UNA CIUDAD URBANA: CASO CHALCO".

INTRODUCCION.

CAPITULO I

	CONCENTRACION DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA	PAG.
I.1	Concepto de Concentración.	1
I.2	Papel de la Ciudad Central.	7
I.2.1	Teoría del Lugar Central.	15
I.2.2	Teoría de la Base Urbana.	20
I.3	Teorías del Crecimiento Urbano.	22
I.4	Teorías del Desarrollo Regional.	27

CAPITULO II

EL FENOMENO EN MEXICO

2.1	Introducción.	33
2.2	Desarrollo Regional.	35
2.3	Desarrollo Urbano.	45
2.4	Crecimiento Poblacional en la Ciudad de México..	54
2.5	Políticas de Desarrollo Regional.	63

CAPITULO III

CONURBACION DE LA CIUDAD DE MEXICO CON REGIONES PROXIMAS A ELLA (Caso Chalco).

3.1	Papel de Chalco en el proceso de conurbación. . .	75
-----	---	----

	pág.
3.2 Elementos que hacen posible el proceso de . . . conurbación.	87
3.3 Papel del Estado de México en el desarrollo de la Región.	115

CAPITULO IV

PRINCIPALES PROBLEMAS DEL MUNICIPIO DE CHALCO.

4.1 Vivienda.	137
4.2 Transporte.	144
4.3 Otros servicios	157
4.4 Actividades Agropecuarias, Industriales, Comerciales, etc.	164
 Conclusiones y Recomendaciones.	 170
 Bibliografía.	 178

INTRODUCCION.

Muchos estudios se han realizado acerca del crecimiento de la población en la Ciudad de México, pero pocos se refieren al impacto que causa este fenómeno a las regiones próximas a ella, razón por la cual este ensayo pretende analizar las consecuencias que este crecimiento tiene en las localidades aledañas a la Ciudad de México, tomando como caso a la región de Chalco, Municipio del Estado de México.

Este ensayo será importante en la medida en que se comprenda el papel trascendental que juega una Ciudad Central como eje generador de regiones a su alrededor. Es por ello la inquietud de saber en que medida el crecimiento poblacional de la Ciudad de México impacta a las localidades próximas a ella, así como conocer los elementos que coadyuvan al desarrollo de una región cercana a la Ciudad Central.

Es sabido que en la Ciudad de México se encuentra concentrada en gran medida las principales actividades económicas, lo que la hace atractiva para la población de zonas --atrasadas, que tienden a desplazarse hacia la ciudad en busca de mejores condiciones de vida. Este fenómeno, aunado al crecimiento natural de la población hacen que la Ciudad se vaya extendiendo territorialmente cada vez más hasta llegar a absorber localidades próximas a ella.

II

Así tenemos que la Ciudad de México ha presentado a través de los años un alto crecimiento de la población, motivado ello por la concentración de la actividad económica que se encuentra en ella ocasionando el proceso migratorio que, junto con el crecimiento natural de la población llevan a la formación de ciudades cada vez más grandes, por lo que se va expandiendo territorialmente absorbiendo localidades próximas a ella.

Por otra parte, el desarrollo de los medios de transporte, como elemento importante en el desplazamiento de grandes masas de población, así como la creación de la infraestructura necesaria, hacen posible que se acorten las distancias de una región a otra, facilitando las relaciones de diversos tipos. Y así de una manera gradual se irá perdiendo el obstáculo que representa una gran distancia; la cual frena el desarrollo y le impide adherirse a la Ciudad Central. Proceso que transforma al mismo tiempo su propia dinámica de vida, - de características netamente rurales a una con características propiamente urbanas.

Este ensayo, para cumplir con sus objetivos está estructurado en cuatro capítulos: el primero versa sobre la concentración en las regiones que tienen un desarrollo más alto, - así como de las políticas que explican el comportamiento de las regiones en cuanto a su desarrollo regional-urbano en el

contexto general de los países Subdesarrollados.

Así mismo, hablaremos en el Segundo Capítulo de como el fenómeno de concentración de las actividades económicas y de la población han ocasionado el desarrollo de unas cuantas -- ciudades, principalmente la Ciudad de México, lo que origina también el aumento continuo de la población en la Ciudad al grado de que se extiende territorialmente. Se mencionará -- también las políticas que el Gobierno de México ha adoptado con la finalidad de controlar el crecimiento de la población y de mejorar el desarrollo regional.

En el tercer capítulo expondremos como el crecimiento - de la Ciudad de México, al irse extendiendo territorialmente, absorbe localidades próximas a ella, caso Chalco, y de los - elementos, como el transporte y el crecimiento de la pobla-- ción han originado que el proceso de conurbación se haya lle-- vado a cabo, así como de las acciones que ha emprendido el - Gobierno del Estado de México para crear las condiciones ne-- cesarias que garanticen a la población del Municipio un me-- jor nivel de vida.

Por último, en el Cuarto Capítulo veremos como se hacen insuficientes los servicios de vivienda, transporte, entre - otros, a raíz de que la región ha tenido un alto crecimiento demográfico en los últimos años. Mencionaremos también las

condiciones generales en las que se encuentran tales servicios en las colonias pertenecientes al municipio de Chalco. Así mismo, expondremos por un lado, los problemas que surgen a raíz del exceso de población en el municipio y que afecta tanto a la actividad agrícola como a la comercial y por otro, de los problemas que se derivan al aumentar el número de empresas industriales y que afectan a la población del municipio de Chalco.

Cabe aclarar que para el estudio concreto del municipio de Chalco, fue necesario, en determinado momento, utilizar la regionalización adoptada por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas de la Presidencia Municipal de Chalco a fin de poder analizar y comparar dichas regiones. Así, se tiene que la regionalización utilizada para este estudio es la siguiente.

Región	I	Cabecera Municipal
Región	II	Delegaciones Municipales
Región	III	Valle de Chalco

Así mismo, los datos estadísticos presentados para Valle de Chalco fueron obtenidos a través de la Selección de una muestra de población que se consideró conveniente y representativa de esta región, así como también de diversos recorridos que se hicieron por el interior de las colonias del

Valle de Chalco a fin de observar y conocer las condiciones - que imperaban en esta zona, dado de que por ser una área urbana de reciente formación no cuenta con la información estadística necesaria que pudiera haber servido para el desarrollo de este trabajo.

C A P I T U L O I

" CONCENTRACION DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA " .

I.1 CONCEPTO DE CONCENTRACION.

Uno de los grandes problemas a los que se han enfrentado los países en vías de desarrollo es su alta tendencia a la concentración de las actividades económicas y de la población en unas cuantas áreas de su territorio, lo cual es consecuencia del modo de producción vigente en cada país y de acuerdo al nivel de desarrollo alcanzando por éstos les corresponderán formas específicas de distribución territorial de las actividades económicas y de la población.

Trataremos de esbozar de manera general, las dos corrientes que explican la concentración de las actividades económicas: El enfoque marxista y la corriente Neoclásica.

Para explicar la concentración de las actividades económicas, la corriente Marxista parte de la producción de la plusvalía que conduce a la acumulación privada del capital. Y es explicada por la necesidad de economizar los gastos de Producción, los gastos de Circulación y los gastos de Consumo, con el fin de acelerar la rotación del capital y con ello aumentar el período en el que el capital está produciendo.

Por otra parte, es el Estado el que proporciona los medios necesarios para la reproducción del Capital, pues pro-

porciona a las industrias suministros de agua, de energía y medios de transporte. Es así como se permite una disminución de los gastos generales de la circulación del capital y una reducción de los tiempos de circulación dentro y fuera de la producción.

Así también, se concentra la mano de obra calificada -- que la producción necesita, además de que se proporciona el transporte hacia los lugares de producción. La aglomeración de las actividades económicas y de la población es una condición necesaria para el desarrollo de las fuerzas productivas en una economía industrial, por lo que la concentración es -- una característica de los países capitalistas.

La concentración dió un gran estímulo al surgimiento y expansión de nuevas actividades productivas; comerciales, financieras y de servicios, entre otras. Con lo que se fue reforzando el peso de la estructura económica de los centros -- principales en relación a los demás centros que conforman el país.

Es importante tener en cuenta que la acción del Estado jugó un papel trascendental en la generación de condiciones para la persistencia y fortalecimiento de la concentración, pues la aglomeración de las actividades económicas en sólo una parte del territorio, condujo al fortalecimiento del po-

der político de los grupos sociales vinculados a las mismas, por lo que las principales decisiones fortalecían a las estructuras económico-políticas allí residentes en detrimento de las actividades localizadas en otras áreas del territorio.

Tal es la situación antes descrita la que prevalece en la mayor parte de los países de América Latina, y es más pronunciada, dicha concentración, conforme avanza la industrialización.

En otro orden de ideas, la concentración se presenta -- cuando se tiene por lo menos tres estructuras concentradas:

- a) Una estructura económica concentrada; determinada por la concentración del capital, que conduce al desarrollo de un sector Productivo caracterizado por un predominio creciente de unidades monopólicas y oligopólicas.
- b) Estructura social concentrada; formada como consecuencia de un grupo social que se apropia de la mayor parte del excedente económico.
- c) Estructura geográfica concentrada; generada cuando la -- acumulación del capital tiende hacia la concentración territorial, en consecuencia se desarrollará una concentración espacial caracterizada por la acumulación de la Pro

ducción y de la Población en pocas áreas urbanas grandes --
y en muchas veces en una sola ciudad grande.

Estas tres estructuras concentradas se han desarrollado y consolidado en forma simultánea e interdependiente, por lo que éstos constituyen los aspectos característicos de una -- concentración general dada en el modelo de producción Capitalista.

La concentración espacial según la teoría neoclásica:

Esta corriente considera al tamaño y dinámica de crecimiento de las ciudades como un producto mecánico de factores geográficos; del tipo de actividad económica existente en -- las ciudades; de la distribución del mercado de los produc-- tos industriales; y en general todos aquellos factores que se engloban en la teoría de la localización industrial.

En su explicación acerca de la concentración económico-espacial, parte, del supuesto de que existen fuerzas que impulsan el desarrollo industrial hacia su concentración, es -- decir, que para que una economía alcance niveles altos de ingreso, primero debe desarrollar uno o varios centros regionales de gran fuerza económica para que sea un centro matriz alrededor del cuál girarán las demás regiones.

La teoría de la localización considera a las economías externas y de urbanización como los factores fundamentales que explican la concentración económica. Así, será en los centros ya industrializados en donde el crecimiento industrial tenderá a ocurrir, debido, como ya se dijo, a las economías externas que produce una ciudad industrializada.

Entendemos por economías externas a las economías en la producción que dependen del desarrollo general de la industria y que a menudo pueden lograrse mediante la concentración de muchos negocios de características semejantes. Las economías de urbanización son aquéllas que se dan por el uso que las empresas industriales hacen de la infraestructura urbana.

Las ventajas de concentrar la producción en una o en pocas zonas urbanas compensan los gastos adicionales de transporte que se necesita para hacer llegar a los clientes más alejados del lugar de producción. Así mismo, atraen hacia sus inmediaciones a grandes masas de población, creando y sosteniendo, casi por sí sola, zonas urbanas de cierto tamaño.

De este modo, al ir concentrando cada vez más las fases de producción en un espacio determinado y al reducir sus costos de transporte, se crean verdaderos complejos industria-

les, que constituyen la base de grandes zonas urbanas y hasta de conurbación.

Las ventajas de la concentración espacial de la producción ocasiona el crecimiento de grandes empresas particulares que obtienen economías internas de escala. Así mismo ocasiona la reunión espacial de empresas dedicadas a una industria determinada en una zona urbana concreta que ofrece oportunidades de obtención de beneficios derivados de economías externas de escala. Y también se reúnen empresas de diferentes sectores industriales en una misma zona urbana, lo que origina economías derivadas de la misma aglomeración urbana.

Así, mientras más grande es la ciudad, mayores serán las ventajas de aglomeración. Por lo que las empresas industriales al perseguir las más altas tasas de ganancia se concentrarán en la ciudad que ofrezca mayores ventajas.

Por otra parte, la ciudad seguirá creciendo por la acción de las fuerzas del mercado, ya que presenta mayores beneficios que costos, es decir, la tendencia hacia la concentración geográfica de las actividades económicas en las grandes ciudades es explicado a través de que sus gastos en infraestructura y de otro tipo son compensados por las economías externas y de urbanización, lo que ocasiona, a su vez que se empiecen a formar ciudades medias y pequeñas, de escaso nivel de desarrollo económico a su alrededor.

I.2 PAPEL DE LA CIUDAD CENTRAL.

Las zonas urbanas nacen como producto de la vida económica de una comunidad que ha alcanzado una cierta fase de desarrollo económico. Y debido a las ventajas que proporciona, - tiende a concentrarse en ella la población y las actividades económicas, hecho que repercute en la aparición de las economías de escala y de aglomeración, las cuáles favorecen para - que se lleve a cabo aún más la concentración y para hacer de esa área una zona de gran tamaño e importancia.

Así, pues, tenemos, por un lado, que la concentración - de las actividades económicas y de la población en una área determinada, y las ventajas que se desprenden de ella, por el otro dará como resultado la formación de ciudades de tal o -- cual tamaño.

Para tener claro lo que es una ciudad y lo que representa se define de la siguiente manera:

Dependiendo del punto de vista y de los objetivos del investigador tenemos que una ciudad es una comunidad de considerable magnitud y de elevada densidad de población que alberga en su seno una gran variedad de trabajadores especializados - no agrícolas, amén de una élite cultural e intelectual.

Para el economista, una ciudad es un sistema dinámico de mercados interrelacionados e independientes, que se caracterizan por la gran densidad y especialización de los agentes económicos y por ciertas condiciones institucionales que influyen sobre el proceso de toma de decisiones de los distintos gobiernos.

Para ser una ciudad, un área urbana debe tener actividades económicas y familiares de gran tamaño y una concentración suficiente como para lograr economías de escala en sus sectores público y privado. También debe proveer a sus industrias de espacio para trabajar, transporte y comunicaciones, así como suministrar a sus habitantes espacio para vivir, áreas de recreo, servicios públicos, y otros factores. La concentración de este conjunto de elementos es el resultado de las ventajas que se derivan de las economías de aglomeración. En cuanto a sus características físicas, una ciudad está definida por el complejo de sus edificios, cables, tuberías, caminos y en general por todo el conjunto de su infraestructura.

Desde sus inicios, la ciudad ha sido una continua fuente de innovaciones tecnológicas, y no hay duda que desde su misma aparición se registraron grandes cambios sociales y culturales. Por lo que se dice que la ciudad actúa como elemento de transformación y cambio en diversos sentidos.

Uno de estos cambios se presenta a través del crecimiento urbano, el cuál puede ser visto de muchas formas; una de ellas es en base a las fuerzas que motivan la localización de las personas en las ciudades. Algunos creen que son motivaciones subjetivas las que mueven a la gente, es decir, que la población llega a la ciudad y permanecería en ella por el gusto a la ciudad, por el modo de vida urbana, por la imagen física que la ciudad presenta, etc.

Otra corriente considera que las fuerzas que mueven el proceso migratorio está determinado por factores de índole económico, que influirán directamente en la decisión de emigrar hacia la ciudad.

En las condiciones de desarrollo en América Latina, en donde el proceso de crecimiento de la población está todavía lejos de detenerse y donde no existen políticas efectivas de reorientación urbana, sus ciudades crecen en función directa de su tamaño, es decir, que las ciudades mientras más grandes sean, tenderán a aumentar de población, tanto por su crecimiento natural como por la corriente migratoria que fluye del campo a las ciudades y de las ciudades pequeñas a las grandes. Esto gracias a las condiciones de existencia de economías externas y de escala que operan en la medida en que las ciudades aumentan de tamaño, y también bajo las condiciones de crecimiento monopólico y centralizador.

Las ciudades tienen mayores probabilidades de aumentar su población si en la región en que se ubica existe una población numerosa en ciudades menores o en áreas rurales. Si en la región hay más de una ciudad, la que tenga mayor población tendrá mayor potencialidad para atraer a los emigrantes.

Así, la urbanización es ocasionada por las oportunidades de trabajo en las zonas urbanas y a la falta de ellas en las zonas rurales. Por lo que la urbanización no hubiera llegado a desarrollarse si no fuera por los aspectos positivos que tiene la vida en las ciudades, ya que en ella se puede encontrar inmensas oportunidades, mejores rentas y una gran diversidad de opciones.

El grado de urbanización de los asentamientos humanos se encuentra determinado por el patrón de conducta de los habitantes, un patrón conectado con el número de habitantes de un espacio limitado, y su interrelación con las instituciones, funciones y estructuras particulares de los que resulta de dominio particular que incidirá en el cauce que deberá llevar a la ciudad, como un factor de desarrollo económico.

Se tienen diferentes puntos de vista acerca de la función que juega una ciudad en el desarrollo de un país. La primera la señala como polos de crecimiento, y que dichos polos son los centros industriales existentes donde se toman --

las decisiones básicas que explican una gran parte del crecimiento económico del país.

Otro punto de vista considera que los centros nuevos, -- las ciudades nuevas irradiarán desarrollo sobre las áreas rurales. Y también que los centros urbanos son instrumentos de desarrollo regional que apoyan el desarrollo nacional. Otra idea considera que la ciudad es realmente indispensable, pero se requieren de otros elementos para asegurar el efecto deseado, esto es, que el desarrollo significa una producción y un consumo creciente de los bienes y servicios necesarios para toda la población y no sólo para un grupo privilegiado.

Las teorías del lugar central y de la base urbana tienen su propia ideología de ver el crecimiento y función de una -- ciudad. La primera considera que el crecimiento de una ciudad es a partir del abastecimiento de bienes y servicios a su hinterland. Así, su función será la de actuar como centro de servicio.

La segunda considera que son las exportaciones la fuente principal de crecimiento de una ciudad.

El continuo crecimiento de una ciudad puede actuar como freno del crecimiento económico de la misma, pues más allá -- de un punto crítico puede traer como consecuencia que aparezcan las diseconomías, debido en gran medida a la congestión,

a la densidad y a los problemas de orden administrativo que --
surgen.

Es por lo anterior por lo que se ha tratado de determi--
nar el tamaño óptimo de una ciudad. En relación a ello, se -
ha supuesto que existe algún tamaño óptimo o máximo para la -
zona urbana, por encima del cual se detiene el crecimiento, -
ya que se convertiría esa zona en un lugar altamente inefi--
ciente e indeseable para vivir y para desarrollar actividades
económicas. Los efectos de un crecimiento por arriba del óp-
timo trae como consecuencia la congestión del tráfico, conta-
minación, elevación de los costos, entre otros. Sin embargo,
la realidad indica que lo anterior no ha sido suficiente para
impedir el crecimiento de las grandes zonas urbanas, lo que
indica que el crecimiento de las mismas aún proporciona mayo-
res beneficios que superan a los costos económicos que lleva
consigo el mismo crecimiento.

Para determinar el tamaño óptimo de una zona urbana se
debe considerar en conjunto la optimalidad y función de una
zona urbana. Así como de seguir varios criterios, a saber;
1) el trazado o plan físico de la zona urbana, expresado en
términos relacionados con el desplazamiento al lugar de tra-
bajo o con el acceso al campo abierto; 2) considerar la sa-
lud o situación sanitaria de la población urbana; 3) la efi-
cacia económica del funcionamiento de la zona urbana, que se

rá reflejo de la eficacia de su administración, de la diversidad de su base económica y de otros factores; 4) la participación comunitaria, susceptible de medirse de varias maneras, - con objeto de evaluar la calidad del modo urbano de vida. -- Por otro lado, no puede hablarse de que exista un óptimo general, ya que el tamaño óptimo de la zona urbana será diferente según el criterio que se adopte.

Si consideramos al tamaño óptimo desde el punto de vista económico, sería determinado por aquella cifra de población y por aquella utilización del suelo que, dado los recursos disponibles y las condiciones tecnológicas y sociales imperantes, elevase al máximo el producto neto y las utilidades obtenidas por habitante. Esto supone, por un lado, que existe -- una cifra de población óptima para la eficaz realización de -- las actividades productivas. Cualquier aumento de población por encima de esa cifra creará dificultades, y por otro lado, hay una extensión superficial óptima que, si se sobrepasa, de termina que en lugar de favorecerse la eficiente ejecución -- de las funciones de la zona urbana, se obstaculice el crecimiento económico.

Así no es válido hablar de un sólo tamaño óptimo al que tiendan todas las zonas urbanas, porque los distintos núcleos urbanos desempeñan funciones económicas diferentes. El tamaño urbano depende de las funciones que realiza la zona urbana.

En lugar de hablar de un óptimo único debe considerarse un margen de dimensiones relacionado con las funciones desempeñadas. Además, puesto que cada zona urbana realiza diversas funciones y cada función tiene su propio valor óptimo de rendimiento, no puede establecerse ningún valor absoluto para el tamaño óptimo correspondiente a una zona urbana concreta. En cambio, puede lograrse una solución si la expresión viene dada por un margen de cifras de población en el que el máximo y el mínimo se basan en la mayor eficacia de todas las funciones que desempeña la zona urbana en cuestión. Así cuanto mayor sea el número de funciones desempeñadas, tanto mayor será el margen óptimo correspondiente al tamaño de la zona urbana.

En otro orden de ideas, una ciudad será importante en la medida que sea capaz de propiciar un desarrollo económico el cual se vea reflejado en el crecimiento económico de un país. Además, es a través de ellas que los países buscan una integración nacional, ya que el crecimiento real de una nación ha sido en gran medida por el proceso de expansión nacional ha sido y será la meta de la urbanización, principalmente en los países en vías de desarrollo.

1.2.1 TEORIA DEL LUGAR CENTRAL.

Otro punto de vista para explicar el origen y crecimiento de las ciudades es a partir de los elementos que proporcionan la teoría del lugar central y la teoría de la base urbana.

Según la teoría del lugar central la ciudad crece como resultado del abastecimiento de bienes y servicios a la región circundante, es decir, el crecimiento de una ciudad es una función de la población de su hinterland. Así, la función del centro urbano va a ser la de suministrar a su hinterland servicios de minorista, servicios bancarios, comerciales, de educación, recreativos, culturales y servicios públicos urbanos. Estos servicios pueden ordenarse en categorías superiores e inferiores según el umbral de demanda y de escala. Estos dos factores determinan el número y tamaño de los lugares centrales que suministran cada servicio. Y de aquí se desarrolla una jerarquía de lugares centrales, los pequeños lugares centrales y sus regiones complementarias serán incluidas dentro de las áreas de mercado de los centros más grandes.

La teoría del lugar central se basa en una serie de supuestos tales como: la de tener una planicie homogénea con una distribución y calidad uniforme de condiciones agrícolas

y recursos naturales; en cada área la densidad de población es igual; así como también son iguales las preferencias de los consumidores y las técnicas de producción de cada producto. Otro supuesto es el de considerar que los bienes y servicios pueden ser producidos en la cantidad deseada.

Este modelo se basa en tres factores básicos; la existencia de actividades que utilizan el espacio, los costos de transporte y las economías de escala.

En esta teoría se supone que a cada producto le corresponde una función de demanda diferente, así como también los productores y consumidores se comportaban racionalmente, esto es, que buscaban minimizar los costos tomando las funciones de producción y de utilidad como datos dados.

En la teoría del lugar central, los productores tienen un área de mercado hexagonal que rodea al sitio de producción, pues el hexágono es un polígono regular que llenando completamente un plano, se aproxima más al círculo que hubiera sido el óptimo desde el punto de vista de la planta individual.

El análisis que se hace en este modelo, parte de los bienes que tienen el alcance especial más amplio, y en ella se desarrolla una organización desde arriba. Y tiene por ob

jeto llegar a una teoría deductiva general que explique el tamaño, número y distribución de las ciudades. El punto de partida de este análisis es que cada bien puede ser caracterizado por su alcance espacial, alcance que estará determinado -- por las economías de escala de Producción, los costos de ---- transporte y por los factores relativos a las preferencias de los consumidores. Y se asigna a cada bien una distancia máxi ma que la gente estará dispuesta a recorrer para adquirirlo.

Respecto a la organización de los bienes, se parte de la clase que tienen mercado más amplio que son producidos sólo-- mente en el centro del sistema. El segundo tipo de bienes se rán producidos también en el centro al igual que en otros pun tos ubicados en las esquinas de las áreas del mercado del lu gar más central.

Los bienes de la clase siguiente serán producidos no só lamente en las dos clases de centros anteriormente citados si no también en otros puntos ubicados en los centros de grave-- dad de los triángulos formados por el primer centro y los de la segunda clase. Y así se sigue el mismo procedimiento hasta incluir todas las clases de bienes y hasta determinar las lo calizaciones y áreas de mercado de los bienes con alcance re ducido.

La organización espacial de las actividades que se reali

zan se clasifican en Horizontales y Verticales.

Organización Horizontal;

- a) Están ubicadas en conglomerados espaciados regularmente que forman un enrejado triangular.
- b) Estan ubicadas respecto del centro en zonas de intercambio de forma hexagonal.
- c) Los lugares centrales de orden superior están mas espaciados que los de orden inferior.
- d) Los lugares centrales de orden inferior se encuentran en el centro de gravedad de triangulos formados por los lugares pertenecientes al orden superior siguiente.

Organización Vertical;

Están estructurados verticalmente puesto que todos los lugares de nivel superior proveen bienes a los lugares situados en niveles menores, además de surtirlos de otros productos especializados que los diferencian y colocan por encima de los lugares menores. Así, los lugares mas importantes -- tendrán una mayor gama de productos, mas establecimientos, - mayores poblaciones, áreas comerciales y población comercial, y efectuarán un mayor volumen de transacciones comerciales.

Como resultado, los lugares mayores se encuentran mas espaciados que los menores, los cuales están concentrados -- dentro de áreas comerciales de los lugares mayores.

Un elemento clave en la estructura hexagonal es el principio de mercado, según el cual hay tres centros inferiores por cada centro de orden superior.

1.2.2. TEORIA DE LA BASE URBANA.

En la teoría de la base urbana, el crecimiento urbano es propiciado por la demanda de bienes desde cualquier punto fuera del centro urbano. Y se reconoce en ella la existencia de industrias de servicios que abastecen sólo a los residentes - en el centro de la ciudad que dependen del progreso del sector exportador.

De acuerdo con esta teoría, las ciudades crecen como consecuencia de la especialización en la exportación. Y su principio clave es que la actividad exportadora es la fuente y -- origen del crecimiento económico urbano. En ella se considera como elemento endógeno a la economía urbana y a la exportación en un elemento exógeno.

Este modelo implica que el crecimiento de la región depende del crecimiento de sus industrias exportadoras y que la expansión de la demanda externa hacia la región es el principal determinante del crecimiento regional.

Por otra parte, es cierto que las regiones pueden crecer como resultado de influencias distintas de la expansión de -- las exportaciones, esto es, por gastos públicos en la región, inmigración causada por fuerzas no económicas, por sustitución de importaciones en las industrias locales y mayor efica

cia en las industrias suministro local. Pero en general, -- las inversiones que se hagan en las industrias locales viene inducida por una expansión en la renta recibida fuera de la región.

Así, una expansión en la base exportadora de una región tenderá a conducir a una mayor tasa de crecimiento. En consecuencia, las regiones en crecimiento rápido tendrán una -- tendencia a obtener excedentes de exportación, a menos que - la expansión en las exportaciones venga acompañada por mayores importaciones.

Además, si la región tiene exceso de capacidad y desempleo, una expansión en la base impulsará el crecimiento regional.

1.3 CRECIMIENTO URBANO.

Existen muy pocos modelos que expliquen el proceso de crecimiento de una ciudad, ello se debe a que la economía urbana está en sus inicios como ciencia, por lo que aún no se cuenta con indicadores lo suficientemente confiables para obtener un modelo general que explique el crecimiento urbano.

Uno de los indicadores en los que se suele apoyar son los datos demográficos y por ello asocian el crecimiento urbano con el crecimiento de la población. Esto podría significar que el crecimiento de una ciudad definida por el aumento de población traería aparejado un mayor beneficio en los integrantes de la ciudad, más sin embargo, se ha comprobado que en las grandes ciudades el crecimiento urbano medido a través de la expansión de la población provoca una disminución del bienestar, debido a ello a las diseconomías de escala asociadas con el medio ambiente, a la presión sobre el stock de viviendas, el creciente costo de la vida y el exceso de demanda de capital social fijo y servicios de bienestar.

Así pues, son pocos los modelos de crecimiento urbano con los que cuenta la economía urbana; entre ellas se encuentran la teoría del lugar central y la teoría de la base urbana.

En un punto anterior se explica la concepción de la teoría del lugar central y de la teoría de la base urbana en lo que se refiere al crecimiento de una ciudad. En la primera se explico que el crecimiento de una ciudad era consecuencia del abastecimiento de bienes y servicios a su hinterland.

Es importante destacar el concepto de hinterland, el cual juega un papel importante en el crecimiento de las ciudades, ya que cuanto mayor es la tasa de crecimiento de la población en el área comercial, mayor es la tasa de crecimiento de una ciudad. Tan importante fue este factor que se le consideró por arriba de industrialización pues el hinterland influye en la tasa de inmigración y por lo tanto en el crecimiento de las ciudades.

Otro factor importante en la teoría del lugar central es el concepto de tamaño umbral de mercado, que es definido como el mínimo de ventas necesario para el funcionamiento de una actividad. Con ello se observó que ciertas actividades hacia la región no aparecerán hasta que hayan alcanzado un tamaño umbral, lo que implica que las ciudades más grandes tendrán una gran diversidad de funciones manufactureras.

Así pues, la teoría del lugar central apoyada principalmente en los anteriores conceptos explica tanto la evolución urbana como el crecimiento de una ciudad concreta.

Por otro lado, la teoría de la base urbana tiene la concepción de que el crecimiento urbano está en función de la actividad exportadora, y reconoce la existencia de industrias de servicios que abastecen sólo a los residentes en el centro de la ciudad dependiente de las actividades del sector exportador.

Otra teoría vincula el crecimiento urbano con la teoría de la localización industrial, es decir, considera la atracción de inversiones creadoras de puestos de trabajo como el principal determinante de la expansión de una ciudad. Y afirma que la capacidad de atracción depende de las ventajas y desventajas locacionales. Esta teoría utiliza la población como índice de tamaño de la ciudad, y el empleo como medida aproximada de la actividad económica.

Para explicar el crecimiento urbano divide a la economía urbana en tres sectores; 1) Industrias orientadas geográficamente, que son las actividades económicas móviles que pueden ser atraídas a la ciudad por factores locacionales y ambientales favorables; 2) Industrias complementarias; son aquellas para las cuáles el principal determinante locacional es la presencia de otras industrias; 3) Industrias de orientación urbana, que son industrias que se desarrollan debido a la existencia misma de la ciudad.

Las industrias complementarias dependen de las industrias de orientación geográfica, y el tamaño del sector de orientación urbana es una función de escala de la ciudad en función de su nivel de población.

Así, el tamaño de la ciudad se puede expresar como una función del empleo en las industrias de orientación geográfica, que a su vez depende del grado de inversión móvil creada de empleo que la ciudad pueda atraer. Las decisiones -- de inversión de las firmas ya existentes en el sector de -- orientación geográfica, y las decisiones de localización de localización de las firmas móviles se convierten en el factor clave del crecimiento urbano.

Por otra parte, existen además otras teorías que sostienen que el potencial de crecimiento de una ciudad depende -- de su capacidad para crear y atraer recursos productivos necesarios para su crecimiento, así como de su capacidad para producir los bienes y servicios que demandan los mercados regionales, nacionales e internacionales. Así, el crecimiento de una ciudad viene determinado por la tasa de crecimiento -- de su población, por su tasa de inversión de capital y por -- la tasa de progreso técnico.

Para que el crecimiento sea rápido, la ciudad debe tomar factores productivos externos y actuar como un imán para los migrantes, el capital ajeno, para personal especializado y para las innovaciones. Y las únicas que estarán en condiciones de lograr lo anteriormente dicho son las grandes ciudades, las cuales poseen una serie de estímulos para la concentración de las actividades y de la población que complementan el crecimiento urbano.

En otro orden de ideas, así como el crecimiento urbano trae consigo ventajas de aglomeración, también lleva consigo una serie de problemas ocasionados por el aumento de población en las ciudades, y las más trascendentales son los problemas del transporte y el de la vivienda.

1.4 DESARROLLO REGIONAL.

La contrapartida del crecimiento urbano, en donde proliferara la concentración de las actividades económicas y de la población, es el estado en que se encuentran las demás regiones componentes de una Nación, ya que por el mismo crecimiento de una ciudad y por las múltiples ventajas que representa para las industrias y para el flujo migratorio se va marginando a las regiones con poca capacidad para crecer.

Sin embargo, existen teorías que tratan de explicar el crecimiento regional. Y de entre ellas se destacan los modelos neoclásicos de crecimiento, modelos que han sido muy utilizados en el análisis regional. Estos modelos de crecimiento to implican una movilidad de los factores. Y cuando hablan de competencia perfecta se refieren a que el capital y la mano de obra se mueven en respuesta a diferencias en la remuneración de los factores.

Sus condiciones de crecimiento son menos restrictivas que el modelo de Harrod - Domar por la posibilidad de sustitución entre Capital y mano de obra. Por otro lado, la tasa de crecimiento se compone de tres fuentes: acumulación de capital; aumento en la oferta de mano de obra; y en un residuo que es el progreso técnico y que engloba todo lo que mejora la eficiencia de un Stock de resultados.

El modelo de crecimiento de Harrod - Domar puede adaptarse al análisis de crecimiento regional ya que utiliza los movimientos interregionales de capital y mano de obra. Este modelo para su aplicación requiere de varios supuestos, a saber: una propensión constante a ahorrar; coeficientes fijos de producción; una tasa constante de crecimiento en la fuerza laboral; una economía de un solo bien; rendimientos constantes a escala y ausencia de progreso técnico.

El crecimiento constante en cada una de las regiones -- constitutivas del sistema habrá de darse cuando se satisfagan el equilibrio entre la tasa de crecimiento demográfico -- con la tasa de crecimiento del out put y la tasa de crecimiento del capital. Es así como éste modelo concibe al crecimiento regional como una consecuencia del equilibrio de -- los flujos interregionales de capital y de mano de obra.

Como ya se ha dicho, los modelos neoclásicos en el análisis del crecimiento regional se caracterizan por su movilidad de factores. Esto se aprecia más claramente mediante lo siguiente: Existen dos regiones que producen un solo bien -- homogéneo, no tienen costos de transporte, tienen una oferta fija de mano de obra, no cuentan con progreso técnico y sus funciones de producción son iguales. Así pues, cada región produce una cantidad igual con funciones de producción idénticas, y la región que tenga el más alto capital -trabajo --

tendrá el salario real más alto y más bajo su producto marginal del capital, mientras que la región con más bajo capital trabajo tendrá el salario mas bajo y más alto su producto marginal del capital.

Como se observa, ésta no es una situación de equilibrio, por lo que para que exista el capital tendrá que afluir de las regiones de alto salario a las de bajo salario, ya que éstas ofrecen mayores remuneraciones al capital, y la mano de obra afluirá en dirección contraria hasta que se igualen las remuneraciones de los factores. Así, las regiones con salarios bajos y rentas bajas crecerán más rápido que otras regiones que tienen tasas más altas de acumulación de capital y mayores aumentos de salarios.

Otro enfoque de ver el crecimiento regional es a través de la dinámica de la estructura industrial. En éstas se analizan el crecimiento de una región como el efecto de la localización y de las decisiones sobre out put de las empresas en respuesta a cambios en las exigencias de inputs y del mercado en sus industrias. Y en las decisiones, los flujos de los factores son considerados de una manera muy relevante.

Un procedimiento usado para el análisis del crecimiento de las estructuras regionales de la industria consiste en considerar la región como una representación ponderada de un

conjunto de industrias nacionales, y asignar tasas nacionales de crecimiento a estas industrias sin importar en donde estén localizadas, y comprobar si el verdadero logro del crecimiento puede explicarse por este efecto de composición industrial.

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos de este enfoque de estructura industrial por ligar el crecimiento regional en -- función de la localización de la industria solo puede explicar los cambios ocurridos en el volumen de la actividad económica.

Otra teoría de corte neoclásico que trata de dar una explicación al crecimiento de una región es la conocida como el modelo de base exportación.

Esta teoría, como ya se mencionó anteriormente, sostiene que el crecimiento de una región depende del crecimiento de -- sus industrias exportadoras y que la expansión de la demanda externa hacia la región es el determinante principal del crecimiento regional.

En otro orden de ideas, hay que destacar la importancia que tiene el espacio como una dimensión en el proceso de crecimiento regional, ya que el espacio es significativo a nivel interregional pues la distancia entre las regiones afecta las trayectorias del crecimiento regional, pero aún es mayor su

importancia a nivel interregional, puesto que la estructura espacial de una región determina en gran medida su capacidad para atraer recursos y su potencial de crecimiento interno.

Por otra parte, para la mejor comprensión del crecimiento regional es necesario que tanto la economía urbana como la economía regional se integren para formar una teoría de desarrollo espacial, dado que el desarrollo de la economía nacional se inició en una o dos regiones pero que con el avance del propio crecimiento se dió origen a la dispersión de la actividad económica en otras regiones. Así también, dentro de cada región el crecimiento presupone una creciente concentración de la actividad económica en un número limitado de áreas urbanas.

Con ello se da a entender que el crecimiento regional está íntimamente vinculado a la urbanización y que la integración de la economía nacional refleja las relaciones interdependientes que existen entre las ciudades metropolitanas y las regionales.

La integración de la economía regional y urbana ayuda a una mejor interpretación de ciertos aspectos del proceso de crecimiento regional, tales como el fenómeno migratorio interregional que sería más fácil de analizar si se descomponen las corrientes migratorias en rural - urbanas e interur-

banas. Así también, para analizar el papel que representan las economías de aglomeración en el desarrollo regional hay que tener en cuenta necesariamente la dimensión urbana.

Por último, cabe destacar la relación existente entre el desarrollo regional y el desarrollo nacional. Ello está dado por los siguientes aspectos:

- a) El arranque industrial en una economía nacional, está basado en la expansión económica de un número limitado de regiones quedando el resto de la economía relativamente atrasada.
- b) El subsiguiente desarrollo nacional está relacionado en algún momento con la dispersión hacia otras regiones.
- c) El crecimiento, dentro de las regiones, tiende a concentrarse espacialmente en el sentido de un estrecho grado de interdependencia entre el desarrollo industrial y la urbanización y la concentración de crecimiento potencial sobre el número limitado de grandes centros urbanos.

CAPITULO II

" EL FENOMENO EN MEXICO " .

2.1 INTRODUCCION

El fenómeno de concentración de las actividades económicas y de la población en unas cuantas regiones del país, ha sido producto de causas históricas, políticas, y geográficas, reforzadas por un modelo de crecimiento basado en la industrialización sustitutiva de importaciones y a la polarización del campo mexicano.

Ello ha originado que sea principalmente en la ciudad de México en donde se lleve principalmente la concentración de las actividades económicas, ocasionando la desigualdad que priva en las diferentes regiones del país.

La economía urbana, con el afán de explicar el proceso de urbanización y regionalización del país, ha implantado las teorías del desarrollo regional y de desarrollo urbano.

En cuanto al desarrollo regional pone énfasis en que es el resultado de la geografía del país y de las políticas económicas que a nivel nacional el Gobierno de México ha implantado lo que ha ocasionado un desarrollo desigual, ya que sólo ha impulsado el desarrollo en unas cuantas regiones del país quedando la mayor parte en un rezago económico. Y son en las regiones de mayor desarrollo en donde tiende a concentrarse la población, pues al brindar mayores oportunidades -

de empleo y mejores niveles de vida, los habitantes de regiones atrasadas emigran hacia ellas.

En lo que se refiere al desarrollo urbano, argumentan que es producto de la concentración de la población en ciertas áreas del país, así como a las ventajas que se derivan de tener concentradas las actividades económicas, lo que conlleva a que se concentre cada vez más la población a el grado de que la ciudad se extienda territorialmente.

Por otra parte, el acelerado crecimiento de la población en la ciudad de México y su área metropolitana en las últimas décadas, hizo necesario que se implantaran diferentes estrategias tendientes a controlar el crecimiento urbano en la Zona Metropolitana de la ciudad de México, así como a fomentar un desarrollo más equilibrado entre las regiones. Surge así el Plan Nacional de Desarrollo (PND), que en su capítulo destinado a la política regional-urbano establece los lineamientos que se habían de seguir para lograr un desarrollo más equilibrado. Surge también el Plan Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU).

2.2. DESARROLLO REGIONAL.

El proceso de urbanización nacional dista mucho de ser -- uniforme en todo el territorio nacional, por lo que México -- presenta grandes disparidades regionales en los niveles de de sarrollo Socio-económico y de urbanización. Tales desequili- brios son el resultado de la conjugación de factores geográfi- cos, históricos y político-administrativos entre otros.

En efecto, el desarrollo regional de México es el resul- tado de la geografía del país y de las políticas económicas a nivel nacional que han determinado su evolución, especialmen- te a partir de 1940. Ello ha ocasionado un desarrollo concen- trado y marginilizante, que ha impulsado la actividad económi- ca sólo en algunas partes del territorio abandonando la mayor parte del país, dando lugar a desequilibrios, tanto a nivel - sectorial como regional.

El tamaño y la orografía del país han influido decisiva- mente en los niveles desiguales de desarrollo económico regio- nal y de sus tasas de crecimiento, ya que propició el estable- cimiento de un determinado tipo de actividad en una zona de- terminada con su correspondiente área de influencia.

Las estrategias de desarrollo implantadas después de la Segunda Guerra Mundial estaban encaminadas a favorecer a la -

industrialización. Dicha estrategia tenía como objetivos el de la industrialización en base a la sustitución de importaciones; la creación de infraestructura necesaria para la instrumentación y coordinación de la industrialización y; la expansión de la producción agrícola de irrigación.

Así pues, quedaba la industrialización como el elemento esencial para el crecimiento económico del país y de su desarrollo regional. Dando como consecuencia, que entre las regiones haya desequilibrios en lo que se refiere a su ritmo de crecimiento y niveles de bienestar, mismos que han derivado hacia un grado desigual en su avance industrial.

Las regiones mas industrializadas generan economías de producción en gran escala que se combinan con una creciente demanda, hecho que tiende a acelerar la propia inversión en las áreas urbanas y las corrientes migratorias. Así, éstas regiones se han constituido en la base del crecimiento nacional, desde donde se difunden efectos dinámicos a sus áreas de influencia, siendo al mismo tiempo, las que concentran la mayor parte de la actividad económica.

La concentración de la actividad económica ha ido acompañada por una evolución del crecimiento demográfico, el cual es más elevado en las entidades de mayor actividad económica dado la fuerte inmigración que reciben. Razón por la

cual la densidad de población es mayor en las regiones metropolitanas. Un hecho a destacar es que de 1940-1970 el Distrito Federal, fue la principal región de atracción de la población, pues son las localidades alrededor de ella las que tienen densidades mayores que la de los estados que se encuentran mas alejados.

Para poder comprender el por qué una región se desarrolló más que otra, se hizo una clasificación (1) de las regiones que conforman al país quedando integradas como a continuación se menciona:

- 1.- Zonas urbanas tradicionalmente importantes, donde la demanda favoreció la instalación de industrias, sustituyas de importación, y generó efectos de ingreso y empleo que han dado lugar a un proceso acumulativo de demanda, ocupación-migración. Son el caso de los Estados de Jalisco (Guadalajara), Nuevo León (Monterrey) y Distrito Federal (Ciudad de México).
- 2.- Regiones con alta densidad de población cuya proximidad a las zonas metropolitanas han de convertirla en su hinterland, por lo que se han instalado en ellas actividades complementarias. En estas zonas deben distinguirse las regiones cuya lejanía relativa de la metrópoli les permite cierto crecimiento autónomo, aunque ligadas a -

(1) Revista de Comercio Exterior 1971
Estudio Regional de México.

la demanda metropolitana, caso de los Estados del Bajío. Y, aquellas zonas cuya cercanía tiende a convertirlas en satélites de las zonas metropolitanas o suburbios potenciales. Toluca, Pachuca, Puebla.

- 3.- Nuevas zonas agrícolas inicialmente poco pobladas que abastecen al país de alimentos y materias primas, que paulatinamente se han convertido en polos de inmigración y han dado lugar al rápido crecimiento de centros urbanos en donde proliferan actividades terciarias que pueden transformarse en focos de generación acumulativa de empleo y demanda. Caso de los Estados del Noroeste.
- 4.- Regiones que se convierten en abastecedoras de materias primas para la industria nacional por sus recursos naturales.
- 5.- Regiones que atienden principalmente la demanda del exterior, distinguiéndose en ellas las que son exportadoras de productos, y otros que están ligados a la atención del turismo extranjero.
- 6.- Regiones que podrían llamarse marginales, que han permanecido al margen de las corrientes transformadoras.

Las anteriores diferenciaciones regionales han sido el

resultado de la aplicación de políticas de alcance nacional aplicadas por el gobierno de México. Y no de una política -- premeditada a lograr tal fin.

En cuanto a las políticas de expansión, éstas se han derivado de las demandas industriales, así como las asociadas con la creación de la infraestructura necesaria encaminada a una pronta industrialización, beneficiando de este modo a las regiones donde existen recursos naturales y mercados susceptibles de explotación a beneficio de los grandes centros urbano-industriales. Por lo que las regiones donde se han localizado aquellas actividades han tendido a cambiar en el transcurso del tiempo, de acuerdo tanto a su dotación de recursos como de sus posibilidades de favorecer la continuidad del desarrollo industrial. Esto es, que las regiones no industriales tienden a experimentar cambios en su ritmo de expansión -- determinado por la necesidad de los centros industriales, los cuales han crecido en la medida en que el crecimiento de -- otras regiones y de los centros metropolitanos han incrementado la demanda de sus productos.

Ahora bien, la alta tasa de crecimiento demográfico, la existencia de fuentes de ocupación y la gran movilidad de la población ha ocasionado que se concentren grandes masas de -- población en los lugares donde se crean posibilidades de empleo. Esto ha dado lugar al surgimiento de grandes núcleos

urbanos que han llegado a convertirse en centros autónomos de expansión de carácter regional, multirregional e incluso nacional.

Así vemos que a lo largo de 30 años, 1940-1970, ocho de las entidades de mayor desarrollo se encuentran en el norte del país; Baja California Norte, Nuevo León, Sonora, Coahuila, Baja California Sur, Tamaulipas, Chihuahua y Aguascalientes.

El Distrito Federal en forma permanente es la entidad de mayor desarrollo, aunque significativa y aceleradamente el Estado de México como entidad colindante en donde ha continuado el desarrollo de la capital.

Las entidades de menor nivel de desarrollo se localizan en el sur sureste, y en el altiplano del país; Chiapas, Oaxaca, Guerrero, Michoacán, Quintana Roo, Tabasco, Zacatecas, -- Tlaxcala, Hidalgo, Puebla, San Luis Potosí y Nayarit.

En el grupo intermedio se encuentran Campeche, Morelos, Guanajuato, Durango y Yucatán.

Las causas principales que han conformado el nivel de desarrollo de cada una de las entidades federativas son las siguientes:

En el grupo de mayor desarrollo se tiene en 1970 al Distrito Federal a los estados ubicados en la zona fronteriza -- del norte del país y a las entidades de Baja California Norte y Sur y Aguascalientes. La importancia y el crecimiento del Distrito Federal obedece a la concentración industrial, financiera-comercial de servicios. En Nuevo León su desarrollo se explica también por la concentración industrial. En la zona norte son las actividades de exportación, las transacciones - fronterizas, la agricultura de irrigación y moderna las que - explican el desarrollo alcanzado por ellos. En el caso de -- Aguascalientes, el grado de urbanización alcanzado y su posición geográfica lo hace ser centro importante de comunicaciones y núcleo central del país, hechos que explican el desarrollo de esta entidad.

En el grupo intermedio se destaca el crecimiento del Estado de México, el cual es reflejo de la expansión del área metropolitana de la ciudad de México hacia esa entidad. El - indicador de riego explica el crecimiento de las entidades -- con áreas extensas irrigadas sobre todo en Sinaloa y Tabasco. En el caso de Jalisco, la importancia de la actividad comercial e industrial explican su desarrollo. Y el de Querétaro se explica por ser un centro geográfico importante.

En el nivel de bajo desarrollo se encuentran las entidades de Michoacán, San Luis Potosí, Puebla, Hidalgo, Nayarit y

Tlaxcala, entre otras razones por su agricultura subdesarrollada y sus actividades extractivas estancadas.

Se ha dicho, que para aliviar las desigualdades entre las regiones se deben utilizar mecanismos eficaces de corte nacional. Y uno de ellos puede estar en la inversión pública ya que la distribución de los fondos entre las regiones de un país es una de las principales causas de su progreso o estancamiento.

El desarrollo regional, como ya vimos, es ocasionado -- por la concentración de recursos en un número limitado de regiones. En base a esto, han surgido distintos criterios en cuanto a qué regiones se debe priorizar la inversión pública; unos recomiendan que sea dirigida hacia las regiones que tengan potencial de crecimiento si es que se desea lograr un rápido crecimiento económico nacional, aunque con ello se -- agrave la desigualdad entre las regiones. Otros opinan que se debe concentrar la inversión en unos cuantos polos para -- hacer posible el crecimiento nacional, y que ante esto las -- regiones atrasadas podrán beneficiarse del avance de las regiones ricas, y, que de esta manera se transmitiría el crecimiento de una región a otra.

Una forma en que la inversión pública podría ser distribuida a las distintas regiones, según su propia necesidad, -

estaría dado por una verdadera política regional que implicaría lo siguiente:

Primeramente se debe clasificar a las regiones de acuerdo a su desarrollo: en atrasadas, intermedias y desarrolladas. A su vez la inversión se clasifica en directamente productiva y en capital público general, la inversión directamente productiva sería la privada y la inversión en capital público general se dividiría en infraestructura e infraestructura social.

Así, la inversión en infraestructura social debe canalizarse hacia las regiones atrasadas, ya que primeramente se debe proporcionar a la población de servicios públicos para que se creen las condiciones necesarias para que en el futuro fomentar el crecimiento.

La inversión en infraestructura económica se debe dirigir a las regiones intermedias, las que si puedan sostener el crecimiento. Y en las regiones avanzadas se debe restringir todo tipo de inversiones ya que si se fomentan sólo tenderán a agravarse los problemas de concentración de ellas.

Así pues, una política que se precie de ser regional debe lograr no sólo el crecimiento nacional sino un mayor equilibrio regional, debe procurar que una buena parte de la in-

fraestructura social se construya en las regiones atrasadas para que puedan ser incorporadas al proceso de desarrollo, - que la infraestructura económica se canalice a las regiones intermedias y restrinja la inversión en las regiones avanzadas.

Con este panorama podemos argumentar que en el país no existe una verdadera política regional, ya que el Sector Público, a través de la inversión, no ha fomentado el desarrollo entre las regiones, pues sólo lo ha concentrado en aquellas regiones que ya tienen un alto grado de desarrollo, -- aumentando con ello la desigualdad regional.

Así pues, con la política de industrialización adoptado por México así como por la deficiente distribución de la inversión en las regiones, ha dado como resultado la concentración de la actividad económica y de la población en unas --- cuantas zonas originando el crecimiento económico y urbano - en ellas. Siendo el caso más concreto el de la Ciudad de México, tal como se verá en el siguiente apartado.

2.3 DESARROLLO URBANO.

El intenso proceso de urbanización y la desmesurada concentración poblacional en ciertas áreas del país son la respuesta al desarrollo que México ha experimentado a partir de su revolución. Este desarrollo se ha incrementado a raíz -- del proceso de industrialización, iniciada en la década de - los cuarenta con un modelo de crecimiento que originó, por - una parte, la concentración del desarrollo económico y de la población, y por otra, la deficiente atención a grandes sectores de la población rural. Así, el proceso de urbaniza--- ción en México se manifiesta a través de una elevada dispersión de la población rural y a una marcada concentración debido al fenómeno de migración campo-ciudad.

El crecimiento demográfico acelerado y la cuantiosa migración de población hacia las grandes ciudades han dado forma a un proceso de urbanización que, en México se distingue tanto por la relativa rapidez con que ocurre como por la manera en que dicho proceso está afectando las formas de organización social, económica y políticamente.

El proceso de urbanización que ha experimentado el país en los primeros setenta años de este siglo se ha manifestado en cambios notables, principalmente a partir de 1940, en el volumen y en la distribución de la población, ya que ha deja

do de ser un país con predominancia rural para convertirse - en predominantemente urbano.

Por otra parte, la sola presencia de ciudades no implica necesariamente la existencia de un proceso de urbanización, está en función del crecimiento de la población urbana y rural.

Un rasgo notable de la rápida urbanización del país es que ha ocurrido al mismo tiempo que se operaba un acelerado crecimiento natural de la población. En consecuencia, el -- crecimiento de la población urbana ha tenido que ser muy elevado para superar el de la población total y mantener así un aumento sustancial del nivel de urbanización del país.

Hubo una serie de acontecimientos socio-económicos que fomentaron el rápido proceso de urbanización y de su difu-- sión en casi todo el territorio nacional; se puede destacar de entre los más importantes los siguientes:

a) La Segunda Guerra Mundial estimuló el desarrollo indus-- trial del país y, en general, un vigoroso proceso de desarro-- llo económico hacia adentro, tanto por la necesidad de satis-- facer la demanda interna de algunos productos, como por la - mayor exportación de bienes industriales. Este desarrollo - industrial tuvo lugar fundamentalmente en la Ciudad de Méxi-

co y en unas cuantas ciudades más como Monterrey y Guadalajara, y que se consolidaron definitivamente como los principales centros del país.

b) También la Segunda Guerra Mundial produjo indirectamente otro efecto importante en la urbanización de México, y fue el espectacular crecimiento de las ciudades de la frontera norte, y que se convirtieron en centros de servicio y diversión así como de comercio para millones de soldados norteamericanos. Además, varias de ellas intensificaron su actividad económica debido al gran movimiento de mercancías hacia aquel país. Este auge económico atrajo cuantiosa migración de diversas regiones del centro y sur del país de escaso crecimiento económico.

c) En esa época, 1940 - 1950, se registró un auge importante en la agricultura y ganadería, debido ello al crecimiento de los mercados interno y externo. La política agraria de apoyo a la pequeña propiedad, las fuertes inversiones en obras de riego, la expansión de la infraestructura física, principalmente en energía eléctrica y carreteras, favorecieron la rápida urbanización del noroeste y norte del país, así como el crecimiento de ciudades tales como Hermosillo, Ciudad Obregón, Mexicali, Matamoros, entre otras.

d) Otro factor de importancia es que varias ciudades turís

ticas mostraron un auge definitivo y un crecimiento acelerado.

Lo anterior aunado al crecimiento de la población dió como resultado un rápido desarrollo urbano.

La población urbana ha manifestado una elevada tasa de crecimiento a partir de 1940. Y ello se debió tanto al elevado nivel de crecimiento natural como a la intensa migración de la población rural hacia las ciudades. En el período que comprende los años 1940 - 1970 el comportamiento de la población total urbana fue la siguiente; el desplazamiento neto de la población rural a las ciudades en 1940 - 1950 fue de 1.65 millones de personas, en el siguiente decenio fue de 1.76 millones y en 1960-1970 la migración fue de 2.75 millones, los cuales representaron en el incremento de la población urbana el 58.7%, el 36.1% y 32.6% en los períodos estudiados. Lo -- que significa que México experimentó en esos años un creci--- miento de la población urbana principalmente determinado por el crecimiento natural. Así pues, con las condiciones históricas que se dieron a partir de 1940 y con el crecimiento de la población hicieron que México experimentara un rápido cre cimiento urbano.

Las ciudades que en un principio atrajeron a un elevado número de población, han visto disminuir su tasa de inmigración, para dar paso a nuevas ciudades que sean el centro de

atracción, tal es el caso de Monterrey y Guadalajara, y por supuesto a la ciudad de México que desde sus inicios ha concentrado a la mayor parte de la población inmigrante, convirtiéndola en la principal zona económica del país. (2)

Dentro de las causas que determinaron el predominio de la Ciudad de México como la unidad básica de producción secundaria y terciaria del país, es el hecho de que en ella la concentración industrial encontró la infraestructura necesaria, cercanía de mercados para sus productos, disponibilidad de fuerza de trabajo, servicios, transportes y otros. Además la estructura social de la ciudad de México permitió el predominio de un grupo urbano que predominará en la toma de decisiones. Así como también, que desde su origen se asentará en ella el poder político del país.

(2) Para comprender el crecimiento demográfico y territorial de la Ciudad de México es indispensable conocer las siguientes definiciones:

Area Urbana: Es la Ciudad Central más el área contigua edificada, habitada o urbanizada con usos del suelo de naturaleza no agrícola y que presenta continuidad física en todas direcciones hasta ser interrumpida en forma notoria por terrenos de uso no urbano como bosques, sembradíos, o cuerpos de agua.

Zona Metropolitana.- Es la extensión territorial que incluye a la Ciudad Central y a las unidades político-administrativas contiguas a ésta.

La concentración de las actividades industriales en la Ciudad de México se ha debido principalmente a las ventajas iniciales de concentración de capitales, empresarios y servicios indispensables así como también a la ampliación progresiva del mercado de bienes producidos por industrias de consumo y, por último, a la concentración urbana de fuentes de empleo industrial y de servicios.

El mismo crecimiento de la población ha hecho que las ciudades crezcan físicamente, originando con ello la anexión de localidades rurales cercanas conformando unidades urbanas de mayor tamaño que lo que originalmente eran, a las cuales se les ha dado el nombre de área urbana. De esta forma la población urbana se ve incrementada por la de las localidades no urbanas que se integran a la ciudad original. Este fenómeno es el resultado tanto de la movilización de grupos de población y de actividades económicas, como del crecimiento de ciertas localidades cercanas.

La Ciudad de México no fue la excepción, ya que su área urbana experimento un crecimiento periferico muy elevado que tuvo lugar principalmente en la parte del Estado de México que colinda con el Distrito Federal, quien pasa de 233 mil a 1.7 millones de habitantes en el decenio 1960 - 1970. Gran parte de este crecimiento se debió a movimientos de población intrametropolitanos del Distrito Federal hacia el Estado de

México, y a la ocupación de terrenos baldíos por los inmigrantes.

La expansión física de la ciudad abarca distintos ámbitos geográficos, que tratándose de la capital del país, adquieren gran relevancia puesto que la ciudad de México en su crecimiento ha rebasado límites político-administrativos.

Para 1970, el área urbana de la ciudad de México (AUCM) ocupaba una superficie aproximada de 650 Km cuadrados, englobando a las delegaciones de Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Miguel Hidalgo y Benito Juárez, consideradas hasta entonces como la Ciudad de México.

Así como también a las delegaciones Atzacapotzalco, Coyoacan, Iztacalco y Gustavo A. Madero. Y a los municipios del Estado de México; Naucalpan, Tlalnepantla, Atizapan de Zaragoza, Ecatepec, Nezahualcoyotl, Chimalhuacán, Huixquilucan y la Paz.

Para 1980, la superficie total de AUCM se incrementó a 1.114.97 Km cuadrados, implicando la expansión del AUCM sobre los siguientes municipios del Estado de México; Coacalco, Cuautitlán Izcalli, Romero Rubio, CHALCO, Chicoloapan, Ixtapaluca, Tultitlán y Nicolás Romero.

Se observa con lo anterior el constante crecimiento del -

AUCM, pues de 1970 a 1980 se incrementó en un 71.5%. Esta expansión fue principalmente hacia los municipios del Estado de México colindantes con la Ciudad de México. Y representó en ellos el 28.37% de su superficie territorial total.

En lo que respecta a la zona metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), para 1960 estaba integrado administrativamente por las delegaciones Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Benito Juárez, Atzacapotzalco, Coyoacán, Gustavo A. Madero, Ixtacalco, Alvaro Obregón, Magdalena Contreras, Ixtapaluca, Cuajimalpa, Tlalpan y Xochimilco, así como a los municipios de Tlalnepantla, Naucalpan, Chimalhuacán y Ecatepec del Estado de México.

Para 1970, la ZMCM esta comprendida por las actuales delegaciones administrativas y los municipios del Estado de México; Huixquilucan, Naucalpan, Nezahualcoyotl, Tlalnepantla, -- Atenco, Coacalco, Cuautitlán Izcalli, Cuautitlán de Romero Rubio, Chimalhuacán, Ecatepec, La Paz, Tultitlán, Atizapan de -- Zaragoza, Chalco, Chiconcuac, Ixtapaluca, Nicolás Romero, Tecamac, Texcoco y Chiautla.

Con ello se aprecia como se va metropolizando la ciudad y la gradual incorporación territorial de unidades político administrativas y su población a la vida socio-económica de la capital del país.

Así pues, el creciente aumento de la población que ha experimentado la ciudad de México en los últimos años, ha originado que se extienda a las localidades próximas a ella. Y como lo más cercano son los municipios del Estado de México, es allí hacia donde principalmente ocurre la expansión de la Ciudad de México.

2.4 CRECIMIENTO POBLACIONAL EN LA CIUDAD DE MEXICO.

La población es, sin duda alguna, el principal determinante transformador de una ciudad, ya que ella es causante del crecimiento de la misma al irse incrementando a través de los años.

En el siguiente cuadro se presenta el total de la población mexicana en el período de 1940 - 1985.

CUADRO NO. 1
POBLACION DE MEXICO 1940 - 1985

AÑO	POBLACION
1940	19,653,552
1950	25,791,017
1960	34,923,129
1970	48,225,238
1980	66,846,833
1985	77,938,000

Fuente: Anuario Estadístico de los Estados Mexicanos - 1986.

La economía mexicana dió acomodo al inesperado y considerable aumento de la población que ocurrió en los años de ---

1940 a 1970, que fue de 28,571,686 habitantes. Ello gracias a las políticas seguidas durante este período y que sirvieron como patrón de acomodamiento de la población; de entre las que se destaca la Política de la Reforma Agraria. La importancia de ella en el proceso de dar acomodo al aumento de la población estriba en el incremento de la cantidad de tierras ejidales bajo cultivo. Esa cantidad se expandió de 3.5 millones de hectáreas a 12.8 millones en 1970. Parte de este aumento se logró extendiendo hasta su límite la tierra cultivada en las áreas que se habían repartido al comienzo del período y a las tierras de nueva obtención y de distribución después de 1940.

Otra política importante en el acomodo de la población fue la política agrícola, la cual se aplicó mediante un sólido apoyo del gobierno, quien adquirió diferentes formas; subsidios masivos para la agricultura comercial, principalmente en forma de inversión pública; obras de irrigación; gastos para la construcción de carreteras y caminos.

Una tercera política que influyó en el acomodamiento de la población fue el apoyo del gobierno al sector industrial, el cual adoptó diversas formas, de entre las que se destacan las cantidades en inversión pública destinada a transportes, comunicaciones, energía eléctrica. Así también, el gobierno mexicano planeó una serie de políticas para promover la ini-

ciativa del sector privado, se estimuló la sustitución de importaciones mediante la protección arancelaria.

Con el crecimiento del sector industrial se crearon una amplia gama de oportunidades de empleo en las áreas urbanas, lo que permitió el acomodo de una proporción cada vez mayor de población de las ciudades. El número de personas que vivían en áreas urbanas aumentó de 4 millones a 22 millones entre 1940 - 1970, teniendo estos habitantes oportunidades de empleo de muy diversa naturaleza.

En la década de los sesentas, el rápido aumento de la población aún no era considerado un problema, ya que la conciencia nacional arraigaba una ideología pronatalista (3), y se creía además, que la economía y la sociedad mexicana estaban haciendo frente al fenómeno en forma adecuada y, además el descenso de la mortalidad y el aumento de la tasa de crecimiento natural que se presentaron en los años cuarenta y cincuenta fueron tan inesperados que sólo se cuantificaron cuando ya estaban consumados.

Se creía además, que el sistema demográfico-económico funcionaba sin tropiezos. Creían que el México rural era capaz de jugar el doble papel de absorber el aumento de la población y de producir alimentos y materia prima para el resto de la economía, y que la economía urbana en expansión podía absorber la fuerza de trabajo que sobraba en el campo.

A partir de 1970 se observó que se habían agotado los múltiples mecanismos de absorción en los que México se había apoyado para lograr una solución al problema de acomodar a -

(3) Ideología fundada en una larga serie de experiencias históricas, que iban desde la necesidad sentida en el Siglo XIX de poblar la parte norte del país hasta la grave san-gría demográfica provocada por la Revolución de 1910.

su creciente población; a la población rural ya no se le podía dar acomodo dado que había cada vez menos tierra disponible; las políticas económicas y sociales de las que México había dependido para proporcionar acomodo a la creciente población en las zonas urbanas se volvieron mas problemáticas y -- costosas; así como también era cada vez más difícil dar alojamiento barato a la población marginada, además de las cargas financieras que representaba el suministrar los servicios --- esenciales a esa población, tales como el transporte, agua, - electricidad, etc.

Es por lo anterior que a fines de 1970 se empieza a disminuir el optimismo sobre el futuro económico y social de México que en los años anteriores había prevalecido tanto en el - país como fuera de él.

La población de México a principios de siglo era de 13.6 millones de habitantes creciendo para 1940 en poco más de 6 millones para hacer un total de 19.6 millones aproximadamente. Para 1970 la población total del país ascendió a 48.2 - millones de habitantes.

Esta población se concentraba por un lado, en unas cuantas ciudades y zonas del país y, por otro, muestra una gran dispersión de población rural que habita en muchas localidades esparcidas por todo el territorio nacional.

Por otra parte, el rápido crecimiento de la población urbana se explica en gran medida por el de las grandes ciudades y principalmente, por el de la ciudad de México.

En 1940 la capital del país era una ciudad de un millón y medio de habitantes. Más sin embargo, durante esta década se lleva a cabo una aceleración sin precedente del crecimiento demográfico. Este fenómeno se desarrolla paralelamente al proceso de industrialización en el país, pues al contar con una infraestructura más adecuada, se canalizan hacia la ciudad de México las principales inversiones industriales. En consecuencia, las economías de aglomeración desencadenaron un proceso concentrador de población. Esto originó, en términos demográficos, un crecimiento del área urbana superior a 5% anual durante el lapso comprendido de 1940-1970.

En estas condiciones, la ciudad de México presentó un alto y sostenido crecimiento demográfico a lo largo del presente siglo, a tal grado que es actualmente una de las urbes más pobladas del mundo, hecho demostrado por lo siguiente: mientras que la República Mexicana multiplicó cinco veces el número de sus habitantes en los primeros ochenta años, la ciudad de México lo hizo 41 veces, lo cual propició que de concentrar 2.5% de la población nacional en 1900 abarcara para 1980 el 20.6% de la población nacional.

El crecimiento demográfico de la ciudad de México se ha debido, por un lado, al crecimiento natural (4), y al crecimiento social o migración neta (5), por el otro. El impacto de ésta última sobre el crecimiento de la ciudad de México - ha sido tan intensa que contribuyó en 1950-1980 con el 35% del crecimiento total. La capital de la República ha sido - el lugar de destino de la población migrante del país tanto de origen rural como urbano. La concentración de la actividad económica, política y cultural generó e incentivó esta - atracción que la ciudad de México tuvo en años recientes, -- cuando empezaron.

El crecimiento de la población en la ciudad de México ha traído como consecuencia la expansión territorial y un desarrollo intraurbano. La expansión física de la ciudad ha ocurrido en todas direcciones, pero principalmente hacia el norte y al oriente debido a que las condiciones topográficas -- de estas zonas ofrecen mayores ventajas para la urbanización. Es por ello que la población que viene al Distrito Federal - propicia, junto con el crecimiento natural de los residen--- tes, una fuerte presión demográfica sobre el espacio, originando fuertes desplazamientos hacia los municipios contiguos

(4) Exceso de nacimiento sobre defunciones (Nacimientos-Defunciones).

(5) Exceso de inmigrantes sobre emigrantes.

del Estado de México. Así pues, no sólo el crecimiento natural de la población capitalina sino también y de manera más determinante la fuerte inmigración, han determinado la enorme expansión geográfica de la zona metropolitana de la ciudad de México (ZMCM).

La dinámica del crecimiento de la ciudad de México es apreciada bajo la siguiente forma:

- Existe una ciudad central; formada por las delegaciones de Benito Juárez, Cuauhtémoc, Venustiano Carranza y Miguel Hidalgo.

- Existen cuatro contornos alrededor de la ciudad central:

a) El primer contorno lo componen las delegaciones de Azcapotzalco, Coyoacán, Cuajimalpa, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa y Alvaro Obregón. Así como los municipios de Huixquilucan, Naucalpan, Netzahualcoyotl y Tlalnepantla en el Estado de México.

b) El segundo contorno lo integran: Magdalena Contreras, Tláhuac, Tlalpan y Xochimilco. Y por los municipios de Atenco, Coacalco, Cuautitlán Izcalli, Cuautitlán de Romero Rubio, Chimalhuacán, Ecatepec, La Paz, Tultitlán y Atizapán de Zaragoza.

c) El tercer contorno se integra por las delegaciones de Milpa Alta y los municipios de Chalco, Chicoloapan, Ixtapalu

ca, Nicolás Romero, Tecamac y Texcoco.

d) El último contorno lo forma el municipio de Chiautla.

Las delegaciones centrales se consideran el centro de la ciudad de México. Y en ellos se manifiesta un proceso de desconcentración de la población, pues en 1960 contaba con 52.4% de la población de la ciudad, en 1970 el 32.8% y en 1980 sólo el 18.7%.

El primer contorno experimentó la densificación más im-
portante en el período, concentrando a 55.2% y 59.1% de los capitalinos en 1970 y 1980. El segundo con torno fue creciendo a un ritmo muy acelerado hasta concentrar en 1980 el 18.1% de la población de la ciudad, el tercer y cuarto contorno aún concentraba poca población en 1980, 4.1%.

Así pues, la cantidad total de la población en el ZMCM (6) fué de 5,409,119 en 1960; 8,904,068 en 1970 y de ---- 13,878,912 en 1980. Y se espera que para 1990 la población - total de la ZMCM llegue a ser de 20,950,000 habitantes y para el año 2000 la cantidad oscilaría entre 26.3 y 27.05 millo--- nes. (7)

(6) Ma. Eugenia Navarrete y Héctor Salazar 1986.

(7) "La hiperurbanización en el Valle de México" I. Esteban Soms García. P.P. 44 y 46. U.A.M. 1986.

Así pues, el Distrito Federal a partir de 1940 ha experimentado una disminución paulatina en su ritmo de crecimiento. Hecho que obedece al incremento poblacional en los municipios del Estado de México, el cuál de seguir con su alta tasa de crecimiento, rebasaría el límite de los municipios actualmente conurbados, por lo que serían invadidos nuevos municipios a lo largo de los principales ejes de la expansión urbana actual. El crecimiento sólo sería limitado por las propias barreras naturales.

2.5. POLITICAS DE DESARROLLO REGIONAL.

La concentración de la población en las grandes ciudades, la dispersión de pequeños centros de Población y la ausencia de ciudades intermedias hicieron necesario poner en práctica un conjunto de medidas destinadas a lograr una mejor distribución en el territorio de la población, de las actividades económicas, de la infraestructura y el equipamiento urbano y los servicios públicos, entre otros.

Es por ello, que a partir de 1970 se empiezan a crear una serie de organismo tendientes a tratar el problema regional. En un discurso político dado por el entonces presidente de la República Mexicana, Luis Echeverría Alvarez, se enuncian elementos importantes en este renglón. Primero; la redistribución del ingreso a favor de la población localizada en las regiones más pobres; segundo, la apertura a la producción de nuevas tierras agrícolas a través de la colonización de zonas con baja densidad de población y; tercero, descentralización de las actividades económicas de las grandes ciudades por medio de la creación de polos de desarrollo en la provincia.

Bajo estas premisas se crea el programa de inversiones para el desarrollo rural, buscando con él aumentar la producción agropecuaria, diversificar fuentes de empleo, reorganizar y dinamizar el desarrollo de centros de población e infra

estructura social y arraigar a la población en sus lugares de origen.

Surgen también el programa para la promoción de conjuntos, parques y ciudades industriales y centros comerciales. - Así también, se crean organismos coordinadores que ayudan a la planificación regional tales como los comités promotores del desarrollo Socioeconómico (COPRODES); Dirección General de Desarrollo Regional (Creado en 1974); Comisión Nacional de Desarrollo Regional (en 1975).

Dentro de los planes y programas creados a principios de los años setentas, quizás los que más trascendieron fueron -- la Ley General de Población (1973) y la Ley General de Asentamientos Humanos, quienes prevén el establecimiento de un sistema de Planificación Urbana que intenta compatibilizar el desarrollo de las ciudades con el modelos de desarrollo nacional vigente. Además, en la Ley General de Asentamientos Humanos se estipula la necesidad de guiar el desarrollo urbano a través de un Plan Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU). (8)

(8) El PNDU fue realizado por la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas el 12 de mayo de 1978 con la finalidad de aplicar soluciones a fondo a la problemática de los asentamientos humanos del país.

El PNDU, como instrumento básico de la política regional y urbana, contribuye a alcanzar los objetivos nacionales (9); especialmente en materia de mínimos de bienestar y en lo relativo a la distribución regional del ingreso. Por ello, se orienta a reacionalizar la distribución de la población y de las actividades económicas en el territorio y encausar un desarrollo urbano integral y equilibrado en los centros de población.

Es por ello que tiene los siguientes objetivos:

- Racionalizar la distribución en el territorio nacional de actividades económicas y de la población, localizándolas en las zonas de mayor potencial del país.
- Promover el desarrollo urbano integral y equilibrado en los centros de población.
- Propiciar condiciones favorables para que la población pueda resolver sus necesidades de suelo urbano, vivienda servicios públicos, infraestructura y equipamiento urbano.

(9) Los objetivos nacionales, que se enmarcan en el Plan Global de Desarrollo son: 1) Reafirmar y fortalecer la independencia de México como nación democrática y libre en lo económico, lo político y lo cultural; proveer a la población de empleo y mínimo de bienestar, atendiendo con prioridad las necesidades de alimentación, educación, salud y vivienda; 2) Promover un crecimiento económico alto, sostenido y eficiente; 3) Mejorar la distribución del ingreso entre las personas, los factores de la producción y las regiones geográficas.

--- Mejorar y preservar el medio ambiente que conforman los asentamientos humanos.

Por otra parte, además de los objetivos que se enmarcan en el PNDU, el plan global de desarrollo, en lo que se refiere a la política regional y de desarrollo urbano; establece tres objetivos vinculados al desarrollo regional:

- 1) Fortalecer el Federalismo a través de una mayor participación de las entidades federativas en la programación, presupuestación, administración y evaluación de las acciones orientadas a promover el desarrollo.
- 2) Establecer una estrecha coordinación entre federación y estados, de sus órganos y agencias, para lograr la armonía y la colaboración en los esfuerzos encaminados al desarrollo.
- 3) Inducir el crecimiento de las regiones que requieren de condiciones especiales de desarrollo, en particular en aquellas designadas como futuros polos.
- 4) Encausar, dentro del marco al respeto de la libertad, a la gran población rural dispersa mediante el fortalecimiento de ciudades intermedias que, además de facilitar la eficiente distribución regional de los servicios, ---

atraiga los flujos migratorios que se orientan a las grandes áreas metropolitanas.

Así pues, las políticas de desarrollo regional se caracterizan por tener como ámbito geográfico a las entidades federativas que integran la Nación y su propósito es lograr, tanto en lo económico como en lo social, dar vigencia al federalismo, impulsando el desarrollo de las regiones en forma equilibrada.

La estrategia del Plan Nacional de Desarrollo Urbano establece un conjunto de políticas o lineamientos que delimitan y enmarcan las acciones requeridas para alcanzar los objetivos nacionales y de desarrollo urbano. En el aspecto territorial y considerando al PNDU como espacial del desarrollo del país, la estrategia incluye zonas y centros de población prioritarios, en los que preferentemente deberán ejecutarse las acciones.

Las estrategias y lineamientos específicos para la política regional que se adaptaron fueron:

- Estimular una política de productividad y una adecuada distribución de su beneficio entre los trabajadores de campo, la ciudad y las sociedades en su conjunto.

- Fortalecer las instancias estatales de planeación y programación.
- Desconcentrar concentrando la actividad económica y los asentamientos humanos en un nuevo esquema regional.
- Adecuar el uso de todos los instrumentos al alcance del Gobierno Federal en función de los objetivos de la política regional y de desarrollo urbano.

Las políticas que sustentan a esta estrategia son, entre otras:

- Garantizar que las acciones del Sector asentamientos humanos sirvan de apoyo al Sistema Nacional de Planeación del Desarrollo Urbano y exista la necesaria retroalimentación entre la ejecución de sus acciones, su programación y la planeación de los asentamientos humanos.
- Estimular la integración y desarrollo de Centros de Servicios rurales concentrados para apoyar a la población rural dispersa.
- Desalentar el crecimiento de la zona metropolitana de la ciudad de México, promoviendo la descentralización de la industria, de los servicios públicos y de las diversas actividades, orientándolas las zonas prioritarias.(10)

(10) Zona norte, sureste, parte central de la costa del Pacífico y la costa del Golfo de México. El plan las concibe como alternativas viables de localización industrial.

- Inducir el desarrollo de ciudades con servicios regionales y aquellas ciudades prioritarias con potencial de desarrollo económico y social.
- Promover el desarrollo de sistemas de transporte y comunicación interurbana, como elemento importante de ordenamiento del territorio.

En lo que respecta a la reordenación de la zona metropolitana de la ciudad de México, el plan propone una estrategia de redespliegue territorial de las actividades económicas ubicadas en esta área, así como racionalizar y controlar su crecimiento actual.

En la estrategia de redespliegue territorial de las actividades económicas se plantean las siguientes líneas de acción:

- Intensificar la descentralización del crecimiento industrial, abriendo alternativas viables de localización.
- Frenar las migraciones hacia la metrópoli, fortaleciendo las condiciones de desarrollo rural en las zonas de expulsión.
- Consolidar sistemas urbanos y de intercambios a escala regional, relativamente independientes de la ciudad de México.
- Restringir en forma más estricta la localización de las

actividades manufactureras y terciarias en la ciudad de México y reacionalizar su expansión.

En forma congruente con la estrategia de desconcentración de las actividades económicas, se requiere la instrumentación de una política hacia el interior de la zona metropolitana de la ciudad de México. Esta política deberá restringir en forma severa y selectiva el crecimiento de actividades en la ciudad de México; ofrecer alternativas de empleo y mejores condiciones de vida para la población ya residente; y reordenar el crecimiento urbano.

Y es que a pesar de ser el polo de mayor desarrollo en el país, la ZMCM presenta graves deficiencias en cuanto a la infraestructura básica, servicios y vivienda. Por ello se da prioridad a las zonas con mayores carencias, especialmente en el estado de México, zona que ha recibido el mayor impacto de crecimiento demográfico en las últimas décadas. En relación a ello se promoverá un paulatino equilibrio en la asignación de la inversión Pública Federal entre el Distrito Federal y el Estado de México.

Se reordenará la urbanización en la ZMCM y su periferia para albergar en forma adecuada el futuro crecimiento demográfico, para tal propósito se establecerá un control más estricto en el uso del suelo, que evite la especulación, fomen

te la redensificación y aproveche la infraestructura existente. Asimismo, la provisión de bienes y servicios básicos -- obedecerá a las políticas de uso y destino que se le asignen al suelo urbano.

En cuanto a las migraciones, cerca de un 70% de ellas(11) provienen de los estados de la parte central del país caracterizados por el predominio de la agricultura campesina y por ciudades medias cuyo crecimiento ha sido inhibido por la metrópoli. Con el objeto de frenar las migraciones hacia la zona metropolitana, el Plan busca reorientarlas hacia ciudades medias e incrementar la capacidad de retención de las regiones expulsoras. Para tal fin promoverá una transformación de la economía rural, ubicada alrededor de Centros Urbanos a pequeños y medianos, tendiendo a diversificar el empleo rural y crear oportunidades de empleo no primario.

Las políticas de transporte, suelo y localización industrial se considerarán en forma conjunta para lograr la reestructuración del espacio metropolitano. Se dará prioridad al transporte colectivo en toda la zona metropolitana.

(11) Plan Nacional de Desarrollo 1983 - 1988 P. 407

En lo que se refiere al Distrito Federal, la estrategia implantada comprende cuatro puntos fundamentales que son: -- ámbito urbano, ámbito económico, ámbito social y político y Gobierno, administración y justicia.

En materia de desarrollo urbano, la reordenación de su crecimiento se abordará con una visión realista, en apego a los objetivos de desarrollo nacional. Y con la firme decisión de que el progreso de la zona no se logre a expensas de generar rezagos o desequilibrios en otras regiones del país.

En materia de desarrollo económico, se buscará cimentar las bases que habrán de conducir en el mediano y largo plazo a una verdadera e irreversible descentralización y desconcentración de la actividad económica, a fin de situar al desarrollo económico en el marco del desarrollo social, mediante la regulación y modificación de la estructura productiva en forma gradual para que no repercuta negativamente en el crecimiento de la economía urbana y nacional.

En materia de desarrollo social, se pretende disminuir los elevados índices de rezago y pobreza.

Son básicos en ésta, la reducción y el control del crecimiento demográfico para estar en posibilidades de satisfacer las necesidades esenciales de todos los habitantes de la

ciudad de México. Esto implica no sólo frenar la migración, sino revertirla para lograr un equilibrio en todo el país -- por medio de la descentralización de la vida nacional.

En materia de política, Gobierno y Justicia, con el fin de proporcionar a la población la oportunidad de ejercer una vida ciudadana activa y participativa en la solución de los problemas de la metrópoli, se enfatizará la democratización de los canales de participación popular para atender las -- prioridades que demanda la población de la ciudad de México.

Con la anterior estrategia se pretende:

- Crear condiciones para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.
- Proveer las mejores condiciones para el desarrollo del empleo, la vivienda, la producción y el abasto.
- Fortalecer los mecanismos que aseguren que las políticas ejecutadas en la ciudad de México sean congruentes y sirvan a los propósitos de una política nacional de desarrollo.
- Promover desde el interior de la ciudad, la descentralización de la vida nacional para lograr un desarrollo --- equilibrado entre las regiones del país.
- Integrar el análisis del desarrollo de la zona metropolitana con los gobiernos de los estados circunvecinos.

Todos los anteriores planes y programas realizados en materia de desarrollo urbano - regional tendientes a equilibrar las disparidades regionales han resultado absolutamente insuficientes cuando se enfrentan a situaciones como a la ZMCM. Dichos esquemas y modelos por lo general estan subordinados a un conjunto de premisas teóricas que se asocian más con las formas de acomodo espacial de las actividades económicas y de la población que con los mecanismos de transferencia y cambio social que operan en el contexto metropolitano.

Así vemos que los planes de desarrollo urbano no han solucionado el fenómeno metropolitano en lo que se refiere principalmente al tamaño de la ciudad, concentración de las actividades y de su expansión física. Lo que ha originado que el área metropolitana de la ciudad de México se extienda hasta rebasar sus límites jurídicos - administrivos a tal grado de que absorbe a las localidades que se encuentran alrededor de ella. Tal es el caso de los municipios del Estado de México, destacando para nuestro fin, el municipio de Chalco.

CAPITULO III

" CONURBACION DE LA CIUDAD CON REGIONES
PROXIMAS A ELLA (CASO CHALCO) " .

3.1 PAPEL DEL CHALCO EN EL PROCESO DE CONURBACION.

El rápido crecimiento de la población del Estado de México es una de las características más sobresalientes de esta entidad en las últimas tres décadas. Lo que la ha llevado a ser una de las más pobladas del país. La causa principal de dicho crecimiento poblacional es la fuerte inmigración que ha ocurrido en los últimos años en esta entidad. Ello es explicado por la cercanía de algunos de sus municipios con el Distrito Federal.

Chalco, como municipio perteneciente del Estado de México es una muestra clara de lo anteriormente dicho, ya que ha tenido en los últimos años un crecimiento demográfico impresionante, ocasionado, principalmente, por la constante emigración proveniente del Distrito Federal.

En efecto, el crecimiento de la población en el municipio de Chalco ha sido muy elevado, ello se aprecia en el Cuadro No. 2.

Cuadro No. 2

Población del municipio de Chalco

Año	1960	1970	1980	1988 (b)
Población	29,725	41,450	78'393	800,000

Fuente: Anuario Estadístico del Estado de México. 1986

(b); dato proporcionado por la Sría. de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, de septiembre 1988.

Se observa en el cuadro No. 3 que a partir de 1960 a -- 1980, el municipio tuvo un crecimiento hasta cierto punto - normal. Alcanzó en esos años un crecimiento porcentual de - 163.70. Pero a partir de 1980 su crecimiento demográfico es sorprendente e impresionante, pues tuvo un incremento en -- ocho años, 1980-1988 de 920.5 % (cuadro No. 4). Por otro la do, si medimos su crecimiento a partir de 1960 a la fecha -- (1988) nos daremos cuenta de la magnitud de su crecimiento - poblacional, pues creció, en términos porcentuales la impre- sionante cifra de 2591.3% (Cuadro No. 3).

Cuadro No. 3
Crecimiento Porcentual

Período	1960-1970	1960 - 1980	1960 - 1988
%	39.43	163.73	2591.3

Fuente; Cuadro No. 2.

Cuadro No. 4
Crecimiento Porcentual decenal

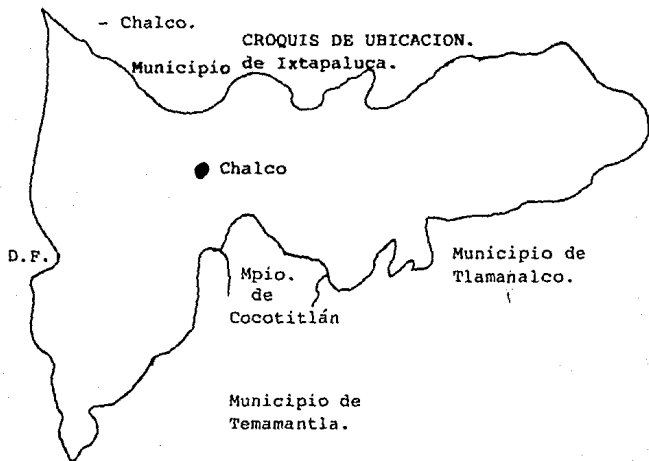
Período	1960-1970	1970 - 1980	1980 - 1988
%	39.43	89.13	920.5

Fuente: Cuadro No. 2

Como ya se ha dicho, la causa principal de este crecimiento es la fuerte inmigración que ha tendido a concentrarse en los últimos años en esta región, principalmente en el lugar denominado "Valle de Chalco", lugar en el cual, a partir de 1980, se empezó a concentrar la mayor parte de la población, formándose asentamientos irregulares carentes de la mayor parte de los servicios públicos. Esta concentración de la población se ha debido principalmente a que el municipio de Chalco es una región relativamente cerca de la ciudad de México, tal como se ve en el siguiente apartado y en la cual se concentra la mayor parte de las actividades económicas y a la oferta del suelo barato en el municipio.

UBICACION DEL MUNICIPIO DE CHALCO.

El municipio de Chalco se encuentra ubicado a 37 Km. al sureste de la ciudad de México sobre la carretera México Cuautla. Y a 54 Km. por la carretera México-Xochimilco



Sus límites son:

Al Norte; con el Municipio de Ixtapaluca.

Al Sur; con el Municipio de Juchitepec.

Al Este; limita con los Municipios de Tlamanalco,
Cocotitlán y Temamantla.

Al Oeste; con el Distrito Federal.

Tiene una superficie territorial de 273.58 Km. cuadrados (28.820 ha.), su cabecera municipal es Chalco de Díaz Cobarru**u** bías y las localidades que conforman al municipio se encuentran clasificadas, según datos proporcionados por la Sría. de Desarrollo y Obras Públicas, en tres regiones, a saber:

Región I. Abarca siete colonias y tres barrios que conforman la cabecera municipal.

- 1.- Colonia El Ejidal.
- 2.- " San Miguel Jacalones.
- 3.- " Emiliano Zapata.
- 4.- " La Bomba.
- 5.- " San Juan.
- 6.- " Jardines de Chalco.
- 7.- " Culturas de México.

Barrio de San Sebastián.

Barrio de San Antonio

Barrio de la Conchita

Región II.- La integran 14 localidades que son consideradas como delegaciones municipales.

- 1.- San Marcos Huixtoco.
- 2.- San Gregorio Amaninalco.
- 3.- San Martín Cuautlalpan.
- 4.- Santa María Hexoculco.
- 5.- San Mateo Tezoquipan Miraflores.

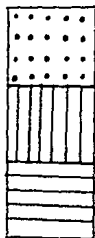
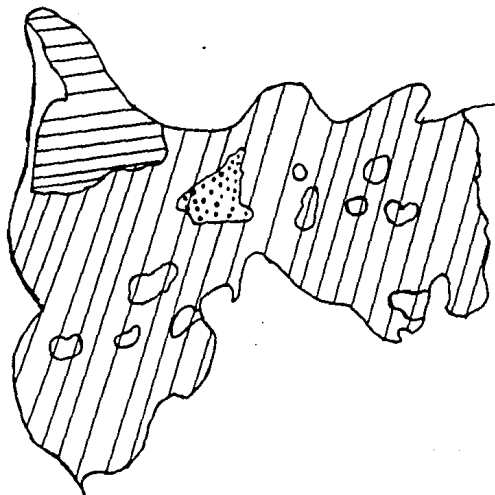
**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

- 6.- San Gregorio Cuautzingo.
- 7.- La Candelaria Tlapala.
- 8.- San Martín Xico Nuevo.
- 9.- San Lorenzo Chimalpa.
- 10.- San Mateo Huitzingo.
- 11.- San Pablo Atlazalpa.
- 12.- San Catarina Ayotzingo.
- 13.- San Juan y San Pedro Tezampa.
- 14.- San Martín Xico Viejo.

Region III. La conforman las colonias del Valle de Chalco.

- | | |
|----------------------------|---------------------------|
| 1.- La Colonia del Carmen. | 9.- La Colonia Sta. Cruz. |
| 2.- " Alfredo del Mazo. | 10.- " Sn. Isidro. |
| 3.- " Amp. E. Zapata. | 11.- " El Triunfo. |
| 4.- " Avandaro | 12.- " Unión de Gpes. |
| 5.- " Santiago | 13.- " Niños Héroes. |
| 6.- " Independencia | 14.- " Providencia. |
| 7.- " Ma. Isabel | 15.- " Guadalupana. |
| 8.- " Concepción | 16.- " Xico. |

A continuación se presenta un plano de localización que nos da un panorama mas objetivo de la ubicación las tres regiones antes mencionadas.



Región I
(Cabecera Municipal).

Región II
Delegaciones Municipales.

Región III
(Valle de Chalco).

La cabecera municipal se encuentra comunicada con el Distrito Federal y con las localidades del interior por medio de carreteras asfaltadas y entre las mismas localidades por caminos de terracería.

Las principales vías de comunicación que comunican a --- Chalco con el D. F. y alrededores, son:

- Carretera libre México-Cuautla.
- Carretera Autopista México-Chalco.
- Carretera Federal Chalco-Xochimilco.
- Carretera Federal Chalco-Tlalmanalco.
- Carretera Federal Chalco-Miraflores.
- Terracería Chalco-Xico.

Así mismo, existen líneas de autobuses y taxis colectivos de ruta fija ("peseros") que facilitan el traslado de personas entre el D.F. y el municipio. Lo que ocasiona que Chalco se vaya integrando a la dinámica que impera en la Ciudad de México. Así, vemos que el transporte ha jugado un papel importante en el desplazamiento de la población tanto a nivel interno como externo.

Por otro lado, el crecimiento poblacional de la ciudad de México ha sido de vital importancia para la transformación de las actividades en el municipio de Chalco, ya que dicho --

crecimiento sobrepasó sus límites físicos extendiendo su mancha urbana hacia este municipio absorbiéndolo territorialmente.

Así mismo, cabe destacar que, tanto en la ciudad de México como en el municipio se ha presentado un proceso de crecimiento de población inverso, ya que mientras la Ciudad de México ha tenido una tendencia decreciente en cuanto a su crecimiento poblacional el municipio de Chalco ha presentado una tendencia a aumentar su ritmo de crecimiento.

Lo anterior es propiciado, como ya se ha dicho, al encarecimiento de la vivienda en la ciudad de México, por lo que la población se ve obligada a desplazarse hacia lugares relativamente cerca de ella, donde sea más barata la vivienda.

El cuadro No. 5 manifiesta claramente la evidencia de -- que mientras la ciudad de México "perdió" población, el municipio los "ganaba". Ya que para el decenio 1960-1970 la tasa de crecimiento promedio anual para la ciudad de México era de 3.5 y la del municipio de Chalco fué de 3.4; para el decenio 1970-80 la tasa de crecimiento de la ciudad de México fué de 2.5 mientras que para el municipio fué de 6.6. Y para el período 1980-1988 fué de 1.5 para la ciudad de México y 33.7 para el municipio.

Cuadro No. 5
Tasa de Crecimiento Poblacional de
Cd. de Mexico y del Mpio. de Chalco. (decenal).

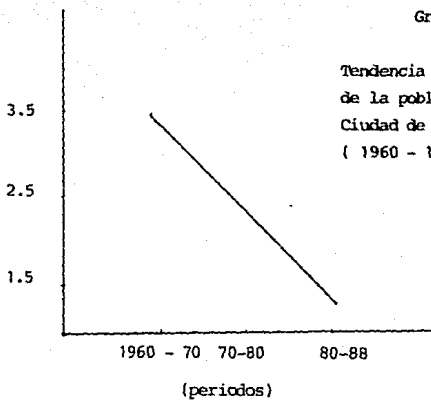
	1960-1970	1970-1980	1980-1988
Cd. de México	3.5	2.5	1.5 (a)
Chalco	3.4	6.6	33.7

Fuente: Anuario estadístico de los Estados Unidos Mexicanos
1986.

Anuario estadístico del Estado de México 1986.

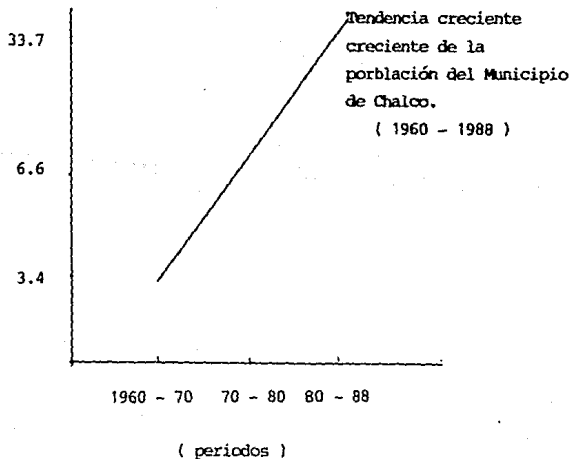
(a).- Cifra a 1985.

(TASA DE CRECIMIENTO)



Gráfica 2.

(TASA DE CRECIMIENTO)



Así pues, con todo lo escrito podemos decir que ante la falta de espacios para los asentamientos humanos en la ciudad de México se ha propiciado que la mancha urbana se extienda territorialmente, sobrepasando sus límites establecidos, originando regiones aledañas que dependerán de ella. Esto sin contar con el crecimiento natural del municipio, así como al desarrollo del transporte que ha propiciado el fenómeno de Conurbación (12), fenómeno que ha ocurrido en varios de los municipios del Estado de México, y que por lo general han presentado un proceso similar al descrito para el municipio de Chalco.

(12) Conurbación se refiere al fenómeno de expansión de un área urbana que absorbe física y funcionalmente localidades relativamente próximas a ella y trata de la unión de dos o más áreas urbanas pertenecientes a distintas jurisdicciones político-administrativo.

3.2 ELEMENTOS QUE HACEN POSIBLE EL PROCESO DE CONURBACION

Para que pueda llevarse a cabo el fenómeno conocido como conurbación es necesario que se den las condiciones propicias para el surgimiento de éste. A continuación se describen las condiciones históricamente dadas tanto en los municipios ahora conurbados de la ciudad de México como en ella misma.

En lo que respecta a los municipios ahora conurbados de la ciudad de México diremos que, el proceso combinado de industrialización -inmigración- urbanización (13), se resume en tres fases de ocupación e integración urbana claramente diferenciables.

- En 1960, con la implantación de industrias vinculadas a la Zona Industrial del Norte del Distrito Federal, se da inicio al proceso de crecimiento acelerado en tres municipios del Estado de México, Naucalpan, Tlalnepantla y Ecatepec.
- El período comprendido entre 1961-1975 se caracteriza por la expansión indiscriminada del área urbana a través de fraccionamientos. La conurbación de este período alcanza a los municipios de Atizapan de Zaragoza, Los Reyes-La Paz, Huixquiucan y Coacalco. Y se crean dos centros de población (Nezahualcoyotl y Cuautitlán Izcalli). Así mismo, coloca

(13) Elementos de gran importancia en el proceso de conurbación de los municipios del Estado de México con la ciudad de México.

en proceso de conurbación a las áreas urbanas de Chimalhuacán, Tultitlán y Cuautitlán de Romero Rubio.

En esta fase la influencia económica y social de la ciudad de México se hace palpable en sus zonas conurbanadas.

- De 1975 a la fecha (1988), se caracteriza básicamente por la implantación de la gran industria tecnificada, principalmente en Tultitlán y Cuautitlán Izcalli.

Así mismo, por primera vez el Sector Servicios tiene un mayor peso en el conjunto de la Economía.

Esta fase de Conurbación alcanza físicamente a 17 municipios del Estado de México y condiciona terminantemente la vida económica y social de ellos con la ciudad de México.

Los municipios conurbados a la Ciudad de México son los siguientes:

Atizapan de Zaragoza	Ixtapalapa
Coacalco	Los Reyes - La Paz
Cuautitlán	Naucalpan
Cuautitlán de Romero Rubio	Nezahualcoyotl
Chalco	Nicolás Romero
Chicoloapan	Tecamac

Chimalhuacán

Tlalnepantla

Ecatepec

Tultitlán

Huixquilucan

Por otra parte, las condiciones históricamente dadas en el Distrito Federal se resumen en su área urbana y zona metropolitana las cuales al expanderse provocan el fenómeno de --- conurbación. Sobre ésto tenemos lo siguiente:

Es sin duda alguna que el crecimiento del área urbana de la ciudad de México (AUCM) es el causante de la formación y/o crecimiento de las localidades próximas a la ciudad de Méxi--co, las cuáles a través de los años se adhieren a ella originando la expansión física del AUCM, a la vez que forman regiones conurbanadas a la ciudad de México.

En efecto, el AUCM ocupaba en 1970 una superficie aproximada de 650 Km. cuadrados e incluía a cuatro nuevas delegaciones (14) de Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Miguel Hidalgo y Benito Juárez, así mismo, había englobado casi la totalidad de las delegaciones de Azcapotzalco, Coyoacán, Iztacalco y -- Gustavo A. Madero, así como también anexaba la mayor parte de la superficie de los municipios del Estado de México: Naucal-

(14) Considerados hasta ese entonces como la ciudad de México propiamente dicho.

pan, Tlalnepantla, Atizapan de Zaragoza, Ecatepec, Nezahualcoyotl, Chimalhuacán, Huixquilucan y La Paz.

Por otra parte, entre 1970 - 1980 la población de la -- ZMCM pasó de 8.6 millones a 14.5, o sea, un incremento de 5.9 millones de habitantes en relación a los 3.4 millones en la década de 1960 - 1970. Este aumento se realizó en forma diferente entre el Distrito Federal y el Estado de México. - Este último captó toda la migración interestatal. La población del Estado de México, según estimaciones (15), llegó a ser de 7'768,000 en 1980, de estos habitantes, alrededor del 64.34% se asientan en los municipios metropolitanos colindantes al Distrito Federal.

Los factores que han ocasionado la expulsión de un importante contingente de población hacia el Estado de México, especialmente hacia los municipios conurbados, son el agotamiento del área susceptible de ocupar en el territorio del - Distrito Federal y el encarecimiento del suelo y la vivien-- da. En algunos municipios se ha logrado detectar, mediante encuestas, que el 60% de su población proviene del Distrito Federal.

(15) CONAPO Breviarios. 1981.

Desde el punto de vista territorial, el crecimiento reciente de la mancha urbana se ha dado principalmente en la parte norte del AUCM (Municipios de Atizapan de Zaragoza, Tultilán, Coacalco, Ecatepec, Tecamac y Cuautitlán Izcalli) y en la parte oriente y sur oriente (Municipios de Chalco, Ixtapaluca y Los Reyes La Paz).

De este modo se comprueba la importancia que la expansión del AUCM tiene en la Conurbación de los municipios del Estado de México, ya que éstos representan el 28.37% de su superficie territorial y en el D.F., el 41.58 % respectivo, conformando así un total de 34.52% de la superficie territorial conjunta del D.F. y los 16 municipios conurbados del Estado de México.

Así pues, de una manera general, en la cual se incluye los municipios conurbados del Estado de México, apreciamos el papel que juega el crecimiento del área urbana de la ciudad de México en el proceso de transformación del municipio de Chalco. Ello se observa en los cuadros 6 y 7.

Cuadro No. 6
Superficie territorial total ZMCM
(has)

	Absolutos	%
D.F.	150,300	46.53
Edo. de Méx.	172,793	53.47
Chalco	29,820	8.92
Resto Mpios.	143,973	44.55
Total ZMCM	232,003	100.00

Fuente: Expansión Física de la Cd. de México.
Boris Graizbord y H. Salazar.

En éste se aprecia que la superficie territorial total de la ZMCM 323,003 ha. le corresponde al Distrito Federal el 46.53 % y al Estado de Mexico el 53.47 %, es decir, más de la mitad de la superficie, y de éstas le corresponde a Chalco -- 8.92 %.

Por otra parte en el cuadro 7 se observa que del total - del AUCM, la cual suma un total de 111,497.13 has., le corres- ponden al D. F. el 56.06%, mientras que al Estado de México - l 43.94%, y de ésta cifra el municipio de Chalco representa - el 1.76%.

Cuadro No. 7

Superficie total AUCM (has.)

	Absolutos	%
Total AMCM	111,497.13	100.00
D.F.	62,500.99	56.06
Edo. de México	48,996.15	43.94
Chalco	1,962.60	1.76
Resto Mpios.	47,003.13	42.18

Fuente: Expansión física de la Ciudad de México.
Boris Graizbor y Héctor Salazar.

En otro orden de ideas, la población en constante crecimiento, principalmente a partir de 1980, ha hecho que se vaya poblando cada vez mas el Mpio. de Chalco. Una muestra de ello lo encontramos en su densidad de población, la cual para 1970 era de 125 habitantes por Km. cuadrado y para 1987 - fué de 377 hab. por Km. cuadrado. Ello ha ocasionado que al expandirse territorialmente se adhiere a la ciudad de México.

Por otra parte, dada la cercanía del municipio con el D.F., el ritmo de crecimiento poblacional se ve afectado por la constante migración, fenómeno que se ha visto principalmente en el Valle de Chalco.

De una muestra de población obtenida de Valle de Chalco

encontramos que las migraciones hacia este lugar tienen las siguientes características:

Cuadro 8
Migraciones a Valle de Chalco.

	8
Menos de 1 año	3.0
de 1 a 5 años	67.0
de 5 a mas años	<u>30.0</u>
	100.0

Fuente: Investigación de Campo. Agosto 1989.

Así vemos, que la región del Valle de Chalco, se ha venido poblando principalmente a partir de 1980. Sin embargo, es a partir de 1982-83 cuando ésta región sufre una fuerte corriente migratoria formándose con ello el Valle de Chalco propiamente dicho.

Respecto a la edad de la población de la comunidad de Valle de Chalco encontramos que se haya estructurado de la siguiente manera.

Cuadro No. 9
Grupos quinquenales Valle de Chalco.

Grupo Quinquenal		%
de 0 - 4	años	9.6
5 - 9	"	17.7
10 - 14	"	21.0
15 - 19	"	9.5
20 - 24	"	7.2
25 - 29	"	7.1
30 - 34	"	10.4
35 - 39	"	5.2
40 - 44	"	4.5
45 - 49	"	5.1
50 - 54	"	1.5
55 - 59	"	0.6
60 a más	"	0.6
Total		100.0

Fuente: Inv. de Campo.

Por otra parte, las migraciones para la cabecera municipal y delegaciones municipales tienen un proceso contrario - al descrito para Valle de Chalco, ya que la corriente migra-

toría se presentó como el Cuadro No. 10 lo describe.

Cuadro No. 10
Migraciones a cabecera y
delegaciones municipales

	%
menos de 1 año	6.5
de 1 a 5 años	24.4
de 5 a más años	<u>69.1</u>
	100.0

Fuente: Monografía de Chalco, Gob. del Estado de México.

Apreciamos en el cuadro 10 que las migraciones se llevaron a cabo principalmente hace 5 años o más, es decir, que últimamente no ha tenido una fuerte migración en su interior. Y si tiene un 24.4% de 1 a 5 años es producto de la corriente migratoria que se llevó a cabo en 1982-83 en todo el municipio, donde Valle de Chalco captó la mayor parte de dicha migración.

Así pues, las tendencias migratorias para la región de Chalco y cabecera municipal son, para los años considerados de estudio (1980 - 88); hasta cierto punto inversas, ya que en esos años la corriente migratoria para la cabecera y dele

gaciones municipales tendieron a disminuir mientras que para Valle de Chalco las migraciones fueron en aumento a partir de 1980, para disminuir luego en forma considerable en 1987-88. (VER GRAFICAS 3 Y 4).

Cabe destacar que mediante la muestra de población extraída de Valle de Chalco, se encontró que la corriente migratoria provino en un 46% del Distrito Federal, 35% de Nezahualcoyotl; 8.0% de la cabecera municipal; el 7.0% de otros municipios del Estado y el 4% de otros estados del país.

Cuadro No. 11

Lugar de procedencia de la corriente
migratoria de Valle de Chalco.

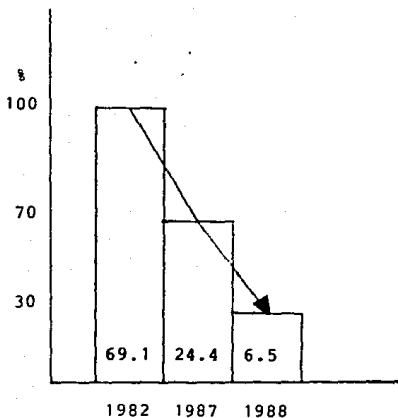
(%)

Distrito Federal	46.0
Nezahualcoyotl	35.0
Cabecera Mpal.	8.0
Otros Mpios. del Edo. Mex.	7.0
Otros Edos. del país.	<u>4.0</u>
	100.0

Fuente: Investigación de Campo.

Gráfica 3.

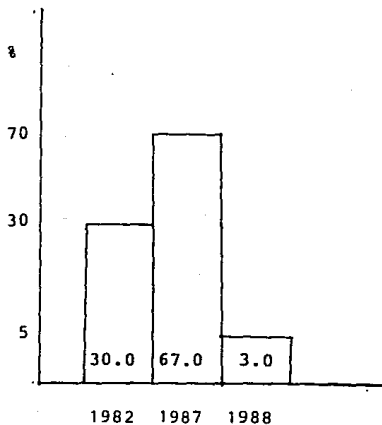
Tendencia migratoria para la cabecera y delegaciones municipales.



(AÑOS)

Gráfica 4.

Tendencia migratoria para el Valle de Chalco.



(AÑOS)

Así pues, debido al crecimiento de la población, tanto natural como social, el municipio de Chalco pasó a ser una zona conurbada a la Ciudad de México, y muy particularmente la región de Valle de Chalco a formar parte de su área urbana. Cambiando con ello sus características de una región rural a una con características propiamente urbanas, transformando al mismo tiempo sus actividades productivas.

En efecto, tenemos que la estructura económica del municipio ha ido cambiando a través del período de estudio, ---- (1960-1988) como consecuencia de la urbanización que se ha presentado en todo el municipio.

Dichos cambios se describen en los cuadros 12, 13, 14.

Cuadro No. 12
Actividad Agrícola
importancia

Período	%
60 - 80	70.0
80 - 88	27.0

Cuadro No. 13
Actividad Industrial
No. de Empresas

Período	No.
60 - 70	130
70 - 80	293
80 - 88	290

Cuadro No. 14
Actividad Industrial
No. de Empresas

Período	No.
60 - 70	151
70 - 80	2820
80 - 88	3700

Así tenemos que, en 1960-80 cuando el municipio no tenía problemas de población asentada en terrenos ejidales, su actividad agrícola era considerada la más importante, ya que cerca del 70% de su PEA se dedicaba a estas faenas. De entre -- sus cultivos destacaba el maíz y la alfalfa para la cría de -- ganado lechero, Y una vez satisfecho el consumo interno, el

excedente se destinaba al D. F. el cual se le consideraba, -- por su cercanía, el mercado más importante.

Cuadro No. 15
Producción y Principales Cultivos 1970
Municipio de Chalco

Cultivo	Superficie total cultivada	Rendimiento (Ton. Ha.)	Producción (Ton.)
Maíz	9 000	1.2	10,800
Alfalfa Verde	2 500	50.0	125,000
Haba	525	0.5	263
Remolacha	500	21.0	10,500

Fuente: Monografía de Chalco.
Gobierno del Estado de México 1972.

Otra actividad a la que se dedicaba la población de --- Chalco era la ganadería, la cual para 1970 tenía en existencia principalmente al ganado vacuno, lanar, porcino, aves y gallinas, teniendo una producción de los diferentes deriva-- dos de ellos como a continuación se describe:

Producto	Cantidad	Medida
Leche	5'444,705	Lts.
Queso	7,570	Kg.
Huevo	4'366,280	Pzas.
Lana	3,390	Kg.
Pieles	34,220	Kg.
Manteca	64,521	Kg.
Zaleas de lanar	2,249	Unidades

En lo que respecta a la Industria de Transformación se tenían para el mismo año 130 establecimientos y 14 talleres distribuidos de la siguiente manera:

Gran Industria	No. de empresas
Giro	
Productos metálicos	1
Productos textiles	2
Papel y cartón	1
Acero y del Hierro	2
Químicos	1
Construcción	2
Vinos y licores	<u>1</u>
Total	10

Mediana Industria	No. de Empresas
Giro	
Confección ropa infantil	1
Artículos Eléctricos	1
Productos Textiles	1
Productos Metálicos	<u>1</u>
Total	4

Pequeña Industria	No. de Empresas
Giro	
Construcción	20
Alimenticia	89
Pinturas y grasas	1
Acero y del Hierro	1
Téxtil	1
Artículos eléctricos	2
Productos metálicos	1
Vestido	<u>1</u>
Total	116

Talleres	No. de establecimientos
Giro	
Mecánica	7
Herrería	5
Carpintería	<u>2</u>
Total	14

La actividad comercial contaba con 151 establecimientos de la siguiente manera:

Fonda	12	Farmacia	1 Vta. chile seco	3
Tlapalería	1	Sanitarios	1 Cremería	1
Palettería	1	Tortillerías	6 Vta. semilla	2
Peluquería	1	Exp. de cal	1 Exp. de pollo	6
Miscelánea	14	Recaudería	52 Florería	5
Taller radios	1	Venta de Loza	4 Taquería	8
Carnicería	7	Exp. de pan	2 Vata. de barbacoa	2
Vta. Vísceras	4		Otros	<u>5</u>
			Total	151

Para 1980 el panorama del municipio presenta cambios importantes en sus actividades productivas, ya que se ven incrementados el número de establecimientos industriales y comerciales, pero aún en 1970-80 sigue predominando la actividad agropecuaria. Así tenemos que la agricultura sigue siendo la actividad más importante del municipio. Sus principales productos son el maíz, la cebada y avena.

En la ganadería sobresale la existencia del ganado bovino y porcino.

En la industria existen 293 establecimientos tanto de pequeña y mediana como de gran industria, distribuidas de la

siguiente manera:

Productos alimenticios	132
Bebidas y tabaco	82
Productos minerales	42
Productos metálicos, maquinaria y equipo	17
Productos textiles	7
Productos madereros	3
Papel	5
Substancias químicas	4
Metálica - básica	<u>1</u>
Total	293

En cuanto al comercio tenemos un total de 2820 establecimientos en su mayoría de consumo básico, distribuidos de la siguiente manera

Molinos y tortillerías	96
Tiendas DICONSA	12
Tiendas CONASUPO	3
Tiendas IMPECSA	120
Servicios básicos y otros tipos	<u>2589</u>
Total	2820

Así pues, tenemos que la actividad económica que predomina en el municipio de Chalco en el período 1960-80 era la --- agropecuaria ya que sus bastos terrenos (16) eran suscepti--- bles de explotarse. Pero a partir de 1982-85, cuando empieza a poblarse esa parte del territorio su productividad decae -- sensiblemente. Por lo que ahora la actividad que empieza a - predominar es la industria y el comercio. Existe una diferen-- ciación en importancia de estas actividades en Chalco D.C. y en Valle de Chalco, ya que mientras en la primera, el sector comercial e industrial sobresalen en importancia, en la segun-- da es al inverso es decir, predomina en mayor medida el indus-- trial. El sector agropecuario en este período ocupa ya una - mínima importancia en el grueso de las actividades productivas del municipio.

Así tenemos que la estructura productiva para 1988 en -- Chalco de D. C. es la siguiente: la actividad agrícola-gana-- dera ocupaba un 27% de la importancia, en contraste con el -- 70% que tenía en 1970-80. El excedente de esta actividad se destinaba, en su mayoría, el mercado de la Ciudad de México.

En cuanto a la Industria de Transformación, con su 22%

(16) Ocupados actualmente en su mayoría por los asentamientos humanos irregulares en Valle de Chalco.

de importancia fue adquiriendo mayor relevancia debido a su cercanía con el Distrito Federal y por la descentralización de fuentes de trabajo.

La distribución de las industrias de transformación establecidas en el municipio es la siguiente:

Pequeña Industria	120 establecidas
Mediana Industria	20 "
Gran Industria	20 "

En cuanto al comercio tenemos que existen en el municipio aproximadamente 3,700 establecimientos (17) distribuidos de la siguiente manera:

Giro	No.	Giro	No.
Abarrotes	56	Venta de petróleo	18
Zapatos	133	Vinos y licores	185
Ropa	240	Prod. agrícolas	159
Carne	107	Alfareros	13
Pan	43	Jarcería	11
Leche	18	Otros	1901
Verduras	796		_____
		Total	3700

(17) Por ser una actividad que necesita licencia para comerciar, es la actividad que mejor controla el municipio por lo que tal cantidad es para todo el municipio.

Esta actividad predomina en un 15%.

Para el período 80-88, los principales empleos en Chalco D.C. fueron:

Tipo de Empleo	%
Ganadero/agricultor	23
Obrero	18
Jornalero o peón	15
Empleado	12
Comerciante	7
Profesional	5
Otros	<u>20</u>
	100.0

Así tenemos que en Chalco de D.C. la actividad agropecuaria sólo es importante para la población de sus alrededores, ya que éstos aún conservan sus terrenos ejidales. Y el excedente de su producción lo destinan al mercado de la ciudad de México principalmente. Para la población la cabecera municipal su actividad principal es la industria, ello porque tienen esa fuente de trabajo en la ciudad de México. Y en menor medida la actividad comercial.

Por lo que se refiere a Valle de Chalco, mediante la muestra de población extraída de ella, se encontró que la PEA del Sector Industrial es de un 80% y del Sector Comercial es 20% restante.

Por todo lo expuesto anteriormente podemos decir que el municipio de Chalco debe su importancia y desarrollo a su cercanía a la ciudad de México.

Otro elemento importante en la conurbación del municipio de Chalco con la ciudad de México es sin duda el transporte, ya que éste ha ayudado a que el desplazamiento de la población de Chalco hacia el Distrito Federal sea más rápido. Del mismo modo hace que las distancias entre uno y otro lugar se reduzcan al máximo.

El transporte ha sido a través de los años un instrumento, que en el municipio de Chalco, ha sido capaz de coadyuvar a que cambie su forma de vida, es decir que de una economía rural se transforme en una economía urbana.

En efecto, en los últimos años el transporte ha ido en aumento, pues si a principios de los 70's se le consideraba al Municipio sólo un lugar de paso, en la actualidad cuenta ya con terminales de líneas de autobuses y de taxis colectivos de ruta fija ("peseras"). Existen en el municipio una terminal para la línea de camiones "Cristóbal Colón" S.A. de C.V. cubriendo la ruta Chalco-México teniendo salidas cada veinte minutos durante toda la semana, haciendo su recorrido en aproximadamente una hora. También corre una línea de camiones de propiedad estatal denominada "sistema de transpor-

te troncal Chalco-Metro Pantitlán". Este tipo de transporte - tiene su paradero en un lugar (18) donde es fácil la distribución de la población a cualquier punto de la ciudad de México, teniendo un total de 55 unidades.

Los taxis colectivos de ruta fija ("peseros") es otra alternativa que tiene la población chalquense para trasladarse hacia la ciudad de México. Existen dos rutas de taxis "peseros", ruta 85 y ruta 104, las cuáles suman un total de aproximadamente 450 unidades que dan servicio en las horas pico (19), cubriendo el trayecto de Chalco-Metro Candelaria y Chalco-Metro San Lázaro. Cabe mencionar que por su cantidad y salidas de aproximadamente 5 minutos son las más utilizadas por la población. Además éstos taxis colectivos ("peseras") dan aproximadamente de 5 a 8 viajes cada una.

Por lo anterior podemos decir que el municipio tiene una alta dependencia con el Distrito Federal y poca relación con otras localidades circunvecinas, ya que se logró detectar que el 80% de los viajes que realiza la población chalquense tiene como destino el Distrito Federal. Y los motivos que tienen para su traslado se reflejan en el cuadro No. 16.

(18) Tienen su paradero en el Metro Pantitlán.

(19) Son las horas en que hay mayor pasaje, que en el Municipio de Chalco son de 5:30 A.M. a 8:30 A.M. aproximadamente.

Cuadro No. 16
Motivo de traslado de la
población chalquense al D.F.

Trabajo	65.0
Abastecimiento	5.0
Educación	10.0
Otros	20.0

Fuente: Monografía de Chalco.

Gobierno del Estado de México.

Así pues, la población de Chalco ve, hasta cierto punto, cubiertas sus necesidades de transporte hacia el Distrito Federal, implicando con ello el cambio de su propia dinámica de vida. Claro está que, como en todas partes en las horas de mayor demanda (horas pico) resulta insuficiente el transporte.

En cuanto a la población económicamente activa tenemos lo siguiente; en una entrevista realizada con el Subdirector de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas de la Presidencia Municipal de Chalco se obtuvo que actualmente (20)

(20) Septiembre, 1988.

el municipio cuenta con una población de 800,000 habitantes -
distribuidos de la siguiente manera:

Cuadro No. 17
Distribución de la población del
Municipio de Chalco. 1988
No. Absolutos

Cabecera municipal	80,000
Delegaciones municipales	120,000
Valle de Chalco	600,000
Total	800,000

Fuente: investigación de campo.

Cuadro No. 18
Distribución porcentual de la
población del municipio de Chalco 1988
(%)

Cabecera municipal	10.0
Delegaciones municipales	15.0
Valle de Chalco	75.0
Total	100.0

Fuente: Cuadro No. 17.

Observamos en el cuadro 18 que el 10% de la población total del municipio se halla asentada en la cabecera municipal, el 15% en las delegaciones municipales y el 75% de ella en el Valle de Chalco.

Por otra parte, para el mejor análisis de la población. Económicamente activa en el municipio, dividiremos a ésta en dos regiones; la primera la integran la cabecera y delegaciones municipales y la otra Valle de Chalco. Así tenemos que - de la PEA de la primera (ver cuadro No. 19) el 40% tienen su fuente de trabajo principalmente en el Distrito Federal, y el 60% restante tienen su empleo en el municipio distribuyéndose de la siguiente manera; 20% servidores públicos y profesionistas; y el 40% se emplea en las diversas actividades económicas, principalmente comerciales.

Cuadro No. 19

Lugar de trabajo de la PEA de la cabecera y delegaciones municipales 1988.

(%)

Lugar de trabajo	%
Distrito Federal	40.0
Municipio	<u>60.0</u>
Total	100.0

Fuente: Elaboración propia en base a información proporcionada por la Sría. de Desarrollo Urbano y Obras Públicas. 1988.

Por lo que se refiere a la PEA del Valle de Chalco, - encontramos que del total de ella el 65% tiene su fuente - de trabajo en el Distrito Federal, el 20% lo tiene en los municipios colindantes y el 15% restante se dedica a la actividad comercial en el Valle.

Cuadro No. 20
Lugar de trabajo de la PEA
del Valle de Chalco. 1988

Lugar de Trabajo	%
Distrito Federal	65.0
Otros municipios	20.0
Valle de Chalco	<u>15.0</u>
Total	100.0

FUENTE: Elaboración propia en base a información proporcionada por la Sría. de Desarrollo Urbano y Obras Públicas. 1988.

Por lo anterior podemos decir que debido a la falta de fuentes de empleo en Valle de Chalco y su búsqueda en - otros lugares, principalmente en el D.F., ha hecho que éste lugar se convierta en una "Ciudad Dormitorio"

De los cuadros 19 y 20 se deduce que el municipio de Chalco no es capaz de generar empleo al grueso de su PEA, por lo que éste tiene que desplazarse al D.F. en busca de él; lo que origina una gran dependencia con respecto a la Ciudad de México, ya que del total de población residente en el municipio, el 70% depende para su subsistencia del - empleo generado en la ciudad de México.

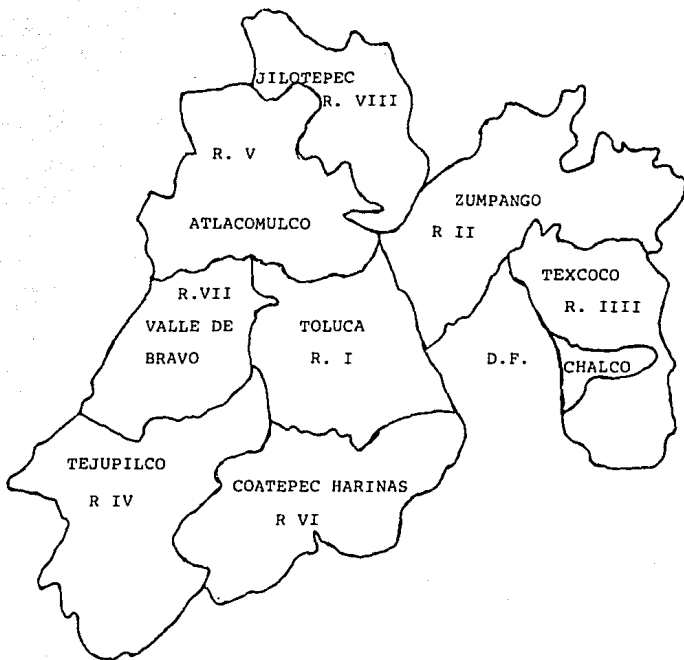
3.3 PAPEL DEL ESTADO DE MEXICO EN EL DESARROLLO DE LA REGION.

El cambio de la dinámica de vida de la población del municipio de Chalco ha sido posible también gracias al apoyo recibido por el Gobierno del Estado de México, ya que si en un principio la región de Chalco había sido hasta cierto punto marginada, ahora las acciones que emprende el Gobierno del Estado así como las autoridades municipales están encaminadas a dotar a la población chalquense de las condiciones propicias para el desarrollo de la región.

Las evidencias que demuestran lo anterior están dadas -- por la inversión ejercida en el Estado de México en el periodo comprendido entre 1982-1988 correspondiente al programa -- normal municipal y en el planteamiento que se hace en el --- "Plan del Centro de Población Estratégico de Chalco de Díaz - Cobarrubias", sobre todo en los últimos años.

Para una mejor objetividad en el desarrollo de éste punto mostraremos a continuación el plano de localización de las regiones componentes del Estado de México y, resaltaremos para nuestro fin a la región III Texcoco, lugar al que pertenece el municipio de Chalco.

PLANO DE LOCALIZACION



Así tenemos que la inversión ejercida en el Estado de México en el período 1982 - 1988 fué distribuída - entre sus regiones componentes de la siguiente manera: cuadro 21.

CUADRO No. 21

DISTRIBUCION DE LA INVERSION EJERCIDA EN EL ESTADO DE MEXICO 1982 - 1988.

miles de pesos
(1980 = 100)

REGION	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
TOTAL	6 390,084	11 999,217	30 074,707	39 961,158	28 888,102	13 029,251	38 954,767
1 TOLUCA	1 545,596	2 317,936	5 775,259	8 194,446	3 785,874	1 302,925	3 116,381
2 ZUMPANGO	1 751,972	4 132,457	8 921,247	13 647,344	13 647,344	11 999,687	17 529,545
3 TEXCOCO	1 206,712	1 877,000	9 599,416	10 471,192	5 723,782	2 866,437	8 959,598
4 TEJUPILCO	124,605	328,659	239,044	318,089	88,673	130,292	389,548
5 ATLACOMULCO	744,989	1 266,994	2 349,544	3 942,067	2 342,645	1 042,340	3 505,928
6 COATEPEC H.	464,466	1 228,455	1 937,695	1 904,933	1 906,324	912,047	3 116,381
7 VALLE DE B.	243,684	422,946	846,501	842,239	776,140	390,877	973,869
8 JILOTEPEC	308,061	424,770	405,900	640,846	2 226,977	781,755	1 363,417

FUENTE: Apeñdice Estadístico del Primer Informe de Gobierno

Tomo II "Estadística básica municipal 1986 y 1989.

Toluca de Lerdo, Edo. de México. 20 de enero 1987, 1990.

CUADRO No. 22
 DISTRIBUCION DE LA INVERSION EJERCIDA EN EL ESTADO
 DE MEXICO 1982 - 1988.
 (PORCENTAJE)

REGION	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1 TOLUCA	24.2	19.3	19.2	20.5	13.1	10.0	8.0
2 ZUMPANGO	27.4	34.5	29.6	34.1	41.5	43.0	45.0
3 TEXCOCO (b)	18.9	15.6	31.9	26.2	19.8	22.0	23.0
4 TEJUPILCO	2.0	2.7	1.0	0.5	0.5	1.0	1.0
5 ATLACOMULCO	11.6	10.6	7.8	9.7	8.1	8.0	9.0
6 COATEPEC HARINAS	7.3	10.2	6.4	4.8	6.6	7.0	8.0
7 VALLE DE BRAVO	3.8	3.5	2.8	2.1	2.6	3.0	2.5
8 JILOTEPEC	4.8	3.6	1.3	1.6	7.8	6.0	3.5

Fuente: Cuadro No. 21

(b) Región al cual pertenece el Municipio
 de Chalco.

De la inversión ejercida para el Estado de México en el periodo 1982 - 1988 se le asigno a la Región III Texcoco el siguiente porcentaje.

Cuadro No. 22a

INVERSION ASIGNADA A LA REGION III TEXCOCO.

1982 - 1988

(1980 = 100)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Región III	18.9	15.6	31.9	26.2	19.8	22.0	23.0
Resto del Edo.	81.1	84.4	68.1	73.8	80.2	78.0	72.0
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fuente: Apéndice Estadístico del 1er. Informe de Gobierno.

Tomo II "Estadística Municipal Básica" 1986 y 1989.

Toluca de Lerdo, Edo. de Méx. 20 de Enero 1987 y 1990.

De la inversión destinada a la Región III Texcoco para esos años se le asignó al Municipio de Chalco las siguientes cifras:

Cuadro No. 23

INVERSION ASIGNADA AL MUNICIPIO DE CHALCO.

1982 - 1988

(1980 = 100)

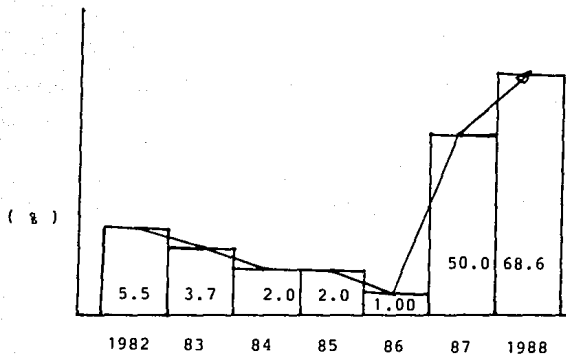
	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Chalco	5.5	3.7	2.0	2.0	1.0	50.0	68.6
Otros (b)	94.5	96.3	98.0	98.0	99.0	50.0	31.4
Total R.III	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fuente: Apéndice Estadístico del 1er. Informe de Gobierno
Tomo II "Estadística Municipal Básica", 1986 y 1989.
Toluca de Lerdo, Edo. de México, 20 de enero de 1987
y 1990.

(b) Distribuida entre 28 municipios restantes.

En el cuadro No. 23 se observa la tendencia que ha venido mostrando la inversión ejercida en el municipio de Chalco, pues vemos en él que en los años 1982-1986 se le destinaba muy poco de dicha inversión, pero en 1987 - 1988, con el fin de solucionar los problemas del municipio, y en especial los del Valle de Chalco, se le canalizó un monto mayor de ella. Se le asignó en esos años el 50% y el 68.6% respectivamente.

Gráfica 5
Tendencia de la inversión
asignada al municipio de
Chalco. (1982 - 1988).



La inversión asignada al municipio de Chalco ha sido canalizado hacia obras de beneficio social, las cuales se presentan en el cuadro No. 24.

CUADRO No. 24

Obras ejecutadas en el Municipio.

(1982 - 1988)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Urbanización	2	1	-	1	-	-	-
Vías comunicación	10	6	6	-	-	-	1
Pavimentación	1	-	-	-	1	-	1
Guarniciones	1	1	1	2	-	-	4
Agua potable	2	2	3	1	-	-	1
Drenaje	10	3	2	2	-	-	1
Alumbrado Público	1	1	-	1	-	-	-
Const. de aulas	7	9	72	11	1	60	126
Remod. de escuelas	18	11	-	1	-	-	16
Parques y jardines	1	-	-	1	-	-	-
Mercados	1	1	1	1	-	-	-
Panteones	5	5	-	1	-	-	-
Módulos de Vigilancia	-	1	-	1	-	-	4
Auditorios	-	-	-	1	-	-	-
Remod. Of. Públicas	4	6	-	1	-	-	1
Inst.deportivas	1	2	2	1	-	3	1

(Continúa).

(Continuación)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Otras	-	-	4	1	2	11	7
TOTAL	64	49	86	27	4	74	162

Fuente: Apéndice Estadístico del Primer Informe de Gobierno.
 Tomo II "Estadística Municipal Básica 1986, 1989."
 Toluca de Lerdo, Edo. de Méx. 20 de enero de 1987, 1990.

Estas obras requirieron una inversión del total destinado para el municipio los siguientes porcentajes. Cuadro No. 25

CUADRO No. 25

INVERSION DE LAS OBRAS EJECUTADAS EN EL
 MUNICIPIO DE CHALCO. 1982 - 1988. (%)

(1980 = 100)

Obra	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Urbanización	4.7	0.2	-	1.2	-	-	-
Vías comunicación	1.8	1.2	-	1.2	-	-	6.5
Pavimentación	4.6	-	3.2	-	79.7	-	4.3
Guarniciones	4.0	1.0	1.8	18.6	-	-	0.1
Agua potable	4.0	4.0	2.9	11.0	-	-	36.0
Drenaje	15.8	13.7	0.4	9.8	-	-	-
Alumbrado público	9.2	5.8	-	6.8	-	-	-

(Continúa)

(Continuación)

Obra	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Const. de aulas	23.3	46.5	81.4	15.1	13.7	61.5	38.9
Remod. de escuelas	9.3	12.2	-	4.8	-	-	0.3
Parques y Jardines	0.5	-	-	3.9	-	-	-
Mercados	7.9	1.6	1.1	4.5	-	-	-
Panteones	8.8	6.6	-	0.2	-	-	-
Modulos vigilancia	-	0.1	-	7.9	-	-	3.9
Auditorios	-	-	-	2.0	-	-	-
Remod. Of. Públicas	5.6	4.6	-	4.5	-	-	4.1
Inst. deportivas	0.5	2.5	3.7	1.7	-	3.9	0.4
Otras	-	-	5.5	6.8	6.6	34.6	5.5
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fuente: Apéndice Estadístico del Primer Informe de Gobierno.
 Tomo II Estadística Municipal Básica 1986, 1989.
 Toluca de Lerdo, Edo. de Méx. 20 de enero 1987, 1990.

Se observa en cuadro 25 que el mayor peso de la inversión destinada para esta entidad en el período 1982-1988 fue como a continuación se describe; para 1982, 1983 y 1984 fue canalizada principalmente para las obras de construcción de aulas en un 23.3, 46.5 y 81.4% respectivamente; para 1985 el peso de la inversión se lo llevó las obras de guarniciones y banquetas en un 18.6%, construcción de aulas 15.1%, agua potable 11.0% y drenaje en un 9.8%; en 1986 las obras de pavimentación representaron el 79.9% de la inversión; para 1987, nuevamente la construcción de aulas se lleva la mayor parte, ---

pues representó el 61.5% de la inversión y; para 1988 las -- construcción de aulas y las obras de agua potable se llevan el 38.9% y 36.0% respectivamente de la inversión destinada para este año.

Ahora bien, si observamos nuevamente el Cuadro No. 23 -- nos daremos cuenta que 1987 y 1988 marcan una pauta importante en el desarrollo de la región, pues de la inversión destinada para la región III Texcoco le correspondió al municipio el 50.0% y 68.6% de ella en esos años respectivamente.

Por otra parte, si dividimos al período de estudio 1982--1988 en dos partes es decir, una que abarque de 1982 a 1986 y otra de 1987 a 1988, nos daremos cuenta que la distribu---ción de la inversión en obras ejecutadas ha cambiado comple---tamente.

En efecto, tenemos que de 1982 a 1986 la distribución de la inversión en el municipio de Chalco para esos años era, en promedio, de la siguiente forma, Cuadro No. 26.

CUADRO No. 26
DISTRIBUCION DE LA INVERSION EN OBRAS EJECUTADAS
EN EL MUNICIPIO DE CHALCO 1982 - 1986

(8)

REGION	%
Cabecera municipal	12.0
Delegaciones municipales	70.0
Valle de Chalco	6.0
Todo el Municipio	4.0
Sin especificar	8.0
TOTAL	100.0

Fuente: Estadística del Primer Informe de Gobierno
Tomo II Estadística Municipal Básica 1986.
Toluca de Lerdo, Edo. de Méx. 1987.

Es decir la inversión en obras ejecutadas fueron llevadas a cabo principalmente en las delegaciones municipales, -- pues se destinó a ellas el 70.0% de la inversión; el 12.0% a la cabecera municipal y 6.0% al Valle de Chalco.

En este período las acciones que el Gobierno del Estado realizó estuvieron encaminadas a satisfacer las necesidades -- de la población de la cabecera y delegaciones municipales --- principalmente, dejando a Valle de Chalco en un rezago tanto económico como social.

Por otra parte, si bien es cierto que el proceso de poblamiento en Valle de Chalco se originó principalmente en 1982-1983, también lo es que éste empezó a tener respuesta a sus demandas cuatro años mas tarde, pues a partir de 1987 se le empieza a dotar a esa parte del territorio de la infraestructura mínima necesaria para su subsistencia, ya que su mismo crecimiento poblacional la fue orillando a carecer de todo tipo de servicios. Más sin embargo, como ya se dijo en el período 1987-1988, en respuesta a la fuerte presión ejercida por los habitantes de Valle de Chalco, se le fue suministrando los servicios mínimos indispensables para aumentar su nivel de vida.

Lo anterior se manifiesta a través de la distribución de la inversión ejercida en el período 1987-1988 (ver cuadro No. 27). En esos años se le asignó el 52.4% de la inversión, en contraste con el 6.0% que se le destinó en el período de 1982 - 1986. Ello, aunado al gran proyecto de electrificación con una inversión mayor a los 50 millones de pesos que deberá ejecutarse en 1989 - 1990 en la región de Valle de Chalco reflejan, por un lado, la preocupación del Gobierno del Estado de México por satisfacer las necesidades mas elementales de la población de Valle de Chalco y, por otro, evitar que la región se consolide como una "ciudad dormitorio".

Así tenemos que para 1987 y 1988 cambia el panorama del

municipio, principalmente para Valle de Chalco, ya que la --
distribución de la inversión en obras ejecutadas es como el
Cuadro No. 27 nos señala.

CUADRO No. 27
DISTRIBUCION DE LA INVERSION
EL MUNICIPIO DE CHALCO 1987-1988.

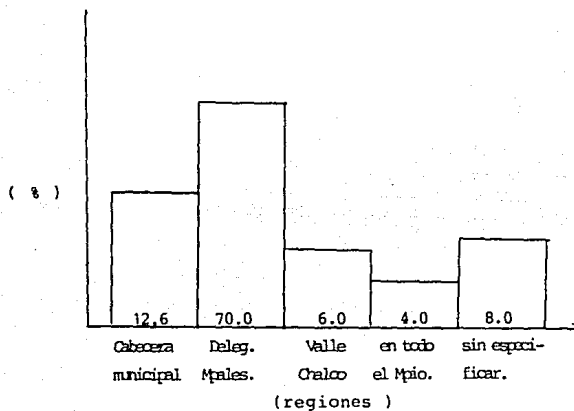
(%)

REGION	%
Cabecera municipal	33.0
Deleg. municipales	10.3
Valle de Chalco	52.4
Todo el Municipio	4.3
TOTAL	100.0

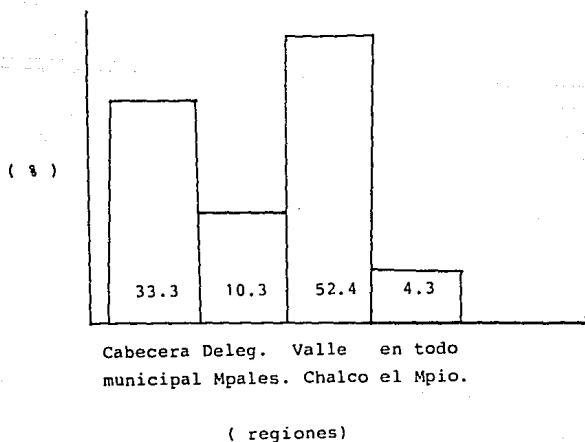
FUENTE: Gob. del Edo. de Méx. "Un Nuevo Chalco".
Estado de México. julio 1 1988.

A continuación se presentan las gráficas 6 y 7 en donde
se aprecia como cambia el panorama de la distribución de la
inversión en el municipio de Chalco para los años 1982-1986
y 1987 - 1988.

Gráfica 6 Distribución de la Inversión
en el Municipio de Chalco
(1982 - 1986)



Gráfica 7 Distribución de la Inversión
en el Municipio de Chalco
(1987 - 1988).



De la segunda evidencia del papel que juega el Estado de México en el desarrollo de la región diremos que, las acciones que el Gobierno del Estado de México realiza están fundamentalmente encaminadas a dotar a la población chalquense de los servicios indispensables. Así, sus inversiones estarán canalizadas hacia la infraestructura social para proporcionar a la población los servicios públicos y de esta manera crear las condiciones necesarias para el crecimiento de su nivel de vida.

De este modo, las acciones que emprende el Gobierno del Estado de México están enmarcados en "El Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población Estratégico para el Municipio de Chalco" (21), en donde se mencionan los programas necesarios para mejorar el nivel de vida de la población a través de una ordenación espacial que permita el mejor desarrollo de las actividades humanas, controlando y regulando al mismo tiempo los usos del suelo en el territorio.

Dentro de su estrategia se plantea detener el crecimiento urbano sobre terrenos ejidales o de uso agropecuario, aprovechando la gran cantidad de áreas libres que aún quedan en el interior de la mancha urbana, principalmente en Valle de Chalco.

(21) Este documento contiene los principales elementos que se señalan en el Plan Municipal de Desarrollo Urbano.

El ordenamiento del área urbana delimita zonas y establece usos permitidos, condicionados y prohibidos para que de esta forma sea posible controlar los usos del suelo y el crecimiento demográfico del lugar, puesto que al quedar planteadas las diferentes zonas con sus correspondientes densidades, la población y superficie del municipio tendrán un límite de crecimiento.

Por otra parte, la estrategia formulada en el plan tiene como finalidad la de construir una estructura urbana donde se definan centros y subcentros urbanos, corredores de desarrollo de alta densidad y se delimiten distritos formados por diferentes barrios.

Así mismo el plan establece para el Municipio de Chalco los siguientes lineamientos:

- Limitar la expansión urbana del municipio sobre nuevas áreas, debido que al interior de su perímetro es posible alojar casi a la totalidad de la población que llegue en el largo plazo.
- Alojar al nuevo crecimiento de la población mediante políticas de densificación y saturación de lotes baldíos.
- Evitar la ocupación de áreas agrícolas, principalmente ejidales no urbanizables que aún quedan libres en el municipio, básicamente en el Valle de Chalco.

- Establecer una estructura urbana conformada por distritos habitacionales, en donde cada uno cuente con los servicios inmediatos concentrando el comercio y los servicios más especializados en los centros y corredores urbanos.
- Impulsar la implantación de fuentes de trabajo que eviten que el municipio se consolide como una "Ciudad Dormitorio".

Los objetivos que se esperan conseguir en cuanto a suelo, vivienda, equipamiento, vialidad y transporte son, entre otros los más importantes;

Suelo: definir por medio del establecimiento de un límite físico el crecimiento de las áreas urbanizables de la zona conurbada del municipio.

- Alojarse al crecimiento demográfico del Valle de Chalco, de tal forma que ocupe los terrenos baldíos y áreas sub-utilizadas existentes en el área urbana actual.

En cuanto a la vivienda, se tiene el objetivo de realizar acciones en construcciones de ésta, principalmente a los habitates del Valle de Chalco. De igual forma se emprenderán acciones de mejoramiento para los pobladores de menor ingreso.

En lo que se refiere al equipamiento, se va a dar prioridad a la dotación de ellos en educación y salud, principalmente en Valle de Chalco.

En infraestructura dará prioridad sobre cualquier inversión de servicios de infraestructura y equipamiento a la dotación de servicios mínimos de agua potable, alcantarillado, -- electrificación y alumbrado público.

Así pues, las acciones que el Gobierno del Estado de México realiza o se plantea realizar en el municipio de Chalco están encaminadas principalmente a la dotación de servicios primarios para brindar a la población chalquense una mejor calidad de vida. Así mismo, sus acciones están orientadas principalmente a la comunidad del Valle de Chalco, que es el lugar del municipio donde se concentra la mayor parte de la población.

Con éstas acciones el Gobierno del Estado de México trata de dar fin a la marginación social que se presenta en el Valle de Chalco a través de obras que permitan que se eleve el nivel de vida de la población que se asienta en esta área.

CAPITULO IV

**" PRINCIPALES PROBLEMAS DE MUNICIPIO
DE CHALCO. "**

Las características de un proceso de poblamiento como el que nos ocupa, ha generado serios problemas de índole político y social y un gran déficit en la prestación de servicios, los cuales podrían agudizarse en el largo plazo. De estos -- problemas cabe mencionar los siguientes.

- En general, la ilegalidad en la tenencia de la tierra y en la prestación de muchos servicios genera un clima de abuso, violencia y corrupción, que dificulta las relaciones de convivencia social y obstaculiza el esfuerzo de los pobladores para resolver sus necesidades esenciales.
- Muy elevados costos de transportación, al no contar con --- fuentes de empleo próximas.
- Baja densidad de poblamiento, actualmente a la mitad de su capacidad, lo que dificulta la realización de obras en esquemas de financiamiento recuperable.
- Los tiempos de realización y la inversión requerida para la construcción de los Sistemas de Infraestructura troncal en los rubros de agua potable, vialidad y drenaje han impedido resolver el grave déficit que se observa en la dotación de esos Servicios Públicos. A esto se añan los costos extraordinarios de urbanización y edificación de 2 veces el costo normal debido a lo inadecuado del suelo.
- Elevación de los costos de edificación por autoconstrucción por sobre precio de los materiales.
- Necesidad de reordenar los asentamientos para asegurar una

adecuada traza vial y terrenos suficientes para alojar servicios públicos futuros, así como evitar la expansión de asentamientos irregulares fuera de las áreas previstas para ello.

- La localización del Valle de Chalco también dificulta el abastecimiento de agua potable en los volúmenes requeridos, ya que la construcción del macrocircuito de distribución en la zona conurbada del Valle de México cubrirá la zona hasta en su última etapa.
- El desalojo de aguas residuales es complicado, ya que el canal de la "Compañía", que corre de oriente a poniente, es la única alternativa de desagüe y éste se encuentra de 3 a 5 Mts. arriba del asentamiento.
- En cuanto al Servicio de Energía Eléctrica, la cabecera Mpal. tiene cubierta el 21% de sus necesidades, mientras que en el Valle sólo se cubre el 2%. (22)
- En el aspecto educativo se requieren 35 escuelas de los niveles preescolar a bachillerato y en el rubro salud el déficit es de 7 clínicas y un hospital (23).
- Por lo que se refiere al equipamiento para el comercio y abasto, éste se encuentra satisfecho en forma precaria, ya que la mayor parte de los establecimientos se encuentra en malas condiciones de higiene y construcción.

(22) Gobierno del Estado de México en "Un Nuevo Chalco".
Estado de México 1988.

(23) *Ibidem*, P. 29.

- En lo referente a recreación y deporte, se observa un elevado déficit, ya que sólo la cabecera municipal cuenta con dos parques, requiriéndose 34 has. para jardines y espacios ---- abiertos.

4.1 Vivienda.

De entre los problemas antes mencionados destaca por su importancia el de la Vivienda. Sobre ésta tenemos que por el rápido crecimiento poblacional, la satisfacción de este servicio se vuelve insuficiente, razón por la cual los pobladores, principalmente del Valle de Chalco, se ven en la necesidad de construir sus viviendas en malas condiciones.

Así tenemos que en Valle de Chalco hay aproximadamente - 107,143 viviendas (24) con características homogéneas en lo referente a materiales de construcción tipológica y estado actual de ellas. El 70% de las viviendas se producen por autoconstrucción. El abastecimiento de materiales de construcción para el 80% de las familias del lugar se realiza por medio de las casas de materiales ubicada a su alrededor, las cuales venden por arriba del precio oficial haciendo que aumente el costo de la vivienda. Cabe mencionar que estas viviendas no cuentan con los servicios de agua potable, drenaje y electrificación.

Por otra parte, dentro de la localidad de Chalco de Díaz

(24) Dato obtenido a partir del total de población entre el número de habitantes por vivienda 5.6

Cobarruvias existen 35,714 viviendas, (25) de ellas el 80% -- tienen muros de tabique y techos de cemento y el 20% restante son muros de adobe y techo de lámina de asbesto, cartón u --- otros materiales.

De las viviendas, el 98% cuenta con servicios de drenaje y agua potable, con respecto a su estado físico el 45% se encuentra en buenas condiciones, el 15% están deterioradas y el 40% restante necesita mejoramiento.

En esta comunidad, la vivienda se encuentra dividida en tres diferentes categorías; la unifamiliar residencias, con una superficie de 300 a 500 Mt. cuadrados y un promedio de -- 5.5 habitantes por vivienda; la vivienda media, que tiene una superficie de 270 a 300 Mt. cuadrados y un promedio de 6.4 ha bitantes por vivienda y el tercer grupo, la vivienda popular con una superficie de 180 a 500 Mts. cuadrados y un promedio de 8 habitantes por vivienda.

(25) Ibidem.

Cuadro No. 28
Características de la Vivienda
Valle de Chalco.

Muros	Techos	Pisos	%
Tabique de cemento y arena	Loza de con- creto.	Cemento	16.0
Tabique de cemento y arena	Lámina de asbesto	Cemento	44.0
Tabique de cemento y arena	Lámina de cartón	Aplanado de tierra	35.0
otros materiales	otros mate- riales	otros mate riales	<u>5.0</u>
			100.0

Fuente: Plan del Centro de Población. Estrategia de Chalco de Díaz Cobarrubias. Gobierno del Estado de México.

Vemos que en la construcción de la vivienda predomina el tabique pegado con cemento y arena, el techo de lámina de asbesto y pisos de cemento en un 44% así como las casas con techo de lámina de cartón y pisos de tierra aplanada en un 35%, y solamente el 16% de las viviendas de Valle de Chalco están construidas con los materiales adecuados, como son muros de tabique de cemento; techo de concreto y pisos de cemento, que pueden resistir las inclemencias del tiempo.

CUADRO No. 29
Características de la Vivienda
Cabecera Municipal

Muros	Techos	%
Tabique de cemento y arena	Loza de cemento	80.0
Adobe y otros materiales	Lámina de cartón asbesto	20.0
		100.0

Fuente: Plan del Centro de Población Estrategia de Chalco de Díaz Cobarrubias. Gobierno del Estado de Méxi
co.

En otro orden de ideas, en cuanto al régimen de propiedad en todo el municipio se tiene que el 70% de la población es propietaria de su vivienda y el 30% restante es del régimen inquilinario.

Cabe destacar que la vivienda propia se encuentra principalmente en Valle de Chalco.

Por otra parte, el promedio de habitantes por vivienda es de 7.2; el número de cuartos en la vivienda es de dos -- (63.0%) teniendo como distribución un cuarto para dormir y --

otro como cocina-comedor, el 37% de las viviendas tiene de -- dos a mas cuartos con una distribución más acorde a sus necesidades. El promedio de miembros de la familia es de 5.2

Así mismo, se logró detectar mediante un recorrido por -- las colonias del municipio, que existe una gran presión por -- ocupar suelos agrícolas, fuente de abastecimiento de produc-- tos alimenticios para el área metropolitana. De igual manera, hay una subutilización de las áreas urbanas, las cuales pre-- sentan una gran cantidad de lotes baldíos y una baja intensi-- dad en la ocupación del suelo, particularmente en Valle de -- Chalco. Así también se observó que hay muchas viviendas que sólo están habitadas por la noche, haciendo que esta locali-- dad tienda a ser una "ciudad dormitorio".

Así pues, la problemática de la vivienda que se refleja en el municipio de Chalco, dado por el elevado índice de cre-- cimiento de la población, hace necesario la elaboración de -- proyectos tendientes a proporcionar lotes con servicios, pies de casa y establecimientos de parques de materiales de cons-- trucción. Proyectos que se podrán impulsar en función de las labores de coordinación entre autoridades municipales y esta-- tales y a la organización de colonos.

Para tratar de dar fin a dicha problemática, el Gobierno del Estado de México en coordinación con el H. Ayuntamiento -

del Municipio de Chalco plantea la siguientes políticas y lineamiento de acción: (26)

- Simplificar el trámite de autorización de viviendas en bloque para habitación de interés social y social progresivo promovidas por cualquiera de los Sectores Públicos, Privados o Sociales.
- Abrir líneas de acción para que los organismos estatales del Sector promuevan el mejoramiento de vivienda -- con el fin de realizar 3 048 acciones de este tipo en la cabecera municipal y 7 824 en Valle de Chalco.
- Promover la organización de la comunidad para que por medio de la participación comunitaria se lleven a cabo proyectos de mejoramiento urbano en toda el área urbana del Valle de Chalco y en las zonas de nuevo crecimiento de la cabecera municipal.
- Proporcionar asesoría técnica a la población con objeto de terminar 1 200 acciones de vivienda popular progresiva y vivienda media que se encuentra en la segunda etapa de construcción.
- Promover la participación comunitaria para la producción y consumo de materiales de construcción con el fin de reducir la especulación con ellos.

(26) Plan del Centro de Población Estratégico de Chalco de Díaz Cobarrubias. Gob. del Estado de México. ---
Sría. de Des. Urbano y Obras Públicas.

Los objetivos que se tratan de lograr mediante dichos lineamientos son los de realizar 11,817 acciones de vivienda nueva; el 8% de ellas a realizarse en la cabecera municipal y el 92% en Valle de Chalco. De igual manera se pretende efectuar 10 888 acciones de mejoramiento para los pobladores de menores ingresos; 28% para la cabecera y el 72% restante en Valle de Chalco.

Con todo lo anterior el Gobierno del Estado y autoridades municipales tratana de dar solución al difícil -- problema de vivienda, que se padece por el anárquico crecimiento poblacional en el municipio, principalmente en Valle de Chalco, región a la que van orientadas en mayor medida las anteriores políticas de vivienda.

4.2 Transporte.

El transporte es un problema que no ataca por igual a los pobladores de la cabecera municipal (27) y a los de Valle de Chalco, ya que el rápido crecimiento de la población en ésta ha originado una mayor demanda de este servicio, dado que les es apremiante cubrir sus necesidades de viaje, ya sea hacia el Distrito Federal o a la cabecera municipal.

Como ya se ha dicho la cabecera municipal se ubica sobre la carretera No. 155 que comunica al Distrito Federal con Cuautla, y a poca distancia corre la autopista -- D. F. - Puebla. Así mismo, la cabecera se encuentra comunicada con el D. F. y con pueblos del interior por medio de carreteras asfaltadas. La comunicación entre las colonias es por medio de caminos de terracería.

El municipio no dispone de servicios de transporte colectivo urbano o local, por lo que la totalidad de éste, en la cabecera municipal, corre a cargo de las líneas de autobuses foráneos entre los que se encuentran principalmente la de omnibús "Cristóbal Colón", los de "San Fernando, S.A. de C. V." y los de "Sistema de Transporte Troncal Chalco-Metro Pantitlán". El tiempo de recorrido Chal

(27) En ésta se incluye a la población que habita en las delegaciones municipales, la cual viene siendo su área de influencia.

co - Distrito Federal es de aproximadamente una hora y -- quince minutos. Sumando un total de 55 unidades.

Existen además de los autobuses foráneos antes mencionados otros medios de transporte; los taxis colectivos de ruta fija, comunmente llamados "peseros", los cuales - suman un total de 450 unidades teniendo un recorrido de - Chalco- Metro San Lázaro y Chalco - Metro Candelaria. El servicio de éstas repercute, por su costo de transporta- ción, en la economía familiar, pero por su cantidad y sa- lida de aproximadamente 5 minutos son las más utilizadas por la población de la cabecera.

Así pues, tenemos que para la cabecera municipal y área de influencia existen 505 unidades de medios de ---- transporte, los cuales se encuentran distribuidos de la - siguiente manera. Cuadro No. 30.

Cuadro No. 30

Medios de transporte en la cabecera municipal
y área de influencia.
(unidades)

Combis	380
Microbuses	70
Camiones	<u>55</u>
Total	505

Fuente; Invetigación de Campo.

Ahora bien, tenemos que por un lado, la población total de la cabecera municipal y su área de influencia -- (delegaciones municipales) es de 200,000 aproximadamente, y por otro lado, que el 40% de la PEA tiene su empleo en del Distrito Federal. Lo que hace que la población demandante de Servicios de transporte sea de 80,000.

Para saber en que medida los 505 medios de transporte son suficientes para cubrir las necesidades de la población demandante se construyó el siguiente cuadro.

CUADRO No. 31

ESTADISTICA GENERAL DEL TRANSPORTE EN LA CABECERA MPAL. Y
SU AREA DE INFLUENCIA.

Típos de Transporte	No.de Unidades	Capacidad (personas)	Población viajante	No. de recorridos
Combis	380	II	4,180	5
Microbus	70	40	2,800	5
Camión	55	50	2,750	5
Total	505	101	9,730	5

	Pob.Total viajante	Población demandante	Déficit	(continúa)
Combis	20,900	-	-	
Microbús	14,000	-	-	
Camión	13,750	-	-	
Total	48,650	80,000	31,350	

(fin)

Fuente: Investigación de campo.

CUADRO No. 32
DEFICIT DEL TRANSPORTE
(personas no transportadas)

Pob. demandante	pob. viajante	déficit (b)
80,000	48,650	31,350
100.0 %	60.9 %	39.1%

Fuente: Cuadro No. 31

(b) población no viajante.

Así tenemos que las 505 unidades de transporte, en sus diversos tipos, dan servicio al 60.9% de la población que lo necesita, dejando al 39.1% sin cubrir esa necesidad.

Por otra parte, tenemos que la PEA que ve satisfecha su demanda de transporte lo hace de la siguiente forma. Cuadro No. 33

CUADRO No. 33

Distribución de la PEA que utiliza los diversos tipos de transporte. (%)

Tipo	%
Combi	43.0
Microbús	28.8
Camión	28.2
Total	100.0

Fuente: Cuadro 31

El 43% de la PEA se transporta en combis, el 28.8 a través del microbús y el 28.2% restante lo hace por medio del camión o autobús.

Así pues, para poder satisfacer al 100% de la PEA que sale de la cabecera y su área de influencia es necesario que se incrementen los medios de transporte existentes en esta área como el cuadro 34 nos señala.

Cuadro No. 34

Transporte existente y requerido.

	Existente	Requerido	Déficit.
Combis	380	625	245
Microbús	70	115	45
Camión	55	90	35
T o t a l	505	830	325

Fuente: Estimación hecha a través del análisis del cuadro 26 y 28.
 Déficit por % que utiliza un tipo de transporte entre el número de recorridos entre capacidad -- igual unidades deficitarias.

Al incrementarse en 325 unidades más de transporte se cubrirá el déficit (28) en este servicio y con ello, poder satisfacer el 39.1% de la PEA que anteriormente no se satisfacía (ver cuadro 35).

Cuadro No. 35

Estimación del Transporte Necesario.

	Transp. necesario	Capacidad	Pob. viajante 1-recorrido	# rec.	Pob. Tot. viaj.
Combis	245	11	2695	5	13,475
Microbus	45	40	1800	5	900
Camión	35	50	1750	5	8,750
T o t a l	325		6245		31,225

Fuente, cuadros 31 y 34

(28) El déficit representa las unidades de transporte que deben de aumentarse a las ya existentes para poder satisfacer al 100% las necesidades de este servicio.

En cuanto a Valle de Chalco tenemos que los medios de transporte con que cuenta esta comunidad para transportarse hacia el D.F. son: la línea de camiones "Sta. María Astahuacan, Los Reyes-La Paz y anexas S.A. de C.V. teniendo su base en la colonia Nueva Guadalupe y que van al Metro Zaragoza haciendo su recorrido en una hora y diez minutos aproximadamente. Esta línea de camiones -- cuenta con 35 unidades que dan servicio toda la semana -- desde las 4:30 A.M. hasta las 22:00 hrs.; también dan -- servicio los camiones "Chimecos" con 45 unidades desde -- las cuatro de la mañana hasta las 22:30 hrs., con sali -- das de aproximadamente 10 minutos con destino al metro -- Pantitlán; corre también la línea de "Autobuses México -- Los Reyes Chimalhuacán S.A. de C.V." con un total de 25 unidades y que tienen como destino el metro Zaragoza; -- del mismo modo, dan servicio a esta comunidad la ruta 74 de taxis colectivos en ruta fija "peseros", (microbuses) con un número aproximado de 40 unidades, haciendo un --- tiempo de recorrido de una hora y quince minutos cubriendo la ruta Valle de Chalco-Metro Gomez Farias, con sali -- das cada 10 minutos desde las 3:30 hasta las 22:00 hrs.

Todas estas líneas de transporte tienen un número de viajes que oscila entre 6 y 8 por unidad.

Cuadro 36
Medios de transporte en Valle de Chalco
Unidades

Microbus	40
Camiones	105
<u>T o t a l</u>	<u>145</u>

Fuente: Investigación de campo.

CUADRO No. 37
ESTADISTICA GENERAL DEL TRANSPORTE EN VALLE DE CHALCO.

Tipos de transporte	# de unidades	Capacidad (personas)	Población viajante I recorrido	# de recorridos
Microbús	40	40	1,600	5
Camión	105	50	5,250	5
T o t a l	145	90	6,850	5

Continúa...

Tipos de Transporte	Población total viajante	Población demandante	Déficit
Microbus	8,000	-	-
Camión	26,250	-	-
T o t a l	34,250	390,000	355,750

Fin.

Fuente: Investigación de campo.

Cuadro No. 38
Déficit de Transporte
(personas no transportadas)
&

Población demandante	Pob. Viajante.	Déficit.
100.0	8.8	91.2

Fuente: Cuadro No. 37

Se tiene que en Valle de Chalco sólo esta cubierta la demanda de transporte en un 8.8%, dejando sin éste al 91.2 de la PEA que necesita transportarse al Distrito Federal.

Así que para cubrir el 100% de la demanda de éste servicio se necesitan, además de las ya existentes, los siguientes aumentos de números de unidades. Cuadro 39

Cuadro No. 39
Transporte existente y requerido
Valle de Chalco

	Existentes	Requeridos	Déficit
Microbús	40	449	409
Camión	105	1201	1096
T o t a l	145	1650	1505

Fuente: Estimación hecha a partir del análisis del cuadro No. 37

En el cuadro anterior se observa que se necesitan - 1505 unidades más de los diferentes tipos de "transporte" que hay en el Valle de Chalco para acabar con el déficit en este servicio, y así poder cubrir al 91.2% de la PEA - que no satisfacía esta necesidad. Cuadro No. 39 y 40.

Cuadro No. 40

Estimación del transporte necesario

Valle de Chalco

	Déficit	Capac.	Poblac.	Número	Pob.	% Pob.
			viajante	rec.	tot.	viajante
			1		viaj.	
			Recorr.			
Microbus	409	40	16,360	5	81,800	
Camión	1096	50	54,800	5	27,400	
Total						
Requerido	1505	90	71,160	5	355,800	91.2

Fuente: Cuadros No. 38 y 39.

Así tenemos que para poder satisfacer al 100% las necesidades de transporte de esta comunidad, es necesario que se sumen a los 145 existentes 1505 unidades más para que de esta forma dar solución a la demanda de transporte que existe en el Valle de Chalco. Ver Cuadro 41.

Cuadro No. 41

Transporte existente y estimado para satisfacer la demanda en valle de -- Chalco.

	Número unidades	Pob. Total viajante	% de Población viajante
Unidades exis.	145	34,250	8.8
Unidades est.	1505	355,800	91.2
T O T A L	1650	390,050	100.0

Fuente: Cuadro No. 39

Resumiendo, tenemos que el problema del transporte no ataca por igual a la cabecera municipal y a Valle de Chalco, ya que en la primera, se tiene cubierta esta necesidad en un 60.9% mientras que en Valle de Chalco se cubre solamente en un 8.8% (ver cuadro No. 42).

Cuadro No. 42

Población que cubre la necesidad del transporte en el municipio (%).

Región	Cubierta	Déficit	T o t a l
Cabecera y deleg. municipales.	60.9	39.1	100.0
Valle de Chalco	8.8	91.2	100.0

Fuente: Cuadro No. 32 y 38

La población que no es atendida por los diferentes medios de transporte existentes en la cabecera municipal recurre a saturar aún más el transporte, pues de alguna forma tienen que llegar a su fuente de trabajo. Otra alternativa es utilizar, los que tienen, sus propios automóviles, aunque ello repercute en su economía, pues dedican aproximadamente el 35% de un salario mínimo en gastos de gasolina y caseta de cobro.

En cuanto a la población del Valle de Chalco que no es atendida, recurre también a la saturación del transporte, o bien, se dirigen a la autopista México-Puebla para abordar el camión o pesero proveniente de la cabecera municipal, o algún otro con destino a la Ciudad de México, utilizan también, aunque en menor medida que en la cabecera municipal, el automóvil propio.

4.3 Otros Servicios.

Siguiendo la línea de diferenciación existente entre la cabecera municipal y Valle de Chalco, tenemos que los servicios de agua potable, luz eléctrica, salud, entre otros se concentran en la primera no así en Valle de Chalco, el cual tiene que verse obligado a dotarse por sí mismo de estos servicios. Caso concreto con lo que su cede con la Energía Eléctrica.

En efecto, mientras que en la cabecera, este servicio está cubierto satisfactoriamente, en Valle de Chalco es una de las carencias más agudas, ya que solamente el 12% de la población cuenta con energía eléctrica con su respectivo medidor. Por lo que el resto de ella se ha -- visto obligada a autoabastecerse de este servicio dotándose de la infraestructura mínima necesaria, mediante cables, postes provisionales, etc. Este sistema de autoabastecerse provoca fuertes gastos en la población y representa constantes peligros para los habitantes de esta zona -- por la forma tan precaria en que se dotan de este servi--cio.

Existen varias formas en que la localidad de Valle de Chalco se hace llegar la Energía Eléctrica hasta sus -- hogares: contrato de luz con su respectivo medidor por -- vivienda; por medio de un tablero, que contiene un transformador del cual bajan 4 medidores que dan servicio a 90

viviendas que aportan una cooperación de \$150,000.00 c/u además de otra cuota voluntaria de \$2,000.00 al bajarse el voltaje de dicho tablero, otra forma de hacerse llegar este servicio es a través de los llamados "diablitos" es decir, alambres colgados de los postes de luz, por ello es común ver las famosas telarañas de alambre alrededor - de ellos.

En base a la clasificación anterior y de acuerdo a la información proporcionada por la muestra que se obtuvo de Valle de Chalco, encontramos que la principal forma de obtener la energía eléctrica es como no los indica el cuadro No. 43.

Cuadro No. 43

Forma de obtener la Energía
Eléctrica. Valle de Chalco.
(1989)

	8
Contrato	12.0
Tablero	50.0
"Diablito"	30.0
No tienen	8.0
	<hr/>
	100.0
	<hr/>

Fuente: Inv. de campo.

En cuanto al alumbrado público, se tiene solamente la infraestructura, es decir existen ya postes que contendrán en un futuro muy cercano las lámparas de alumbrado.

Estos postes se encuentran ya instalados en un 70% de la localidad de Valle de Chalco.

Agua Potable.

Actualmente en la cabecera municipal hay 4 pozos - para el abastecimiento de agua: tiene dos líneas de conducción con una longitud de 1 600 Mts.; 2 depósitos de - regulación y 4 potabilizadores de clorificación simple.

La distribución de agua se realiza a través de 3415 tomas de este líquido, de las cuales el 85% son para uso doméstico, el 14% para uso comercial y el 1% para uso industrial. Estas tomas dan servicio al 89% del área urbana por lo que se hace necesario aumentar el número de tomas de agua y la red de distribución para satisfacer al - 100% las necesidades de la superficie urbana.

La disponibilidad de agua potable entre las viviendas de esta localidad es como el cuadro No. 44 nos indica:

Cuadro No. 44
Disponibilidad de agua potable
en Cabecera y Delegaciones Municipales

Disponibilidad	% vivienda
Entubada	82.0
Pipa	17.0
Otros.	1.0
T o t a l	100.0

Fuente: Monografía de Chalco.

Gob. del Estado de México.

Así vemos que, la necesidad de este servicio está cubierta en un 82% a través de la tubería de agua que -- llega hasta la vivienda y un 17% a través de las pipas. Las familias que se abastecen por este medio tienen los problemas de que cuando llueve se enlodan las calles haciendo difícil el acceso a ellas. (29)

En cuanto al abastecimiento de agua potable en Valle de Chalco, se tiene que, como no hay líneas de conducción que permitan la dotación de este servicio a tra-

(29) Por lo general las familias que se abastecen por medio de las pipas pertenecen a las delegaciones municipales cuyas calles aún no están pavimentadas.

vés de la tubería que llegue a las viviendas, las pipas - resultan ser las más utilizadas por la población de esta localidad para hacerse llegar de este servicio.

Cabe destacar que los problemas de abastecimiento - del agua potable surgen cuando en la época de lluvias, - las calles se enlodan haciendo difícil el paso de los camiones repartidores de agua. Así mismo, la insuficiencia de este preciado líquido hace la dotación difícil y problemática a los habitantes del valle de Chalco, ya que -- como se dijo esta población depende casi en un 100% para su abastecimiento de agua de las pipas.

Drenaje.

Los habitantes del Valle de Chalco carecen total - mente de este servicio tan indispensable, por ellos es - común ver en sus colonias "Charcos" de agua provenientes de las viviendas (principalmente de los lavaderos) lo -- que ocasiona que las calles se encuentren en malas condiciones. Por otra parte los habitantes de estas colonias han construido fosas sépticas para cubrir sus necesidades más elementales.

Educación.

En materia de educación, se tiene que en la cabece-

ra municipal, este servicio está cubierto en un 100%, dado que, según el cuadro 45, sus necesidades están plenamente satisfechas en lo que se refiere a primaria y secundaria.

Cuadro No. 45
Existencia de aulas a nivel
primaria y secundaria (Cabecera Mpal)

	Existentes	Requeridas
Primaria	83.3	87.5
Secundaria	26.0	18.0

Fuente: Plan del centro de población estratégico de Chalco de D.C. Gob. del Edo. de Méx, 1988.

En cuanto a la educación en Valle de Chalco, el panorama es diferente, ya que mediante la muestra de población extraída de esta localidad se encontró lo que el cuadro 46 nos indica.

Cuadro No. 46
Lugar de estudios de la Población del Valle de Chalco. (primaria-secundaria)

Lugar	Primaria	Secundaria
D.F.	15%	46%
V. de Chalco	85%	54%

Fuente: Inv. de campo.

A nivel primaria la población del Valle de Chalco - encuentra en un 85% satisfecha la demanda de este servi - cio, el 15% restante se dirige hacia los centros escola - res del D.F., que por lo regular se encuentran en los lí - mites de la localidad.

A nivel secundaria, el 54% cubre esta necesidad en la localidad de Valle de Chalco (30) y el 46% restante - sale a cubrir esa necesidad, y lo hace al lugar más cer - cano, que en este caso viene siendo el Distrito Federal, el lugar al que se dirigen.

Así pues, por todo lo anteriormente expuesto pode - mos decir que existe una gran diferenciación entre valle de chalco y la cabecera municipal ya que, en general, el equipamiento se concentra en esta última, y es suficien - te solo para esta localidad exclusivamente, lo que obli - ga a los habitantes de valle de chalco a viajar a la Ciu - dad de México en busca de satisfacer las necesidades de - educación, salud, recreación entre otros.

(30) En este porcentaje están incluidos también los que - satisfacen éste servicio en la cabecera municipal.

4.4 ACTIVIDADES AGROPECUARIAS, INDUSTRIALES, ETC.

Una vez ya integrado el municipio, y en particular el valle de Chalco a la dinámica de vida propia de una Ciudad urbana es cuando se dejan sentir los problemas que provoca el cambio de una ciudad rural a una ciudad urbana.

Al ocurrir este cambio se propicia, entre otras cosas, que haya una transformación en sus actividades productivas.

En efecto, tenemos que la actividad que predominaba en todo el municipio en la década de los setentas era la actividad agrícola, pues cerca del 70% de su PEA se dedicaba a éstas faenas. En estos años se consideraba al municipio una importante zona agrícola dentro del valle de México, ya que del total de su superficie cerca del 65% se destinaba a dicha actividad.

Por otra parte, sus cultivos y su producción en los años setentas era como a continuación se describe:

Cultivo	Superficie cultivada (ha.)	Rendimiento (ton. ha.)	Producción
Maíz	9,000	1.2	10,800

Cebada	350	0.8	280
Alfalfa	2,500	50.0	125,000
Haba	525	0.5	288
Remolacha	500	21.0	10,500
Trigo	2	1.0	2
Frijol	300	0.5	150
	<u>13,177</u>		<u>147,020</u>

Así pues, en la década de los setentas el municipio tenía una producción de 147,020 toneladas en una superficie cultivada de 13,177 Ha. Producción que una vez satisfecho el mercado interno se comercializaba al mercado de la Ciudad de México.

Cabe destacar que en esta década los factores que frenaban el desarrollo de la agricultura eran los tipos de suelo que había en esta región. Pero a partir de 1982, 1983, cuando empieza a haber un alto crecimiento demográfico y la demanda excesiva del suelo que se origina con ello, provocaron la expansión indiscriminada sobre áreas de alta productividad agrícola, por lo que el principal problema al que se enfrenta esta actividad es la falta de espacios para su explotación, pues sus principales terrenos ejidales son ahora ocupados por los asentamientos que se han dado en la parte que conforma el valle de Chalco. Es por ello que su producción ha caído notable

mente, dado que sólomente en algunas partes del municipio es donde se realiza esta actividad, pero hay que mencionar que estas tierras son de baja calidad y que además su producción es ahora para el autoconsumo.

Así tenemos que, como consecuencia de los asentamientos de la población sobre áreas ejidales de alta productividad, la actividad agrícola disminuye notablemente pues para 1987 sólo se destina para éste fin el 39% de la superficie del municipio teniendo una producción de 88,212 toneladas de los distintos cultivos que, comparados con los 147,020 toneladas cultivadas en el 65% de la superficie del territorio en 1970-1980 reflejan el problema de la falta de espacios para la explotación de la actividad agrícola. Razón por la cual la población que se dedicaba a éstas faenas tienden a buscar otros medios de subsistencia.

Cuadro No. 47

Comparación de la actividad agrícola
municipio de Chalco 1970-1980 y 1987. (%)

Periodo	PEA dedicado a la agricultura	Sup. Cult.	Producción Ton.
1970-1980	70.0	65.0	147,020
1987	22.0	39.0	88,212

Fuente: Monografía de Chalco, 1980-1987.
Gobierno del Estado de México.

Lo anterior no es exclusivo para el municipio de Chalco, sino que en general es la situación que prevalece en el Estado de México y muy particularmente en los municipios conurbados con la ciudad de México, pues las actividades primarias han tendido a disminuir, dado que la PEA ha dejado este sector para dedicarse a otro (ver cuadro 48).

Cuadro No. 48

PEA por ramas de la actividad económica
Estado de México (%)

SECTOR	1975	1980	1985
Primario	22.4	16.3	11.7
Secundario	40.2	42.0	46.0
Terciario	37.4	41.7	42.3
Total	100.0	100.0	100.0

Fuente: Memorias de gobierno, 1981-1987.

Gobierno del Estado de México.

En cuanto a los problemas industriales tenemos lo siguiente: en 1970 el municipio era una zona eminente --mente agrícola y no tenía el problema que se deriva de -- los centros industriales, es decir, de la contaminación, pues en esos años se contaba con 130 industrias. Pero -- para 1988, cuando el municipio entra en la dinámica de

vida de una ciudad urbana y al aumentar a 293 el número de industrias en ese año, enfrenta al serio problema de la degradación del medio ambiente. Este se acentúa con el crecimiento demográfico existente en el municipio y con el consabido incremento de las densidades urbanas -- registradas en este año.

Los aspectos más relevantes de este proceso son, -- por una parte, la contaminación del agua y el aire y, -- por otro, la desaparición de importantes áreas agrícolas o forestales debido a su incorporación al suelo urbano.

La contaminación del aire tiene dos principales -- orígenes; la emanación de gases industriales y automotrices, y las aguas residuales y tiraderos de basura a cielo abierto. Estas practicas representan otro problema -- para la población del municipio, ya que atenta contra su salud.

En cuanto a la problemática del equipamiento para el comercio y el abasto guarda relación con el sistema de comercialización imperante, el cuál se caracteriza por -- la excesiva intermediación y la falta de correspondencia entre el nivel de demanda y el volumen de la oferta y su localización. En general se manifiesta una carencia y -- deficiencia de instalaciones para el comercio y el abasto en todo el municipio. Actualmente la cobertura de insg

talaciones de tipo comercial es del 65%, en mercado público existe una cobertura del 50%, siendo básicamente el sector público el que atiende esta demanda.

Así de una manera general vemos los problemas a los que se enfrenta el municipio de Chalco propiciados por el cambio de una economía rural a una con características urbanas, Problemas que son propios del fenómeno de urbanización que se presentan en toda ciudad urbana.

A propósito de Ciudad, por las condiciones imperantes en la cabecera municipal de Chalco esta fué elevada a categoría de Ciudad de Chalco, según un decreto formulado en marzo de 1989, y que textualmente dice:

"Por decreto No. 74 de fecha 28 de marzo de 1989 la L legislatura local de la Cámara de Diputados Elevo a esta cabecera municipal al rango de

CIUDAD DE CHALCO

Siendo gobernador constitucional del Estado el Licenciado Mario Ramón Beteta Monzaloz y presidente Municipal Constitucional el Lic. Javier Segismundo Tellez Saez.

H. Ayuntamiento Constitucional 1988-1990.

Ciudad de Chalco, México 16 de Abril de 1989".

Conclusiones y Recomendaciones.

En este ensayo hemos tratado de describir los principales elementos que hacen posible la formación de re - giones a partir de una ciudad central, tomando como re - gión al municipio de Chalco y a la Ciudad de México como Ciudad Central.

Así tenemos que la política de Industrialización - llevada a cabo por el Gobierno de México ha dado como re - sultado la concentración de las actividades económicas - en sólo unas cuantas regiones, ocasionando con ello un - desarrollo económico y social y dejando a muchas regiones en un atraso económico.

La Ciudad de México, fué una de las regiones "favo - recidas" por la implantación de dichas políticas, ya que en su interior se ha concentrado la actividad económica, propiciando con ello que ésta ciudad tenga un desarrollo económico y social más alto en relación a otras regiones del país. Esto origina que por sus múltiples ventajas - luzca atractiva para la población de regiones que se encuentran en un atraso económico y social, al grado de que éstos emigren de su lugar de origen para desplazarse a la ciudad de México, los cuales al no encontrar espacios pa - ra habitar en el interior de la misma ciudad, se desplazan

a regiones aledañas a ella formando pequeñas comunidades.

Así pues, tenemos que para 1940 la capital del país contaba aproximadamente con 1.5 millones de habitantes, - sin embargo, durante ésta década se llevó a cabo un acelerado crecimiento demográfico, fenómeno que se desarrolló paralelamente al proceso de Industrialización del país, - pues al contar con una infraestructura más adecuada, las principales inversiones se canalizan hacia la Ciudad de México ocasionando que las economías de escala desencadenaran un proceso concentrador de población originando, en términos demográficos, un crecimiento del área urbana superior al 5% anual durante el lapso comprendido de 1940 a 1970 . En éstas condiciones, la Ciudad de México representó un alto y sostenido crecimiento demográfico a lo largo del presente siglo, a tal grado que es actualmente una de las más pobladas del mundo.

Este crecimiento de población en la Ciudad de México ha traído como consecuencia la expansión territorial. Ello se aprecia en que el area urbana de la Ciudad de México en 1970, ocupaba una superficie aproximada de 650 km², y para 1980 pasó a ser de 1,114.97 Km², es decir, aumentó en un - 71.5%. Esta expansión física de la ciudad ha ocurrido principalmente hacia el norte y el oriente debido a que las - condiciones topográficas de estas zonas ofrecen mayores - ventajas para la urbanización. Es por ello que la pobla -

ción que viene al Distrito Federal propicia, junto con el crecimiento natural de los residentes, una fuerte -- presión demográfica sobre el espacio, originando fuertes desplazamientos hacia los municipios contiguos del Estado de México.

Así pues tenemos que la concentración de las actividades económica y el continuo crecimiento de la población en la Ciudad de México han hecho, junto al desarrollo del transporte como medio para desplazar grandes masas de población, que la ciudad se extiende territorialmente hasta rebasar sus límites jurídico-administrati---vos a tal grado que absorben física y funcionalmente localidades próximas a ella.

El municipio de Chalco, como región colindante con la Ciudad de México, ha sido afectada por la expansión física de ella, ya que la ha absorbido física y funcionalmente, principalmente al área denominada Valle de Chalco.

Tenemos que esta expansión transformó su dinámica de vida, pues pasó a ser de una economía rural a una economía urbana, modificando con ello su estructura productiva, ya que anteriormente era una región eminentemente agrícola, pues en el periodo de 1970-1980 se dedicaban a éstas faenas cerca del 70% de su PEA. Pero a par-

tir de 1982-83 cuando el municipio sufre las consecuencias de la expansión de la Ciudad de México sobre sus terrenos ejidales, ésta actividad empieza a decaer, ocasionando que para 1988 solamente el 27% de su PEA se dedique a ella, haciendo con ello que sobresalgan las actividades industriales y comerciales, ello no porque existan en el municipio suficientes centros industriales que den cabida a la PEA del municipio, sino porque ésta se desplaza a la Ciudad de México en busca de satisfacer su demanda de trabajo.

Así tenemos que una vez que el municipio ha pasado a formar parte de la zona conurbada de la Ciudad de México empieza a depender de ella, principalmente en lo que se refiere a trabajo, ya que la Ciudad de México es el lugar principal donde tienen su fuente de trabajo los pobladores del municipio, pues el 40 y 65% de la PEA que habita en la cabecera municipal y Valle de Chalco, respectivamente, tiene su fuente de trabajo en la Ciudad de México.

Por lo anterior deducimos que el municipio de Chalco no es capaz de generar empleo al grueso de su PEA; la cual se ve en la necesidad de emplearse en otros lugares, principalmente en la Ciudad de México, aunque ello vaya en detrimento de su economía, pues dedican entre el 6% y 30% de su salario en transporte.

Hay que destacar que la expansión territorial y por tanto de población de la Ciudad de México, se ha llevado a cabo principalmente en la región del municipio denominado Valle de Chalco y, que a partir de ésta se empiezan a diferenciar en el interior del municipio dos zonas: una conformada por la cabecera municipal y delegaciones municipales y dos, la de Valle de Chalco. Así, mientras en la primera están cubiertas casi en su totalidad los servicios de agua potable, drenaje, luz eléctrica, entre otros, en la región de valle de Chalco se carece por completo de éstos servicios tan indispensables.

Estas condiciones se comprobaron con la investigación de campo realizada en el interior del municipio de Chalco. Así mismo, se demostró que en la región denominada Valle de Chalco, a partir de 1982-1983, se fueron asentando grandes masas de población provenientes en un 46% del Distrito Federal; en un 34% del municipio de Nezahualcoyotl y en un 20% de otros lugares, hecho que comprueba que la Ciudad de México, concentradora de las actividades económicas y por tanto de la población, extendió su mancha urbana hacia otras localidades para que finalmente con ayuda del transporte hubiera una interrelación entre ella y otras localidades.

Así tenemos que el crecimiento demográfico ocurrido en el municipio, principalmente en Valle de Chalco, ha re

sultado un problema muy grande para las autoridades municipales y estatales ya que, por un lado, este crecimiento de población se asentó sobre terrenos ejidales propiciando que la actividad agrícola decayera notablemente en su producción y por el otro, que esta misma población empeza rá a solicitar los servicios mínimos indispensables.

El problema de la dotación de servicios se agudizó cuando la organización de colonos de Valle de Chalco empezó a presionar por medio de manifestaciones, marchas, etc. a la puerta del palacio municipal pidiendo solución a sus problemas. Y no es sino hasta 1989, cuando es visitada ésta región por el Gobernador del Estado de México y posteriormente por el presidente de México, que se les empieza a dar solución a los problemas de servicios demandados por ésta región. Hechos que han repercutido en que actualmente cerca del 70% del área que ocupa Valle de Chalco cuenta ya con el alumbrado público; que el 40% de las viviendas tengan energía eléctrica, haciendo con ello que poco a poco vayan desapareciendo en casi toda ésta área las telarañas de alambre que se observaban y que representaban un grave peligro para sus habitantes.

Para evitar en la medida de lo posible que haya crecimientos de población tan anárquicos como el descrito para el municipio y muy particularmente en Valle de Chal-

co y que se tengan los problemas que origina una localidad tan numerosa como la descrita es necesario tomar medidas correctivas que limiten el crecimiento poblacional, mediante la reducción de los flujos migratorios dirigidos hacia la Ciudad de México, impulsando políticas de desconcentración y reorientar a la población hacia otras zonas con potencial de desarrollo.

Así mismo, es necesario ordenar y regular las áreas urbanas evitando el crecimiento disperso, mejorar de manera prioritaria las condiciones de vida en los asentamientos de escasos recursos económicos por medio de una mejor distribución de los servicios y centros de trabajo.

Es necesario que haya una verdadera política descentralizadora de fuentes de trabajo hacia los lugares en que las condiciones imperantes en ella garanticen un desarrollo económico y social.

Que en los lugares en que no haya equipamiento económico y social se instalen para que de este modo poco a poco se vaya llevando a ésta región a crear las condiciones propicias para que en el futuro se implanten en ella plantas productivas que hagan que esta región se desarrolle.

Y así, de una manera gradual ir llevando a cada re--

gión al desarrollo económico y social, que repercutirán en un momento dado en el desarrollo del país, tanto económico como social. Lo cuál hará que las regiones ya no sean consideradas de rechazo o de atracción, sino que se rán consideradas regiones estables en cuanto a su proceso migratorio se refiere.

En razón a lo anterior, se hace necesario el establecimiento de mecanismos de coordinación y de participación federal, estatal y municipal, así como de promover una mayor participación y cooperación de los habitantes en la realización y financiamiento de las obras de interés colectivo, para que de este modo se correlacionen las fuerzas y se haga más fácil llegar a un mejor nivel de vida y por ende a un desarrollo económico y social.

BIBLIOGRAFIA

- 1.- Alba Francisco y J. Potter, "Población y Desarrollo - en México; una Síntesis de la experiencia reciente", Estudios Demográficos y Urbanos. México, Vol. I, el Colegio de México, 1986.
- 2.- Aguilar A., et al "Desarrollo Socioeconómico Comparativo de las entidades del país (1940-1970)", Comercio Exterior, Vol. 22 No. 3 México, - Marzo de 1972.
- 3.- Bayer H. Glen, La Explosión Urbana en América Latina.
- 4.- CEPAL, "Estudio Regional de México", Comercio Exterior, Vol. 22 No. 3 México, Marzo de 1972
- 5.- Ciudad, La, Ed. Alianza, Madrid, 1942.
- 6.- Departamento del Distrito Federal, "Desarrollo Urbano en México; Distrito Federal", Desarrollo - Urbano.
- 7.- ENEGI, Anuario Estadístico del Estado de México, Vol. II. 1986.

- 8.- "Estudio Regional de México", Revista Comercio Exterior, México, Marzo de 1971.
- 9.- Garza Gustavo, "Planeación Urbana en México en Período de Crisis (1983-1984)", Estudios Demográficos y Urbanos. Vol. I No. 1 Enero-Abril, 1986.
- 10.- Garza Gustavo, "La Concentración Económico-Espacial", El Capitalismo Teórico, El Colegio de México.
- 11.- Garza Gustavo, "Modo de Producción y Urbanización", Demografía y Economía, Vol. XVI, No. 41 - El Colegio de México.
- 12.- Garza Gustavo, Industrialización en las Principales Ciudades de México, México, el Colegio de México, 1980.
- 13.- Gobierno del Estado de México, "Apéndice Estadístico del Primer Informe de Gobierno." Tomo II - Estadística básica municipal 1986 y 1989. Toluca de Lerdo, Edo. de Méx. 20 Enero - 1987 y 1990.

- 14.- Gobierno del Estado de México, "Ecoplan del municipio de Chalco, México. Desarrollo Urbano.
- 15.- Gobierno del Estado de México, Memorias de Gobierno, - 1981-1987.
- 16.- Gobierno del Estado de México, Monografía de Chalco - México 1973.
- 17.- Gobierno del Estado de México, Un Nuevo Chalco, Estado de México, Julio 1988.
- 18.- Gobierno del Estado de México, Plan Municipal de Desarrollo Urbano, Chalco.
- 19.- Gobierno del Estado de México, Plan del Centro de Población Estratégico de Chalco de Díaz Covarrubias. Edo. de México, Sra. de Desarrollo Urbano y obras públicas, 1988.
- 20.- Godall, Brian, La Economía de las Zonas Urbanas. Madrid, 1977 Colecc. Nuevo Urbanismo.
- 21.- Graizbord Boris y Salazar Héctor, "Expansión Física de la Ciudad de México". Demografía y Economía. Vol. XIII No. 4 1979. México. El Colegio de México.

- 22.- Hernández Laos E., "La desigualdad Regional en México (1900-1980)", En Cordera Rolando (Comp.), La desigualdad en México, México, siglo XXI ed., 1984.
- 23.- Lavell Alan y Unileel Luis, "Bases, Características y Contradicciones de la Estrategia de Desarrollo Regional-Urbano en México", en una experiencia de Planificación regional en A.L; una teoría en busca de una práctica. Chile, ONU-CEPAL/ILPES. 1981.
- 24.- Lamartine Yates, Paul, El Desarrollo Regional de México, Banco de México, Departamento de investigaciones industriales, 3era. ed. 1965.
- 25.- Matos A. Carlos, "El Proceso de Concentración territorial ¿obstáculo para el desarrollo?, en memorias del Congreso latinoamericano de Población y desarrollo. Vol. I UNAM. El Colegio - de México, México, 1986.
- 26.- Negrete Ma. Eugenia y Salazar Héctor, "Dinámica del Crecimiento de la Población de la Ciudad de México". en atlas de la Ciudad de México.

- 27.- Negrete Ma. Eugenia y Salazar Héctor, "Zonas Metropolitanas en México", Estudios Demográficos y Urbanos, Vol. I No. 1 México, El Colegio de México. 1986.
- 28.- Portida Virgilio, "El Proceso de Migración a la Ciudad de México, en atlas de la Ciudad de México.".
- 29.- Ramos Boyoli, L. "El Desarrollo Regional Mexicano; - el papel de la inversión pública", Comercio Exterior, México, Enero, 1970.
- 30.- Richardson, Economía del Urbanismo, ed. Alianza Universidad, Madrid, 1975.
- 31.- Richardson, Elementos de Economía Regional, España - Ed. Alianza Universidad 1976.
- 32.- SEDUE, Plan Nacional de Desarrollo Urbano; Política Regional.
- 33.- Soms García, Esteban, Hiperurbanización en el Valle de México I. U.A.M. México, 1986.

34.- Smith H. Carol, "El Estudio Económico de los Sistemas de Mercadeo", en Modelos de la Geografía Económica. Año VI No. 19, México, 1982.

35.- Unikel, Luis, Diagnóstico e implicaciones futuras. - en Desarrollo Urbano de México. El Colegio de México. México, 1976.