



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ECONOMÍA

**ANÁLISIS ECONÓMICO MÉXICO METROPOLITANO:  
ASPECTOS FUNDAMENTALES DE LAS ECONOMÍAS URBANO-  
METROPOLITANAS**

**TESIS**

PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADA EN ECONOMÍA

PRESENTA

**ALEJANDRA GUZMÁN MENDOZA**

ASESOR

**Dr. RAÚL CARBAJAL CORTÉS**

CIUDAD UNIVERSITARIA, CIUDAD DE MÉXICO

OCTUBRE, 2016





Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

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

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

*Este trabajo es dedicado al tesoro más valioso que tengo en mi vida... mis padres, ya que sin esas dos maravillosas personas jamás habría llegado hasta esta instancia tanto personal como profesional. Me llevaría toda una vida llenando párrafos y párrafos de cómo han sabido guiarme en cada momento de mi existencia y el apoyo infinito que me han dado día con día. No me queda más que agradecerles por el resto de mis días el ejemplo que han sabido darme y deseo de todo corazón algún día llegar a ser como ustedes, los mejores amigos, los mejores consejeros, los mejores padres del mundo. Te amo infinitamente Mariana y Alfredo, son mi mayor motivación.*

*Este trabajo va dedicado también a esa personita que se ha convertido en mi gran cómplice y compañero desde hace ya algunos años, a mi hermanito Alfredo. Te adoro inmensamente y espero algún día ser para ti un ejemplo y te agradezco muchísimo todas las enseñanzas que me has dado, eres un hermano único y una persona invaluable. Espero fervientemente un día poder también ser como tú, hermano.*

*Agradezco profundamente a mi asesor de tesis, el Dr. Raúl Carbajal Cortés por su enorme paciencia, su gran disposición y su ayuda en este largo camino que recorrí en la elaboración de este trabajo. Gracias por guiarme a llegar a la meta.*

*Por último, no me queda más que agradecer por siempre a mi alma máter, ¡mi amada Universidad, por abrirme sus puertas, por enseñarme lo que es el orgullo y el espíritu universitario, a entregar el máximo día con día y por brindarme la mejor preparación profesional, para mí es un privilegio ser orgullosamente universitaria y pertenecer a la máxima casa de estudios de mi país... México, pumas, universidad!*

*Alejandra Guzmán Mendoza*

*Octubre, 2016*

## ÍNDICE:

<b>Introducción</b>	<b>2</b>
<b>Capítulo 1. Presentación del Tema de Estudio</b>	<b>7</b>
1.1 Planteamiento del problema	7
1.1.1 El caso de México	7
1.1.2 Zonas metropolitanas en México	9
1.2 Objetivos de la investigación	11
1.2.1 Objetivo general	11
1.2.2 Objetivos particulares	12
1.3 Hipótesis	12
1.4 Importancia y justificación	13
1.4.1 Características principales de las zonas metropolitanas en México	14
1.5 Marco teórico	15
1.5.1 Teoría económica del lugar central y su aplicación al caso de estudio	16
1.5.2 Oferta, demanda y rango de producto en las zonas metropolitanas de acuerdo a la teoría del lugar central	18
1.5.3 Metropólización económica y la teoría espacial de precios	20
1.5.4 Modelo de Warns	21
<b>Capítulo 2. Evolución y Desarrollo de las Zonas Metropolitanas en México: Conformación y Ciclos Económicos del Sistema de Ciudades Mexicanas</b>	<b>22</b>
2.1 Transformación urbano-metropolitana: evolución histórica	23
2.1.1 Evolución urbana	24
2.1.2 El proceso de urbanización: etapas históricas	25
2.1.3 Características e importancia del proceso de urbanización	29
2.1.4 Fuerzas y fases del proceso de urbanización	30
2.2 Desarrollo económico metropolitano	31
2.2.1 Características de la economía metropolitana	32
2.2.2 El papel de los servicios en la economía metropolitana	33
2.2.3 Modelo de desarrollo económico metropolitano	34
2.2.3.1 El servicio de vivienda como ejemplo del desarrollo económico metropolitano	37
2.2.4 Urbanización y crecimiento económico	39
2.3 Ciclos económicos y competitividad	41
2.3.1 La ciudad como núcleo precedente a la zona metropolitana	42
2.3.2 Ciclos de conformación de una zona metropolitana	42
2.3.3 Sistema de núcleos metropolitanos	44
2.3.4 El papel de las economías urbanas dentro del crecimiento económico	46
2.3.5 Teoría de la base económica	48
2.3.6 Competitividad urbano-metropolitana	50
2.3.7 Redistribución Territorial	53
<b>Capítulo 3. Efectos económicos del fenómeno metropolitano en México: periferias, desigualdades, marginación y pobreza urbanas</b>	<b>54</b>
3.1 Conformación de las periferias	55
3.1.1 Concentración económica y poblacional	56
3.1.2 El fenómeno metropolitano y su relación con las periferias urbanas	57
3.1.3 Economías de aglomeración: periferias de las zonas metropolitanas	58
3.1.4 Ciudades descentralizadas y su conformación periférica	59
3.1.5 Terciarización de las economías metropolitanas y sus efectos periféricos	62
3.1.6 Dispersión y concentración de las actividades económicas: de las zonas periféricas a las zonas centrales	63
3.1.7 Ventajas y desventajas de los conglomerados urbanos-periféricos	65
3.1.8 Problemática de la estructura funcional periférica	69
3.2 Desigualdades económicas	70
3.2.1 Fundamento teórico y la desigualdad económica	70

3.2.2 Efectos de la desigualdad económica	73
3.2.3 Variables económicas que reflejan la desigualdad en México	75
3.2.4 Tendencias y escenarios de la desigualdad económica	76
3.3 Marginación y pobreza urbanas	78
3.3.1 Generación de marginación y pobreza urbanas	79
3.3.2 Causas y consecuencias de la marginación y pobreza urbanas	80
3.3.3 Medición de la marginación y pobreza urbanas	82
3.3.4 Panorama de la marginación y pobreza urbanas	84
3.3.5 Análisis de la pobreza urbana	86
3.3.6 Características principales de la pobreza urbana	88
<b>Capítulo 4. Perspectivas, Políticas y Retos de la Urbanización en México</b>	<b>90</b>
4.1 Nuevas tendencias de la estructuración metropolitana	92
4.1.1 Modelos de segregación urbana	92
4.1.2 El término “ciudad global” y su aplicación al caso mexicano	93
4.1.3 La movilidad y su relación con el entorno metropolitano	95
4.1.4 Jerarquía metropolitana	97
4.1.5 Unidades de medición de la competitividad metropolitana	98
4.1.6 Relación metropolitana con el mercado exterior	99
4.1.7 La evolución de la complejidad metropolitana: problemática y retos	100
4.1.7.1 La situación de la vivienda en las zonas metropolitanas	104
4.1.7.2 El factor ambiental en el desarrollo metropolitano	106
4.1.8 Planeación metropolitana	106
4.2 División social del espacio urbano y metropolitano	108
4.2.1 Transformación de las grandes ciudades: segmentación del espacio	108
4.2.2 Estructura social urbana: división socio-económica del espacio	110
4.2.3 Influencia de las políticas habitacionales en la división socio-espacial	112
4.2.4 Desarrollo de la división socio-espacial: el papel de los servicios	113
4.3 Consolidación metropolitana y acción del Estado	115
4.3.1 Elementos de la consolidación metropolitana y sus principales tendencias	116
4.3.2 Formación de instituciones metropolitanas: acción del Estado	117
4.3.3 Normatividad metropolitana	120
4.3.4 Instrumentación político-administrativa en las zonas metropolitanas	121
<b>Conclusiones del trabajo de investigación</b>	<b>124</b>
<b>Anexos finales</b>	<b>132</b>
<b>Bibliografía</b>	<b>148</b>

**ANÁLISIS ECONÓMICO DEL MÉXICO METROPOLITANO: ASPECTOS  
FUNDAMENTALES DE LAS ECONOMÍAS URBANO-METROPOLITANAS.**

*Asesor:* Dr. Raúl Carbajal Cortés

*Jurado:*

Mtra. Vanessa Jannett Granados Casas

Dra. Sara María Ochoa León

Dr. Alejandro Jorge Montoya Mendoza

Lic. Joaquín Humberto Vela González

**Ciudad Universitaria, CDMX. Octubre del 2016**

**FACULTAD DE ECONOMÍA, UNAM**

**INTRODUCCIÓN**

Las ciencias sociales aplicadas a la investigación de los fenómenos territoriales van desde la economía, sociología, antropología, ciencia política y la geografía urbana y regional. El acelerado proceso de urbanización que han experimentado todos los países del mundo, en diferentes ritmos y tiempos ha transformado a los más desarrollados en sociedades esencialmente urbanas en las cuales, la necesidad de estudiar la naturaleza y problemáticas de las ciudades dio lugar al surgimiento de la *ciencia regional*<sup>1</sup>, a este paradigma más generalizado se le denomina *economía urbana y regional*, extendiendo su ámbito de atención hacia las interacciones entre el espacio territorial general y la actividad económica. La introducción a la dimensión territorial resuelve la gran limitante de la teoría económica espacial, es decir, su carácter de ser meramente una abstracción es difícil de relacionar con la realidad<sup>2</sup>. La economía urbana se ha especializado generalmente en problemas urbanos y cuestiones relacionadas con el uso de la tierra, mientras que la economía regional se centra en los flujos de recursos interregionales, la localización industrial en el espacio nacional y el crecimiento económico de las regiones. En su parte sustantiva, la economía urbana neoclásica intenta explicar la distribución, tamaño y dinámica de las ciudades e, implícitamente, la organización espacial de las actividades económicas mediante enfoques teóricos como

---

<sup>1</sup> Garza G., Estado del Conocimiento en Economía Urbana y Regional en México. Documento de Investigación, El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales, México, 2010.

<sup>2</sup> Blair John, *Urban and Regional Economics*, Irwin, Boston, Estados Unidos, 1991.

el del lugar central, la base económica y la localización industrial; siendo el primer postulado la referencia al marco teórico abordado en el presente trabajo de investigación. La economía política urbana, en el segundo caso, parte del axioma anterior que establece la incapacidad de los enfoques neoclásicos de entender las múltiples e intrincadas relaciones entre las estructuras económico-sociales y la organización económica y demográfica en un espacio social históricamente construido; iniciando la sistematización de enfoques alternativos dentro del campo de la economía política urbana que establecen, como primera premisa, que los patrones de acumulación de capital y las relaciones sociales no existen de forma abstracta, sino que presentan una dimensión espacial subsume a los factores productivos tradicionales; no obstante que la economía política urbana no constituye aún un cuerpo teórico completamente integrado, presenta algunas conceptualizaciones sobre la función de la ciudad como una fuerza productiva; desde esta perspectiva, la ciudad es un verdadero factor de producción socializado sin el cual la producción de las empresas no puede realizarse.

El área metropolitana se define como un territorio o un conjunto de territorios que muestran intensas interdependencias funcionales, un mercado laboral amplio y con oferta profesional diversificada, una concentración espacial de externalidades y efectos de desbordamiento, además de un ecosistema que comparte los mismos recursos naturales<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Cuadrado-Roura J. R., y Fernández Güell J. M., "Gobernar las Metrópolis", Asociación Española de Ciencia Regional, Madrid, España, 2005.



Específicamente, las actividades no agrícolas tienden a concentrarse en las grandes metrópolis, pues requieren de un colosal sistema de infraestructura y equipamiento tecnológicamente avanzado e interconectado que constituye una fuerza productiva externa a las empresas, pero fundamental para que sea factible su funcionamiento. Además, en las urbes se aglomera el mercado de consumidores de bienes y servicios orientados a las personas y a la producción, así como la fuerza de trabajo más calificada y diversificada, cuyas zonas habitacionales constituyen el componente más extenso de la trama construida. Las regiones metropolitanas son concentraciones productivas situadas en un espacio en que las externalidades se expanden territorialmente de una ciudad hacia otras ciudades o municipios con los que establece una necesaria e irremediable interdependencia económica<sup>4</sup>.

La metropolización denota el crecimiento demográfico, espacial y operativo de las ciudades, casi siempre más allá de sus fronteras administrativas (que en muchos casos lleva a la formación de centros urbanos de gran escala que se caracterizan por su elevada complejidad). La ciudad principal extiende su influencia y sus límites; además de ser un fenómeno que se ha propagado intensamente, que ha generado cambios en los territorios y en la forma de entender diversos hechos urbanos, sociales, económicos y políticos.

---

<sup>4</sup> De Mattos C., *Globalización y Metamorfosis en América Latina*, Quito: OLACCHI, Quito Distrito Metropolitano, 2010.

La infraestructura material para la localización de las actividades económicas está indefectiblemente ubicada en las grandes ciudades, que son los espacios fundamentales donde se genera el grueso del empleo y se enfrentan retos en la proporción de servicios para la fuerza de trabajo y población en general: electricidad, telecomunicaciones, agua y drenaje, vivienda, vialidades, educación, transporte, salud y seguridad pública, entre otros. En términos generales, a inicios del siglo XX había una proporción de 70% de volumen demográfico rural y 30% urbano, la cual con el paso del tiempo y, al llegar al siglo actual mostró una situación inversa: más del 70% de los habitantes del país y del mundo se concentran en las ciudades y ahora quedan campos solitarios con sólo un 30% de pobladores rurales<sup>5</sup>. A partir de este escenario es que la marginación y pobreza, son concebidas en este trabajo dentro de una connotación más específica (en el ámbito urbano); en sus manifestaciones materiales directas e inmediatas y en los aspectos económicos de la vida de las personas que la sufren.

La década de 1940 marca el origen del fenómeno metropolitano (la Ciudad de México, Monterrey, Torreón, Tampico y Orizaba tendrían ya síntomas de expansión metropolitana). Y es a partir de entonces que se empieza a delinear el nuevo proceso de urbanización que se ha consolidado en las últimas décadas. Para el año 2010 se han instituido 59 zonas metropolitanas oficiales, que representan sólo el 8% de la superficie del país, pero que, en términos poblacionales, representan 57% de la población

---

<sup>5</sup> <http://datos.bancomundial.org/indicador/SP.URB.TOTL.IN.ZS?locations=MX>

total nacional, 80% de la población urbana y 75% de la producción de bienes y servicios del país<sup>6</sup>.

Es importante recalcar que en el presente análisis no se pretende ofrecer una lista detallada de todas las medidas concretas que deben aplicarse para superar la situación de pobreza y marginación del país, ni de los mecanismos mediante los cuales se puedan resolver todos los problemas urbanos y metropolitanos; se trata de destacar, explicar y esbozar en trazos generales el camino para posteriores estudios de mayor especialidad en cada uno de los temas aquí abordados. El objetivo del presente trabajo es presentar una panorámica general, así como elementos de discusión teórica y conceptual acerca de la visión económica del fenómeno metropolitano, revisando la evolución reciente de las Zonas Metropolitanas y la estructuración del sistema metropolitano en México. Desde la óptica económica, las zonas metropolitanas han generalizado su dominio como los espacios donde se concentra la población y las actividades económicas y se han convertido en el componente territorial más activo en términos económicos y, por ende, un motor de desarrollo económico y social por lo que son consideradas como las configuraciones geográficas que sirven de marco al proceso productivo en la etapa de la globalización y sus transformaciones siempre han estado íntimamente ligadas a los cambios económicos del país.

---

<sup>6</sup> Sedesol et al., Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México, 2013.

## **CAPÍTULO 1. PRESENTACIÓN DEL TEMA DE ESTUDIO**

### **1.1 Planteamiento del Problema**

La urbanización en los países de América Latina presenta condiciones y problemas muy complejos, pues a pesar de que sus ciudades y zonas metropolitanas se constituyen como sus principales áreas de mercado de dichos países; sus niveles de ingreso tan reducidos limitan y restringen el desarrollo económico y social además de la sustentabilidad de las mismas y destacan por su importancia los problemas de empleo, vivienda, transporte, contaminación, deterioro ecológico, marginación y pobreza. Esta problemática cobra mayor relevancia si se considera que la urbanización y expansión metropolitana concentra solo en unos cuantos centros urbanos la población con el más alto nivel de vida y las principales actividades económicas que permiten la creación de infraestructura y dotación de servicios básicos.

#### *1.1.1 El caso de México*

En México el crecimiento urbano y metropolitano está situado en unas cuantas ciudades presentando una tendencia al aumento y dentro de esta evolución ha resultado difícil su vinculación con el mercado mundial principalmente de las grandes ciudades y sus zonas metropolitanas además de la sustentabilidad del desarrollo de las mismas. Uno de los grandes problemas que ha afectado desde hace ya varias décadas a las grandes ciudades del país es el crecimiento urbano; dicho crecimiento implica la expansión de las ciudades y conformación de las zonas metropolitanas por su población, ya sea por el crecimiento natural de la misma tanto como por la migración de las zonas rurales a las urbanas. La

ocupación de terrenos irregulares para la construcción de viviendas por parte de la población que llega a estos núcleos urbanos ha provocado a lo largo del tiempo la formación de enormes periferias que demandan recursos para servicios básicos e infraestructura que mejoren sus condiciones socioeconómicas y que permitan su inserción al mercado y a las actividades económicas. En contraparte la respuesta de la oferta de dichos recursos se vuelve escasa debido a la nula planeación urbana que aún existe en éstas grandes ciudades con lo que consecuentemente se presentan situaciones de precariedad, pobreza y marginación que frenan el desarrollo económico y social.

Hoy en día el espacio urbano le ha ido ganando considerablemente muchísimo terreno al espacio agrícola, cada día las comunidades rurales van siendo absorbidas por las ciudades por lo que ahora resulta un poco más complicado el distinguir donde realmente terminan las zonas urbanas e inician las zonas rurales. En México los espacios urbanos son predominantes y muestran cambios territoriales en su proceso de expansión con tendencias crecientes a las grandes aglomeraciones económicas y urbanas desequilibradas lo cual resulta característico de los países en vías de desarrollo o llamados tercermundistas. Estas aglomeraciones urbanas con el paso del tiempo van expandiéndose y formando Zonas Metropolitanas en dónde predomina una constante: el incremento de la desigualdad social y económica debido a la poca integración al mercado principal y prestador de los servicios básicos que representan las grandes ciudades.

El acelerado crecimiento de los servicios y su tendencia a la concentración espacial en las principales ciudades de México ha propiciado su formación, expansión y desarrollo. Las ciudades mexicanas son actualmente los principales centros de creación económica; sin embargo, al ser México un país de menor desarrollo sus *metrópolis y megalópolis* no participan como principales centros dinámicos del crecimiento mundial pese a concentrar a la mayor parte de la población resultado de las desigualdades económicas dentro de los mismos núcleos urbanos.

### *1.1.2 Zonas metropolitanas en México*

De acuerdo con el Sistema Urbano Nacional (SUN) publicado en el año 2012 en México se identifican 384 ciudades de más de 15 mil habitantes, de las cuales 59 son Zonas Metropolitanas, 78 son conurbaciones y 247 son centros urbanos; en estos núcleos urbanos habitan 81.2 millones de personas representando el 72.3% de la población.<sup>7</sup> El criterio del tamaño se complementa con el tipo de actividad económica (principalmente) que lleva a cabo cada núcleo urbano de tal forma que se considera que las ciudades y zonas metropolitanas más grandes están especializadas en actividades industriales y de servicios. Las cuestiones más complejas que enfrenta el país por ende son urbanas y específicamente metropolitanas en dónde la problemática recae en la proporción de servicios de infraestructura para la población en materia de electricidad, telecomunicaciones, agua y drenaje, vivienda, vialidades, educación, salud y seguridad pública como algunos de los aspectos más sustanciales. En el ámbito de las actividades

---

<sup>7</sup> <http://www.conapo.gob.mx/work/models/CONAPO/Resource/1539/1/images/ParteslaV.pdf>

económicas, es de amplio conocimiento que en las urbes se concentran las empresas de servicios, comerciales e industriales que requieren disponer de un conjunto de modernas condiciones y servicios generales de producción urbanos y metropolitanos los cuales son indispensables para hacer núcleos urbanos altamente competitivos. En un resumen general puede establecerse que en las ciudades mexicanas se presentan graves patologías sociales en términos de contaminación de los ecosistemas, delincuencia y violencia, congestionamientos viales, largas jornadas al lugar de trabajo con traslados sumamente complejos y fundamentalmente poca infraestructura urbana que dificulta el acceso a los bienes y servicios básicos para buenas condiciones sociales y económicas para la población que habita en las grandes ciudades de México. Debe destacarse el papel que juegan los servicios básicos en el desarrollo urbano y metropolitano, debido a la gran concentración poblacional y a su carácter necesario e indispensable que tienen hoy en día en el crecimiento económico y desarrollo social, así como para la óptima funcionalidad de mercado.

Se generaliza, en primer lugar, el dominio de las zonas metropolitanas como tipos característicos de la concentración de la población y de las actividades económicas y, en segundo, emergen nuevos complejos de organización territorial: regiones polinucleares, ciudades Estado, metroplexes, así como regiones nodales y megalópolis<sup>8</sup>. De acuerdo a la Delimitación de Zonas Metropolitanas emitida por el Consejo Nacional de Población (CONAPO) para el año 2010 existían 59 zonas

---

<sup>8</sup> Barnes W.R. y Ledebur L.C., *The New Regional Economies*. Thousand Oaks, California, Sage Publications, 1998. Peirce N.R., *Citistates. How Urban America Can Prosper in a Competitive World*. Washington, D.C., Seven Locks Press, 1993.

metropolitanas integradas por 367 municipios que representan 56.8% de la población nacional con 63.8 millones de habitantes lo cual da sentido a la afirmación de que la población urbana del país es eminentemente metropolitana tal y como en estudios anteriores se pronosticaba<sup>9</sup>. Pese a que el fenómeno metropolitano en nuestro país tiene más de 70 años, su reconocimiento y la generación de programas urbanos y sectoriales con referencia al ámbito metropolitano, para promover la planeación territorial y la prestación de obras y servicios públicos, es aún insuficiente en relación con los requerimientos y necesidades de la población que viven en las zonas metropolitanas, ya que, dada su magnitud individual y en conjunto, representan una cantidad considerable en problemas económicos y sociales, pero también de grandes oportunidades por lo que el presente trabajo de investigación busca contrastar todos los escenarios posibles con el fin de darle mayor enfoque a uno de los problemas más importantes del siglo y a un reto que afrontar en materia de economía en un mediano plazo.

## **1.2 Objetivos de la investigación**

### *1.2.1 Objetivo general*

Presentar un panorama general y asentar los elementos de discusión teórica y conceptual con respecto a los matices económicos del fenómeno metropolitano dentro de un marco histórico que muestre la evolución contemporánea de las zonas metropolitanas y la estructuración del sistema metropolitano en México.

---

<sup>9</sup> Revisar en Anexos Finales: Cuadro 4. Clasificación y número de municipios de las Zonas Metropolitanas, 2010. Página 132.



### *1.2.2 Objetivos particulares*

1) Revisar el proceso urbano en México mediante su evolución histórica para crear un marco de referencia que proporcione los conceptos fundamentales en el estudio de las economías metropolitanas.

2) Estudiar las principales teorías económicas de desarrollo urbano de manera que ayuden en la comprensión y descripción del fenómeno metropolitano, así como sus principales características y su proceso de conformación partiendo del estudio de las ciudades y su papel dentro del crecimiento económico.

3) Analizar los efectos colaterales del fenómeno metropolitano en la población mexicana, mediante la revisión de ciertos aspectos económicos y sociales y de sus ventajas y desventajas en su crecimiento y expansión.

4) Conocer de manera general los elementos del entorno metropolitano mexicano, sus perspectivas, problemáticas y retos, además de revisar la acción institucional e instrumentación política en la estructuración metropolitana.

### **1.3 Hipótesis**

El presente trabajo de investigación busca conocer mediante la conceptualización, el uso de la teoría económica y un marco histórico de referencia, la evolución del proceso urbano-metropolitano, así como su funcionalidad y operación interna a través de sus distintas fases de conformación, sus principales características económicas y los efectos que derivan de tal fenómeno, en sus diversas manifestaciones y su relación con el crecimiento y desarrollo económico con la finalidad de demostrar (utilizando el ejemplo de los servicios básicos de

infraestructura y específicamente el de la vivienda), que tal fenómeno ha resultado fallido en el caso de México, por una mala planeación y políticas públicas ineficientes que impiden la plena integración global y una mayor competitividad de las ciudades mexicanas en el flujo internacional de bienes, servicios e información.

#### **1.4 Importancia y justificación**

La globalización y los avances científicos y tecnológicos han transformado y hecho más eficientes los procesos productivos, los transportes y las comunicaciones, alterando los patrones de movilidad y distribución territorial de la población. Uno de los aspectos de mayor relevancia es la formación de grandes ciudades cuyas dimensiones demográficas, geográficas y funcionales desbordan los límites político-administrativo del territorio sobre el que se expanden, dando lugar a la formación de zonas metropolitanas.

De acuerdo con el Sistema Urbano Nacional (SUN, 2012) casi tres cuartas partes de la población habitan en zonas urbanas y metropolitanas lo cual plantea múltiples retos que obligan a la puesta en marcha de nuevas políticas, estrategias y programas que atiendan las nuevas demandas que genera este mayoritario grupo de la población y que ayuden a frenar la expansión desordenada, desarticulada y segregada de las grandes ciudades y conduzcan a un eficiente desarrollo económico, social y urbano.

Desde la década de los ochenta del siglo pasado las grandes ciudades y sus zonas metropolitanas concentran una participación creciente de las actividades económicas y de la población, de ahí su fundamental relevancia para el futuro

desarrollo económico de México<sup>10</sup>. Este carácter hegemónico del sector urbano y metropolitano a través del tiempo demuestra la necesidad de profundizar en el conocimiento de los rasgos centrales de los procesos de urbanización nacional.

#### *1.4.1 Características principales de las zonas metropolitanas en México*

La dimensión espacial en la mundialización de la economía se encuentra representada en el dominio de las megaurbes desde las últimas décadas del siglo XX. Las zonas metropolitanas son los elementos de mayor jerarquía del sistema urbano de México, en ellas se genera 75% por ciento del producto interno bruto (PIB) del país y tienen el potencial de incidir en el desarrollo económico y social de sus respectivas regiones<sup>11</sup>. Debido a su concentración de población, actividades económicas y sus gestiones político-administrativas fragmentadas, resulta de gran utilidad su identificación, delimitación, estudio, planeación y gestión que ayuden a un manejo integral del territorio.

La viabilidad de las zonas metropolitanas depende, entre otras cosas, de las estrategias y acciones realizadas para aprovechar las oportunidades de generación de riqueza y empleo; de la inserción de las economías nacionales a los flujos de capital e información; del aprovechamiento de las economías de aglomeración; y de la oferta de servicios básicos como la educación, la salud, así como la vivienda y su infraestructura. La importancia de la economía de los servicios radica en el papel estratégico que juegan en el funcionamiento de la economía moderna para el acceso y la integración a los mercados. Las ciudades

---

<sup>10</sup> Revisar en Anexos Finales: Cuadro 3. Indicadores del proceso de metropolización, 1980-2010. Página 131.

<sup>11</sup> [http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Mexico\\_en\\_cifras](http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Mexico_en_cifras)

mundiales surgen por las funciones económicas que a nivel internacional realizan, por lo que constituyen las bases del desarrollo a largo plazo y de la estructura de emergentes sociedades globales.

La urbanización de México presenta un carácter metropolitano cuya característica principal es la concentración económica representa un aspecto importante de estudio por su trascendencia y evolución por lo que es importante analizar y profundizar en el conocimiento del tipo de estructuración espacial de las actividades económicas y la población, su comportamiento y componentes espaciales y territoriales, así como de sus implicaciones en el funcionamiento actual de la economía; por ende que el conocimiento y estimación del crecimiento urbano requieran de un estudio conjunto del crecimiento natural y social de la población además de la revisión de los procesos de conurbación o metropolización a que están sujetos. De ahí que surja la necesidad de la investigación de las implicaciones económicas del espacio urbano y metropolitano en la distribución de la actividad económica, particularmente en lo que se refiere a su concentración y a su influencia en el comportamiento de la economía, así como en el desarrollo económico y social de México.

### **1.5 Marco teórico**

Dentro de la investigación se considera que el problema es de índole económico y que está íntimamente ligado a la producción, tecnología y uso de factores productivos como la distribución y el consumo, por lo tanto, se asume más de una variable concerniente al análisis económico además de elementos adicionales o de aspectos particularmente geográficos, demográficos y sociales tomados como

una dimensión fundamental de la teoría económica. Es por ello entonces que el análisis económico debe realizarse tomando en cuenta tanto la dimensión temporal como la espacial, ya que ambas juegan un papel determinante en la estructura y desempeño de la economía partiendo del hecho de que cualquier actividad económica requiere de espacio y tiempo determinados para realizarse. La concentración de la actividad económica y de la población que conforman las grandes ciudades y sus zonas metropolitanas en México muestran la tendencia mundial de formación de grandes aglomeraciones urbanas, pero con poco dinamismo en sus mercados, aunque estos sean de gran tamaño e ineficiencia en la provisión de servicios y empleos.

#### *1.5.1 Teoría económica del lugar central y su aplicación al caso de estudio*

Algunas teorías como la de Christaller<sup>12</sup> destacan que el crecimiento de una ciudad depende de su especialización en las funciones de servicio urbano y metropolitano, considerando que la primera función es la de un centro de servicios proveyendo bienes y servicios centrales a la población tales como comerciales (compra y venta), bancarios y financieros, profesionales, educativos, culturales, de entretenimiento, de vivienda, básicos y de infraestructura; la clasificación de estos servicios puede realizarse en superiores e inferiores de modo que permita un arreglo jerárquico que refleje las relaciones económicas entre un mercado y otro dentro de un mercado global en el sistema de ciudades. Por lo tanto, se consideraría que las diferencias de jerarquía urbana en función de cada lugar central son resultado de economías de aglomeración por lo que de ello dependería

---

<sup>12</sup> Christaller, *Teoría del Lugar Central* contenida en *Central Places in Southern Germany*, Prentice Hall, 1966.

la oferta de cada servicio y su comportamiento en el mercado. Adicionalmente se parte de la idea de que el Estado aislado contiene un *sistema de ciudades* en vez de una ciudad, lo cual podría interpretarse para el caso de las zonas metropolitanas en México por sus múltiples contrastes económicos y sociales en un mismo núcleo urbano, entonces la oferta de productos y servicios se ordenarían jerárquicamente con base en las áreas de mercado o del rango de un bien o servicio (puede influir también otro tipo de variables como la distribución del ingreso o el nivel de inversión en el *sistema de ciudades*). Del lado de la demanda se establece que existe un umbral mínimo de demanda, representado por el tamaño de la población que determina la viabilidad de existencia de cada servicio, así como su dotación, es decir, que directamente condicionará la oferta de cada servicio en jerarquía. Por último en lo que respecta al rango del producto, éste mide la distancia máxima entre los centros de producción que son accesibles al consumidor para el consumo de dichos bienes y servicios por lo cual, existe una distribución de la producción de estos bienes y servicios en lugares centrales, atendiendo jerárquicamente al tamaño de su población y a la distancia que tengan con respecto a sus consumidores con lo cual se establecería que aquellos que se encuentren más alejados del lugar central tendrán mayor dificultad de acceso a los bienes y servicios y que consecuentemente si incrementa el tamaño de la población la distribución resultará más complicada, modificando totalmente la oferta y la demanda de los bienes y servicios. Por ende, la explicación del crecimiento urbano y la expansión metropolitana estarían sustentados en las

fuerzas económicas que producen un *sistema de ciudades* con diversas jerarquías<sup>13</sup>.

#### *1.5.2 Oferta, demanda y rango de producto en las zonas metropolitanas de acuerdo a la teoría del lugar central*

La demanda estaría definida por el tamaño mínimo de población requerido para sustentar cada función metropolitana, así como el rango del producto o servicio de que se trate, representado como el límite exterior del área de mercado que le corresponda y los cuales pueden ser afectados por muchos factores, destacando el de la distancia (el cual podría estar expresado en los costos de transporte) considerando la cercanía al lugar central y a otros lugares centrales que tengan funciones semejantes. Por lo tanto, podría definirse también que el tamaño de cada núcleo urbano y su zona metropolitana se asociaría a la jerarquía de las funciones urbanas y los servicios y que la viabilidad de la oferta dependería del tamaño de la zona metropolitana. Esta argumentación teórica está basada en los principios económicos del mercado, incorporando las implicaciones de las fuerzas económicas de la oferta y la demanda.

Por parte de la demanda se establece que al existir un nivel mínimo de la demanda (el mínimo de población que requiera un bien o servicio) se haría viable la prestación de dicho servicio y desempeñar su función; de lado de la oferta se establece que la prestación del servicio dependería de la escala en dónde se marquen los límites exteriores del área de mercado para cada servicio en el

---

<sup>13</sup> Asuad Sanén Norman Eduardo, *Localización de los Servicios y la Jerarquía Urbana en Desarrollo Regional y Urbano*, Facultad de Economía, UNAM, México, pp. 44-45, 2001.

mercado global y consecuentemente el número y tamaño de cada zona metropolitana dependerá del nivel de la demanda y de la escala (oferta) o límite máximo para el área de mercado de cada servicio. En esta parte entraría a discusión un punto, puesto a que ambas fuerzas tendrían que encontrar un equilibrio general que indique la satisfacción plena de los bienes y servicios a la población en toda el área de mercado y la comprobación de los postulados para el caso de las zonas metropolitanas de México ya que como se ha mencionado con anterioridad los países latinoamericanos no poseen la misma dinámica económica de las zonas metropolitanas de países desarrollados, es decir, su integración de mercado no es tan rápida y eficiente ya que en la mayoría de los casos no se cumple con todos los niveles de satisfacción de la demanda, ya que rebasan el límite máximo para el área de mercado de cada servicio. Dicho esto, se podría establecer que el mismo mercado en el proceso de integración presenta fallas por factores externos a él que influyen directamente en su funcionamiento. Por lo tanto, de acuerdo al tipo de bienes y servicios se desarrolla una jerarquía de lugares centrales con mercados condicionados totalmente por el tamaño y la distancia, que determina su comportamiento ante una expansión metropolitana. De tal manera que de acuerdo con esta teoría se presente una jerarquía de zonas metropolitanas, tanto por su tamaño como por el tipo de bienes y servicios que presten<sup>14</sup>. La jerarquía urbana y metropolitana se refiere al tamaño de los núcleos urbano-metropolitanos y, de acuerdo con la Teoría del Lugar Central, existe una relación directa entre los bienes y servicios de orden superior y los núcleos

---

<sup>14</sup> *Este postulado teórico puede verse reflejado en la delimitación de las Zonas Metropolitanas de México (2010) realizada por la Secretaría de Desarrollo Social, la Secretaría de Gobernación, el Consejo Nacional de Población (CONAPO) y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).*



urbano-metropolitanos de mayor tamaño por lo cual las actividades económicas más importantes y las funciones urbanas principales se encontrarán en las ciudades con zonas metropolitanas más grandes ya que concentrarán mercados de mayor tamaño que coincidan con los principales centros de población. Esta teoría ayudaría a explicar por qué la población conjuntamente con la actividad económica tiende a concentrarse en grandes ciudades dando formación a las zonas metropolitanas y también explicaría por qué es una de las características sobresalientes del desarrollo urbano a nivel mundial.

### *1.5.3 Metropolización económica y la teoría espacial de precios*

La metropolización entonces sería producto del crecimiento y expansión física de la parte central de la ciudad hacia su periferia cuya consecuencia es que el desarrollo metropolitano se caracterice por la gestación y surgimiento de las *megaciudades, metrópolis o megalópolis* con millonarias concentraciones de población y una extraordinaria expansión física de la ciudad la cual se lleva a cabo por el efecto combinado de contigüidad de áreas urbanizadas y por el proceso de conurbación facilitados por los corredores y vías de transporte donde destaque la concentración económica y poblacional. Actualmente en México las zonas metropolitanas representan un complejo sistema socioeconómico en el cual hace falta redefinir la evolución y las funciones urbano-metropolitanas ya que se ha presentado en la mayor parte de los núcleos urbano-metropolitanos la aparición de deseconomías por la gestación de costos urbanos (como el incremento del valor del suelo, la caída del valor de los salarios, la contaminación atmosférica y desechos sólidos, así como los problemas de tráfico y congestión de la vialidad);

que ponen en contraparte la concentración acumulativa y la generación de economías reflejadas en beneficios adicionales frente a los costos generados. Esto se presenta debido a que los costos del crecimiento urbano-metropolitano y las deseconomías que traen consigo pueden expresarse directamente en el precio de los servicios que las empresas no cubren totalmente o bien pueden financiarse mediante deuda pública a largo plazo (esto sucede en la mayoría de los casos). Ésta Teoría Espacial de Precios ayudaría a una mayor comprensión del estudio ya realizado previamente, ya que hace énfasis en la interacción de la demanda y la oferta y a su influencia en las variaciones de precios como resultado directo de las variaciones espaciales de la oferta y la demanda.

#### *1.5.4 Modelo de Warns*

Una referencia del estudio del tema del presente trabajo de investigación puede basarse en el modelo de Warns el cual mide la demanda mediante un modelo gravitacional, considerando la densidad de población y el ingreso per cápita por área urbano-metropolitana; por otro lado, la intensidad de la oferta se mide en la distancia y la disponibilidad del producto (bienes y servicios)<sup>15</sup>. El análisis de las áreas de mercado, contrariamente al estudio de costo mínimo, establece que las decisiones de localización están relacionadas con la maximización del ingreso y con ello el control de los mercados dónde pueden presentarse situaciones de formas monopólicas en la oferta y la demanda de bienes y servicios en las zonas urbano-metropolitanas<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> Richardson, H. W., *Regional Economics, cap. 1 y 2, Great Britain, 1976.*

<sup>16</sup> Watkins, Alfred J., *The Practice of Urban Economics, cap. 3, Sage Press, p. 85, 1980.*

## **CAPÍTULO 2. EVOLUCIÓN Y DESARROLLO DE LAS ZONAS METROPOLITANAS EN MÉXICO: CONFORMACIÓN Y CICLOS ECONÓMICOS DEL SISTEMA DE CIUDADES MEXICANAS**

El presente capítulo aborda los elementos conceptuales e históricos del proceso de urbanización y posteriormente de conformación metropolitana en México descritos en una dinámica de una serie de cambios en la estructura económica y social urbana a través del tiempo y mediante ciertas fases o etapas, hasta crear una forma de jerarquía urbana que deriva en la actual delimitación de Zonas Metropolitanas y que muestra los principales centros económicos del país. Posteriormente puede encontrarse la descripción del funcionamiento de la economía metropolitana mexicana y su complejidad e importancia (tomando como ejemplo el servicio de infraestructura básico de la vivienda), así como el papel de las ciudades como grandes centros de servicios y de atracción de flujos económicos, además de las características que presentan en sus ciclos económicos de expansión a nivel interno, el factor de competitividad y su asociación con el crecimiento económico, mediante la revisión e inclusión de algunas teorías de desarrollo económico.

El análisis de los procesos en los que ocurre el crecimiento de las ciudades y su evolución a Zonas Metropolitanas, enfatiza la necesidad de reflexionar en torno al desarrollo urbano-metropolitano y su contribución a la economía mexicana. Para ello, se toma en el presente trabajo de investigación, como primer parámetro el tamaño de la población seguido de la descripción de la base económico-territorial y sus componentes físicos y funcionales en la suposición de que son los

principales determinantes del proceso de urbanización, expansión y metropolización en una relación causal que se verá reflejada en la dinámica del crecimiento y desarrollo de las zonas urbano-metropolitanas. En este punto es importante mencionar la distinción de los conceptos *Crecimiento Urbano-Metropolitano* entendido como la expansión de la superficie de la ciudad, es decir del área urbana conformando una zona metropolitana, así como el aumento de su población; dicho crecimiento representa también una transición de las actividades económicas y una expansión de mercado de los distintos sectores que agrupe; por lo que al hablar de crecimiento urbano-metropolitano se hace referencia a los cambios en el área, población y densidad. Por otro lado, el *Desarrollo Urbano-Metropolitano* es el proceso de adecuación y ordenamiento económico mediante el ejercicio de la planeación territorial de mercado y sus aspectos físicos y ambientales, en dónde se alude a una intervención orientada a la transformación no solo cuantitativa sino también cualitativa de las condiciones de vida de la población que conforma cada zona, la conservación, el uso adecuado de los recursos naturales y el mejoramiento sostenido de la economía que incluye un proceso de crecimiento urbano y metropolización dentro de un ámbito de gestión pública<sup>17</sup>.

## **2.1 Transformación Urbano-Metropolitana: Evolución Histórica**

La dinámica urbano-metropolitana puede ser explicada a través del análisis de los sucesivos periodos históricos en los cuales la economía evoluciona, originando

---

<sup>17</sup> Consejo Nacional de Población (CONAPO), *El Proceso de Urbanización y El Sistema Urbano Principal: Conceptos Principales*, en Sistema Urbano Nacional. Pp. 11 y 12, 2012.

una dinámica interna de cambios y actividades que promueven el crecimiento urbano.

### *2.1.1 Evolución urbana*

De acuerdo al Sistema Urbano Nacional (2012), la evolución urbana ocurre en el momento que inicia la etapa de industrialización en las ciudades mexicanas; el crecimiento demográfico se acelera y consecuentemente ocurren cambios significativos en el patrón de ocupación espacial que estimulan la concentración de personas y de las actividades económicas por la transición de la base económica agrícola hacia los sectores industrial y de servicios principalmente integrados por los servicios de financieros, comerciales, de transporte, de comunicación así como los servicios a la propiedad. Una de las precondiciones para la expansión de las ciudades y su transformación en zonas metropolitanas está basada en la división social del trabajo que permitió el incremento de la productividad y reforzó la especialización y la diversificación de las actividades económicas. Este crecimiento de los servicios en las ciudades que se ven favorecidos con estos impactos se convirtieron en focos de atracción poblacional, afectando directamente la jerarquía urbana durante la proliferación de las zonas urbano-metropolitanas cuya base económica fue modificada, provocando cambios en el tipo de actividades económicas y reconsiderando la orientación e importancia de los mercados externos e internos mediante la evolución histórica de las zonas metropolitanas.

La evolución reciente de la economía urbano-metropolitana mexicana se ha caracterizado por la aparición y creciente importancia de las industrias de servicios

y su consecuente generación de empleos, lo cual se ha traducido en cambios significativos de la jerarquía urbana de las zonas metropolitanas mexicanas. En este proceso de cambio son determinantes tres fuerzas principales: el tamaño de creciente de mercado, la aparición de grandes corporaciones y el aumento de la importancia del sector público y de instituciones no lucrativas. Centrando la atención en las economías metropolitanas y su jerarquía urbana se establece que el crecimiento de los servicios de distribución, producción y algunos servicios gubernamentales y de instituciones no lucrativas, han tenido mayor impacto en la economía de los lugares de mayor población y expandido su tamaño; otra característica de este fenómeno es la disminución relativa de sector manufacturero entre las principales ciudades teniendo profundas implicaciones en la reestructuración de la jerarquía urbana, por lo cual las más grandes economías metropolitanas se transforman de centros manufactureros de la industria pesada en centros de administración corporativa y núcleos de distribución.

### *2.1.2 El proceso de urbanización: etapas históricas*

El proceso de urbanización en México inició durante el siglo pasado caracterizado por el aumento sistemático del volumen y la proporción de población urbana, así como por la multiplicación del número y tamaño de sus ciudades. En este proceso es posible distinguir tres grandes etapas: la primera de 1900 a 1940, caracterizada por una fuerte hegemonía rural y un crecimiento urbano relativamente lento; la segunda de 1940 a 1980, de tránsito acelerado al predominio urbano con altos niveles de concentración; y la tercera de 1980 a la actualidad de crecimiento

urbano más moderado y diversificado en el país<sup>18</sup>. Para el presente trabajo de tesis se toma en cuenta únicamente la última etapa a partir del año 1980 ya que es en ese año cuando ocurre una transición al modelo económico neoliberal orientado a la apertura comercial y al libre mercado con un menor peso del Estado en funciones económicas. Las aglomeraciones urbanas presentaron un crecimiento en la concentración urbana principalmente en las décadas de los setenta y ochenta para después entrar en un proceso de estabilización relativa<sup>19</sup>.

Entre 1980 y 1990, la población total y urbana aumentaron en 14.4 y 14.8 millones respectivamente, y la migración rural-urbana fue de alrededor de 6.8 millones de personas. El aumento del grado de urbanización a 63.4% para 1990 consolidó el creciente dominio del sector urbano en México; sin embargo, la crisis produjo un notable deterioro de las condiciones de vida rural y urbana, dando origen al empleo informal en las principales zonas metropolitanas. La tasa de incremento de la población urbana entre 1980 y 1990 fue de 3.5% en un nuevo proceso histórico de concentración que implicó la aglomeración de la población en las mayores zonas urbano-metropolitanas en donde se observa un acelerado crecimiento de las urbes cercanas a la Zona Metropolitana del Valle de México en la región centro del país con actividades económicas especializadas en manufacturas seguidas por las ciudades de la frontera norte teniendo como base económica la industria maquiladora, en tercer lugar destacan las ciudades portuarias y turísticas<sup>20</sup>. Sin embargo, la crisis económica de los ochenta redujo la tasa de crecimiento de la

---

<sup>18</sup> Consejo Nacional de Población, *El Proceso de Urbanización en México* en Sistema Urbano Nacional, p.p. 21, 2012.

<sup>19</sup> Ver en Anexos Finales: Cuadro 3. Indicadores del Proceso de Metropolitización, 1980-2010. Página 131.

<sup>20</sup> Garza Gustavo, *La Transformación Urbana de México*, en Los Grandes Problemas de México, Tomo II: Desarrollo Urbano y Regional, El Colegio de México, 2010.

población urbana y el dinamismo de los centros urbanos que más crecieron en ese periodo de tiempo. Las ciudades medianas y pequeñas perdieron importancia y entonces empezó la visualización de la emergencia de megalópolis y un conjunto hegemónico de metrópolis que dieron un nuevo perfil al sistema de ciudades con la característica principal de una concentración y aglomeración de la población y las actividades económicas en ciertos “núcleos” metropolitanos.

Durante la década 1990-2000 se presenta la consolidación metropolitana dentro de un pleno neoliberalismo. Para el año 1990, 71% de la industria manufacturera y prácticamente el total de los servicios se ubicaban en las principales 127 ciudades de México y para 1995, 95% del PIB se generaba en las 350 localidades urbanas más importantes con una concentración del 60% de la población<sup>21</sup>. Se puede observar también que a mediados de los noventa el proceso de descentralización tendió a estabilizarse relativamente, expresando un equilibrio inestable entre las ganancias asociadas a la concentración económica y las deseconomías de escala de aglomeración.

En el año 2000, el país contaba con 97.5 millones de habitantes, de los cuales 65.6 millones estaban concentrados en un sistema de 349 ciudades. La tasa de incremento de la población urbana se eleva a 67.3% acercándose México en cuanto a magnitudes cuantitativas al grado de urbanización de los países desarrollados no así en términos cualitativos del nivel de vida de la población urbana ya que ahí prevalece el carácter subdesarrollado con amplios estratos sociales en el sector informal de la economía y con graves problemas de vivienda

---

<sup>21</sup> Asuad Norman, Economía Regional y Urbana, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2001; Garza G., y Rivera S., Dinámica Macroeconómica de las Ciudades en México, INEGI/IIE, UNAM, 1995.



en zonas irregulares con graves carencias de infraestructura y de servicios urbanos<sup>22</sup>. Las principales Zonas Urbano-Metropolitanas elevan su población absoluta siendo la primera la Zona Metropolitana del Valle de México seguido de Monterrey, Toluca, León, Tijuana, Ciudad Juárez y San Luis Potosí por encima de Guadalajara, Puebla y Torreón absorbiendo el 46% del crecimiento de la década de los noventa, reforzando la nueva jerarquía urbana nacional por estratos según el número de habitantes<sup>23</sup>. Para el año 2000 las nueve zonas urbano-metropolitanas de más de un millón de habitantes elevan la participación de población a 50.3% y el subconjunto de las 28 ciudades más grandes a 69.4%. Ésta tendencia hacia la concentración en un pequeño conjunto de ciudades es generalizada para los países subdesarrollados y en la mayoría de naciones desarrolladas. De 2000 a 2005 se alcanza ya una superconcentración en un conjunto de 31 ciudades donde persisten nueve con más de un millón de habitantes que absorben 41.6% de crecimiento. En este periodo la tasa de crecimiento de la población urbana disminuye 1.5%, menor que en los noventa (2.5%) debido al flujo de migrantes hacia Estados Unidos y a la reducción de la fecundidad. Las nueve zonas urbano-metropolitanas que se mantienen en concentración de población: Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Puebla, Toluca, León, Tijuana, Ciudad Juárez y Torreón<sup>24</sup>.

---

<sup>22</sup> Para mayor información ver en Anexos Finales: Cuadro 3. Indicadores de Metropolización, 1980-2010. Página 131.

<sup>23</sup> Para mayor información ver en Anexos Finales: Gráfica 1. Evolución por localidades urbanas en México. Página 144.

<sup>24</sup> Para mayor información, ver en Anexos Finales: Cuadro 4. Clasificación y número de municipios de las zonas metropolitanas, 2010. Página 132.

### *2.1.3 Características e importancia del proceso de urbanización*

La magnitud e importancia del proceso histórico de concentración urbana ha afectado las características y el ritmo de crecimiento económico nacional al observarse las marcadas diferencias salariales, de productividad, de innovación tecnológica o de intensidad de capital a producto entre las diferentes zonas urbano-metropolitanas del país con una tendencia de centralización en Zona Metropolitana de Valle de México con las del resto de la República.

La evolución histórica de la economía mexicana se ha caracterizado por la aparición y creciente importancia de las industrias de servicio y su consecuente generación de nuevos tipos de empleo, lo que se ha traducido en significativos cambios en la jerarquía urbana de la mayoría de zonas metropolitanas mexicanas. La expansión de las áreas urbanas y el surgimiento de zonas metropolitanas ha representado un crecimiento del mercado interno y ha elevado la división y especialización del trabajo, con un consecuente aumento en la productividad, situación que genera una mayor demanda de insumos y una producción más elevada junto con una disminución de los costos de transporte y comunicación generando ciertas ventajas para los agentes económicos ubicados en zonas urbano-metropolitanas; en contraparte existen algunos efectos negativos dentro de este proceso histórico de urbanización y metropolización; la aglomeración de las actividades económicas propicia generalmente una sobreconcentración de los recursos disponibles en un determinado número de zonas metropolitanas del país, lo cual eleva excesivamente los costos económicos en dichas zonas y se ha

traducido también en la disminución de la calidad de los bienes y servicios y en su oferta y demanda.

#### *2.1.4 Fuerzas y fases del proceso de urbanización*

En este proceso de cambio son determinantes tres fuerzas principales: el tamaño creciente de mercado, la aparición de grandes corporaciones y la importancia en aumento del sector público y de instituciones no lucrativas que ayudan en las regulaciones de mercado; de modo que se puede observar en el proceso de desarrollo urbano-metropolitano mexicano características específicas en el tiempo, en un primer momento una fuerte concentración urbana seguida por una fase con tendencias centrífugas y un cambio en la composición de las actividades urbanas lo cual significa la descentralización originada por el movimiento de las empresas principalmente del sector manufacturero en busca de costos laborales y de localización más bajos. En un segundo momento surgen debido a la expansión de las ciudades, las zonas metropolitanas que representan espacios conurbados de población con tasas elevadas de crecimiento debido al factor migración y su especialización recae en actividades del sector servicios<sup>25</sup>. El proceso de descentralización se convierte en un indicador a través del tiempo de que las zonas metropolitanas tienden a elevar sus costos de localización para las empresas y los consumidores debido a la presencia de externalidades negativas y se refleja en la distribución y participación de las ciudades en el conjunto de actividades económicas del país y en su eficiencia económica general. Otros factores que han podido influir considerablemente en este proceso son la

---

<sup>25</sup> Henderson J. V., *The Effects of Urban Concentration on Economic Growth*, documento de trabajo, núm. 7503, Cambridge, Massachusetts, National Bureau of Economic Research, pp. 1-44, 2000.

expansión petrolera, la apertura comercial, la liberalización financiera, la venta de empresas públicas, así como las nuevas tecnologías en medios de comunicación y transporte, entre otros. Por lo tanto, la estabilización relativa de concentración urbana de años anteriores asociada con el indicador de descentralización muestra un cambio en la localización de las zonas urbano-metropolitanas del país y reflejan una marcada presencia de externalidades negativas en los núcleos de mayor tamaño como la Zona Metropolitana del Valle de México. Actualmente, los costos asociados al proceso de urbanización y metropolización en algunas partes del país presentan una tendencia creciente debido a factores como altos niveles de contaminación, costos asociados al congestionamiento, de vivienda y transporte por mencionar algunos que desincentivan de manera considerable el proceso de crecimiento económico; esto podría verse compensado con procesos urbano-metropolitanos de diversificación en otras áreas del país con actividades que fomenten en un largo plazo un desarrollo sustentable que permita alcanzar un nivel de concentración económica óptimo<sup>26</sup>.

## **2.2 Desarrollo Económico Metropolitano**

La evolución de los servicios a lo largo del tiempo ha acompañado permanentemente al desarrollo económico de todos países, y se ha traducido en un crecimiento sin precedente los centros urbano-metropolitanos en la primera década del siglo XXI. Las tendencias económicas que presentan dependen, en gran medida, de la concentración e integración de la actividad económica en los principales centros que conforman a todas las naciones y señalan las relaciones y

---

<sup>26</sup> Ades A. F. y E. L. Glaeser, "Trade and Circuses: Explaining Urban Giants", *Quarterly Journal of Economics*, vol. 110, pp. 195-227, 1995.

efectos que genera el desarrollo urbano-metropolitano en el desarrollo económico del país en general.

### *2.2.1 Características de la economía metropolitana*

En México, la mayor parte de la actividad económica se encuentra concentrada en algunos cuantos centros urbano-metropolitanos lo cual a su vez ha provocado la concentración de la mayoría de la población en dichos núcleos, sin embargo, el desarrollo de las ciudades no debe confundirse con los efectos que derivan de ello como es el crecimiento de la población urbana. De hecho, en la formación y desarrollo de las ciudades subyacen fuerzas económicas que provocan el proceso de especialización económica que da como consecuencia su propia existencia y fortalecimiento ya que su base económica se diversifica y amplía<sup>27</sup>. En la construcción de los modelos de crecimiento urbano-metropolitanos destaca la imposibilidad de proponer reglas generales y abstractas en su explicación y surge la necesidad de concebirlo como un sistema complejo que se produce históricamente de fuerzas económicas que promueven su crecimiento y desarrollo y que ayuda a explicar el papel de las ciudades en el desarrollo económico de los últimos años ya que se plantea la existencia de las ciudades como una condición para la especialización y el cambio económico. Las zonas metropolitanas entonces son producto de la especialización espacial motivada por la economía de recursos, tiempo y distancia que son las bases para su funcionalidad, productividad y eficiencia que tienen como necesidad concentrar de forma integrada dichos factores en una localización que ofrezca mayor racionalidad a los

---

<sup>27</sup> Watkins, J. Alfred, *The Practice of Urban Economics*, Sage Library, USA, pp. 129-151, 1980.

propósitos planteados, por lo tanto, aquellas zonas que han logrado cierto tamaño mínimo cuentan con una ventaja inicial requerida para mantener su crecimiento y cualquier estímulo externo a su base industrial y/o de servicios generará un importante efecto multiplicador que provoca en el núcleo la renovación constante del crecimiento económico en una economía de mercado.

### *2.2.2 El papel de los servicios en la economía metropolitana*

Actualmente los servicios juegan un papel destacado en las economías urbano-metropolitanas debido a su gran diversidad y a su carácter necesario e indispensable, lo que convierte a este mercado en un factor determinante para la integración económica de las zonas metropolitanas en el país en sus procesos de producción y distribución y en miras de inserción a mercados internacionales. El crecimiento de este mercado destaca tanto en el aumento de la población y de los ingresos per cápita de ciertos sectores poblacionales que tienen incidencia en los mercados de consumo masivo, en los procesos de distribución a productores finales así como a intermediarios y comerciantes, e influye directamente con el desarrollo económico en acciones como la creación de grandes corporaciones de negocios transnacionales y en la consolidación de las empresas, instituciones y organismos gubernamentales. Este factor es totalmente condicionante al momento de favorecer la aglomeración económica y por lo tanto configuran en el espacio y en el tiempo un sistema de núcleos urbano-metropolitanos con aspectos totalmente heterogéneos y desiguales pero que ayudan al estudio del desarrollo económico de los países.

La transformación económica y el papel y funcionamiento del mercado de los servicios es concebida entonces como un proceso dual en el que se distingue su contribución al proceso productivo general, así como su contribución a la distribución y consumo en los núcleos urbano-metropolitanos del país. Concentrando la atención en las economías metropolitanas y en la jerarquía urbana, podría señalarse que el crecimiento de los servicios de distribución, producción y algunos de los servicios gubernamentales (básicos y de infraestructura) y de las instituciones no lucrativas, han tenido un impacto más fuerte en la economía de las zonas metropolitanas de mayor tamaño acompañado de una disminución relativa del sector manufacturero entre las principales ciudades y sus zonas metropolitanas del país lo cual ha representado profundas implicaciones en la reestructuración de los mercados, transformando a las grandes economías metropolitanas de centros manufactureros de la industria pesada a centros de administración corporativa, servicios a los productores y núcleos de distribución. La creación y desarrollo de las economías metropolitanas dependería en gran medida del surgimiento de complejos corporativos necesarios de servicios en general como insumos para su proceso productivo y mediante la aportación y regulación del sector público y el no lucrativo para el cubrimiento de la demanda creciente del complejo capital humano de la sociedad moderna y su desarrollo económico.

### *2.2.3 Modelo de desarrollo económico metropolitano*

Para el estudio del presente trabajo de investigación el criterio adoptado es el tamaño de la población ocupada<sup>28</sup>, ya que se pone en práctica el supuesto de que a cierto tamaño se asocia un nivel específico de especialización y se condiciona el tamaño del mercado metropolitano, en donde el sector servicios es el principal determinante a largo plazo de los niveles de actividad económica urbano-metropolitana. Con esta afirmación se refuerza el concepto de la concentración económica y debido a que el crecimiento y expansión del mercado metropolitano propicia la aparición y el desarrollo de economías. Estas economías se generan debido a efectos de escala o tamaño, ya que los núcleos urbano-metropolitanos, por su tamaño, permiten la reducción de costos para las entidades y agentes económicos que los constituyen. Las economías de urbanización se generan debido a la función de mercado que desempeñan los centros urbano-metropolitanos en el país tanto por la disponibilidad de mano de obra como del talento empresarial desarrollado en ellos; asimismo, contribuyen en forma relevante la diversidad en la oferta de servicios comerciales, financieros y de transporte pese a que en el caso de México no presenten siempre eficiencia de mercado.

Una de las principales características en el caso mexicano es que, a pesar de la generación de economías en algunas zonas metropolitanas, en otras se tiene la marcada característica de gestación de costos urbanos como el incremento del valor del suelo y de los salarios, la contaminación atmosférica y la generación de

---

<sup>28</sup> Revisar en los Anexos Finales el Cuadro 5 “Indicadores empleados en la delimitación de las zonas metropolitanas de México por municipios”, 2010.



derechos sólidos aunados a los problemas de tráfico y congestión vial en dónde existe una concentración acumulativa que refleja ciertos beneficios adicionales a los costos que genera<sup>29</sup>. Un factor importante que favorece la concentración de la actividad económica en las zonas metropolitanas es la reducción de los costos de transporte, ya que fortalece las ventajas de localización en los núcleos urbano-metropolitanos de gran tamaño y ayuda a la expansión de sus mercados ya que el simple hecho de reducción en el costo de transporte induce a las empresas a localizarse preferentemente en el mercado de destino<sup>30</sup>.

En el caso mexicano se presentan dos características principales en el proceso de crecimiento y desarrollo económico urbano-metropolitano: la concentración y heterogeneidad de la actividad económica, así como su distribución poblacional, ya que el crecimiento económico y la actividad productiva no se da en cualquier parte del territorio. La actividad económica se aglomera en el espacio en ciertos lugares específicos, dando lugar a la formación de nodos hacia los cuales gravitan flujos de bienes, personas e información, mediante redes de transporte y comunicación que conforman sistemas de mercados que buscan un funcionamiento eficiente en la conformación de una zona metropolitana. Actualmente, México se presenta como una nación altamente urbanizada con cierta problemática económica, social y ambiental en dónde la planeación racional metropolitana ha sido mal dirigida de tal modo que no han podido llegar a un nivel aceptable de competitividad en la economía de escala mundial. La premisa

---

<sup>29</sup> Este comportamiento en México se debe a las deseconomías que traen consigo los costos del crecimiento urbano y que pueden expresarse o no en el precio de los servicios (dependiendo del tipo), ya que las empresas no los cubren directamente; de hecho, su financiamiento se realiza la mayoría de las veces mediante deuda pública de largo plazo.

<sup>30</sup> Asuad Sanén Normand Eduardo, Desarrollo Urbano y Regional, Facultad de Economía, UNAM, 1995.

dominante en esta planeación metropolitana es que los mecanismos de mercado podrán asignar de manera eficiente los usos de suelo y los servicios urbanos en forma adecuada al desarrollo de cada zona metropolitana<sup>31</sup>; sin embargo, este mismo núcleo representado como una colosal fuerza productiva, hace que las leyes de mercado no se apliquen a la producción del espacio metropolitano logrando una especulación febril del suelo y un crecimiento anárquico de la trama urbana, lo cual produce grandes problemas de infraestructura y de funcionalidad de las ciudades y sus zonas metropolitanas y como mejor ejemplo se hace mención a la Zona Metropolitana del Valle de México, la de mayor importancia en el país.

La evolución de las zonas urbano-metropolitanas presenta dos aspectos complementarios: el desarrollo económico y el bienestar social de sus habitantes<sup>32</sup> y su conexión con el resto del mundo se realiza mediante aspectos cien por ciento económicos. La complejidad metropolitana no sólo surge del volumen de población que pudiera fraccionarse para intentar una solución tradicional de la problemática urbana de las zonas metropolitanas pequeñas, medias y grandes; tampoco existen umbrales de alta precisión para determinar el salto entre lo urbano y lo metropolitano, pero es importante distinguir la diferencia en términos analíticos y de política urbana para mejorar el estudio económico ya que, las

---

<sup>31</sup> Garza Gustavo, Desarrollo Urbano y Regional, Tomo II, El Colegio de México, 2005.

<sup>32</sup> Estos conceptos no presentan una relación central; sin embargo, ambos tienen importancia central para que exista un verdadero desarrollo metropolitano equilibrado y sostenido en el largo plazo.

fuentes de la complejidad urbana metropolitana son tanto de carácter sustantivo como referentes al aspecto político-administrativo y de gestión<sup>33</sup>.

### *2.2.3.1 El servicio de vivienda como ejemplo del desarrollo económico metropolitano*

El presente trabajo de tesis presenta un estudio económico-funcional con variables como el Producto Interno Bruto (PIB), el ingreso per cápita, las actividades de servicios a las empresas y el análisis de las actividades de servicios básicos y de infraestructura ejemplificando el comportamiento del mercado de vivienda como determinante en las funciones de articulación e inserción de las zonas metropolitanas con la economía global y la determinación del sitio jerárquico de cada zona metropolitana del país, además de su nivel y capacidad de integración en el mercado interno.

Las funciones a desarrollar son la oferta y la demanda del mercado de vivienda como ejemplificación de la importancia de los servicios básicos en la integración plena económica de las zonas metropolitanas en la economía general del país. En este mercado el factor determinante es la búsqueda de realización del capital financiero e inmobiliario, principalmente en los deciles más bajos de la población, es decir, de menor ingreso. Una parte de la demanda insatisfecha, acumulada durante décadas ha tenido acceso al crédito hipotecario mediante los fondos de vivienda de los trabajadores y, en menor medida, el crédito bancario (para deciles de población de ingresos medios y altos). Para que la inversión sea redituable es necesaria la construcción de viviendas sobre suelo muy barato y

---

<sup>33</sup> Garza Gustavo, Desarrollo Regional y Urbano, Tomo II, El Colegio de México, México, 2005.

consecuentemente, en zonas muy alejadas de las ciudades “centrales” rebasando los límites de mercado y por lo tanto la línea de oferta “eficiente”; además de esta condición influye el precio el cual entre más lejos de los límites de mercado se encuentran más bajos son los precios que permitan una respuesta favorable a la demanda de los estratos más grandes de población que en este caso se encuentran en los deciles poblacionales más bajos. Por ello, la opción de mayor viabilidad de mercado e inversión se ve materializada en desarrollos inmobiliarios formados por grandes conjuntos de viviendas muy pequeñas, alejadas de las ciudades con las principales actividades económicas y sin la infraestructura, servicios y equipamiento básicos necesarios que frenan en una medida considerable el desarrollo urbano-metropolitano e influye directamente en la eficiencia de mercado al presentar fallas cuando la demanda y la oferta rebasan los límites de mercado de la zona metropolitana en cuestión dificultando además la conformación de un equilibrio general que permita la plena satisfacción de demandantes y oferentes y, por ende, haga más lento el proceso de crecimiento sostenido hacia la inserción internacional de los núcleos urbano-metropolitanos.

#### *2.2.4 Urbanización y crecimiento económico*

La elevada heterogeneidad de la economía nacional indica que en general las actividades económicas en las zonas urbanas son más productivas, pero tienen también costos más elevados. En este sentido puede asegurarse que el proceso de urbanización no sólo representa la expresión espacial del crecimiento económico, sino que también tiene efectos relevantes en su dinamismo y por tanto ambas variables se retroalimentan. La relación entre el crecimiento económico del

país y su expresión espacial, en particular en lo referente al desarrollo urbano-metropolitano, es ciertamente compleja, dinámica y con importantes procesos de retroalimentación<sup>34</sup>. En este sentido, las relaciones de causalidad entre el crecimiento económico y la urbanización se dan en ambas direcciones. Así, el desarrollo económico de un país suele implicar el tránsito de una economía fundamentalmente agrícola y rural a una economía industrial y de servicios con predominio de las zonas urbanas. Este proceso de urbanización, en especial en las primeras fases de la industrialización, genera externalidades<sup>35</sup> positivas y ganancias de eficiencia que refuerzan el dinamismo económico. Ello se expresa en una correlación positiva entre el porcentaje de urbanización en el país y el ingreso per cápita. La magnitud e importancia de este proceso de urbanización, paralelo al crecimiento económico, pueden ilustrarse considerando que en los países subdesarrollados alrededor de 75% del producto interno bruto se genera en las ciudades<sup>36</sup>. En este sentido, puede observarse que las causas que originan la concentración urbana dentro del crecimiento económico corresponden a diversos factores económicos y poblacionales entre los que destacan: el aumento natural de la población<sup>37</sup> y a la migración a las ciudades, la relevancia de las ciudades en la distribución de los bienes y servicios<sup>38</sup>, las ventajas originadas en las externalidades positivas, la mayor eficiencia económica y la reducción en los

---

<sup>34</sup> Black D. y Henderson V., "A Theory of Urban Growth", *Journal of Political Economy*, vol. 107, núm. 21, 1999.

<sup>35</sup> También conocidas como economías de localización.

<sup>36</sup> Asuad Sanen N. E., *Economía Regional y Urbana*, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2001.

<sup>37</sup> Ello se asocia también normalmente a una caída en la tasa de mortalidad urbana no compensada por una caída similar en la tasa de fertilidad urbana.

<sup>38</sup> Christaller W., *Central Places in Southern Germany*, Londres, Prentice Hall, 1966.

costos de transporte y las transacciones en actividades de servicios<sup>39</sup>, la función de la ciudad como centro urbano internacional y proveedor de servicios especializados de las grandes urbes<sup>40</sup>, los diferenciales de ingreso entre las zonas urbanas y las rurales<sup>41</sup>, y la difusión más eficiente del conocimiento y la tecnología en las zonas urbanas<sup>42</sup>. Debe además considerarse que, para el caso mexicano, la concentración urbana responde también a factores político-institucionales<sup>43</sup>

Como se ha mencionado en párrafos anteriores, el desarrollo metropolitano se lleva a cabo por medio de redes cuyos nodos, de igual o distinto tamaño son un sistema de ciudades que buscan a través de las actividades económicas hacer efectivas sus ventajas e impulsar acciones de integración, con lo que, la forma general que adopta el desarrollo metropolitano es de una red o sistema de ciudades que conforman mercados de tipo policéntrico y de distinto tamaño conectadas entre sí en un propio mercado metropolitano dentro del territorio nacional.

### **2.3 Ciclos Económicos y Competitividad**

El cambio estructural de la actividad económica propiciado por el proceso de globalización e internacionalización económica, las nuevas tecnologías, las modificaciones en los patrones de comercio, inversión y el desarrollo y predominio

---

<sup>39</sup> Fujita M., Krugman P. y Venables A. J., *The Spatial Economy*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 2000; Moomaw R. L., "Urbanization and Economic Development: a Bias toward Large Cities?", *Journal of Urban Economics*, vol. 40, 1981.

<sup>40</sup> Friedman J. y Wolff G., "World City Formation: An Agenda for Research and Action", *International Journal of Urban and Regional Research Hypothesis*, vol. 6, 1982.

<sup>41</sup> Balchin P., Isaac D. y Chen J., *Urban Economics: a Global Perspective*, Nueva York, Palgrave, 2000.

<sup>42</sup> Lucas R. E., "On the Mechanism of Economic Development", *Journal of Monetary Economics*, vol. 22, núm. 1, 1988.

<sup>43</sup> Ades A. F. y Glaeser E.L., "Trade and Circuses: Explaining Urban Giants", *Quarterly Journal of Economics*, vol. 110, 1995.

de los servicios, han propiciado profundas transformaciones de las economías metropolitanas y su dimensión espacial, mediante la reestructuración y funcionamiento de las ciudades y su sistema. La evolución de los servicios que ha acompañado el desarrollo económico de los países se ha traducido en un crecimiento sin precedente de los núcleos urbano-metropolitanos. Las tendencias de integración económica dependen, en gran medida, de la concentración económica de las regiones que conforman cada país y, específicamente, en las principales zonas metropolitanas con las conforman<sup>44</sup>.

### *2.3.1 La ciudad como núcleo precedente a la zona metropolitana*

El crecimiento acelerado de los servicios y su tendencia a la concentración espacial ha propiciado la expansión y el crecimiento de las ciudades mexicanas. La ciudad, es visualizada como el área de mercado principal y oferente de servicios que permite la articulación y conformación de una zona metropolitana; por esto, el crecimiento de los servicios complementado con el crecimiento y desarrollo urbano y el ajuste estructural de la actividad económica, da lugar a la transformación y la articulación del “sistema de ciudades” que conforman cada zona metropolitana.

### *2.3.2 Ciclos de conformación de una zona metropolitana*

Una de las características sobresalientes del desarrollo metropolitano a nivel mundial es que la población conjuntamente con la actividad económica tiende a concentrarse precisamente en dichos espacios y éste fenómeno estimula la

---

<sup>44</sup> Asuad Sanén Normand Eduardo, “*Importancia Actual de la Economía Regional y Desarrollo Urbano*”, en Economía Regional y Urbana, Facultad de Economía, UNAM, México, 2001.

expansión de las ciudades generando nuevos tipos de empleo e induciendo la migración hacia la ciudad, con lo que se da inicio a una serie de complejas interacciones económicas en forma cíclica favoreciendo a creación de zonas metropolitanas.

Al fortalecer la atracción de la ciudad, ésta vuelve a reiniciar su actividad en forma cíclica, que poco a poco va tomando la forma de una espiral y se caracteriza como un ciclo de causación circular del crecimiento y desarrollo económico de la ciudad. Este ciclo se lleva a cabo con la siguiente secuencia (en ciertos casos): aumento de exportaciones -sustitución de importaciones- ampliación de actividades no básicas -incremento en migración- superación de niveles críticos de la demanda de nuevos productos y servicios -fortalecimiento de la atracción de la ciudad- diversificación de las actividades económicas con predominio en los servicios. La operación del ciclo permite que la ciudad se mueva hacia arriba de la jerarquía urbana hasta conseguir un estatus de área metropolitana, en donde predomina la exportación de servicios, y su importancia va a radicar en el grado de especialización de sus servicios y de las funciones económicas que lleven a cabo (en una etapa de virtuosismo técnico-profesional)<sup>45</sup>. La ciudad es producto de la especialización espacial motivada por la economía de recursos, tiempo y distancia, que son las bases para alcanzar una alta productividad y eficiencia de mercado<sup>46</sup>. Una vez que aumenta el nivel de especialización, es necesario llevar a cabo cambios cualitativos en las dimensiones institucionales, ecológicas y

---

<sup>45</sup> Dicho postulado plantea que la existencia de las ciudades es una precondition para la especialización y el cambio económico que permita alcanzar el estatus y el nivel económico de una zona metropolitana.

<sup>46</sup> Las bases de esta especialización dependen de la previa división social del trabajo la cual, para llevarse a cabo, requiere de una atmósfera sociopsicológica favorable que haga dicha especialización una cuestión de supervivencia.



económicas, así como el establecimiento de interdependencia entre ellas. Entonces se conceptualiza a la ciudad como simplemente el lugar donde se concentran diferentes funciones especializadas -económicas, sociopsicológicas y espaciales- que se integran en forma racional. Consecuentemente, la ciudad moderna es el modo de organización social que fortalece la eficiencia de las actividades económicas y el funcionamiento del libre mercado<sup>47</sup>. En cuanto a los ciclos económicos de las ciudades, de acuerdo a las fases que se realicen y el impacto que tengan en el desarrollo urbano-metropolitano, en la medida que una economía se desarrolle y pase por cada una de sus etapas, diferentes formas de acumulación de capital y de actividades económicas, emergerán como dominantes sin que desaparezcan las antiguas actividades dominantes, ya que funcionan sin ser las bases del nuevo desarrollo urbano<sup>48</sup>. Las ciudades nuevas que surgen y aspiran a convertirse en zonas metropolitanas tienen cierta dinámica de atracción generada por las nuevas industrias en su fase inicial del ciclo de vida, y en ciertas ocasiones quedan en un periodo de estancamiento debido a que son incapaces de rejuvenecer su base industrial, ya que ésta pertenece a las últimas etapas del ciclo de vida industrial de su base económica, asimismo, destaca que el proceso de cambio se ve limitado por la aparición de barreras institucionales y estructurales que limitan la adopción de una serie de nuevas actividades dinámicas, que las

---

<sup>47</sup> Asuad Sanén Normand Eduardo, *Economía Regional y Urbana*, Facultad de Economía, UNAM, 2001.

<sup>48</sup> "Cada fase de acumulación de capital está ligada directamente a distintos tipos de desarrollo urbano". Watkins J. Alfred, *The Practice of Urban Economics*, volumen 107, Sage Library of Social Research, Beverly Hills, California, 1980.

subordinan al dominio de las ciudades dominantes<sup>49</sup>, y por lo tanto pueden no completar la evolución a zona metropolitana.

### *2.3.3 Sistema de núcleos metropolitanos*

De acuerdo a las fases del desarrollo económico urbano, las ciudades que son capaces de captar las nuevas actividades económicas o de renovar su base económica mediante la introducción de las nuevas actividades, son las que mostrarán mayor dinamismo en su desarrollo a la hora de expandirse y conformar una zona metropolitana, ya que se ve favorecida la aglomeración económica y su configuración en el espacio y en el tiempo como producto mismo del desarrollo urbano-metropolitano dentro de un sistema de núcleos metropolitanos. Este sistema puede ser analizado para detectar las características y el ciclo de vida de cada zona metropolitana, así como su lugar e importancia de cada una de ellas bajo diferentes criterios, tales como: a) sus funciones como capitales políticas, b) centros financieros o corporativos, c) centros de organizaciones internacionales y d) núcleos con mejor calidad de vida. El criterio utilizado comúnmente es el del tamaño de la población, ya que está asociado a cierto nivel de especialización y condiciona el tamaño de cada uno de sus mercados y se tiene como principal determinante al sector servicios durante el largo plazo de los niveles de actividad económica urbano-metropolitana. El tamaño de cada ciudad es considerado también como un aspecto determinante del crecimiento urbano, tanto por las economías de aglomeración que requiere el sector industrial y de servicios como por permitir superar los niveles mínimos de demanda para el establecimiento de

---

<sup>49</sup> La remoción de estas barreras orienta el cambio y da como consecuencia el surgimiento de fenómenos que modifican el tipo y características del desarrollo urbano.

nuevas industrias y la diversificación de los servicios, así como la creación de innovaciones. Estas economías, llamadas de urbanización, se generan debido a la función de mercado que desempeñan los núcleos urbano-metropolitanos, y se caracterizan por la disponibilidad de mano de obra (debido al tamaño de la población) y por el talento empresarial (debido al grado de especialización); y contribuyen en forma relevante la diversidad en la oferta de servicios comerciales, financieros, de transporte y principalmente básicos y de infraestructura.

### *2.3.4 El papel de las economías urbanas dentro del crecimiento económico*

Entre 1980 y 2005 el producto interno bruto (PIB) total de México aumentó de 891 000 millones a 1.6 billones de pesos (a precios constantes de 1993), lo que significa una tasa de crecimiento promedio anual (TCPA) de 2.4%. En esos 25 años la población del país se incrementó de 66.8 a 103.3 millones, con un crecimiento promedio de 1.8%, ritmo menor que el del crecimiento económico, por lo que el PIB por habitante se incrementó de 13 330 pesos en 1980 a 15 636 en 2005<sup>50</sup>. El PIB por habitante mostró una TCPA de 0.6%, ritmo inferior al experimentado en varios países, especialmente los de mayor desarrollo. Este indicador se utiliza comúnmente para el análisis de la magnitud y el cambio en el bienestar de la población en un territorio, sin embargo, su uso no es del todo correcto ya que presenta ciertas limitaciones importantes, como no tomar en cuenta la distribución del ingreso entre la población<sup>51</sup>. Dentro de la economía mexicana se presentan ciclos económicos de mediano plazo mostrando ciertas características: hay más años de expansión que de recesión y el decrecimiento de

---

<sup>50</sup> Sobrino Jaime, *Competitividad de las Ciudades en México*. México, Colegio de México, 2003.

<sup>51</sup> Barro R., *Macroeconomía*, Madrid, Alianza 1990.

la economía de 1995 superó con creces las tasas de los periodos de expansión, lo que indica una mayor volatilidad en años de crisis con respecto a los de prosperidad. Por otro lado, el crecimiento relativo del empleo formal superó al de la economía en su conjunto en los años de expansión por lo que se mejoraron las condiciones estructurales del mercado de trabajo. Sin embargo, la diferencia fue disminuyendo, por lo que el crecimiento del empleo fue cada vez menor que el avance de la economía; una de las grandes debilidades del modelo neoliberal ha sido su incapacidad para crear una cantidad suficiente de empleos adecuados y bien remunerados, fenómeno notable en las ciudades y zonas metropolitanas de México. De esta manera, las actividades económicas sobresalientes en épocas de expansión se caracterizaron por estar ligadas al comportamiento del mercado interno (construcción, comercio y comunicaciones y transportes) y no al mercado global (industria manufacturera y servicios financieros); pese a la creciente inserción de México en el comercio internacional, el mercado interno ha sido el termómetro más importante para la medición de la economía internacional. En las etapas recesivas estuvieron presentes, consistentemente, tres grandes rubros que experimentaron las mayores pérdidas: industria manufacturera, construcción y comercio, siendo estos últimos los de mayor sincronización con la marcha de la economía en su conjunto. El sector del empleo en las etapas de recesión observó diferencias, con una tendencia al agravamiento de la falta de fuentes de trabajo. Una de las especificidades de la economía nacional durante los primeros años del siglo XXI consistió en la incapacidad para crear y conservar los empleos necesarios dentro del mercado nacional de trabajo. La creciente importancia del sector servicios y la tendencia hacia la terciarización de la economía, es una

característica de la reestructuración productiva de México durante la fase de la globalización. En México, como en casi todos los países del mundo, el sistema urbano nacional se caracteriza por la coexistencia de ciudades que contienen una estructura económica diversificada, en donde las actividades aportan una magnitud más homogénea a su producto total. En un ámbito general, las ciudades diversificadas tienen un mayor tamaño poblacional con respecto a aquéllas con una estructura económica concentrada, lo que significa una asociación entre tamaño de la ciudad y tipo de estructura económica; y, a medida que aumenta el tamaño de la población, se tiene mayor avance en la diversificación productiva, lo que podría denominarse como aprovechamiento de las economías de urbanización. Asimismo, la diversificación es frenada en un máximo poblacional, en donde ya se han desarrollado con plenitud las economías de urbanización y se inicia una reconcentración relativa en la estructura económica, creándose economías de localización y de alcance<sup>52</sup>.

### *2.3.5 Teoría de la Base Económica*

De acuerdo con la teoría de la base económica, la estructura productiva de una ciudad se divide en el sector básico, o de exportación, y el sector no básico, o de atención al mercado interno<sup>53</sup>. El tipo de actividades que forman al sector básico depende de las ventajas que ofrece la ciudad para su localización (economías de urbanización, de localización y de alcance), en tanto que su evolución está

---

<sup>52</sup> Podría establecerse en este punto que dichas economías se encuentran representadas en las zonas metropolitanas, dado el incremento del tamaño poblacional y el inicio de los ajustes en la estructura económica en las economías de urbanización.

<sup>53</sup> McCann P., *Urban and Regional Economics*. Oxford, Oxford University Press, pp. 139-142, 2001.

determinada por la demanda de los mercados externos al núcleo urbano<sup>54</sup>. Generalmente, las ciudades del país con mayor grado de diversificación tienen una estructura económica con dominio absoluto de la industria o los servicios<sup>55</sup>. Construcción, comercio, transporte y servicios financieros absorben el mayor número de ciudades especializadas en el ramo y su localización de dichas actividades ocurre fundamentalmente en ciudades con más de 100 mil habitantes; siendo la construcción el gran rubro con el mayor número de ciudades con máxima especialización relativa siendo relacionada su evolución directamente con el ciclo económico general y, particularmente, con el de la inversión pública.

El incremento en el volumen producido de bienes y servicios en una ciudad obedece a la localización de nuevas empresas, la expansión de las existentes, la posición de dicha ciudad en el sistema urbano nacional y las características de su estructura económica<sup>56</sup>. Por lo tanto, el crecimiento económico de un núcleo urbano depende de qué produce (estructura económica), dónde se ubica (distribución territorial), cómo produce (inclusión de factores en el proceso productivo) y cuánto produce (comportamiento de la demanda)<sup>57</sup>. Sobre la relación entre crecimiento económico y estructura productiva existen diversos fundamentos empíricos; por un lado hay autores que sostienen que las ciudades diversificadas

---

<sup>54</sup> La forma más frecuente de estimar indirectamente las actividades que integran el sector básico de una ciudad es con el uso del índice de especialización relativa (IER); sin embargo, la especialización también se puede estudiar en términos absolutos, por medio del índice de especialización absoluta (IEA) que representa la forma más sencilla de medir la especialización, siendo las conclusiones no necesariamente las mismas.

<sup>55</sup> El modelo general de tamaño de la ciudad y eficiencia económica establece que en las ciudades de mayor tamaño la productividad más alta se alcanza en los servicios financieros y servicios al productor, desplazando así a la industria manufacturera.

<sup>56</sup> Blair J., *Local Economic Development*. Thousand Oaks, California, Sage Publications, pp. 116, 1995.

<sup>57</sup> Para establecer una posible relación entre el crecimiento económico y la dinámica poblacional podría utilizarse un índice de cambio en la eficiencia económica (CEE), el cual mide el cambio porcentual en el tiempo del producto por habitante.

son proclives a tener un crecimiento económico estable, debido a que el ciclo recesivo de alguna actividad puede compensarse con el ciclo expansivo de otra<sup>58</sup>, mientras que otros resaltan la importancia de una estructura especializada para el crecimiento económico interno, por el aprovechamiento de economías de localización y la conformación de un conjunto de actividades<sup>59</sup>. En cuanto a la relación entre crecimiento económico urbano con respecto a su posición geográfica se puede denotar los siguientes resultados: la región de la frontera norte es la de mejor desempeño económico; la siguiente región fue la centro, en tercer escaño se ubica la región occidente, territorio que registra la mayor heterogeneidad en los ritmos de crecimiento urbano; en cuarto lugar aparece la región norte y por último la región sur-sureste es la de menor desempeño económico de sus zonas urbanas<sup>60</sup>.

### *2.3.6 Competitividad urbano-metropolitana*

En el ámbito de competitividad urbana, pueden encontrarse variantes que difieren de su significado una de otra. Por una parte, se argumenta que la competencia económica ocurre únicamente entre empresas y que las ciudades únicamente actúan como espacios de localización de las actividades económicas<sup>61</sup>. En cambio, otros argumentos proclaman la pertinencia de este concepto y lo conciben

---

<sup>58</sup> Glaeser E., H. Kallal J., Scheinkman y A. Shleifer., Growth in cities, *Journal of Political Economy*, 1992; Goodall B., *The Economics of Urban Areas*, Nueva York, Pergamon Press pp. 262-283, 1972.

<sup>59</sup> Henderson V., Kuncoro A. y Turner M., Industrial Development in Cities, *The Journal of Political Economy*, 1995. Porter M., Competitive Advantage, Agglomeration Economies and Regional Policy, *International Regional Science Review*, 1996.

<sup>60</sup> SEDESOL, CONAPO e INEGI, Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México, 2010.

<sup>61</sup> Krugman P., Competitiveness: A dangerous obsession, *Foreign Affairs*, pp. 28-44, 1994.

como la capacidad de las ciudades para atraer inversiones productivas<sup>62</sup>; o el cambio en su posición económica dentro de un sistema urbano nacional o internacional<sup>63</sup>; o incluso como la interrelación entre el desempeño económico urbano y otras manifestaciones sociales, políticas y ambientales del contexto urbano<sup>64</sup>. Una definición más completa señala a competitividad urbana como el grado en el cual una ciudad, en comparación con otras ciudades, es capaz de atraer inversiones productivas que puedan traducirse en generación de empleos e incremento en los ingresos, al tiempo que acrecienta y consolida su cohesión social, gobernabilidad y un medio ambiente adecuado para la población que la constituye<sup>65</sup>.

La competitividad urbana entonces, pasa por tres momentos cruciales en una ciudad: en un primer momento, las ciudades rivalizan por la atracción de inversiones productivas, públicas o privadas, de capital nacional o extranjero que permitan hacer crecer el capital fijo de la ciudad y sean orientadas para la construcción de infraestructura y equipamiento y para la producción de bienes y servicios. El éxito en la atracción de inversiones se encuentra sujeto a una serie de factores, los cuales constituyen el segundo momento de la competitividad urbana y reciben el nombre de ventajas competitivas<sup>66</sup> y pueden dividirse en dos

---

<sup>62</sup> Lever W., y Turok I., Competitive Cities: Introduction to the Review, *Urban Studies*, pp. 929-945, 1999.

<sup>63</sup> Begg I., Cities and Competitiveness, *Urban Studies*, pp. 795-809 1999.

<sup>64</sup> Boddy M., Linking Competitiveness and Cohesion en I. Begg (ed.), *Urban Competitiveness*. Bristol, The Policy Press, pp. 33-53 2002; Potts G., Competitiveness and the Social Fabric: Links and Tensions in cities, en I. Begg (ed.), *Urban Competitiveness*. Bristol, The Policy Press, pp. 77-98 2002; Harding A., Governance and Socio-economic Change in Cities, en N. Buck, I. Gordon, A. Harding e I. Turok (eds.), *Changing Cities*. Houndmills, Palgrave, pp. 62-77, 2005.

<sup>65</sup> Global Urban Competitiveness Project, Mission statement and activities of the Global Urban Competitiveness Project. Ottawa (inédito), 2005.

<sup>66</sup> Pueden ser territoriales, empresariales, institucionales, distributivas, entre otras.



categorías: relacionadas con el tamaño y basadas en la calidad<sup>67</sup>. Las ventajas relacionadas con el tamaño operan según el concepto de economías de aglomeración generadas por la escala, el alcance y la complejidad de la zona urbana y tienen que ver con cualidades de la ciudad, como el mercado de trabajo, acceso a insumos, facilidades de transporte, infraestructura para las comunicaciones y flujos de información e ideas<sup>68</sup>, además, actúan según el principio de causación acumulativa y circular<sup>69</sup>, pero tienen límites impuestos por las diseconomías de aglomeración<sup>70</sup> y el propio contexto nacional<sup>71</sup>.

Las ventajas competitivas basadas en la calidad, tienen que ver con la colaboración en la ciudad entre las empresas, la participación gubernamental en la promoción económica del núcleo urbano y los acuerdos e interrelación entre agentes sociales<sup>72</sup>. Dichas ventajas se encuentran definidas por el ejercicio de prácticas de planeación, acuerdos formales y acciones informales. La creación, mantenimiento y mejora de estas ventajas están en función de la necesaria cooperación entre personas, ámbitos de gobierno y territorios<sup>73</sup>.

---

<sup>67</sup> Turok I., Cities, Competition and Competitiveness: Identifying New Connections, en N. Bucks, I. Gordon, A. Harding e I. Turok (eds.), *Changing Cities*. Houndmills, Reino Unido, Palgrave, pp. 25-43, 2005.

<sup>68</sup> Malecki E., Hard and Soft Networks for Urban Competitiveness, *Urban Studies*, pp. 929-945, 2002

<sup>69</sup> Myrdal G., *Teoría Económica y Regiones Subdesarrolladas*. México, Fondo de Cultura Económica, 1962.

<sup>70</sup> Estas diseconomías aluden al incremento en los precios del suelo y a los costos de producción conforme aumenta el tamaño de la ciudad, propiciando procesos de descentralización territorial de las actividades económicas, llegando incluso a la desindustrialización de la zona urbana.

<sup>71</sup> Adicionalmente el contexto nacional establece el límite máximo de aprovechamiento de economías de aglomeración en el tiempo.

<sup>72</sup> Sobrino J., Competitividad y Empleo en las Principales Metrópolis de México, en J. Lezama y J. Morelos (coords.), *Población, Ciudad y Medio Ambiente en el México Contemporáneo*. México, El Colegio de México, pp. 333-380, 2006.

<sup>73</sup> Arce C., Cabrero E. y Ziccardi A. (coords.), *Ciudades del Siglo XXI: ¿Competitividad o Cooperación?* México, Miguel Ángel Porrúa-Centro de Investigación y Docencia Económicas, 2005.

El tercer momento de la competitividad urbana refiere a los efectos en el desempeño económico de la ciudad como el aumento en la productividad, la generación de empleo y la ampliación cuantitativa o reestructuración sectorial de la base económica de la ciudad. Es por ello que uno de los paradigmas de la competitividad urbana es la búsqueda de una estructura económica especializada en actividades con las mayores ventajas absolutas.

Actualmente el concepto de competitividad ha evolucionado, y de centrarse fundamentalmente en aspectos puramente económicos como productividad, desregulación y flexibilidad, se ha interrelacionado con otras dimensiones de las ciudades, como la cohesión social, la gobernabilidad y el desarrollo sustentable.

#### *2.3.7 Redistribución territorial*

En la situación actual de las principales ciudades y zonas metropolitanas de México, la escala (aprovechamiento de economías de aglomeración) y posición geográfica (cercanía a Estados Unidos o a la Ciudad de México) operaron como factores decisivos en la redistribución territorial de la producción. Otro aspecto relevante es la asincronía entre las actividades nacionalmente dinámicas con sus contrapartes en las economías urbanas de mayor importancia, como también entre las actividades rezagadas en el contexto nacional con aquellas de menor expansión en las urbes de menor crecimiento y menor dinamismo en la economía nacional. De esta manera, la escala de las ventajas competitivas y la posición geográfica de las ciudades representan elementos definitorios del desempeño económico urbano y metropolitano y significan una ampliación de la desigualdad a nivel regional en México, por lo que, los núcleos urbanos con mejores condiciones

sociodemográficas y económicas con la apertura comercial han conseguido cierto éxito relativo en su crecimiento económico y competitividad y por el contrario, los menos dotados han concentrado menores índices de competitividad así como marginación y pobreza urbana<sup>74</sup>.

---

<sup>74</sup> Para mayor información, ver en Anexos Finales: Cuadro 2. Los tres tipos de sistemas de ciudades. Página 132.

### **CAPÍTULO 3. EFECTOS ECONÓMICOS DEL FENÓMENO METROPOLITANO EN MÉXICO: PERIFERIAS, DESIGUALDADES, MARGINACIÓN Y POBREZA URBANAS**

Una vez revisado los principales mecanismos que actúan en el proceso de conformación metropolitana, su evolución histórica y los factores económicos que influyen en el mismo, este capítulo presenta los efectos directos que surgen de dicho fenómeno y que pueden resultar positivos y negativos con sus respectivas ventajas y desventajas; en primera instancia se describe el fenómeno de estructuración periférica urbana y su influencia económica y social en el funcionamiento económico de las zonas metropolitanas revisando conceptos como conurbación, aglomeración, descentralización, dispersión y concentración evocados a la economía metropolitana. Por otra parte, se realiza un breve análisis teórico de las desigualdades económicas que se han manifestado a partir del proceso acelerado de urbanización en México y los escenarios y tendencias que se han presentado como resultado de dichas desigualdades, como lo son la marginación y pobreza urbanas; para las cuales se realiza una pequeña revisión general de sus causas, sus formas y tipos de medición empíricas, así como sus principales características. Dicho esto, este apartado pretende complementar la información para crear una perspectiva de mayor comprensión acerca del fenómeno metropolitano.

El cambio estructural de la actividad económica propiciado por el proceso de globalización e internacionalización económica, las nuevas tecnologías, las modificaciones en los patrones de comercio e inversión añadido al desarrollo y

predominio de los servicios generan profundas transformaciones de las economías nacionales y de su dimensión espacial, mediante la reestructuración y funcionamiento de las ciudades y su sistema. Los núcleos urbanos manifiestan los cambios territoriales en su proceso de urbanización, el cual presenta tendencias crecientes a las grandes aglomeraciones económicas, urbanas y poblacionales y a la formación de zonas metropolitanas<sup>75</sup>. El propósito principal de la conformación de dichas zonas en el ámbito económico es lograr una plena integración de mercado de todos los agentes económicos que las conforman buscando de este modo la inserción al mercado mundial que permita la internacionalización mediante su crecimiento y desarrollo como ha ocurrido en la mayoría de las ciudades de los países desarrollados; sin embargo, para el caso de América Latina, los procesos de urbanización y metropolización no han podido prosperar en dicho sentido, ya que presentan diversas fallas de mercado que derivan en la conformación de grandes periferias que muestran considerables desigualdades económicas en un mismo núcleo metropolitano y que consecuentemente resulta el detonante de la marginación y la pobreza urbana y metropolitana. El interés por los procesos de suburbanización y la eventual “disolución” de la ciudad compacta tradicional en una ciudad cada vez más dispersa y fragmentada resulta ya una constante en la reflexión urbanística de las últimas décadas.

---

<sup>75</sup> Entendidas como el producto del desarrollo de los centros urbanos cuyo enorme crecimiento físico y poblacional, el cual provoca millonarias concentraciones de población y una extraordinaria expansión del área física de la ciudad.

### **3.1 Conformación de las Periferias**

Conforme el capitalismo se desarrolló, se hizo cada vez más necesaria la concentración poblacional en ciudades más grandes y fueron así constituyéndose varias urbes. Por consiguiente, la migración rural-urbana es un fenómeno demográfico característico de la economía capitalista, y se acelera conforme ésta alcanza niveles superiores de desarrollo. De ahí que resulte casi imposible la retención de población en el campo, de congelarla e impedir su arribo a las ciudades. Un campo idílico, estático y que retiene a su población, choca frontalmente con los procesos de desarrollo de la sociedad moderna como lo muestran claramente sociedades maduras como Estados Unidos, Inglaterra, Japón o el conjunto de la Unión Europea, donde la Población Económicamente Activa (PEA) ocupada en actividades agrícolas es muy pequeña<sup>76</sup>.

#### *3.1.1 Concentración económica y poblacional*

El hecho de que la población conjuntamente con la actividad económica tienda a concentrarse en unas cuantas ciudades, representa una de las características sobresalientes del desarrollo urbano a nivel mundial. El crecimiento urbano implica el aumento del tamaño de la población y se expresa en la expansión física de las ciudades; destacando entre las causas de este fenómeno tanto el crecimiento natural de la población como la migración de las zonas rurales a las urbanas, destacando este último ya que ocurre con frecuencia la movilidad de la población en la búsqueda de mejoras en el nivel de vida y en las posibilidades de encontrar

---

<sup>76</sup> En Inglaterra la PEA ocupada en agricultura constituye 1.78%; en Estados Unidos 2.11%; en Japón 4.0%; en Canadá 2.3% y en la Unión Europea 4.3%. FAO, 2000.

un empleo mejor remunerado. En lo que respecta a la expansión física de las ciudades, es necesario identificar cada proceso de actividad económica con sus correspondientes usos del suelo y equipamientos así como su efecto en el crecimiento de la mancha urbana, tanto en forma directa -por efectos de aglomeración económica- como en forma indirecta -por la infraestructura básica que requiere la atención de los servicios a la población económicamente activa-, además de considerar los efectos e impactos de la inmigración sobre los requerimientos de la infraestructura urbana y su correspondiente impacto en la ciudad en expansión<sup>77</sup>.

### *3.1.2 El fenómeno metropolitano y su relación con las periferias urbanas*

Entonces ocurre el fenómeno denominado *metropolización* de los centros urbanos como producto del crecimiento y expansión física de la parte central de la ciudad hacia su *periferia* cuya consecuencia es que el desarrollo urbano se caracterice por la gestación y surgimiento de las zonas metropolitanas. Generalmente ésta conformación de las periferias se lleva a cabo por el efecto combinado de la contigüidad de áreas urbanizadas y por el proceso de conurbación<sup>78</sup> facilitados por los corredores y vías de transporte, determinantes en el tamaño de mercado y la importancia de las economías de aglomeración, así como la participación de dichas periferias en ellas. Por otro lado, el crecimiento de los servicios en las

---

<sup>77</sup> Richardson W. Harry, *Economía Regional y Urbana*, Alianza Universidad, Madrid, 1985, y del mismo autor *Elementos de Economía Regional*, Alianza Universidad, Madrid, 1975.

<sup>78</sup> Se entiende como el proceso de crecimiento físico y poblacional de la ciudad mediante la incorporación o integración de áreas circundantes, antes limitadas por usos de suelo no urbanos y que, debido a los corredores de transporte, propician el uso urbanizado de esas áreas, de tal forma que provocan la contigüidad física que, posteriormente, se conecta con las áreas urbanas más distantes por efectos de las nuevas vías de transporte (no necesariamente eficientes).

ciudades que se ven inmersas en el proceso de conurbación se vuelven focos de atracción poblacional, afectando directamente la jerarquía urbana a través de su crecimiento modificando en su totalidad la base económica<sup>79</sup>. Esto, favorece la aglomeración económica y su configuración en el espacio y en el tiempo dentro del sistema de los principales centros metropolitanos y su transformación económica, así como su papel y funcionamiento deben ser concebidos como un proceso dual en el que se debe distinguir la contribución de los servicios como principal actividad económica o como determinante para el proceso productivo industrial, así como su propia distribución y colaboración para la venta de productos. Para determinar la dimensión y el tamaño de cada periferia que conforma cada zona metropolitana se adopta comúnmente el criterio de tamaño de población ya que se asume que a cierto tamaño se asocia un nivel de especialización condicionado siempre por el tamaño de mercado de cada ciudad.

### *3.1.3 Economías de aglomeración: periferias de las zonas metropolitanas*

La distribución de la actividad económica y la población sobre el espacio físico y el territorio de cada periferia que conforma una zona metropolitana en México, dista de ser homogénea y proporcional en función de la población y recursos naturales y se caracteriza por su alta concentración y heterogeneidad en sus indicadores socioeconómicos con respecto al lugar central del núcleo metropolitano<sup>80</sup>. La actividad económica se aglomera en el espacio, en ciertos lugares específicos

---

<sup>79</sup> Se considera que en cada periodo de crecimiento y desarrollo económico urbano está ligado al surgimiento y predominio de actividades económicas dominantes, las cuales generan ciertos procesos y tipos de desarrollo específicos.

<sup>80</sup> Esta noción "territorial" corresponde al uso económico del espacio físico que, como consecuencia, da lugar al sistema de ciudades, del cual se ha hablado en el capítulo anterior.



(zonas metropolitanas), formando nodos hacia los cuales gravitan flujos de bienes, personas e información, mediante redes de transporte y comunicación. Dichos nodos, por su articulación, conforman supranacionalmente regiones económicas en el país que destacan por su concentración económica e importancia poblacional y con distintas características unas de otras. Al interior del país ciertas regiones destacan por su importancia económica, concentración de población y nivel de urbanización, en las que una o unas cuantas ciudades actúan como nodos o lugares centrales a través de los cuales se articula la actividad económica de los nodos más pequeños (localidades que conforman cada periferia de la zona metropolitana), dada la diversidad y complementariedad de las funciones económicas que llevan a cabo, formando una atracción gravitacional a ellas de manera que vayan conformando en lapsos temporales las periferias de cada zona metropolitana que se convierte en el nodo dominante de la región; por lo tanto, dentro de la economía nacional -considerando su dimensión espacial- puede concebirse a través de un sistema de nodos dominantes que integran económicamente integran cada región cada uno con un proceso de aglomeración económica y población generalizado a nivel nacional e internacional pero con las peculiaridades de las regiones latinoamericanas. Las actividades económicas configuran la influencia de cada área, los flujos utilizados pueden corresponder al desplazamiento de personas, mercancías, información, etc.<sup>81</sup>.

---

<sup>81</sup> Para complemento de la información, revisar en Anexos Finales: Cuadro 5. Indicadores empleados en la delimitación de las zonas metropolitanas de México por municipio. Página 134.

### 3.1.4 Ciudades descentralizadas y su conformación periférica

Hoy en día resulta adecuado hablar de la aparición de un nuevo tipo de ciudad descentralizada, más coherente con los nuevos procesos sociales, económicos, tecnológicos y culturales<sup>82</sup>. La zona metropolitana representa ahora un espacio urbano fragmentado y disperso en el que se pueden distinguir zonas destinadas a distintos usos y con diferente contenido social -entre ellas, las periferias-, desde barrios y colonias con altos índices de marginalidad hasta los más excluyentes conjuntos residenciales, corporativos de alta tecnología y áreas de centralidad. El creciente protagonismo de estos nuevos paisajes actualmente resulta ya innegable debido a que son cada vez de mayor dimensión y ocupan mucho más espacio en relación a lo que todavía se identifica como “ciudades”, es decir, las zonas centrales que concentran la mayoría de la actividad económica. La conformación de las periferias en las zonas metropolitanas representa el aumento generalizado de la movilidad urbana y el exponencial incremento de las superficies ocupadas contiguas a la ciudad en expansión, ante la aceleración muy notable de procesos ya iniciados tiempo atrás. La descripción de estos fenómenos no es demasiado variable unas de otra y las causas básicamente son asociadas a múltiples transformaciones en la escala territorial entendidas como el final de un largo periodo e inicio de un nuevo “ciclo urbano”<sup>83</sup>. Por lo tanto, las tendencias inclinadas a la descentralización están vinculadas a los cambios en la estructura urbana y en la tecnología como un proceso progresivo que daría lugar a la

---

<sup>82</sup> Fishman R., *Bourgeois Utopías. The Rise and Fall of Suburbia*, Basic Books, Nueva York, 1994.

<sup>83</sup> Descrito en el subtema II.III “*Ciclos Económicos y Competitividad*” del Capítulo II: Sistema de Ciudades Mexicanas y sus Zonas Metropolitanas, de la presente investigación.

fragmentación espacial en nuevos ámbitos metropolitanos cada vez mayores atendiendo a las nuevas lógicas productivas en conjunto con las transformaciones urbanas en curso.

En México, desde la segunda mitad del siglo XX, las industrias y una parte de las clases medias se han ido desplazando hacia la periferia, en busca de espacio y huyendo de la congestión de las áreas centrales; sumado a la población migrante que llega y se establece en dicho espacio, rebasando los límites ya existentes de mercado. Esto representa un proceso que va estrechamente ligado a la dinámica de crecimiento de cada ciudad, así como a la disponibilidad y características de los medios de transporte, además de los niveles de ingresos de la población<sup>84</sup>. El comportamiento económico de las ciudades y sus periferias que conforman las zonas metropolitanas en México está orientado a la reestructuración<sup>85</sup> o refuncionalización económica de toda el área metropolitana, desplazando actividades como la industrial a los municipios exteriores y asentando las actividades comerciales y de servicios, consolidándose como la actividad principal y base económica del mercado bajo una condición policéntrica<sup>86</sup>, identificando subcentros de actividad económica en las partes periféricas. La plena inserción de

---

<sup>84</sup> Johnson J. H., (ed.) *Suburban Growth. Geographical processes at the Edge of the Western City*, John Wiley, Londres, 1974; Jackson K.T., *Cragbrass Frontier. The Suburbanization of the United States*, Oxford-Nueva York, 1985; Hall P., *Cities of Tomorrow. An intellectual history of urban planning and desing in the twentieth century*, Basil Blackwell, Oxford, 1995.

<sup>85</sup> La reestructuración económica de la ciudad significa que las funciones económicas y su localización geográfica cambian ante los desplazamientos de la de la población o ante la implementación exitosa de políticas de ordenamiento territorial, con lo que la actividad económica provoca cambios en el uso real del suelo urbano, que implica un cambio en la rentabilidad de éste.

<sup>86</sup> El policentrismo de una ciudad es actualmente uno de los conceptos más importantes en la explicación de la expansión urbana, en donde la actividad económica recae en diversos subcentros dentro del núcleo urbano y cuenta con patrones de dispersión económica mediante la especialización o diversificación contenida en cada uno de los subcentros.

las periferias al mercado metropolitano dependerá de características particulares como el modo de conformación a través del tiempo, los recursos naturales, orientación y localización de mercados externos importantes, aspectos geológicos, hídricos y orográficos, así como ausencia o presencia, éxito o fracaso de políticas de ordenamiento territorial y de desarrollo urbano, aspectos socioculturales, etc.

### *3.1.5 Terciarización de las economías metropolitanas y sus efectos periféricos*

Las grandes ciudades y sus periferias que conforman una zona metropolitana, tienden a terciarizar su economía, es decir, a orientarla al sector de los servicios, los cuales, por definición, un mayor valor agregado y consecuentemente, mayor rentabilidad. Está claro que las actividades económicas de la ciudad tienden a perder peso en los sectores industrial, y con menor impacto comercial, mientras los servicios vienen ganando una importancia primordial. Desde el punto espacial, se evidencia que, por un lado, los subcentros de industria y de comercio pierden peso en los empleos mientras que los de servicios lo ganan. De esta manera, los espacios que antes fueron de comercio, pero principalmente de la industria, tienden a convertirse en espacios para la habitación de la población y para el uso de servicios en el proceso de expansión y transformación de una ciudad a zona metropolitana. Con estos elementos se permite comprobar lo siguiente: las zonas metropolitanas de México están orientando su economía, desde el punto de vista sectorial como espacial, a los servicios, ocupando los espacios que antes tuvo la industria; implicando con ello, un cambio en la rentabilidad del suelo. Esto resulta un factor determinante a la hora de la conformación de las periferias dentro de una zona metropolitana e influye directamente en las relaciones de mercado con la

parte central de la ciudad. El proceso de concentración/dispersión que propicia cambios en los niveles de producción endógena de un sitio, desencadena también otros procesos: cambios en economías/deseconomías de aglomeración, en la concentración/dispersión de la población (que busca empleo generado a la mayor actividad económica) y finalmente en la rentabilidad del suelo<sup>87</sup> involucrado en dicho proceso, lo cual de nuevo influye en la formación de las periferias de las zonas metropolitanas, pero esta vez, de un modo mayormente cualitativo (niveles de vida de la población)<sup>88</sup>.

### *3.1.6 Dispersión y concentración de las actividades económicas: de las zonas periféricas a las zonas centrales*

El comportamiento de la concentración para los servicios en las Zonas Metropolitanas presenta una generación y participación del empleo en los subcentros y además se identifica un desplazamiento poblacional en el que se sustituyen los espacios por actividad económica. Al predominar el sector servicios, se presenta un caso diferente a lo que ocurre con el comercio, industria y asentamientos poblacionales, ya que tienden a localizarse justo en la zona central que mueve completamente la economía y el mercado de las zonas metropolitanas; esto ocurre ya que los servicios pueden hacer uso más intensivo del suelo, disminuyendo sustancialmente sus costos. Los servicios refuerzan su localización central en el núcleo metropolitano y su predominio en servicios al productor a la

---

<sup>87</sup> En este punto el papel que juega la concentración económica en un espacio económico es crucial ya que propicia cambios en el uso de suelo real (de manera no necesariamente legal), por lo que el suelo no puede valer lo mismo, un suelo usado con intensidad desde el punto de vista económico tiene un valor mayor, por tanto, a mayor concentración, mayor rentabilidad.

<sup>88</sup> Para contrastar esta información con el caso de México, revisar en Anexos Finales: Cuadro 5. Indicadores empleados en la delimitación de las zonas metropolitanas de México por municipio. Página 134.

vez que presentan un patrón difuso en el resto del territorio. Por otro lado, la industria se desplaza de sus nodos tradicionales hacia las zonas contiguas propiciando un efecto de dispersión a la vez que la presión de la demanda del uso de suelo ocasiona reconversiones de algunas de esas zonas hacia el comercio y los servicios. Por último, para el caso del comercio, pese a presentar una dispersión muy reducida, probablemente asociada al desempeño de funciones de comercio al mayoreo que requieren de localizaciones de lugar central, también presenta una dispersión difusa asociada al comercio al menudeo la cual a su vez es función de la densidad poblacional.

Las fuerzas económicas que dan lugar a la reestructuración económica en cada zona metropolitana, validan la existencia de externalidades espaciales para cada tipo diferente de actividad de acuerdo a sus requerimientos de espacio, accesibilidad y localización con respecto al mercado. Esto se combina con un patrón de dispersión muy difusa, lo que da lugar a unas amplias zonas metropolitanas focalizadas en el empleo y la producción y dispersa en la vivienda.

Por otro lado, una mayor concentración urbana tiene también efectos importantes sobre las características y condiciones del crecimiento económico, como lo refleja el hecho de que la mayor parte de las innovaciones tecnológicas o actividades no agrícolas se concentre históricamente en las zonas centrales de los núcleos urbanos, y también la presencia de fuertes diferenciales de capital, salariales o de productividad<sup>89</sup> entre la zona central de las grandes ciudades y las periferias que

---

<sup>89</sup> Segal D., en "Are there Returns to Scale in City Size?", *Review of Economic and Statistics*, vol. 58, núm. 3, (1976) argumentó que la productividad es 8% más elevada en la zona central de la Ciudad (núcleo de mercado) que en las periferias que conforman una zona metropolitana.

conforman cada zona metropolitana<sup>90</sup>. Los efectos de este proceso de concentración urbana son ciertamente múltiples, no lineales, y con retardos importantes incluyendo aspectos positivos y negativos. De acuerdo con las externalidades positivas sugiere la presencia de una relación positiva entre el nivel de urbanización y el productor per cápita o el crecimiento del producto al menos dentro de ciertos rangos de ingreso<sup>91</sup>. De esta manera, la concentración en zonas urbanas (periferias) del conjunto de las actividades económicas tiene como consecuencia diversos beneficios económicos<sup>92</sup> asociados a la presencia de economías de escala<sup>93</sup> o aglomeración y de externalidades<sup>94</sup> dinámicas y estáticas.

### 3.1.7 Ventajas y desventajas de los conglomerados urbano-periféricos

Los conglomerados urbano-periféricos<sup>95</sup> permiten aprovechar una localización estratégica para disminuir los costos de transporte, simplificar la coordinación entre la oferta y la demanda (no siempre se cumple esta condición), favorecer la comunicación entre los agentes económicos y los procesos de especialización,

---

<sup>90</sup> Black D. y Henderson V., "A Theory of Urban Growth", *Journal of Political Economy*, vol. 107, núm. 21, 1999; Segal D., "Are there Returns to Scale in City Size?", *Review of Economic and Statistics*, vol. 58, núm. 3, 1976.

<sup>91</sup> Bachin P., Isaac D. y Chen J., *Urban Economics: a Global Perspective*, Nueva York, Palgrave, 2000; Henderson, 2000.

<sup>92</sup> La presencia de estos beneficios se fundamenta tanto en los modelos de crecimiento endógeno, como de competencia monopolista.

<sup>93</sup> Estas economías de escala corresponden, en una zona urbana, a un promedio ponderado de las ganancias individuales por empresa, ajustado por los efectos de las externalidades positivas o negativas.

<sup>94</sup> Los fundamentos teóricos de este tipo de externalidades se presentan en Dasgupta P. y Stiglitz J. E., "Uncertainty, Industrial Structure and Speed of R&D", *Bell Journal of Economics*, vol. 11, (1980) y Griliches Z., "Issues in Assessing the Contribution of Research and Development to Productivity Growth", *Bell Journal of Economics*, vol. 10, (1979) y los orígenes en Marshall A., *Principles of Economics*, Londres, MacMillan, (1920).

<sup>95</sup> En principio las externalidades positivas urbanas inician normalmente con las denominadas externalidades estáticas que corresponden a las ventajas de localización respecto a los insumos naturales o ubicación geográfica.

fomentar un mejor aprovechamiento de la infraestructura a un menor costo, facilitar el uso de un mercado laboral ya constituido, difundir las ventajas tecnológicas y lograr un acceso directo a los procesos de telecomunicaciones o financiamiento<sup>96</sup>. Estas externalidades positivas se explican por diversos factores. Destacan en principio las externalidades estáticas relacionadas con las ventajas de localización, por ejemplo, cercanía o abundancia de un recurso natural. Por su parte, las externalidades dinámicas asociadas a una mayor densidad urbana responden en primer lugar a los efectos positivos dentro de las empresas<sup>97</sup>. Ello corresponde a los efectos de localización conjunta de empresas de ramos similares, que se relacionan con ventajas de difusión tecnológica, de mercados laborales o de insumos similares, y que se materializan dentro de una misma industrial. A este conjunto de externalidades<sup>98</sup> se le identifica como de Marshall<sup>99</sup>-Arrow-Romer<sup>100</sup>. Por otro lado, existen externalidades de aglomeración y de una mayor densidad que corresponden fundamentalmente a las economías propias del proceso de urbanización por fuera de cada industria. En este conjunto destacan, por ejemplo, las actividades del sector terciario, como servicios bancarios y financieros<sup>101</sup>. La identificación de estos distintos tipos de externalidades resulta relevante ya que tienen diversas consecuencias en el largo plazo, por lo cual, los

---

<sup>96</sup> Glaeser E. L., *et al.*, "Growth in Cities", *Journal of Political Economy*, vol. 100, núm. 6, 1992.

<sup>97</sup> Henderson J.V., "The Effects of Urban Concentration on Economic Growth", documento de trabajo, núm. 7503, Cambridge, Massachusetts, National Bureau of Economic Research, 1974.

<sup>98</sup> Los argumentos de Porter M., *The Competitive Advantage of Nations*, Nueva York, Free Press, (1990), sugieren que la concentración urbana ocasiona un proceso de difusión y competencia local que se traduce en un mayor ritmo de crecimiento económico.

<sup>99</sup> Esta idea proviene originalmente de Marshall (1920), quien argumenta que a las empresas de la misma industria ubicadas en los mismos lugares se les facilita compartir insumos tales como el trabajo.

<sup>100</sup> Henderson J. V., "The Effects of Urban Concentration on Economic Growth", documento de trabajo, núm. 7503, Cambridge, Massachusetts, National Bureau of Economic Research, 2000.

<sup>101</sup> Externalidades positivas de Jacobs J., *The Economy of Cities*, Nueva York, Vintage, 1969.



efectos de las externalidades del tipo Marshall-Arrow-Romer duran alrededor de cinco o seis años, mientras que las consecuencias de una mayor concentración urbana persisten por más de siete años.

Por su parte, las externalidades negativas se relacionan con la presencia de mayores costos económicos en las ciudades, tales como rentas, salarios, transporte y alimentación o con una baja en la calidad de los servicios públicos<sup>102</sup>. Además, hay costos importantes relacionados con los mayores niveles de contaminación ambiental, los efectos negativos que ocasiona el tráfico vehicular o incluso los grados de violencia urbanos. En este contexto se observa un proceso de desconcentración urbana ante un aumento del ingreso per cápita donde se opta por elevar el tiempo y quizá los costos de transporte para reducir los efectos negativos ya mencionados y elevar lo que se conoce genéricamente como “calidad de vida”. En este sentido puede incluso considerarse que, como consecuencia del aumento de los costos en las zonas urbanas, se observa un proceso del aumento de los costos en las zonas urbanas y sus periferias, se observa un proceso inverso de desurbanización a partir de determinado nivel de ingreso per cápita<sup>103</sup>, además de comprobarse de que las ventajas de la productividad tienden a disminuir con la aglomeración<sup>104</sup>. La evidencia empírica sugiere que, en la suma neta de las externalidades positivas y negativas, dominan

---

<sup>102</sup> Henderson J. V., “The Sizes and Types of Cities”, *American Economic Review*, vol. 64, núm. 4 1974 y “The Effects of Urban Concentration on Economic Growth”, documento de trabajo, núm. 7503, Cambridge, Massachusetts, National Bureau of Economic Research, 2000.

<sup>103</sup> Henderson J. V., “The Effects of Urban Concentration on Economic Growth”, documento de trabajo, núm. 7503, Cambridge, Massachusetts, National Bureau of Economic Research, 2000; Wheaton W. y Shishido H., “Urban Concentration, Agglomeration Economics, and the Level of Economic Development”, *Economic Development and Cultural Change*, vol. 30, 1981.

<sup>104</sup> Moomaw R.L., “Firm Location and City Size: Reduced Productivity Advantages as a Factor in the Decline of Manufacturing in Urban Areas”, *Journal of Urban Economics*, vol. 17, 1985.

las primeras y son conocidas como externalidades urbanas<sup>105</sup>. Como consecuencia de la hegemonía de las externalidades positivas se observan también efectos económicos importantes respecto al tamaño de la ciudad y de sus niveles de densificación<sup>106</sup> y sugiere que la productividad de las empresas aumenta con el tamaño de la industria, con el de la ciudad y con el nivel de concentración del ingreso y de la población <sup>107</sup>y así mismo con una correlación positiva entre la densidad urbana y el tamaño de la ciudad, por un lado, y la productividad urbana por el otro. La presencia de costos de transporte que se incrementan con la distancia y de mayores ganancias en la especialización, se traducen en efectos positivos de la densidad poblacional en el crecimiento económico<sup>108</sup>. Se considera que la densidad poblacional urbana explica en buena medida los diferenciales de productividad urbano-metropolitano, con un mayor efecto en las actividades de servicios o al menos con un cambio positivo de la constante en la función de producción. Esto se fundamenta en la diferencia en la dotación de factores entre las zonas urbanas y la rurales que se refleja en mayores razones de capital a trabajo y a salarios en las zonas urbanas. Así, una relación positiva entre la densidad poblacional y el ingreso refleja el predominio de las externalidades positivas. Hay, sin embargo, algunos efectos negativos en el proceso de urbanización. En efecto, la

---

<sup>105</sup> Estas externalidades explican que los efectos positivos de la aglomeración aún no son compensados por los efectos negativos de la congestión. Harris T. F. e Ionnides Y. M., "Productivity and Metropolitan Density", documento de trabajo, núm. 2000-16, Medford, Massachusetts, Universidad de Tufts, Departamento de Economía, 2000.

<sup>106</sup> Sveikauskas L., "The Productivity of Cities, *Quarterly Journal of Economics*, vol. 8, núm. 3, 1975.

<sup>107</sup> La relación positiva entre la productividad y el ingreso o tamaño de la población refleja las externalidades de Marshall o de Jacobs.

<sup>108</sup> Ciccione A., y Hall R., "Productivity and the Density of Economic Activity", *American Economic Review*, vol. 86, núm. 1, marzo, 1996.

aglomeración de las actividades económicas propicia generalmente una sobreconcentración de los recursos disponibles en unas cuantas zonas metropolitanas por país<sup>109</sup>. Ello eleva excesivamente los costos de vida y de producción en estas zonas urbanas y se traduce también en la disminución de la calidad de los servicios en estas grandes ciudades, lo cual propicia condiciones de marginación y pobreza para el sector de población que su nivel de ingreso no alcanza dicho nivel (y que principalmente constituyen las periferias de las zonas metropolitanas).

### *3.1.8 Problemática de la estructura funcional periférica*

Esta estructura funcional de las zonas metropolitanas, sin duda ha ocasionado los problemas de desorden urbano, caos vial y sustentabilidad, entre otros. Cualquier política pública debe tener como fundamento las características del desarrollo urbano de cada zona metropolitana perteneciente a cada región del país a fin de lograr una exitosa planeación urbana, el ordenamiento ambiental y territorial, además de la articulación de una red de transporte eficiente. Todo ello concebido dentro de una estrategia global de desarrollo económico, social, ambiental que requiere cada una de las zonas metropolitanas de México.

Por otra parte, en las grandes ciudades, el déficit acumulado de vivienda, ya cuantioso, se ha agravado por la fuerte migración proveniente de las zonas rurales que ha prevalecido en los últimos treinta años, de manera que han surgido a lo largo de las periferias formadas en las zonas metropolitanas, vastas colonias

---

<sup>109</sup> Henderson J. V., "The Effects of Urban Concentration on Economic Growth", documento de trabajo, núm. 7503, Cambridge, Massachusetts, National Bureau of Economic Research, 2000.

urbanas no reglamentadas y con altos niveles de marginalidad; este problema urbano se agudiza por la poca planificación familiar que impera en este decil poblacional ya que la mayoría vive en condiciones de marginación y pobreza urbanas. Por último, en cuanto a la distribución del ingreso se ha comprobado que, pese al crecimiento económico y la política social planteada de los últimos años, aún existe grandes desigualdades entre zonas metropolitanas de acuerdo a cada región del país; por lo que se plantea su estudio en el siguiente subtema de la investigación.

### **3.2 Desigualdades Económicas**

Las desigualdades económicas entre las regiones mexicanas han sido durante un largo tiempo tema de estudio científico y discurso político, pues son la manifestación de una grave desigualdad social que afecta a grandes estratos de la población. No todos los países han llevado sus procesos de urbanización en armonía o con prosperidad en el ámbito social y económico; la mayoría de aquellos en vías de desarrollo han tenido una mala planificación urbana y metropolitana lo cual ha resultado en efectos secundarios contenidos en un conjunto de condiciones socioeconómicas que se presentan a continuación; se revisa una visión de la problemática urbano-metropolitana a través de la ciencia económica abordando los paradigmas teóricos: la teoría neoclásica y la economía política.

### 3.2.1 Fundamento teórico y la desigualdad económica

La economía urbana neoclásica aplica instrumentos de enfoque marginalista para analizar los fenómenos económicos de las ciudades. El estudio de las acciones públicas y privadas para promover el crecimiento económico de las zonas urbanas y metropolitanas se denomina *economía urbana normativa*, mientras que la investigación con el propósito científico de comprender el mundo económico urbano sería parte de la *economía urbana positiva*<sup>110111</sup>.

México, no puede ser considerado una sociedad post-industrial en relación con los países desarrollados, pues el nivel de ingresos de su población es aún bajo, además de tener un subsector terciario informal elevado que ha absorbido un tercio del empleo terciario<sup>112</sup>. No obstante, es incuestionable que el sector servicios es el más importante de la economía nacional y a ello habrá que agregar las peculiaridades de su distribución territorial además del comercio en las ciudades y regiones del país. Sin zonas metropolitanas modernas con infraestructura de vanguardia y gestión eficiente, que las equipare con las megaurbes globales, difícilmente los mercados internos del país pueden llegar a ser competitivas en el mercado mundial.

En México siempre han existido notables desigualdades regionales en términos de ingreso, esto sumado a las variadas dinámicas económicas del ingreso regional,

---

<sup>110</sup> Mills Edwin S., *Economía Urbana*, Editorial Diana, México, pp. 16, 1975.

<sup>111</sup> La razón para estudiar este último enfoque es que resulta fundamental para orientar las acciones de tipo normativo, es decir, las políticas públicas que se abordarán en el siguiente capítulo y, además, por la necesidad de conocer el funcionamiento de las ciudades.

<sup>112</sup> Garza Gustavo, *Macroeconomía del sector servicios en la Ciudad de México, 1960-2003*, México, El Colegio de México, 2008.

ambas muy características en la historia económica regional del país<sup>113</sup>. La imposibilidad de tender hacia cierta desigualdad regional en el largo plazo llama la atención porque, entre otras cosas, la intensión política de resolver el problema de la desigualdad regional se tiene prevista desde ya hace varias décadas. En términos teóricos, el estudio de las desigualdades regionales en México tiene fundamentos en conceptualizaciones de la teoría del crecimiento<sup>114</sup> la cual señala que durante la primera mitad del siglo XX en México se siguió un proceso de causación acumulativa del capitalismo industrial y se presentó un fenómeno de crecimiento regional desigual. Para el caso actual se han identificado procesos discordantes de convergencia-divergencia económica regional según cada etapa temporal. Algo que se encuentra implícito en cada uno de los estudios es que, aunque alcanzar la igualdad de las regiones es una pretensión poco real, las desigualdades regionales podrían reducirse. Las dos condiciones necesarias para reducir estas desigualdades son la nivelación interregional en el capital humano<sup>115</sup> y la inversión en infraestructura productiva<sup>116</sup>, teniendo como base teórica la idea de dotar de factores de producción a las regiones menos favorecidas para

---

<sup>113</sup> El estudio de las desigualdades regionales en México es un área de conocimiento con una notable producción académica, con fundamente empírico y aparentemente bien entendida en lo teórico.

<sup>114</sup> La lógica del proceso circular de esta teoría de crecimiento desigual se basa en la idea de que el comercio interregional (exportaciones) estimula el crecimiento por una multiplicación de la renta y una especialización económica regional que atrae circularmente más trabajo y capital (incluida la inversión en infraestructura) a la misma región exportadora que fue la primera en crecer. Esto ocasiona precisamente un desequilibrio o polarización económica regional.

<sup>115</sup> Barceinas F., y Raymond J., Convergencia regional y capital humano en México de los años 80 al 2002, *Estudios Económicos* 20(2), pp. 263-304, 2005; Esquivel G., López L., y Vélez R., *Crecimiento económico y desigualdad regional en México 1950-2000*, México, PNDU (Estudios sobre el Desarrollo Humano), 2003.

<sup>116</sup> Aguayo E., Income divergence between Mexican States in the 1990s: The role of skill Premium, *Growth and Change* 37 (2), pp. 255-277, 2006; Barriga E., Análisis no paramétrico de la distribución del ingreso en las entidades federativas de México, 194-2004, documento presentado en el XI Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México. Mérida, Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional, del 7 al 10 de noviembre, 2006.

uniformar espacialmente las ventajas competitivas y contrarrestar la tendencia de la movilidad del trabajo y el capital hacia las zonas de mayores rendimientos. Y, efectivamente, es claro que los niveles tan diferenciados de capital humano en el país son notables para cualquiera y caracterizan de manera sustancial las disparidades económicas regionales<sup>117</sup>.

### 3.2.2 Efectos de la desigualdad económica

Una de las características de las desigualdades económicas es la distancia a la frontera con los Estados Unidos<sup>118</sup>, y es que, en relación con lo anterior, los efectos más importantes de la apertura económica reciente han sido el crecimiento acelerado de la inversión extranjera -sobre todo desde 1995- u el aumento de las exportaciones hacia ese país, particularmente las manufactureras<sup>119</sup>. Este proceso doble de inversión extranjera y crecimiento de la economía de exportación no ha sido especialmente uniforme, se ha concentrado en la frontera, en las zonas metropolitanas de mayor tamaño, en áreas turísticas y en regiones con especialización y ventajas competitivas en manufacturas y servicios financieros. Este fenómeno reciente ha tenido precisamente el efecto de aumentar las desigualdades económicas entre los estados mexicanos, lo que se ha denominado las “secuelas diferenciales” de la integración económica<sup>120</sup>. Así mismo, el aumento del empleo manufacturero en el norte del país y la disminución del mismo tipo de

---

<sup>117</sup> OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico), *Regional Development and Structural Policy in Mexico*, París, 1997.

<sup>118</sup> Díaz Bautista A., Apertura comercial y convergencia regional en México, *Comercio Exterior*, 2003.

<sup>119</sup> Mendoza J., Determinantes macroeconómicos regionales de la migración mexicana, *Migraciones Internacionales*, 2006.

<sup>120</sup> Alba F., Tendencias de la desigualdad regional en México ante el TLC, en A. Díaz-Bautista, Fuentes Flores N. y Martínez S. (comps.), *Crecimiento con convergencia o divergencia en las regiones de México*. México, El Colegio de la Frontera Norte pp. 151, 2003.

empleo en la ZMVM son indicadores de una tendencia a la reorganización espacial de la industria<sup>121</sup>; dicha reestructuración territorial posee una lógica de reducción en los costos de transporte<sup>122</sup> y de localización óptima en la frontera norte, la cual es la zona del país inmediata al mercado estadounidense. Por lo tanto, la apertura económica y los cambios en los flujos comerciales entre México y Estados Unidos no sólo han redimensionado la importancia económica del norte del país<sup>123</sup>, sino que están reconfigurando el mapa económico completo del país.

La evolución de las desigualdades regionales<sup>124</sup>, por otra parte, puede analizarse mediante dos fases de periodización típica: el “antes” versus el “después” de la apertura económica, dentro de un país de convergencia o de divergencia económica, lo cual se vuelve un proceso difícil de medir empíricamente y de reconocer teóricamente, sin embargo, puede ser relacionada con los estudios de acumulación capitalista industrial ya que las diferencias en el ingreso tienden a caer a lo largo del tiempo y las economías pobres tienden a crecer más rápido que las acaudaladas<sup>125</sup>. En el caso mexicano, existe un debate entre quienes concluyen que las desigualdades entre cada zona metropolitana han aumentado y los que concluyen que han disminuido, dichas diferencias se deben sobre todo a dos razones metodológicas: la unidad geográfica utilizada como base en el

---

<sup>121</sup> Aguayo E., Income divergence between Mexican States in the 1990s: The role of skill Premium, *Growth and Change*, 2006; Mendoza J., Determinantes macroeconómicos regionales de la migración mexicana, *Migraciones Internacionales*, 2006.

<sup>122</sup> Aguayo E., Income divergence between Mexican States in the 1990s: The role of skill Premium, *Growth and Change*, 2006.

<sup>123</sup> Mendoza J. y Calderón C., Impactos Regionales de las remesas en el crecimiento económico de México, *Papeles de Población*, 2006.

<sup>124</sup> En términos generales, una región es una parte de un territorio que es diferenciable con base en un criterio determinado, y puede considerarse para los propósitos de este subtema la dinámica en su IPC.

<sup>125</sup> Sala-i-Martin X., The classical approach to convergence analysis, *Economic Journal*, pp. 1019-1036 1996.



análisis (zonas metropolitanas); los niveles de medición y herramientas estadísticas aplicadas (datos absolutos, porcentajes, rangos, etc.), centrando al ingreso per cápita<sup>126</sup> como principal indicador. Independientemente de lo anterior, es tangible que las desigualdades económicas metropolitanas en el país son un problema real en tanto evidencian que grandes regiones aún se mantienen en el atraso constituyendo un freno al desarrollo del país.

### *3.2.3 Variables económicas que reflejan la desigualdad en México*

Los estudios especializados revisados coinciden en que México es un país desigual, la dinámica en los ingresos per cápita regionales tiende a ser desequilibrada y sus cambios están lógicamente ligados a la redistribución regional de las actividades económicas (PIB) y de la población, lo cual indica que las regiones más ricas son también las más desiguales y viceversa. Esto indica que la dinámica geográfica reciente en los cambios regionales tiene que ver con que los estados que aumentan su IPC sean vecinos de otros que también aumentan su IPC en niveles similares y se advierte también que los mayores aumentos se han presentado principalmente en las zonas metropolitanas que se encuentran en los estados más ricos del país. En consecuencia, este cambio tan fuertemente concentrado del IPC sugiere una tendencia o inercia a un incremento en las desigualdades estatales en el IPC, al menos en el corto plazo. La lógica es que ésta más reciente y aguda concentración geográfica del cambio del IPC en los conglomerados de los estados más ricos del país conlleva forzosamente un aumento en las desigualdades estatales que no puede ser revertido en poco

---

<sup>126</sup> El IPC es el “ingreso” que refiere al producto interno bruto (PIB) por habitante.

tiempo y menos en la ausencia de una política regional de largo alcance. Cabe agregar que la dinámica poblacional no ha sido independiente de la redistribución regional de las actividades productivas<sup>127</sup>. En términos teóricos, tanto la delimitación regional como la medición de las desigualdades regionales en el ingreso presentan varias opciones posibles, las cuales son mensurables en el tiempo. En consecuencia, las regiones también se van redefiniendo de acuerdo con el anterior postulado y ofrecen una nueva regionalización con base en la idea o criterio del conjunto regional de crecimiento económico. La idea del conjunto regional de crecimiento económico<sup>128</sup> deriva en el debate sobre la convergencia económica o grupos de unidades geográficas (ciudades y zonas metropolitanas) que tienden a converger económicamente en el tiempo<sup>129</sup>.

#### *3.2.4 Tendencias y escenarios de la desigualdad económica*

Las nuevas regiones económicas, entendidas como conjuntos territoriales distinguibles según el crecimiento del ingreso, parten de la premisa elemental de que estados con tasas de crecimiento económico divergente no pueden tender a una convergencia regional en sus ingresos per cápita; del mismo modo, se parte del postulado de que no hay un país en el mundo con una distribución del ingreso espacialmente uniforme, pues todos observan desigualdades internas en sus niveles de ingreso, ya sean altas o bajas. Las tendencias a través del tiempo claramente indican que cada región también tiene sus propias desigualdades.

---

<sup>127</sup> Garza G., Concentración económica y desigualdades urbanas, 2000.

<sup>128</sup> Quah D., Empirics for Growth and distribution: Stratification, polarization and convergence clubs, *Journal of Economic Growth*, 1997.

<sup>129</sup> Quah los denomina “clubes” regionales, pero para el presente trabajo de investigación se prefiere denominar “conjunto” o “conglomerado”, que son las expresiones técnicas más utilizadas dentro de la disciplina urbana y regional.

Específicamente, el primer supuesto para la discusión del escenario regional más probable es que las regiones económicas mexicanas se han venido reconfigurando, en particular desde la crisis del 2008, por lo tanto, la geografía económica nacional continuará con la división dicotómica más simple entre los conjuntos de estados que muestran un despegue económico, el cual implica su convergencia en el ingreso<sup>130</sup>, y el conjunto de aquéllos económicamente rezagados, por lo que lo más probable es que las desigualdades no se reduzcan, con la peculiaridad de la lenta pérdida de la preeminencia económica de la ZMVM, pese a seguir siendo la región más importante y próspera del país; además de los nuevos conglomerados regionales en México, distinguibles por su crecimiento<sup>131</sup>. Así que, mientras unos están estancados económicamente, otros están creciendo, al menos en el corto plazo. En cuanto a términos históricos, lo anterior no es algo espontáneo ya que, los estados que forman parte de los conglomerados de crecimiento han gozado desde 1980, de una mejor posición comparativa y de los beneficios y oportunidades de ser economías grandes y con mayores economías externas, con lo cual salta a la vista que tales desigualdades entre los estados también son consecuencia de su localización con los flujos e intercambios económicos hacia Estados Unidos.

Considerando los efectos de la última recesión económica, resulta muy poco probable que las brechas en el ingreso regional en México se reduzcan y con

---

<sup>130</sup> Quah D., Empirics for Growth and distribution: Stratification, polarization and convergence clubs, *Journal of Economic Growth*, 1997.

<sup>131</sup> La frontera norte (Baja California Norte, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, además de las entidades vecinas de Durango y San Luis Potosí); la región del Bajío (Aguascalientes, Guanajuato, Querétaro y una parte de Jalisco); la región Peninsular (Quintana Roo y Yucatán); la Región Este-Urbana (Tlaxcala y Puebla).

menor razón para las zonas metropolitanas. De igual manera, considerando la tendencia de los últimos años y los conjuntos de entidades según el crecimiento económico identificados, así como la dependencia de la economía mexicana de la economía estadounidense, se suma entonces una cadena de muchos factores que implican bajas probabilidades de despegue económico nacional en el mediano plazo. En este sentido, las condiciones desiguales del crecimiento económico regional quizá persistan por varias décadas, pero seguramente con mayor intensidad en la segunda década del presente siglo. Actualmente, las regiones del país se hallan lejos de converger económicamente muestran tendencias a la divergencia económica relacionadas con la relocalización de las actividades económicas, las desigualdades en los niveles de capital humano, así como la creciente dependencia de los modelos de exportación.

### **3.3 Marginación y Pobreza Urbana**

Actualmente, dentro de cada una de las zonas metropolitanas de México, los grupos más afluentes se instalan en lugares más centrales de la ciudad (en donde se encuentran centrados los principales mercados); mientras que los grupos de familias más pobres lo hacen en zonas alejadas y poco aptas para el desarrollo económico (ya que se encuentran rebasando los límites de mercado); lo cual en términos generales muestra grandes desigualdades que recalcan la relación aún dominante de “centro-periferia” propio de países aún en vías de desarrollo. Estas desigualdades socio-económico-espaciales implican también aquellas que se dan en los ingresos y en la calidad de la vivienda, una dimensión de mayor complejidad de lo que significa la pobreza urbana. Para lograr entender las

dimensiones de cada concepto se tiene que visualizar una distinción entre división social del espacio (grandes lineamientos de la organización del mismo) y segregación<sup>132</sup> (grado de proximidad espacial de las familias que pertenecen a un mismo grupo social y su distancia con otros grupos, étnicos, raciales o socio-económicos), solo aplicada a partir de unidades que representan las zonas metropolitanas.

### 3.3.1 *Generación de marginación y pobreza urbanas*

A pesar del auge económico observado hasta el inicio de los años ochenta, caracterizado por tasas de crecimiento del producto interno bruto de 6%, la mayoría de la población rural quedó marginada y, en algunas regiones, literalmente en el olvido. Las inversiones en infraestructura de riego y carreteras destinadas a promover la actividad agropecuaria beneficiaron solo a una pequeña porción de medianos y grandes productores, dejando a la mayoría de los pequeños agricultores y trabajadores agrícolas en una situación de miseria. A raíz de la crisis económica de los ochenta, organismos internacionales como el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial, exigieron una disminución del gasto destinado a beneficiar a las ciudades y promovieron la implementación de políticas sociales de corte neoliberal, focalizadas en la pobreza extrema rural bajo la premisa de la “sobrepotección” de los pobladores urbanos a costa de los que habitaban en el campo, con lo cual ciertos beneficios que recibían las personas en

---

<sup>132</sup> El término *segregación*, no sólo se aplica a los grupos más pobres sino también a los más afluentes. Algunos autores han señalado que se podría diferenciar la “segregación pasiva”, aplicada a los grupos étnicos y a los más pobres como consecuencia del rechazo de los sectores dominantes hacia dichos grupos y del funcionamiento del mercado del suelo; de la “segregación activa” que aparece en el caso de los grupos de mayores ingresos.

situación de pobreza urbana fueron eliminados. Sin embargo, esta modificación respondía más a la necesidad de desviar recursos de programas sociales al pago de la deuda, en concordancia con el corte la ideología política dominante desde entonces. Bajo el nuevo modelo neoliberal, se pugnó por un retiro casi total de la participación del Estado en la economía, de acuerdo con el argumento de que la actividad gubernamental inhibía la posibilidad de que las empresas e individuos participaran en igual de condiciones en el libre juego del mercado; ya que distorsionaba sus mecanismos. Con esta nueva perspectiva entonces, el Estado sólo debe ayudar a los pobres extremos a mejorar su nivel de vida en términos de educación, salud, nutrición con el firme propósito de que, una vez logrado el objetivo, puedan participar en el mercado. La crisis de los ochenta y la serie de ajustes estructurales elevaron la pobreza urbana más rápidamente que la rural debido a que la población de las ciudades depende en mayor grado del ingreso por trabajo. Con la aplicación de controles salariales como mecanismo para frenar la inflación, los trabajadores urbanos vieron su ingreso real fuertemente reducido, aunado al fenómeno de que la mayor pérdida de empleos ocurrió en las ciudades y amplios sectores de su población, que habían alcanzado mínimos aceptables de satisfacción de sus necesidades básicas, con lo cual se unieron a las filas de las personas en situación de pobreza urbana. Después de la crisis global de 2008, las zonas metropolitanas son las que presentaron una recuperación más rápida y las que generaron mayor empleo, consolidando al fenómeno urbano como un mecanismo económico que representa el motor de la economía no solo nacional, sino mundial.

### *3.3.2 Causas y consecuencias de la marginación y pobreza urbanas*

La marginación y pobreza urbanas entonces son consecuencia del fallido proceso civilizatorio de crecimiento y desarrollo económico urbano, pese a que existan planes y proyecto frente a la depauperación. Su causa fundamental es la mala distribución de la renta nacional entre los distintos sectores sociales, algo que genera inequidad social y, en el plano geográfico, da origen a la inequidad regional, manifestándose en la coexistencia de zonas de alta marginación social que conviven en una misma sociedad con otras altamente desarrolladas. Por distintas razones demográficas y económicas, durante las últimas dos décadas la pobreza en el mundo se ha visto cada vez más concentrada en los centros urbanos, tendencia que se manifiesta con mayor claridad en vías de desarrollo, debido a las crisis económicas y a las políticas de reestructuración a que son sometidos por las instituciones económicas internacionales. En nuestro país, el fenómeno se manifiesta de forma aguda en los denominados “cinturones de miseria” que rodean las principales urbes. Dentro de estos gigantescos asentamientos de pobres se registra el desempleo y los más bajos salarios; predomina el sector informal; el déficit de vivienda es muy alto; hay poca atención educativa, a la cultura y al deporte, además de una insuficiente asignación de presupuesto público para la provisión de los servicios públicos básicos.

Aparentemente, el proceso antiguo de marginación se daba por razones geográficas; la población provinciana o pueblerina se hallaba alejada de las capitales o de las ciudades principales. Hoy ya no, la gran masa urbana se encuentra en las zonas urbanas mismas, dentro y alrededor de ellas, la integra y

la circunda según sea su ciclo económico. La urbe entonces, era el espacio ideal para integrar la familia y su evolución actual ofrece ahora un detonante centrífugo para los núcleos familiares por los tiempos y distancias entre el sitio de labor o trabajo y los hogares y hablando precisamente del ámbito existencial y laboral, la urbe ahora exige mucho más de sus habitantes, es decir, la economía primaria era de subsistencia rural, pesquera, forestal o agropecuaria, la secundaria fue industrial y la terciaria de servicios, además de que ahora la cuarta es virtual o de conocimiento avanzado. El problema reside en que el marginado urbano se queda atrapado entre varios modelos económicos o realidades sociales y etapas que terminan por absorberlo. El marginado urbano es campesino de origen, pero hoy no tiene tierra que labrar, sino deuda inmobiliaria a un plazo muy largo y por un espacio siempre menor a los 100 metros cuadrados para salir a diario muy temprano y regresar muy tarde; vivo ejemplo de ello se da en la ZMVM donde habita la cuarta parte de la población nacional.

### *3.3.3 Medición de la marginación y pobreza urbanas*

En México, para la identificación de las personas que se encuentran en dicha situación, se compara el ingreso de los hogares contra una línea de pobreza establecida<sup>133</sup>, sin embargo, una de sus principales limitaciones es que supone que la satisfacción de las necesidades básicas depende exclusivamente del ingreso corriente y no toma en consideración otras fuentes de bienestar, como el patrimonio acumulado del hogar (que incluye, en su caso, la vivienda propia); el

---

<sup>133</sup> El método de línea de pobreza (MLP) es el más usado para la identificación de la pobreza en México; es un método indirecto o potencial pues muestra si el hogar puede o no satisfacer las necesidades básicas en función de su ingreso, pero no si en efecto la satisface. Banco Mundial, *La pobreza en México: una evaluación de las condiciones, las tendencias y las estrategias del gobierno*, México, 2005.



acceso a servicios gratuitos de educación, salud y otros; el tiempo libre y el disponible para trabajo doméstico y estudio, y los conocimientos y habilidades. Hay que recordar que cuando amplios sectores de población de menores recursos se concentran en áreas muy segregadas, ello trae aparejado condiciones de vida muy adversas para las familias implicadas, ya que cuanto mayor sea el tamaño de las áreas homogéneas en situación de pobreza, más aumentan los tiempos de viaje para encontrar lugares de trabajo o centros con servicios y equipamiento de mejor calidad para la población de otros grupos sociales, lo cual estimula asimismo, sentimientos de exclusión y dificulta la presencia de redes económicas que podrían colaborar en una mejoría en las condiciones de vida, particularmente referidas al empleo<sup>134</sup>. Por lo tanto, bajo este método, un hogar podría tener algunas necesidades básicas insatisfechas (por ejemplo, vivienda) y no ser considerado como pobre si su ingreso se encuentra por encima de la línea de pobreza. La baja asociación entre ingreso y nivel de bienestar se ha demostrado tanto para países en desarrollo como en los desarrollados, donde la medición del ingreso de los hogares es de mayor confiabilidad. Para el caso de nuestro país se identifican tres estratos de pobreza calculados con una variante del MLP: la alimentaria, la de capacidades y la de patrimonio<sup>135</sup>. El MMIP es otro de los procedimientos utilizados en México para medir la pobreza y fue diseñado tomando en consideración las diversas fuentes de bienestar que los hogares

---

<sup>134</sup> Bayón M. C., Desigualdad y procesos de exclusión social. Concentración socioespacial de desventajas en el Gran Buenos Aires y la Ciudad de México, *Revista de Estudios Demográficos y Urbanos*, 2008.

<sup>135</sup> En 2002, la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) convocó a un grupo de investigadores para que propusieran la medida oficial de pobreza, creando el Comité Técnico para la Medición de la Pobreza. Para 2005 este comité desapareció al crearse el Consejo Nacional de Evaluación de la Política Social (Coneval), entre cuyas funciones se encuentra la medición de la pobreza.

tienen para satisfacer sus necesidades. El MMIP conjunta un índice global al MLP, al método de las necesidades básicas insatisfechas (MNBI)<sup>136</sup> y al de la pobreza de tiempo (para trabajo doméstico, educación y recreación). Este último es un elemento que representa un elemento crucial en la estimación del bienestar real de los hogares, pero casi siempre es omitido. Otro elemento que debe ser considerado al analizar la evolución de la pobreza es la consistencia de las fuentes de información utilizadas para su medición. Es importante remarcar este punto si se considera que la pobreza es una de las variables que permite evaluar el éxito o fracaso del modelo de desarrollo económico actual en México. De acuerdo a las encuestas ENIGH<sup>137</sup>, que mide los ingresos por ocupado, y de la ENE<sup>138</sup>, que mide la tasa de crecimiento de los ocupados, se obtiene un resultado coherente con el estancamiento económico: una caída en el ingreso proveniente del trabajo, más pobreza y marginación urbana y más alta concentración del ingreso. El Coneval mide la pobreza con base en el ingreso por persona, por lo que una baja en el tamaño del hogar, manteniendo constante el ingreso mensual, provoca una disminución en la pobreza. Por tanto, cuando se sobreestima la disminución en el tamaño del hogar (o en el número de dependientes por ocupado), se eleva la estimación de la baja en la pobreza.

El sector urbano, por su parte, contribuye en menor medida que las localidades rurales al descenso absoluto de la pobreza y, aunado a lo mencionado

---

<sup>136</sup> Con el MNBI se identifica a los hogares que no tienen acceso (o que tienen un acceso deficiente) a los bienes y servicios que satisfacen la necesidad de una vivienda digna (en términos de calidad de materiales y espacio), los servicios relacionados con ésta (agua, drenaje, combustible, electricidad, disposición de basura y teléfono), un nivel adecuado de educación, acceso a los servicios de salud y seguridad social, etc.

<sup>137</sup> ENIGH: Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares, INEGI.

<sup>138</sup> ENE: Encuesta Nacional de Empleo, INEGI.

anteriormente evidencia claramente las grandes dificultades que existen en el análisis de las tendencias de la pobreza y bienestar de vida de la población debido a las múltiples inconsistencias en cada uno de los métodos de medición.

### 3.3.4 *Panorama de la marginación y pobreza urbanas*

Diversas políticas implementadas para contrarrestar la crisis de los ochenta afectaron de manera significativa los avances en materia de superación de la pobreza, sobre todo en las áreas urbanas. El esquema de subsidios generalizados fue abandonado y se implementó el de focalizados al campo, lo cual afectó a la población en situación de pobreza urbana, debido a que concentraban la mayor parte de las ayudas. Esta política resultó en una disminución de los beneficios per cápita, además de que los contingentes de personas marginadas en las zonas urbanas se quedaron fuera de los programas sociales<sup>139</sup>. La desatención a los pobres de las ciudades se sustentó en un estudio sobre la pobreza en México<sup>140</sup> en donde un “error” de cálculo en el trabajo realizado contribuyó a que la pobreza extrema se concibiera como un problema predominantemente rural. Actualmente, sin crecimiento económico adecuado, la posibilidad de seguir reduciendo la pobreza debido a la transformación de la estructura demográfica será una situación transitoria y tampoco se puede descartar las fuertes evidencias de que los cambios en el diseño de la ENIGH provocaron una modificación sustancial que trajo como consecuencia cambios bruscos de las variables demográficas.

---

<sup>139</sup> Damián A., *Cargando el ajuste: los pobres y el mercado de trabajo en México*, México, El Colegio de México, 2002.

<sup>140</sup> A cargo de Santiago Levy en 1994, subsecretario de Hacienda en el sexenio de Ernesto Zedillo (1994-2000). Levy S., La Pobreza en México, en Vélez F. (comp.), *La Pobreza en México. Causas y políticas para combatirla*. Fondo de Cultura Económica, Lecturas del Trimestre Económico, México, 1994.

La aglomeración de la población en las zonas metropolitanas ha provocado que tan sólo ellas absorban a más de la mitad de la población, por lo cual sus diferencias entre estas ciudades en términos de su estructura económica y social sean muy marcadas. Las condiciones de vida en algunas de ellas son semejantes a las que gozan los habitantes de urbes en países desarrollados. Mientras que en otras el rezago suele ser lacerante. En su interior, las ciudades presentan grandes contrastes sociales entre los grupos pertenecientes a las élites económicas, la clase media y la gran masa de habitantes en situación de marginación, pobreza y pobreza extrema. La magnitud de los estratos sociales en cada ciudad depende de su evolución histórica y económica. En este contexto, el propósito de esta última sección del capítulo es revisar la magnitud de la pobreza en las zonas metropolitanas, así como las principales carencias que aquejan a su población. Hipotéticamente, se podría plantear la existencia de un sesgo en las afirmaciones acerca de la pobreza ya que podría registrarse a los pobladores urbanos más pobres en las localidades de mayor tamaño. Es posible también suponer que aún no se registren los hogares de las colonias marginales de más reciente creación, que son las que en general sufren mayores niveles de privación, debido a los periodos temporales de actualización de la información.

### *3.3.5 Análisis de la pobreza urbana*

El análisis de la pobreza por ciudades sólo puede realizarse con el censo poblacional, por lo que la información no es del todo confiable al cien por ciento. En términos generales, las zonas metropolitanas tienen una proporción mayor de

personas que presentan carencias en los componentes parciales del MMIP<sup>141</sup> (NBI<sup>142</sup>, ingreso y tiempo), presentándose la mayor diferencia en la variable ingreso. De los componentes de NBI, el de mayor intensidad es la carencia de servicios de salud y de seguridad social, seguido por la calidad y cantidad de los espacios de la vivienda. Por otra parte, al ordenar las ciudades de acuerdo con la intensidad de carencia según los indicadores del MMIP (ingreso y NBI) resalta lo siguiente: cuando se utiliza la intensidad de la pobreza por ingreso, el ordenamiento de las ciudades no se modifica sustancialmente. Por lo tanto, no sólo el ingreso, sino también el acceso a otros bienes y servicios, como la salud y la vivienda, determinan el nivel de bienestar de la población de una ciudad. Por otro lado, se puede comentar que, dado que no se tiene líneas de pobreza por ciudad, la carencia del ingreso se puede subestimar, donde el nivel de vida puede ser más alto que en el promedio de las ciudades del país. Aún existen grandes dudas sobre la confiabilidad y la comparabilidad de las fuentes de información que permiten calcular la pobreza en México, y, por tanto, es difícil conocer sus tendencias reales y perspectivas para los próximos años. A pesar del casi virtual estancamiento de la economía, la población más pobre ha registrado algunos aumentos en los rubros de ingresos por salarios, regalos y renta imputada de la vivienda. De estos tres rubros, los regalos, sobre todo en especie, han sido los que mayormente crecieron en los últimos años en los tres deciles más pobres de ingreso. Por otro lado, el crecimiento en el valor imputado de la vivienda no modifica en términos reales los estándares de vida de los hogares, sobre todo de

---

<sup>141</sup> MMIP: Método de Medición Integrada de la Pobreza, Coneval.

<sup>142</sup> NBI: Necesidades Básicas Insatisfechas, Coneval.

los más pobres, ya que a pesar de las viviendas aumenten de valor, difícilmente pueden transformar este ingreso adicional en alimentos, bienes y servicios en el mercado, como erróneamente se supone al utilizar ciertos métodos del gobierno federal. Además, si se considera que la mayoría de los salarios continúan deprimidos en términos reales, debido a que se han impuesto los parámetros de política económica dictados por la Secretaría de Hacienda, el incremento de este rubro registrado en la ENIGH queda en montos más altos a dichos aumentos. Sin embargo, de acuerdo a la información proporcionada por el Banco de México, el salario mínimo real se incrementado en montos porcentuales mucho más bajos en los últimos periodos de tiempo, mientras que las remuneraciones promedio en el comercio han decaído y en la manufactura no exportadora han aumento en montos mínimos porcentuales. Si consideramos que más de una tercera parte de los ocupados recibe hasta dos salarios mínimos y que en una proporción similar se concentran en estas dos actividades, a todas luces pueden ser cuestionados los incrementos tan elevados estimados oficialmente para los hogares más pobres del país. Otros dos elementos que ponen en duda el supuesto incremento del ingreso son el aumento del desempleo y el estancamiento del empleo formal. Según el MMIP, para no ser pobre se necesita un ingreso para satisfacer un conjunto de necesidades que requieren una adquisición periódica, además de contar con vivienda, servicios públicos (agua, drenaje, luz, recolección de basura, etc.), bienes durables, tiempo y acceso a los servicios educativos, de salud y seguridad social.

### *3.3.6 Características principales de la pobreza urbana*

Refiriendo a la situación de pobreza en las zonas metropolitanas, sobresalen las enormes divergencias que presentan. El desarrollo urbano del país ha sido muy desigual, privilegiando ciertas ciudades y dejando en el atraso a otras, a pesar de su importancia económica; de igual forma destaca que por lo general las ciudades mejor y peor situadas siguen tendencias similares a las que se observa cuando se analiza la pobreza por estados. Las grandes ciudades de estados pobres, como Chiapas, Guerrero o Oaxaca, tienden a ubicarse entre las de mayores carencias, mientras que las del norte entre las menores. En lo que respecta a la Ciudad de México, que en conjunto se encuentra en una situación intermedia, resalta que, a pesar de que existe una continuidad geográfica entre la CDMX<sup>143</sup> y los municipios conurbados del Estado de México, la distancia en las condiciones de habitabilidad de las dos entidades es muy marcada. Es importante señalar que las personas en situación de marginación y pobreza de las ciudades se encuentran fundamentalmente desamparados, no hay una política pública federal que atienda propiamente las necesidades de esta población y, cuando ésta existe, las condiciones para tener acceso a ellas son extremadamente restrictivas. Cabe resaltar que la posibilidad de lograr estándares adecuados en las condiciones de habitabilidad requiere un esfuerzo conjunto entre gobiernos locales y federales.

---

<sup>143</sup> Ciudad de México, nombramiento oficial que se le da a partir del año 2015 en el cual cambia su constitución política y pasa a ser una entidad federativa más del país.

## **CAPÍTULO 4. PERSPECTIVAS, POLÍTICAS Y RETOS DE LA URBANIZACIÓN EN MÉXICO**

En este último capítulo de la investigación podrán encontrarse conceptos que refuercen la comprensión del término “metropolización” y su asociación al fenómeno de globalización. Se puede encontrar la explicación de los nuevos centros urbanos como espacios intrametropolitanos y la interacción de sus agentes económicos al interior de los mismos a través de la jerarquía metropolitana, además de la descripción conceptual de aspectos que se presentan fundamentalmente en estos núcleos metropolitanos como la segregación y la movilidad y desplazamiento y que dan forma a las nuevas tendencias de estructuración metropolitana y sus condiciones político-administrativa revisando brevemente ciertas características de competitividad, relación con el mercado exterior y con el factor ambiental. Cabe destacar también la inclusión de elementos como planeación, división social del espacio, segmentación, transformación, consolidación y normatividad de dichas políticas en el entramado metropolitano, así como su instrumentación institucional a través del Estado; con un remarcado señalamiento de las problemáticas, retos, pros y contras a los que se ha enfrentado el proceso metropolitano en México.

El término *metrópoli*<sup>144</sup> hace referencia a la ciudad con relación a sus territorios aledaños y, por extensión, a la ciudad más importante en una región. El uso del concepto se ha referido históricamente a la capital de un imperio y el adjetivo metropolitano corresponde a aquellas ciudades cuyo papel es central respecto de

---

<sup>144</sup> Del griego *mater*, madre, y *polis*, ciudad.



otros territorios que dependen de ellas; remite a relaciones asimétricas de poder y subordinación y, por ende, a vínculos funcionales de dependencia. Para privilegiar la dimensión territorial del fenómeno, con aspectos como su delimitación o la organización espacial de sus componentes, se han creado distintos términos de acuerdo con el área aludida, como el de “ciudad central”, “área urbana” o urbanizada, también referida como “aglomeración”, “zona metropolitana”, denominada también “área metropolitana” y en muchos casos equivalente a “región metropolitana”, “megarregión urbana” o “región urbanizada policéntrica”, compuesta por varias ciudades, o “megalópolis” si técnicamente están unidas dos zonas metropolitanas<sup>145</sup>. Esta perspectiva caracteriza un nuevo tipo de economía urbana centrada en las actividades financieras y de servicios avanzados en donde la ventaja de las ciudades se asocia a la interconexión entre ellas. Para entender el cambio que ha significado la globalización, así como la nueva configuración de un espacio mundial de acumulación que está en su esencia, es necesario utilizar el concepto de red<sup>146</sup>. La globalización se basa en la conectividad entre los nodos de la red global, por medio de la cual fluyen intercambios de diversos tipos: de información, de conocimiento, de capitales, de mercancías, de personas etc. Es por ello que algunos autores opinan que la investigación urbana actual y futura

---

<sup>145</sup> Garza G., La Transformación Urbana de México, 1970-2020, El Colegio de México, México, 2010.

<sup>146</sup> Las redes son de diversos tipos, pero sus nodos más importantes tienen como sede las ciudades, de lo que se deriva su importancia estratégica en el proceso de globalización. Conforme una ciudad mejora su conectividad en las redes de relaciones que establece, fortalece y amplía su capacidad para tener acceso a mejores de intercambio global. Las redes de ciudades no se conforman necesariamente con urbes de igual jerarquía, pues de hecho se tejen redes de elementos desiguales, estableciendo nodos estratégicos de ciudades o regiones urbanizadas.

deberá hacerse sobre flujos entre ciudades y no sobre los atributos de éstas, y que deberán abarcar un espectro mundial y no nacional<sup>147</sup>.

#### **4.1 Nuevas Tendencias de la Estructuración Metropolitana**

Hoy en día, la nueva espacialidad urbana representada por los centros urbano-financieros es parcial, ya que ocupa sólo una parte del espacio de la ciudad, y es también ambivalente, pues al tiempo que produce nuevas articulaciones con las ciudades globales, produce también desarticulaciones dentro de la ciudad. La dualización social y espacial en los nuevos modelos de “ciudad global” es creciente.

##### *4.1.1 Modelos de segregación urbana*

En los espacios intrametropolitanos, desligados de los centros financieros y de los conjuntos residenciales cerrados (autosegregados) de los grupos de población de mayores ingresos, se localiza la mayoría de los ciudadanos comunes y corresponden a los barrios marginales, populares o incluso los de clase media (que de acuerdo a las nuevas tendencias tenderían a desaparecer), y éstos en contraste con los centros financieros, experimentan un crecimiento demográfico y territorial. Estos modelos trastocan también las jerarquías urbanas, sustituyéndolas por la geometría de redes. Ya no se dan la innovación y la difusión por medio de la jerarquía urbana, pues las pocas ciudades globales son cada vez más diferentes de las restantes y sus innovaciones no se difunden a las otras ciudades. En esas grandes ciudades del neoliberalismo se aumenta la

---

<sup>147</sup> Taylor P., *World City Network: A Global Urban Analysis*, Londres y Nueva York, Routledge, 2004 y Castells M., *The Information Age: Economy, Society, and Culture*, vol. 1, *The Rise of Network Society*, 2ª ed. Oxford, Blackwell, 2000.

competitividad, pero existe una responsabilidad negativa de la globalización con respecto al bienestar ciudadano, ya que muchas grandes metrópolis, principalmente tercermundistas, no son precisamente lugares de prosperidad y se han convertido, para la mayoría de sus habitantes, en lugares de pobreza, desempleo y precariedad, tal y cómo se revisó en el capítulo anterior para el caso de las zonas metropolitanas de México. En las ciudades de América Latina, la visión dualista es predominante y muchos estudios focalizados en problemas de los sectores más pobres y en la economía informal muestran estas tendencias de manera clara<sup>148</sup>.

#### *4.1.2 El término “ciudad global” y su aplicación al caso mexicano*

En este sentido se considera que el concepto de “ciudad global”, más que un modelo a seguir, es valioso porque estimula la investigación sobre los cambios socio-espaciales de la actualidad. Hoy en día, la Ciudad de México se mantiene como el principal nodo natural de vinculación con las nuevas dinámicas económicas internacionales, por su infraestructura y concentración económica; sin embargo, ello no ha inhibido el desarrollo de lazos extranacionales de otras metrópolis y ciudades importantes del sistema urbano nacional. Particularmente, se han visto concurridas algunas ciudades fronterizas con Estados Unidos, así como otras localizadas estratégicamente en los puntos de entrada y salida de mercancías, de personas (puertos, aeropuertos) y en los corredores de comercio y turismo más importantes. Los términos en que se definen las metrópolis no son del

---

<sup>148</sup> Portes A. y Roberts B., Introducción. La ciudad bajo el libre mercado. La urbanización en América Latina durante los años del experimento neoliberal, en Portes A., Roberts B. R. y Grimson A., *Ciudades Latinoamericanas. Un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo*. Buenos Aires, Prometeo Libros, pp.19-74, 2005.

todo claros aún en nuestro país, empezando por el concepto “zona metropolitana” que es oficialmente adoptado por las instituciones federales<sup>149</sup>. Los resultados proporcionados por las dependencias oficiales mexicanas en cuanto a delimitación de zonas metropolitanas en el país son paradójicos<sup>150</sup>; así, por ejemplo, encontramos que localidades con alrededor de 50 mil habitantes, como Moroleón y Uriangato, en Guanajuato, se suman en una supuesta zona metropolitana (Uriangato-Moroleón) con menos de 100 mil habitantes para el año 2005. De igual manera, aparecen como metropolitanas Acayucan (Veracruz), Rioverde (San Luis Potosí) y Tecomán (Colima), todas localidades de menos de 150 mil habitantes para el mismo año y con crecimiento poblacional ínfimo o negativo y, sin problemas de tipo metropolitano. En contraste e igualmente extraño, resulta que capitales estatales como Culiacán, con cerca de 800 mil habitantes, o Hermosillo, con 700 mil, no están clasificadas hasta ese año como metropolitanas. Ante estas inconsistencias, resulta evidente que el concepto de zona metropolitana no podría ser asimilado al de metrópoli en el caso mexicano. No existe homogeneidad absoluta entre las ciudades de cierto tamaño y por ello resulta evidente que hay diferentes ámbitos metropolitanos, así como jerarquías entre ellos que es necesario reconocer, y no se puede pensar que los problemas de todas sean similares y que se puedan resolver de la misma manera. Tampoco las condiciones

---

<sup>149</sup> Con base en cifras censales y de los conteos de población de los años 1990, 1995, 2000 y 2005, las instituciones federales involucradas en el tema de la delimitación metropolitana publican conjuntamente lo que consideran como el sistema metropolitano del país (Sedesol, Conapo e INEGI, 2004, 2007). En estas publicaciones aparecen los criterios adoptados por este grupo interinstitucional. La delimitación que se mantiene vigente es la Delimitación de las Zonas Metropolitanas del 2010.

<sup>150</sup> A partir del año 2000 se cuenta con información de los lugares de trabajo de la población ocupada, por lo cual se han fortalecido los indicadores de área de mercado laboral, Sobrino L. J., *Zonas Metropolitanas de México en 2000: conformación territorial y movilidad de la población ocupada*, *Estudios Demográficos y Urbanos*, 2003 y Sobrino L. J., *Gobierno y administración metropolitana y regional.*, Instituto Nacional de Administración Pública, México, 1993.

y oportunidades de desarrollo son iguales, por lo que las políticas convenientes para aplicar en algunas metrópolis no necesariamente funcionarán en otras.

#### *4.1.3 La movilidad y su relación con el entorno metropolitano*

La relación entre organización espacial urbana y la movilidad cotidiana ha sido planteada desde la primera mitad del siglo pasado. Las concepciones teóricas en torno a este tema han ido variando en los planteamientos recientes en que se ha privilegiado la construcción de modelos con el enfoque en la economía urbana<sup>151</sup>. La relación entre la organización espacial urbana y los viajes al trabajo se ha abordado suponiendo la existencia de “subcentros”, considerados como áreas donde se concentra una oferta de empleo, algunas veces equiparables al área donde se asientan los viejos centros de las ciudades. El orden en que se presentan las metrópolis obedece a un orden jerárquico, no sólo en lo que se refiere al tamaño, sino también a la complejidad interna de cada una y a su vez ambos influyen en la cantidad e intensidad de los flujos económicos y sociales que se realizan en su interior. Actualmente, se sostiene la hipótesis de que, de acuerdo al tipo de actividades económicas en que se especializan y a las características de su población, las zonas metropolitanas muestran una mayor movilidad en comparación a las demás ciudades del país, de igual forma en su interior y en las áreas de mayor centralidad se concentran de una manera muy remarcada las principales actividades económicas urbanas, algunas de ellas altamente

---

<sup>151</sup> Fujita M. y Thisse J.-F., *The Formation of economic agglomerations: Old problems and new perspectives*, en Huriot J.-M. y Thisse J.-F., *Economics of Cities.*, Cambridge University Press, Cambridge, 2000.

especializadas<sup>152</sup>. Por lo tanto, la consolidación de cada metrópoli, en cuanto al tipo de actividades económicas, las etapas de metropolización que hayan transcurrido y los niveles de especialización de sus habitantes, entre otros aspectos, estarán interrelacionados con la composición familiar y la estructura por edades. Al interior entonces cada subcentro<sup>153</sup> formado debe caracterizarse principalmente por la atracción de trabajadores desde el mayor número de orígenes (ya sea desde unidades político-administrativas o desde grupos AGEB<sup>154</sup>), el grado de permanencia de los trabajadores en la unidad de análisis donde residen y la menor dispersión de sus trabajadores residentes (medida como proporción respecto de sus trabajadores y por el número de destinos), además de considerar que los flujos potenciales del personal ocupado pueden tener varias intensidades y distintos destinos, según el tipo de ocupación<sup>155</sup>. Resulta claro, entonces, que los municipios pertenecientes a una zona metropolitana que sean demográficamente más grandes y con mayor proporción de personas en edad de trabajar, generan una mayor cantidad de viajes a subcentros de trabajo y asimismo los municipios en los que una mayor proporción de sus trabajadores residentes tiene que viajar a otros municipios también reciben población trabajadores procedente de otros lugares de residencia. Quizá, la naturaleza de

---

<sup>152</sup> Para complementar la información, revisar en Anexos Finales: Cuadro 5. Indicadores en la delimitación de las zonas metropolitanas de México por municipio, 2010. Página 134.

<sup>153</sup> Se habla de la existencia de subcentros cuando el empleo fuera del área central tradicional es considerable y uniformemente disperso. La elevada importancia del empleo en otros lugares distintos al centro tradicional y el poder continuo de las economías de aglomeración “implican la presencia de subcentros de empleo que atraen trabajadores provenientes incluso de más allá de los límites de mercado de la propia zona metropolitana, creando la posibilidad de los traslados periféricos”. Giuliano G. y Small K. A., *Is the journey to work explained by urban Structure?*, *Urban Studies*, 1993.

<sup>154</sup> AGEB: Áreas Geoestadísticas Básicas.

<sup>155</sup> Para complementar la información, revisar en Anexos Finales: Gráfica 2. Evolución por área geoestadística básica en México. Página 145.

las actividades que son particulares en cada zona metropolitana contribuyen a establecer patrones distintos de movilidad. Otros factores que deben considerarse porque influyen en la movilidad son la distribución espacial de la población y de las actividades dentro de cada municipio y la accesibilidad de los trabajadores hacia algunos subcentros de trabajo, facilitada por la infraestructura de transporte. Importa destacar la movilidad total en todas las zonas metropolitanas, pues es la que al final de cuentas va a exigir un sistema de transporte adecuada con infraestructura que conecte los principales puntos de origen y destino de los flujos económicos y de todos los agentes que participan en la actividad económica; ésta movilidad general depende de la manera que las actividades se complementan y de la distribución espacial de la población e incluye tanto la entrada como la salida de trabajadores; algunos de los factores en este fenómeno que influyen también son la disponibilidad de puestos de trabajo y la estructura etaria.

#### *4.1.4 Jerarquía metropolitana*

Actualmente, en nuestro país no existe homogeneidad absoluta entre las ciudades de cierto tamaño y por ello resulta evidente que hay diferentes ámbitos metropolitanos, así como jerarquías entre ellos que es necesario reconocer, y que no se puede pensar que los problemas de todas sean similares y que se puedan resolver de la misma manera. Tampoco las condiciones y oportunidades de desarrollo son iguales, por lo que las políticas convenientes para aplicar en algunas metrópolis no necesariamente funcionarán en otras. El tamaño poblacional no es suficiente para definir el tipo o jerarquía de una metrópoli, pero está significativamente correlacionado con los indicadores de centralidad, y, por lo

tanto, puede acercarse al concepto de metropolitanismo. En un estudio comparativo de metrópolis en los cinco continentes, se encuentra que el efecto del tamaño guarda cierta relación con el tipo de problemas que enfrentan las ciudades y que, al pasar de un rango a otro en el sistema metropolitano, crecen los problemas que éstas enfrentan<sup>156</sup>. El criterio de competitividad de las ciudades es también debatible ya que tiende a ser razonablemente claro y que se ha aludido anteriormente en un apartado del presente trabajo de tesis: [...] alude al grado en el cual una ciudad, en comparación con otras ciudades en competencia, es capaz de atraer inversiones productivas que se traducen en generación de empleos e incremento en los ingresos, al tiempo de acrecentar y consolidar sus amenidades culturales, atractivos recreacionales, cohesión social y medio ambiente adecuado para su población residente<sup>157</sup>.

#### *4.1.5 Unidades de medición de la competitividad metropolitana*

Cabe mencionar que en México se han probado varias metodologías para medir la competitividad de las ciudades más importantes del país en dónde son tomados distintos factores; uno de ellos es la función político-administrativa que representa la ubicación de poderes y funciones administrativas en las capitales, ya se nacionales o de los estados, y que hace que esta característica las convierta de manera automática en ciudades con funciones centrales con respecto a su

---

<sup>156</sup> Antier G., *Les stratégies des grandes métropoles. Enjeux, pouvoirs et aménagement.*, Armand Colin, París, 2005. Dentro de este texto se comparan de forma sintética 90 metrópolis de todo el mundo en los aspectos más relevantes de su desarrollo y gestión, por lo que resulta una referencia muy importante en cuanto a los aspectos comparativos ya que se habla de metrópolis a partir de un millón de habitantes y de grandes ciudades a partir de 200 mil.

<sup>157</sup> Global Urban Competitiveness Project, Mission statement and activities of the Global Urban Competitiveness Project, Ottawa (inédito), 2005.



territorio regional y jurisdiccional; esta función puede ser considerada, junto con el tamaño poblacional de la localidad, como un aspecto más de centralidad urbana. El siguiente factor es la influencia regional: el concepto original de metrópoli mencionado anteriormente implica considerar que una metrópoli tiene un territorio circundante sobre el cual ejerce cierto dominio en las funciones de intercambio mercantil y de mercado laboral, fungiendo como nodo jerárquicamente superior. De este modo, la forma caprichosa del territorio nacional, junto con las condiciones históricas de cada región, explican la emergencia de otras metrópolis con áreas de influencia variadas que cubre prácticamente el total de la superficie del país. Su importancia se fue consolidando en el panorama nacional durante el periodo de industrialización bajo el modelo de sustitución de importaciones, prosiguiendo en la etapa del modelo de economía abierta. Ello conlleva al surgimiento de nuevos factores territoriales y de localización que inciden de manera especial en el desarrollo relativo de otras ciudades y metrópolis del sistema urbano nacional.

#### *4.1.6 Relación metropolitana con el mercado exterior*

Independientemente de la dinámica del mercado interno, en el régimen neoliberal las ciudades que se localizan en puntos de frontera cobran un nuevo auge debido al incremento de actividad que implican los intercambios de mercancías con el exterior. Así, las ciudades fronterizas han experimentado un claro dinamismo en los años noventa, aunque se ha frenado un poco ya para los primeros años del presente siglo. La dinámica se ha trasladado a las ciudades de playa, así como a los puertos marítimos y terrestres. Ahora el criterio territorial es medido con

indicadores como “situación de frontera” y “modalidad”<sup>158</sup> en corredores de transporte. Estos factores han sido considerados en la jerarquización metropolitana de la siguiente manera: a la situación de la localidad como frontera, ya sea terrestre, marítima o aérea, se le asignan los mismos valores de acuerdo con la importancia fronteriza.

#### *4.1.7 La evolución de la complejidad metropolitana: problemática y retos*

Cómo se ha mencionado anteriormente, la metrópoli no es una simple agregación, cada vez mayor, de trozos de ciudad, por lo cual los problemas metropolitanos no se pueden resolver por adición, de la misma forma que se resuelven en ciudades más pequeñas. La escala metropolitana y su complejidad de funciones hacen que los problemas metropolitanos sean de otro orden, no sólo cuantitativa sino cualitativamente, y que impliquen nuevas formas de gobernanza para decidir qué actores, quiénes y cómo deben actuar para resolver cada uno de ellos. Lo que está en juego en las metrópolis es de otra índole, pues en ellas se han diseñado estrategias particulares que se experimentan en metrópolis localizadas en distintas latitudes. Aunque las diferencias entre metrópolis pueden ser muy grandes, los retos que implica su gobierno y administración no lo son tanto, por lo que comparar experiencias exitosas en muchas ciudades puede ser de gran utilidad para resolver problemas en otras.

---

<sup>158</sup> La *modalidad* expresa la intensidad de los intercambios entre los nodos del sistema. Esta medida permite ordenarlos según el número de relaciones ofrecidas por cada uno. Herce Vallejo M., y Magrinya F. T., *La ingeniería en la evolución de la urbanística*, Departamento de Infraestructura del Transporte y Territorios, Universidad Politécnica de Cataluña, Cataluña, 2002.

Desde una perspectiva global, en la era moderna se puede hablar de tres generaciones de planes en el mundo, las cuales tuvieron eco en nuestro país. La primera va de principios del siglo XX hasta 1940, y constituye el esfuerzo planificador inicial en el que, con un crecimiento demográfico y urbano moderados, el objetivo era ordenar el crecimiento físico de las ciudades cuya población había desbordado los centros urbanos tradicionales. Se trataba de promover una estructura urbana con la idea de organizar funcionalmente a la ciudad mediante el trazo de redes de infraestructura y de transporte, agua, saneamiento y electricidad. En general, los primeros planes que datan de antes de la segunda guerra mundial, se enfrentaban al problema de organizar las expansiones abriendo vialidades más amplias para modernizar el tejido urbano ya existente, así como la dotación de transporte y equipamientos colectivos. Una segunda generación de planes urbanos en el mundo ocurre entre los años cincuenta y setenta, periodo marcado por una fuerte presión demográfica y un crecimiento económico notable. La ciudad proyectada debía resolver los problemas y déficits por medio de zonificaciones estrictas de vivienda, actividades económicas y equipamiento. Influidos por enfoques estadísticos y mucho mejor fundados en datos estadísticos, los planes se enfocaron, con una concepción bastante rígida de política urbana, en ordenar los efectos del crecimiento con distintas medidas, entre ellas la coordinación de las grandes inversiones de infraestructura y equipamiento. Este periodo coincidió también con la explosión demográfica y urbana, así como con la industrialización y urbanización aceleradas, el crecimiento económico y una política clientelar de las grandes corporaciones de trabajadores, que dirigían

invasiones de terrenos a cambio de votos (algo que aún sigue vigente en las grandes ciudades y, principalmente, en la ZMVM).

Entre 1990 y 2000, Ciudad Juárez y Tijuana se identifican dentro de las cinco zonas metropolitanas de mayor crecimiento y son acompañadas por dos polos turísticos: Cancún y Puerto Vallarta, y por Tehuacán en el estado de Puebla. Durante el decenio 2000-2010, el mayor crecimiento metropolitano lo registraron las ciudades turísticas de Cancún y Puerto Vallarta, además de la ciudad fronteriza de Reynosa teniendo una fuerte atracción para la población de otros municipios de Tamaulipas, seguido por Veracruz, Pachuca y Querétaro. En cuanto a PEA y PO, las cinco ciudades de mayor crecimiento son Cancún, Puerto Vallarta, Querétaro, Tijuana y Pachuca.

Se extendió con gran rapidez la periferia urbana irregular sin una visión de conjunto, pues los programas sectoriales fragmentarios pretendían organizar el desarrollo de las zonas de invasión periféricas que, como manchas irregulares, hacían crecer cada ciudad en un proceso de expansión territorial incontrolada. Poco a poco se fue acumulando un déficit igualmente acelerado de equipamiento, servicios y empleos en esas áreas de viviendas precarias, por lo cual la urgencia de dotar servicios básicos a esas zonas y avanzar en su regularización anulaba la viabilidad de los planes generales. Hacia el final de esta época se reinserta en México la voluntad de la planificación. Inspirada en la primera Conferencia Hábitat de Naciones Unidas, en Vancouver en el año 1976, en donde se perfilan nuevos conceptos sobre los asentamientos humanos y su papel medular en el desarrollo social, económico político y cultural en el mundo, en México se aprueba ese

mismo año la primera Ley de Asentamientos Humanos, en la cual figura por primera vez el término *conurbación*<sup>159</sup>. Y respecto a las conurbaciones, se establece que los gobiernos involucrados planearán y regularán en forma conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros urbanos. Una tercera etapa en la planificación se desarrolla en el mundo desde principios de los años ochenta y a ella corresponde propiamente la planeación metropolitana en nuestro país. Bajo el efecto del reforzamiento del pensamiento neoliberal y a raíz de las dificultades económicas en esta época, reflejadas en el endeudamiento público, surge la tercera generación de planes, hoy vigentes, en los que se adopta un enfoque más flexible, disminuyendo el énfasis espacial para favorecer la mayor atención a las condiciones sociales y a la eficiencia económica. En comparación con la planificación de etapas anteriores, los planes más recientes para la organización del territorio pasaron de una visión predominantemente espacial basada en infraestructura y zonificaciones funcionales, a otra concepción de desarrollo metropolitano más compleja que, poco a poco, va integrando problemas económicos, dimensiones ambientales y la búsqueda de objetivos de cohesión social. Así, la orientación de los planes ha variado, al tiempo que ha aparecido nuevos temas: de un acercamiento puramente espacial se pasó a otro sectorial (transporte, vivienda, actividad económica) y, después, cada vez más a una orientación por programas, los cuales corresponden a objetivos específicos (movilidad, equidad, competitividad) con horizontes temporales más próximos que faciliten la adaptación de los planes y los procesos de seguimiento y evaluación de

---

<sup>159</sup> En 1993 se modifica dicha ley y se añade el término “metrópoli”, sin establecerse claramente la diferencia entre ambos.

estos programas. Las dificultades intrínsecas al transporte metropolitano están ligadas a la variedad de agentes privados y públicos que intervienen en la prestación del servicio en una gran metrópoli. Ello crea la necesidad de una gestión integral en tres aspectos: físico, tarifario y administrativo; el primero referido a la variedad creciente de modos de transporte que es necesario coordinar en el territorio, creando un sistema integral en el que cada modo atienda de manera eficiente a los usuarios (los de menor capacidad alimentando la red de los de mayor capacidad), a la vez que se construya infraestructura para una intermodalidad más ágil. Esta necesidad intrínseca de un sistema complejo para administrarse de manera coordinada a fin de alcanzar niveles óptimos de eficiencia lleva a la creación de instancias de autoridad sobre el sistema de transporte metropolitano, e incluso de regiones metropolitanas, que en ocasiones incluye la gestión de la infraestructura vial primaria. En las principales metrópolis mexicanas se ensayan sistemas de transporte para mejorar las condiciones deficientes de movilidad de sus habitantes. La proporción del gasto que en promedio erogan las familias mexicanas en transporte supera los porcentajes observados en países avanzados y las condiciones de los traslados en cuanto a calidad son también inferiores a las de las ciudades del mundo desarrollado.

#### *4.1.7.1 La situación de la vivienda en las zonas metropolitanas*

El suelo y la vivienda para la población de ingresos bajos, que no puede tener acceso al mercado inmobiliario privado y que constituye la mayoría en nuestro país, siguen siendo una de las mayores preocupaciones en las grandes ciudades de países en desarrollo, como México. La forma en que estos amplios segmentos

de la población han conseguido su vivienda ha sido por medio de la invasión ilegal de predios y la autoconstrucción. El crecimiento de las Zonas Metropolitanas en las últimas décadas ha ocurrido de manera dispersa y atomizada en su periferia, en espacios ocupados con densidades de población muy bajas desde el punto de vista urbano y muy altas vistas con criterios rurales, en donde se mezclan actividades agrícolas de muy baja productividad y actividades urbanas de servicio desempeñadas en las propias localidades o en zonas más centrales de la metrópoli. En la década de los noventa se inicia la construcción de grandes conjuntos habitacionales de miles de viviendas de tamaño mínimo, aislados de la ciudad y de los poblados existentes y desprovistos de equipamiento, utilizando espacios de producción agrícola y preservación ecológica. Ello ha provocado problemas graves para los municipios metropolitanos, como segregación social, saturación de vialidades e imposibilidad de proveer servicios básicos a esa población.

La proporción de población que habita viviendas en condiciones de irregularidad alcanza niveles alarmantes<sup>160</sup>. Las medidas tomadas para remediar la situación, como la introducción paulatina de servicios, la regularización de predios y la construcción de viviendas de interés social en zonas muy alejadas de las ciudades, sin medios de comunicación adecuados, no han sido efectivas. Ello se debe a que no han sido tomadas otras medidas de política que orienten el mercado inmobiliario, como la construcción de reservas territoriales para la

---

<sup>160</sup> Se estima que la urbanización en la que domina la irregularidad en la tenencia de la tierra, el precarismo y el desorden urbano afecta entre 50 y 60 % tan solo en la ZMVM y a casi 70% de la porción correspondiente al Estado de México.

construcción de viviendas populares y el desarrollo de zonas planeadas donde se construyan las viviendas con servicios básicos a la vez que se instala equipamiento. Mientras no se vincule a estas zonas con infraestructura y transportes adecuados y se impulse la creación de empleos se seguirán promoviendo la especulación y el desorden urbano.

#### *4.1.7.2 El factor ambiental en el desarrollo metropolitano*

La dimensión ambiental abarca necesariamente muy diversos aspectos del desarrollo metropolitano, que comprenden la contaminación atmosférica, vinculada con los transportes y en menor medida con la operación industrial, la disponibilidad y distribución de agua, con parámetros de cobertura, de calidad y de sustentabilidad ambiental, y los sistemas y redes de drenaje, de alcantarillado y de energía eléctrica, cuya complejidad en infraestructura y operación demandan necesariamente un manejo coordinado a escala metropolitana y regional. Lo ambiental abarca también el manejo de áreas verdes y zonas de conservación ecológica, la disposición de residuos sólidos e incluso la prevención de riesgos, incluidos los de la salud y todos los aspectos vinculados con la seguridad, a los que cada vez están más expuestas las poblaciones urbanas.

#### *4.1.8 Planeación metropolitana*

La evolución de la planeación metropolitana indica que los planes siguen siendo indispensables. La existencia de un plan de desarrollo metropolitano vigente, aún con estas características de flexibilidad y con un carácter más consultivo que coercitivo o restrictivo, pero en el que se plasman objetivos, programas y



escenarios claros, se ha convertido en un elemento de valoración de las metrópolis, pues constituye siempre una referencia que, en principio, refleja las preocupaciones fundamentales ambientales y sociales de los gobiernos que las rigen y ponen un marco de referencia para la evaluación y el seguimiento de los programas y sus resultados. A pesar de su carácter consultivo, el distanciamiento entre los planes y las acciones no debería ser tal que se diluyeran tanto en la visión y los objetivos generales como las estrategias previstas para hacer uso de los recursos con una perspectiva sostenible en el mediano y largo plazo. La herramienta privilegiada hoy día para la transformación del espacio metropolitano ya no es el plan, sino los proyectos específicos que se negocian entre actores públicos, privados y locales, incluida la participación de la población que conforma las zonas metropolitanas. Hoy en día, se está frente a la crisis de los planes comprensivos que son sustituidos por proyectos como principal forma de intervención urbana. Su distanciamiento de los planes comprensivos se apoya en argumentos de “excepcionalidad” de los mismos por su tamaño, por su urgencia, por ser emblemáticos o eficientes, etc.; el objetivo de estos proyectos son los “lugares” y no los ciudadanos que los habitan, por lo cual los objetivos sociales de la planeación se van convirtiendo en retórica social. Estos proyectos urbanos a gran escala y su gestión corresponden a esquemas de gobernanza que soportan el desarrollo manejado por el mercado, pues se busca principalmente el beneficio económico en proyectos de alta rentabilidad. Así, las estrategias de intervención urbana se traducen en grandes “eventos internacionales” y proyectos de gran escala, muchas veces vinculados a los anteriores, y no en la reestructuración social como marco que busque el empleo y el ingreso para todos, por lo cual la

mayoría de las veces el resultado es que se promueven la desigualdad y la exclusión.

## **4.2 División Social del Espacio Urbano y Metropolitano**

Diversos autores coinciden en que los grandes cambios en la estructura económica e industrial mundial, que han transformado el mundo de las últimas décadas, también han cambiado el esquema espacial de las ciudades; sin embargo, es importante preguntarse en qué medida, de qué manera y con qué tiempos se dan estas transformaciones, además de como también las peculiaridades de la organización del espacio urbano pueden influir en la sociedad y en la vida de las familias. Habría entonces que interrogarse también si existen cambios importantes en la organización social del espacio que podrían vincularse a aspectos negativos relacionados con la globalización. Se afirma, que la globalización ha llevado a niveles sin precedentes el grado de segmentación y división social del espacio en las grandes metrópolis mundiales, incluyendo en los últimos años a las grandes ciudades latinoamericanas.

### *4.2.1 Transformación de las grandes ciudades: segmentación del espacio*

Hoy en día, la llamada ciudad posmoderna no presenta un corte brusco con el pasado, ya que existe una continuidad que se mantiene como consecuencia de los marcos legales, de las costumbres y tradiciones culturales, aunque también de la rigidez del marco construido, que no puede alterarse tan fácilmente. Es decir, las grandes transformaciones y la continuidad son las dos caras de los fenómenos

que se observan actualmente en muchas grandes ciudades del mundo<sup>161</sup>. En cuanto a la discusión sobre la “ciudad dual”, referida a la polarización extrema y a la existencia de dos partes contrastadas: la de los ricos y la de los pobres, se cree que implica una simplificación exagerada de la realidad, ya que las divisiones dentro de las ciudades son mucho más complejas y, si bien existen grandes extremos de riqueza y pobreza que probablemente se han acentuado en nuestro país con los recientes procesos de globalización, también se da una graduación de situaciones entre las clases medias y trabajadoras, con límites más elásticos y permeables<sup>162</sup>. Es asimismo importante destacar que los cambios en la división social del espacio, que se pueden observar en la estructuración de las ciudades, no se encuentran tanto en los grandes lineamientos de su organización espacial como en la aparición, dentro estas grandes divisiones, de nuevos componentes urbanos que tienen una magnitud no observada. Así, se puede señalar que en un nivel más macro se pueden encontrar esquemas espaciales que muestran una ciudad dividida que no ha cambiado mucho con el tiempo (en general para las zonas metropolitanas en México), pero en un segundo nivel de mayor desagregación espacial es posible encontrar áreas más específicas, afectadas muchas veces por fuerzas internacionales o por procesos de cambio que se dan dentro de los países o de las entidades locales. Estas formaciones son, por ejemplo, los megaproyectos de alta tecnología, los nuevos aglomerados en las zonas periféricas, los cambios que surgen como consecuencia de procesos de

---

<sup>161</sup> Soja E. W., *The technopolis of Southern California*, *Environment and Planning*, 1989; Marcuse P., y van Kempen R., *Globalizing Cities. A New Spatial Order?*, Blackwell Publishers, Oxford, 2000.

<sup>162</sup> Fainstein S., Gordon I., y Harloe M., *Divided Cities. New York and London in the Contemporary World*, Blackwell, Cambridge y Oxford, 1992.

“gentrificación”, los barrios cerrados para las clases altas o medio-altas. Las estrategias para evitarse y reagruparse cubren todas las categorías y organizan las formas de coexistencia social en el territorio. Mientras que la pobreza salta a la vista, el temor al desclasamiento o el deseo de estar entre pares resulta menos transparente. Por lo tanto, el medio social inmediato no constituye una contingencia secundaria de la existencia, sino que se impone como una condición esencial del desarrollo de cada uno. De ahí la gran importancia del estudio de la división social del espacio y de su influencia en la sociedad y que se han llevado a cabo para algunas ciudades de América Latina.

#### *4.2.2 Estructura social urbana: división socio-económica del espacio*

La localización de grupos sociales en el espacio urbano es consecuencia de una compleja interacción de la estructura social, los procesos de producción del marco urbano construido (en particular, en la intervención del Estado) y las preferencias de las familias. Es importante señalar que los grupos más afluentes deciden, en general instalarse en los lugares con mejores condiciones físicas y más protegidos; de esta manera se mantienen también los altos precios de sus viviendas; en el caso contrario, las familias más pobres están condenadas a vivir en zonas alejadas y poco aptas para el poblamiento, lo cual también tiene una aparejada concentración de las mismas, sobre todo en aquellas ciudades donde estos grupos tienen mucho peso dentro de la estructura social urbana. En cuanto al uso del término “segregación”<sup>163</sup>, no solo se aplica a los grupos más pobres sino

---

<sup>163</sup> En América Latina las investigaciones sobre este tema versan mayormente sobre la segregación de grupos socioeconómicos. Asimismo, se necesita aclarar en referencia a la división social del espacio cuando se habla de los grandes lineamientos de la organización del espacio urbano y de segregación cuando se hace

también a los más afluentes. Se considera de particular interés tomar en cuenta la división social del espacio, haciendo énfasis en lo que implica para los sectores más pobres de la sociedad urbana su concentración y localización en las ciudades de países latinoamericanos, y de México en particular; se pueden mencionar la escala de la segregación y las condiciones socioespaciales de las zonas homogéneas donde viven las familias pobres como los factores negativos de este fenómeno urbano<sup>164</sup>. Para América Latina, la división social del espacio ha incluido principalmente a las clases populares, en parte por medio de la formación y expansión de los asentamientos irregulares, los cuales han servido para reproducir la fuerza de trabajo a un costo muy bajo; para el caso de México, esto ha representado, sin duda, un cierto grado de mejoramiento en las condiciones de vida de los migrantes pobres de las zonas rurales más atrasadas, que comenzaron a llegar a las ciudades, aunque también es posible afirmar que en algunas ocasiones el aumento de su bienestar ha sido más simbólico que real. Si bien es cierto que existe una alta proporción de familias pobres que viven en áreas periféricas, donde predominan los asentamientos irregulares, también se dan situaciones intermedias que han ido apareciendo con la industrialización y la modernización de las economías locales y el peso de estos grupos en las sociedades urbanas puede variar de acuerdo con la historia y el grado de desarrollo de los diferentes estados del país, aunque existen pocos estudios que

---

alusión a los estudios espaciales más desagregados, porque es en esta última escala donde, realmente se podía hablar de segregación.

<sup>164</sup> Sabatini F., *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*, Banco Interamericano de Desarrollo, Departamento de Desarrollo Sostenible, División de Programas Sociales, en [www.iadb.org/idex.cfm](http://www.iadb.org/idex.cfm), Washington, D.C., 2003.

traten de analizar la división del espacio y su relación con la estructura social de las ciudades en las últimas décadas.

#### *4.2.3 Influencia de las políticas habitacionales en la división socio-espacial*

Si bien no son sólo las políticas habitacionales las que tienen incidencia en las diferencias socioespaciales en las ciudades<sup>165</sup>, es evidente que los diferentes programas y acciones desarrollados por los organismos de vivienda han tenido un impacto considerable en la trama urbana y en la división social del espacio, siguiendo una lógica de mercado en cuanto a localización de los grupos sociales en el espacio metropolitano, es decir, los conjuntos más periféricos también se comportan reproduciendo las pautas de división social del espacio, en cuanto a la localización de los estratos de menores recursos hacia la periferia. En lo que se refiere a las operaciones de renovación urbano-habitacional, es posible afirmar que se podrían observar en las últimas décadas algunos cambios en la acción del Estado, como consecuencia de la presencia de movimientos urbano-populares, que vienen creciendo desde los años ochenta. En cuanto a la política del Estado con respecto al establecimiento de los sectores populares en la periferia, en los llamados “asentamientos irregulares”, ésta ha sido en general de apoyo a los mismos, mediante procesos de regularización de la tenencia de la tierra, para lo cual se han creado instituciones especializadas, tanto para su regularización de los asentamientos establecidos en tierras ejidales y comunales como los de

---

<sup>165</sup> Además de la política de vivienda, hay medidas reguladoras del Estado que influyen en la división del espacio, como los planes reguladores, que afectan principalmente los usos de suelo en las ciudades. Por otra parte, existen instituciones de carácter fiscal destinadas al cobro de impuestos prediales, derechos por servicios de agua y también ciertas acciones directas del Estado, como la construcción de vialidades, la introducción de redes de servicios, los proyectos de renovación urbana, etc., que tienen incidencia directa o indirecta en la organización social del espacio metropolitano.

propiedad privada y, pese a que dichos procesos se han agilizado después de una primera etapa en que fueron muy lentos y escasos, todavía resultan complicados y la introducción de servicios y mejoramiento del hábitat en esos asentamientos, ha tenido un ritmo muy lento y complejo para sus habitantes. Sin embargo, la gran expansión de la mancha urbana no sólo se da con el crecimiento y extensión de los asentamientos irregulares, sino también como consecuencia de las nuevas políticas de vivienda que han permitido la realización de conjuntos habitacionales en zonas muy distantes del área central de la ciudad. En dichas zonas el suelo es más barato, pero se encuentran totalmente alejadas de centros de servicios y equipamiento y resultan de difícil acceso para los habitantes de las mismas. La gran dispersión y el crecimiento fragmentado de la mancha urbana, son consecuencia en parte de dichas políticas de vivienda para aquellos sectores de la población que no pueden pagar los altos costos del suelo más central y que se acompañan, asimismo, de un control cada vez mayor de las acciones habitacionales por el sector inmobiliario, con una disminución importante del papel del Estado con las mismas<sup>166</sup>.

#### *4.2.4 Desarrollo de la división socio-espacial: el papel de los servicios*

Estos tipos de urbanización o poblamiento constituyen un factor explicativo relevante de las trayectorias descritas a lo largo del presente trabajo de investigación, que ya los factores referidos al agua entubada y el hacinamiento tienen mucho que ver con la existencia de desarrollos habitacionales planeados o bien, de asentamientos irregulares que permanecen mucho tiempo en condiciones

---

<sup>166</sup> Coulomb R. y Scheingart M., *Entre el Estado y el mercado. La vivienda en el México de hoy*. UAM/Azcapotzalco-Miguel Ángel Porrúa, México, 2006.

precarias en cuanto a la vivienda y los servicios. De igual manera, la presencia de conjuntos habitacionales se relaciona también con los niveles de ingreso de la población, que, si bien muchos de esos conjuntos son de interés social, a ellos no han tenido acceso los niveles salariales más bajos, situación que se ha agudizado en los últimos años, cuando la mayoría de las viviendas construidas se dirigieron a familias que ganaban más de cuatro salarios mínimos. En cambio, además de la falta de servicios y de la precariedad de la vivienda, en los asentamientos irregulares predominan los sectores de menores ingresos. Por otro lado, en los asentamientos que se desarrollaron a partir de los años ochenta, el ascenso social no se había dado, ya que en general se observaba una continuidad en cuanto al tipo de ocupación y escolaridad de los hijos con respecto a los padres. En cuanto a este tipo de aspectos, se puede observar también que, pese a que el hábitat se encontraba en mejores condiciones físicas, por el mejoramiento de la vivienda, la incorporación de redes de servicios básicos, la pavimentación de las calles, etc., las condiciones del trabajo habían empeorado notablemente, con un aumento importante de la desocupación y subocupación, particularmente de los jefes de familia. El deterioro de la vida social en este tipo de asentamientos brinda elementos para interpretar cuál puede ser evolución de los mismos. Actualmente se ha mostrado un enorme crecimiento de la población y una gran expansión urbana; sin embargo, se han mantenido los lineamientos generales de la división social del espacio, ubicándose los sectores más afluentes en el centro y los de menores recursos en la periferia. De esta manera, los tiempos relativos al mejoramiento de las condiciones socioespaciales de las diferentes unidades han sido distintos, tal y como se ha descrito en referencia a las trayectorias de las



unidades político-administrativas. Sin embargo, no puede negarse tampoco, una mejoría generalizada en el conjunto de las zonas metropolitanas, que parece haberse dado por el ascenso de muchas unidades de análisis y, también, por una evolución positiva en los valores de algunas variables, particularmente en lo que toca a la educación posprimaria, al hacinamiento de viviendas y a la expansión de redes para el agua entubada, aunque las diferencias siguen siendo abismales entre dichos estratos. Además, la suburbanización de enormes contingentes de población en zonas que están progresivamente más distantes del centro metropolitano ha traído consigo, una segregación más acusada de la población en condición de pobreza. La viabilidad de las metrópolis se va construyendo paulatinamente sobre las bases que definen las sociedades y sus gobiernos, apoyados en su capacidad para adoptar las soluciones más adecuadas a los grandes retos y desafíos que enfrentan.

### **4.3 Consolidación Metropolitana y Acción del Estado**

Actualmente el tamaño de las economías es medido por su valor agregado y guarda estrecha relación con los tamaños de sus poblaciones, aunque ésta no se unívoca; por lo que hoy en día la concentración del valor agregado metropolitano en las cinco principales zonas metropolitanas es de alrededor del 60% y se encuentran en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM); la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM); la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG); la Zona Metropolitana de Puebla (ZMP); la Zona Metropolitana de Tijuana (ZMT) y Ciudad Juárez. Dicho índice de concentración apunta a un proceso de escasa dispersión, y un reacomodo en la distribución espacial de la actividad económica.

En cuanto al Valor Agregado per cápita, en 1998 Cancún poseía el más alto; para 2003, Tehuantepec y Tula aparecen entre las primeras cinco posiciones y en 2008 Coahuila de Zaragoza se posicionó con el PIB per cápita más alto. Si bien estos promedios de Valor Agregado per cápita en las zonas metropolitanas de México mejoraron entre 1998 y 2008, las disparidades intermetropolitanas, medidas estadísticamente, se ensancharon. Las pérdidas relativamente pequeñas pero graduales de la ZMVM y Guadalajara; el avance y consolidación de Monterrey como segundo centro económico; el deterioro relativo de varios de los tradicionales centros maquiladores y manufactureros del norte del país; el avance consistente de Puebla y Toluca, pero sobre todo de la ciudad de Querétaro, plantean una consolidación de las economías metropolitanas en todo el país.

#### *4.3.1 Elementos de la consolidación metropolitana y sus principales tendencias*

En cuanto al pensamiento económico, algunos autores plantean que la especialización, el capital humano y las instituciones son factores explicativos del crecimiento de las ciudades<sup>167</sup>; mientras que otros argumentan que las estructuras sectoriales tienen importantes implicaciones sobre un espectro de variables de la organización y evolución productiva de las metrópolis<sup>168</sup>. A su vez, la diversidad de contextos y etapas de desarrollo imprimen un carácter desigual al desempeño económico y trayectorias de las Zonas Metropolitanas, las cuales presentan tendencias dispares en las estructuras productivas debido al creciente peso del sector terciario. En la evolución de todo el sistema metropolitano se observan

---

<sup>167</sup> Storper M., Agglomeration, Trade, and Spatial Development: Bringing Dynamics Back In., *Journal of Regional Science*, 2010.

<sup>168</sup> Suárez-Villa L., "Metropolitan Evolution, Sectoral Economic Change, and the City Size Distribution, *Urban Studies*, 1988.

tendencias generales como la pérdida de dinamismo económico y poblacional hasta la crisis de 2008, y en general durante la década 2000-2010, donde también aparece una creciente ineficiencia económica promedio de todo el sistema urbano nacional. Se han otorgado facultades al Congreso para expedir las leyes que establezcan la concurrencia de los gobiernos federal, estatal y municipal en materia de asentamientos humanos y a este último se le asigna la tarea de formular, aprobar y administrar los planes de desarrollo urbano-municipales. Respecto de las conurbaciones, se establece que los gobiernos involucrados planearán y regularán en forma conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros.

#### *4.3.2 Formación de instituciones metropolitanas: acción del Estado*

Se formó la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOP) para llevar a cabo integralmente la planeación, la normatividad sobre asentamientos humanos, la construcción de una gran infraestructura de comunicación y la administración del patrimonio. Ésta fue la “época de oro” de la planeación urbana en México, pero este gran esfuerzo se empieza a desarticular a partir de 1982, coincidiendo con las sucesivas crisis económicas que afectan al país.

En México, el nuevo giro se apoya en la expedición de la Ley de Planeación, que reforma la de 1930, y el establecimiento del Sistema Nacional de Planeación Democrática; se crean los Comités de Planeación del Desarrollo (Coplades) en todas las entidades y en muchos municipios, pero sin volver a integrar la planeación territorial a la del desarrollo, la cual estuvo dirigida a los aspectos

económicos y sociales con un carácter sectorial. En el ámbito administrativo, la SAHOP se convierte en la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (Sedue), perdiendo su responsabilidad sobre las obras públicas y, por ende, la posibilidad de influir en la determinación de la inversión federal en el territorio. Posteriormente se transforma en Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol), a raíz de la expedición de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección Ambiental, de la que surge la Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (Semarnap), ahora Semarnat, a cargo del ordenamiento ecológico, que se concibe como una dimensión clave del desarrollo territorial, pero desligada de la planeación del desarrollo urbano.

En 1993 se modifica el marco legislativo al expedirse una nueva Ley General de los Asentamientos Humanos, que introduce temas relativos a las reservas territoriales y la participación social en los procesos de planeación urbana, así como el fomento y control del desarrollo urbano. Sin embargo, sobre la cuestión metropolitana la nueva ley, vigente hasta ahora, sólo establece relaciones de concurrencia y posible colaboración voluntaria entre los distintos ámbitos de gobierno<sup>169</sup>.

Las formas de gobierno ensayadas en las metrópolis del mundo han sido de muy diversos tipos en cuanto a la dimensión del territorio sobre el cual tienen

---

<sup>169</sup> En los artículos 7 y 8 se señalan las atribuciones de la Federación y de los municipios para “participar en la planeación y regulación de zonas conurbadas”, y en el artículo 12 de esta misma ley se introduce una nueva modalidad de colaboración al señalar que: “La Federación, y las entidades federativas podrán convenir mecanismos de planeación regional para coordinar acciones que propicien el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos ubicados en dos o más entidades, sea que se trate de zonas metropolitanas o de sistemas de centros de población cuya relación lo requiera”. Con el mismo objetivo se aprueba la inclusión de una fracción IX al artículo 122 de la Constitución, que dice: “La coordinación metropolitana se sustentará en el acuerdo de voluntades entre las distintas jurisdicciones locales y municipales entre sí, y de éstas con la Federación y el Distrito Federal [...] en términos de los convenios que se suscriban”.

jurisdicción, así como en lo que se refiere a las formas que adoptan las autoridades metropolitanas. Sobre los ámbitos territoriales, el espectro va desde las zonas centrales de las metrópolis hasta autoridades que gestionan vastas regiones dentro del área de influencia de dichas metrópolis. Existe un abanico inmenso de formas de organización de gobierno, casi tantas como metrópolis en el mundo, pero se pueden distinguir dos tendencias opuestas: la primera es construir autoridades unitarias institucionalizadas sobre el ámbito metropolitano, con atribuciones sobre funciones específicas que pertenecen a esta escala. A partir del reconocimiento jurídico de estas regiones, el poder se delega o se comparte con autoridades (casi siempre elegidas directamente) e instituciones metropolitanas. Pero quizá el aspecto más relevante de esta opción se encuentra precisamente en la constitución de un nuevo poder -pues las ciudades y sus poderes locales o municipales han precedido la formación de las metrópolis-, al cual se le delegan atribuciones que estaban antes en manos de estados y municipios, e incluso del poder federal. Esto implica en la práctica la creación de un cuarto nivel de gobierno, que por lo general se contrapone con los municipios y estados, por lo que el gobierno nacional (central) siempre se mantiene como árbitro legítimo ante la instancia metropolitana que puede tener un papel ambiguo. En el otro extremo se encuentran situaciones de poderes divididos que se mantienen fragmentados o tienden a recurrir a lógicas coordinadas de poder y de estrategias en el territorio, estimuladas muchas veces con incentivos económicos-financieros. Las zonas metropolitanas sobre las que operan sólo están definidas estadísticamente y no jurídica o institucionalmente, aquí únicamente existen herramientas de coherencia metropolitana como lo son las agencias especializadas que se multiplican y que

están encargadas de gestionar aspectos específicos del funcionamiento de la ciudad. Esta fragmentación de gobiernos locales lleva también a procesos de asociación entre colectividades que se mantienen como foros regionales o instancias de consulta y concentración, siempre dependientes de los poderes locales que se pueden adherir o separar de estas instancias voluntariamente; entre estos extremos se ensayan múltiples formas de gestión de los problemas metropolitanos, en los que se busca readaptar las fórmulas federales tradicionales hacia formas más operativas de gobierno de los territorios metropolitanos.

#### *4.3.3 Normatividad metropolitana*

En México, la compleja normatividad federal del desarrollo metropolitano ha sido replicada en las entidades federativas<sup>170</sup>. A pesar de este gran arsenal de leyes y normas, los logros alcanzados en la gestión metropolitana son muy limitados, lo cual se ve reflejado en la ineficiencia para solucionar o encauzar las grandes necesidades y carencias en las principales metrópolis del país. Sin embargo, en años recientes se observa un renovado interés por buscar opciones y formas de organización más eficaces que permitan superar las contradicciones entre los ámbitos territoriales en los que se presentan los problemas y demandas económicas y sociales de solución.

Existen propuestas apoyadas en el análisis de las limitaciones que enfrenta el marco normativo actual para actuar eficazmente sobre el ámbito metropolitano<sup>171</sup>;

---

<sup>170</sup> Garza G., y Rodríguez F. A., *Normatividad urbanística en las principales metrópolis de México*, El Colegio de México, México, 1998.

<sup>171</sup> Eibenschutz Hartman R., Problemática y planeación metropolitana, ponencia presentada en el diplomado El Legislativo ante la Gestión Metropolitana., Programa Universitario de Estudios Metropolitanos, Universidad Autónoma Metropolitana, México, 2007., Iracheta C. A., Vivienda y suelo urbano en ZMVM, en

tales como la creación de parlamentos integrados por legisladores de las entidades involucradas, para que las zonas metropolitanas cuenten con nuevas formas de gobierno que permitan construir legislaciones, lineamientos y políticas públicas unitarias coordinadas integralmente<sup>172</sup>; además de la instalación de consejos para el desarrollo metropolitano y de amplia participación y control social en las metrópolis, así como comisiones por especialidad y consejos consultivos de ciudadanos y de expertos en materia<sup>173</sup>, acompañado de la formación de institutos de planeación, como instancias técnicas responsables de la planeación integral y a largo plazo de las metrópolis<sup>174</sup>. También existen miras a la creación de agencias metropolitanas de desarrollo cuya finalidad es incorporar nuevas formas de gestión y gerencia pública en el desarrollo económico metropolitano para elevar la competitividad. En ellas, el sector privado y el público, con responsabilidades y garantías recíprocas, colaborarán en el diseño de estrategias y el incremento de las inversiones, así como en provisión de equipamiento y servicios metropolitanos para mejorar la productividad de las empresas de servicios de cooperación pública y privada, que de acuerdo con esquemas contractuales ejecuten proyectos de equipamiento o para la prestación de servicios públicos. De igual forma, la creación de observatorios para integrar y operar sistemas de información sobre la evolución de los procesos metropolitanos y, por último, la constitución de fondos

---

Metrópoli/2025, *Una visión para la Zona Metropolitana del Valle de México*, Centro de Estudios para la Zona Metropolitana, México, 2006.

<sup>172</sup> Sodi D., *Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 45, 71, 73, 115, 116 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a fin de posibilitar la existencia de órganos de gobierno y coordinación metropolitana*, entregado en el Salón de Sesiones del Senado de la República a los 8 días del mes de septiembre, 2005.

<sup>173</sup> González Coghlan M., *La experiencia en la planeación e instrumentación en la Zona Metropolitana del Valle de México*, ponencia presentada en el diplomado El Legislativo ante la Gestión Metropolitana, Programa Universitario de Estudios Metropolitanos, Universidad Autónoma Metropolitana, México, 2007.

<sup>174</sup> Una experiencia anterior son los institutos municipales de planeación creados a partir del año 2000.

para el financiamiento de proyectos de alcance metropolitano, que se sumen a otros esfuerzos de coordinación financiera, fiscal y metropolitana.

#### *4.3.4 Instrumentación político-administrativa en las zonas metropolitanas*

Algunos de estos instrumentos en versiones más o menos estrechas y no plenamente desarrollados han sido establecidos en ciertas metrópolis del país. Su aplicación ha requerido un gran esfuerzo de coordinación entre autoridades municipales, estatales y federales para lograr concretar acciones, proyectos y programas de mediano plazo que atañen a las poblaciones y los territorios de sus diversas unidades político-administrativas. Incentivar la colaboración mediante la coordinación entre instancias de gobierno, particularmente la intermunicipal, constituye la opción más viable para la gestión metropolitana en México, considerando las condiciones políticas actuales. En América Latina, en general, y en México, en particular, el gobierno ha sido reacio para avanzar hacia la institucionalización de instancias de gestión metropolitanas, por lo que la tendencia ha sido hacia el fortalecimiento territorial y administrativo de los municipios<sup>175</sup>. Los problemas y demandas son de tal magnitud que, ante la limitación de los recursos financieros públicos, la colaboración gubernamental con agentes privados intenta generar economías de escala y mayor eficiencia y equidad en la provisión de servicios urbanos. Sin embargo, las exigencias a escala metropolitana son cada vez mayores, desde aquéllas de tipo técnico que requieren

---

<sup>175</sup> En particular, el artículo 115 de la Constitución Mexicana, que precisa la competencia del municipio en las materias asociadas con el manejo del territorio, con la planeación y administración urbana, y con los preceptos de ingreso asociados con la propiedad raíz (impuesto predial) como fuente principal de la Hacienda municipal. Goya C., El esquema fiscal en el ámbito metropolitano, ponencia presentada en el diplomado El Legislativo ante la Gestión Metropolitana, Programa Universitario de Estudios Metropolitanos, Universidad Autónoma Metropolitana, México, 2007.



acuerdos y las de carácter financiero que limitan las posibilidades de llevar a cabo proyectos hasta las de tipo democrático y político que exigen relaciones más cercanas entre estado y ciudadanos. Ante tal complejidad las respuestas son variadas: comisiones, fondos, fideicomisos, consejos, institutos, agencias etc. Ello con la finalidad de construir una nueva concepción de gobernanza en la cual los actores involucrados y la ciudadanía, en especial, encuentren espacios de participación. Los casos en que los mecanismos de coordinación intermunicipal resultan exitosos son todavía escasos. Aunque se han buscado respuestas en toda la gama de opciones conocidas, experimentando su adaptación a las condiciones de las metrópolis nacionales, los resultados son también de corte mixto y parecen apuntar a la necesidad de crear mayores incentivos para la cooperación y mejores mecanismos de coordinación, pues hasta ahora la sola “buena voluntad” de las partes no parece haber sido suficiente.

## **CONCLUSIONES DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN**

Actualmente, y gracias a una globalización increíblemente acelerada, las últimas innovaciones tecnológicas unidas a complejos cambios de carácter económico y social han dado como resultado una ruptura generalizada en las pautas de localización de prácticamente todos y cada uno de los elementos que componen las aglomeraciones urbanas por distintas que éstas sean; a partir de esto, las zonas metropolitanas hoy en día se han fortalecido como referente territorial en los estudios urbanos y regionales, y además constituyen una fuente de elementos analíticos de importancia innegable, así como de unidades preponderantes de observación, análisis y acción.

El proceso de metropolización ha generado una mayor complejidad del sistema urbano, con nuevos centros de gravedad económica y de población, y a su vez, una fuerte diferenciación espacial; por lo tanto, todas las ciudades en el mundo presentan aspectos particulares, irrepetibles y no son fácilmente abordables teóricamente, si embargo, todas poseen economías de aglomeración, relaciones de centro-periferia, rendimientos crecientes y todas cuentan con relaciones de concentración y dispersión económica y poblacional.

El descuido que ha existido respecto a la integración del análisis demográfico con el económico quizá se explique en parte por el hecho de que no ha funcionado en México un mecanismo suficientemente elaborado y centralizado de planificación del desarrollo económico y social. Si bien es

cierto que se han llevado a cabo en México planes de inversión pública, planes sectoriales y políticas más o menos coordinadas de desarrollo económico; no ha existido un verdadero plan a mediano o largo plazo que abarque todos los sectores y defina los objetivos y los medios para alcanzarlos. Al no existir semejante plan, no ha habido tampoco consideración acerca del desarrollo económico-demográfico ni de sus implicaciones. Adicionalmente, la insuficiencia de ahorros del sector público da lugar a que se haga uso excesivo del crédito interno y del externo para financiar la inversión pública. Si se aumentara sustancialmente el gasto público en educación, salubridad y bienestar para hacer frente al déficit acumulado de demanda de esos servicios y a las crecientes necesidades frente a la marginación y pobreza urbana, sería preciso modificar las políticas fiscales y monetarias, en consecuencia, debe tenerse en cuenta la incidencia del crecimiento demográfico para su implementación. Por otra parte, a medida que se avanza en estudios de interrelación demográfica-económica-social, se deberían proveer elementos que ayuden en la formulación de una política demográfica, tanto en términos generales como en aspectos específicos ya que de ello la trayectoria del crecimiento económico en México dependerá fundamentalmente, además de la inversión y la forma en que se distribuye espacialmente el conjunto de actividades económicas, particularmente, de la distribución entre lo rural y lo urbano.

Se ha concluido en tanto que el proceso de urbanización de los últimos treinta años ha tenido un efecto positivo en el crecimiento del producto de la

economía, ya que la expansión de las áreas urbanas ha representado un crecimiento del mercado interno y ha elevado la división y especialización del trabajo, con su consecuente aumento en la productividad. Esta situación genera una mayor demanda de insumos y una producción más elevada junto con una disminución de los costos de transporte y comunicación generando una ventaja para las empresas ubicadas en zonas urbanas. De igual forma se han modificado los patrones de demanda en favor de los sectores de servicios y de manufacturas, que propician la diversificación de los bienes y servicios en el mercado.

Se concluye también que algunos de los esfuerzos conceptuales poseen una óptica muy limitada y ahistórica, de corte meramente normativo, lo cual dificulta la explicación adecuada de la lógica de la distribución territorial del proceso productivo y su interrelación con el desarrollo económico. Para ello, resultaría necesario acudir a investigaciones empíricas y de corte histórico-estructural que estudian dicho proceso. El perfil de México, como un país con un elevado grado de urbanización y superconcentración de la producción mercantil en sus principales ciudades, requiere que se conozca, con el mayor rigor analítico posible, así como su naturaleza económica y los requerimientos que demandan para intentar insertarse exitosamente entre los principales megaurbes que constituyen los pináculos más competitivos de la economía mundial.

Al ser el sector servicios el más importante de la economía mexicana, cualquier intento de diseñar un nuevo modelo de desarrollo económico que sustituya a la fracasada política neoliberal instrumentada en México, deberá

tener como eje la articulación intersectorial de la producción terciaria con la industrial y la agrícola, puesto que la elevada heterogeneidad de la economía nacional indica que en general las actividades económicas en las zonas metropolitanas son más productivas, pero tienen también costos más elevados. En este sentido puede asegurarse que el proceso de urbanización no sólo representa la expresión espacial del crecimiento económico, sino que también tiene efectos relevantes en su dinamismo y, por tanto, ambas variables se retroalimentan.

Otro aspecto que hay que destacar a manera de conclusión, es cómo la homogeneidad de los grupos más pobres o de estratos más bajos, que habitan en zonas periféricas, es mucho mayor que la que existe en zonas centrales habitadas por grupos de sectores altos y medios; ya que en estas zonas periféricas segregadas se cumplen más las condiciones de desigualdad socio-económico-espacial urbana. No se debe perder de vista que un monto relativamente satisfactorio del ingreso, es insuficiente para que la población tenga condiciones de vida adecuadas ya que aún son necesarios mayores montos de inversión en las condiciones de habitabilidad, la inclusión de programas efectivos y de bajo costo para el mejoramiento de la vivienda y, sobre todo, promover el desarrollo económico ligado a condiciones laborales con ingresos adecuados para resolver las carencias de las familias mexicanas.

Se concluye ciertamente que, la marginación urbana es el tema de nuestra actualidad. Es el asunto del siglo XXI, como lo fue el de la marginación rural en décadas del siglo pasado. Ese descuido civilizatorio de las áreas

campesinas generó las mayores convulsiones sociales y las confrontaciones y revoluciones y un caso de ello es el de nuestro país junto con el de China, Rusia, India o Brasil, debido a que el empobrecimiento incluye, además de su dimensión económica, que es lo fundamental, otras manifestaciones, como rezago cultural, salud y educación, además de implicaciones de orden moral. Otro aspecto frecuentemente soslayado es el empobrecimiento cultural, asociado a los modos de vida de los habitantes de las zonas conurbadas, que no sólo carecen de los servicios básicos, sino que se encuentran marginados de la vida cultural.

En cuanto a políticas a seguir, se ha concluido en esta investigación que los municipios afectados no podrán por sí solos superar su situación sin una enérgica participación del Estado federal y local, asimismo, se exige una mejor y real coordinación con los agentes económicos del sector privado para el tratamiento de aspectos fundamentales como transporte, vialidades, corredores industriales, centros educativos y principalmente en todo lo referente a grandes obras de infraestructura cuyo costo supera las capacidades individuales del gobierno local.

Dentro de un aspecto teórico, y dado que la población urbana se concentra en ciudades cada vez mayores, la definición de metrópoli debería apearse más a indicadores funcionales de metropolitanismo y no sólo a criterios numéricos, de contigüidad político-administrativa o de política urbana que actualmente se privilegian, además de fomentar una exigencia ineludible para los gobiernos de estas grandes concentraciones poblacionales en la acción planificadora de modo que el objetivo de estos planes sea concebir y

proponer una organización espacial y funcional de la metrópoli que permita asegurar en el mediano y largo plazo las mejores condiciones para la vida cotidiana de la población y el desarrollo de las actividades económicas.

De igual manera se concluye que las leyes generales del desarrollo económico que subyacen en las tendencias poblacionales señaladas operan también dentro de cada sociedad. Las zonas metropolitanas de México, cualitativamente, presentan un crecimiento mucho más desordenado, sin planeación, dejando a la población la carga total en la resolución de sus necesidades de vivienda, transporte, empleo, entre otros.

De modo concluyente (y como una recomendación personal dada la observación del fenómeno metropolitano en este trabajo de investigación) la forma más adecuada en la que puede actuar el Estado, es procurar la forma de ordenar el crecimiento urbano, facilitando un poco mejores condiciones para las personas que se encuentran en situación de marginación y pobreza, que no pueden costear una vivienda en el mercado y brindar atención a los asentamientos de potenciales inmigrantes. A pesar de la existencia de muchos cambios parciales que están apareciendo en las ciudades, con la presencia de divisiones espaciales más fuertes, con un aumento de la desigualdad entre zonas, con el surgimiento de nuevas formaciones espaciales específicas dentro de las divisiones mayores, resulta problemático hablar de un nuevo orden urbano que se corresponde, por ejemplo, con la globalización de la economía y la política.

Valdría la pena preguntarse cuál ha sido, en los últimos años, el efecto de la “acción planificadora” del Estado mediante la planeación urbana y la

zonificación de los usos del suelo, tanto en relación con los asentamientos irregulares como con respecto a las acciones habitacionales realizadas dentro del sector formal, ya que ellas no han logrado controlar un crecimiento urbano que respete normas mínimas relativas al adecuado uso de suelo. En general, la proliferación y asentamientos irregulares, tardan muchos años en ser regularizados y recibir la infraestructura y los servicios básicos necesarios, lo cual influye directamente en el mantenimiento de las unidades dentro de los estratos bajos.

Se concluye, que el metropolitanismo es resultado de externalidades positivas, derivadas de un conjunto de efectos sinérgicos en el espacio que benefician a las actividades económicas (densidad, calidad de infraestructura, capital humano, mercado laboral, entre otros.) y que las economías metropolitanas no son estáticas, experimentan un continuo proceso de evolución al progreso o al estancamiento, presentan una evolución comparada y su cambio económico produce modificaciones en la estructura espacial interurbana mediante la concentración o desconcentración de la población y de la actividad económica.

Las zonas metropolitanas muestran dinámicas poblacionales distintas y una especialización diferenciada que hacen que unas tengan mayor crecimiento económico y otras presenten estancamiento o declive, con lo cual se hace evidente la necesidad de promover agendas de investigación: se requieren análisis de mayor profundidad sobre el crecimiento y desarrollo económico del México metropolitano con proyecciones futuras.



En cuanto a agendas políticas; se enfrenta un problema fundamental en la coordinación y planeación de su funcionamiento económico, ya que debido a su dimensión y a su complejidad administrativa es difícil operar como “unidades” de decisión económica, requiriendo un auténtico interés en la política territorial y una adecuada reforma en la materia. Se requiere entonces de una reorganización del Estado y de las relaciones entre los poderes centrales y locales, y se plantea la necesidad de la acción ciudadana y empresarial, además de mecanismos para enfrentar los desafíos impuestos por las crisis económicas recientes que han afectado directamente a los países y sus regiones, y han debilitado la capacidad financiera para la acción pública.

## ANEXOS FINALES

**Cuadro 1. Índice alfabético de zonas metropolitanas<sup>176</sup>**

Acapulco	Minatitlán	Tampico
Acayucan	Monclova-Frontera	Tecomán
Aguascalientes	Monterrey	Tehuacán
Cancún	Morelia	Tehuantepec
Celaya	Moroleón-Uriangato	Tepic
Chihuahua	Nuevo Laredo	Teziutlán
Coatzacoalcos	Oaxaca	Tianguistenco
Colima-Villa de Álvarez	Ocotlán	Tijuana
Córdoba	Orizaba	Tlaxcala-Apizaco
Cuatla	Pachuca	Toluca
Cuernavaca	Piedras Negras	Tula
Guadalajara	Poza Rica	Tulancingo
Guaymas	Puebla-Tlaxcala	Tuxtla Gutiérrez
Juárez	Puerto Vallarta	Valle de México
La Laguna	Querétaro	Veracruz
La Piedad-Pénjamo	Reynosa-Río Bravo	Villahermosa
León	Río Verde-Cd Fernández	Xalapa
Matamoros	Saltillo	Zacatecas-Guadalupe
Mérida	San Francisco del Rincón	Zamora-Jacona
Mexicali	San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez	

Fuente: Consejo Nacional de Población (CONAPO), DZM 2010, México.

<sup>176</sup> La actual delimitación identifica 59 zonas metropolitanas integradas por 367 municipios y la población que reside en ellas asciende a 63.8 millones de personas, lo que representa 56.8% de la población nacional. De ellas, once sobrepasan el millón de habitantes.

**Cuadro 2. Los Tres Tipos de Sistemas de Ciudades**

ATRIBUTOS				RELACIONES	
Sistema	Elementos	Tamaño	Distancia entre ellas	Funciones	Instituciones
Mundial	Áreas metropolitanas del mundo	De más de 5 millones de habitantes	10,000 km	Generación de innovaciones, difusión, financiación, control de servicios	Naciones Unidas, Banco Mundial, FMI, OIT, compañías multinacionales, fundaciones
Nacional	Áreas metropolitanas de cada país	De más de 500 mil habitantes	500 km	Adopción de innovación, financiación, control.	Gobierno nacional, delegaciones, fundaciones, compañías nacionales, asociaciones profesionales
Regional	Ciudades de cada región	De más de 10 mil habitantes	100 km	Lugar central, comercio mayor, terminales, transporte.	Mercados, sucursales

Fuente: Racionero L., *Sistema de ciudades y ordenación del territorio*, Alianza Editorial, España, 1981.

**Cuadro 3. Indicadores del proceso de metropolización, 1980-2010**

Indicador	1980	1990	2000	2005	2010
Zonas Metropolitanas	26	37	55	56	59
Delegaciones y Municipios Metropolitanos	131	155	309	345	367
Entidades Federativas	20	26	29	29	29
Población Total (Millones)	26.1	31.5	51.5	57.9	63.8
Porcentaje de la Población Nacional	39.1	38.8	52.8	56.0	56.8

Fuente: Para 1980, Negrete y Salazar, "Zonas Metropolitanas en México", Estudios Demográficos y Urbanos, vol. I, núm. 1, 1986.

Para 1990, Sobrino, *Gobierno y administración metropolitana y regional*, México, INAP, 1993.

Para 2000, SEDESOL, CONAPO e INEGI, *Delimitación de las zonas metropolitanas de México*, México, 2004.

Para 2005, SEDESOL, CONAPO e INEGI, *Delimitación de las zonas metropolitanas de México*, México, 2007.

Para 2010, SEDESOL, CONAPO e INEGI, *Delimitación de las zonas metropolitanas de México*, México, 2013.

Nota: Los datos no son estrictamente comparables.

**Cuadro 4. Clasificación y número de municipios de las zonas metropolitanas, 2010**

Núm.	Zona metropolitana	Entidad(es) federativa(s)	Total de municipios	Municipios centrales	Municipios exteriores por tipo de criterios	
					Distancia, integ. funcional y carácter urbano	Planeación y política urbana
Total zonas metropolitanas			367	263	43	61
<i>Zonas metropolitanas definidas a partir de una conurbación intermunicipal o interestatal</i>						
1	ZM de Aguascalientes	Aguascalientes	3	2	-	1
4	ZM de La Laguna	Coahuila de Zaragoza-Durango	4	4	-	-
5	ZM de Saltillo	Coahuila de Zaragoza	3	2	-	1
6	ZM de Monclova-Frontera	Coahuila de Zaragoza	3	2	1	-
7	ZM de Piedras Negras	Coahuila de Zaragoza	2	2	-	-
8	ZM de Colima-Villa de Álvarez	Colima	5	2	1	2
9	ZM de Tecmán	Colima	2	2	-	-
10	ZM de Tuxtla Gutiérrez	Chiapas	3	2	1	-
13	ZM del Valle de México	Distrito Federal-Hidalgo-México	76	52	7	17
15	ZM de San Francisco del Rincón	Guanajuato	2	2	-	-
16	ZM de Moreleón-Uriangato	Guanajuato	2	2	-	-
18	ZM de Pachuca	Hidalgo	7	2	1	4
19	ZM de Tulancingo	Hidalgo	3	3	-	-
21	ZM de Guadalajara	Jalisco	8	6	-	2
22	ZM de Puerto Vallarta	Jalisco-Nayarit	2	2	-	-
23	ZM de Ocotlán	Jalisco	2	2	-	-
24	ZM de Toluca	México	15	9	6	-
25	ZM de Morelia	Michoacán de Ocampo	3	2	1	-
26	ZM de Zamora-Jacona	Michoacán de Ocampo	2	2	-	-
27	ZM de La Piedad-Pénjamo	Guanajuato-Michoacán de Ocampo	2	2	-	-
28	ZM de Cuernavaca	Morelos	8	6	2	-
29	ZM de Cuautla	Morelos	6	3	-	3
30	ZM de Tepic	Nayarit	2	2	-	-
31	ZM de Monterrey	Nuevo León	13	12	1	-
32	ZM de Oaxaca	Oaxaca	22	19	3	-
33	ZM de Tehuantepec	Oaxaca	3	2	-	1
34	ZM de Puebla-Tlaxcala	Puebla-Tlaxcala	39	27	2	10
35	ZM de Tehuacán	Puebla	2	2	-	-
36	ZM de Querétaro	Querétaro	4	3	-	1
38	ZM de San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez	San Luis Potosí	2	2	-	-
39	ZM de Ríoverde-Ciudad Fernández	San Luis Potosí	2	2	-	-
41	ZM de Villahermosa	Tabasco	2	2	-	-
42	ZM de Tampico	Tamaulipas-Veracruz de Ignacio de la Llave	5	5	-	-
46	ZM de Tlaxcala-Apizaco	Tlaxcala	19	19	-	-
47	ZM de Veracruz	Veracruz de Ignacio de la Llave	5	2	1	2
48	ZM de Xalapa	Veracruz de Ignacio de la Llave	7	3	4	-
49	ZM de Poza Rica	Veracruz de Ignacio de la Llave	5	3	-	2
50	ZM de Orizaba	Veracruz de Ignacio de la Llave	12	9	2	1
51	ZM de Minatitlán	Veracruz de Ignacio de la Llave	6	4	2	-
52	ZM de Coatzacoalcos	Veracruz de Ignacio de la Llave	3	2	1	-
53	ZM de Córdoba	Veracruz de Ignacio de la Llave	4	3	-	1
54	ZM de Acayucan	Veracruz de Ignacio de la Llave	3	2	1	-
55	ZM de Mérida	Yucatán	5	3	-	2
56	ZM de Zacatecas-Guadalupe	Zacatecas	3	2	1	-
58	ZM de Tianguistenco	México	6	5	1	-
59	ZM de Teziutlán	Puebla	2	2	-	-
<i>Zonas metropolitanas definidas con base en criterios estadísticos y geográficos</i>						
2	ZM de Tijuana	Baja California	3	1	1	1
12	ZM de Chihuahua	Chihuahua	3	1	1	1
20	ZM de Tula	Hidalgo	5	1	1	3
43	ZM de Reynosa-Río Bravo	Tamulipas	2	1	1	-
<i>Zonas metropolitanas definidas por tamaño</i>						
11	ZM de Juárez	Chihuahua	1	1	-	-
14	ZM de León	Guanajuato	2	1	-	1
<i>Zonas metropolitanas definidas con base en criterios estadísticos, geográficos y de planeación y política urbana</i>						
3	ZM de Mexicali	Baja California	1	1	-	-
17	ZM de Acapulco	Guerrero	2	1	-	1
37	ZM de Cancún	Quintana Roo	2	1	-	1
40	ZM de Guaymas	Sonora	2	1	-	1
44	ZM de Matamoros	Tamaulipas	1	1	-	-
45	ZM de Nuevo Laredo	Tamaulipas	1	1	-	-
57	ZM de Celaya	Guanajuato	3	1	-	2

Fuente: SEDESOL, CONAPO e INEGI, Delimitación de las Zonas Metropolitanas en México 2010, México.

**Cuadro 5. Indicadores empleados en la delimitación de las zonas metropolitanas de México por municipio, 2010**

Zona metropolitana, delegación ó municipio	Población 2010	MC <sup>1</sup>	CF <sup>1</sup>	Distancia a la ciudad central (km)	Población ocupada residente en el municipio 2010		
					Trabaja en el municipio (%)	Trabaja en municipios centrales <sup>2</sup> (%)	Trabaja en otros municipios (%)
<b>1 Zona metropolitana de Aguascalientes</b>	<b>932 369</b>						
1 1001 Aguascalientes	797 010	1	1	0.0	97.0	0.8	2.2
2 1005 Jesús María	99 590	1	1	0.0	72.6	23.3	4.1
3 1011 San Francisco de los Romo	35 769	0	0	13.0	63.8	28.7	7.6
<b>2 Zona metropolitana de Tijuana</b>	<b>1 751 430</b>						
1 2003 Tecate	101 079	0	0	21.8	97.3	2.0	0.7
2 2004 Tijuana	1 559 683	1	0	0.0	98.6	0.0	1.4
3 2005 Playas de Rosarito	90 668	0	0	2.5	86.7	12.0	1.2
<b>3 Zona metropolitana de Mexicali</b>	<b>936 826</b>						
1 2002 Mexicali	936 826	1	0	0.0	99.5	0.0	0.5
<b>4 Zona metropolitana de La Laguna</b>	<b>1 215 817</b>						
1 5017 Matamoros	107 160	1	1	0.0	77.4	20.5	2.1
2 5035 Torreón	639 629	1	1	0.0	92.9	4.3	2.7
3 10007 Gómez Palacio	327 985	1	1	0.0	89.2	9.8	1.0
4 10012 Lerdo	141 043	1	1	0.0	71.1	26.0	2.9
<b>5 Zona metropolitana de Saltillo</b>	<b>823 128</b>						
1 5004 Arteaga	22 544	0	0	1.5	86.9	11.9	1.2
2 5027 Ramos Arizpe	75 461	1	1	0.0	82.7	14.6	2.7
3 5030 Saltillo	725 123	1	1	0.0	89.0	8.8	2.1
<b>6 Zona metropolitana de Monclova-Frontera</b>	<b>317 313</b>						
1 5006 Castaños	25 892	0	0	2.5	67.3	29.6	3.1
2 5010 Frontera	75 215	1	1	0.0	72.4	25.6	2.0
3 5018 Monclova	216 206	1	1	0.0	91.8	5.1	3.1
<b>7 Zona metropolitana de Piedras Negras</b>	<b>180 734</b>						
1 5022 Nava	27 928	1	1	0.0	81.2	13.4	5.4
2 5025 Piedras Negras	152 806	1	1	0.0	94.9	3.6	1.5

<b>8 Zona metropolitana de Colima-Villa de Álvarez</b>		<b>334 240</b>							
1	6002 Colima	146 904	1	1	0.0	87.2	6.9	5.9	
2	6003 Comala	20 888	0	0	1.5	80.3	16.3	3.4	
3	6004 Coquimatlán	19 385	0	0	2.0	71.3	24.7	4.0	
4	6005 Cuauhtémoc	27 107	0	0	10.3	77.7	18.1	4.2	
5	6010 Villa de Álvarez	119 956	1	1	0.0	50.3	39.7	10.0	
<b>9 Zona metropolitana de Tecomán</b>		<b>141 421</b>							
1	6001 Armería	28 695	1	1	0.0	87.1	5.4	7.5	
2	6009 Tecomán	112 726	1	1	0.0	95.9	0.7	3.4	
<b>10 Zona metropolitana de Tuxtla Gutiérrez</b>		<b>684 156</b>							
1	7012 Berriozábal	43 179	0	0	6.0	65.9	29.3	4.8	
2	7027 Chiapa de Corzo	87 603	1	1	0.0	80.5	16.2	3.3	
3	7101 Tuxtla Gutiérrez	553 374	1	1	0.0	94.4	0.5	5.1	
<b>11 Zona metropolitana de Juárez</b>		<b>1 332 131</b>							
1	8037 Juárez	1 332 131	1	0	0.0	99.7	0.0	0.3	
<b>12 Zona metropolitana de Chihuahua</b>		<b>852 533</b>							
1	8002 Aldama	22 302	0	0	12.4	82.9	14.7	2.4	
2	8004 Aquiles Serdán	10 688	0	0	7.3	60.4	37.0	2.6	
3	8019 Chihuahua	819 543	1	0	0.0	98.6	0.0	1.4	
<b>13 Zona metropolitana del Valle de México</b>		<b>20 116 842</b>							
1	9002 Azcapotzalco	414 711	1	1	0.0	52.2	46.9	1.0	
2	9003 Coyoacán	620 416	1	1	0.0	53.7	45.6	0.8	
3	9004 Cuajimalpa de Morelos	186 391	1	1	0.0	64.7	33.1	2.2	
4	9005 Gustavo A. Madero	1 185 772	1	1	0.0	64.2	35.1	0.8	
5	9006 Iztacalco	384 326	1	1	0.0	49.1	50.1	0.8	
6	9007 Iztapalapa	1 815 786	1	1	0.0	62.9	36.5	0.6	
7	9008 La Magdalena Contreras	239 086	1	1	0.0	43.8	55.5	0.7	
8	9009 Milpa Alta	130 582	1	1	0.0	65.1	34.4	0.5	
9	9010 Álvaro Obregón	727 034	1	1	0.0	59.4	39.8	0.8	
10	9011 Tláhuac	360 265	1	1	0.0	56.6	42.9	0.5	
11	9012 Tlalpan	650 567	1	1	0.0	59.2	39.8	0.9	
12	9013 Xochimilco	415 007	1	1	0.0	53.9	45.7	0.4	
13	9014 Benito Juárez	385 439	1	1	0.0	49.7	49.7	0.6	
14	9015 Cuauhtémoc	531 831	1	1	0.0	64.6	34.5	1.0	
15	9016 Miguel Hidalgo	372 889	1	1	0.0	60.3	39.0	0.7	
16	9017 Venustiano Carranza	430 978	1	1	0.0	53.4	45.8	0.7	
17	13069 Tizayuca	97 461	0	0	9.7	81.2	14.8	4.0	
18	15002 Acolman	136 558	1	1	0.0	43.9	53.9	2.2	
19	15009 Amecameca	48 421	0	0	17.9	80.2	11.8	8.1	
20	15010 Apaxco	27 521	0	0	17.6	86.3	3.2	10.5	
21	15011 Atenco	56 243	1	1	0.0	59.0	39.0	2.0	
22	15013 Atizapán de Zaragoza	489 937	1	1	0.0	62.1	36.5	1.4	

23	15015	Atlautla	27 663	0	0	28.2	70.5	10.7	18.8
24	15016	Axapusco	25 559	0	0	35.6	69.0	9.5	21.5
25	15017	Ayapango	8 864	0	0	16.0	43.2	16.7	40.2
26	15020	Coacalco de Berriozábal	278 064	1	1	0.0	54.1	43.8	2.1
27	15022	Cocotitlán	12 142	0	0	0.6	42.1	49.2	8.7
28	15023	Coyotepec	39 030	1	1	0.0	52.5	37.9	9.6
29	15024	Cuautitlán	140 059	1	1	0.0	42.7	55.0	2.3
30	15025	Chalco	310 130	1	1	0.0	69.8	27.5	2.7
31	15028	Chiautla	26 191	1	1	0.0	56.5	41.4	2.1
32	15029	Chicoloapan	175 053	1	1	0.0	47.4	50.6	2.0
33	15030	Chiconcuac	22 819	1	1	0.0	82.1	16.3	1.6
34	15031	Chimalhuacán	614 453	1	1	0.0	63.3	34.4	2.3
35	15033	Ecatepec de Morelos	1 656 107	1	1	0.0	71.8	26.7	1.5
36	15034	Ecatzingo	9 369	0	0	37.2	80.5	5.6	13.9
37	15035	Huehuetoca	100 023	0	0	2.8	62.1	35.2	2.7
38	15036	Hueyopxtla	39 864	0	0	18.5	60.3	17.1	22.6
39	15037	Huixquilucan	242 167	1	1	0.0	62.0	35.7	2.3
40	15038	Isidro Fabela	10 308	0	0	10.1	60.0	34.1	5.9
41	15039	Ixtapaluca	467 361	1	1	0.0	57.5	38.2	4.3
42	15044	Jaltenco	26 328	1	1	0.0	57.0	40.7	2.2
43	15046	Jilotzingo	17 970	0	0	7.8	45.4	51.6	3.0
44	15050	Juchitepec	23 497	0	0	16.0	81.8	10.2	8.0
45	15053	Melchor Ocampo	50 240	1	1	0.0	41.1	55.4	3.5
46	15057	Naucalpan de Juárez	833 779	1	1	0.0	76.1	22.3	1.6
47	15058	Nezahualcóyotl	1 110 565	1	1	0.0	60.5	37.8	1.8
48	15059	Nextlalpan	34 374	1	1	0.0	68.2	29.1	2.6
49	15060	Nicolás Romero	366 602	1	1	0.0	47.5	44.6	7.9
50	15061	Nopaltepec	8 895	0	0	27.3	78.8	7.7	13.5
51	15065	Otumba	34 232	0	0	10.8	79.3	13.1	7.6
52	15068	Ozumba	27 207	0	0	28.3	71.6	9.8	18.6
53	15069	Papalotla	4 147	1	1	0.0	51.5	46.6	1.9
54	15070	La Paz	253 845	1	1	0.0	56.0	42.7	1.3
55	15075	San Martín de las Pirámides	24 851	0	0	7.0	68.4	23.6	8.1
56	15081	Tecámac	364 579	1	1	0.0	53.3	43.3	3.4
57	15083	Temamatla	11 206	0	0	4.1	60.2	30.9	8.9
58	15084	Temascalapa	35 987	0	0	17.1	56.8	19.9	23.3
59	15089	Tenango del Aire	10 578	0	0	12.3	59.3	25.1	15.6
60	15091	Teoloyucan	63 115	1	1	0.0	58.8	36.5	4.7
61	15092	Teotihuacán	53 010	1	1	0.0	74.9	19.1	6.0
62	15093	Tepetlaoxtoc	27 944	1	1	0.0	65.5	32.8	1.8
63	15094	Tepetlixpa	18 327	0	0	27.0	77.1	8.0	14.9
64	15095	Tepotzotlán	88 559	1	1	0.0	53.3	43.5	3.2
65	15096	Tequixquiac	33 907	0	0	7.6	69.7	16.6	13.7
66	15099	Texcoco	235 151	1	1	0.0	85.4	13.0	1.5
67	15100	Tezoyuca	35 199	1	1	0.0	54.3	43.3	2.4
68	15103	Tlalmanalco	46 130	0	0	8.0	62.0	30.0	8.0

69	15104	Tlalnepantla de Baz	664 225	1	1	0.0	65.6	31.6	2.8
70	15108	Tultepec	91 808	1	1	0.0	52.7	45.0	2.3
71	15109	Tultitlán	524 074	1	1	0.0	55.3	42.3	2.4
72	15112	Villa del Carbón	44 881	0	0	21.5	82.5	10.2	7.3
73	15120	Zumpango	159 647	1	1	0.0	71.5	19.3	9.1
74	15121	Cuautitlán Izcalli	511 675	1	1	0.0	66.4	30.6	3.0
75	15122	Valle de Chalco Solidaridad	357 645	1	1	0.0	54.2	42.9	2.9
76	15125	Tonanitla	10 216	1	1	0.0	46.8	50.7	2.4
<b>14 Zona metropolitana de León</b>			<b>1 609 504</b>						
1	11020	León	1 436 480	1	0	0.0	98.5	0.0	1.5
2	11037	Silao	173 024	0	0	15.1	80.9	15.3	3.8
<b>15 Zona metropolitana de San Francisco del Rincón</b>			<b>182 365</b>						
1	11025	Purísima del Rincón	68 795	1	1	0.0	75.1	21.7	3.2
2	11031	San Francisco del Rincón	113 570	1	1	0.0	90.8	3.4	5.8
<b>16 Zona metropolitana de Moroleón-Uriangato</b>			<b>108 669</b>						
1	11021	Moroleón	49 364	1	1	0.0	87.6	9.1	3.3
2	11041	Uriangato	59 305	1	1	0.0	92.7	6.1	1.2
<b>17 Zona metropolitana de Acapulco</b>			<b>863 431</b>						
1	12001	Acapulco de Juárez	789 971	1	0	0.0	98.6	0.0	1.4
2	12021	Coyuca de Benítez	73 460	0	0	18.2	86.3	11.4	2.3
<b>18 Zona metropolitana de Pachuca</b>			<b>512 196</b>						
1	13022	Epazoyucan	13 830	0	0	10.4	44.3	48.3	7.4
2	13039	Mineral del Monte	13 864	0	0	4.2	55.0	39.0	6.0
3	13048	Pachuca de Soto	267 862	1	1	0.0	92.8	1.2	6.0
4	13051	Mineral de la Reforma	127 404	1	1	0.0	42.4	46.9	10.7
5	13052	San Agustín Tlaxiaca	32 057	0	0	8.7	65.1	24.6	10.3
6	13082	Zapotlán de Juárez	18 036	0	0	4.6	74.0	16.3	9.7
7	13083	Zempoala	39 143	0	0	14.9	61.4	25.7	12.9
<b>19 Zona metropolitana de Tulancingo</b>			<b>239 579</b>						
1	13016	Cuautepec de Hinojosa	54 500	1	1	0.0	82.1	13.7	4.2
2	13056	Santiago Tulantepec de Lugo Guerrero	33 495	1	1	0.0	58.4	33.0	8.6
3	13077	Tulancingo de Bravo	151 584	1	1	0.0	92.9	1.2	5.9
<b>20 Zona metropolitana de Tula</b>			<b>205 812</b>						
1	13010	Atitalaquia	26 904	0	0	6.4	83.1	6.8	10.1
2	13013	Atotonilco de Tula	31 078	0	0	4.3	74.6	5.0	20.3
3	13070	Tlahuelilpan	17 153	0	0	9.8	69.4	8.2	22.4
4	13074	Tlaxcoapan	26 758	0	0	8.6	68.9	7.0	24.1
5	13076	Tula de Allende	103 919	1	0	0.0	85.8	0.0	14.2
<b>21 Zona metropolitana de Guadalajara</b>			<b>4 434 878</b>						



1	14039	Guadalajara	1 495 189	1	1	0.0	87.3	11.8	1.0
2	14044	Ixtlahuacán de los Membrillos	41 060	0	0	13.1	65.5	24.2	10.3
3	14051	Juanacatlán	13 218	0	0	11.9	56.1	42.9	1.0
4	14070	El Salto	138 226	1	1	0.0	64.8	33.2	2.0
5	14097	Tlajomulco de Zúñiga	416 626	1	1	0.0	65.8	33.3	1.0
6	14098	Tlaquepaque	608 114	1	1	0.0	58.1	40.5	1.4
7	14101	Tonalá	478 689	1	1	0.0	50.2	47.9	1.9
8	14120	Zapopan	1 243 756	1	1	0.0	75.3	23.2	1.4
<b>22 Zona metropolitana de Puerto Vallarta</b>			<b>379 886</b>						
1	14067	Puerto Vallarta	255 681	1	1	0.0	96.5	2.4	1.1
2	18020	Bahía de Banderas	124 205	1	1	0.0	88.6	11.0	0.4
<b>23 Zona metropolitana de Ocotlán</b>			<b>141 375</b>						
1	14063	Ocotlán	92 967	1	1	0.0	90.9	2.6	6.6
2	14066	Poncitlán	48 408	1	1	0.0	70.9	7.1	22.0
<b>24 Zona metropolitana de Toluca</b>			<b>1 936 126</b>						
1	15005	Almoloya de Juárez	147 653	1	1	0.0	58.3	36.5	5.2
2	15018	Calimaya	47 033	1	1	0.0	57.2	33.4	9.4
3	15027	Chapultepec	9 676	0	0	1.0	44.5	41.8	13.7
4	15051	Lerma	134 799	1	1	0.0	64.6	19.3	16.1
5	15054	Metepc	214 162	1	1	0.0	59.2	34.0	6.7
6	15055	Mexicaltzingo	11 712	1	1	0.0	59.5	29.7	10.8
7	15062	Ocoyoacac	61 805	0	0	1.7	69.6	20.9	9.4
8	15067	Otzolotepec	78 146	1	1	0.0	48.8	40.2	11.0
9	15072	Rayón	12 748	0	0	5.9	51.8	27.1	21.2
10	15073	San Antonio la Isla	22 152	0	0	4.1	60.5	24.2	15.3
11	15076	San Mateo Atenco	72 579	1	1	0.0	62.8	32.4	4.8
12	15087	Temoaya	90 010	0	0	5.5	52.8	40.2	7.1
13	15106	Toluca	819 561	1	1	0.0	86.3	7.3	6.4
14	15115	Xonacatlán	46 331	0	0	4.8	56.1	35.0	8.9
15	15118	Zinacantepec	167 759	1	1	0.0	52.1	43.4	4.5
<b>25 Zona metropolitana de Morelia</b>			<b>829 625</b>						
1	16022	Charo	21 723	0	0	7.8	57.8	40.3	1.9
2	16053	Morelia	729 279	1	1	0.0	96.8	0.3	3.0
3	16088	Tarímbaro	78 623	1	1	0.0	68.5	27.2	4.3
<b>26 Zona metropolitana de Zamora-Jacona</b>			<b>250 113</b>						
1	16043	Jacona	64 011	1	1	0.0	82.9	14.0	3.0
2	16108	Zamora	186 102	1	1	0.0	94.7	1.3	3.9
<b>27 Zona metropolitana de La Piedad-Pénjamo</b>			<b>249 512</b>						
1	11023	Pénjamo	149 936	1	1	0.0	96.0	2.5	1.5
2	16069	La Piedad	99 576	1	1	0.0	93.5	0.8	5.6

<b>28 Zona metropolitana de Cuernavaca</b>			<b>924 964</b>						
1	17007	Cuernavaca	365 168	1	1	0.0	92.4	4.6	2.9
2	17008	Emiliano Zapata	83 485	1	1	0.0	59.3	36.9	3.8
3	17009	Huitzilac	17 340	0	0	7.2	77.0	18.9	4.1
4	17011	Jiutepec	196 953	1	1	0.0	64.9	31.0	4.1
5	17018	Temixco	108 126	1	1	0.0	66.1	31.9	1.9
6	17020	Tepoztlán	41 629	1	1	0.0	70.1	25.1	4.8
7	17024	Tlaltzapán	48 881	0	0	9.6	66.8	16.4	16.8
8	17028	Xochitepec	63 382	1	1	0.0	59.3	36.9	3.8
<b>29 Zona metropolitana de Cuautla</b>			<b>434 147</b>						
1	17002	Atlatlahucan	18 895	0	0	6.3	82.6	5.2	12.2
2	17004	Ayala	78 866	1	1	0.0	66.3	26.3	7.4
3	17006	Cuautla	175 207	1	1	0.0	89.1	3.4	7.5
4	17026	Tlayacapan	16 543	0	0	12.6	82.7	2.4	15.0
5	17029	Yautepec	97 827	0	0	8.2	81.0	4.1	14.9
6	17030	Yecapixtla	46 809	1	1	0.0	72.6	18.8	8.7
<b>30 Zona metropolitana de Tepic</b>			<b>429 351</b>						
	18008	Xalisco	49 102	1	1	0.0	68.7	27.5	3.9
	18017	Tepic	380 249	1	1	0.0	94.0	0.8	5.2
<b>31 Zona metropolitana de Monterrey</b>			<b>4 106 054</b>						
1	19006	Apodaca	523 370	1	1	0.0	53.8	43.1	3.1
2	19009	Cadereyta Jiménez	86 445	0	0	4.7	89.5	8.3	2.3
3	19010	Carmen	16 092	1	1	0.0	54.1	41.4	4.5
4	19018	García	143 668	1	1	0.0	39.8	58.0	2.2
5	19019	San Pedro Garza García	122 659	1	1	0.0	61.3	36.6	2.2
6	19021	Gral. Escobedo	357 937	1	1	0.0	41.6	54.2	4.2
7	19026	Guadalupe	678 006	1	1	0.0	52.5	44.9	2.6
8	19031	Juárez	256 970	1	1	0.0	29.0	67.7	3.4
9	19039	Monterrey	1 135 550	1	1	0.0	83.4	14.8	1.8
10	19045	Salinas Victoria	32 660	1	1	0.0	67.1	24.2	8.7
11	19046	San Nicolás de los Garza	443 273	1	1	0.0	48.3	49.3	2.5
12	19048	Santa Catarina	268 955	1	1	0.0	59.4	38.6	2.1
13	19049	Santiago	40 469	1	1	0.0	79.9	16.7	3.4
<b>32 Zona metropolitana de Oaxaca</b>			<b>607 963</b>						
1	20067	Oaxaca de Juárez	263 357	1	1	0.0	90.6	3.4	5.9
2	20083	San Agustín de las Juntas	8 089	1	1	0.0	48.2	42.5	9.3
3	20087	San Agustín Yatareni	4 075	1	1	0.0	82.3	16.4	1.3
4	20091	San Andrés Huayápam	4 879	1	1	0.0	47.4	48.0	4.6
5	20107	San Antonio de la Cal	21 456	1	1	0.0	42.3	46.2	11.5
6	20115	San Bartolo Coyotepec	8 684	1	1	0.0	65.1	24.8	10.1
7	20157	San Jacinto Amilpas	13 860	1	1	0.0	40.8	48.8	10.4
8	20174	Ánimas Trujano	3 759	1	1	0.0	60.7	34.3	5.0
9	20227	San Lorenzo Cacaotepec	13 704	1	1	0.0	70.6	22.8	6.7

10	20293	San Pablo Etla	15 535	1	1	0.0	50.2	39.0	10.8
11	20338	Villa de Etla	9 280	0	0	3.2	55.0	32.2	12.8
12	20350	San Sebastián Tutla	16 241	1	1	0.0	21.9	66.7	11.4
13	20375	Santa Cruz Amilpas	10 120	1	1	0.0	32.5	60.1	7.4
14	20385	Santa Cruz Xoxocotlán	77 833	1	1	0.0	57.0	36.7	6.3
15	20390	Santa Lucía del Camino	47 356	1	1	0.0	57.8	34.0	8.2
16	20399	Santa María Atzompa	27 465	1	1	0.0	42.6	50.0	7.4
17	20403	Santa María Coyotepec	2 772	1	1	0.0	61.0	29.4	9.5
18	20409	Santa María del Tule	8 165	1	1	0.0	45.2	47.1	7.7
19	20519	Santo Domingo Tomaltepec	2 790	1	1	0.0	67.1	30.1	2.8
20	20539	Soledad Etla	5 025	0	0	2.5	59.6	28.1	12.3
21	20553	Tlalixtac de Cabrera	9 417	1	1	0.0	73.1	22.2	4.6
22	20565	Villa de Zaachila	34 101	0	0	4.6	59.6	33.6	6.9

### 33 Zona metropolitana de Tehuantepec

161 337

1	20079	Salina Cruz	82 371	0	0	7.1	96.7	0.8	2.5
2	20124	San Blas Atempa	17 094	1	1	0.0	80.2	7.7	12.1
3	20515	Santo Domingo Tehuantepec	61 872	1	1	0.0	79.9	0.3	19.8

### 34 Zona metropolitana de Puebla-Tlaxcala

2 728 790

1	21001	Acajete	60 353	0	0	9.1	75.2	17.2	7.5
2	21015	Amozoc	100 964	1	1	0.0	74.1	22.2	3.7
3	21034	Coronango	34 596	1	1	0.0	78.7	17.5	3.8
4	21041	Cuautlancingo	79 153	1	1	0.0	60.1	35.5	4.4
5	21048	Chiautzingo	18 762	0	0	13.2	90.5	1.6	7.9
6	21060	Domingo Arenas	6 946	0	0	9.0	69.2	7.8	23.0
7	21074	Huejotzingo	63 457	0	0	3.0	90.8	5.4	3.8
8	21090	Juan C. Bonilla	18 540	1	1	0.0	73.1	21.8	5.1
9	21106	Ocoyucan	25 720	1	1	0.0	76.7	19.5	3.8
10	21114	Puebla	1 539 819	1	1	0.0	95.9	1.8	2.3
11	21119	San Andrés Cholula	100 439	1	1	0.0	71.6	25.8	2.5
12	21122	San Felipe Teotlancingo	9 426	0	0	21.3	82.7	1.4	15.8
13	21125	San Gregorio Atzompa	8 170	1	1	0.0	83.6	13.9	2.6
14	21132	San Martín Texmelucan	141 112	0	0	15.8	90.8	3.2	6.0
15	21136	San Miguel Xoxtla	11 598	1	1	0.0	80.4	15.5	4.1
16	21140	San Pedro Cholula	120 459	1	1	0.0	74.1	22.5	3.5
17	21143	San Salvador el Verde	28 419	0	0	24.6	74.7	1.4	23.9
18	21163	Tepatlaxco de Hidalgo	16 275	0	0	5.7	55.6	30.7	13.7
19	21181	Tlaltenango	6 269	0	0	3.8	80.9	15.0	4.1
20	29015	Ixtacuixtla de Mariano Matamoros	35 162	0	0	19.7	70.8	4.3	25.0
21	29017	Mazatecochco de José María Morelos	9 740	1	1	0.0	85.7	9.2	5.1
22	29019	Tepetitla de Lardizábal	18 725	0	0	14.3	73.3	6.6	20.2
23	29022	Acuamanala de Miguel Hidalgo	5 711	1	1	0.0	58.5	25.7	15.8
24	29023	Nativitas	23 621	1	1	0.0	68.1	15.4	16.5
25	29025	San Pablo del Monte	69 615	1	1	0.0	61.7	35.3	3.0
26	29027	Tenancingo	11 763	1	1	0.0	64.8	31.8	3.4

27	29028	Teolocholco	21 671	1	1	0.0	71.1	14.1	14.8
28	29029	Tepeyanco	11 048	1	1	0.0	62.3	21.3	16.3
29	29032	Tetlatlahuca	12 410	1	1	0.0	69.0	18.4	12.7
30	29041	Papalotla de Xicohténcatl	26 997	1	1	0.0	67.6	27.2	5.2
31	29042	Xicohtzinco	12 255	1	1	0.0	60.7	31.1	8.2
32	29044	Zacatelco	38 654	1	1	0.0	67.6	24.2	8.2
33	29051	San Jerónimo Zacualpan	3 581	1	1	0.0	61.5	21.1	17.4
34	29053	San Juan Huactzinco	6 821	1	1	0.0	51.4	19.9	28.7
35	29054	San Lorenzo Axocomanitla	5 045	1	1	0.0	49.1	35.0	15.9
36	29056	Santa Ana Nopalucan	6 857	0	0	13.1	54.1	6.0	39.9
37	29057	Santa Apolonia Teacalco	4 349	1	1	0.0	70.6	15.5	13.9
38	29058	Santa Catarina Ayometla	7 992	1	1	0.0	55.4	34.2	10.4
39	29059	Santa Cruz Quilehla	6 296	1	1	0.0	61.2	25.7	13.1
<b>35 Zona metropolitana de Tehuacán</b>			<b>296 899</b>						
1	21149	Santiago Miahuatlán	21 993	1	1	0.0	69.9	27.1	3.0
2	21156	Tehuacán	274 906	1	1	0.0	95.6	0.2	4.2
<b>36 Zona metropolitana de Querétaro</b>			<b>1 097 025</b>						
1	22006	Corregidora	143 073	1	1	0.0	56.9	38.4	4.7
2	22008	Huimilpan	35 554	0	0	12.6	87.0	11.7	1.3
3	22011	El Marqués	116 458	1	1	0.0	77.1	20.5	2.4
4	22014	Querétaro	801 940	1	1	0.0	96.2	1.8	2.1
<b>37 Zona metropolitana de Cancún</b>			<b>677 379</b>						
1	23003	Isla Mujeres	16 203	0	0	8.9	93.6	5.9	0.5
2	23005	Benito Juárez	661 176	1	0	0.0	96.5	0.5	3.1
<b>38 Zona metropolitana de San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez</b>			<b>1 040 443</b>						
1	24028	San Luis Potosí	772 604	1	1	0.0	96.3	1.2	2.5
2	24035	Soledad de Graciano Sánchez	267 839	1	1	0.0	64.1	32.7	3.2
<b>39 Zona metropolitana de Ríoverde-Ciudad Fernández</b>			<b>135 452</b>						
1	24011	Ciudad Fernández	43 528	1	1	0.0	70.5	27.2	2.3
2	24024	Rioverde	91 924	1	1	0.0	95.3	2.5	2.2
<b>40 Zona metropolitana de Guaymas</b>			<b>203 430</b>						
1	26025	Empalme	54 131	0	0	3.4	87.7	9.8	2.5
2	26029	Guaymas	149 299	1	0	0.0	94.3	0.0	5.7
<b>41 Zona metropolitana de Villahermosa</b>			<b>755 425</b>						
1	27004	Centro	640 359	1	1	0.0	95.0	0.4	4.6
2	27013	Nacajuca	115 066	1	1	0.0	50.8	42.9	6.2
<b>42 Zona metropolitana de Tampico</b>			<b>859 419</b>						
1	28003	Altamira	212 001	1	1	0.0	75.4	21.4	3.2

2	28009	Ciudad Madero	197 216	1	1	0.0	70.6	25.1	4.3
3	28038	Tampico	297 554	1	1	0.0	82.2	14.2	3.6
4	30123	Pánuco	97 290	1	1	0.0	88.5	7.1	4.4
5	30133	Pueblo Viejo	55 358	1	1	0.0	57.8	37.6	4.6
<b>43 Zona metropolitana de Reynosa-Río Bravo</b>			<b>727 150</b>						
1	28032	Reynosa	608 891	1	0	0.0	98.9	0.0	1.1
2	28033	Río Bravo	118 259	0	0	6.7	79.0	20.0	1.0
<b>44 Zona metropolitana de Matamoros</b>			<b>489 193</b>						
1	28022	Matamoros	489 193	1	0	0.0	99.3	0.0	0.7
<b>45 Zona metropolitana de Nuevo Laredo</b>			<b>384 033</b>						
1	28027	Nuevo Laredo	384 033	1	0	0.0	99.5	0.0	0.5
<b>46 Zona metropolitana de Tlaxcala-Apizaco</b>			<b>499 567</b>						
1	29001	Amaxac de Guerrero	9 875	1	1	0.0	46.4	44.3	9.3
2	29002	Apetatitlán de Antonio Carvajal	13 361	1	1	0.0	45.3	42.7	12.0
3	29005	Apizaco	76 492	1	1	0.0	76.7	14.4	8.9
4	29009	Cuaxomulco	5 066	1	1	0.0	49.6	39.4	11.0
5	29010	Chiautempan	66 149	1	1	0.0	69.6	20.5	9.9
6	29018	Contla de Juan Cuamatzi	35 084	1	1	0.0	61.3	30.8	7.9
7	29024	Panotla	25 128	1	1	0.0	57.0	25.9	17.0
8	29026	Santa Cruz Tlaxcala	17 968	1	1	0.0	38.6	45.9	15.5
9	29031	Tetla de la Solidaridad	28 760	1	1	0.0	61.8	30.6	7.6
10	29033	Tlaxcala	89 795	1	1	0.0	75.1	13.2	11.7
11	29035	Tocatlán	5 589	1	1	0.0	58.3	30.6	11.1
12	29036	Totolac	20 625	1	1	0.0	46.8	38.0	15.2
13	29038	Tzompantepec	14 611	1	1	0.0	41.1	49.3	9.6
14	29039	Xaloztoc	21 769	1	1	0.0	71.0	22.6	6.4
15	29043	Yauhquemecan	33 081	1	1	0.0	55.8	34.7	9.5
16	29048	La Magdalena Tlaltelulco	16 834	1	1	0.0	42.7	43.5	13.8
17	29049	San Damián Texoloc	5 064	1	1	0.0	57.9	26.7	15.5
18	29050	San Francisco Tetlanohcan	9 880	1	1	0.0	56.5	27.3	16.2
19	29060	Santa Isabel Xiloxotla	4 436	1	1	0.0	60.2	21.5	18.3
<b>47 Zona metropolitana de Veracruz</b>			<b>811 671</b>						
1	30011	Alvarado	51 955	0	0	56.1	91.0	2.9	6.1
2	30028	Boca del Río	138 058	1	1	0.0	72.9	21.7	5.4
3	30090	Jamapa	10 376	0	0	17.6	72.9	18.1	9.0
4	30105	Medellín	59 126	0	0	2.6	62.9	33.2	4.0
5	30193	Veracruz	552 156	1	1	0.0	95.4	2.0	2.6
<b>48 Zona metropolitana de Xalapa</b>			<b>666 535</b>						
1	30026	Banderilla	21 546	1	1	0.0	40.5	50.8	8.7
2	30038	Coatepec	86 696	0	0	4.8	76.4	18.7	4.8
3	30065	Emiliano Zapata	61 718	0	0	0.7	48.1	41.3	10.6

4	30087	Xalapa	457 928	1	1	0.0	93.8	0.5	5.6
5	30093	Jilotepec	15 313	0	0	2.6	46.9	48.0	5.0
6	30136	Rafael Lucio	7 023	0	0	4.7	43.5	51.9	4.6
7	30182	Tlalnahuayocan	16 311	1	1	0.0	31.3	64.6	4.1
<b>49 Zona metropolitana de Poza Rica</b>			<b>513 518</b>						
1	30033	Cazones	23 483	0	0	21.5	89.5	7.7	2.9
2	30040	Coatzintla	48 351	1	1	0.0	63.1	32.9	4.0
3	30124	Papantla	158 599	0	0	11.4	91.4	6.4	2.1
4	30131	Poza Rica de Hidalgo	193 311	1	1	0.0	95.1	1.5	3.4
5	30175	Tihuatlán	89 774	1	1	0.0	77.1	18.8	4.1
<b>50 Zona metropolitana de Orizaba</b>			<b>427 406</b>						
1	30022	Atzacan	20 063	0	0	2.8	66.5	22.2	11.3
2	30030	Camerino Z. Mendoza	41 778	1	1	0.0	59.5	27.4	13.0
3	30074	Huiloapan	6 750	1	1	0.0	39.9	53.7	6.5
4	30081	Ixhuatlancillo	21 150	1	1	0.0	44.9	42.9	12.2
5	30085	Ixtaczoquitlán	65 385	1	1	0.0	63.8	25.2	11.0
6	30099	Maltrata	16 898	0	0	8.6	73.0	20.4	6.6
7	30101	Mariano Escobedo	33 941	1	1	0.0	51.0	40.6	8.4
8	30115	Nogales	34 688	1	1	0.0	53.4	39.3	7.3
9	30118	Orizaba	120 995	1	1	0.0	84.1	9.1	6.9
10	30135	Rafael Delgado	20 245	1	1	0.0	51.0	40.0	9.0
11	30138	Río Blanco	40 634	1	1	0.0	46.3	46.1	7.5
12	30185	Tilapan	4 879	0	0	0.3	51.1	40.4	8.5
<b>51 Zona metropolitana de Minatitlán</b>			<b>356 137</b>						
1	30048	Cosoleacaque	117 725	1	1	0.0	54.1	28.5	17.4
2	30059	Chinameca	15 214	1	1	0.0	62.4	23.3	14.4
3	30089	Jáltipan	39 673	0	0	1.4	71.5	15.3	13.2
4	30108	Minatitlán	157 840	1	1	0.0	88.3	2.6	9.2
5	30120	Oteapan	14 965	1	1	0.0	42.1	44.4	13.5
6	30199	Zaragoza	10 720	0	0	7.1	42.8	48.3	8.9
<b>52 Zona metropolitana de Coatzacoalcos</b>			<b>347 257</b>						
1	30039	Coatzacoalcos	305 260	1	1	0.0	93.3	0.1	6.7
2	30082	Ixhuatlán del Sureste	14 903	0	0	2.4	69.4	17.5	13.1
3	30206	Nanchital de Lázaro Cárdenas del Río	27 094	1	1	0.0	60.4	35.3	4.4
<b>53 Zona metropolitana de Córdoba</b>			<b>316 032</b>						
1	30014	Amatlán de los Reyes	42 268	1	1	0.0	70.3	22.0	7.7
2	30044	Córdoba	196 541	1	1	0.0	92.6	2.0	5.4
3	30068	Fortín	59 761	1	1	0.0	77.2	16.9	5.9
4	30196	Yanga	17 462	0	0	7.8	80.2	9.6	10.2
<b>54 Zona metropolitana de Acayucan</b>			<b>112 996</b>						
1	30003	Acayucan	83 817	1	1	0.0	92.6	0.5	6.9

2	30116	Oluta	14 784	0	0	0.8	55.1	33.1	11.8
3	30145	Soconusco	14 395	1	1	0.0	41.8	43.1	15.1
<b>55 Zona metropolitana de Mérida</b>			<b>973 046</b>						
1	31013	Conkal	9 143	0	0	2.1	56.8	38.8	4.4
2	31041	Kanasín	78 709	1	1	0.0	37.8	59.2	3.1
3	31050	Mérida	830 732	1	1	0.0	97.1	0.4	2.5
4	31100	Ucú	3 469	0	0	1.8	62.5	34.0	3.5
5	31101	Umán	50 993	1	1	0.0	74.8	22.6	2.6
<b>56 Zona metropolitana de Zacatecas-Guadalupe</b>			<b>309 660</b>						
1	32017	Guadalupe	159 991	1	1	0.0	82.3	10.7	7.0
2	32032	Morelos	11 493	0	0	7.8	65.6	19.3	15.1
3	32056	Zacatecas	138 176	1	1	0.0	89.6	5.0	5.4
<b>57 Zona metropolitana de Celaya</b>			<b>602 045</b>						
1	11007	Celaya	468 469	1	0	0.0	94.8	0.0	5.2
2	11009	Comonfort	77 794	0	0	15.8	72.8	17.8	9.3
3	11044	Villagrán	55 782	0	0	12.5	72.9	18.6	8.5
<b>58 Zona metropolitana de Tianguistenco</b>			<b>157 944</b>						
1	15006	Almoloya del Río	10 886	1	1	0.0	68.0	17.9	14.1
2	15012	Atizapán	10 299	1	1	0.0	79.4	10.4	10.2
3	15019	Capulhuac	34 101	1	1	0.0	52.1	14.0	33.9
4	15043	Xalatlaco	26 865	1	1	0.0	76.4	10.2	13.5
5	15098	Texcalyacac	5 111	0	0	2.3	49.5	26.7	23.8
6	15101	Tianguistenco	70 682	1	1	0.0	75.2	7.1	17.7
<b>59 Zona metropolitana de Teziutlán</b>			<b>122 500</b>						
1	21054	Chignautla	30 254	1	1	0.0	65.4	28.6	6.1
2	21174	Teziutlán	92 246	1	1	0.0	94.6	0.5	4.8

<sup>1</sup> 1 equivale a "Si" y 0 a "No".

<sup>2</sup> Municipios centrales de la misma zona metropolitana sin considerar al propio municipio.

<sup>3</sup> Considera a la población ocupada en actividades distintas a la agricultura, ganadería, aprovechamiento forestal, pesca y caza.

<sup>4</sup> 1 municipio central.

2 municipio exterior definido con base en criterios estadísticos y geográficos.

3 municipio exterior definido con base en criterios de planeación y política urbana.

n.a. No aplica por ser una zona metropolitana constituida por un solo municipio.

Notas: MC: Municipio central.

CF: Conurbación física.

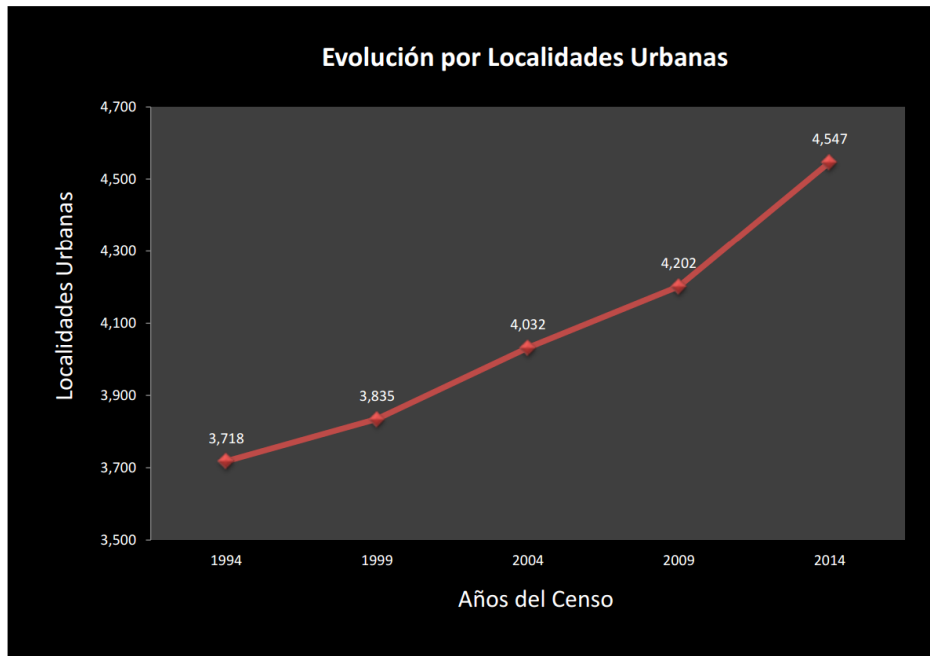
DZC-ZM: Declaratoria de zona conurbada o zona metropolitana.

PZC-ZM: Plan o programa de ordenación de zona conurbada o zona metropolitana.

PNDUyOT: Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2001-2006.

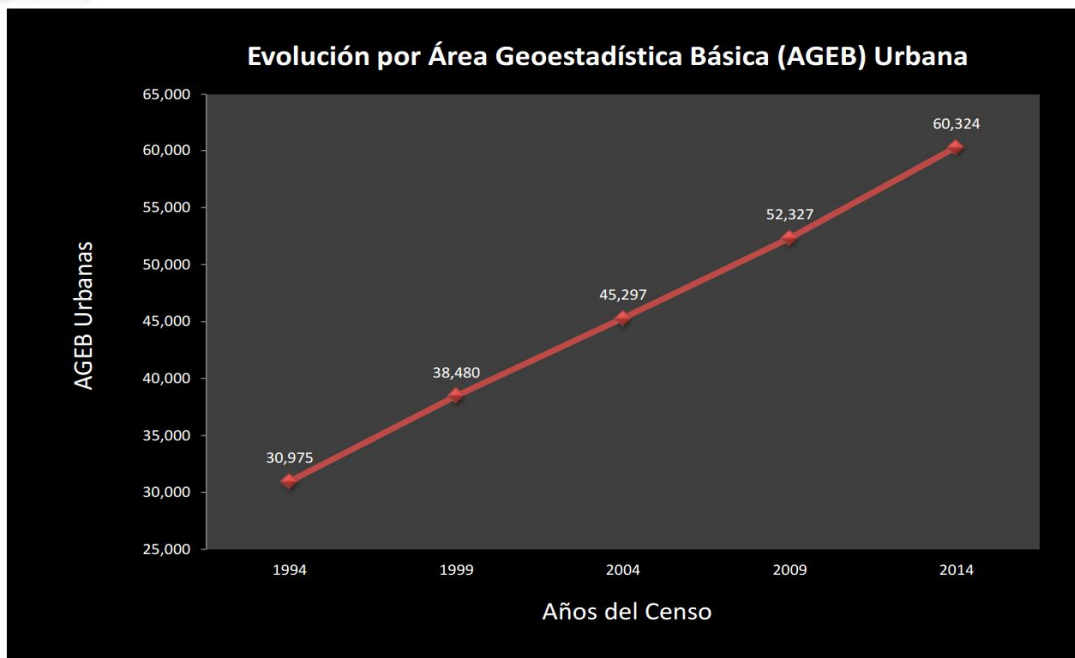
Fuente: SEDESOL, CONAPO e INEGI, *Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México 2010*.

**Grafica 1. Evolución por localidades urbanas en México**



Fuente: INEGI, 2014.

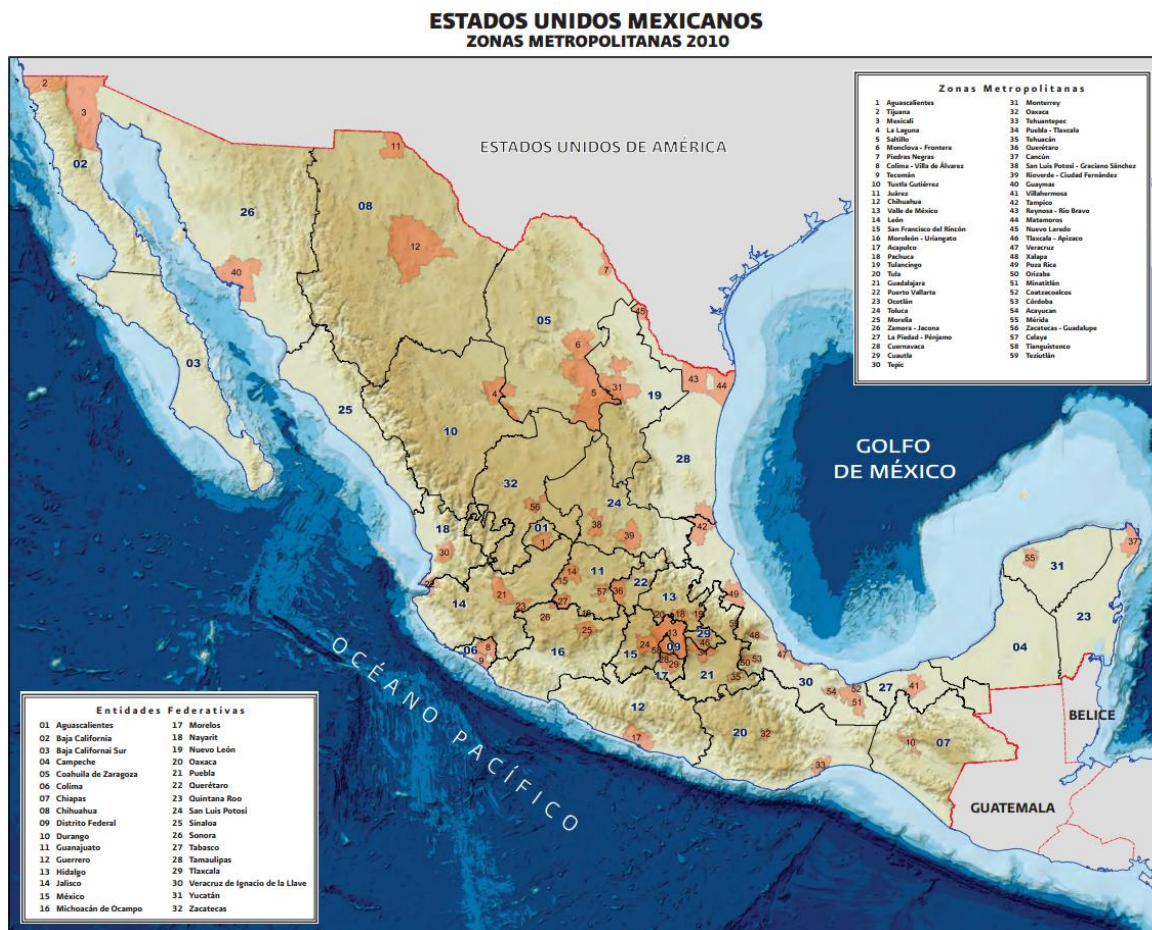
**Grafica 2. Evolución por área geostatística básica en México**



Fuente: INEGI, 2014.



Mapa 1. Zonas Metropolitanas de México, 2010.



Fuente: SEDESOL, CONAPO e INEGI, *Delimitación de Zonas Metropolitanas de México 2010, México, 2013.*

## Bibliografía

- Garza G., Estado del Conocimiento en Economía Urbana y Regional en México. Documento de Investigación, El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales, México, 2010.
- Blair John, Urban and Regional Economics, Irwin, Boston, Estados Unidos, 1991.
- Cuadrado-Roura J. R., y Fernández Güell J. M., "Gobernar las Metrópolis", Asociación Española de Ciencia Regional, Madrid, España, 2005.
- De Mattos C., Globalización y Metamorfosis en América Latina, Quito: OLACCHI, Quito Distrito Metropolitano, 2010.
- Sedesol et al., Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México, 2013.
- <http://www.conapo.gob.mx/work/models/CONAPO/Resource/1539/1/images/ParteslaV.pdf>
- Barnes W.R. y Ledebur L.C., The New Regional Economies. Thousand Oaks, California, Sage Publications, 1998.
- Peirce N.R., Citistates. How Urban America Can Prosper in a Competitive World. Washington, D.C., Seven Locks Press, 1993.
- [http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Mexico\\_en\\_cifras](http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Mexico_en_cifras)
- Christaller, Teoría del Lugar Central contenida en Central Places in Southern Germany, Prentice Hall, 1966.
- Asuad Sanén Norman Eduardo, Localización de los Servicios y la Jerarquía Urbana en Desarrollo Regional y Urbano, Facultad de Economía, UNAM, México, pp. 44-45, 2001.
- Richardson, H. W., Regional Economics, cap. 1 y 2, Great Britain, 1976.
- Watkins, Alfred J., The Practice of Urban Economics, cap. 3, Sage Press, p. 85, 1980.
- Consejo Nacional de Población (CONAPO), El Proceso de Urbanización y El Sistema Urbano Principal: Conceptos Principales, en Sistema Urbano Nacional. Pp. 11 y 12, 2012.
- Garza Gustavo, La Transformación Urbana de México, en Los Grandes Problemas de México, Tomo II: Desarrollo Urbano y Regional, El Colegio de México, 2010.
- Asuad Norman, Economía Regional y Urbana, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2001; Garza G., y Rivera S., Dinámica Macroeconómica de las Ciudades en México, INEGI/IIIE, UNAM, 1995.
- Henderson J. V., The Effects of Urban Concentration on Economic Growth, documento de trabajo, núm. 7503, Cambridge, Massachusetts, National Bureau of Economic Research, pp. 1-44, 2000.
- Ades A. F. y E. L. Glaeser, "Trade and Circuses: Explaining Urban Giants", Quarterly Journal of Economics, vol. 110, pp. 195-227, 1995.
- Watkins, J. Alfred, The Practice of Urban Economics, Sage Library, USA, pp. 129-151, 1980
- Black D. y Henderson V., "A Theory of Urban Growth", Journal of Political Economy, vol. 107, núm. 21, 1999.
- Christaller W., Central Places in Southern Germany, Londres, Prentice Hall, 1966.
- Fujita M., Krugman P. y Venables A. J., The Spatial Economy, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 2000.
- Moomaw R. L., "Urbanization and Economic Development: a Bias toward Large Cities?", Journal of Urban Economics, vol. 40, 1981.
- Friedman J. y Wolff G., "World City Formation: An Agenda for Research and Action", International Journal of Urban and Regional Research Hypothesis, vol. 6, 1982.
- Balchin P., Isaac D. y Chen J., Urban Economics: a Global Perspective, Nueva York, Palgrave, 2000.
- Lucas R. E., "On the Mechanism of Economic Development", Journal of Monetary Economics, vol. 22, núm. 1, 1988.

- Sobrino Jaime, *Competitividad de las Ciudades en México*. México, Colegio de México, 2003.
- Barro R., *Macroeconomía*, Madrid, Alianza 1990.
- McCann P., *Urban and Regional Economics*. Oxford, Oxford University Press, pp. 139-142, 2001.
- Blair J., *Local Economic Development*. Thousand Oaks, California, Sage Publications, pp. 116, 1995.
- Glaeser E., H. Kallal J., Scheinkman y A. Shleifer., *Growth in cities*, *Journal of Political Economy*, 1992.
- Goodall B., *The Economics of Urban Areas*, Nueva York, Pergamon Press pp. 262-283, 1972.
- Henderson V., Kuncoro A. y Turner M., *Industrial Development in Cities*, *The Journal of Political Economy*, 1995.
- Porter M., *Competitive Advantage, Agglomeration Economies and Regional Policy*, *International Regional Science Review*, 1996.
- SEDESOL, CONAPO e INEGI, *Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México*, 2010.
- Krugman P., *Competitiveness: A dangerous obsession*, *Foreign Affairs*, pp. 28-44, 1994.
- Lever W., y Turok I., *Competitive Cities: Introduction to the Review*, *Urban Studies*, pp. 929-945, 1999.
- Begg I., *Cities and Competitiveness*, *Urban Studies*, pp. 795-809 1999.
- Boddy M., *Linking Competitives and Cohesion* en I. Begg (ed.), *Urban Competitiveness*. Bristol, The Policy Press, pp. 33-53 2002.
- Potts G., *Competitiveness and the Social Fabric: Links and Tensions in cities*, en I. Begg (ed.), *Urban Competitiveness*. Bristol, The Policy Press, pp. 77-98 2002.
- Harding A., *Governance and Socio-economic Change in Cities*, en N. Buck, I. Gordon, A. Harding e I. Turok (eds.), *Changing Cities*. Houndmills, Palgrave, pp. 62-77, 2005.
- *Global Urban Competitiveness Project*, *Mission statement and activities of the Global Urban Competitiveness Project*. Ottawa (inédito), 2005.
- Turok I., *Cities, Competition and Competitiveness: Identifying New Connections*, en N. Bucks, I. Gordon, A. Harding e I. Turok (eds.), *Changing Cities*. Houndmills, Reino Unido, Palgrave, pp. 25-43, 2005.
- Malecki E., *Hard and Soft Networks for Urban Competitiveness*, *Urban Studies*, pp. 929-945, 2002
- Myrdal G., *Teoría Económica y Regiones Subdesarrolladas*. México, Fondo de Cultura Económica, 1962.
- Sobrino J., *Competitividad y Empleo en las Principales Metrópolis de México*, en J. Lezama y J. Morelos (coords.), *Población, Ciudad y Medio Ambiente en el México Contemporáneo*. México, El Colegio de México, pp. 333-380, 2006.
- Arce C., Cabrero E. y Ziccardi A. (coords.), *Ciudades del Siglo XXI: ¿Competitividad o Cooperación?* México, Miguel Ángel Porrúa-Centro de Investigación y Docencia Económicas, 2005.
- Richardson W. Harry, *Economía Regional y Urbana*, Alianza Universidad, Madrid, 1985.
- Richardson W. Harry., *Elementos de Economía Regional*, Alianza Universidad, Madrid, 1975.
- Fishman R., *Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia*, Basic Books, Nueva York, 1994.
- Johnson J. H., (ed.) *Suburban Growth. Geographical processes at the Edge of the Western City*, John Wiley, Londres, 1974.
- Jackson K.T., *Cragbrass Frontier. The Suburbanization of the United States*, Oxford-Nueva York, 1985.
- Hall P., *Cities of Tomorrow. An intellectual history of urban planning and desing in the twentieth century*, Basil Blackwell, Oxford, 1995.

- Segal D., en "Are there Returns to Scale in City Size?", *Review of Economic and Statistics*, vol. 58, núm. Black D. y Henderson V., "A Theory of Urban Growth", *Journal of Political Economy*, vol. 107, núm. 21, 1999.
- Segal D., "Are there Returns to Scale in City Size?", *Review of Economic and Statistics*, vol. 58, núm. 3, 1976. 3, 1976.
- Bachin P., Isaac D. y Chen J., *Urban Economics: a Global Perspective*, Nueva York, Palgrave, 2000; Henderson, 2000.
- Dasgupta P. y Stiglitz J. E., "Uncertainty, Industrial Structure and Speed of R&D", *Bell Journal of Economics*, vol. 11, (1980) y Griliches Z., "Issues in Assessing the Contribution of Research and Development to Productivity Growth", *Bell Journal of Economics*, vol. 10, 1979.
- Marshall A., *Principles of Economics*, Londres, MacMillan, 1920.
- Henderson J.V., "The Effects of Urban Concentration on Economic Growth", documento de trabajo, núm. 7503, Cambridge, Massachusetts, National Bureau of Economic Research, 1974.
- Porter Jacobs J., *The Economy of Cities*, Nueva York, Vintage, 1969.M., *The Competitive Advantage of Nations*, Nueva York, Free Press, 1990.
- Henderson J. V., "The Sizes and Types of Cities", *American Economic Review*, vol. 64, núm. 4 1974 y "The Effects of Urban Concentration on Economic Growth", documento de trabajo, núm. 7503, Cambridge, Massachusetts, National Bureau of Economic Research, 2000.
- Wheaton W. y Shishido H., "Urban Concentration, Agglomeration Economics, and the Level of Economic Development", *Economic Development and Cultural Change*, vol. 30, 1981.
- Moomaw R.L., "Firm Location and City Size: Reduced Productivity Advantages as a Factor in the Decline of Manufacturing in Urban Areas", *Journal of Urban Economics*, vol. 17, 1985.
- Harris T. F. e Ionnides Y. M., "Productivity and Metropolitan Density", documento de trabajo, núm. 2000-16, Medford, Massachusetts, Universidad de Tufts, Departamento de Economía, 2000.
- Sveikauskas L., "The Productivity of Cities", *Quarterly Journal of Economics*, vol. 8, núm. 3, 1975.
- Ciccione A., y Hall R., "Productivity and the Density of Economic Activity", *American Economic Review*, vol. 86, núm. 1, marzo, 1996.
- Mills Edwin S., *Economía Urbana*, Editorial Diana, México, pp. 16, 1975.
- Garza Gustavo, *Macroeconomía del sector servicios en la Ciudad de México, 1960-2003*, México, El Colegio de México, 2008.
- Barceinas F., y Raymond J., *Convergencia regional y capital humano en México de los años 80 al 2002*, *Estudios Económicos* 20(2), pp. 263-304, 2005.
- Esquivel G., López L., y Vélez R., *Crecimiento económico y desigualdad regional en México 1950-2000*, México, PNDU (Estudios sobre el Desarrollo Humano), 2003.
- Aguayo E., *Income divergence between Mexican States in the 1990s: The role of skill Premium*, *Growth and Change* 37 (2), pp. 255-277, 2006.
- Barriga E., *Análisis no paramétrico de la distribución del ingreso en las entidades federativas de México, 194-2004*, documento presentado en el XI Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México. Mérida, Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional, del 7 al 10 de noviembre, 2006.
- OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico), *Regional Development and Structural Policy in Mexico*, París, 1997.
- Díaz Bautista A., *Apertura comercial y convergencia regional en México*, Comercio Exterior, 2003.
- Mendoza J., *Determinantes macroeconómicos regionales de la migración mexicana*, *Migraciones Internacionales*, 2006.

- Alba F., Tendencias de la desigualdad regional en México ante el TLC, en A. Díaz-Bautista, Fuentes Flores N. y Martínez S. (comps.), Crecimiento con convergencia o divergencia en las regiones de México. México, El Colegio de la Frontera Norte pp. 151, 2003.
- Mendoza J., Determinantes macroeconómicos regionales de la migración mexicana, Migraciones Internacionales, 2006.
- Mendoza J. y Calderón C., Impactos Regionales de las remesas en el crecimiento económico de México, Papeles de Población, 2006.
- Sala-i-Martin X., The classical approach to convergence analysis, Economic Journal, pp. 1019-1036 1996.
- Garza G., Concentración económica y desigualdades urbanas, 2000.
- Quah D., Empirics for Growth and distribution: Stratification, polarization and convergence clubs, Journal of Economic Growth, 1997.
- Bayón M. C., Desigualdad y procesos de exclusión social. Concentración socioespacial de desventajas en el Gran Buenos Aires y la Ciudad de México, Revista de Estudios Demográficos y Urbanos, 2008.
- Damián A., Cargando el ajuste: los pobres y el mercado de trabajo en México, México, El Colegio de México, 2002.
- Levy S., La Pobreza en México, en Vélez F. (comp.), La Pobreza en México. Causas y políticas para combatirla. Fondo de Cultura Económica, Lecturas del Trimestre Económico, México, 1994.
- Taylor P., World City Network: A Global Urban Analysis, Londres y Nueva York, Routledge, 2004.
- Castells M., The Information Age: Economy, Society, and Culture, vol. 1, The Rise of Network Society, 2a ed. Oxford, Blackwell, 2000.
- Portes A. y Roberts B., Introducción. La ciudad bajo el libre mercado. La urbanización en América Latina durante los años del experimento neoliberal, en Portes A., Roberts B. R. y Grimson A., Ciudades Latinoamericanas. Un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo. Buenos Aires, Prometeo Libros, pp.19-74, 2005.
- Sobrino L. J., Zonas Metropolitanas de México en 2000: conformación territorial y movilidad de la población ocupada, Estudios Demográficos y Urbanos, 2003.
- Sobrino L. J., Gobierno y administración metropolitana y regional., Instituto Nacional de Administración Pública, México, 1993.
- Giuliano G. y Small K. A., Is the journey to work explained by urban Structure?, Urban Studies, 1993.
- Antier G., Les stratégies des grandes métropoles. Enjeux, pouvoirs et aménagement., Armand Colin, París, 2005.
- Global Urban Competitiveness Project, Mission statement and activities of the Global Urban Competitiveness Project, Ottawa (inédito), 2005.
- Herce Vallejo M., y Magrinya F. T., La ingeniería en la evolución de la urbanística, Departamento de Infraestructura del Transporte y Territorios, Universidad Politécnica de Cataluña, Cataluña, 2002.
- Soja E. W., The technopoles of Southern California, Environment and Planning, 1989.
- Marcuse P., y van Kempen R., Globalizing Cities. A New Spatial Order?, Blackwell Publishers, Oxford, 2000.
- Fainstein S., Gordon I., y Harloe M., Divided Cities. New York and London in the Contemporary World, Blackwell, Cambridge y Oxford, 1992.
- Sabatini F., La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina, Banco Interamericano de Desarrollo, Departamento de Desarrollo Sostenible, División de Programas Sociales, en [www.iadb.org/idex.cfm](http://www.iadb.org/idex.cfm), Washington, D.C., 2003.
- Coulomb R. y Schteingart M., Entre el Estado y el mercado. La vivienda en el México de hoy. UAM/Azcapotzalco-Miguel Ángel Porrúa, México, 2006.

- Storper M., Agglomeration, Trade, and Spatial Development: Bringing Dynamics Back In., *Journal of Regional Science*, 2010.
- Suárez-Villa L., "Metropolitan Evolution, Sectoral Economic Change, and the City Size Distribution, *Urban Studies*, 1988.
- Garza G., y Rodríguez F. A., Normatividad urbanística en las principales metrópolis de México, El Colegio de México, México, 1998.
- Eibenschutz Hartman R., Problemática y planeación metropolitana, ponencia presentada en el diplomado El Legislativo ante la Gestión Metropolitana., Programa Universitario de Estudios Metropolitanos, Universidad Autónoma Metropolitana, México, 2007.
- Iracheta C. A., Vivienda y suelo urbano en ZMVM, en *Metrópolis/2025, Una visión para la Zona Metropolitana del Valle de México*, Centro de Estudios para la Zona Metropolitana, México, 2006.
- Sodi D., Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 45, 71, 73, 115, 116 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a fin de posibilitar la existencia de órganos de gobierno y coordinación metropolitana, entregado en el Salón de Sesiones del Senado de la República a los 8 días del mes de septiembre, 2005.
- González Coghlan M., La experiencia en la planeación e instrumentación en la Zona Metropolitana del Valle de México, ponencia presentada en el diplomado El Legislativo ante la Gestión Metropolitana, Programa Universitario de Estudios Metropolitanos, Universidad Autónoma Metropolitana, México, 2007.
- Goya C., El esquema fiscal en el ámbito metropolitano, ponencia presentada en el diplomado El Legislativo ante la Gestión Metropolitana, Programa Universitario de Estudios Metropolitanos, Universidad Autónoma Metropolitana, México, 2007.