

Grandes metrópolis de América Latina: Buenos Aires, Río de Janeiro, São Paulo, Valle de México

EMILIO PRADILLA COBOS
(coordinador)



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

Grandes metrópolis de América Latina:

Buenos Aires, Río de Janeiro,
São Paulo, Valle de México

EMILIO PRADILLA COBOS
(coordinador)



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

Grandes metrópolis de América Latina:

Buenos Aires, Río de Janeiro, São Paulo, Valle de México

Emilio Pradilla Cobos
(Coordinador)

Pablo Ciccolella * Pedro Pérez * Bruno Leonardo Barth Sobral * Juciano Martins Rodrigues * Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro * Marcelo Gomes Ribeiro * Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro * Juciano Martins Rodrigues * Filipe Souza Correa * Ricardo Carlos Gaspar * Fernando Jose de Campos * Kazuo Nakano * Lucia M. M. Bógus * Rafael S. Serrao * Suzana Pasternak * Emilio Pradilla Cobos * Ricardo A. Pino Hidalgo * Felipe de J. Moreno Galván * Laura O. Díaz Flórez * Celia Hernández Diego * Frida G. Nemeth Chapa * Carolina Santiago de la Cruz * Carolina Valderrama Ríos *

Departamento de Teoría y Análisis
División de Ciencias y Artes para el Diseño
Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco

Con patrocinio del
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

RECTOR GENERAL

Salvador Vega y León

SECRETARIO GENERAL

Norberto Manjarrez Álvarez

COORDINADOR GENERAL DE DIFUSIÓN

Lucino Gutiérrez Herrera

DIRECTOR DE PUBLICACIONES Y PROMOCIÓN EDITORIAL

Bernardo Ruiz

SUBDIRECTORA DE PUBLICACIONES

Paola Castillo

SUBDIRECTOR DE PUBLICACIONES Y PROMOCIÓN EDITORIAL

Marco Moctezuma

Diseño de portada: Francisco López L.

Formación y programación de libro electrónico: Carlos Romero Moreno

ePub Versión 1.0 (2017)

D.R. © 2017, Universidad Autónoma Metropolitana

Prolongación Canal de Miramontes 3855,

Ex Hacienda San Juan de Dios, Tlalpan, 14387,

Ciudad de México.

www.uam.mx/casadelibrosabiertos

Esta publicación no puede ser reproducida, ni toda ni en parte, ni registrada en o transmitida por un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico, por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo, por escrito, de los editores.

ISBN de la obra completa: 978-607-28-0536-1

ISBN de la obra: 978-607-28-1022-8

Índice

Presentación

Emilio Pradilla Cobos

Buenos Aires

Transformaciones territoriales en la Región Metropolitana de Buenos Aires (1980-2010)

Pablo Ciccolella, Pedro Pérez

Río de Janeiro

A importância da questão metropolitana para a economia do Estado do Rio de Janeiro: um sistema econômico regional por articular. A Economia Metropolitana do Rio de Janeiro: um sistema econômico desarticulado

Bruno Leonardo Barth Sobral

Condições de mobilidade urbana e organização social do território na região metropolitana do Rio de Janeiro

Juciano Martins Rodrigues

Organização social do território da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro, Marcelo Gomes Ribeiro

Segregação Residencial, Segmentação Territorial e Mercado de Trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro, Juciano Martins Rodrigues, Filipe Souza Correa

São Paulo

Economia e espaço na metropole de São Paulo

Ricardo Carlos Gaspar, Fernando Jose de Campos

A estruturação socioespacial e a mobilidade urbana na Região Metropolitana de São Paulo

Kazuo Nakano

Mercado de trabalho e emprego na Região Metropolitana de São Paulo: tendências recentes e

principais desafios

Lucia M. M. Bógus, Rafael S. Serrao, Suzana Pasternak

Valle de México

Cambios demográficos, económicos y territoriales en la Zona Metropolitana del Valle de México (1982-2012)

Emilio Pradilla Cobos, Ricardo A. Pino Hidalgo, Felipe de J. Moreno Galván, Laura O. Díaz Flórez, Celia Hernández Diego, Frida G. Nemeth Chapa, Carolina Santiago de la Cruz, Carolina Valderrama Ríos

CAMBIOS DEMOGRÁFICOS, ECONÓMICOS Y TERRITORIALES EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO (1982-2010)¹

*Emilio Pradilla Cobos (coordinador)**

*Ricardo A. Pino Hidalgo***

*Felipe de J. Moreno Galván****

*Laura O. Díaz Flórez*****

*Celia Hernández Diego******

*Frida G. Nemeth Chapa******

*Carolina Santiago de la Cruz******

*Carolina Valderrama Ríos******

En las tres últimas décadas la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), ha experimentado profundos cambios en diversos aspectos de su estructura y funcionamiento, como resultado de la aplicación de las políticas económicas neoliberales, las prácticas de los actores sociales dominantes y las políticas urbanas de los gobiernos locales.

Sólo abordaremos aquí tres aspectos determinantes del proceso metropolitano: *a)* el cambio en la estructura económica caracterizado por la *desindustrialización* y la *terciarización informal*; *b)* las modificaciones en el patrón de movilidad de las personas, con creciente predominio del automóvil particular; y *c)* la modificación de la lógica de configuración territorial desde la centralidad única hacia la *red de corredores terciarios*. Un esbozo parcial del crecimiento demográfico y físico de la metrópoli servirá de marco de referencia para la ubicación y comprensión de estas transformaciones.

1. El crecimiento de la ZMVM

En 1940 la Ciudad de México, Distrito Federal (DF), tenía 1 757 550 habitantes y ocupaba 117.54 km²; en 1960 llegó a 4 870 876 habitantes y a una extensión de 271.98 km² (Álvarez, 2003: 5249), y el proceso de *metropolización* había avanzado al absorber los primeros municipios colindantes del Estado de México (Garza, 1987). En 2010 la metrópoli albergaba a 20 116 842 habitantes en una extensión de 7 854 km² (Conapo, 2007).

Es notorio el descenso, desigual en el tiempo y la intensidad, de la tasa de crecimiento anual de la población del DF y del total metropolitano desde la década 1970-1980, y en los municipios conurbados desde la de 1990-2000; pero no ha ocurrido lo mismo con la tasa de expansión física que supera ampliamente a la de la población.

Población de la Ciudad de México y la ZMVM

	1689*	1746*	1790*	1811**	1820**	1838**	1895***	1900***	1910***	1921***	1930***
Ciudad de México	50,000	100,000	129,000	168,846	179,830	205,430	474,860	541,516	720,753	906,063	1,229,576
	1940^	1950^	1960^	1970^	1980^	1990^^	2000^^	2010^^^			
DF	1,757,530	3,050,442	4,870,876	6,874,165	8,831,079	8,235,744	8,605,239	8,851,080			
Municipios Conurbados	199,969	289,943	590,799	2,220,307	4,064,528	7,328,051	9,791,438	11,265,762			
ZMVM	1,957,499	3,340,385	5,461,675	9,094,472	12,895,607	15,563,795	18,396,677	20,116,842			

Fuentes: *Sonia Lombardo, "Atlas de la Ciudad de México", COLMEX, 1987

** Márquez Morfín Lourdes, "La Desigualdad ante la muerte en la Ciudad de México", Siglo XXI, 1994

^INEGI, "Censo General de Población y Vivienda" DF y Edomex, INEGI, 1940-1990

^^CONAPO, "Delimitación de las zonas metropolitanas de México", CONAPO, 2005

^^^INEGI, "Censo General de Población y Vivienda 2010"

Tasa de crecimiento de la Ciudad de México y la ZMVM

	1689-1746	1746-1790	1790-1811	1811-1820	1820-1838	1838-1895	1895-1900	1900-1910	1910-1921	1921-1930
Ciudad de México	1.22	0.58	1.93	0.7	0.74	1.48	2.66	2.9	2.1	3.45
	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2010		
DF	-	5.67	4.79	3.50	2.54	-0.70	0.44	0.28		
Municipios conurbados	-	3.79	7.38	14.16	6.23	5.60	2.94	1.41		
ZMVM	4.75*	5.49	5.04	5.23	3.55	1.69	1.69	0.90		

Fuente: Elaboración propia con base a los datos del cuadro "Población de la Ciudad de México y la ZMVM"

*Nota: Esta tasa de crecimiento corresponde al cambio de Ciudad de México a ZMVM

La Región Centro del país, donde se asienta la Ciudad Región del Centro,² sigue siendo el polo demográfico regional dominante de México. En el periodo analizado la región ha albergado a poco más de un tercio de la población nacional. A su interior el DF y el estado de Hidalgo disminuyeron su participación en el total nacional, mientras que los demás estados la incrementaron. El DF, cuya

participación disminuyó, y el Estado de México, donde aumentó, son los extremos del abanico; sobre ellos se asienta la ZMVM. Los factores de esta tendencia desigual han sido el acelerado crecimiento de los municipios conurbados en la metrópoli y el casi nulo de la Ciudad de México, expulsora de población hacia la periferia mexiquense (Fideicomiso, 2000^a, C. I). Las delegaciones centrales del DF y los primeros municipios conurbados del Estado de México han actuado en el periodo 1980-2010 como expulsores de población, y los periféricos como receptores.

El crecimiento físico de la ciudad ha seguido un patrón extensivo con ciclos sucesivos de *expansión-consolidación-expansión* (Duhau, en Pradilla, 2011: 269), dando como resultado una ciudad extensa, porosa, de poca altura y baja densidad, sobre todo en los municipios mexiquenses conurbados al DF. En particular, la década 2000-2010 se caracterizó por una expansión física muy intensa determinada fundamentalmente por una política nacional de vivienda en la que confluyen el Estado y el capital inmobiliario-financiero mediante la construcción de megaconjuntos periféricos dispersos de vivienda de interés social, sobre todo en los municipios conurbados del norte y el oriente de la metrópoli.

Superficie ocupada en la ZMVM 1980-2010

ZMVM	Nueva sup. ocupada (ha)	Sup. total ocupada (ha)	Población
1980	–	60 975 93	12 895 607
1990	12 777 55	73 753 48	16 266 602
2000	41 427 13	115 180 61	19 126 982
2010	106 177 08	221 357 69	20 791 292

Fuente: Elaboración propia con base en información de INEGI (2010) y Conapo (2005).

2. La economía mexicana y la metropolitana

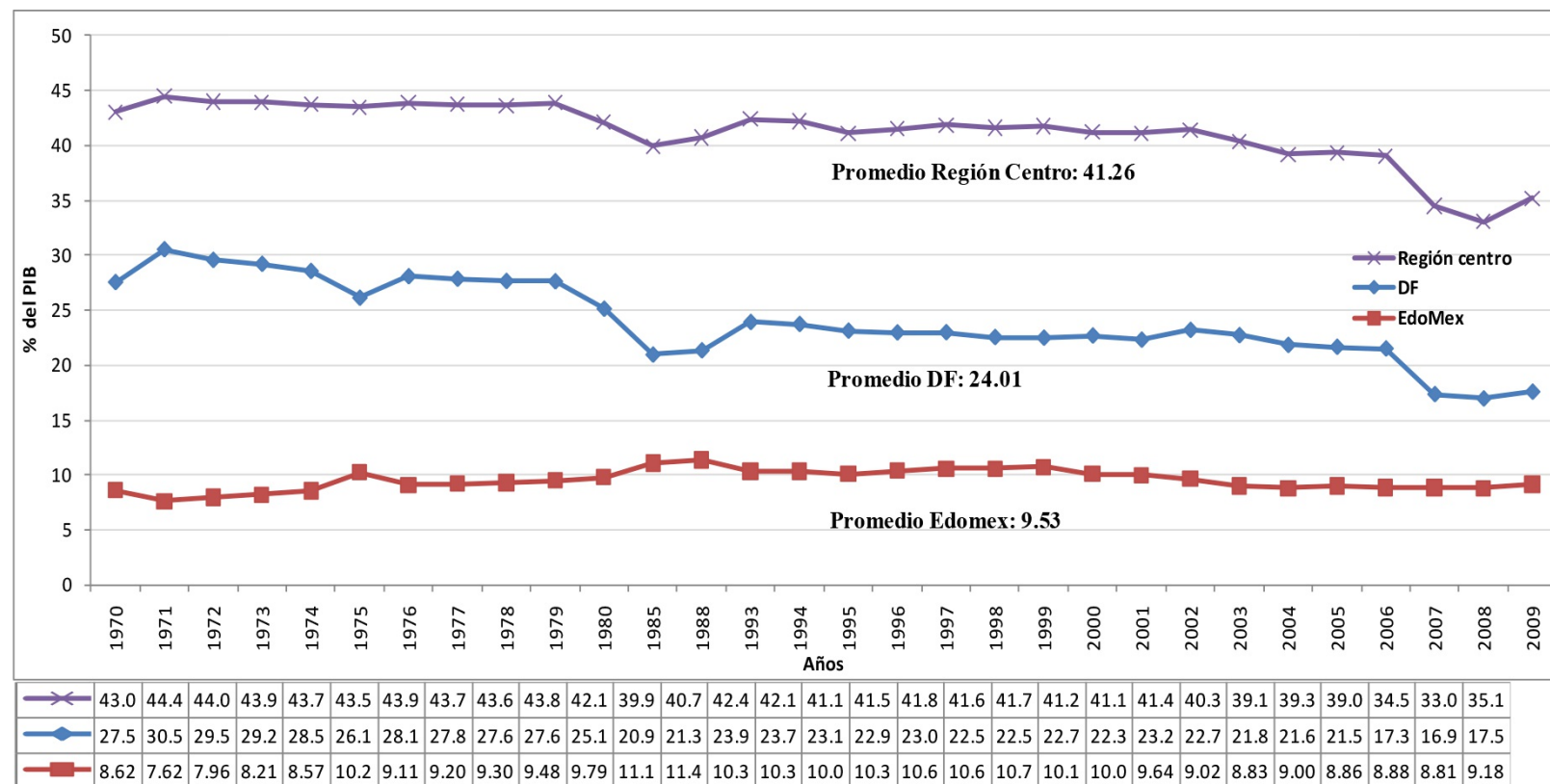
En la década de 1970 el agotamiento de la *onda larga expansiva* del capitalismo mundial, evidenciado por la crisis de los energéticos en 1973 y el desplome del conjunto de las economías, la mexicana incluida, llevó en 1982 a la aplicación generalizada de políticas neoliberales. El gran capital puso entonces en marcha la relocalización e integración trasnacional de la producción, su modernización y flexibilización, la liberación de los flujos internacionales de mercancías y capitales, y la privatización del sector paraestatal como parte del “adelgazamiento” del Estado.

En tres décadas de aplicación de estas políticas neoliberales la economía mexicana y la metropolitana han sufrido profundos cambios. De haber sido el motor de la acumulación de capital en el país durante la *industrialización por sustitución de importaciones* (1940-1980), la ZMVM pasó a ser un “peso muerto” para el crecimiento económico.

2.1. La pérdida de dinamismo económico

La Región Centro ha tenido una alta participación en el producto interno bruto nacional (PIBN), superior a su peso poblacional aunque decreciente: 44 en 1971 y 35.1% en 2008 (-8.9%). En ese periodo la participación del DF en el PIBN disminuyó 13.0%, de 30.5% a 17.5%; y la del Estado de México³ creció 1.56%, de 7.62% a 9.18%. La tendencia decreciente de la participación del DF en el PIBN se ha mantenido porque desde 1975 ha tenido tasas de crecimiento del PIB inferiores a la media nacional y a la del Estado de México, exceptuando los años 1993, 2000 y 2002.

Participación del DF, Edo. de México y Región Centro en el PIB nacional (%)



Fuente: INEGI, Banco de Información Económica (BIE), *producto interno bruto por entidad federativa. Participación porcentual de los estados en las actividades económicas del periodo 1970-2010*, INEGI; *Sistema de cuentas nacionales (SCNM). Un modelo de desagregación geográfica: Estimación del PIB por entidad federativa, 1970-1988*.

Nota: La Región Centro comprende las entidades del DF, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala.

Evolución anual de la tasa de crecimiento del PIB Nacional, DF y Estado de México (1970-2010)



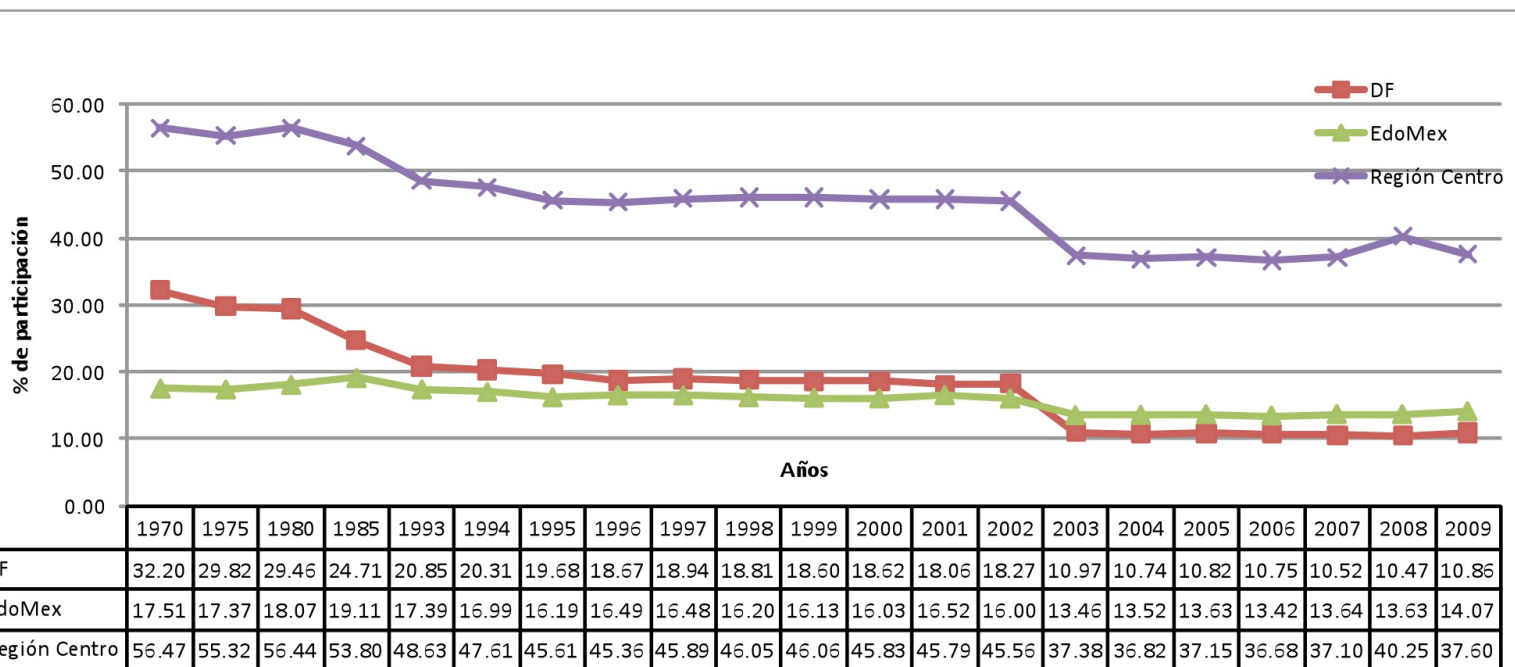
Fuente: Elaborado con base en datos del Banco de Información Económica (BIE), PIB por entidad federativa. Cifras anuales del periodo 1970-2006, INEGI.

Esto ha ocurrido en el contexto del largo periodo de estancamiento económico del país iniciado en 1982 y marcado por las recesiones de 1982-1983, 1986, 1995, 2001 y 2008-2009. La pérdida de dinamismo económico de la ZMVM se explica, además, por la crisis del campo intrarregional y por los procesos de desindustrialización y terciarización *informal*.

2.2. Industrialización y desindustrialización de la ZMVM

La *industrialización sustitutiva de importaciones* fue intensa en México hasta 1980: el PIB de la industria manufacturera (PIBIM) creció a un promedio anual de 5.0% en los años treinta; 7.1% en los cuarenta; 7.3% en los cincuenta; 8.9% en los sesenta; y 6.42% en los setenta (Garza, 1985: 141). La región central se mantuvo como la mayor concentración industrial del país, pero comenzó a mostrar una tendencia decreciente al bajar de 56.4% del total en 1980 a 37.6% en 2009 (-18.80%). El DF fue protagónico en la industrialización: en 1970 generaba 32.20% del PIBIM nacional, pero descendió a 29.46% en 1980 y a 10.86% en 2009 (-21.34%). La pérdida de peso industrial fue más moderada en el Estado de México, que incluye los municipios conurbados, bajó de 17.51% en 1970 a 14.07% en 2009 (-3.44%).

Participación del DF, Estado de Mex. y Región Centro en el PIB de la industria manufacturera nacional



Fuente: Elaborado con base en el Banco de Información Económica (BIE), Producto Interno Bruto por entidad federativa. INEGI.

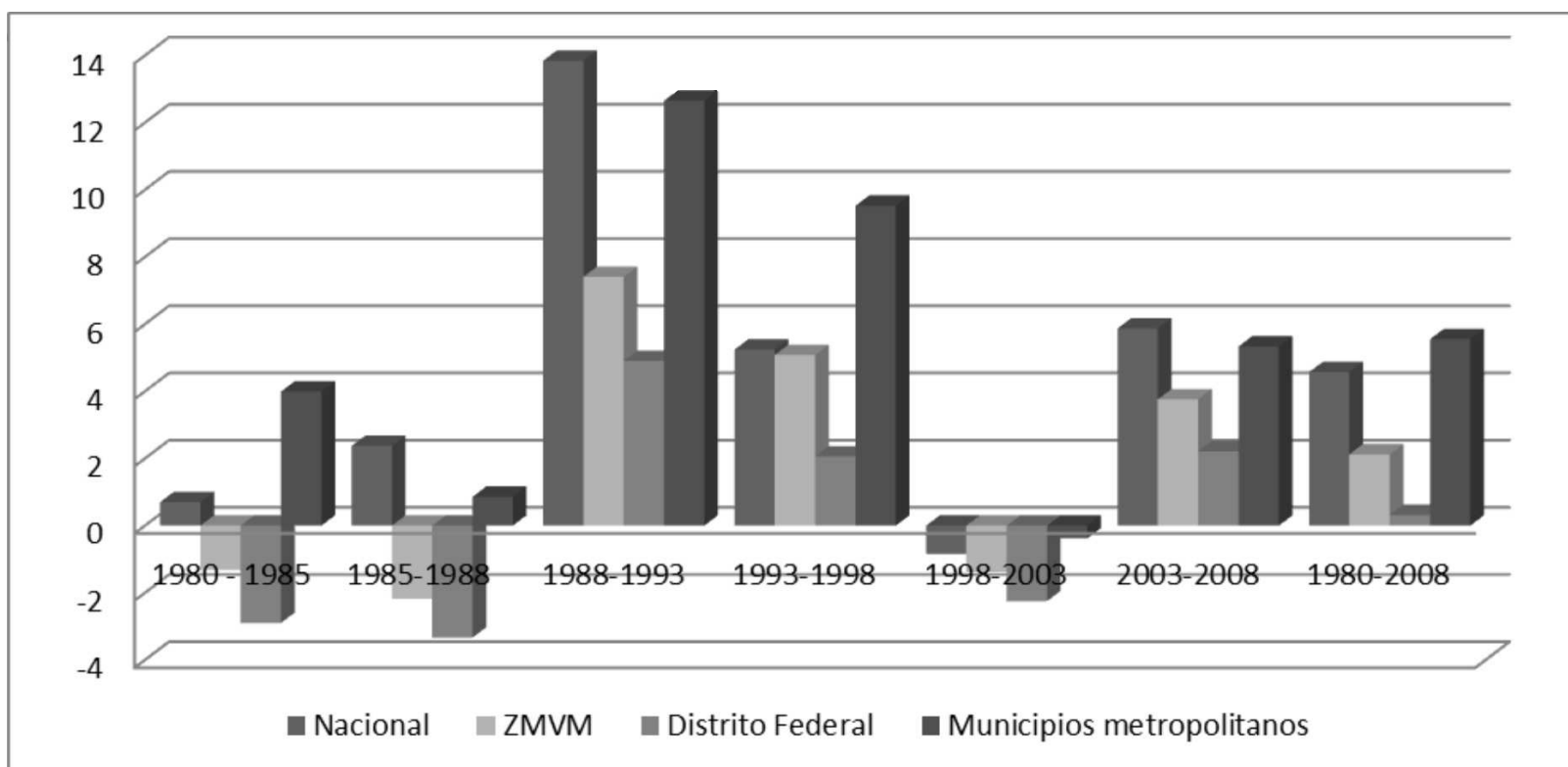
Entre 1980 y 2009 las tasas de crecimiento de la industria manufacturera del DF y el Estado de México (incluyendo los municipios) fueron negativas en mayor grado que la nacional.

Al seguir la secuencia de los censos económicos nacionales realizados por INEGI de 1980 a 2008⁴ encontramos dinámicas diferenciadas entre el DF, los municipios conurbados y la Zona Metropolitana de la Ciudad de México,⁵ así como para las diversas variables de análisis. Es notoria la contracción absoluta en las variables clave de la industria manufacturera: *valor agregado censal bruto*, *personal ocupado* —con excepción de los municipios conurbados—, *remuneraciones totales al personal ocupado* y *formación bruta de capital fijo*. Sólo hubo crecimiento en los tres ámbitos en el *número de establecimientos*, mostrando el pequeño tamaño de los establecimientos nuevos, y en *activos fijos* acumulados, reflejando el crecimiento del número de establecimientos y la acumulación

de capital en las grandes empresas del sector. Estos hechos negativos serían aún más notorios si tuviéramos en cuenta la profunda recesión de 2009, no incluida en estos datos. Podemos, por lo tanto, hablar de *desindustrialización absoluta y relativa* de la Zona Metropolitana y sus componentes: DF y municipios conurbados del Estado de México (Pradilla y Márquez, 2004; Márquez y Pradilla, 2008). Veamos en detalle la evolución de las distintas variables:

2.2.1. Número de establecimientos industriales

Tasas de crecimiento del número de establecimientos de la industria manufacturera, 1980-2008



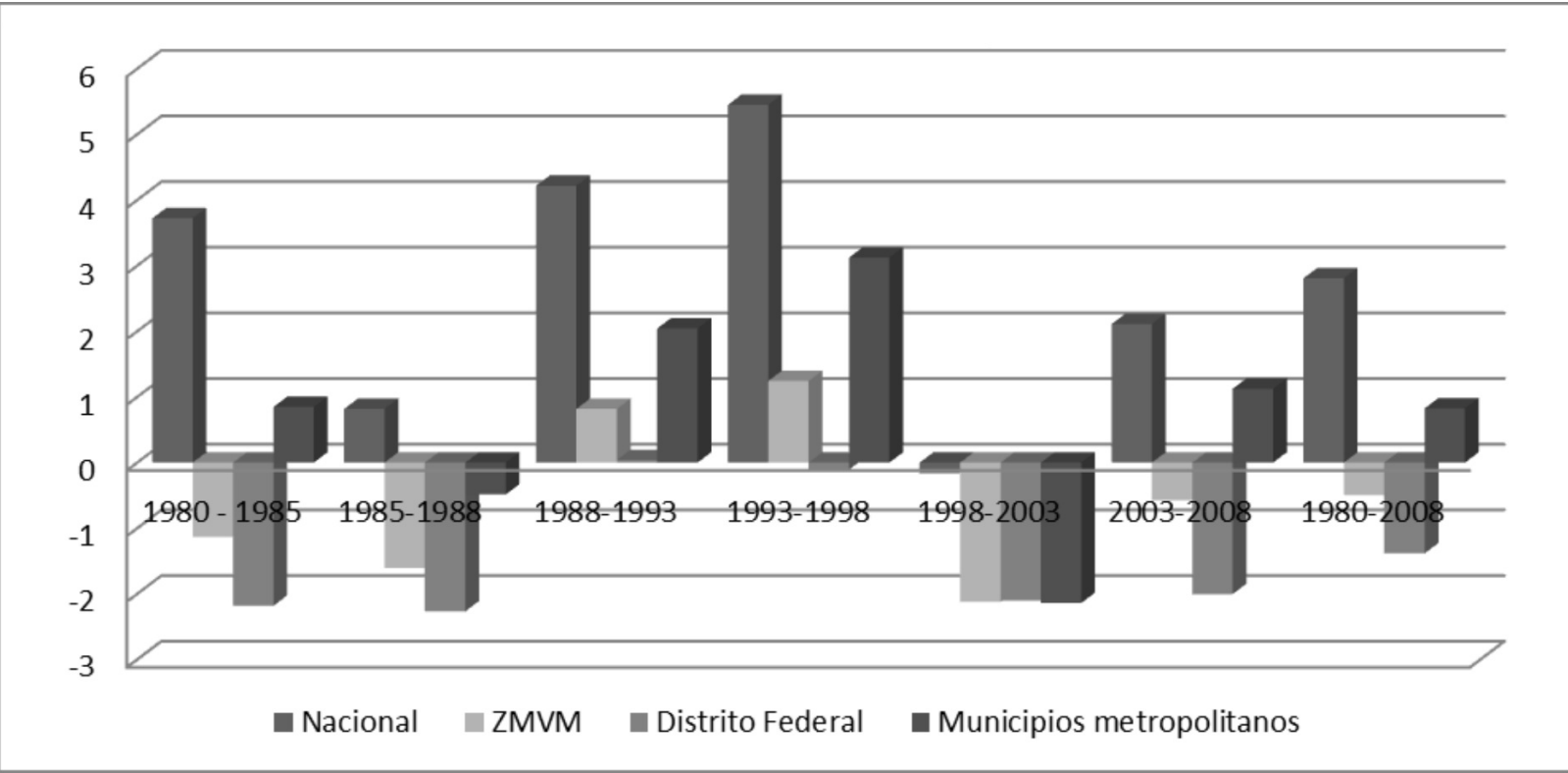
Mientras el DF presentó entre 1980 y 2008 una relativa estabilidad del número de establecimientos industriales, a pesar de las caídas de 1980-1988 y 1998-2003, con muy bajo crecimiento, los municipios conurbados mostraron un aumento muy significativo de los mismos; el resultado fue una tasa anual promedio para el periodo 1980-2008 de 2.12% para la ZMCM.

Si tenemos en cuenta la reducción del número total de trabajadores, los procesos de concentración monopólica de las empresas y, sobre todo, la caída del valor agregado total, podemos deducir que el crecimiento diferenciado del número de establecimientos en los tres ámbitos se debe principalmente al surgimiento de pequeños establecimientos o “changarros”. El ritmo diferente de crecimiento entre el DF y los municipios conurbados podría explicarse tanto por las condiciones restrictivas a su implantación, imperantes en el primero —sobre todo para grandes empresas— como por la migración de empresas de todos los tamaños del primero a los segundos, en busca de menores costos de operación.

Los periodos de intenso crecimiento del número de establecimientos en todos los ámbitos son 1988-1998 y 2003-2008, años de recuperación de recesiones económicas anteriores. Por otro lado, en el DF se observa una disminución notoria entre 1980 y 1988, y en todos los ámbitos entre 1998 y 2003, siendo los dos periodos de naturaleza recesiva.

2.2.2. Personal ocupado en la industria

Tasas de crecimiento del personal ocupado en la industria manufacturera, 1980-2008



En el periodo 1980-2008 la disminución del personal ocupado en la industria del DF fue muy significativa, compensada sólo en parte por un crecimiento bajo en los municipios conurbados, dando como resultado una caída menor en la ZMCM. En el DF la pérdida de empleos fue casi constante, haciéndose más aguda entre 1980 y 1998, fase recesiva, y desde 1998 hasta la fecha, delineando una tendencia muy negativa para el futuro.

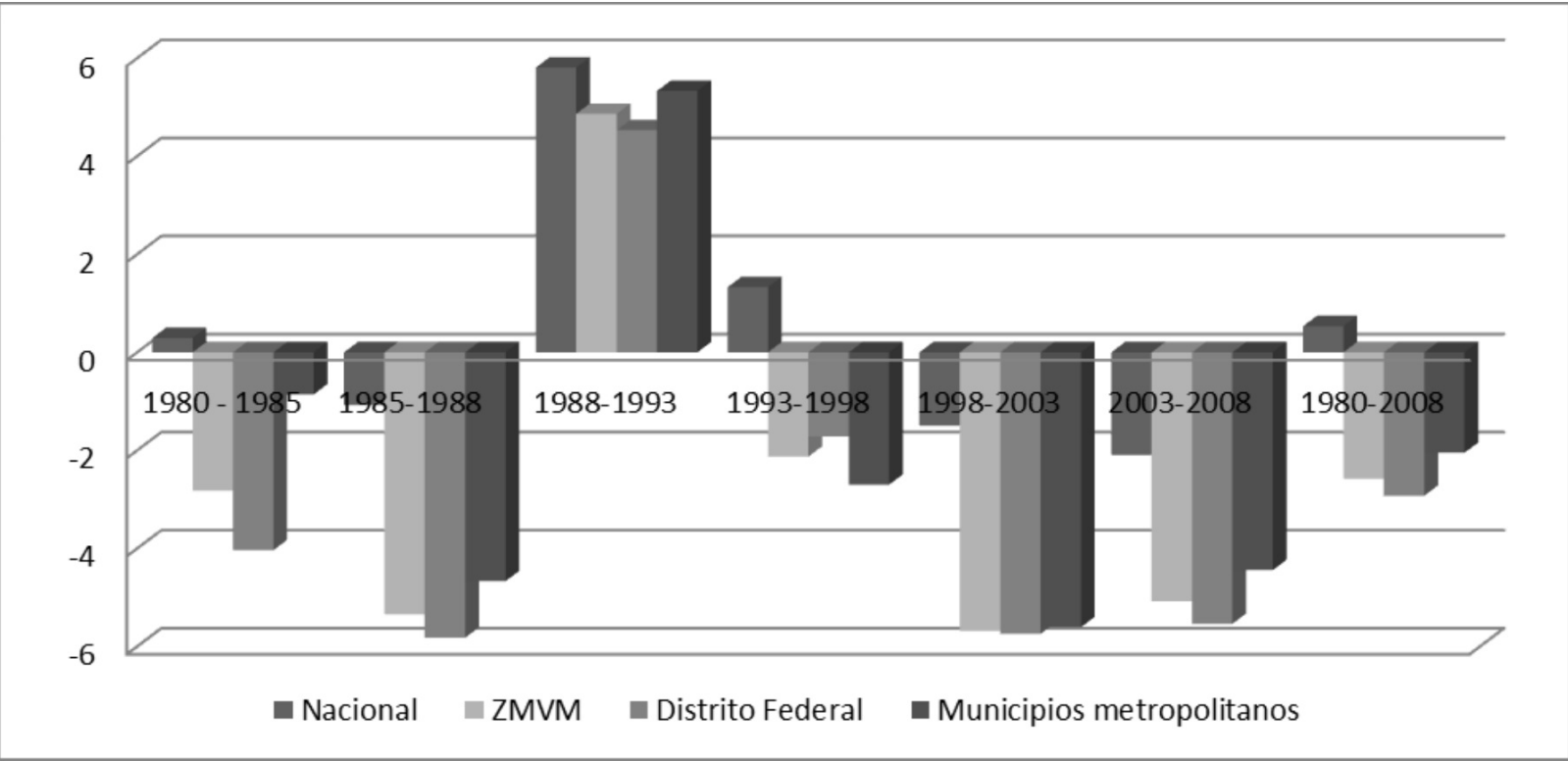
Los factores fundamentales de la contracción del empleo corresponden a la modernización de los procesos productivos, al aumento de la productividad del trabajo, la desaparición de grandes empresas o su relocalización fuera de la metrópoli, y la reducción de la producción. Esta evolución negativa es uno de los costos más importantes de la desindustrialización y nos ayudará a explicar más adelante el hecho de que el DF presente tasas de desempleo mayores que el país en su conjunto, entre otras realidades sociales negativas de la metrópoli.

Puesto que el trabajador tiene una localización territorial específica, la de su vivienda, por la que tuvo que esforzarse durante décadas, la pérdida definitiva de empleo en el DF o su migración parcial

hacia los municipios conurbados, implican desempleo y asumir impactos negativos por la necesidad de movilidad física y mayores costos en tiempo y dinero.

2.2.3. Remuneraciones al personal empleado

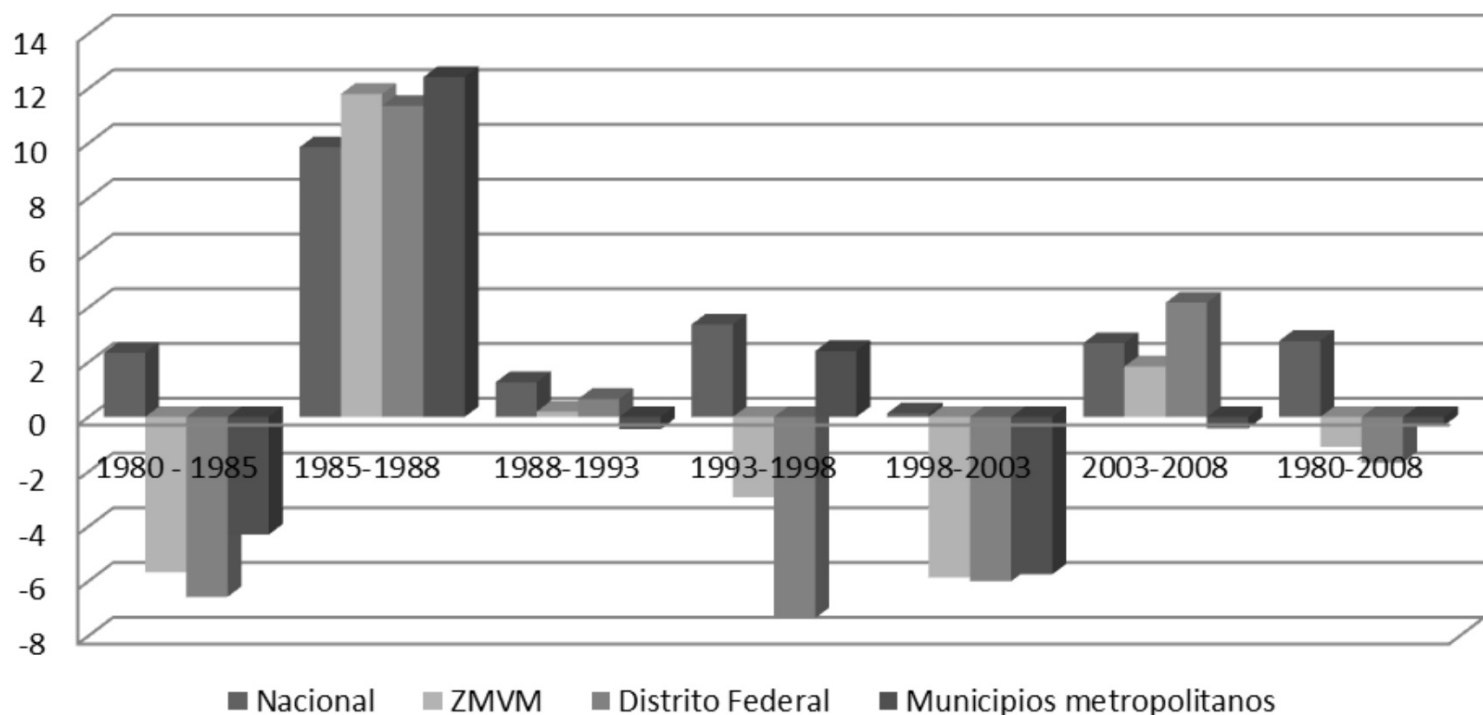
Tasas de crecimiento de las remuneraciones en la industria manufacturera, 1980-2008



En el largo periodo 1980-2008 la evolución del monto total de las remuneraciones a los trabajadores industriales en los tres ámbitos territoriales fue negativa. Es más notoria esta caída de la masa salarial en los municipios conurbados, pues se registró un crecimiento del número de trabajadores, lo que indica una pérdida muy importante del salario real individual. La única excepción a la tendencia ocurrió en el periodo 1988-1993, cuando se registró una ligera recuperación de la masa salarial.

Las tasas de disminución de la masa salarial son mayores que las de la pérdida de empleos, lo cual indica también una caída de los salarios individuales. En el país el crecimiento de la masa salarial fue notoriamente menor que el de los empleos, mostrando la misma reducción del salario individual. Esta evolución negativa generalizada de la masa salarial y los salarios reales —a precios constantes— de los trabajadores industriales, ha sido uno de los resultados más negativos de la aplicación en México de la política salarial restrictiva del patrón neoliberal de acumulación de capital, cuyos efectos pueden observarse en la situación social prevaleciente.

2.2.4. Valor agregado censal bruto industrial

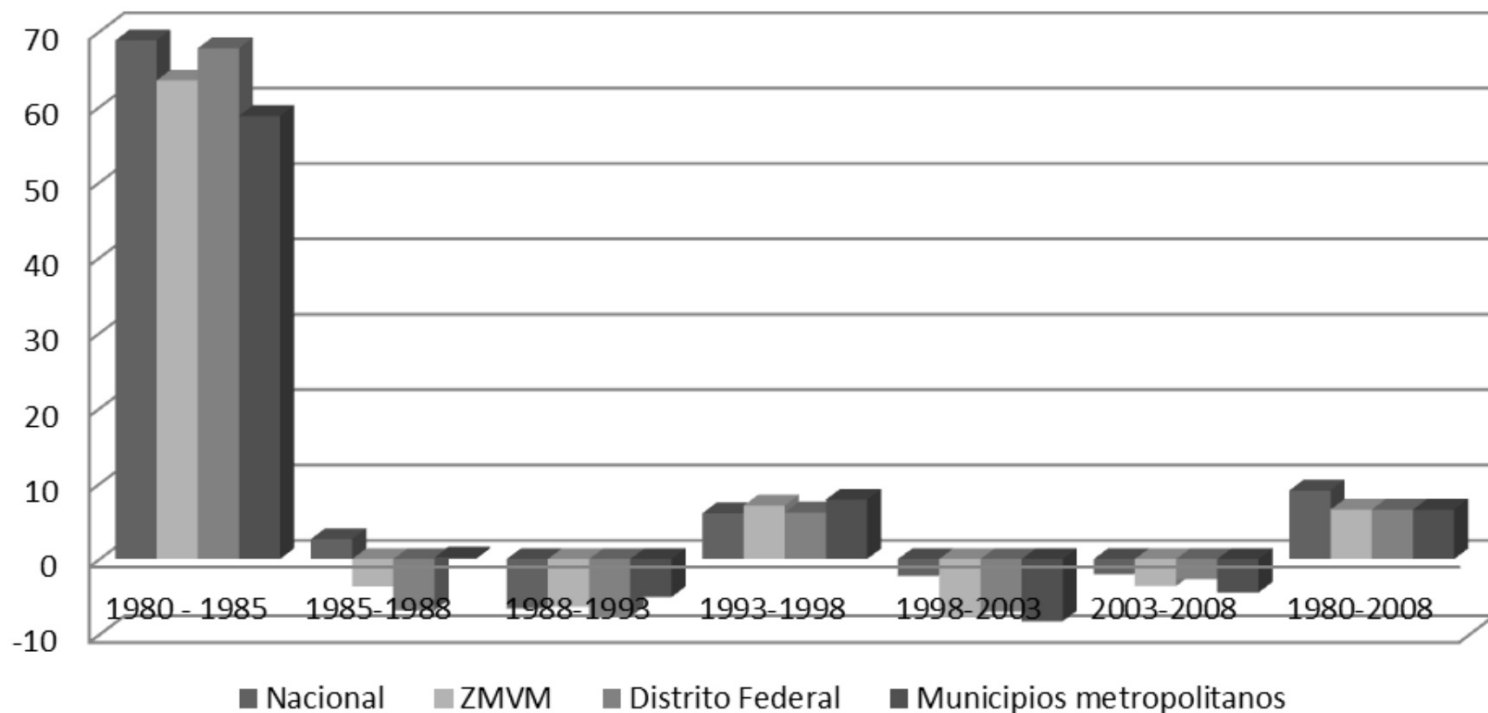


La evolución del valor agregado censal bruto (VACB) industrial es la variable clave para establecer si ha habido industrialización o *desindustrialización* en un ámbito territorial específico (Márquez y Pradilla, 2008) pues indica el curso negativo o positivo de la producción. En el periodo 1980-2008 observamos una tasa negativa de crecimiento anual promedio del valor agregado en los tres ámbitos, más acentuada en el DF, lo cual sustenta nuestra afirmación de la desindustrialización en curso en la metrópoli, que la habría llevado a perder más de un tercio de su producción en términos de valor; esta pérdida es cercana a 46% para el DF.

Estas cifras podrían ser aún más negativas si tuviéramos información comparable sobre los efectos de la profunda recesión de 2009, que le costó al país una pérdida en el PIBIM de 6.08%, y al DF y al Estado de México de -5.43 y -5.41%, respectivamente.

Es evidente que la desindustrialización fue mucho mayor en el DF, que tiende a convertirse así en un ámbito político-administrativo esencialmente terciario, de comercio y servicios, a costa de una pérdida muy notoria de su productividad y dinamismo económico.

2.2.5. Activos fijos acumulados

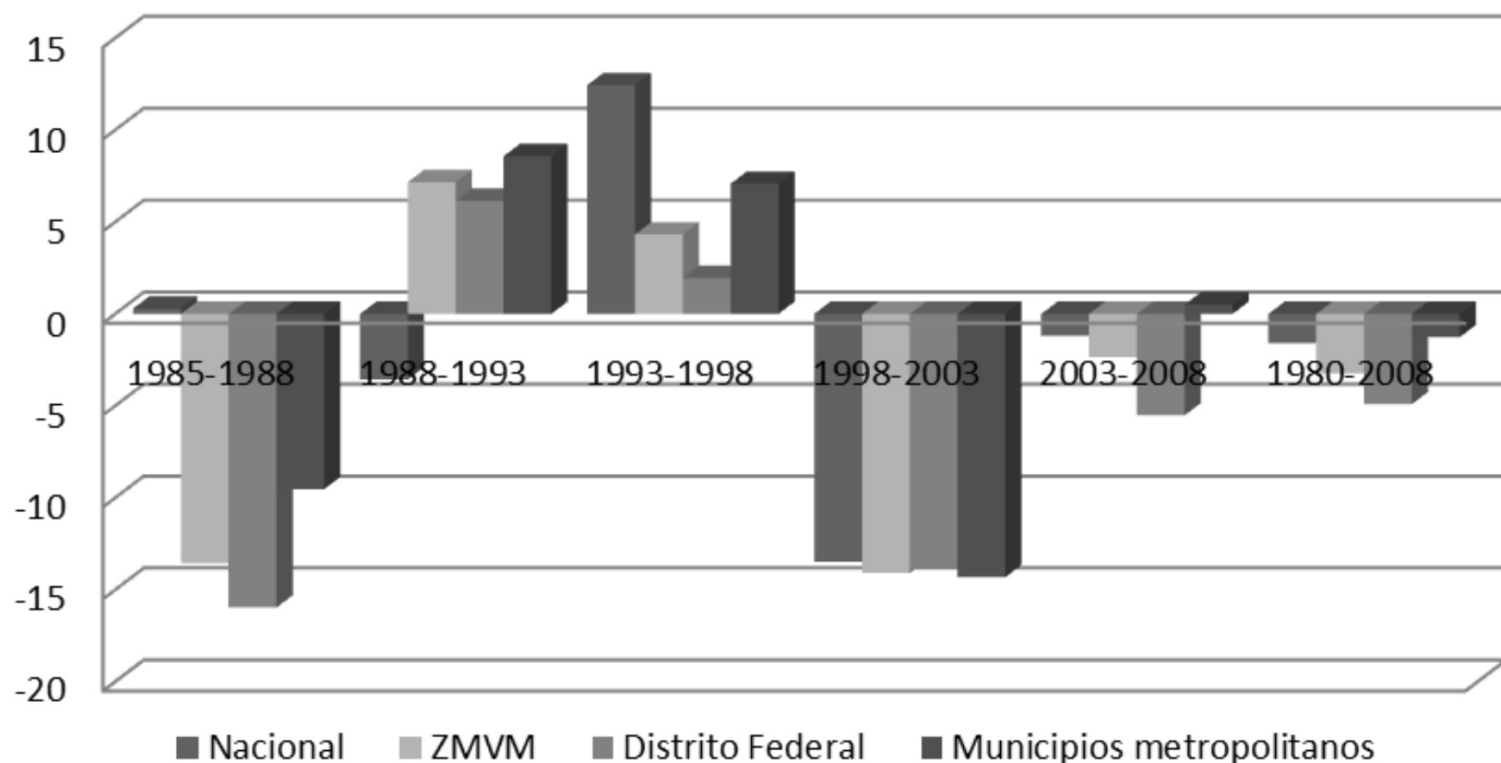


En términos de activos fijos acumulados (capital fijo), las tasas anuales de crecimiento promedio fueron positivas y muy similares en los tres ámbitos en el periodo largo,⁶ básicamente gracias a la intensa acumulación ocurrida entre 1980 y 1985 como parte de la modernización poscrisis de la industria. Sin embargo, observamos que entre 1998 y 2008 fueron negativas en los tres ámbitos, lo cual nos lleva a suponer una descapitalización crónica de la industria en el presente y en el futuro, que sería más fuerte si contáramos con información comparable para la recesión de 2009 y los dos años siguientes.

Éste es otro indicativo muy importante de la desindustrialización, pues nos muestra una dinámica de desinversión y desacumulación de capital en el sector más dinámico de la economía en general.

2.2.6. Formación bruta de capital fijo

Tasas de crecimiento FBCF de la industria manufacturera 1980-2008



Las tasas de formación bruta de capital fijo anual fueron también negativas en los tres ámbitos para el periodo largo y para los 10 últimos años, confirmando y explicando la tendencia negativa de la variable de acumulación de capital industrial anteriormente analizada.

2.2.7. La desindustrialización relativa

Esta *desindustrialización absoluta* de la metrópoli, como es lógico, se expresó en una *desindustrialización relativa* o pérdida del peso relativo de la industria en el PIB local, la cual podemos confirmar estadísticamente para el DF, pero no para los municipios conurbados por carecer de la información adecuada para ello: entre 1970 y 2009 la participación de la industria manufacturera en el PIB total del DF cayó -17.52%, al pasar de 27.08 a 10.56% (véase cuadro). La pérdida de empresas y empleos industriales en la ciudad se inició con la recesión de 1982, con recuperaciones y caídas según los ciclos económicos. Esta pérdida continuó en 2010 y 2011 como efecto de las tasas negativas de crecimiento de la industria capitalina antes señaladas.

Debe señalarse también que el sector de la construcción, de carácter productivo y asumido por los gobernantes de la ciudad como alternativa a la declinante industria en la inversión y la generación de empleo, muestra fluctuaciones entre 5.40% del PIB del DF en 1994 y 3.80% en 2009. Dada la baja participación relativa del sector en el PIB local, no reemplaza efectivamente la pérdida registrada en el sector de la industria en términos de producción, aunque es generadora de empleo, pero temporal, poco calificado, mal remunerado y sin prestaciones sociales.

Los factores determinantes de la desindustrialización de la metrópoli son múltiples y se combinan complejamente. La industria metropolitana se creó para atender al mercado interno nacional, pero perdió dinamismo desde los años ochenta a causa de las recesiones de la economía acompañadas de altas tasas de inflación, el desempleo masivo y la reducción del salario real a menos de un tercio de su valor real en 1976, el empobrecimiento generalizado y la competencia desigual con los productos importados libremente desde 1986, y sobre todo desde 1994, con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y otros acuerdos de libre comercio.

Evolución de la participación sectorial en la estructura económica del DF 1970-2009

	1970	1975	1980	1985	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
G.D. 1 Agropecuaria, silvicultura y pesca	0.27	0.32	0.24	0.22	0.14	0.01	0.15	0.14	0.15	0.13	0.12
D.D. 2 Minería	0.32	0.37	0.68	0.26	0.12	0.13	0.11	0.10	0.08	0.07	0.06
G.D. 3 Industria manufacturera	27.08	26.11	26.45	26.88	16.70	16.33	16.42	16.72	17.47	18.08	18.06
G.D. 4 Construcción	4.64	4.24	5.38	4.69	5.39	5.40	4.23	4.11	4.35	3.78	3.78
G.D.5 Electricidad, gas y agua	0.75	0.63	0.57	0.55	0.53	0.51	0.54	0.51	0.49	0.47	0.51
G.D. 6 Comercio, restaurantes y hoteles	30.63	28.06	25.17	23.91	22.52	22.92	20.59	20.97	22.00	22.00	21.72
G.D. 7 Transporte, almacenaje y comunicaciones	5.62	6.93	7.80	8.04	10.40	10.68	10.85	11.28	11.56	11.96	12.65
G.D.8 Serv. Financieros, seguros actividades inmobiliarias y de alquiler	10.11	9.16	8.21	10.43	17.71	18.57	19.85	19.15	19.17	19.18	19.33
G.D. 9 Serv. Comunales, sociales y personales	20.58	24.16	25.48	25.03	32.50	32.00	33.80	33.15	31.73	31.30	30.99
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
G.D. 1 Agropecuaria, silvicultura y pesca	0.12	0.13	0.12	0.09	0.07	0.08	0.07	0.07	0.07	0.08	
D.D. 2 Minería	0.06	0.15	0.15	0.01	0.01	0.00	0.01	0.01	0.00	0.01	
G.D. 3 Industria manufacturera	18.01	17.02	16.90	11.13	10.98	11.15	11.20	10.82	10.64	10.56	
G.D. 4 Construcción	4.17	4.79	5.30	3.62	3.80	3.67	4.07	4.26	3.82	3.80	
G.D.5 Electricidad, gas y agua	0.48	0.49	0.45	0.54	0.52	0.51	0.54	0.53	0.49	0.57	
G.D. 6 Comercio, restaurantes y hoteles	22.25	21.44	20.83	17.25	17.88	17.94	18.13	18.11	18.24	16.36	
G.D. 7 Transporte, almacenaje y comunicaciones	12.65	13.29	13.25	9.33	9.41	9.28	9.25	9.12	9.00	9.08	
G.D.8 Serv. Financieros, seguros actividades inmobiliarias y de alquiler	19.90	21.49	23.00	8.74	9.71	11.09	12.27	13.27	14.23	13.91	
G.D. 9 Serv. Comunales, sociales y personales	29.96	29.63	29.29	49.29	47.62	46.27	44.46	43.81	43.49	45.62	

Nota: Los datos de 2003 en adelante están con base 2003. Después del 2003 los serv. comunales, sociales y personales se desagregaron en los sectores 61: servicios educativos, 62: servicios de salud y asistencia social, 71: servicios de esparcimientos culturales y deportivos, 72: servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas, 81 otros servicios excepto actividades del gobierno y 93: actividades del gobierno.

Fuente: Elaborado con base en Banco de Información Económica (BIE), PIB por entidad federativa. Cifras anuales del periodo 1970-2006. INEGI

En la crisis de larga duración la mayor parte de la industria metropolitana, sobre todo la micro y pequeña, careció de tiempo, capital disponible y acceso al crédito para reconvertirse e insertarse en la economía abierta. Actualmente sólo un pequeño número de grandes empresas industriales, básicamente trasnacionales, participa en la economía exportadora. La desregulación industrial y la apertura de la importación de maquinaria, equipo e insumos industriales llevaron a sustituir a los proveedores nacionales por extranjeros, a romper los encadenamientos productivos, a fragmentar el sector industrial y aislar muchas unidades productivas, perdiéndose sus efectos multiplicadores sobre la industria local. La sustitución de proveedores nacionales por internacionales en las compras del sector público amplificó la desintegración.

El auge de la *maquila de exportación* en la frontera con los Estados Unidos desde mediados de la década de los setenta, actualmente en entredicho,⁷ la apertura comercial externa y el TLCAN,

llevaron a que las nuevas inversiones trasnacionales en la industria no se localizaran en la ZMVM. Grandes empresas como las automotrices se desplazaron hacia otras ciudades de la Región Centro (Querétaro, Guanajuato) y el centro-norte y norte del país (Aguascalientes, Saltillo, Hermosillo, Chihuahua, etc.) para apropiarse las *ventajas de localización* en relación con el mercado norteamericano.⁸

Las *deseconomías de aglomeración*, que contrarrestaron a las *ventajas comparativas* de la metrópoli y llevaron a la salida de empresas de la trama urbana, han sido: *a)* el alto costo del suelo por el que la industria compite con usos más rentables, como el comercial y de oficinas en expansión desde los años ochenta; *b)* mayores salarios en relación con otras ciudades y regiones; *c)* un mayor índice de sindicalización de los trabajadores; *d)* escasez de agua en el Valle de México; *e)* el alto costo-tiempo de transporte de materias primas y mercancías por saturación vial en los entronques regionales y en la metrópoli; y *f)* la imposición de normas ambientales más estrictas a la industria y al transporte en la ZMVM para enfrentar el alto grado de contaminación.

Enmarcados en 24 años de ausencia de una política federal de desarrollo industrial, dejada en manos del *libre mercado*, otros factores han sido: *a)* la política desindustrializadora aplicada en la metrópoli desde los años setenta para la *desconcentración económica*, y a inicios de los noventa cuando subieron los índices de contaminación atmosférica por la motorización; y *b)* la aceptación de la *vocación terciaria* de la capital por diferentes gobiernos locales.

Ante la creciente dependencia tecnológica externa y el escaso impulso a la investigación y al desarrollo, la industria de la ZMVM, sobre todo la pequeña y mediana, no ha aprovechado la *ventaja comparativa* de que en la metrópoli se concentre una porción mayoritaria de los centros universitarios de investigación, ni ha desarrollado formas territoriales de cooperación con ellos.

Entre los efectos territoriales más importantes de la desindustrialización destacan los siguientes: *a)* el deterioro infraestructural y físico, el estancamiento tecnológico y el cambio de uso de antiguas zonas industriales dotadas de infraestructura energética y de transporte; *b)* la demolición o sustitución de muchas fábricas por centros comerciales, oficinas o viviendas, mientras que otras permanecen abandonadas o fueron convertidas en bodegas; *c)* la proliferación de terrenos baldíos en las zonas fabriles no consolidadas. Los nuevos establecimientos, en su mayoría pequeños y medianos, se dispersan en otros territorios de la ciudad sin equipamiento ni infraestructura, sin encadenamientos de proveeduría, sin economías de escala y aglomeración, ni externalidades (Fideicomiso, 2000^b). La infraestructura, las *economías de escala y aglomeración*, y las *externalidades* en las antiguas zonas industriales se perdieron o desaprovecharon, mientras las nuevas implantaciones carecen de ellas por su dispersión y fragmentación.

2.2.8. Los cambios en la ubicación territorial de la industria

Entre 1980 y 2008 el número de establecimientos industriales en la ZMCM casi se duplicó; en el DF esta cifra se mantuvo casi sin cambio, ubicándose la mayor parte del incremento en los municipios

conurbados. La variación más significativa ocurrió entre las entidades: mientras en 1980, 80.16% del total metropolitano de establecimientos industriales se ubicaba en el DF, en 2008 sólo fue 48.05% de ese total.

En el DF, en 1980, las delegaciones donde se ubicaba la mayoría de las industrias eran Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Benito Juárez, Iztapalapa y Xochimilco; 28 años después las industrias se dispersaron por todo el territorio capitalino, quedando sólo una concentración menor en Iztapalapa, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero. Es muy significativa la disminución de la participación de las delegaciones Cuauhtémoc y Benito Juárez en el área central.

Los municipios conurbados que en 1980 concentraban más industrias eran Nezahualcóyotl, Naucalpan, Tlalnepantla y Ecatepec; y en 2008, cuando se habían triplicado los establecimientos, las mayores concentraciones estaban en Ecatepec, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla y Valle de Chalco, observándose un alto grado de dispersión territorial. Ecatepec y Nezahualcóyotl habían ganado en participación relativa.

En este largo lapso de tiempo (1980-2008) se observaron procesos de abandono de las áreas centrales del DF, de una relativa periferización hacia los municipios conurbados, de dispersión territorial y de pérdida de economías de escala por la desconcentración de la industria.

Entre 1980 y 2008 el personal ocupado por la industria de la ZMCM disminuyó en más de un tercio, siendo más aguda la pérdida para el DF, donde la cifra cayó a menos de la mitad. En 1980 el personal ocupado por la industria metropolitana se concentraba en 73.38% en el DF, en particular en las delegaciones Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Azcapotzalco, Benito Juárez e Iztapalapa, donde estaban las industrias más grandes en personal ocupado. El 28.82% restante se ubicaba en los municipios conurbados, en particular en Naucalpan, Tlalnepantla y Ecatepec, que mostraban una mayor concentración.

En 2008 permanecía en el DF 51.99% del personal industrial metropolitano ocupado, concentrado, en menor medida que antes, en Iztapalapa, Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero e Iztacalco, con una dispersión notoria en el resto de la entidad. El restante 48.01% se encontraba en los municipios conurbados, con alto grado de dispersión y sólo una concentración relativa en Tlalnepantla, Ecatepec y Naucalpan.

Es muy notoria la pérdida de más de la mitad de los empleos industriales localizados en 1980 en el DF, una parte mínima de los cuales emigró hacia los municipios conurbados, perdiéndose el resto para los habitantes de la metrópoli. Las delegaciones que más peso relativo y número de empleos perdieron fueron las centrales: Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Benito Juárez. Estos hechos son una de las explicaciones de las altas tasas de desempleo registradas en el DF a lo largo del periodo.

La diferencia entre la proporción de establecimientos y el personal ocupado indica que las industrias de mayor dimensión en términos de empleo generado se mantienen en el DF, mientras los municipios conurbados concentran un mayor número de establecimientos pequeños. Los mapas de localización del empleo industrial nos muestran un hecho relevante: tanto en 1980 como en 2008, a pesar de la desaparición de industrias, la mayor concentración del empleo manufacturero se mantiene en lo que podríamos llamar el “área central” de la metrópoli, lo cual tiene implicaciones notorias sobre el costo y el tiempo de desplazamiento de la fuerza laboral.

Entre 1980 y 2008 la ZMCM perdió 38% del valor agregado censal bruto (VACB) que generaba; el DF perdió cerca de 46% y los municipios conurbados un porcentaje menor, lo cual indica una migración de la producción del DF hacia los municipios conurbados con una dinámica menos negativa.

En 1980 el grado de concentración en el DF del VACB era menor que el de las otras variables analizadas, a saber, 65.11%. Su mayor concentración estaba en las delegaciones “centrales”: Miguel Hidalgo, Azcapotzalco, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero y Benito Juárez. En 2008 el valor agregado generado por el DF había caído a 52.50% del total metropolitano, concentrado mayoritariamente en Azcapotzalco y en mucha menor medida en Iztapalapa y Xochimilco. Las delegaciones que más generación de VACB perdieron en el periodo fueron las de mayor concentración en 1980. Y en el Estado de México, 34.89% del VACB generado por los municipios conurbados en 1980 se ubicaba mayoritariamente en Tlalnepantla, Naucalpan, Ecatepec y en mucha menor medida en Tultitlán y Valle de Chalco. En 2008 el VACB generado en los municipios conurbados había subido a 47.50% del total metropolitano, concentrándose mayoritariamente en Tlalnepantla, Ecatepec, Naucalpan y Cuautitlán. Los municipios más industrializados —Tlalnepantla, Ecatepec y Naucalpan— mantuvieron, con fluctuaciones, tanto su peso relativo como el total generado.

En el DF el único polo productivo industrial significativo que sobrevive es Azcapotzalco, ante la desaparición de la gran industria en Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero y Benito Juárez. Por su parte, en los municipios conurbados permanecen Tlalnepantla, Ecatepec y Naucalpan.

En términos territoriales, los grandes perdedores con la desindustrialización son el DF y sus delegaciones centrales, de donde salió la gran industria debido a la contaminación ambiental y a los problemas viales y de transporte que generaba, y en especial por la valorización de los terrenos que los hacía más atractivos para otros usos como el comercio, oficinas y vivienda, pagando con su precio de venta el desplazamiento de las industrias hacia otros ámbitos. Lo que no se resolvió fue la pérdida de fuentes de empleo para los trabajadores instalados en esos territorios, los cuales carecen de la movilidad territorial del capital. Otro hecho a señalar es la mayor dispersión territorial de los establecimientos, el empleo y el producto, que anula o reduce las economías de aglomeración y aumenta los efectos nocivos, haciéndolos más difícilmente remediabiles o controlables.

2.3. La *terciarización* informal de la economía metropolitana

La pérdida de dinamismo económico del DF y toda la ZMVM, en particular su desindustrialización, y el auge del sector comercial y de servicios han llevado a la terciarización de su estructura económica; entre 1980 y 2009 el sector terciario aumentó su participación en el PIB del DF de 66.66 a 84.97%. Los subsectores que aumentaron más su participación fueron los servicios comunales, sociales y personales, donde se esconde parte del desempleo y el trabajo precario; los servicios financieros, seguros y bienes inmuebles; y los servicios de transporte, almacenaje y comunicaciones, mientras el comercio, restaurantes y hoteles perdían peso. Carecemos de estadísticas de cuentas nacionales por municipio para los estados de México e Hidalgo que nos permitan visualizar el proceso en los municipios conurbados de la ZMVM.

La terciarización ha sido muy polarizada. El sector *formal* moderno de unidades financieras y bancarias, de servicios especializados a la economía, de gran comercio y hotelería para el gran turismo, crecientemente controlado por el capital trasnacional, aumentó su participación en el PIB y más moderadamente en el número de establecimientos, mostrando así la concentración monopólica del capital; y se creó muy poco empleo de alta calificación y salarios adecuados. En cambio, el sector *informal*⁹ y el *tradicional* crecieron rápidamente en número de unidades y empleos precarios, inestables, de baja remuneración y sin prestaciones laborales ni seguridad social. Por ejemplo, los comerciantes *informales* crecieron en el DF entre 1980 y 2005 de 17 000 a 201 570 (Álvarez, 2005: 79; DDF, 1997; INEGI, 2004; CESOP, 2005). Estos vendedores distribuyen piratería digital, ropa, dispositivos electrónicos y muchos otros productos proporcionados por productores “piratas” y traficantes en gran escala.

El sector *informal* absorbe el desempleo generado por la escasa creación de empleo en el sector *formal* derivada del bajo crecimiento económico, las crisis recurrentes y la modernización tecnológica en las actividades del sector *formal* y moderno de la economía. Sus trabajadores operan en condiciones laborales, salariales o de ingresos, y de prestaciones sociales —seguridad social, programas de vivienda, cuidado de hijos— al margen de la legislación y los mínimos de dignidad humana.

Así, la *especialización terciaria* de la Ciudad de México muestra un carácter negativo expresado en el hecho de que gran parte de la población activa se ubica en el sector informal, empobrecido, con trabajo inestable, condiciones de empleo precarias, mal remuneradas y carentes de la protección de la seguridad social.

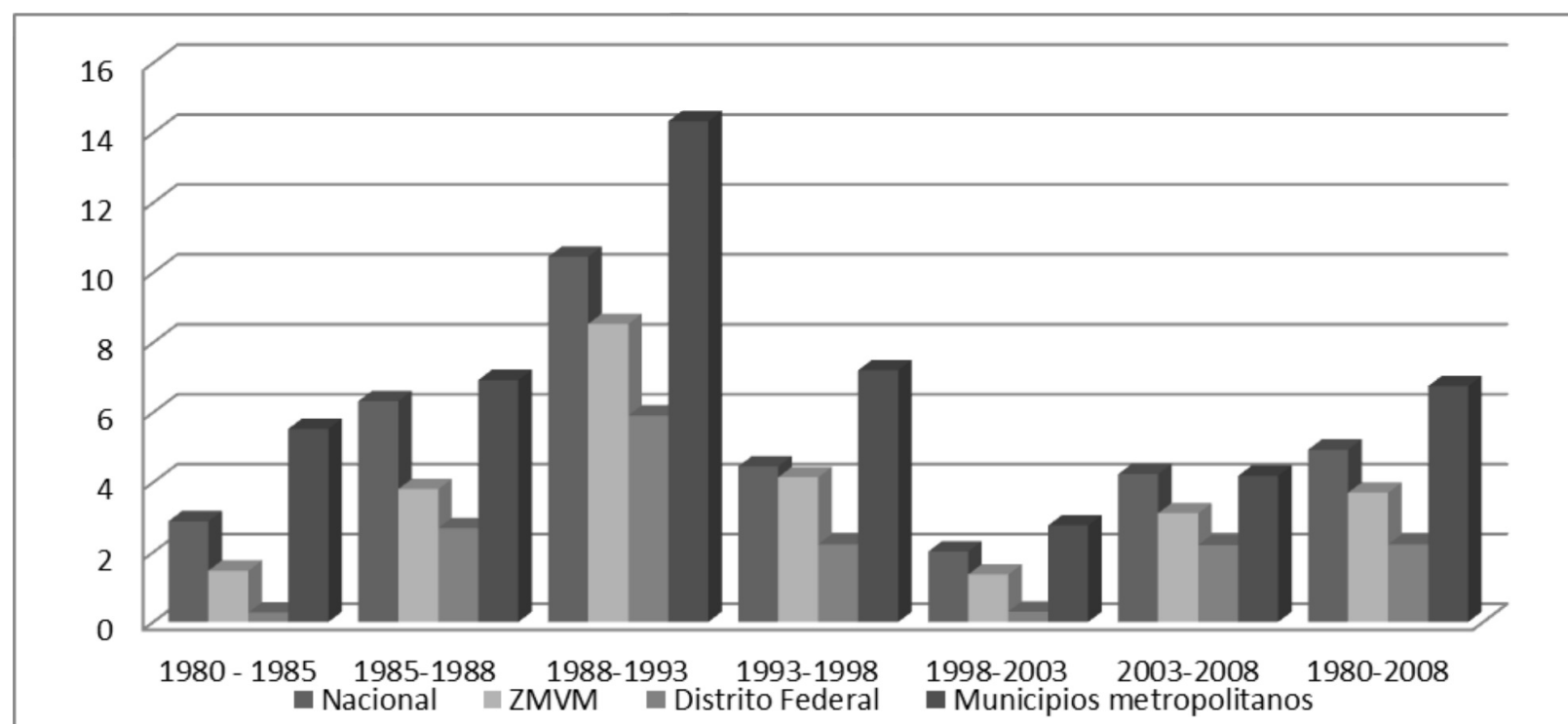
Esta *terciarización informal* tiene como factores determinantes la destrucción de la base industrial local y su fragmentación, la relocalización de las empresas para evadir los costos de la aglomeración y acercarse a los mercados externos, y la desaparición de empleos productivos ante una oferta creciente de fuerza de trabajo resultante de la transición demográfica en curso. El polo terciario es resultado de la concentración monopólica extrema del comercio y las finanzas en un reducido sector moderno y competitivo, dominado por el capital trasnacional y aislado del resto de

la economía local. Mientras que la terciarización informal es la respuesta de subsistencia de la población desempleada, empobrecida y excluida.

La serie de censos económicos realizados por el INEGI entre 1980 y 2008 nos ofrece una perspectiva clara de lo ocurrido en el sector terciario formal en este periodo de cambio estructural de la economía de la ZMVM; sin embargo, los censos no incluyen lo que ocurre en el sector informal, carente de un local establecido y registrado legalmente, lo cual impide una visión completa de la totalidad del fenómeno.

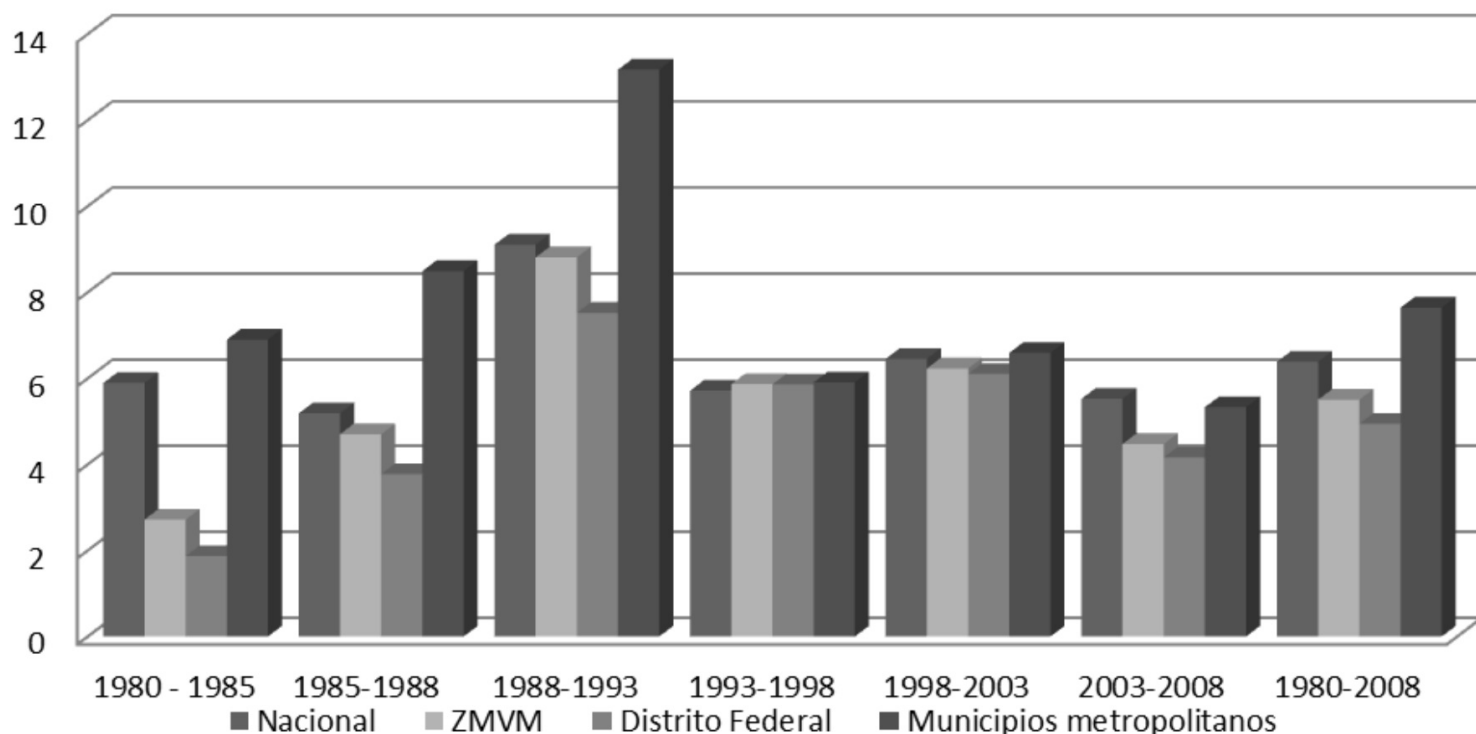
2.3.1. Establecimientos del sector terciario.

Tasas de crecimiento del número de establecimientos del sector comercio y servicios, 1980-2008



El crecimiento del número de establecimientos del sector terciario —comercio y servicios— en la ZMCM fue continuo en el periodo 1980-2008, llegando casi a triplicarse, con un crecimiento máximo entre 1988 y 1993, previo a la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Las tasas de crecimiento fueron muy elevadas en los municipios mexiquenses conurbados, donde su número se sextuplico, mientras que en el DF no llegaron a duplicarse, mostrando así una descentralización territorial de estas actividades hacia la periferia metropolitana. Los ciclos recesivos de la economía (1980-1985 y 1998-2003) se muestran sólo con una reducción del ritmo de crecimiento en los tres ámbitos territoriales.

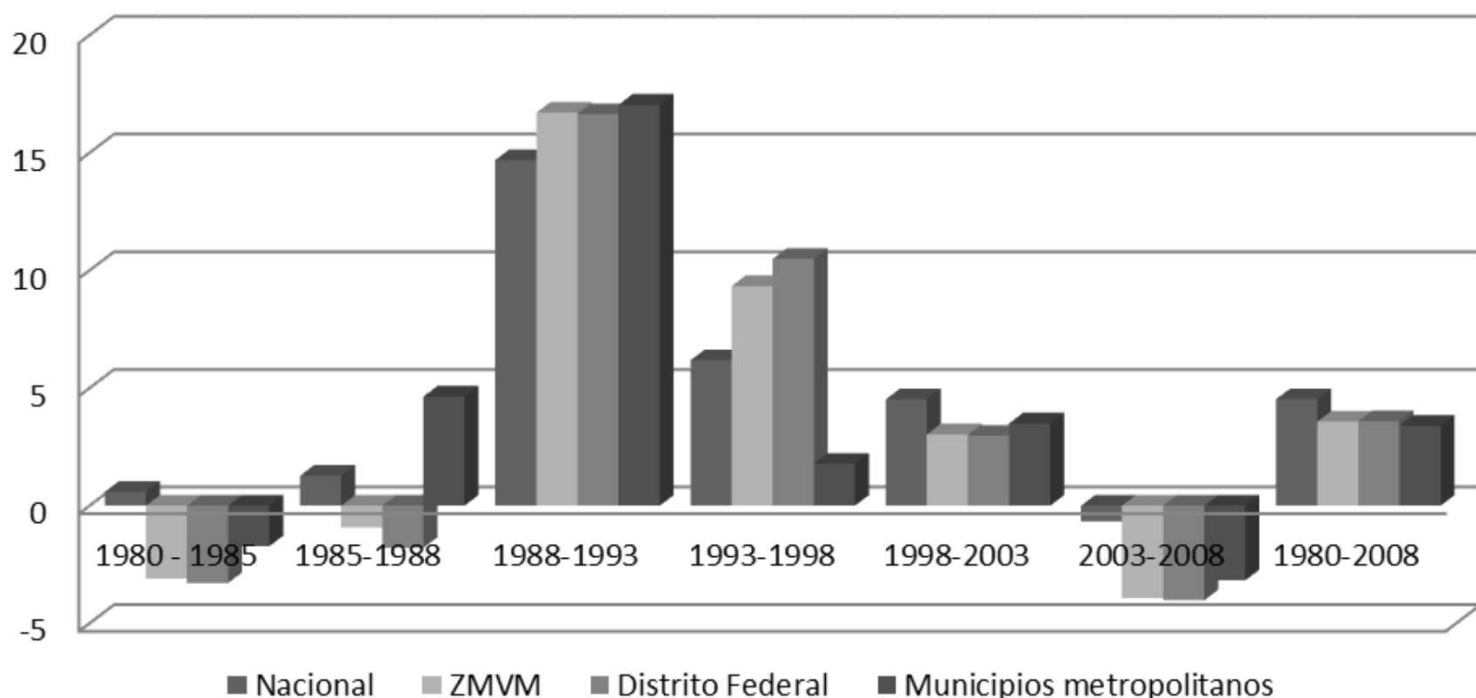
2.3.2. Personal ocupado en el sector terciario



El crecimiento del número de empleados del sector terciario formal ha sido también continuo e intenso en los tres ámbitos territoriales, mostrando tasas elevadas en el subperiodo 1988-1993, sobre todo en los municipios conurbados del Estado de México. En la ZMCM se multiplicaron más de cuatro veces, en el DF se triplicaron y en los municipios conurbados se multiplicaron por siete, dando cuenta del intenso proceso de desconcentración del empleo hacia la periferia, al norte y al oriente del DF.

Ha sido muy significativo también el crecimiento de los establecimientos mismos, si tenemos en cuenta el número de empleados por establecimiento, cuyo promedio pasó de 2.91 en 1980 a 5.70 en 2008 en los municipios conurbados, y de 3.75 a 7.87 en el DF, donde es mayor el crecimiento del tamaño de los establecimientos, mostrando los efectos más focalizados del proceso de concentración del capital terciario.

2.3.3. Remuneraciones a los empleados del sector terciario

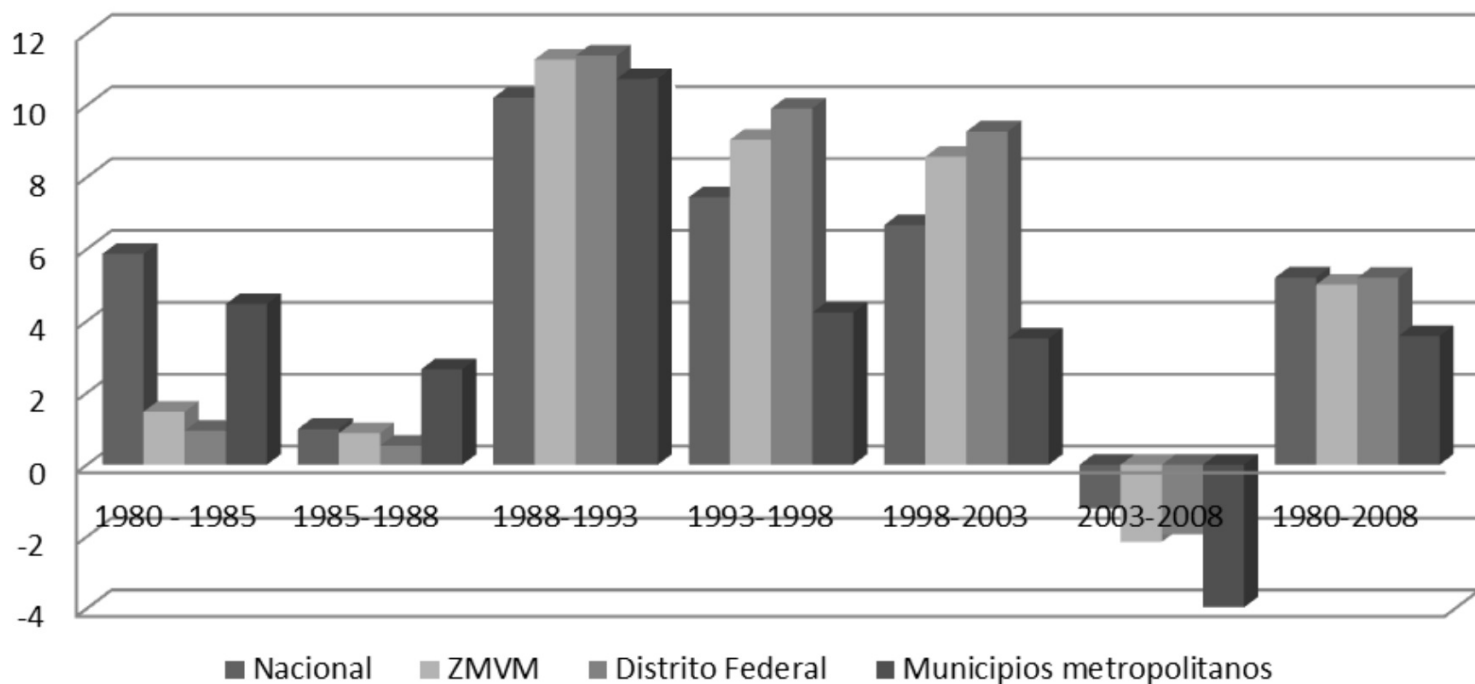


La masa de remuneraciones otorgadas a los empleados terciarios creció muy por debajo de su número, sobre todo en los periodos de 1980 a 1988 y de 2003 a 2008, cuando decreció. En este rubro salarial las diferencias entre el DF y los municipios conurbados se matizan al ser regidas por las mismas regulaciones o acuerdos salariales establecidos por patronos y gobiernos.

Esta evolución ilustra, ahora en el sector terciario, el proceso de pérdida del valor adquisitivo del salario —caída del salario real—, del cual han sido víctimas todos los trabajadores mexicanos a lo largo del periodo de aplicación de las políticas neoliberales.

2.3.4. Valor agregado censal bruto del sector terciario

Tasas de crecimiento del VACB en los sectores comercio y servicios, 1980-2008

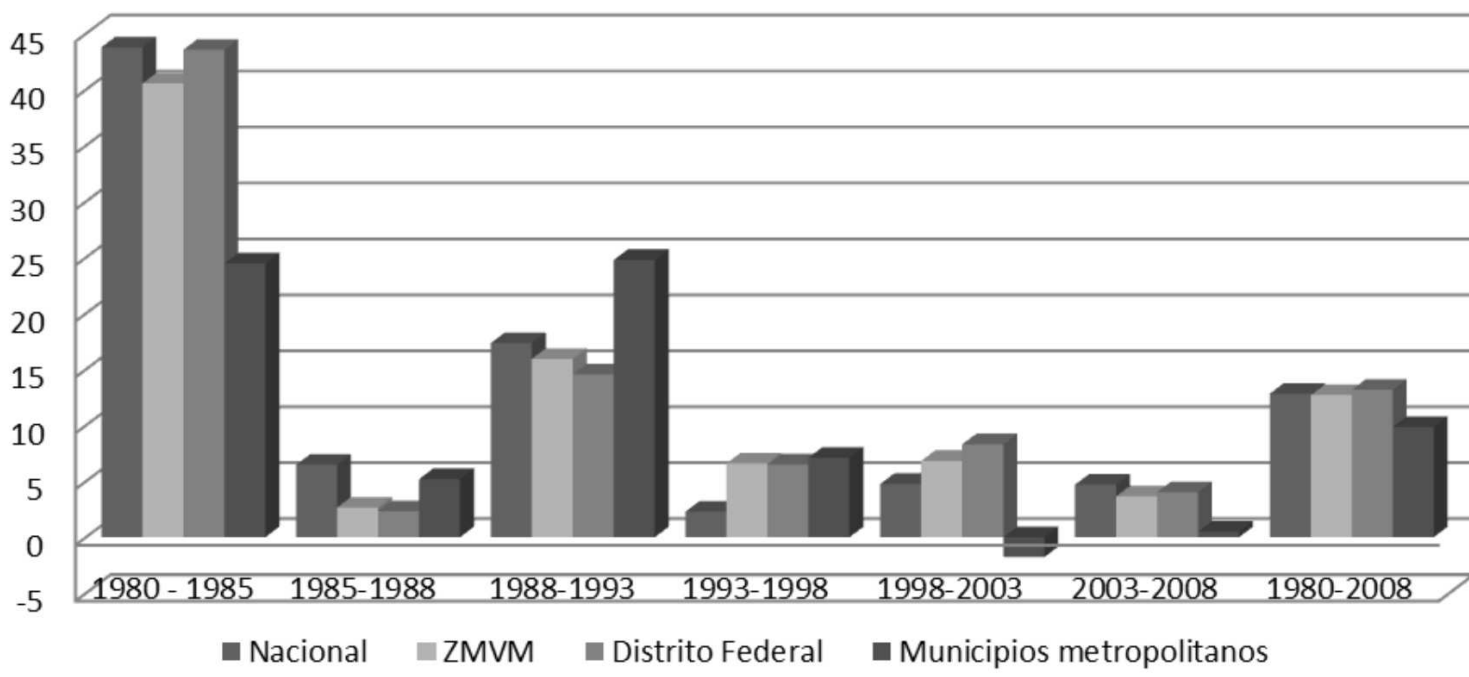


El crecimiento del valor agregado censal bruto (VACB) fue sostenido en los tres ámbitos durante el largo periodo, salvo en el subperiodo 2003-2008, cuando cayó en los tres, logrando sin embargo una dinámica considerable durante todo ese lapso gracias a promedios metropolitanos superiores a 5% anual.

Debe señalarse que este crecimiento, a diferencia de otras variables, fue mayor en el DF que en el resto de la Zona Metropolitana, aportando otro indicio de un proceso de concentración monopólica del capital mayor en el DF que en las nuevas áreas metropolitanizadas, a pesar del efecto de dispersión territorial antes referido.

2.3.5. Activos fijos acumulados en el sector terciario

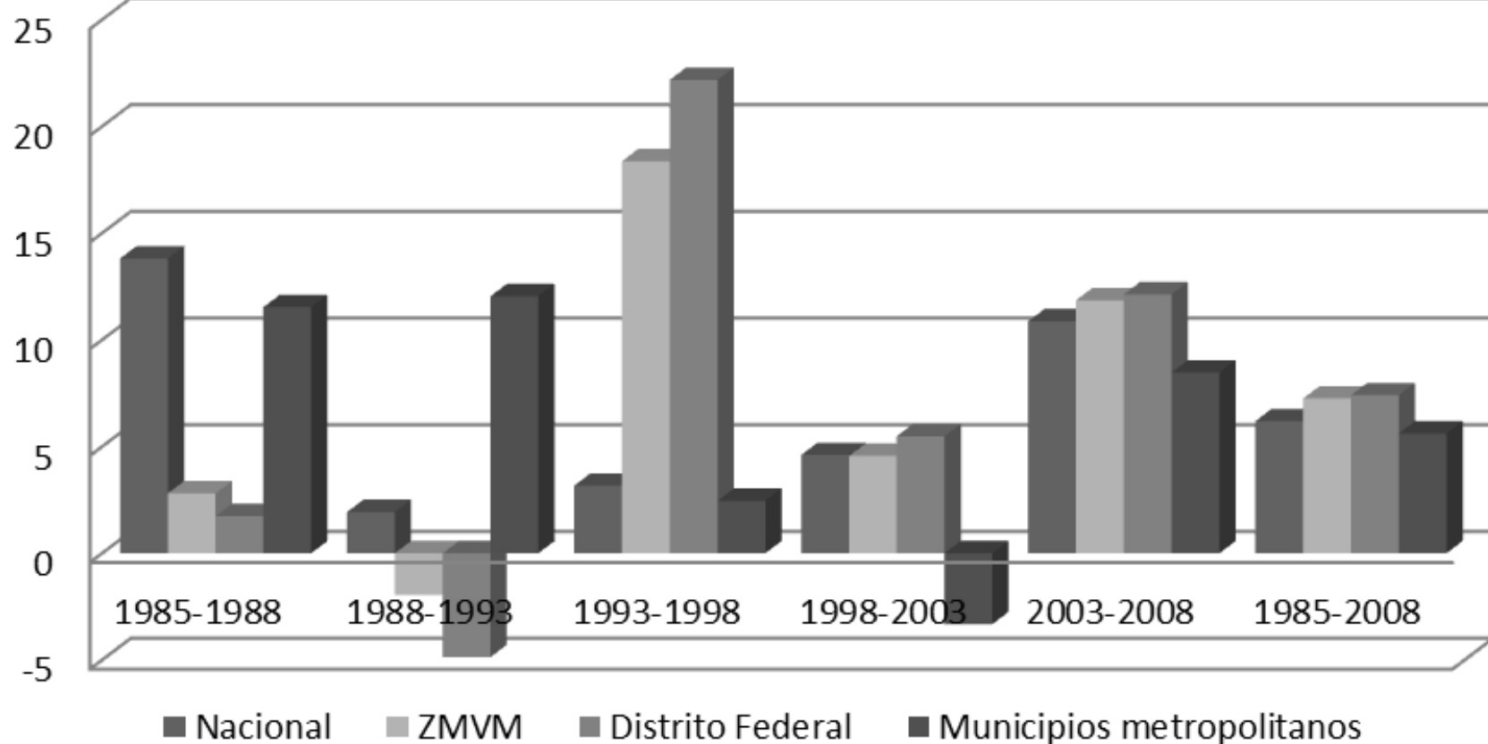
Tasas de crecimiento de los activos fijos de los sectores comercio y servicios, 1980-2008



La masa de activos fijos acumulados en el sector terciario creció sin cesar en los tres ámbitos y a lo largo de todo el periodo analizado, con intensidades muy altas entre 1980-1985 y 1988-1993, siguiendo la tendencia creciente del número de establecimientos y de empleados, aun cuando su VACB descendió (2003-2008), pero con tasas promedio más altas. Si tenemos en cuenta el crecimiento, porcentualmente menor, del número de establecimientos, confirmamos la idea de una mayor concentración del capital en negocios terciarios de mayor dimensión.

2.3.6. Formación bruta de capital fijo (FBCF) en el sector terciario

Tasas de crecimiento FBCF de los sectores comercio y servicios, 1980-2008



La tasa anual promedio de crecimiento de la formación bruta de capital fijo (FBCF) fue positiva en el largo periodo, menor que el promedio de la masa de capital fijo, con variaciones más notorias debido a las fluctuaciones cíclicas de la economía, siendo mayor en el DF que en los municipios conurbados, como hemos observado anteriormente en otras variables: valor agregado y activos fijos acumulados.

Ello indica que el proceso de desconcentración territorial del sector terciario hacia los municipios conurbados del oriente y norte ha tenido como características establecimientos más pequeños, con menor inversión de capital y menos productividad que en el DF.

2.3.7. Cambios en la ubicación territorial del sector terciario

El notorio dinamismo del sector terciario en el periodo analizado (1980-2008) no ha seguido el mismo ritmo en las diferentes unidades político administrativas (UPA) que conforman tanto el DF (delegaciones) como los municipios conurbados del Estado de México

La participación del DF en el total de establecimientos terciarios metropolitanos declinó notoriamente, cediendo así peso relativo a los municipios conurbados, y disminuyó en 26.75% durante el periodo 1980-2008, lo cual da cuenta de la desconcentración ocurrida desde la antigua centralidad hacia los nuevos puntos de la metrópoli en expansión. Este proceso se observó también al interior del DF, donde las cuatro delegaciones “centrales”, sobre todo la Cuauhtémoc, perdieron notoriamente peso relativo a pesar de que el número absoluto de establecimientos creció

moderadamente. Delegaciones no centrales como Gustavo A. Madero, Iztapalapa, Tlálpán y Xochimilco vieron crecer de manera importante su número de establecimientos terciarios, aunque su participación relativa en el total metropolitano creció muy poco o no lo hizo.

En los municipios conurbados del Estado de México fue muy notorio el crecimiento del número de locales comerciales, sobre todo en Atizapán, Chimalhuacán, Ecatepec, Naucalpan, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla y Valle de Chalco. En términos relativos, el fenómeno más sobresaliente fue la dispersión de los locales comerciales y de servicios en las UPA metropolitanas.

Los mayores índices de localización de establecimientos del sector terciario en 2008 se ubicaron en un corredor longitudinal central, de sur a norte de la metrópoli. Destacaron tanto el crecimiento del número de establecimientos como su mayor dispersión en el territorio.

La ubicación territorial del personal ocupado por el sector terciario sigue una pauta diferente a la del número de establecimientos. La disminución de la participación del DF en el total de personal ocupado en el sector terciario metropolitano es más reducida que en el caso del número de establecimientos, a saber, sólo 11.71%, lo cual nos indica que las mayores unidades terciarias se mantienen en el DF, mientras que en los municipios conurbados se instalan unidades de menor tamaño.

En el DF las mayores concentraciones de personal ocupado terciario —durante el periodo de referencia 1980-2008— se mantienen en las delegaciones Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Benito Juárez, Azcapotzalco, Iztapalapa y Gustavo A. Madero, al tiempo que crece su dispersión en el territorio y pierden peso relativo las delegaciones “centrales”, sobre todo la Cuauhtémoc (-15.54% del total). Las mayores concentraciones de personal ocupado en el terciario en los municipios conurbados se encuentran actualmente en Ecatepec, Naucalpan, Nezahualcóyotl y Tlalnepantla, aunque el grado de dispersión es aún muy grande en términos absolutos y relativos.

En el caso del personal ocupado es menos notoria la concentración en el corredor central de UPA, observándose también una mayor dispersión territorial del personal ocupado en el sector terciario en 2008.

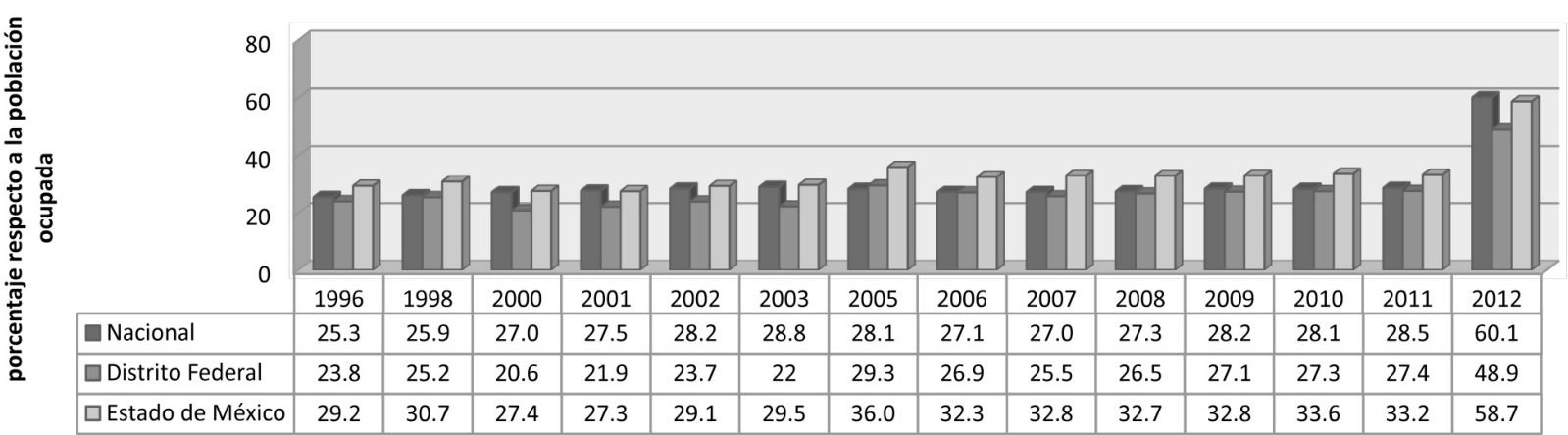
En términos de valor agregado censal bruto del sector terciario, se ha elevado el grado de concentración en el DF en +4.98%, lo que corrobora la apreciación de que las mayores y más intensivas unidades terciarias se mantienen allí y cuentan con un dinamismo más fuerte. A su interior se mantienen los tres grandes polos de concentración a lo largo del periodo: en las delegaciones Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Benito Juárez, aunque la primera pierde peso relativo en favor de la segunda, y Álvaro Obregón gana significativamente peso relativo. En los municipios conurbados, en cambio, domina la dispersión en términos de la generación de valor agregado terciario.

2.3.8. La ocupación *informal* en la Zona Metropolitana

Las estadísticas aportadas por la Encuesta Nacional de Empleo del INEGI hasta 2003 y, posteriormente, las de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, con la definición estadística

aplicada hasta 2012, muestran que entre 20 y 25% de la población ocupada (PO) del DF se ubicaba en el sector informal hasta 2003; que esta proporción se incrementó posteriormente, colocándose entre 25 y 30% entre 2005 y 2012; y que a partir de la nueva definición adoptada en 2012 saltó hasta 48.9%, cifra más cercana a la aceptada por la mayoría de los investigadores. En el caso del Estado de México más de 70% de cuya población vive en municipios conurbados en la ZMVM,¹⁰ esta proporción se acercó a 30% antes de 2003, superándolo después de 2005 y llegando a 58.7% en 2012. En términos generales, los porcentajes del DF han sido un poco inferiores a la media nacional, mientras que los del Estado de México han sido superiores a la misma, salvo para 2012 (gráfica).

Tasa de ocupación en el sector informal. Nacional, Distrito Federal y Estado de México. Total (porcentaje respecto a la población ocupada)



Nota: El modelo de encuesta al que corresponde la Encuesta Nacional de Empleo (ENE) dejó de operar en campo en diciembre de 2004. A partir de enero de 2005 se aplicó un nuevo modelo denominado Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), mismo que comprende un nuevo diseño de cuestionario, la introducción de nuevos clasificadores, así como técnicas innovadoras de procesamiento y supervisión. Adicionalmente, la ENOE cuenta con la estimación actualizada de la población total, con base en la conciliación demográfica realizada por el Conapo, el INEGI y el Colmex.

Los resultados de los años anteriores se obtienen de aplicar criterios ENOE en la construcción del indicador a las bases de datos de su encuesta antecesora (ENE), completando la brecha población (total, hombres y mujeres) remanente con un factor de ajuste según la cobertura y el tipo de población.

Las cifras se refieren a la población de 14 años y más.

Las variaciones corresponden a diferencias expresadas en puntos porcentuales. Serie desestacionalizada y tendencia-ciclo calculada por métodos econométricos a partir de la ENOE.

El 31 de octubre de 2012 el INEGI presenta un reajuste metodológico y conceptual de los resultados de la medición del empleo informal en México. Estos cambios se hacen con base en el manual dado a conocer de manera oficial por la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

El empleo informal, o medición ampliada de informalidad, añade a la definición de trabajo informal que difundía el INEGI las siguientes categorías: el trabajo no protegido en la actividad agropecuaria, el servicio doméstico remunerado de los hogares, así como los trabajadores subordinados que, aunque trabajan para unidades económicas formales, lo hacen bajo modalidades en las que se elude el registro ante la seguridad social.

Fuente: De 2000 a 2012 los datos provienen de INEGI, Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. Indicadores Estratégicos; y de 1994 a 1999 son de la Encuesta Nacional de Empleo (ENOE).

La información periodística señala que el empleo informal en el DF tiene una tendencia creciente pues en los últimos seis años se ha incrementado en 40% según la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo del INEGI. Mientras que en 2006 se reportó que alrededor de 880 000 personas tenían un empleo informal, para finales de 2012 esta cifra se elevó a 1 225 000 (*Reforma*, 3 de febrero de

2013: Ciudad 1).

Sin embargo, si aplicamos las tasas señaladas por el INEGI para 2012, con la nueva clasificación esta cifra se elevaría a 2 200 000 personas. En los municipios conurbados habría que estimar una cifra más alta debido a una población y una tasa de informalidad mayores que en el DF, lo cual significa que en la Zona Metropolitana la población ocupada en el sector informal alcanzaría a entre cinco y seis millones de personas, una cifra excesivamente grande sobre todo si tenemos en cuenta que su dinámica es la de crecer más que la población ocupada.

En el caso de los comerciantes en la vía pública en el DF se observa un crecimiento sostenido de su número, pasando de 17 000 a 95 000 personas entre 1980 y 1990 (Álvarez, 2005: 79). En 1997 existían 98 379 ambulantes (DDF, 1997); en 2003, 199 328 (INEGI, 2004); y para 2005 la cifra llegó a 201 570 personas (CESOP, 2005). En un conteo similar, de acuerdo con una estimación de la Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo (Canaco) de la Ciudad de México, el estimado de vendedores ambulantes en 1994 era de 180 000, en 1998 de 250 000, en 2000 había 299 000, y para 2012 llegarían a ser más de 660 000 en el Distrito Federal, de los cuales 45 000 estarían situados en el Centro Histórico.¹¹ Según las versiones del Gobierno del DF, de miembros de la Asamblea Legislativa del DF (ALDF), y de líderes de organizaciones de ambulantes, en 2013 la cifra de vendedores en la vía pública variaría entre 1 200 000 y dos millones (*La Jornada*, 16 de enero de 2013; *El Universal*, 17 de diciembre de 2013). Estas cifras son aleatorias, pues se carece de un censo sistemático y verídico de los vendedores en la vía pública en la metrópoli.

Lo que es posible constatar es que en toda la metrópoli encontramos vendedores callejeros fijos,¹² semifijos o ambulantes (toreros) en aquellos ámbitos públicos que significan concentración de posibles clientes: estaciones del Metro, bases y paradas de camiones de pasajeros, centrales camioneras, hospitales y centros de salud, locales escolares y universitarios, lugares de recreación, ejes viales y corredores terciarios, alrededores de centros comerciales, plazas de mercado y supermercados, movilizaciones masivas, etc. La mayor concentración se ubica en algunas zonas del Centro Histórico, a pesar de la política gubernamental de desalojo. La metrópoli aparece así como un gran mercado informal. En esto se combinan la necesidad de subsistencia de los vendedores, la demanda efectiva de los sectores empobrecidos —satisfecha por los bajos precios de los “ambulantes”— y una cultura de consumo de antojitos en la vía pública con todos los riesgos de salud que esto implica.

Dichos vendedores distribuyen principalmente: *a)* alimentos producidos caseramente; *b)* productos baratos, defectuosos o de segunda mano de la industria local o importados; *c)* piratería editorial o digital, ropa y dispositivos electrónicos de contrabando o robados, e importados ilegalmente, proporcionados por productores “piratas” y traficantes en gran escala,¹³ lo que propició que las organizaciones de vendedores estuviesen determinadas por relaciones comerciales jerárquicas corruptas y liderazgos no democráticos. Cabe mencionar que un porcentaje importante de los vendedores ambulantes son en realidad empleados al servicio de grandes comerciantes, y son explotados con bajos salarios, malas condiciones de trabajo y sin seguridad social, y por lo general forman parte de grupos vulnerables como mujeres, niños y ancianos (Pradilla, 1993: cap. 4; Pradilla

y Moreno, 2012).

Los impactos urbanos más importantes de la apropiación de la vía pública por los vendedores callejeros, compartida con otras actividades informales —como los “franeleros”, los “cuidacoches” y los *valet parking* de locales comerciales formales— son la obstrucción de las vías peatonales y vehiculares, la contaminación ambiental que generan y la proclividad a la realización de actos violentos en esos entornos; situaciones que generan el repudio ciudadano y mediático. Sin embargo, debemos tener en cuenta que la parte legal pero irregular de la actividad informal opera como fuente de ingresos de subsistencia vital para un sector mayoritario de la PEA que no es absorbida, por razones estructurales, por una oferta formal de trabajo muy limitada debido a la pérdida de dinamismo de la economía metropolitana y la desindustrialización (Pradilla (coord.), 2014: cap. 3).

El estrato *empresarial ilegal*, conformado por narcotraficantes, contrabandistas, productores “piratas” y cabezas de la delincuencia organizada, es numéricamente reducido pero difícilmente cuantificable, y sus empleados y sicarios operan en la sombra y se visualizan, con mucha notoriedad, en los territorios de la violencia y la crónica roja de los diarios.

2.4. El desempleo y la caída de los ingresos

Según el INEGI, en 2010 el desempleo abierto en el DF alcanzó su mayor nivel desde 1996 con 6.4% de la población económicamente activa (PEA). En 2005 con 5.6% el desempleo abierto incluía a 225 300 personas, 102 100 con educación media superior y superior; cerca de una tercera parte de la fuerza laboral se encontraba en el sector informal y aproximadamente 10% adicional laboraba sin pago alguno. Estos datos muestran el fracaso de la política económica aplicada por el gobierno del DF desde el 2000, basada en la creación de empleo temporal en la construcción de obra pública y vivienda, y la terciarización de su economía. El DF, que provee empleo a gran parte de la población del resto de la ZMVM sometida a procesos similares de desindustrialización, informalización y empobrecimiento, ha tenido desde 1984 una tasa de desempleo abierto¹⁴ mayor que la media nacional, mostrando así su mayor vulnerabilidad a los ciclos económicos.

Tasa de desempleo abierta (TDA), nacional, Ciudad de México y Estado de México , varios años



Nota: La Tasa de desempleo abierto (TDA) es el porcentaje de la Población Económicamente Activa (PEA) que está desempleada.

Nota: La información del periodo 1973 a 1983 corresponde a la Encuesta Continua Sobre Ocupación (ECSO), que consideraba únicamente a las ciudades de México, Guadalajara y Monterrey. La información del periodo 1984 a 1997 corresponde a la Encuesta Nacional de Empleo Urbano (ENEU), que originalmente consideró a 16 ciudades: México, Guadalajara, Monterrey, Chihuahua, León, Mérida, Orizaba, Puebla, San Luis Potosí, Tampico, Torreón, Veracruz, Cd. Juárez, Matamoros, Nuevo Laredo y Tijuana. A partir del 1er. trimestre de 1992 se adicionaron las siguientes: Acapulco, Campeche, Coatzacoalcos, Cuernavaca, Culiacán, Durango, Hermosillo, Morelia, Oaxaca, Saltillo, Tepic, Toluca, Tuxtla Gutiérrez, Villahermosa, Zacatecas y Aguascalientes. En el 3er. trimestre del mismo año se agregaron Colima y Manzanillo.

En el año de 1993 se adicionaron Monclova, Querétaro y Celaya. En 1994 se incluyen Irapuato y Tlaxcala, y en 1996 Cancún, La Paz y Cd. del Carmen. p/ Cifra preliminar.

Nota: La Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) entró en vigor para el 100 % de la muestra a partir del 1er trimestre del 2005. Los resultados de los trimestres anteriores se obtienen de aplicar criterios ENOE en la construcción del indicador a las bases de datos de su encuesta antecesora (ENE) completando la brecha remanente con un factor de ajuste según la cobertura y tipo de población (total, hombres y mujeres).

Las cifras se refieren a la población de 14 años y más. Las variaciones corresponden a diferencias expresadas en puntos porcentuales. p/ Información preliminar dal segundo trimestre del 2011.

Fuente: INEGI. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. Indicadores Estratégicos.

Enmarcado en la tendencia nacional de caída del salario real desde 1976, que se ha reducido a

menos de un tercio, colocándose en el nivel que tenía en los años cuarenta, el DF ha seguido la misma ruta negativa que el resto del país, aunque su monto y nivel es un poco mayor que la media nacional (Sedeco, 2001e: 68). Según la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE, INEGI) en 2010 3% de la población ocupada del DF no recibía ingreso; 8.6% recibía hasta un salario mínimo; y 23.2% recibía más de uno y hasta dos salarios mínimos, lo que colocaba a 35% de la población ocupada (PO) por debajo de este nivel de ingreso. En el Estado de México, tres cuartas partes de su población habitaba en los municipios conurbados de la ZMVM, esta situación afectaba a 41% de la PO en el mismo año. En el otro extremo, sólo 12.2% de la PO recibía más de cinco salarios mínimos (6.5% en el Estado de México), lo que nos indica una mayor concentración de los ingresos en un número reducido de la población ocupada.

Como expresión del incumplimiento de la legislación laboral —generalizado entre los empresarios— y de la amplitud de la actividad informal, en 2010 de la PO en el DF 54.8% carecía de acceso a instituciones de salud otorgado por su trabajo. En el Estado de México el porcentaje de PO sin acceso fue de 62.3% para el mismo año.

Fuentes oficiales federales (Coneval, 2010) ubican a 2 525 800 personas, 28.7% de la población del DF, y a cerca de 4 844 000 personas, 42.9% en los municipios mexiquenses, conurbados de la ZMVM, en situación de pobreza. La persistencia de la *pobreza moderada y extrema* en la metrópoli más rica y desarrollada del país se explica estructuralmente por la presencia del desempleo abierto, el desempleo encubierto en el trabajo precario e informal, la desigual distribución del ingreso, la caída histórica del salario real desde 1976 y la falta de acceso de cerca de la mitad de la población ocupada al Seguro Social. Sin embargo, rebasando esta información de Coneval, las autoridades del DF reconocen la presencia de 4.5 millones de pobres moderados o extremos en la entidad, que equivale a 54% de su población (Reforma, 27 de julio de 2010, Ciudad: 3), situación que ha sido, y es aún, más grave en los municipios mexiquenses conurbados.

Población en situación de pobreza 2010 (en porcentaje del total)

	México	Distrito Federal	Estado de México
Pobreza total	46.2	28.7	42.9
Pobreza moderada	35.8	26.5	34.8
Pobreza extrema	10.4	2.2	8.2

Fuente: Estimación de Coneval 2010, con base en el MCS-ENIGH 2010. Los 59 municipios del Estado de México integrados a la ZMVM alojan a 73.9% de la población del Estado de México.

La desigualdad del crecimiento económico, del empleo y los ingresos entre la población ocupada en el DF y los municipios conurbados mexiquenses convierten al DF en receptor de una masa de *población flotante* —entre 2.5 y 4.5 millones— que llega cotidianamente para trabajar formal e informalmente, comprar, usar los servicios públicos de educación y salud, o ejercer la mendicidad o la delincuencia.

3. Patrón de movilidad y reestructuración metropolitana

Desde mediados del siglo XX el patrón de movilidad urbana de personas asumido por las políticas de vialidad y transporte de los gobiernos del DF y del Estado de México ha oscilado entre la prioridad al transporte colectivo o al automóvil individual y las obras viales que lo soportan. En el largo plazo, este patrón se ha inclinado hacia el dominio del automóvil como medio de transporte (92% del total en el DF y 78% en el Estado de México en 2010), siguiendo el camino de las ciudades estadounidenses, aunque la mayoría de los desplazamientos de personas (67.5% del total en la ZMVM en 2008) se realiza en el transporte colectivo. Desde el año 2000 los gobiernos del DF han asumido esta opción, llevándola a su consolidación (Márquez y Pradilla, 2007).

En la definición del patrón de movilidad basado en el automóvil, a pesar de su baja racionalidad para el funcionamiento urbano, se han combinado: *a)* el crecimiento urbano, extensivo y disperso desde los años cincuenta, aumentando la longitud de los desplazamientos; *b)* la disponibilidad de nuevas vialidades que generan la ilusión de mayor movilidad mediante el uso del automóvil y promueven el mismo; *c)* la fragmentación de la traza urbana por las nuevas vías rápidas que dificulta la movilidad peatonal; *d)* un sistema de transporte colectivo ineficiente, incómodo e insuficiente; *e)* la oferta de automóviles aportada por las transnacionales automotrices, con condiciones de crédito atractivas, promovida mediante campañas publicitarias; y *f)* el avance de la ideología individualista en las capas medias.

Estos hechos explican el aumento del número de automotores de 72 189 en 1950 a 3 455 228 en 1998 (Espinosa, 2003: 225), y 4 025 690 en 2010 (Setravi, 2010), el cual ha servido de justificación para la construcción de grandes obras viales.

La persistencia de los microbuses, el estancamiento de los camiones de pasajeros, el congelamiento de los transportes eléctricos y la lenta ampliación del Metro en relación con la demanda produjeron un cambio del patrón de transporte de pasajeros en la ZMVM. El Metro redujo su participación de 21% en 1986 a 12% en 2005; los trolebuses y el tren ligero pasaron de 3 a 1%; los camiones de pasajeros de alta capacidad bajaron su participación de 42 a 2% en 2005; en cambio, las “combis” y microbuses la aumentaron de 6 a 60%. El automóvil privado, a pesar del crecimiento del número de unidades, cayó de 25 a 20% de participación en el total de personas movilizadas; sin embargo, la Encuesta de Origen y Destino 2007 ubica esta cifra en 28.6%, coherentemente con la política del GDF (Setravi, 2007). El hecho de que durante el periodo de gobierno 2000-2006 los medios de transporte menos eficientes, autos particulares y microbuses, hayan aumentado su porcentaje confirma que la opción tomada sobre el patrón de movilidad urbana fue errada.

Desde 1981 el principal proveedor de transporte colectivo fue Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100), paraestatal que llegó a cubrir 7 100 km con tarifas subsidiadas

(Legorreta, 2004). El sindicato de la empresa, con cerca de 20 000 trabajadores, inició en 1989 una huelga. El gobierno declaró la quiebra de la empresa, que en 1995 fue reemplazada por la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), la cual cubrió sólo 3 220 km de la red (Setravi, 2009).

Las organizaciones de transporte público concesionado reemplazaron a AUPR-100 e iniciaron el servicio ilegalmente, al amparo del corporativismo político, con vehículos combi y se expandieron hacia los asentamientos ilegales. A mediados de los ochenta introdujeron microbuses, y autobuses a partir del 2000 en los ramales más rentables. Con la introducción de nuevos modelos no se desecharon los viejos; sólo se desplazaron a la periferia. Los concesionarios transportaron entre 31 y 65% de los viajes entre 1986 y 1995 (Legorreta, 2004). Según la Encuesta de Origen Destino, en 2007 el servicio concesionado de transporte colectivo transportaba 46.2% de los viajeros de la metrópoli y hasta 65% si tomamos en cuenta sólo el transporte público (INEGI, 2007).

Hacia 1990 el transporte brindaba trabajo a 191 000 personas (Álvarez, 2005: 79). En 2007 existían 106 organizaciones, de las cuales nueve eran empresas y el resto asociaciones civiles con 30 170 unidades, de las cuales 20 000 eran microbuses (GDF, 2010a). En 2011 el Estado de México contaba con 343 sociedades mercantiles con 125 481 concesiones (Puente, 2011). El servicio ha sido ineficiente e inseguro debido a la introducción de vehículos obsoletos, operadores no calificados y el ingreso constante de nuevas unidades irregulares.

El uso del taxi es relevante pues creció 119.7% entre 1994 y 2007 (Connolly, 2009: 16). En 2002 se contaron cerca de 20 000 taxis irregulares en el DF; en 2010 fueron 130 000 concesionarios en el DF (Setravi, 2010) y 91 482 taxis en 2009 en todo el Estado de México (GEM, 2010).

En el último medio siglo ha sido notoria la ausencia de un proyecto integral de vialidad y transporte colectivo para la ZMVM, de largo plazo y visión metropolitana, elaborado por consenso entre los gobiernos del DF, del Estado de México y la federación, lo cual muestra las implicaciones negativas de la ausencia de mecanismos efectivos de coordinación metropolitana (Pradilla y Sodi, 2008: sexta parte) y genera graves impactos para la población de la metrópoli. Para más de dos millones y medio de personas que residen en los municipios conurbados pero trabajan o usan servicios en el DF, esto significa un alargamiento de la distancia-tiempo de los desplazamientos, la elevación del costo del transporte, la pérdida de productividad laboral y un mayor desgaste de la capacidad productiva.

La construcción de nuevas vialidades primarias y confinadas o elevadas, puentes y pasos a desnivel en la ZMVM, sobre todo en la parte más antigua y con mayor densidad inmobiliaria —las delegaciones centrales y los primeros municipios conurbados—, realizada sin apego a un plan de largo plazo, por sumatoria, siempre incompletas, sin continuidad de los ejes de circulación, con orientaciones variables según los sucesivos gobiernos o la voluntad de cada uno de los gobernantes de las dos partes de la metrópoli y la federación, ha significado, además de la promoción del uso del automóvil, la fragmentación de la ciudad en partes aisladas en términos de desplazamiento vehicular y peatonal.

El impulso al transporte colectivo, público o concesionado, que sirve a la mayoría de los usuarios, ha sido variable, coyuntural y discontinuo, sometido a las presiones del poder fáctico que

domina el servicio concesionado, sin garantizar la organización racional ni la calidad del servicio. Los gobiernos del DF y del Estado de México se han inclinado por atender el crecimiento de la demanda de vialidad derivada del aumento del número de automóviles y no a responder a la necesidad de transporte público eficiente y rápido para la mayoría de la población metropolitana, con el resultado de que el tránsito de automóviles y la saturación vial que producen hace más lento y complejo el funcionamiento del transporte público de superficie.

El transporte colectivo se efectúa predominantemente con medios ineficientes, contaminantes y desorganizados, a saber, combis y microbuses, sin que se haga lo necesario para que el Metro y los medios de gran capacidad como el Metrobús y el Mexibús (sistema BRT) se conviertan en estructuradores del sistema. Asimismo, se requiere una organización racional que brinde economía de tiempo y calidad del servicio, que trasponga la idea de que los sectores populares, por necesidad, deben aceptar cualquier tipo de transporte. Esa situación ocurre, también, porque la inversión necesaria para fortalecer los sistemas más eficientes y menos contaminantes, es mayor en el corto plazo.

Los tres últimos gobiernos del DF han avanzado en sentido contrario al de muchos países del mundo que reconocieron que el patrón de movilidad basado en el automóvil no es sustentable ni sostenible en las grandes ciudades, insistiendo, en cambio, en aplicar el modelo de las ciudades estadounidenses, basado en vialidades confinadas para el automóvil. Entre 2000 y 2006 se suspendió totalmente la ampliación del Metro, la cual se reinició con una nueva línea en 2009. Del mismo modo, se congeló la ampliación de la Red de Transporte de Pasajeros (autobuses RTP) del GDF y se avanzó muy poco en la sustitución de los microbuses por autobuses de mayor capacidad. Al finalizar el periodo 2000-2006 se inició la construcción del Metrobús, el cual cuenta actualmente con cinco líneas, lo cual resulta insuficiente. La propuesta de tranvía turístico por el Centro Histórico se suspendió debido a los costos, mientras que en el Estado de México sólo se construyó la primera parte de una línea de ferrocarril suburbano.

En cambio, los tres últimos gobiernos de la metrópoli han estado muy activos en la construcción de puentes y mega distribuidores viales, pasos deprimidos, subterráneos y vías elevadas (segundos pisos), embarcándose en una carrera (perdida desde su inicio) por mejorar la movilidad por medio del automóvil en las zonas de más altos ingresos de la urbe. Los proyectos de infraestructura vial se han caracterizado por aumentar progresivamente las escalas y su impacto metropolitano. Los más relevantes han sido los libramientos carreteros y las autopistas urbanas de cuota privatizadas como el Viaducto Elevado Bicentenario (22 km), la Autopista Naucalpan-Ecatepec (23 km), el Circuito Exterior Mexiquense (41 km), la Supervía Poniente (10 km), Periférico Norte (10 km) y Sur (15 km), en proceso de construcción entre 2011 y 2012.

Los peatones han sido víctimas de estas decisiones. El desplazamiento peatonal es cada vez más difícil debido a las barreras creadas por las obras viales y la ruptura de continuidad de los trayectos, a la reducción de las banquetas, la carencia de puentes peatonales o las dificultades de su uso por la altura excesiva, la ausencia de continuidad inclusive en las banquetas por donde circula el peatón y la inseguridad.

El predominio numérico del automóvil ha significado la paulatina destrucción de la trama urbana

originaria, la fragmentación de sus partes, serios problemas de saturación vial y contaminación atmosférica, un creciente déficit cuantitativo y cualitativo de transporte colectivo para 70% de la población de menores ingresos, un aumento del tiempo destinado a la transportación con disminución del empleado para actividades laborales o de reproducción social, y mayor desgaste de la fuerza de trabajo.

4. Un nuevo patrón de estructuración metropolitana

Los cambios ocurridos en la estructura económica y el patrón de movilidad han modificado la lógica de estructuración y funcionamiento de la ciudad: la han llevado de la configuración basada en la centralidad única y la multicentralidad, a la armada sobre una red de corredores terciarios (Pradilla y Pino, 2004). En este movimiento han participado intensamente el capital inmobiliario-financiero y sus productos de moda: centros comerciales, unidades cerradas y megaproyectos periféricos de viviendas de interés social.

4.1. De la centralidad única a la red de corredores terciarios

Hasta la década de 1940 la Ciudad de México giraba en torno a su centro, formado a partir de la destrucción y reconstrucción de la antigua Tenochtitlán azteca y la ciudad colonial (Lombardo, 1987^a, 1987^b y 1987^c), dicho centro se expandió con la ampliación de la actividad comercial a finales del siglo XIX y luego de la Revolución Mexicana, impulsado por el crecimiento urbano.

Luego de la Segunda Guerra Mundial la expansión urbana impulsada por la industrialización, la llegada de inmigrantes rurales y la salida de las capas aristocráticas y adineradas del centro llevó a la ocupación de terrenos cada vez más alejados del centro, en el DF y sucesivos municipios vecinos del Estado de México, dando lugar a la metropolización. Las necesidades de consumo de la población residente en las periferias, en particular la de ingresos medios y altos, que no podían ser resueltas en el cada vez más alejado Centro Histórico impusieron la formación y desarrollo de subcentros periféricos localizados principalmente en los antiguos pueblos y municipios absorbidos por la expansión urbana.

Sin que se frenara el crecimiento metropolitano, en los setenta aparecieron nuevos factores de cambio socioterritorial. La industria alcanzó su máximo nivel de participación en la economía local y nacional, al tiempo que se observaban los síntomas del agotamiento de la industrialización por sustitución de importaciones con intervención estatal. El *boom* petrolero llevó al crecimiento sin control del gasto interno y al endeudamiento externo, pero a mediados de la década los organismos financieros multinacionales presionaron al gobierno para adoptar políticas de ajuste debido al crecimiento excesivo de la deuda externa. Luego de dos desaceleraciones internas del crecimiento económico, en 1982 sobrevino la crisis generalizada del capitalismo en el mundo.

La aplicación de políticas neoliberales se inició en 1983. En 1986 México ingresó al Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT por sus siglas en inglés). Desde 1988 se profundizaron las medidas neoliberales, en particular la privatización de empresas estatales, incluidos los bancos estatizados en 1982; y la apertura comercial internacional alcanzó su punto culminante en 1994 con el inicio de operación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), al cual siguieron varios más con los que el país entró en la libre circulación internacional de mercancías y capitales.

Las crisis de 1982 y 1986, la contracción del mercado interno por la caída del salario real, la competencia con los productos importados, el surgimiento de fuertes deseconomías de aglomeración y una política pública de desconcentración industrial dieron lugar al inicio de la desindustrialización de la metrópoli (Pradilla y Márquez, 2004) y el impulso a su terciarización informal. Por un lado, el capital trasnacional fluyó hacia el sector bancario, en la actualidad casi totalmente en manos extranjeras, el comercial y de servicios al productor y al consumidor bajo la forma de filiales y franquicias, y al inmobiliario, imponiendo sus formas urbano-arquitectónicas. Por otro lado, la población desempleada se refugió en el sector informal, que actualmente alberga a cerca de la mitad de la PO de la metrópoli y ocupa calles y plazas con sus implantaciones propias.

La metrópoli cambió su morfología a partir de los cambios socioeconómicos impuestos por el patrón neoliberal de acumulación de capital. Cambió su lógica de estructuración; integró nuevas formas arquitectónicas y urbanas como los centros comerciales y los inmuebles y conjuntos cerrados; se multiplicaron las unidades habitacionales de interés social construidas en la periferia lejana por el capital privado. Basándonos en la investigación realizada en 2002 (Pradilla y Pino, 2004), revisada en 2007 y 2011-2012, afirmamos que en la ZMVM se operó un cambio sustancial en la lógica de estructuración socioeconómica y territorial: atravesando una fase multinuclear de transición con duración de varias décadas, ha pasado de ser una estructura organizada por una centralidad única a otra conformada a partir de una red de corredores terciarios.

Los centros y plazas comerciales que aparecieron a finales de los sesenta se multiplicaron a partir de estos cambios, como un nuevo campo de acumulación para el capital inmobiliario financiero, comercial y rentista. Actualmente existen más de 260, de diferente tamaño y características. El crecimiento del parque automotriz, promovido por los gobiernos locales con su política de creación de vialidades expresas y distribuidores viales, definió la localización de los nuevos centros comerciales y los edificios corporativos sobre los ejes viales de alto tránsito vehicular. Los centros comerciales se adhirieron a los corredores en formación o impulsaron su desarrollo a lo largo de las vías en las que se instalaban (Duhau y Giglia, 2008; Pradilla *et al.*, 2008).

Estas implantaciones atrajeron a nuevas unidades bancarias, de comercio y servicios. Las subcentralidades se alargaron sobre los ejes de flujos materiales de personas y vehículos hasta perder su forma concéntrica, y aun articular a varias de ellas, y entretejerse en red; hasta la antigua centralidad, que había perdido su dinamismo por la nueva lógica de implantación terciaria, tendió a organizarse sobre sus ejes más importantes. En 2012 registramos en la ZMVM un tejido de 108 corredores terciarios, entre los que destacan Paseo de la Reforma, Insurgentes, Revolución, diversos segmentos del Periférico y del Circuito Interior, Viaducto Alemán, Tlalpan y Canal de Miramontes. Los corredores presentan muy diversa longitud, densidad de construcción y concentración de actividades terciarias, sea que estén consolidados o en proceso de consolidación, y que sirvan a comunidades locales, a zonas amplias de la ciudad, o sean utilizados por la población de toda la metrópoli. Los cruces de dos o más corredores terciarios y algunos hitos constituyen modos de articulación e intercomunicación de la red.

Cantidad de corredores terciarios en la Zona Metropolitana del Valle de México

Nivel de consolidación	Cantidad de corredores
Alta	22
Media	56
Baja	30
Total	108

Fuente: Elaboración propia con base en el levantamiento realizado en 2008 y 2011.

Los procesos de formación de los corredores terciarios han sido de diferente naturaleza. En la mayoría fueron el resultado de la combinación de múltiples acciones de agentes sociales —comerciantes pequeños y grandes, prestadores de servicios, empresas, constructores y promotores inmobiliarios— para beneficiarse de la demanda. En otros casos, son resultado de los planes de desarrollo urbano y las políticas urbanas de gobiernos locales específicos, como el Proyecto Santa Fe desde los años noventa y Paseo de la Reforma, promovido por el gobierno local desde el 2000, y de éste y otros ejes en el actual gobierno de la ciudad.

Los componentes fundamentales de los corredores terciarios son los centros y plazas comerciales y los agrupamientos longitudinales de pequeños y medianos comercios, oficinas bancarias y otras actividades financieras, servicios —privados o públicos— orientados hacia las actividades económicas y los usuarios individuales, servicios de reparación, hoteles, restaurantes y lugares de entretenimiento, actividades recreativas y oficinas de gestión de empresas e instituciones públicas y privadas. La presencia de vivienda sobreviviente del pasado o de nuevos desarrollos empresariales no modifica al corredor, a condición de que lo terciario sea dominante, en particular en los nuevos diseños de usos mixtos de vivienda, comercio, oficinas y hotelería.

Corredores Terciarios de la ZMVM 1960-2012



Simbología



Limite DF



Traza urbana



Corredores terciarios

Total 108 Corredores terciarios

Escala: 1:300,000
 Proyección: UTM
 Cuadrícula: UTM a cada 10,000m
 Fecha elaboración: Marzo 2012



Fuente: En base al levantamiento realizado en 2008 y 2011
 Elabora: Mtra. Díaz Flores Laura Olivia
 Mtra. Valderrama Ríos Carolina

La red de corredores terciarios sobre vías de alta intensidad de flujos de personas y vehículos atrapa en su interior a las antiguas áreas de vivienda, las cuales sirven como lugares de intercambio, de aprovisionamiento de mercancías y servicios, y de entretenimiento, dando lugar a un efecto de fragmentación de las antiguas áreas integradas. Muchos corredores se han formado desplazando, destruyendo y sustituyendo por una nueva arquitectura a zonas de vivienda con valor patrimonial, no protegidas adecuadamente, por ejemplo, en Paseo de la Reforma, Polanco y la Colonia Roma.

Estos corredores, como sus antecesoras subcentralidades, no constituyen centralidades urbanas integradas; son agrupaciones mercantiles organizadas en función del intercambio, pero carecen de muchas de las actividades públicas propias de la vida urbana colectiva: cultura, religión, política, espectáculo callejero libre, etc. Se forman para el automovilista, no para el peatón, y carecen de vida y de relaciones humanas directas. Sólo los centros comerciales aparecen como seudocentralidades, dominadas por las “mercancías”; éstas son las centralidades de la ciudad-mercado neoliberal.

4.2. Las nuevas formas arquitectónicas y urbanas

La posmodernidad neoliberal ha traído la multiplicación de formas arquitectónico-urbanas mercantilizadas surgidas en el anterior patrón de acumulación, su modificación y generalización, la sustitución del sector público en la promoción de algunas formas como la vivienda de interés social, o el surgimiento de otras nuevas. En la metrópoli encontramos tres formas que se multiplican desde la implantación del neoliberalismo: los grandes desarrollos inmobiliarios mixtos, los *centros comerciales* socialmente diferenciados, y las unidades habitacionales y corporativas cerradas.

Aunque los centros comerciales aparecieron en la ZMVM en los años sesenta del siglo XX, sucediendo a los pasajes comerciales de finales del XIX e inicios del XX, su generalización coincidió con la implantación del patrón neoliberal a inicios de los ochenta. Al principio se orientaron hacia los sectores de ingresos medios y altos en sus territorios, pero en años recientes tienden a generalizarse a todos los estratos sociales y territorios (López Levi, 1999; Lulle y Paquette, 2007; Duhau y Giglia, 2008: cuarta parte, 15; Pradilla *et al.*, 2008).

En la ZMVM registramos, hasta abril de 2012, 262 centros o plazas comerciales, 245 construidas luego de 1980. Los centros comerciales juegan un papel relevante en la formación de los corredores terciarios, en donde generan un polo de concentración de compradores que es usado como mercado por otras actividades terciarias, o a los cuales se adosan dado que en ellos ya existe un flujo importante de compradores y economías de aglomeración localizadas (véase plano).

Centros comerciales en la Zona Metropolitana del Valle de México por periodo

Periodo	Número de centros y plazas	Área comercial		Número de locales	
		Total	Promedio	Total	Promedio
1960-1980	17	375 924	22 113	1 270	75
1981-1990	30	539 731	17 991	2 373	79
1991-2000	115	2 207 108	19 192	9 086	79
2001-2012	100	3 143 007	31 430	8 876	89
Total	262	6 265 770	23 915	21 605	82
Centro comerciales en construcción					
Pabellón Azcapotzalco	Azcapotzalco	Distrito Federal			
Garden Mall	Álvaro Obregón	Distrito Federal			
Parque Toreo	Naucalpan	Estado de México			

Los centros comerciales de tamaño medio y grande, los prototipos, están diseñados para el acceso en

automóvil; interiorizan la calle y la plaza, y su estructura arquitectónica es introvertida, sustituyendo a las formas públicas exteriores. Como ámbitos privados son vigilados por guardias de seguridad privada, excluyendo a los de seguridad pública. Se han convertido en los “modelos” del intercambio mercantil en la fase actual del capitalismo y son un vector relevante de la privatización de lo público urbano. En su interior, se integraron posteriormente los multicinemas, conjuntos de pequeñas salas de cine que reproducen el esquema de concentración del centro comercial y sustituyen a las grandes salas de cine de los años cincuenta y sesenta, en diversas implantaciones, aisladas o integradas a otras formas mercantiles.

En esta etapa se han llevado a cabo muchos desarrollos inmobiliarios mixtos de vivienda de lujo, oficinas, hotelería y comercio, que en muchos casos forman parte de la estructuración de los corredores urbanos (Paseo de la Reforma, Palmas, Periférico Norte, Insurgentes Sur, etc.) mediante intervenciones puntuales; o el gran complejo semiautónomo de desarrollo inmobiliario mixto (oficinas, hotelería, vivienda de lujo, comercio y servicios, etc.) de Santa Fe como reciclaje de un basurero cerrado, iniciado en los noventa. Una característica generalizada es el uso intensivo del suelo, de alto precio, mediante la construcción en altura (edificios).

En la ZMVM, desde finales de la década de los ochenta, estos proyectos inmobiliarios respondían al requerimiento, real o especulativo, de espacios para alojar las funciones emanadas de la reestructuración económica, tales como oficinas corporativas para empresas nacionales, filiales de transnacionales, empresas de servicios especializados para la economía o el consumo, servicios comerciales y de recreación. Los tres gobiernos del DF en el periodo 1988-1997 promovieron la inversión inmobiliaria financiera extranjera, especialmente desde la firma del TLCAN en 1993, en el programa de rescate del Centro Histórico, el Proyecto Alameda y la zona de Santa Fe. Los gobiernos locales desde el 2000 continúan promoviendo las grandes inversiones inmobiliarias: entre 2007 y 2010 se apoyaron con incentivos fiscales 47 proyectos y se otorgaron 122 incentivos por más de 1 000 millones de pesos. Un destino importante ha sido el Corredor Reforma-Centro Histórico que desde 2007 ha recibido apoyos para 33 proyectos (GDF, 2010b).

La tercera forma arquitectónica urbana que se ha multiplicado en la metrópoli es la de urbanizaciones o conjuntos cerrados. Los factores sociales que impulsan este fenómeno son propios del patrón de acumulación o sus consecuencias no deseadas: la inseguridad pública generada por la violencia urbana, el individualismo imperante en la vida cotidiana, las promociones publicitarias del capital inmobiliario y la legalización de la propiedad en condominio horizontal o vertical.

Estas urbanizaciones o conjuntos cerrados están rodeados de muros o rejas; se accede a ellos por garitas vigiladas por guardias privados y circuitos cerrados de televisión; impiden el libre acceso a los automóviles y transeúntes externos y fragmentan la trama vial urbana; tienen diversas dimensiones y formas, desde las horizontales y extensivas hasta las verticales, según el patrón urbano seguido o promovido por las acciones privadas en relación con las políticas públicas: ciudad dispersa o ciudad compacta. Son la forma más visible y agresiva de la privatización de la calle y la segregación social del territorio urbano y, por lo tanto, de su fragmentación.

En la ZMVM la aparición de las unidades habitacionales, formadas con viviendas unifamiliares o

edificios multifamiliares, construidas por el Estado se remonta al inicio de las políticas estatales de vivienda en el proceso acelerado de urbanización de mediados del siglo XX. Pero desde los años noventa el cambio en la política habitacional estatal convirtió a sus instituciones promotoras de vivienda en bancos hipotecarios u organismos financieros de “segundo piso”, y cedió la función de promoción y construcción de la vivienda “de interés social” a las inmobiliarias privadas, dando lugar a la multiplicación de gigantescos desarrollos habitacionales de viviendas mínimas: de una o dos plantas de 30 a 40 m² en extensión, para familias con promedio de 4.5 integrantes, ocupando áreas agrícolas en zonas periféricas, a gran distancia-tiempo de los centros de actividad laboral y carentes de comercio, abasto y servicios, oferta cultural y religiosa, etc. En los municipios conurbados del Estado de México se construyeron 384 561 miniviviendas entre 1994 y 2005 (Duhau, 2008), y entre 2005 y 2010 se autorizaron 147 conjuntos urbanos con un total de 270 000 viviendas (GEM, 2010). Más de una cuarta parte de estas viviendas en el país ha sido abandonada por quienes las adquirieron debido a su pésima habitabilidad (*Mendiburu*, 11 de julio de 2011). Con esta localización, las inmobiliarias buscan reducir al mínimo el costo del suelo en el precio total de construcción, pero con el costo colectivo, social, de la continua extensión urbana sobre áreas de cultivos o de reserva ambiental.

La modernización capitalista neoliberal de la metrópoli, cuyos instrumentos son las nuevas formas arquitectónico-urbanas descritas, ha incluido como fuerzas motoras o resultados procesos sociales como la privatización de lo público, la fragmentación socioterritorial por la exclusión y la hegemonía del automóvil privado. Sus actores fundamentales han sido los poderes públicos, con pocas diferencias prácticas en términos políticos si se proclaman de “derecha” o de “izquierda”, y el capital inmobiliario financiero nacional y transnacional.

La privatización de muchos servicios y espacios públicos se ha producido mediante su transferencia al capital privado por venta, concesión o asociación, y su mercantilización (Pradilla, 2009: cap. III), o adecuación-destrucción para abrir paso a la vialidad confinada o primaria en función del predominio creciente del automóvil privado.

Los sectores de ingresos medios y altos se “bunkerizan” y segregan en las urbanizaciones o conjuntos cerrados, en sus centros comerciales y clubes, recortando la libre movilidad de los habitantes, es decir, privatizando los espacios públicos interiores, justificándolo con el incremento real de la inseguridad y la violencia, nutrida por la informalidad, la delincuencia para sobrevivir y la mundializada (narcotráfico, contrabando de mercancías, armas y personas, etc.). Al mismo tiempo, los sectores populares más empobrecidos se “guetifican” en sus barrios y son sometidos al control de bandas armadas, muchas veces ligadas al narcotráfico y a otras formas de la delincuencia organizada.

Esta segregación social, producto del mercado y de las políticas públicas, hace que la metrópoli se fragmente cada vez más en lo social y territorial. Este proceso, que surgió con la introducción del patrón intervencionista de acumulación y se acentuó con el neoliberal, avanza en sentido contrario a la lucha ciudadana por la libre apropiación de la ciudad, el respeto de las diferencias y la eliminación de las limitaciones en el uso de lo público: el derecho a la ciudad.

En el mismo sentido de la privatización, exclusión y fragmentación socioterritorial avanza la

hegemonía del automóvil privado en la metrópoli. Mientras la metrópoli se puebla de ostentosas moles de concreto o socavones, metidos con calzador en la estrecha estructura urbana, para el uso de 30% de la población, el 70% restante se mueve en incómodos y sobresaturados sistemas de transporte colectivo que ruedan a la mínima velocidad impuesta por 80% de automotores particulares que realizan 20% de los desplazamientos de las personas. La ciudad deja de ser un territorio para los peatones —ahora amenazados constantemente por el automóvil— enfrentando barreras físicas insalvables como túneles, pasos deprimidos, puentes o entradas de estacionamientos, y teniendo que usar elevados y tortuosos puentes u oscuros sótanos proclives a la violencia. La metrópoli neoliberal se moderniza para el automóvil y para los automovilistas (Pradilla y Sodi, 2006: 100 y ss.).

5. A manera de conclusión: una nueva estrategia del capital y de los gobiernos locales

Detrás de la formación de los corredores terciarios se encuentra una estrategia de diversas fracciones del capital. Para el conjunto de éste los corredores significan la oportunidad de modernizar, por restauración o reconstrucción total, sus ámbitos de operación y gestión, los cuales se hicieron obsoletos en los viejos emplazamientos ante las nuevas condiciones tecnológicas y de mercado. En ellos el capital inmobiliario revaloriza por la vía del mercado áreas destinadas a otras actividades, sobre todo a la vivienda y la industria, cuyo precio de producción ya fue recuperado, para así apropiarse de las nuevas rentas del suelo, en particular diferenciales de localización. En la construcción de oficinas, centros y plazas comerciales, o vivienda de sectores de ingresos medios y altos, el capital inmobiliario y constructor realiza procesos de valorización de su capital productivo y genera nuevas rentas diferenciales de localización que rentabilizan sus acciones futuras realizadas en el mismo corredor, en un proceso continuo de expansión de las áreas beneficiadas. Todos los propietarios de suelo, aún los desplazados por la formación del corredor, podrán apropiarse alícuotamente de las rentas del suelo absolutas o monopólicas y las de localización, generadas por el crecimiento urbano general y por la demanda de emplazamientos terciarios para atender sus necesidades.

La combinación compleja de reconstrucción y verticalización interna y/o expansión periférica dispersa, determinada por la lógica particular del capital inmobiliario y financiero y sus megaproyectos, y la especificidad de su relación con las políticas urbanas definen los procesos de producción y reproducción del territorio metropolitano. En estas operaciones el capital inmobiliario está ligado estrechamente al capital financiero y bancario —y al sector hipotecario público en los proyectos de grandes unidades habitacionales de vivienda de interés social—, pues el segundo aporta al primero el adelanto de capital para la inversión y crea la demanda para el producto al financiar al comprador.

En la reestructuración urbana el capital inmobiliario asume un papel determinante en la economía y la morfología urbanas, sin lograr impulsar un crecimiento sostenido y sustentable. Esto ocurre ante la creciente debilidad e incapacidad de una planeación moribunda, subordinada a los invisibles “equilibrios automáticos del mercado”.

Bibliografía

ÁLVAREZ, José (dir.) (2003), *Enciclopedia de México*, vol. 9, EUA, Sabeca International Investment Corporation.

ÁLVAREZ, Lucía (2005), *Distrito Federal: sociedad, economía, política y cultura*, México, UNAM/CIICH.

CENTRO DE ESTUDIOS SOCIALES Y DE OPINIÓN PÚBLICA (CESOP) (2005), *Reporte temático núm. 2. Comercio ambulante*, CESOP, Cámara de Diputados LIX Legislatura, México.

CONNOLLY, Priscilla (2009), *Comparación entre las encuestas de origen y destino en la Zona Metropolitana del Valle de México 1983, 1994 y 2007, Construcción de un sistema de indicadores para la medición de la movilidad urbana en la Ciudad de México*. Taller II, México, Observatorio Ciudadano de la Ciudad de México, UAM-A; disponible en: [http://www.occm.uam.mx/archivos/11 /file/Connolly.pdf](http://www.occm.uam.mx/archivos/11/file/Connolly.pdf), consultada el 1 de agosto de 2011.

CONSEJO NACIONAL DE EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA DE DESARROLLO SOCIAL (Coneval) (2010), *Medición de la pobreza 2010 por municipio*, noviembre de 2011; disponible en: <http://medusa.coneval.gob.mx/cmsconeval/rw/pages/medicion/index.es.do>.

CONSEJO NACIONAL DE POBLACIÓN (Conapo) (2007), *Delimitación de las áreas metropolitanas de México, 2005*, México, Conapo.

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL (1997), *Estudio básico para el reordenamiento del comercio en vía pública*, México, Departamento del Distrito Federal.

DUHAU, Emilio (2008), “Los nuevos productores del espacio habitable”, *Ciudades*, núm. 79, julio-septiembre, México, Red Nacional de Investigación Urbana.

_____ y Ángela Giglia (2008), *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli*, México, UAM-Azcapotzalco/Siglo XXI.

ESPINOSA, Enrique (2003), *Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano (1521-2000)*, México, IPN.

FIDEICOMISO DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS SOBRE LA CIUDAD DE MÉXICO, Gobierno del Distrito Federal (2000^a), *La Ciudad de México hoy. Bases para un diagnóstico*, México, Corporación Mexicana

de Impresión.

_____ (2000^b), *La industria manufacturera en el DF hacia el siglo XXI. Propuesta de revitalización y desarrollo de áreas industriales*, México, fotocopia.

GARZA, Gustavo (1985), *El proceso de industrialización en la Ciudad de México. 1821-1970*, México, El Colegio de México.

_____ (1987), “Inicios del proceso de industrialización de la Ciudad de México; aparición del ferrocarril y la electricidad”, en Gustavo Garza (coord.), *Atlas de la Ciudad de México*, México, DDF/El Colegio de México.

GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL (2010^a), “Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012”, *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, 22 de marzo de 2010, México.

_____ (2010^b), *Cuarto Informe de Gobierno del Distrito Federal, Anexo estadístico*, México, Gobierno del Distrito Federal.

GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (2010), *Quinto Informe de Gobierno de Enrique Peña Nieto*, Toluca, Gobierno del Estado de México.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, GEOGRAFÍA E INFORMÁTICA (INEGI) (2004), *Encuesta Nacional de Empleo 2003*, Aguascalientes, INEGI.

_____ (2007), *Encuesta Origen-Destino 2007*, Aguascalientes, INEGI.

_____ (2010), *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo*, Aguascalientes, INEGI.

LEGORRETA, Jorge (1994), *Efectos ambientales de la expansión de la Ciudad de México*, México, Centro de Ecología y Desarrollo.

_____ (2004), “De cocodrilos al pulpo verde, el transporte dominante de la urbe”, *La Jornada*, 23 de septiembre de 2004, Sección Cultura, México.

LOMBARDO, Sonia (1987^a), “México-Tenochtitlán en 1519”, en Gustavo Garza (coord.), *Atlas de la Ciudad de México*, México, DDF/El Colegio de México.

_____ (1987^b), “Fundación de la Ciudad de México: 1521-1556”, en Gustavo Garza (coord.), *Atlas de la Ciudad de México*, México, DDF/El Colegio de México.

- _____ (1987^c), “Esplendor y ocaso colonial de la Ciudad de México”, en Gustavo Garza (coord.), *Atlas de la Ciudad de México*, México, DDF/El Colegio de México.
- LÓPEZ LEVI, Liliana (1999), *Centros comerciales. Espacios que navegan entre la realidad y la ficción*, México, Nuestro Tiempo.
- LULLE, Thierry y Catherine Paquette (2007), “Los grandes centros comerciales y la planificación urbana. Un análisis comparativo de dos metrópolis latinoamericanas”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 22, núm. 2 (65), mayo-agosto, México, El Colegio de México.
- MÁRQUEZ LÓPEZ, Lisett y Emilio Pradilla Cobos (2007), “Ciudad de México: el automóvil contra el transporte público”, *Investigación y Diseño*, núm. 4, noviembre, México, UAM-Xochimilco.
- _____ (2008), “Desindustrialización, terciarización y estructura metropolitana: un debate conceptual necesario”, *Cuadernos del Cendes*, núm. 69, septiembre-diciembre, Caracas, Cendes-UCV.
- MENDIBURU, Diego (2011), “Vivir en un gueto”, *Emequis*, 11 de julio, México.
- PRADILLA COBOS, Emilio (1993), *Territorios en crisis. México 1970-1992*, México, Red Nacional de Investigación Urbana/UAM-Xochimilco.
- _____ (2009), *Los territorios del neoliberalismo en América Latina*, México, UAM-Xochimilco/Miguel Ángel Porrúa.
- _____ (2011), “Zona Metropolitana del Valle de México: una ciudad baja, porosa, dispersa y de poca densidad”, en Emilio Pradilla Cobos (comp.), *Ciudades compactas, dispersas, fragmentadas*, México, UAM-Xochimilco/Miguel Ángel Porrúa.
- _____ y Lisett Márquez López (2004), “Estancamiento económico, desindustrialización y terciarización informal en la Ciudad de México, 1980-2003, y potencial de cambio”, en Ana Clara Torres Ribeiro, Hermes Magallanes Tavares, Jorge Natal y Rosalía Piquet (comps.), *Globalização e território. Ajustes periféricos*, Río de Janeiro, IPPUR/Arquímedes Edições.
- _____ y Ricardo Pino Hidalgo (2004), “Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos”, *Anuario de Espacios Urbanos 2004*, México, UAM-Azcapotzalco.
- _____ y Demetrio Sodi de la Tijera (2006), *La ciudad incluyente. Un proyecto democrático para el Distrito Federal*, México, Océano/OIDME.

_____, Lisett Márquez López, Saúl D. Carreón Huitzil y Elías Fonseca Chicho (2008), “Centros comerciales, terciarización y privatización de lo público”, *Ciudades*, núm. 79, julio-septiembre, México, Red Nacional de Investigación Urbana.

_____ y Felipe de Jesús Moreno Galván (2012), “Conflictos, movimientos sociales y política urbana en la Zona Metropolitana del Valle de México 1980-2011”, Ponencia a The Second ISA Forum of Sociology, Session D, Urban Conflicts, Comparative Studies and Planning, Asociación Internacional de Sociología, 3 de agosto, Universidad de Buenos Aires.

_____ *et al.* (coords.) (2014), *Zona Metropolitana del Valle de México: cambios demográficos, económicos y territoriales*, México, Universidad Autónoma Metropolitana.

PUENTE ESPINOSA, Luis Felipe (2011), Versión estenográfica de la conferencia de prensa del secretario de Transporte del Gobierno del Estado de México, 2 de mayo de 2011, Secretaría de Transporte del Gobierno del Estado de México; disponible en: http://www.edomex.gob.mx/transp/doc/pdf/notas/CONFERENCIA_PRENDA_1.pdf, consultado el 1 de agosto de 2011.

SECRETARÍA DE DESARROLLO ECONÓMICO, Gobierno del Distrito Federal (2001^a), *La economía de la Ciudad de México*, México, fotocopia.

_____ (2001^b), *Primer informe de trabajo*, México, Corporación Mexicana de Impresión.

_____ (2001^c), *Primer informe de trabajo. La Ciudad de México en cifras*, México, Corporación Mexicana de Impresión.

SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y VIALIDAD (Setravi), Gobierno del Distrito Federal (2006), “Programa Integral de Transporte y Vialidad”, México, Gobierno del DF.

_____ (2009), *Tercer informe de la Secretaría de Transporte y Vialidad 2009*, México, Gobierno del Distrito Federal.

_____ (2010), *Cuarto informe de la Secretaría de Transporte y Vialidad 2010*, México, Gobierno del Distrito Federal.

SILVA LONDOÑO, Diana Alejandra (2010), “Comercio ambulante en el Centro Histórico de la Ciudad de México (1990-2007)”, *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 72, núm. 2, abril-junio, México, UNAM-IIS.

Hemerografía

El Universal, México.

La Jornada, México.

Reforma, México.

Notas

[*] Profesor del Departamento de Teoría y Análisis de la Universidad Autónoma Metropolitana,
Xochimilco.<<

[**] Profesor del Departamento de Teoría y Análisis de la Universidad Autónoma Metropolitana,
Xochimilco.<<

[***] Profesor del Departamento de Teoría y Análisis de la Universidad Autónoma Metropolitana,
Xochimilco.<<

[****] Asistente de investigación, Doctorado en Ciencias y Artes para el Diseño, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.<<

[*****] Asistente de Investigación, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.<<

[*****] Asistente de investigación, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.<<

[*****] Asistente de Investigación, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.<<

[*****] Asistente de investigación, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.<<

[1] Síntesis del texto del mismo nombre, presentado como “Primer Informe Anual 2012 del Proyecto de Investigación UAM-Conacyt”, actualmente en proceso de edición como libro electrónico en la Universidad Autónoma Metropolitana.<<

[2] La Ciudad de México (DF) capital del país, está constituida por 16 delegaciones y es el núcleo estructurador de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), que integra al DF con 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo. La ZMVM es el núcleo de la Ciudad Región del Centro de México (CRCM), formada por las zonas metropolitanas del Valle de México, Cuernavaca-Cuautla, Puebla-Tlaxcala, Pachuca, Querétaro-San Juan del Río, Toluca-Lerma, y otras localidades intermedias, para un total de 276 unidades político-administrativas de las siete entidades federales que constituyen la Región Centro del país (Fideicomiso, 2000^a: 15 y 16).<<

[3] No se dispone de información estadística oficial acerca de la distribución del PIB total y sectorial por municipios, lo que impide calcular la evolución y el peso económico e industrial total de la ZMVM y la CRCM.<<

[4] La información estadística y gráfica incluida en estas secciones es de elaboración propia a partir de los censos económicos XI a XVII realizados por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI). <<

[5] El área o Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), es una delimitación territorial menos amplia que la de la ZMVM en términos del número de municipios conurbados incluidos (sólo 32), que ha sido utilizada por el INEGI en los censos económicos.<<

[6] No descartamos, sin embargo, un error estadístico, pues los datos son muy atípicos.<<

[7] El crecimiento de la *industria maquiladora de exportación* –ensamblaje–, cuya promoción ha sido la única política estatal de industrialización desde 1983, se estancó en 1998 y declinó desde el año 2000. En la actualidad, un número creciente de empresas emigra de México hacia China y otros países del sudeste asiático.<<

[8] En México la migración de empresas orientadas a la exportación y al desarrollo de la *maquila* en ciudades del centro-norte y la frontera con los Estados Unidos obedece a la apropiación de la ventaja de localización de una distancia-tiempo de transporte con la frontera tendiente a cero, con menores regulaciones ambientales y laborales, y con un salario real más bajo. Dichas empresas aceptan a los trabajadores que emigran de zonas atrasadas de las regiones mismas o de otras zonas del país.<<

[9] La *informalidad*, concepto ambiguo con múltiples rasgos para su definición, incluye a individuos que realizan actividades inestables, mal remuneradas, con condiciones laborales precarias y sin seguridad social, para subsistir, así como a empresas y empresarios capitalistas medianos y grandes que evaden al fisco, la legislación laboral y sobre seguridad social de sus trabajadores, o que realizan actividades ilegales no registradas como contrabando, piratería de marca, tráfico ilegal, etcétera.<<

[10] Carecemos de información por municipio que nos permita establecer el porcentaje de la PO en situación de informalidad para así fijar los porcentajes para el conjunto de los municipios conurbados y a partir de éstos calcular los de la ZMVM.<<

[11] La notoria diferencia entre las cifras se explica por el interés de los comerciantes formales de la Canaco de mostrar una situación muy grave para sus agremiados.<<

[12] Fijos: con local permanente en un sitio fijo; semifijos: con local o instalación desmontable rápidamente o móvil; ambulantes: que se desplazan en la vía pública. <<

[13] Originalmente, los productos introducidos de contrabando conocidos popularmente como “fayuca” provenían de los Estados Unidos de Norteamérica, pero en fechas más recientes su principal país de origen es China.<<

[14] La tasa de desempleo abierto, utilizada por el INEGI, que registra a quienes trabajaron menos de una hora el mes anterior a la encuesta, es un indicador insuficiente pues no muestra la magnitud del trabajo informal inestable, mal remunerado y carente de seguridad social. Esta inconsistencia se revela si la comparamos con las tasas de desempleo registradas en los Estados Unidos y en los países europeos, mucho mayores que la mexicana.<<