

Zona Metropolitana del Valle de México: Cambios demográficos, económicos y territoriales

EMILIO PRADILLA COBOS
(coordinador)



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

Zona Metropolitana del Valle de México: Cambios demográficos, económicos y territoriales

EMILIO PRADILLA COBOS
(coordinador)



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

RECTOR GENERAL

Salvador Vega y León

SECRETARIO GENERAL

Norberto Manjarrez Alvarez

COORDINADOR GENERAL DE DIFUSIÓN

Lucino Gutiérrez Herrera

DIRECTOR DE PUBLICACIONES Y PROMOCIÓN EDITORIAL

Bernardo Ruiz

SUBDIRECTORA DE PUBLICACIONES

Paola Castillo

SUBDIRECTOR DE DISTRIBUCIÓN Y PROMOCIÓN EDITORIAL

Marco Moctezuma

Diseño de portada: Guadalupe Urbina Martínez

Formación y programación de libro electrónico: Carlos Romero Moreno

ePub Versión 1.0 (2016)

D.R. © 2016, Universidad Autónoma Metropolitana

Prolongación Canal de Miramontes 3855,

Ex Hacienda San Juan de Dios, delegación Tlalpan, 14387

México, D.F.

www.casadelibrosabiertos.uam.mx

Esta publicación no puede ser reproducida, ni total ni parcialmente, 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: 978-607-28-0537-8

Impreso en México/*Printed in Mexico*

Zona Metropolitana del Valle de México: Cambios Demográficos, económicos y territoriales

EMILIO PRADILLA COBOS
(Coordinador)

Laura O. Díaz Flórez * Celia Hernández Diego * Frida G. Nemeth Chapa * Felipe de J. Moreno Galván * Ricardo A. Pino Hidalgo * Emilio Pradilla Cobos * 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

Presentación

La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), conformada por el Distrito Federal (DF) y 60 municipios conurbados de los vecinos estados de México e Hidalgo, constituye en la actualidad la mayor concentración poblacional, económica y física del país, y una de las más grandes de América Latina y del mundo. Esta gran dimensión, a su vez, la ha convertido en una metrópoli de un alto grado de complejidad y conflictividad en términos de las estructuras y procesos socioterritoriales que en ella se desarrollan cotidianamente.

Más de cinco siglos de historia¹ se materializan en sus inmuebles, infraestructuras y trazas urbanas, las cuales, al mismo tiempo, nos recuerdan los tiempos pasados y forman parte viva, actuante, de la ciudad del presente, de sus contradicciones y problemas. Sin embargo, la mayor parte de la metrópoli que hoy conocemos ha sido construida fundamentalmente en los últimos 160 años, desde el inicio de la expansión y transformación de la ciudad heredada del periodo colonial; y, más precisamente, en las últimas siete décadas, a partir del final de la Segunda Guerra Mundial, con la articulación compleja de los procesos de industrialización y urbanización acelerada del país, en los cuales la ciudad de México y la metrópoli que se fue construyendo en su entorno jugaron un papel preponderante.

En este largo devenir histórico destaca, entre otros, un hito más o menos reciente: la profunda recesión económica de 1982, que cerró el ciclo de la industrialización por sustitución de importaciones como motor y vector dominante del patrón de acumulación de capital con intervención estatal, abrió el ciclo del patrón neoliberal de acumulación de capital —aún vigente— y determinó el inicio de un nuevo periodo de análisis, pletórico de profundos cambios estructurales en la formación social y urbana de México, no necesariamente favorables ni exentos de contradicciones en las estructuras, las formas socioterritoriales y la vida cotidiana de la gran metrópoli. Este hito define el inicio del periodo de nuestro trabajo de investigación, que se extiende en lo fundamental hasta la conclusión de su primera etapa en abril de 2012.

La ZMVM que se formó a partir del núcleo, hoy territorialmente excéntrico, de la ciudad de México, Distrito Federal, mediante la paulatina ocupación urbana y la absorción de municipios de los estados vecinos de México e Hidalgo, es actualmente una unidad urbana, la *ciudad real*, pero está fragmentada por límites estatales y municipales, por sus distintas administraciones y por identidades culturales particulares, lo cual dificulta el análisis y, sobre todo, la constitución de la totalidad concreta en el nivel del conocimiento. Esta dificultad se expresa, entre otros aspectos, en la imposibilidad de conformar estadísticamente al objeto de estudio denominado “ZMVM”, por no contar con la información a escala municipal; por la disponibilidad tan diferenciada de información y, sobre todo, de trabajos de investigación para las dos partes de la metrópoli, siendo la ciudad de México, DF —como capital de la república y asiento de la mayor parte de las instituciones federales, incluidas las más importantes instituciones de educación superior e investigación— la que cuenta con el mayor acervo de información e investigación.

Para entender los cambios económicos, sociales, políticos, culturales y territoriales sufridos por la ZMVM en el lapso de 30 años se diseñó esta investigación conformada por tres etapas, de un año cada una: *i)* cambios demográficos, económicos y territoriales; *ii)* cambios sociales; y *iii)* las políticas urbanas metropolitanas. El proyecto se desarrolló entre el 4 de mayo de 2011 y el 3 de mayo de 2014, y el resultado de cada una de ellas se publicará en un volumen diferente.

Esta investigación contó con financiamiento del Programa de Ciencia Básica del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt), así como de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco (UAM-Xochimilco), a la cual estamos adscritos los profesores investigadores titulares del proyecto, y en cuyos doctorados de Ciencias y Artes para el Diseño y Ciencias Sociales estudiaron los alumnos que en ella colaboraron. Es muy importante señalar que los enfoques teóricos y metodológicos, y las caracterizaciones y juicios de valor sobre los procesos analizados, incluidos en este trabajo, son responsabilidad exclusiva de los autores, y en ningún caso involucran ni comprometen al Conacyt o a la UAM.

Los resultados de esta investigación han sido y serán insumos para el estudio comparativo “Grandes metrópolis de América Latina: Buenos Aires, Sao Paulo, Río de Janeiro y Valle de México”, en el que participan grupos universitarios de investigación en cada una de las metrópolis: Universidad de Buenos Aires en Argentina, Instituto de Investigación y Planeación Urbana y Regional de la Universidad Federal de Río de Janeiro, Pontificia Universidad Católica y Universidad Estatal de Sao Paulo en Brasil, y nuestro grupo de investigación. De este estudio comparativo surgirán uno o más libros.

En la primera fase de investigación, cuyos resultados se presentan en este volumen, hemos abordado lo que consideramos la base social y material que soporta y determina los procesos metropolitanos: la población, la economía y la estructura territorial, sobre las cuales se construyen y desarrollan los procesos económicos, sociales, culturales y políticos, estructurales y coyunturales de la metrópoli.

En este trabajo de investigación hemos combinado diferenciadamente, según la temática abordada, tres maneras de aproximarnos al objeto de estudio: la revisión y utilización —siempre incompleta— de la bibliografía existente sobre la ZMVM, incluyendo la de otros autores y la publicada por los integrantes de nuestro grupo; el análisis de la información estadística publicada por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) y otros organismos públicos federales y locales; y la interpretación de la información factual y gráfica recolectada y elaborada directamente por el grupo de investigación. No incluimos, en ninguno de los textos, un capítulo acerca del “estado del arte”, o de referencias o herramientas teóricas o conceptuales, porque lo consideramos formalista, siempre incompleto e insuficiente, y porque preferimos que la teoría y el método aplicados se manifiesten en “estado práctico” en el texto mismo, en su aplicación específica en el análisis concreto.

En el primer capítulo realizamos un esbozo histórico sintético de la evolución de la metrópoli, pues consideramos que la historia de una ciudad tiene importancia para el conocimiento de su realidad actual por varias razones: por el valor de la historia en sí misma como conocimiento de su

recorrido a través del tiempo de existencia; como forma y medio para interpretar en la actualidad los soportes materiales heredados de momentos, estructuras y procesos anteriores, que se mantienen, subsumidos, en la realidad actual; y sobre todo, como explicación de la génesis y las transformaciones dialécticas de las formas, estructuras y procesos urbanos que actualmente se desarrollan ante nuestros ojos. Para su construcción, se partió del cruce integrado de tres periodizaciones establecidas a diferente escala: la de ondas largas del desarrollo capitalista mundial; la de los grandes periodos del desarrollo histórico de México; y la de los procesos más importantes ocurridos en la metrópoli y que han determinado su desarrollo.

En el segundo capítulo abordamos, desde una perspectiva histórica, la relación entre la población y el territorio: la evolución de la población urbana y metropolitana en el tiempo, con énfasis en las últimas tres décadas (de 1980 en adelante); los cambios dinámicos en su estructura interna; los ciclos sucesivos de ocupación de nuevos territorios; la cambiante distribución de la población en el territorio que hoy ocupa la metrópoli; y la naturaleza socioeconómica de las determinaciones de los procesos de ocupación territorial, particularmente de la dispersión de la periferia en las dos últimas décadas.

El tercer capítulo está dedicado a analizar los cambios generales sufridos por la base económica metropolitana y su dinámica de desarrollo desde la implantación del patrón neoliberal de acumulación de capital. En particular, analizamos las transformaciones del sector industrial que desde 1940 actuó como motor de la economía metropolitana y de su crecimiento poblacional y físico, dedicando el mayor énfasis al estudio del proceso de desindustrialización que vive la metrópoli desde 1980, como un todo y, diferencialmente, en sus unidades político administrativas constitutivas. Realizamos este análisis a partir de la información estadística aportada por el conjunto de los censos económicos levantados periódicamente por el INEGI desde 1980.

A partir de la misma herramienta estadística, en el cuarto capítulo se analiza el crecimiento del sector terciario metropolitano, debido tanto al marcado declive de la industria como a la orientación mercantil, en la lógica del libre comercio, del patrón neoliberal de acumulación. A pesar de que los censos económicos registran sólo a los establecimientos del sector terciario formal, utilizando otra información del INEGI damos cuenta también de que la mayor parte del sector terciario real se ubica en la informalidad, caracterizando al proceso como una terciarización polarizada e informalizada. El capítulo concluye con un análisis preliminar del impacto del doble proceso de desindustrialización y terciarización informal sobre las condiciones de vida de la población metropolitana.

En el quinto capítulo se aborda el tema de la movilidad de la población en la estructura metropolitana: sus flujos principales ubicados territorialmente; los sistemas de transporte que los hacen posibles y sus limitaciones y contradicciones; la infraestructura vial que los soporta; y la opción tomada por las autoridades en la relación entre el transporte público colectivo y el privado individual, dando prioridad al segundo en el marco de una política zigzagueante.

El sexto capítulo está dedicado al análisis de los cambios sufridos por el territorio metropolitano en las últimas tres décadas, bajo las determinaciones del patrón neoliberal de acumulación de capital: la multiplicación de los centros comerciales como nuevas formas arquitectónico-urbanas de desarrollo de las actividades comerciales, sus determinaciones, sus características y sus impactos

desestructuradores y destructivos sobre la traza histórica de calles y plazas públicas, y su uso por la población; la formación de una trama de corredores urbanos terciarios que desplaza a la vieja centralidad única o a las múltiples centralidades secundarias, para convertirse en una nueva lógica de estructuración urbana, y la relación que guarda este proceso con la multiplicación de las plazas comerciales.

En el séptimo capítulo concluimos con una breve reflexión final sobre las formas arquitectónico-urbanas emergentes o que se han multiplicado en las últimas décadas en la metrópoli, como los centros y plazas comerciales, los corredores urbanos terciarios, los inmuebles de usos mixtos, los fraccionamientos e inmuebles cerrados y los macroconjuntos de microviviendas de interés social; sobre el cambio de patrón de estructuración urbana que han generado las políticas neoliberales aplicadas en la metrópoli; y sobre el papel dominante jugado en estos procesos por la acción del capital inmobiliario-financiero nacional y transnacional mediante el desarrollo de las nuevas formas urbano-arquitectónicas.

En el “Anexo” incluimos información estadística original, resultante de los levantamientos en campo de los centros comerciales y los corredores urbanos terciarios, con datos actualizados en 2011-2012 —por el equipo participante en esta investigación— a partir de los levantamientos previos de 2002 y 2007-2008.

Puesto que los procesos sociales y territoriales incluidos son muy dinámicos, cuando este libro llegue a los lectores muchas cosas podrán haber cambiado en la gigantesca y compleja metrópoli del Valle de México, en particular respecto de las estadísticas que cuantifican los hechos; sin embargo, salvo si hubiera ocurrido un cambio estructural fundamental no previsto que involucre al modo de producción capitalista o a su especificación en el patrón neoliberal de acumulación de capital, se mantendrán las tendencias generales aquí esbozadas y sus impactos sobre las condiciones materiales y sociales de vida de la mayoría de la población. La utilidad de este libro, y de otros productos de este proyecto, será entonces la de presentar el análisis de las determinantes de la problemática realidad metropolitana actual y, por lo tanto, en positivo, de lo que habría que modificar para que la realidad cambie en un sentido favorable para la ciudad y para la mayoría de los ciudadanos ubicados en la parte oscura de ella.

1. El desarrollo histórico: 1780-1980

La historia de una ciudad tiene importancia para el conocimiento de su realidad actual por varias razones: *a)* por el valor intrínseco de la historia como re-conocimiento de su recorrido a través de un largo tiempo de existencia (Braudel [1968], 1989: 60 y ss.); *b)* como herramienta para interpretar los soportes materiales heredados de momentos, estructuras y procesos anteriores, que sobreviven subsumidos a la realidad actual (Pradilla, 1984: 83 y ss.); *c)* y sobre todo, como instrumento para explicar la génesis y las transformaciones dialécticas de las formas, estructuras y procesos urbanos que actualmente se desarrollan ante nuestros ojos.

Por las dos últimas razones, que consideramos sustantivas, y para el uso antes señalado, incluimos este rápido y parcial esbozo de la historia de la ciudad de México y la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), sin la pretensión de competir con otras construcciones históricas mucho más profundas y sustentadas, que estaremos usando como fuentes.

1.1. Periodización histórica y desarrollo urbano

Para la elaboración de este esbozo del desarrollo histórico de la ciudad de México, desde 1940, y de la ZMVM fue necesario plantear etapas. La construcción de esta periodización tuvo el fin de establecer un marco interpretativo que permitiera vincular los procesos económicos, políticos y sociales nacionales y locales con el desarrollo urbano en el Valle de México. Cabe destacar que los cortes temporales correspondieron a procesos de cambio o puntos de inflexión que no se consideraron absolutos, ya que diversos procesos de una etapa pueden mantenerse e influir en las siguientes. Los periodos fueron producto de una concepción en la que los procesos de la compleja realidad socioeconómica y territorial siguen pautas y fluctuaciones generadas por cambios vinculados entre sí, en los ámbitos productivos, tecnológicos, demográficos e ideológicos (Pradilla, 2009^b: cap.1).

Tradicionalmente, la historia en México se ha dividido en función de los periodos presidenciales o con base en hitos históricos de gran relevancia, como la guerra de Independencia y la Revolución Mexicana; mas, pese a la importancia que dichos sucesos tienen en la historia nacional, no se dieron aislados en el tiempo y el territorio, sino que obedecieron a la lógica de procesos más generales entrelazados con fenómenos a nivel internacional, al mismo tiempo que repercutieron en el ámbito de lo local. Es por ello que limitarse a considerar únicamente los hechos nacionales trascendentales o, en su defecto, los locales, reduce y entorpece la comprensión del fenómeno al sustraerlo del contexto general. Se vuelve necesario que el investigador maneje ambos niveles de información y sea capaz de entender cómo se entrelazan los sucesos locales con los hechos nacionales e internacionales, para ofrecer una explicación más amplia del objeto de estudio.

Una de las propuestas de periodización por ciclos más conocida es la *teoría de las ondas largas* en la historia de la economía, en su variante marxista: Ernest Mandel ([1980], 1986) establece que en la historia económica pueden distinguirse lapsos de entre 20 y 25 años de duración que componen las fases “ascendente” y “descendente” dentro de una “onda larga” del desarrollo económico, definiendo a las *ondas largas* como representaciones de “realidades históricas, segmentos de la historia global del modo de producción capitalista que poseen unos rasgos claramente distintivos” (Mandel [1980], 1986: 85). Mandel explica que dichas ondas largas son más notorias en el contexto de los cambios en el mercado mundial debidos mayormente a las fluctuaciones en la tasa media de ganancia y la tasa media de acumulación de capital; es decir, las ondas expansivas y depresivas, como las denomina, están definidas por los periodos de expansión o de contracción de la acumulación del capital, en los cuales las ondas expansivas o de auge se caracterizan por “un ascenso de la tasa de acumulación de capital productivo” (Mandel [1980], 1986: 8), mientras que en las crisis u ondas depresivas ocurre el proceso contrario.

Ondas largas del desarrollo capitalista

Periodo de la Revolución Industrial

1789-1848	1789-1815/25	Fase ascendente	Revoluciones burguesas
	1826-1848	Fase descendente	Guerras napoleónicas Constitución de un mercado mundial
Capitalismo industrial de “libre competencia”			
1848-1893	1848-1873	Fase ascendente	Larga depresión del capitalismo de libre competencia
	1873-1893	Fase descendente	
Imperialismo, guerra y revolución			
1893-1940	1893-1913	Fase ascendente	Apogeo del imperialismo y del capital financiero clásicos
	1914-1940	Fase descendente	Declive del capitalismo, guerras imperialistas, revoluciones y contrarrevoluciones
Intervencionismo estatal			
1940-1982*	1940/48-1968	Fase ascendente	Capitalismo tardío, intervencionismo estatal*
	1968-1982*	Fase descendente	Agotamiento del intervencionismo estatal*
Capitalismo neoliberal			
1982-?			

Fuente: Mandel ([1980], 1986: 92).

Nota:* Agregado propio.

En la actualidad, podemos señalar que la onda larga expansiva iniciada en 1940 concluyó con la crisis de 1982, que abrió el camino a la implantación del *patrón neoliberal de acumulación de capital*,² el cual ha dado lugar a una onda larga recesiva.

Para el caso particular de México, Gutiérrez, Rodríguez y Ávila (2002) proponen que en la periodización histórica se tomen en cuenta el cambio institucional y la construcción de la modernidad:

[...] clasificar el tiempo mexicano desde dos ejes: por un lado actuamos dentro de la teoría del cambio institucional para apreciar el cambio que se da en la estructura y funcionalidad de un nuevo Estado, a partir de la moneda, la fiscalidad y la enseñanza de la economía, buscando con ello, valores (ideas) y formas de comportamiento emergentes en el México de entreguerras. Por el otro lado, en el proyecto siempre inacabado, de la construcción de la modernidad (Gutiérrez, Rodríguez y Ávila, 2002: 69).

A partir de esta concepción concretan su propuesta en cuatro “momentos de transición”: *a)* finales del siglo XVIII, Con las Reformas Borbónicas; *b)* segunda mitad del siglo XIX: la restauración de la República; *c)* el “periodo de entreguerras (1929-1945/50); y *d)* el periodo de modernización

“actualmente en marcha”.

Por otra parte, más enfocadas en los procesos que en los momentos de transición, diversas conceptualizaciones consideran que los procesos generados en un siglo trascienden el siglo cronológico, como Pino (2010: 56) deduce del trabajo de Habermas (2004) y del de Aguirre (2008), al considerar la formación del Distrito Federal en el siglo xx como una herencia política del siglo xix; en este sentido, Habermas menciona como una teoría aceptada periodizar en la escala mundial un siglo xix histórico de 125 años y un siglo xx histórico de 75 años:

Entre los historiadores que todavía están dispuestos a pensar en grandes unidades existe hoy un consenso: al "largo" siglo xix (1789-1914) le ha sucedido un "breve" siglo xx (1914-1989) (Habermas, 2004: 41).

En esta concepción, el siglo xx histórico estaría definido económica, política e ideológicamente por las dos guerras mundiales y la Guerra Fría que culminó con la hegemonía de los Estados Unidos como país fortalecido por estos procesos.

Otra forma de entender las periodizaciones se da con el seguimiento del crecimiento demográfico, en donde se advierten etapas de crecimiento, de estancamiento e incluso de reducción de la población; sin embargo, esta forma de entender los periodos se ve afectada por la inexactitud de los censos de los periodos anteriores al siglo xx y por la aparición de fenómenos irregulares que impactaron en la población, como guerras, epidemias e inundaciones.

En el siglo xx, la estrategia de definir la periodización a partir de criterios demográficos ha sido planteada por investigadores como Connolly (1988), Negrete (2000^a: 247) y Duhau (1998, 2008). Este último lo expresa en la existencia de periodos de expansión y consolidación del crecimiento urbano de la ZMVM, los cuales encuentra vinculados a procesos económicos y, específicamente, a las crisis económicas que favorecen la incorporación de nuevo suelo urbano.

Partimos así de que existen diversos planteamientos de periodización que será necesario entretener para entender de una mejor manera nuestro objeto de estudio, el cual consiste en hacer un recorrido esquemático por el desarrollo de la ciudad de México y, posteriormente, de la Zona Metropolitana del Valle de México; consideramos necesario este paso ya que las propuestas de periodización no vinculadas directamente con el desarrollo de la ciudad de México presentan particularidades que no son prácticas para intentar aplicarlas directamente al contexto particular de nuestro trabajo. Consideramos que, por un lado, la propuesta de Gutiérrez es demasiado abierta en la cuestión temporal; esto se debe a que su trabajo nunca pretendió establecer periodos concretos, sino más bien señalar cuál es el camino más apropiado para “la construcción de una idea nueva del proceso histórico ante la necesidad de explicar el presente” (Gutiérrez, Rodríguez y Ávila, 2002: 49).

En lo que respecta al planteamiento de Mandel, la construcción de los periodos está basada en el paradigma de las fluctuaciones económicas del mercado mundial; sin embargo, como él mismo lo expresa, las ondas largas se acoplan mejor a los países capitalistas más desarrollados y son más

notorias en el contexto de las economías en general que al tratarse específicamente de un país. Pese a esto, insistimos en el hecho de que los periodos propuestos por Mandel constituyen un importante marco de referencia a partir del cual nos guiaremos para elaborar una propuesta de periodización que ayude a comprender de una mejor manera el desarrollo de la ZMVM.

La historia de la ciudad de México se remonta a 1325 (Soustelle [1955], 1994: 11), con la fundación de la ciudad mexicana de Tenochtitlán. Pese a su importancia cultural y a la relevancia que esta época y el Virreinato tuvieron en la generación y ubicación de los núcleos poblacionales y de la estructura de las vías de comunicación que aún perduran, hemos decidido no describirlas en el presente capítulo, para centrarnos en un periodo más próximo, cercano a los 200 años.

A partir de estas consideraciones, en el cuadro “Periodización histórica de la ciudad de México y la ZMVM” se proponen los periodos principales en su historia, cuyas fechas se han cerrado en décimas con fines de simplificación ya que, como se ha mencionado, los procesos históricos no suelen terminar o iniciar en fechas particulares.

El inicio del primer corte temporal se sitúa en 1780 y el último en 1980. La elección de estas fechas se basa en que en el año de inicio se manifestaron en la ciudad de México las consecuencias de la reforma administrativa que desde la metrópoli española estaban impulsando los monarcas borbones; asimismo, a nivel internacional dio inicio la Revolución Industrial que abrió la etapa del capitalismo industrial, y el arranque del denominado “siglo XIX largo”. En 1980, por otro lado, terminó el considerado “siglo XX corto”, comenzando así una etapa nacional y mundial distinta con la implantación del patrón neoliberal de acumulación de capital, siendo la fecha final del periodo analizado por este trabajo de investigación.

Periodización histórica de la ciudad de México y la ZMVM

Época prehispánica	
Época prehispánica	1325-1520 Ciudad mexicana
Imperios coloniales	
Periodo colonial	1521-1600 Colonización española y construcción de la ciudad virreinal
	1600-1700 Consolidación del periodo colonial Habsburgo
	1700-1780 Periodo colonial Borbón
Revolución Industrial	
Siglo XIX “largo” Formación del Estado mexicano	1780-1820 Finales de la Colonia y el impacto de las Reformas Borbónicas
	1820-1860 Final de la guerra de Independencia y crisis política y económica
	1860-1875 Reforma liberal y desamortización

1875-1910 Porfiriato, poblamiento y expansión por fraccionamientos

Imperialismo, guerras mundiales y Guerra Fría

Siglo XX “corto”
Industrialización

1910-1940 Revolución, crisis mundial y aumentos irregulares de población

1940-1970 Industrialización, incremento de la población y expansión acelerada

1970-1980 Consolidación urbana e inicio del decrecimiento industrial y poblacional

Capitalismo neoliberal

Terciarización

1980-1990 Crisis económica, capitalismo neoliberal y expansión popular

1990-2000 Nueva etapa de consolidación, crecimiento del comercio y servicios

2000-2010 Expansión territorial asociada a la crisis económica y a los fenómenos de terciarización

Fuente: Elaboración propia.

1.2. Impacto de las Reformas Borbónicas y final de la Colonia: 1780-1820

A su llegada al trono español, los Borbones decidieron que era indispensable llevar a cabo una serie de reformas en el régimen colonial encaminadas a retomar el control económico, político y militar que poco a poco se había ido perdiendo durante el gobierno de la Casa de Habsburgo, a favor principalmente de la Iglesia. Lejos habían quedado ya los tiempos de bonanza cuando las reglamentaciones y proteccionismos del comercio colonial habían beneficiado a la Corona española; el contrabando y el comercio fraudulento minaban la entrada de recursos a las arcas españolas. Asimismo, España pasaba por una crisis financiera derivada de su guerra contra Inglaterra, la cual le originaba una gran necesidad de recursos, a lo que había que sumarle el poder acumulado por las corporaciones eclesiásticas en las colonias —principalmente en la Nueva España—. Dicho poder convertía en un peligro latente a estas corporaciones ya que, en caso de decidir orquestar una insurrección contra la Corona, les sería muy fácil realizarla gracias a la influencia que ejercían sobre la población y a la gran riqueza de la que eran custodios, tanto a título particular como por encargo del monarca.

Todas estas razones, junto con el interés de obtener un perfecto conocimiento del territorio y los recursos, con claros fines fiscales, dieron origen a medidas como la Ordenanza de 1782, en la que se mandaba la implantación del sistema de intendencias en la Nueva España, comenzando en la ciudad de México, así como la división del territorio de la misma en cuarteles.

Hira de Gortari establece que la implantación de la Ordenanza de 1782 se derivó de los conflictos acaecidos en Madrid durante 1766, ya que “el potencial peligro de desestabilización política en que se podrían convertir los centros urbanos fue una señal de alarma, haciendo imperativo para las autoridades iniciar una serie de cambios que permitieran un mayor dominio sobre la población y el territorio urbano” (De Gortari, 2007: 117).

El cambio más importante que sufrió la ciudad de México con el establecimiento de este nuevo orden urbano fue la creación de la “Ordenanza de la división de la nobilísima ciudad de México en cuarteles, creación de los alcaldes de ellos y reglas de su gobierno” (Lombardo *et al.*, 2009), puesta en vigor a partir de 1783. El territorio de la ciudad quedó jerarquizado mediante una división en ocho cuarteles mayores, cada uno de éstos subdividido a su vez en cuatro cuarteles menores, división aprobada finalmente en 1786; ésta era una medida que ya había comprobado su eficiencia en el control urbano cuando fue aplicada en Madrid y por ello se mandó aplicarla en las colonias.

Cada cuartel mayor de la ciudad estaría a cargo de uno de los alcaldes de la Real Sala del Crimen, mientras que éstos propondrían al virrey, a personajes que se investirían como alcaldes de barrio para hacerse cargo de los cuarteles menores (De Gortari, 2007: 118) y cuyas funciones serían las de vigilar las labores de policía y buen gobierno, llevando así a la ciudad a un orden urbano con el cual se podría conocer y controlar tanto las actividades públicas como las privadas e incluso facilitar la ubicación de cada habitante en la ciudad, ya que esta división territorial fue el instrumento

que años después facilitó el levantamiento de censos y padrones (De Gortari, 2007; Lombardo *et al.*, 2009).

De Gortari asegura que dividir la ciudad en cuarteles significó: *a)* para las autoridades, una simplificación y mejora en sus funciones de control de la población; *b)* para fines fiscales una recaudación más efectiva, así como la captura de los morosos y un mejor control de lo que entraba por las garitas y, por consecuencia, un beneficio directo en el cobro de alcabalas; y *c)* una mejora en el ámbito de la salud y el embellecimiento de la ciudad, ya que facilitó proporcionar servicios urbanos como la recolección de basura, la disponibilidad y accesibilidad de médicos, parteras y boticas, tratando de evitar con ello las enfermedades que podrían derivar en una epidemia. Finalmente, De Gortari hace notar que dicho sistema de división y control territorial cumplió tan bien los objetivos para los cuales fue pensado, que estuvo vigente desde el siglo XVIII hasta principios del XX.

Como se mencionó al inicio de este capítulo, la definición de los periodos de estudio se llevó a cabo tratando de rescatar hitos de suma importancia que ayuden a comprender la conformación de la ciudad de México y, luego, de la ZMVM, articulando dichos hitos en el contexto nacional e internacional. Mandel señala que la “fase ascendente” del periodo 1789-1848 va de los años 1789 a 1815/25; sin embargo, para México, siendo una colonia española, esa “fase ascendente” es muy relativa pues debido a las restricciones productivas y comerciales impuestas por la Corona fungía sólo como mercado para la producción de la metrópoli, a la vez que le proporcionaba a ésta una gran parte de sus recursos agrícolas, forestales y mineros, sufriendo una extracción continua de recursos que terminaban en Europa (Florescano y Menegus, 2006: 424). Mientras que Inglaterra desarrollaba una base industrial productiva, México sólo podía comprar a España la mayor parte de las mercancías que requería debido al monopolio comercial que le imponía la metrópoli colonial. Esto se vio directamente reflejado en las actividades productivas de la ciudad de México, las cuales se limitaban a rubros de autoconsumo, imposibilitando la formación de una base material con la cual poder desarrollar la estructura industrial que después sería necesaria.

Si bien las Reformas Borbónicas racionalizaron el sistema de explotación colonial en beneficio de España y lograron incrementar los ingresos de la Corona, sus efectos a largo plazo en las utilidades del capital y en el buen funcionamiento de la economía fueron negativos (Blanco y Romero, 2004: 100-101). Mediante el estudio del comportamiento de los diezmos en los obispos y de la minería, Blanco y Romero (2004: 77-78) dedujeron el comportamiento de la producción en la Nueva España. Al inicio del siglo XVIII se observó un periodo de crecimiento con una depresión en torno a 1750, y otro periodo de crecimiento a partir de 1770 con una depresión final iniciada en 1790 (Blanco y Romero, 2004: 83), parcialmente coincidente con el esquema de Mandel. En cuanto al precio del maíz, durante la primera mitad creció menos de 1%, mientras que en la segunda mitad subió a un ritmo de más de 2%: “fue durante el último cuarto del siglo y el primer decenio del siglo XIX cuando el nivel del precio se elevó de manera abrupta” (Blanco y Romero, 2004: 87). Estos datos se refieren a una crisis en la Nueva España a finales del siglo XVIII e inicios del XIX.

Pese a las crisis, se realizaron algunas obras: se consolidaron las calles centrales y se reforzó la

imagen centralista que hizo de la Plaza Mayor el núcleo de la vida cívica; de acuerdo con los ideales de la Ilustración, la ciudad debía ser ordenada, funcional, bella y salubre; condiciones que le faltaban a la ciudad de México (Lombardo, 1987^c: 60). Las obras públicas partían de la plaza hacia la periferia, por lo que el valor de los terrenos en el centro aumentó por la concentración de los principales comercios y la ubicación de las casas más costosas (Lombardo, 1987^c: 61). A finales del siglo XVIII se construyeron 31 palacios, las acequias centrales fueron cegadas y entre 1790 y 1800 se construyeron los paseos de Bucareli, de Revillagigedo y de Azanza como lugares de reunión y esparcimiento, además de su utilidad para desarrollar nuevos vecindarios para las clases acomodadas (Lombardo *et al.*, 2009: 56).

Las Reformas Borbónicas implicaron también una consolidación institucional y la consecuente construcción de edificios públicos con influencia neoclásica. En este periodo se construyeron el Colegio de Minas, la Real Fábrica de Tabaco, la fábrica de pólvora de Santa Fe, la Alhóndiga, y se realizaron algunas ampliaciones en el Real Palacio y la Casa de Moneda (Lombardo, 1987^c: 61).

En el aspecto demográfico, durante este siglo la ciudad de México experimentó un lento crecimiento; se considera que para 1700 la población rondaba en torno a los 105 000 habitantes, ocupando un área de 6 612 500 m²; para 1790 eran 129 000 habitantes (Márquez, 1994); y para 1800, 137 000 distribuidos en 10 762 500 m² (Álvarez, 2003: 5249). A las áreas marginales periféricas llegó una importante cantidad de personas en busca de trabajo y sustento, expulsadas del campo por las crisis agrícolas; estas áreas, insalubres y sin servicios, constituidas por barrios con parroquias, conformaban unidades sociales por sí mismas (Miño, 2008: 466). La traza de estas áreas estaba más desalineada que en las zonas centrales como resultado de la negativa de la Corona a otorgar el apoyo económico para la construcción de calles y la dotación de servicios públicos a los indios que habitaban mayoritariamente en ellas (Lombardo, 1987^c: 61).

En cuanto a las obras hidráulicas, con la construcción del canal de Guadalupe en 1796, el sistema de eliminación de aguas hacia el río Tula se conectó con el lago de Texcoco y las áreas lacustres de la cuenca comenzaron a desecarse (Ezcurra [1990], 1998: 42). Por otra parte, pese a diversas obras, a finales del siglo XVIII la dotación de agua para la ciudad aún implicaba serios problemas y con frecuencia se interrumpía (Messmacher, 1979: 77). A nivel general, a inicios del siglo XIX la capital de la Nueva España era una ciudad claramente jerarquizada socioterritorialmente a partir de una centralidad que crecía de manera pausada y que en la práctica mantenía la misma extensión de siglos anteriores.

1.3. Fin de la guerra de Independencia y crisis política y económica: 1820-1860

En 1808 se interrumpió el control político de la metrópoli sobre las colonias por causa de las guerras napoleónicas. Este hecho fundamental se combinó con la influencia de las ideas revolucionarias liberales europeas, el resentimiento que los siglos de explotación colonial habían generado, además de la crisis económica en la Nueva España a finales del siglo XVIII y principios del XIX, para que algunos criollos iniciaran un movimiento insurgente. Dicho movimiento, a pesar de diversas victorias militares, fue derrotado en unos cuantos años en la Nueva España. Los efectos de la rebelión independentista no se dejaron sentir de inmediato en la ciudad de México ya que “los principales escenarios de la guerra fueron las intendencias de Guanajuato, Puebla, Michoacán y México” (De Gortari y Hernández, 1988^b: 409). De Gortari especifica que las principales afectaciones que sufrió la ciudad por causa de la guerra se limitaron al desabasto e incomunicación con las provincias por los bloqueos de los insurgentes. En las décadas posteriores se tuvieron diversos impactos en el crecimiento poblacional, debido a la mortandad provocada por la guerra y a una epidemia (Blanco y Romero, 2004: 126). A nivel nacional, Crespo (2009: 89-90) afirma que de un total aproximado de seis millones de habitantes que había en 1810 murieron cerca de 600 000, lo que tuvo un impacto importante en la fuerza de trabajo.

En 1820, cuando la rebelión estaba prácticamente sofocada, el monarca español Fernando VII fue obligado a jurar la Constitución liberal de Cádiz, y ante la posibilidad de ver reducidas sus prebendas, basadas en el patrimonialismo, jerarquía y clasismo, los sectores más conservadores de la clase dominante (el alto clero novohispano y la élite criolla) decidieron independizarse de España. Para obtener legitimidad, los grupos remanentes de rebeldes fueron incorporados al proceso en la simbólica entrada del Ejército Trigarante a la ciudad de México en 1821. Cabe destacar que la guerra de Independencia, al mantener a la misma clase en el poder, no cambió elementos clave de la administración colonial, como la tenencia de la tierra, ya que la propiedad rural continuó estando constituida por las tierras de las haciendas, las tierras de las comunidades disminuidas por continuos despojos, y las tierras de la Iglesia (Messmacher, 1979: 86).

Los mayores efectos del movimiento de Independencia se empezaron a reflejar en la ciudad a partir de 1821, cuando comenzó una etapa de “pesadez económica” acompañada de difíciles tiempos políticos, dados los conflictos entre regiones propiciados por los caudillos militares, y una pugna entre centralistas y federalistas. Estos hechos generaron un clima de inestabilidad política y de dislocación del poder central. De 1821 a 1910 México tuvo 40 jefes de Estado, de los cuales tres cuartas partes eran militares (Crespo, 2009: 113), situación compartida por buena parte de los países latinoamericanos independizados (Beato, 2004: 13).

En el aspecto económico, disminuyeron la minería, la agricultura y el comercio debido a que en la Colonia se estableció un sistema económico muy dependiente de España, el cual se vio fracturado por el movimiento de Independencia. Más tarde, las articulaciones económicas se redirigieron hacia

los países industrializados que en ese momento buscaban materias primas y exportaban masivamente sus capitales excedentes para valorizarlos en el exterior, ya que se experimentaba un ciclo de contracción económica en Europa. Mandel señala que los años comprendidos entre 1826 y 1848 se caracterizaron por ser la fase descendente del periodo 1789- 1848, iniciada con lo que él llama “la primera crisis moderna de sobreproducción de bienes industriales” (Mandel, 1986: 6), razón por la que países como Inglaterra y Francia resultaron beneficiados con la liberación política de América Latina respecto de España, y de la carencia de industria en México, pues en ese periodo apenas se instalaron las primeras fábricas de hilados con fuerza motriz hidráulica, ubicadas en San Ángel, Tlalpan, Tlalnepantla y Chalco, y la fábrica de papel de Loreto (Mijares, 1997: 79-80).

Para resumir, después de la consolidación de la Independencia, el Estado mexicano existió como una unidad político-administrativa débil e ineficaz. Este periodo se caracterizó por ser un tortuoso proceso de construcción en el cual los diferentes intereses y visiones de las múltiples clases políticas y sociales dominantes se vieron una y otra vez enfrentados cuando se trataba de diseñar el rumbo que la nueva nación debía tomar. Al respecto, Erika Pani (2009) retoma las consideraciones que Edmundo O'Gorman hiciera sobre el conflicto político-ideológico característico de la historia decimonónica de México, en la que:

[...] la trágica incompreensión que enfrentó a aquellos que anhelaban construir la nueva nación encerraba la gran cuestión de la identidad nacional en una encrucijada de incompatibilidad entre el pasado y el futuro, encarnando una monstruosa coyuntura (Pani, 2009: 12).

En función de lo anterior, nos atrevemos a plantear que el Estado mexicano, durante más de la primera mitad del siglo XIX, puede definirse como un Estado en transición.

Por su parte, la ciudad de México se vio afectada por este periodo de crisis nacional, lo cual se reflejaba en su casi nulo crecimiento y modificación de la traza urbana. La estructura urbana de la ciudad permaneció casi igual a la existente en los últimos años del Virreinato, situación que no se modificó sino hasta mediados del siglo XIX. Por esta razón se puede considerar al año 1857 como el inicio del segundo corte temporal, año en el que la ciudad presentó un inusitado crecimiento físico derivado de la puesta en práctica de la Ley de Desamortización promulgada en 1856.

Con el fin de confirmar el poco o nulo crecimiento de la ciudad de México en este periodo elaboramos el mapa “Crecimiento y cambios en la estructura urbana entre 1795 y 1853”, en el que redibujamos la estructura urbana de la ciudad en dos años distintos basándonos en mapas de la época y sobreponiéndolos para señalar cuáles fueron los principales cambios de la ciudad a nivel físico durante esta etapa.

El primero de los dos mapas históricos sobrepuestos data de 1795, mientras que el segundo fue levantado en 1853. Entre ambos hay una separación de 58 años. Gracias a la superposición de ambas trazas comprobamos que en ese lapso los cambios al interior de la estructura consolidada son mínimos, al igual que lo fue el crecimiento urbano, primordialmente localizado en el sur-poniente de la ciudad. Sin embargo, este crecimiento se dio en realidad casi a finales del periodo consiguado, en 1849, con el nacimiento del que sería el primer fraccionamiento en la ciudad de México; nos

referimos a la Colonia Francesa, o Barrio de Nuevo México, ubicada “entre las actuales calles de Bucareli, San Juan de Letrán, Victoria y Arcos de Belén” (Morales, 1974: 73).

Crecimiento y cambios en la estructura urbana entre 1795 y 1853



Asimismo, al analizar las reformas hechas a la estructura urbana en este periodo en la zona surponiente, podemos encontrar una clara intención de articular la zona de la Colonia Francesa con el resto de la ciudad; la apertura del callejón de la Escondida (letra “a” en el mapa) denota un claro interés por conectar de forma directa esta zona dándole continuidad hacia el centro de la ciudad, mientras que, por otro lado, la creación de la calle “Ancha” (letra “c” en el mapa) denota un interés por proporcionar una interacción directa de la zona con el área de la Alameda Central, uno de los paseos más importantes de la ciudad de México desde el siglo XVIII.

Fue así como se comenzó a prefigurar una tendencia de crecimiento de la ciudad. La zona surponiente se vislumbraba como un área de gran importancia ya que en ella se construyeron infraestructuras e inmuebles que ofrecieron la posibilidad de consolidar, e incluso encausar, el crecimiento hacia esa zona de la ciudad. Según Morales, los elementos estructuradores entre las partes urbanas y periurbanas fueron el Paseo de Bucareli y el edificio de la fábrica de Tabacos, con los cuales se logró consolidar este sector. Cabe señalar que es muy probable que en este periodo se

sentaran las bases para la conformación del primero y el más importante de los corredores que aún son parte importante de la estructura urbana de la ciudad en la actualidad: el eje Poniente, que inicia en la calle de Madero y termina articulando la autopista a Toluca (Terrazas,1995: 334-335). Asimismo, es pertinente destacar las vías férreas instaladas en 1857 para comunicar a la ciudad de México con las localidades cercanas de la Villa de Guadalupe y Tacubaya (Espinosa, 2003: 106).

En suma, los cambios físicos en la ciudad en este periodo son mínimos. A pesar de que se deseaba llevar a cabo el alineamiento de fachadas y la ampliación de callejones, la falta de presupuesto del Ayuntamiento de la ciudad siempre fue una limitante. Recordemos que en esos momentos el país pasaba por una etapa de crisis y a pesar de que, según Beato, a partir de 1848 se comenzó a vislumbrar una recuperación en el país, la ciudad de México no inició su desarrollo hasta la década de 1860.

Podríamos definir la etapa 1780-1860 como un periodo en el que, sin alterar demasiado los límites de la vieja ciudad virreinal, comenzaron a construirse las bases sobre las cuales se desarrollaría posteriormente la ciudad “moderna”. Al respecto, Mario Barbosa sostiene que los cambios más importantes de la primera mitad del siglo XIX ocurrieron en el ámbito jurídico ya que durante ese tiempo “se sentaron las bases para una nueva concepción de la propiedad” (Barbosa 2009, 175). En este sentido, un hito relevante del periodo ocurrió en 1824 cuando se reconoció la importancia de contar con un sitio que fuera sede de los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial, y se estableció a la ciudad de México como residencia de los “supremos poderes de la Federación”, pero como un distrito claramente diferenciado de los estados y territorios del México de 1824: “comprendido en un círculo sea la plaza mayor de esta ciudad y su radio de dos leguas” (Congreso General Constituyente, “Decreto del 18 de noviembre de 1824” s/p).

En un análisis integral del proceso de creación del Distrito Federal, Pino (2010: 60) considera que la definición del distrito sobre el cual la federación ejercía directamente su jurisdicción fue una forma arbitraria de resolver el problema político de la definición de la capital de México que no entra en conflicto con los poderes estatales, lo cual dejó de lado las consideraciones físicas y naturales de la geografía del Valle de México y las comunidades urbanas y rurales asentadas en éste. La definición del Distrito Federal se mantendría durante todo el siglo XX y llegaría hasta el XXI como una herencia decimonónica inventada por un Congreso Constituyente, con algunas adecuaciones más, sin que la esencia de su conformación territorial se modificara (Pino, 2010: 64). De esta manera, a partir de criterios surgidos de confrontaciones políticas, nació el Distrito Federal con un estatus particular de excepción en la nación que habría de entretener su historia con el desarrollo de la ciudad de México.

1.4. Reforma liberal y desamortización: 1860-1875

Los intentos de los políticos liberales para la construcción de un Estado burgués chocaron con los intereses del clero y de los sectores conservadores que fundaban su sustento en el mantenimiento de sus prebendas. Según los liberales, el Estado mexicano debía impulsar el desarrollo de la economía capitalista en el país; para esto se necesitaba reducir de facto los privilegios que ostentaban las corporaciones que habían sido heredadas y que se venían arrastrando desde el viejo sistema virreinal para así, en palabras de Mora, desaparecer “el espíritu de cuerpo difundido por todas las clases de la sociedad” (Zea, 1957: 494). Por ello, en diciembre de 1857, los conservadores proclamaron el Plan de Tacubaya, en el que se estipulaba que cesaba de regir la Constitución vigente de corte liberal; el país se dividió entonces y empezó la guerra denominada de Reforma. En 1859, en plena guerra civil, el gobierno liberal de Benito Juárez promulgó las Leyes de Reforma que implicaron la separación entre la Iglesia y el Estado, el matrimonio civil, el registro civil, el cese de la intervención del clero en los cementerios y la libertad de cultos. Entre las leyes promulgadas en 1859 estaba la Ley de Nacionalización de Bienes Eclesiásticos que, a diferencia de la Ley de Desamortización, establecía que todas las propiedades de las corporaciones religiosas pasarían a manos del Estado mexicano sin pagar una compensación económica a sus antiguos dueños.

Nos atrevemos a aseverar que las Leyes de Reforma fueron un conjunto de medidas o políticas — si se prefiere, también se les puede llamar “herramientas”— que el Estado de transición puso en marcha para lograr los cambios sociales y económicos necesarios en el proceso de consolidación del Estado liberal. Una de las medidas más importantes aplicadas para ello fue la promulgación de la Ley de Desamortización o Ley Lerdo, cuyo principal impacto en la ciudad de México fue el de destrabar el crecimiento urbano gracias a la entrada al mercado de una gran cantidad de terrenos e inmuebles que anteriormente se encontraban en manos de corporaciones tanto civiles como religiosas.

En 1859, el gobierno estadounidense reconoció al de Juárez y lo proveyó de recursos materiales y económicos, gracias a lo cual el bando liberal venció parcialmente a los conservadores en 1860. Las Leyes de Secularización y de Nacionalización de Bienes Eclesiásticos se promulgaron en 1861 e implicaron la demolición, fraccionamiento y cambios de uso de las propiedades de la Iglesia.

El gobierno de Benito Juárez decretó una suspensión de pagos de la deuda externa en 1861; España, el Reino Unido y Francia formaron una alianza para protestar y en enero de 1862 ejércitos de las tres potencias europeas desembarcaron en territorio mexicano. Después de las negociaciones en que se reconoció el estado ruinoso del erario mexicano, España y el Reino Unido se retiraron, no así Francia, que envió un ejército de 5 000 hombres que llegaron a Veracruz en marzo de 1862. La invasión fue detenida en Puebla el 5 de mayo del mismo año, por lo que Francia envió 30 000 soldados suplementarios y en 1863 las tropas francesas entraron en la ciudad de México. Invitado por los conservadores mexicanos, Maximiliano de Habsburgo fue nombrado emperador del Imperio mexicano; sin embargo, el nuevo emperador no resultó como los conservadores esperaban ya que apoyó iniciativas de corte liberal, como una legislación para proteger a los peones, y expidió un

decreto para dotar de tierra a las comunidades indígenas que carecieran de ella (Crespo, 2009: 187).

En la ciudad de México, el emperador Maximiliano reforestó varias plazas de la ciudad siguiendo el diseño de los “jardines románticos” franceses. Se inició el Paseo de la Emperatriz para conectar el castillo de Chapultepec con el centro de la ciudad mediante una avenida a la manera de los bulevares parisinos, aunque dado lo efímero del imperio el proyecto sólo quedó en el trazo de la avenida y el camellón central. Este proyecto fue transformado posteriormente y en 1872 se le dio el nombre que ostenta a la fecha: Paseo de la Reforma. A finales del siglo XIX, este paseo atrajo a las familias de la burguesía porfirista que edificaron casonas sobre la avenida, iniciando la tendencia de ubicar las colonias burguesas hacia el oeste de la ciudad (Ezcurra [1990], 1998: 44-45).

En otras obras de infraestructura se promovió la continuación de la vía ferroviaria entre México y Veracruz, además de otros proyectos de transporte y comunicación (Crespo, 2009: 207). Sin embargo, debido a problemas en Europa, Napoleón III retiró sus tropas en 1866; Maximiliano resistió con sus fuerzas remanentes en Querétaro, pero terminó siendo derrotado y fusilado con los generales conservadores, y en julio de 1867 Juárez entró en la capital manteniéndose como presidente hasta su muerte en 1872.

De la Guerra de Reforma y la Intervención francesa destacan los escollos que la oposición conservadora aliada con el clero opuso a la construcción del nuevo Estado burgués. La Iglesia era propietaria de una gran cantidad de bienes raíces en la ciudad. Este patrón continuaría casi sin cambios hasta la promulgación de la Ley Lerdo. La gran importancia que tuvo la concentración de propiedades en las manos del clero radicaba en que los índices de concentración señalaban que 80% de los propietarios particulares eran pequeños propietarios, a diferencia de la Iglesia cuyas propiedades se concentraban en unas cuantas órdenes de religiosos (Morales, 1978b).

Porcentaje de posesión por sector respecto del total de las propiedades en la ciudad de México en 1813

Sector propietario	Número de casas	Porcentaje
Iglesia	2 016	36.52%
Particulares	3 281	59.44%
Gobierno	194	3.51%
Instituciones privadas	26	0.47%
Propiedad comunal	3	0.05%
TOTAL	5 520	100%

Fuente: Elaboración propia con base en Morales, 1978^b: 72.

En este cuadro se confirma que la Iglesia acaparaba una parte importante de la propiedad en relación con los propietarios particulares, ya que poseía 36.52% del total de propiedades, mientras que todos los particulares poseían 59.44% de las mismas; comparativamente, es un dato impresionante del peso

de la Iglesia. Durante los primeros años del siglo XIX la distribución de la propiedad de las fincas urbanas en la ciudad se encontraba, según María Dolores Morales, de la siguiente manera.

El poder político clerical estaba representado en el territorio por el predominio de las edificaciones religiosas que, al mismo tiempo, permitían al clero mantener su influencia sobre la población. Esta situación, sumamente notoria en la capital, llevó a los constructores del Estado liberal a la destrucción de tales ámbitos, escudándose en la necesidad de mejorar a la ciudad. La mayor virulencia y efectividad del empuje liberal contra los bienes de la Iglesia cristalizó entre 1856 y 1875 (Beato, 2004: 78): los conventos fueron seccionados para abrir calles y plazas públicas; asimismo, fueron reutilizados como edificios públicos y algunos se fraccionaron y vendieron, pero la mayoría fueron adaptados para viviendas (Espinosa, 2003: 112).

El hecho de abrir calles a través de propiedades eclesiásticas también constituyó un fuerte golpe a la mentalidad de la población de la ciudad, a tal grado que:

Muchas personas evitaban transitar por las calles abiertas a través de los conventos en general, y muchas más al través de algunas determinadas como la abierta en el convento e iglesia de las monjas capuchinas, que se consideraban como lugares santificados; resultando de aquí que ambas calles, aunque céntricas dilataran en poblarse, rehusando algunos a comprar y los que compraron dilataron en edificar (De Gortari y Hernández, 1988^a: 68).

Es de destacar que en aras del progreso y del ataque a las propiedades de la Iglesia, los liberales contribuyeron a perpetuar los ancestrales abusos de las élites criollas hacia los humildes, ya que la Ley Lerdo afectó a los bienes del clero pero también despojó a las comunidades rurales de buena parte de sus tierras comunales “obligando a sus habitantes a volverse jornaleros sin tierra o peones acasillados en las grandes haciendas” (Crespo, 2009: 180). Esto aumentó la importancia económica y social de las haciendas, a las que agregaron las tierras de las comunidades, integrando así un amplio sistema de relaciones sociales. Sin embargo, en el Valle de México las haciendas no tuvieron las superficies desmesuradas de otras regiones; por esta razón estuvieron, por lo general, especializadas en un solo producto como el pulque o el maíz (Messmacher, 1979: 86).

La desamortización de los bienes eclesiásticos logró el objetivo de incorporar al mercado un cuantioso número de propiedades que la Iglesia mantenía bloqueadas, al margen de la circulación de bienes (Beato, 2004: 79). Un segundo efecto fue el cambio en el uso de múltiples edificios que habían sido propiedad eclesiástica para establecer equipamiento urbano acorde con la nueva visión liberal y secular. Ejemplo de esto lo constituye el convento de la Encarnación, que fue destinado a albergar la Escuela de Artes y Oficios. Estos cambios tenían el objetivo de

[...] dar el empleo más útil y conveniente a los edificios desocupados a consecuencia de la refundición que se ha hecho de las religiosas; [...] el ex-convento de la Encarnación de esta capital se destina, en parte, a que se establezca la Escuela de Artes y Oficios, y parte para que se hagan las exposiciones anuales de productos agrícolas, mineros e industriales (De Gortari y Hernández, 1988^a: 63).

Asimismo, se amplió la disponibilidad de viviendas en la ciudad. Tal fue el caso del convento de Jesús María, cuyos terrenos se dividieron en lotes con el objetivo expreso de venderlos para habitación. Una característica particular y notable de este caso es que fue el único en el que se contempló dentro del reglamento la prohibición de vender más de una propiedad por persona con el fin de evitar que fueran acaparadas por individuos o compañías y así cumplir con uno de los objetivos oficiales de la ley: ampliar la base de propietarios particulares, trayendo con ello una supuesta mejoría general para la ciudad y el país.

En resumen, afectar las fincas urbanas, propiedad de las corporaciones religiosas, ocasionó que la ciudad modificara su estructura y su lógica urbana, además de que, gracias a la apertura de calles que comunicaron el centro consolidado con la periferia inmediata, se detonó el crecimiento de la planta de la ciudad, la cual no había presentado cambios físicos de relevancia durante todo el siglo XVIII y la primera mitad del XIX. Los impactos más importantes de la desamortización, sin embargo, no fueron inmediatos. Su manifestación más notable se observaría casi 30 años más tarde, cuando la burguesía porfirista comenzó a edificar un nuevo modelo de ciudad (Ezcurra, 1998: 43). Como indicios de esta nueva forma de producción de la ciudad, durante este periodo se desarrollaron los primeros fraccionamientos y colonias, principalmente sobre la zona norponiente: entre 1854 y 1864 podemos observar el surgimiento de construcciones en los terrenos que después serían las colonias Barroso, Santa María y Arquitectos.

Crecimiento y cambios en la estructura urbana entre 1853 y 1910



En el aspecto más evidente, para 1882 se habían experimentado cambios importantes en la estructura vial de la ciudad de México; muchos de ellos fueron resultado de la aplicación de las leyes de desamortización y de Reforma, y originaron un reordenamiento profundo del espacio al romperse las grandes manzanas de los conventos que durante tres siglos y medio habían sido los puntos clave de la ciudad colonial (Lombardo *et al.*, 2009: 112).

Así, se puede observar la apertura de varias calles; algunas de ellas se hicieron con el fin de partir por la mitad ciertas propiedades del clero; un ejemplo fue el convento de San Francisco. Sin embargo, la apertura o alineamiento de calles indica algo más que la simple intención de dividir propiedades, como fue el caso de la apertura de las calles Xicotécatl, Cincuenta y Siete, y el callejón de la Concepción (este último abierto a través de los terrenos del convento de la Concepción), ubicados en la zona nor-poniente de la ciudad. Es muy claro que la intención de abrir esas tres calles fue la de proporcionar a la zona una mejor articulación con el área de la Alameda, así como darle continuidad al callejón de Betlemitas, y lograr una conexión con las calles de San Francisco y Plateros, las cuales se distinguían por ser calles donde se ubicaba buena parte del comercio para el sector de altos ingresos de la ciudad.

Es interesante señalar que lo analizado hasta este punto indica que la mayor parte de las

intervenciones o reformas urbanas en esos años se hicieron en la zona poniente de la ciudad. Recordemos que el mayor crecimiento físico ocurriría años después sobre esa zona y que la razón principal de este crecimiento hacia el poniente radicaba en que los terrenos ubicados en esa parte eran, por un lado, más altos y por ello menos propensos a las inundaciones, y por otro, que la vegetación y el paisaje hacían de ella un lugar muy agradable, hacia donde comenzaron a migrar las clases acomodadas. En la expansión física de la ciudad, la Alameda fue un hito urbano de gran importancia que fungió como orientador del crecimiento urbano hacia esa zona gracias a dos hechos: su ubicación sobre una de las más importantes vías de comunicación de la época, la calzada a Tacuba; era, además, el principal parque urbano de la época y, por lo tanto, el paseo preferido de los ciudadanos, lo que probablemente ocasionó que los terrenos aledaños aumentaran su valor y se urbanizaran más rápido.

En el vínculo con el ámbito económico, en el periodo 1848-1873, de acuerdo con Mandel, a nivel internacional se registró una fase expansiva considerada una segunda Revolución Industrial basada en la máquina de vapor, los ferrocarriles, la navegación, el acero y la industria pesada. En México los años comprendidos en este periodo se caracterizaron por presentar una mejora económica, al igual que “una primera revolución tecnológica” (Pradilla, 2009: 31). Es comprensible entonces que durante ese periodo aparecieran las primeras líneas de tranvías y ferrocarriles; ejemplo de ello fueron las vías férreas instaladas en 1857 para comunicar a la ciudad de México con las localidades cercanas de la Villa de Guadalupe y de Tacubaya (Espinosa, 2003: 106).

En 1873 se inauguró el ferrocarril Veracruz-México, un factor determinante en el inicio de la incorporación del país en la economía capitalista mundial, puesto que redujo el tiempo de transporte y los costos de las mercancías que entraban y salían del país por el puerto de Veracruz. Se estima que antes de la construcción del ferrocarril se transportaban alrededor de 30 000 toneladas de mercancías entre la capital y Veracruz, cantidad que aumentó 500% el primer año de su funcionamiento (Garza, 1987^d: 90). En el periodo 1848-1877, dadas las dificultades que las guerras impusieron, no hubo un crecimiento pero sí una recuperación respecto del periodo anterior con un repunte de la producción minera y de la industria textil entre las más destacadas (Beato, 2004: 14).

En este sentido, a pesar de los numerosos conflictos, la industria permaneció estable entre 1850 y 1876. La maquinaria de las fábricas textiles era relativamente moderna y la fuerza de trabajo percibía un salario a cambio del tiempo laborado. “Estas fábricas fueron, entre otras, bases para la formación de burguesías capitalistas regionales que formaban parte de una clase dominante heterogénea en un medio donde coexistían distintos modos de producir” (Beato, 2004: 22). Aunque las principales industrias del país eran textiles, existía una gran cantidad de talleres manufactureros y artesanales que producían diversos artículos de consumo. Entre 1840 y 1877 se inició la industrialización de la ciudad de México y sus alrededores con la instalación de las primeras empresas textiles, de papel, imprentas, fábricas de aceite, manufacturas de tabaco, de vidrio y cementeras; la capital era casi el único mercado para los productos de estas primeras industrias.

En la industria del tabaco, funcionaba la Real Fábrica de Puros y Cigarros desde 1769, con gran importancia puesto que absorbía 11.5% de la población en edad de trabajar (Garza, 1987^c: 88). Algunas de las primeras fábricas siguieron el esquema de las haciendas que estaban dotadas de

viviendas y otros servicios, como la fábrica de papel de Loreto. Sin embargo, estas industrias no estuvieron exentas de los conflictos de clase: en 1868 se fundó la Unión Mutua de Tejedores del Distrito de Tlalpan, en la que participaron obreros de las fábricas de La Abeja y Tizapán; en 1872 se creó el Gran Círculo de Obreros con trabajadores de San Ángel y en 1874 estalló la primera gran huelga en la fábrica La Hormiga (Mijares, 1997: 92). Esto influyó en los criterios de autoridades e inversionistas para evitar mezclar la vivienda con las fuentes de trabajo y los servicios (Mijares, 1997: 98).

En conjunto, se observa que en este periodo, mediante grandes conflictos, se sentaron las bases jurídicas para transformar a México en un país capitalista; al final de la Reforma, la ciudad de México estaba mejor preparada para la rápida transformación que sobrevino cuando el país se vinculó de manera dependiente con la economía capitalista mundial a inicios del siglo xx.

1.5. Poblamiento y expansión por fraccionamientos en el porfiriato: 1875-1910

En 1871 Porfirio Díaz, un general liberal que había enfrentado a los franceses, se levantó en armas contra la reelección de Juárez, expidiendo el Plan de la Noria, pero fue derrotado. En 1872, al morir Juárez, el presidente de la Suprema Corte de Justicia, Sebastián Lerdo de Tejada, se convirtió en presidente y le concedió una amnistía. En 1876, Díaz se levantó nuevamente en armas contra la reelección de Lerdo, proclamando el Plan de Tuxtepec. Tras su triunfo, Díaz se convirtió en presidente provisional. En 1880 fue sucedido por Manuel González y regresó al poder en 1884, donde permaneció hasta 1911.

Porfirio Díaz estableció un sistema político basado en:

[...] la negociación, la cooptación, la conciliación, el barniz democrático a las prácticas autoritarias, el acarreo político, el clientelismo electoral, la subordinación del Congreso al Ejecutivo y, sólo como recurso de última instancia, la represión (Crespo, 2009: 244-245).

Díaz se mantuvo en el poder gracias a que pudo conciliar a liberales y conservadores mediante un régimen republicano que, sin embargo, garantizó la protección de los intereses de los conservadores; este sistema permitió un periodo de estabilidad que favoreció el desarrollo económico capitalista.

A nivel mundial las transformaciones en las economías industriales, en medio de la fase ascendente de la economía que cubrió la mayor parte del periodo del porfiriato (Mandel [1980], 1986: 92), provocaron cambios sustanciales en la división internacional del trabajo, dando lugar al incremento de la demanda de materias primas y de alimentos por parte de los países centrales. México se vinculó a esta exigencia de la nueva economía internacional, y mucho tuvo que ver en ello la política que siguió el gobierno de Porfirio Díaz, centrada en tres aspectos principales: crear condiciones económicas que fueran favorables a la inversión extranjera; facilitar y estimular las exportaciones; y procurar, a cualquier costo, la estabilidad política y la paz social (Ayala y Blanco [1981], 1985: 16).

Cuando Díaz llegó al poder en 1876, México tenía una economía de carácter agrícola en una proporción abrumadora; con sus políticas se desarrolló una infraestructura vinculada al patrón primario exportador que unificó el mercado interno en beneficio de la producción manufacturera. En esta fase de “desarrollo hacia el exterior”, la modernización se limitó al sector exportador y a su infraestructura de apoyo (Guillén, 1984: 84), el desarrollo de los puertos y los ferrocarriles, orientado a la explotación minera; para el final del periodo, la extracción de petróleo se había convertido en una de las actividades principales, como mencionan Ayala y Blanco:

La inversión extranjera se orientó principalmente hacia la minería, los ferrocarriles y los bancos; posteriormente, hacia la generación de energía eléctrica y la industria manufacturera.

No obstante, para 1911 la inversión extranjera en la extracción y exportación de petróleo sobrepasaba las dos últimas actividades señaladas. Debido a los requerimientos de los centros industriales la inversión extranjera va ubicándose preferentemente en las actividades de exportación de productos primarios, así como en la construcción de la infraestructura que tales actividades requerían (Ayala y Blanco [1981], 1985: 16-17).

Este esquema de desarrollo hacia el exterior subordinaba a las demás actividades económicas; por ejemplo, la construcción de vías férreas, primero hacia el Golfo de México, después hacia el Pacífico y por último hacia la frontera del norte, tuvo un carácter complementario y subsidiario del sector exportador y de las economías industrializadas (Ayala y Blanco [1981], 1985: 19), e ilustra las principales relaciones internacionales que tenía el país: primero con Europa y posteriormente con los Estados Unidos, que llegaría a ser tiempo después el principal destino del intercambio comercial mexicano.

Importantes segmentos de la agricultura se orientaron también a estos procesos y el latifundismo avanzó disolviendo numerosas comunidades indígenas; esta acumulación originaria de capital en el campo, por la vía de los grandes terratenientes, se reforzó por medio de la explotación intensiva y la represión de la fuerza de trabajo con la aquiescencia y el apoyo del régimen oligárquico porfirista. Por otra parte, la liberación de la fuerza de trabajo provocada por el propio proceso de concentración de la tierra convirtió a grandes cantidades de campesinos en peones y jornaleros, fenómeno que propició la emigración hacia las ciudades (Ayala y Blanco [1981], 1985: 20). Estos procesos de expropiación del campesinado y sobreexplotación de la fuerza laboral en la agricultura y la minería, propios del desarrollo capitalista durante el porfiriato, son antecedentes y causas inmediatas del estallido de la Revolución Mexicana (Gilly [1971], 2007: cap. 1).

En la ciudad de México, en las últimas décadas del siglo XIX se establecieron las condiciones que determinarían la creciente concentración de población y actividades económicas. En el caso del comercio, la abolición de las aduanas interiores realizada en 1896 eliminó los impuestos, con lo que se fomentó la ampliación del comercio interno y, al mismo tiempo, una mayor concentración territorial de la actividad económica.

En el sector industrial, la conjunción de la producción fabril y artesanal dotó de una significativa diversificación a la estructura productiva de la ciudad de México, la cual fue muy importante como factor locacional en combinación con el advenimiento de la fuerza motriz de vapor y la alta concentración de la inversión federal en la capital durante todo el régimen porfirista, factores que indujeron la concentración industrial en la ciudad de México (Garza, 2000^a: 159).

La dotación de dos condiciones generales de la producción merece una descripción específica en este proceso: la infraestructura eléctrica y la ferroviaria. La infraestructura de transporte se estableció preferentemente hacia la frontera norte: en 1884 se inauguró el Ferrocarril Central Mexicano con una ruta que partía de la ciudad de México y pasaba sucesivamente por Querétaro, Celaya, León, Aguascalientes, Zacatecas, Torreón, Chihuahua y Ciudad Juárez (Espinosa, 2003: 117), lo que benefició a los centros productores de bienes de exportación y, también, a la ciudad de México, que se convirtió en el nodo principal de la red de comunicaciones, situación que favoreció

la concentración de las industrias.

El otro factor determinante que volvió atractiva a la ciudad de México para la producción industrial fue la instalación de plantas generadoras de energía eléctrica por parte de compañías extranjeras. En 1889, del total de la potencia eléctrica instalada a nivel nacional, 52.7% estaba destinado a la capital. Esta elevada concentración territorial de la oferta energética sentó las bases para la posterior centralización de la actividad económica y de la población (Garza, 1987^d: 91).

En el desarrollo de las colonias mediante fraccionamientos, Morales distingue tres etapas: *a*) la primera de crecimiento lento entre 1858 y 1883, caracterizada por una baja demanda de vivienda debida a la densificación de lotes en el centro y al estancamiento económico; en esta etapa los promotores operaron individualmente con capitales reducidos (Morales, 2000: 118-119); *b*) la segunda etapa, entre 1884 y 1899, presentó un poblamiento más rápido; sin embargo, los fraccionadores siguieron operando de manera individual sin gran capital: *c*) la tercera etapa, entre 1900 y 1910, registró un gran crecimiento hacia el sur poniente con el desarrollo de colonias provistas de servicios para clases altas; la promoción del fraccionamiento del suelo se inscribió en un patrón capitalista, en donde los promotores fueron sociedades anónimas formadas por banqueros y políticos del porfiriato que promovieron el aumento del precio de la tierra mediante inversiones en infraestructura (Morales, 2000: 121).

En esta expansión jugó un papel muy importante la materialización y consolidación del proyecto imperial de Paseo de la Reforma, que abrió un área muy extensa al poniente de la ciudad, al fraccionamiento y construcción de vivienda para la burguesía y la burocracia porfiriana. Dicho Paseo ha estado presente en la vida de la ciudad hasta la actualidad, jugando un papel protagónico en la estructuración urbana (Márquez, 2012: 80 y ss.).

En 1875 se expidió el primer reglamento formal para la formación de colonias, que favoreció a los fraccionadores mediante la exención de impuestos; este esquema promovió el beneficio privado pero representó un problema para el ayuntamiento puesto que cargó al erario público los gastos de la instalación de los servicios en poblaciones extramuros de la antigua ciudad (Tello, 1998: 43).

La ciudad creció con más de 20 nuevas colonias de diferentes estratos sociales, construidas entre 1881 y 1909, ubicadas al norte, sur y sobre todo hacia el poniente debido al suelo consolidado menos propenso a inundaciones y las facilidades de comunicación que ofrecían los transportes colectivos como los tranvías y el ferrocarril. La construcción de las nuevas colonias como: Los Azulejos, la Guerrero y la Santa María la Ribera, se efectuó sobre los antiguos terrenos de las haciendas, sus ranchos y algunas porciones que habían pertenecido a conventos.

La ciudad de México creció demográficamente menos de dos veces y media entre 1858 y 1910, pero se expandió territorialmente casi cinco veces en el mismo lapso, lo que quiere decir que el patrón compacto de la ciudad virreinal y sus barrios cedió su lugar a otro menos denso, el cual adoptaron las colonias decimonónicas (González Pozo, 1994: 198-199). En el mismo periodo aparecieron los primeros automóviles que también ampliaron la movilidad, aunque en este caso la de la burguesía; estos vehículos se popularizaron rápidamente y para los años treinta del siglo xx los automóviles ya saturaban el centro de la ciudad (Espinoza, 2003: 127).

En cuanto al sistema regional, los ferrocarriles instalados desde finales del siglo XIX extendieron el área de influencia de la ciudad e iniciaron el fenómeno de metropolización, relacionando localidades próximas como Cuautitlán, San Cristóbal Ecatepec y Tlalnepantla. Además, facilitaron la llegada de campesinos a la cuenca en busca de empleo en las nuevas fábricas. Por primera vez, la cuenca de México dejó de ser considerada como una serie de ciudades distintas, vinculadas más por el comercio que por una administración central, y empezó a ser considerada como una sola unidad vinculada por un gobierno central y una industria de importancia creciente. En este proceso, varios pueblos cercanos al centro de la ciudad como Azcapotzalco, Guadalupe, Tacuba y Tacubaya, se integraron al creciente perímetro urbano; y los de Mixcoac, San Ángel y Coyoacán, más alejados, crecieron y aumentaron sus flujos itinerantes de personas con la ciudad de México (Pradilla y Pino [2002], 2004: 74). Esto implicó un crecimiento importante para la ciudad de México cuya extensión en 1882 era de 22 km² (Lombardo *et al.*, 2009: 17); en 1900 se trataba de 541 000 habitantes en una extensión de 27 137 500 m², mientras que 10 años después ya eran 721 000 habitantes en un área de 40 100 581 m² (Álvarez, 2003: 5249).

Cerca del centenario del inicio de la Independencia, el régimen porfirista se empeñó en demostrar el progreso logrado mediante la obra pública, estableciendo en 1907 la Comisión Nacional del Centenario de la Independencia. Anteriormente, se había desarrollado una importante infraestructura; por ejemplo, en 1900 se terminó el gran canal de desagüe, y para 1910 se efectuó un programa importante de obras públicas.

Si bien el inicio del porfiriato coincidió con un periodo recesivo en la economía mundial, a partir de 1894 aconteció un crecimiento importante que se extendió hasta la primera década del siglo XX. Este periodo correspondió al Imperialismo, caracterizado por la exportación de capitales de los países muy industrializados debido a la sobreacumulación de capital, al surgimiento de movimientos obreros, y a la demanda de materias primas y alimentos, por lo que el periodo, considerado en conjunto, muestra una clara tendencia de crecimiento. Sin embargo, junto a este crecimiento se dio también un incremento de los desposeídos y los sectores desplazados por la irrupción del gran capital (Beato, 2004: 14-15).

El aumento de la desigualdad se convirtió en una de las limitaciones fundamentales al crecimiento continuado de las actividades industriales ya que en esas condiciones era imposible ampliar el mercado interno, que no sólo no crecía, sino que manifestaba una tendencia a su reducción (Ayala y Blanco [1981], 1985: 25). En 1907, casi coincidiendo con el final del régimen porfirista, se presentó una fuerte crisis que sacudió con profundidad la economía en general y convulsionó socialmente diversos puntos del país (Beato, 2004: 15), situación que se combinó con el final del ciclo de expansión capitalista mundial hacia 1915.

Recapitulando, en el periodo que va desde finales de la década de 1850 hasta 1910, la ciudad experimentó un acelerado crecimiento, “invadiendo municipios aledaños, absorbiendo haciendas, ranchos y barrios indígenas” (Morales, 2000: 116); esta expansión urbana fue consecuencia del desarrollo económico ya que dentro de un esquema agroexportador, la ciudad de México se estableció como centro de la red ferroviaria y como el sitio donde “se establecieron las casas de

negocios que comercializaban la producción en el mercado mundial y la sede de un poder político altamente centralizado” (Morales, 2000: 116). Además de estas ventajas, al contar con dotación de energía eléctrica y tener un importante mercado de consumo, se sentaron las bases que la consolidarían como la principal agrupación industrial del país.

1.6. Revolución, crisis mundial y crecimiento irregular de la población: 1910-1940

La tensión social provocada por el despojo de las tierras de los campesinos y la polarización del ingreso durante el porfiriato, combinada con una fase recesiva de la economía y con los intereses de diversos sectores por acceder al poder, que había estado demasiado tiempo en manos del mismo grupo, propiciaron la Revolución Mexicana. El movimiento fue liderado por Francisco I. Madero, que con el lema: "Sufragio efectivo, no reelección" logró el exilio de Díaz en París y el triunfo de Madero en las elecciones democráticas de 1911. Pese a esta victoria, se presentaron desacuerdos entre la clase burguesa porfirista y el gobierno maderista que llevaron a un golpe de Estado apoyado por los Estados Unidos y al asesinato de Madero y el vicepresidente José María Pino Suárez en 1913; posteriormente, se impuso Victoriano Huerta al frente del gobierno, lo que provocó una guerra civil dirigida por otros líderes revolucionarios, forzando así la huida de Huerta en 1914.

Posteriormente, la Revolución se volvió una guerra entre caudillos. Algunos lucharon por reivindicaciones sociales dada la base popular de sus fuerzas, como en el caso de Francisco Villa, o por demandas agrarias, como Emiliano Zapata, en tanto que otros alcanzaron el poder mediante ejércitos profesionales y un discurso constitucionalista, como Venustiano Carranza y Álvaro Obregón; la mayoría de estos caudillos fueron asesinados por las facciones contrarias. La falta de estabilidad perduró hasta la consolidación de un grupo en el poder. El gobierno que emergió después de la Revolución empezó su estabilización con Obregón (1920-1924); se institucionalizó en 1924 con Plutarco Elías Calles, quien conformó el Partido Nacional Revolucionario, y se consolidó definitivamente con Lázaro Cárdenas entre 1934 y 1940 (Ayala y Blanco [1981], 1985: 33).

El nuevo Estado aprovechó que la Revolución había eliminado las trabas que el poder de la oligarquía latifundista imponía al desarrollo capitalista y mediante un régimen *bonapartista progresivo* siguió una política populista y un discurso de "nacionalismo modernizador", que puso en el primer lugar de su escala de prioridades al desarrollo industrial del país (Ayala y Blanco [1981], 1985: 33) y no sólo al sector minero o las actividades económicas "de enclave" como había pasado en el porfiriato (Ayala y Blanco [1981], 1985: 35). El crecimiento económico que se produjo durante el periodo 1917-1928 se explica en parte por la acción del Estado, que fue coadyuvando a crear las condiciones materiales básicas para el desarrollo capitalista. El gobierno puso en marcha un amplio programa de obras públicas; así, por ejemplo, empleó recursos para la construcción de carreteras y obras de irrigación por un monto de 25% del valor de la inversión federal de 1925 a 1935. El volumen de energía eléctrica generada y vendida entre 1910 y 1927 sólo para la ciudad de México casi se triplicó al pasar de 216 a 606 KWH, y aun así fue insuficiente para abastecer la demanda. A partir de 1920 fue evidente la tendencia creciente de los gastos del gobierno en "fomento económico", al pasar de 16.3% del total de gastos efectivos a 24.8% (Ayala y Blanco [1981], 1985: 35).

Aunque durante el periodo de lucha armada se agudizó la tendencia al estancamiento que se observaba a finales del periodo porfirista, a partir de 1921 el ritmo de las actividades económicas comenzó a recuperarse, conservando un incremento más o menos sostenido hasta 1930 (Ayala y Blanco [1981], 1985: 38). La reanimación del conjunto de la economía se vio acompañada de una expansión de las actividades industriales. Actuaron en su favor los antecedentes de la no destrucción física de las fábricas durante la lucha armada y, además, ciertas situaciones particulares favorables para el crecimiento de algunas de ellas, como una temprana “sustitución de importaciones” durante la Primera Guerra Mundial y un aumento de la demanda de algunos productos de consumo (zapatos, textiles) como resultado de las movilizaciones de masas. No obstante, aun con un avance evidente, la mayor parte de la ocupación en manufacturas en 1930 se hallaba en la producción artesanal, al tiempo que más de la mitad de la ocupación fabril se ubicaba en las ramas de alimentos y de textiles (Ayala y Blanco [1981], 1985: 43).

Aunque durante el periodo de lucha armada se agudizó la tendencia al estancamiento que se observaba a finales del periodo porfirista, a partir de 1921 el ritmo de las actividades económicas comenzó a recuperarse, conservando un incremento más o menos sostenido hasta 1930 (Ayala y Blanco [1981], 1985: 38). La reanimación del conjunto de la economía se vio acompañada de una expansión de las actividades industriales. Actuaron en su favor los antecedentes de la no destrucción física de las fábricas durante la lucha armada y, además, ciertas situaciones particulares favorables para el crecimiento de algunas de ellas, como una temprana “sustitución de importaciones” durante la Primera Guerra Mundial y un aumento de la demanda de algunos productos de consumo (zapatos, textiles) como resultado de las movilizaciones de masas. No obstante, aun con un avance evidente, la mayor parte de la ocupación en manufacturas en 1930 se hallaba en la producción artesanal, al tiempo que más de la mitad de la ocupación fabril se ubicaba en las ramas de alimentos y de textiles (Ayala y Blanco [1981], 1985: 43).

Favorecido por la estabilidad, el proceso de industrialización de la ciudad se consolidó, lo que trajo consigo una marcada mejoría en el transporte público, que a su vez permitió la expansión del área urbana y, en consecuencia, la disminución de las densidades de la población urbana, que de 19 673 hab/km² en 1900 pasó a 14 974 hab/km² en 1940 (Ezcurra, 1998: 48).

La recuperación económica del periodo 1920-1930 se enfrentó a la Gran Depresión de la economía mundial iniciada en 1929, la cual representó con su crisis una transición hacia formas diferentes de acumulación que adjudicaban nuevos papeles a los diversos componentes del sistema capitalista internacional (Velasco [1981], 1985: 45-46).

Aunque los efectos de la crisis fueron intensos (caída de las exportaciones y reducción de la entrada de capital), también fueron breves. La actividad económica general alcanzó su nivel mínimo en 1932, y la recuperación comenzó a partir de 1933; en 1934 ya se habían alcanzado los niveles de 1929. La rápida recuperación de la economía se basó en su reorientación hacia el desarrollo industrial y las actividades destinadas al mercado interno (Velasco [1981], 1985: 54).

Para Guillén, la crisis de 1929 fue uno de los factores que provocó la transformación de la estructura productiva de la economía nacional exportadora en otra semindustrializada, ya que se inició un proceso de sustitución de importaciones en la producción de bienes finales de consumo no

durable, porque la técnica que se empleaba en su fabricación era, en general, poco compleja y requería una intensidad de capital no muy elevada, y sobre todo porque el mercado era más amplio para este tipo de bienes (Guillén, 1984: 85); por ello toda la fase de desarrollo se caracterizó por una fuerte sustitución de la producción de bienes de consumo.

Pese al periodo recesivo en la economía mundial, según Mandel (1914 a 1940), la ciudad de México continuó creciendo, probablemente porque las industrias y la infraestructura regionales no fueron afectadas por la Revolución, y se inició la modernización en servicios urbanos de utilidad pública.

En México, los años treinta fueron también los años del cardenismo y de su esfuerzo de movilización y organización de las masas bajo el control estatal, de aplicación de la reforma agraria revolucionaria, de reformas sociales, y de configuración de un fuerte aparato público como instrumento al servicio del desarrollo capitalista industrial del país (Velasco [1981], 1985: 46). En 1938, aprovechando la situación mundial que mantenía a las potencias al borde de la guerra debido al expansionismo alemán, el presidente Lázaro Cárdenas decretó la nacionalización de la industria petrolera, hasta ese entonces en manos de industriales extranjeros. Este hecho fue trascendental para el desarrollo del país ya que lo dotó, durante el restante siglo XX, de ingresos importantes que permitieron la construcción de un sector capitalista de Estado que invirtió en las condiciones generales de la producción impulsando el desarrollo capitalista, al mismo tiempo que mantuvo al partido revolucionario en el poder.

En 1921 se estimaba la población de la ciudad de México en 906 000 habitantes distribuidos en 46 375 000 m² (Álvarez, 2003: 5249). Otro elemento importante fue el crecimiento del aparato administrativo y la nueva burguesía industrial. Para este nuevo sector acomodado, cuya vivienda entró en competencia con la ampliación de la actividad comercial en el centro, se desarrollaron fraccionamientos como Lomas de Chapultepec, denominada entonces “Chapultepec Heights”, además de San Ángel Inn y de Guadalupe Inn, fraccionando las antiguas haciendas de Goicochea y de Guadalupe, respectivamente. También la colonia Condesa, proyectada en 1902, reforzó su destino residencial en 1925 gracias al proyecto de fraccionamiento del Hipódromo ese mismo año (González Pozo, 1994: 200). En el mismo proceso se aprovecharon los terrenos de otras haciendas antiguas para fraccionamientos como las colonias Anzures, Chapultepec-Morales y Polanco (Messmacher, 1979: 95). Estos fraccionamientos implicaron la presencia de una nueva burguesía que consumía grandes porciones de terreno y agua, y dependía casi por completo del automóvil para sus desplazamientos al centro de la ciudad (González Pozo, 1994: 200).

La naciente industrialización en el norte de la capital atrajo a las viviendas de los trabajadores, constituyéndose en el norte las colonias: Industrial Vallejo, Lindavista, Rastro y Michoacán. Esta industrialización y la migración en busca de empleo extendió la ciudad y redensificó el uso del suelo de dos maneras: “en los barrios antiguos se construyeron más vecindades, mientras que, tanto en el centro como en las nuevas colonias, aparecieron los edificios de apartamentos” (González Pozo, 1994: 199). El negocio inmobiliario que representaron los fraccionamientos de los grandes terrenos también buscó captar el mercado de las clases populares con fraccionamientos en donde, según González Pozo (1994: 202), se maximizaban las áreas vendibles y se minimizaban las áreas públicas.

Entre 1930 y 1940, como parte del desarrollo desigual de la ciudad, al norte y oriente, fueron apareciendo colonias de indudable corte proletario, conformadas por la población que salía del centro de la ciudad o por grupos de migrantes, quienes mayoritariamente arribaban a estas zonas después de haber abandonado alguno de los estados de la República Mexicana (Sánchez, 1999: 81).

Las obras nacionales de comunicaciones y transportes más importantes convergieron en la ciudad de México, propiciando la generación de economías de localización y aglomeración; sin embargo, las obras viales de cierta importancia no se realizaron sino hasta la tercera década del siglo xx, cuando aparecieron las primeras obras viales de cierta importancia, como fue para aquel entonces la apertura de la Avenida 20 de Noviembre (Messmacher, 1979: 98-99) y San Juan de Letrán, cuyas obras alteraron o destruyeron monumentos como San Bernardo, Santa Brígida y el Hospital Real de Naturales (González Pozo, 1994: 204).

Aunque el Congreso Constituyente de 1917 no modificó la naturaleza excepcional del régimen político-administrativo imperante para el Distrito Federal, decretado por el Congreso General Constituyente de 1824, la reforma legal aprobada en 1928, que eliminaba el régimen municipal para las parcialidades interiores de la capital, profundizó las diferencias jurídicas y políticas entre ésta y las demás entidades federativas mexicanas, la cual perduraría hasta la década de los noventa —a finales del siglo xx— y, en algunos aspectos, hasta nuestros días (Pino, 2010; Pradilla y Sodi, 2006: 97 y ss.). Los problemas para la gestión urbana derivados de este estatuto de excepción se agudizarían en el periodo siguiente, con el proceso de metropolización y conurbación creciente del DF con los municipios mexiquenses circunvecinos y la fragmentación político administrativa metropolitana resultante.

1.7. Industrialización y expansión metropolitana acelerada: 1940-1970

Las dos guerras mundiales implicaron la muerte o la incapacidad de una importante masa de fuerza de trabajo y la destrucción del aparato productivo de las potencias europeas enfrentadas, lo que dio a los Estados Unidos, que no sufrieron las guerras en su territorio aunque intervinieron en ellas, la hegemonía en los mercados mundiales; el esfuerzo bélico en esa potencia y la reconstrucción europea luego de la Segunda Guerra Mundial dieron impulso a una onda larga expansiva de acumulación capitalista mundial. En México, al igual que en otros países latinoamericanos, la segunda Guerra entre las potencias imperialistas causó la contracción de la oferta de productos, mayoritariamente importados, y aumentó la necesidad de satisfacer la demanda interna e incluso de exportar, factores que impulsaron la industrialización por sustitución de importaciones del país, que coincidió con una rápida expansión del consumo de materias primas, agrícolas y mineras en los países imperialistas, la introducción de la tecnología electrónica y los bienes de consumo masivo.

En el ámbito económico mexicano, el periodo 1940-1970 se caracterizó por un importante crecimiento, en el que se distinguen dos etapas:

a) 1940-1955, con un fuerte crecimiento económico expresado en una tasa media anual de incremento del PIB real de 5.73%, y un notorio proceso inflacionario pues los precios aumentaron a una tasa media anual de 10.6%. En esta época, la política fiscal jugó un papel importante para alentar el crecimiento económico gracias a una activa participación del gasto público en la formación de capital, sobre todo dirigido a obras públicas (Guillén, 1984: 26). En el periodo se inició también el desequilibrio externo caracterizado por el déficit comercial creciente debido a un crecimiento mayor de las importaciones de maquinaria e insumos industriales impulsados por la industrialización en curso, frente a un crecimiento menor, no equivalente, de la exportación de materias primas agrícolas y mineras; asimismo, experimentaron devaluaciones.

b) 1955-1970, con el denominado “desarrollo estabilizador”, que tuvo como objetivos el crecimiento del producto real, la estabilidad de los precios y el tipo de cambio fijo. Pese al éxito respecto de sus objetivos, el desarrollo estabilizador generó, además de importantes desequilibrios en la cuenta corriente de la balanza de pagos, el déficit del sector público (Guillén, 1984: 40) y la concentración del ingreso (Blanco [1981], 1985: 297).

El Estado fue un actor clave en estos procesos ya que adoptó una política de promoción de la acumulación de capital que la débil burguesía no podía emprender, en primer lugar, promoviendo la construcción de infraestructura. Así, la inversión estatal se centró en la construcción de caminos, carreteras, puentes y puertos, buscando sustentar el auge del comercio con el exterior de productos pecuarios y de algunas industrias como la textil (Cabral [1981], 1985: 80).

También, como parte de la política del Estado posrevolucionario, el apoyo gubernamental al

crecimiento de la producción interna trajo como resultado un desarrollo sustancial del sector paraestatal, acelerado sobre todo a partir de 1945 (Velasco [1981], 1985: 81).

La ciudad de México atrajo la mayor parte de las plantas manufactureras creadas, debido a que ofrecía las mejores condiciones para la producción: era el nodo principal de la red nacional de transporte, ofrecía buena dotación de servicios, concentraba el aparato burocrático y político, y era el mayor mercado para la nueva producción con el mejor nivel de ingreso del país. Por ello, la localización de la industria en la ZMVM permitía también el acceso inmediato al principal mercado nacional. Así, en 1970 la ZMVM alcanzaba la máxima importancia industrial relativa en toda su historia, transformándose en una verdadera super concentración económica al representar casi la mitad del producto industrial nacional (Garza, 2000^b: 174).

El crecimiento de la ciudad se volvió complejo a partir de la década de 1940 ya que se multiplicó la población al acentuarse los procesos migratorios hacia ella y su correlato, los asentamientos humanos, en la región circundante. En 1940 había 1 760 000 habitantes en la ciudad que ocupaban unos 117 537 500 m²; en 1953 se contaban 3 480 000 habitantes en 240 587 500 m²; y en 1960 la población era de 4 374 000 habitantes en una ciudad que había crecido más del doble de su extensión en 20 años al alcanzar los 271 980 000 m² (Álvarez, 2003: 5249). Como motor de la inmigración a la ciudad de México debemos destacar el aumento en la desigualdad en la distribución del ingreso entre las zonas urbanas y las rurales:

En 1958 el ingreso anual *per capita* de las zonas urbanas era equivalente a 2.1 veces el ingreso *per cápita* de las zonas rurales, y para 1970 esa relación había subido a 2.7 (en pesos de 1958). En 1958 el 5% de las familias de mayores ingresos de las zonas urbanas tenía un ingreso medio equivalente a 21.12 veces el ingreso del 10% de las familias de menores ingresos de las propias zonas urbanas, y para 1970 esa relación había llegado a 27.88 veces. En las zonas rurales la misma relación para los mismos años era de 12.84 y 17.66. Es decir, la concentración del ingreso y la polarización social para ambos años es más aguda en las zonas urbanas que en las rurales, pero en ese lapso empeora más en las rurales que en las urbanas (Blanco [1981], 1985: 301).

Esta desigualdad se combinó con la expulsión de población del campo generada por su tecnificación, lo que propició una fuerte migración a las zonas urbanas, sobre todo a las periferias, ya que la necesidad de un techo en el caso de los inmigrantes y la búsqueda de una propiedad para salir de las "ciudades perdidas" o las vecindades del Centro, motivaron a miles de pobladores a buscar algún terreno para vivir en las partes aledañas a la ciudad. La adquisición de estos terrenos se dio generalmente como resultado de una invasión o una compra irregular, con lo que iniciaban el tortuoso proceso de la autoconstrucción (Sánchez, 1999: 204-205).

Hasta la década de 1930 la economía de los pueblos y villas periféricos a la ciudad se basó en los patrones de un sistema de producción fundado en la agricultura como principal actividad. Pero en el periodo 1940-1970 los pueblos más cercanos fueron absorbidos por el crecimiento urbano y por

la transformación de la población rural en urbana.

Como en el periodo anterior, una de las formas principales mediante la cual se urbanizaron de manera legal grandes extensiones de terreno fueron los fraccionamientos, en los cuales se solía evadir la obligación de dotarlos de equipamiento y servicios públicos. Esto generó un problema cada vez mayor en los recursos públicos del Departamento del Distrito Federal, por lo que en el sexenio 1940-1946 se emitió el acuerdo que modificó el Reglamento de Fraccionamientos de Terrenos en el Distrito Federal, en particular, al artículo 31. Este decreto modificó las condiciones relacionadas con la creación de fraccionamientos, al imponer mayores restricciones para autorizar su apertura; sin embargo, con tal medida se motivó a los promotores inmobiliarios a trasladar sus actividades a los municipios colindantes del Estado de México, donde se inició a partir de estos años un fuerte proceso de urbanización (Sánchez, 1999: 111).

En los años cincuenta la ciudad traspasó los límites del DF al noroeste con viviendas e industria, lo cual inició el proceso de metropolización (véase el capítulo 2 de este trabajo), y en los sesenta se ocuparon de manera irregular terrenos en el municipio de Nezahualcóyotl, al oriente. Ante el crecimiento urbano, se hicieron algunos intentos por reducir el impacto de la urbanización; por ejemplo, Lázaro Cárdenas fundó los parques nacionales Desierto de los Leones y Cumbres del Ajusco, al oeste y al sur de la ciudad. Sin embargo, durante la presidencia de Miguel Alemán (1946-1952) una buena parte del Parque Nacional Cumbres del Ajusco fue cedido a las industrias papeleras Loreto y Peña Pobre (Ezcurra, 1998: 49).

En procesos similares se urbanizaron importantes áreas forestales, lo que redujo de manera significativa la calidad ambiental del valle. Si bien el crecimiento urbano se dio en todas direcciones, siguió en parte la orientación de las carreteras de Querétaro, Pachuca y Puebla. Y la misma tendencia siguió la localización de las industrias más importantes, que dependían para su funcionamiento de las vías de ferrocarril y las autopistas.

En 1960 las industrias se localizaban principalmente en las delegaciones hoy llamadas “centrales” (Miguel Hidalgo, Benito Juárez, Cuauhtémoc y Venustiano Carranza) con 53.8% del total urbano, pero en 1970 apenas alcanzaron 32.1% de la producción, pues las nuevas industrias se habían implantado hacia la delegación Azcapotzalco, que absorbió 17.2% del total de la ZMVM. Las delegaciones “centrales” siguieron disminuyendo su participación, llegando en 1980 a 22.5%, y Azcapotzalco y Tlalnepantla se erigieron como las localidades más industrializadas con 14.7% y 9.0% de la producción industrial (Garza, 1987^f: 104-106). La construcción de ejes carreteros hacia el norte y el oriente, y de parte del Anillo Periférico, articularon un corredor industrial al norponiente de la ZMVM, como mencionan Duhau y Giglia:

Estos desarrollos viales fueron acompañados por la consolidación del corredor industrial norponiente que incorporó al desarrollo industrial los municipios de Tultitlán, Cuauhtitlán y Ecatepec, al mismo tiempo que en los municipios de Naucalpan y Tlalnepantla siguieron creciendo y densificándose las zonas industriales ya existentes (Duhau y Giglia, 2008: 118).

De esta manera, la mayoría de las industrias continuaron con la tendencia de ubicación al norte, lo que implicó también la creación de urbanizaciones populares en estas localidades. En los años de consolidación del proceso de sustitución de importaciones y diversificación de la estructura industrial, entre 1950 y 1970, las implantaciones de los establecimientos industriales y la población obrera fueron desplazándose gradualmente hacia los municipios del Estado de México, que se integraron al área metropolitana en ese lapso (García, 2000: 280).

Las urbanizaciones creadas por los fraccionadores privados en el Estado de México se fueron agregando a las de los periodos precedentes con trazas ortogonales y manzanas cada vez más alargadas, lotes más pequeños y normas laxas que permitían la existencia de áreas para equipamientos urbanos. Esto se combinó con los factores de inexistencia de crédito para vivienda, lo que fomentó un ciclo de expansión del área urbana. De acuerdo con Duhau y Giglia, cuando la tasa de interés sube o cuando el crédito es escaso baja la demanda de construcciones y con ello el precio del suelo, de modo que el área urbanizada se extiende con mayor facilidad (Connolly, 1988: 71-73; Duhau y Giglia, 2008: 117).

En este sentido, entre 1940 y 1960 prácticamente no existió crédito para la construcción habitacional y la acción de millones de inmigrantes urbanos de bajos ingresos, cuyas necesidades de asentamiento no alcanzaron a ser atendidas ni por el Estado ni por la iniciativa privada, impusieron su propia lógica con la ocupación irregular del suelo alrededor de la ciudad, escogiendo por lo regular los terrenos menos aptos para el crecimiento, por su bajo costo o por el desinterés en ellos por parte de los gobernantes o los fraccionadores legales: zonas pantanosas o inundables, laderas abruptas, pedregales y barrancas (González Pozo, 1994: 211). El caso de Ciudad Nezahualcóyotl es ilustrativo: creció de apenas 25 000 habitantes en 1950 a 600 000 en 1970. Fue el resultado de una veintena de fraccionamientos legales e ilegales que fueron surgiendo en el antiguo lecho del lago de Texcoco, situación que provocó que cada temporada de lluvias se inundaran ciertos sectores (González Pozo, 1994: 211).

Pese a este desorden general, se generaron algunos proyectos destacados como la Unidad Modelo de 1949 y el Centro Urbano Presidente Alemán de 1950; a partir de estos paradigmas urbano-arquitectónicos y ante la necesidad de vivienda (en 1955 ya existían 288 colonias proletarias irregulares y un año después ya eran 300), distintas dependencias del Estado incursionaron en la producción de vivienda (conjuntos de viviendas unifamiliares y unidades habitacionales), por lo que entre 1950 y 1980 se construyeron 193 294 viviendas por parte de diversas dependencias del sector público (Espinosa, 2003: 225).

A partir de la década de 1950 se crearon varias colonias para los estratos medios, que se caracterizaron por una mejor dotación de áreas verdes, por ejemplo, Prado Churubusco, la Ciudad Satélite de 1957, las Arboledas entre 1958 y 1961 y la unidad Bosques de las Lomas en 1966. Para la burguesía, por otra parte, se desarrolló entre 1940 y 1945 el fraccionamiento Jardines del Pedregal, cercano a San Ángel.

Un hito destacado fue la construcción en 1952 de la Ciudad Universitaria, para albergar a la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), sobre terrenos pedregosos ociosos del surponiente de la ciudad. A partir de esta construcción, en conjunto con el fraccionamiento Jardines del

Pedregal, se generó un importante crecimiento urbano en esta área.

En cuanto a las obras públicas hidráulicas, con las nuevas fuentes provenientes del Lerma, Chiconautla y Chalco, el caudal de agua potable en la capital aumentó de 10.8 a 36 m³/seg entre 1950 y 1970. Para el drenaje, en 1967 se aprobó el plan para completar el Sistema del Drenaje Profundo, que implicó la construcción de un emisor de 6.50 m de diámetro y 50 km de longitud que se concluyó hasta 1975 (González Pozo, 1994: 209).

El crecimiento de la ciudad implicó que no podía mantenerse un solo centro de comercio y servicios, dada la imposibilidad de acceder cotidianamente a él, por lo que se formaron subcentros comerciales y de servicios en lo que habían sido los antiguos pueblos integrados a la ZMVM. Además, surgieron centros comerciales sobre las vialidades principales, lo que implicó un tránsito de la ciudad monocéntrica a la pluricéntrica jerarquizada; sin embargo, esto sólo representó una fase de transición según Pradilla y Pino ([2002], 2004: 76), dadas las características de la estructuración metropolitana al final de siglo.

En conclusión, la industrialización de la ciudad de México y sus características particulares propiciaron el crecimiento poblacional y la extensión del área urbana, pero en su desarrollo llevaban implícitos procesos contradictorios que terminarían por generar una crisis económica que afectaría el desarrollo de la ZMVM.

En este sentido, pese al crecimiento industrial experimentado en este periodo, según Blanco, las contradicciones generadas por el patrón de acumulación de capital se convirtieron en fuertes limitantes a la continuidad del propio patrón de desarrollo.

La concentración del ingreso, que fue una necesidad para montar el sector industrial-manufacturero debido a la fuerte inversión necesaria, llevaba aparejados impactos negativos en la capacidad de consumo de la sociedad, lo que finalmente actuó en contra de la evolución del patrón de acumulación (Blanco [1981], 1985: 303).

Por otro lado, para enfrentar el déficit del sector público desde los años cincuenta el gobierno mexicano comenzó a acudir de manera creciente al endeudamiento externo: para 1970 la deuda exterior del sector público ascendía a 4 264 millones de dólares, lo que representaba 10.6% del PIB, mientras que el servicio de la deuda externa representaba 23.6% de las exportaciones de bienes y servicios (Guillén, 1984: 37-39). Estos procesos prefiguraron la actuación de México en las crisis de las siguientes décadas.

1.8. Consolidación metropolitana e inicio del estancamiento económico: 1970-1980

Hacia 1970 empezó a agotarse la onda expansiva de la acumulación capitalista mundial, lo que fue evidente con la crisis de los energéticos en 1973. El gran capital puso en marcha una reestructuración que implicó la relocalización e integración transnacional de los procesos de producción, por ejemplo, con la instalación de maquiladoras en la frontera norte de México. Sin embargo, el patrón de desarrollo industrial nacional, que aún mantenía tasas elevadas de crecimiento, no respondió fácil e inmediatamente a la reconfiguración de los sistemas productivos mundiales.

La primera mitad de la década de los setenta se caracterizó por una moderación del crecimiento y una aceleración de la inflación, acompañadas por la acentuación de los desequilibrios financieros, tales como el déficit del sector público y el déficit de la cuenta corriente de la balanza de pagos (Guillén, 1984: 46-47). El déficit fue cubierto con la inversión extranjera y, sobre todo, con los créditos del exterior; durante el periodo 1970-1973, el endeudamiento exterior representó en promedio 41% del financiamiento del sector público (Guillén, 1984: 48-49). Sin embargo, estos factores compensatorios comenzaron a desplegar su dialéctica desequilibrante a medida que había que enviar al extranjero los beneficios de la inversión extranjera y los pagos a cuenta de intereses de los créditos (Guillén, 1984: 51).

En este contexto, por primera vez en 22 años, fue decretada una devaluación en agosto de 1976, con el deseo de corregir el desequilibrio exterior, y México adoptó el sistema de flotación cambiaria controlada (Guillén, 1984: 51-53). Después de esta devaluación, el gobierno mexicano se vio obligado a firmar un acuerdo de estabilización con el Fondo Monetario Internacional (FMI), por un periodo de tres años, para tener acceso al financiamiento, acuerdo que incluía una apertura total del comercio exterior y el libre movimiento de los precios según las leyes del mercado (Guillén, 1984: 54).

Pese a esto y debido al hallazgo de importantes yacimientos petroleros, la burguesía se permitió implantar una política económica más autónoma respecto del centro de control financiero multinacional. En lugar de la política de estancamiento y liberación del comercio exterior propuesta por el FMI, se impuso una de aceleración del crecimiento y continuación del proteccionismo, sobre todo después de 1977 (Guillén, 1984: 56).

En la situación interna de la industria, el modelo de sustitución de importaciones, que fue importante para la primera fase de la industrialización, se estaba agotando, sobre todo por las características contradictorias de este proceso, pues como no se generaban suficientes bienes de producción, era necesario importarlos del exterior a fin de no frenar el proceso mismo de sustitución de importaciones (Guillén, 1984: 86-87).

Por esta razón, para Boltvinik y Hernández, la sustitución de importaciones de bienes de consumo no duraderos se había agotado desde 1950 y la sustitución de importaciones de bienes intermedios (producción de las industrias pesadas y semipesadas) había llegado a una fase de estancamiento, muy

cercana al agotamiento definitivo, alrededor de 1971. Los autores consideran que la “etapa fácil” del proceso sustitutivo de importaciones mostraba indicios evidentes de agotamiento como fuente dinámica del crecimiento industrial (Boltvinik y Hernández [1981], 1985: 529), ya que se enfrentaban obstáculos de mercado y de tecnología para continuar el proceso de sustitución que impactaban en la balanza de pagos debido a que las compras en el exterior eran bienes de capital y productos intermedios indispensables para el crecimiento (Guillén, 1984: 90-91).

Para Blanco, la matriz de relaciones propia del patrón de acumulación de capital implantado (concentración del ingreso y, por consecuencia, lento crecimiento del mercado interno) propició el inicio de la crisis de realización hacia finales de los años sesenta, que se combinó en los setenta con las repercusiones de la crisis internacional, el desbordamiento de la inflación y el deterioro de las finanzas públicas (Blanco [1981], 1985: 332-333).

Así, la tendencia más característica de la economía mexicana en la década de los setenta fue el estancamiento con inflación; prácticamente la totalidad de los países del mundo capitalista padecieron esta tendencia, lo que alineó a México con los ciclos de la economía mundial:

México es un país plenamente integrado en la economía internacional desde hace muchos años, y resulta un singular paralelismo que aproximadamente a partir de 1960 la economía mexicana haya seguido con notable puntualidad, primero, los ritmos de crecimiento con estabilidad (1960-1970) y, después, las tendencias al estancamiento con inflación que, durante la presente década (1970) ha vivido el capitalismo internacional (Blanco [1981], 1985: 297).

Sin embargo, la situación económica no se reflejó en una disminución automática del crecimiento urbano, dada la inercia generada por la industrialización y el crecimiento poblacional natural y social que continuó siendo alto. Incluso la complejidad alcanzada por el Distrito Federal, que en la ley de 1941 estaba constituido por 12 delegaciones y la ciudad de México, determinó su división en 16 delegaciones, entendidas como 16 centros urbanos a los que se les daría autonomía para descentralizar la administración pública. Esto fue establecido en la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal y su fecha de aplicación fue el 21 de junio de 1971 (Espinosa, 2003: 278).

Pese a la crisis económica, en 1976 se tenían en la ZMVM 9 890 establecimientos industriales y se daba trabajo a 891 378 obreros, generando así 44% del total del PIB del país (Messmacher, 1979: 83). Y se mantuvo un ritmo de crecimiento importante por efecto de la talla de la ciudad, ya que en 1970 se extendía sobre 483 000 000 m² y para 1980 alcanzaba los 620 500 000 m² con 6 874 165 y 8 831 079 de habitantes, respectivamente (Álvarez, 2003: 5249).

Según Duhau y Giglia, aunque se produjo un crecimiento del área urbanizada, durante el decenio de 1970 la consolidación del área urbanizada predominó sobre la expansión debido a tres procesos: el mejoramiento del nivel de ingreso de los trabajadores; la institucionalización de programas de regularización de asentamientos irregulares que alentó la consolidación de las colonias populares; y la implantación de mecanismos públicos de financiamiento de vivienda media y de interés social; y, junto con ello, la producción de un gran número de conjuntos habitacionales de interés social (Duhau

y Giglia, 2008: 118-119).

La ciudad continuó consolidando las áreas ocupadas durante el periodo expansivo de 1940-1960, aun con la disminución del dinamismo industrial. Así, la mayoría de los municipios recién conurbados fueron casi los únicos que presentaron una expansión relativa de la población económicamente activa (PEA) ocupada en el sector secundario, lo que muestra la vinculación entre el proceso de metropolización y la localización espacial de las empresas manufactureras y sus trabajadores (García, 2000: 280-281).

Con las necesidades creadas por la expansión urbana acelerada, el gasto público en materia de infraestructura de transporte se aplicó de tal forma que estimuló el uso del automóvil y, por consiguiente, promovió una mayor extensión urbana. En este sentido, en 1969 se inauguró la primera línea del Metro, pero entre 1970 y 1976 se suspendieron las obras de ampliación (Negrete, 2000^a: 252); en contraste, entre 1974 y 1976 se completó el Circuito Interior y en la regencia de Carlos Hank (1976-82) se construyó la red primaria de 34 ejes viales (González Pozo, 1994: 214), los cuales, de acuerdo con el informe de la presidencia, sumaron en conjunto una longitud de 500 km (Sánchez, 1999: 252), con una traza que buscaba favorecer un sistema ortogonal. Al contar con una ciudad más fluida, se indujo un importante aumento de automotores, que pasaron de 72 189 en 1950, 1 136 235 en 1976, y 1 802 605 en 1980 (Sánchez, 1999: 253), a 34 455 228 vehículos en 1998 (Espinosa, 2003: 225).

El crecimiento de la infraestructura vial y carretera tuvo también un impacto en la relocalización de las industrias y en la conformación de nuevos sistemas regionales, lo que dio lugar a un aparente proceso de descentralización con la integración territorial de varias localidades que se encontraban en el área periférica de la mancha urbana.

Un factor relevante de este periodo fue el cambio de las tendencias de poblamiento entre el DF y los municipios conurbados, que incluyó tanto la implantación de los inmigrantes de otras regiones directamente en los municipios conurbados, como el cambio de residencia de muchos habitantes del DF hacia los municipios del Estado de México; en 1960 había 4.8 millones de habitantes en el DF y sólo 0.4 en el Estado de México. En tanto que en 1986 había 10 millones en el DF y 6.7 en el área del Estado de México compartida con la metrópoli (Ezcurra, 1998: 53). El DF, sobre todo sus delegaciones centrales, se volvió un exportador de población a partir de los años setenta, en gran parte hacia los municipios mexiquenses conurbados, un proceso que se reforzaría en las décadas de los ochenta y los noventa.

Para concluir este breve esquema de desarrollo histórico, cabe destacar que las diversas relaciones socioeconómicas establecidas a lo largo de la historia de la ZMVM han dejado testimonios físicos que se han mantenido y que han influido en etapas posteriores, ya que los elementos determinantes de la estructura urbana responden a las necesidades y procesos del momento histórico particular, pero condicionados por los ámbitos geográficos y los soportes materiales construidos previamente, los cuales se reinsertan en la cambiante realidad (Pradilla, 1984: cap.1).

Un ejemplo que ilustra estas condicionantes fue la incorporación de la red de asentamientos del Valle de México a la estructura física de la metrópoli. Esta red generó un complejo sistema de

interdependencias a lo largo de los siglos, conformado por la superposición de diversas lógicas económicas, culturales y políticas que dejaron su huella en la estructura urbana. Varios sistemas de relaciones se manifiestan hasta el presente y son observables en el trazo de los ejes de metropolización y los corredores urbanos, en la forma de los barrios y colonias e incluso en el funcionamiento del sistema urbano. Sin embargo, resulta importante discernir los procesos determinantes de la estructuración urbana en el momento particular y no confundirlos con las evidencias de estructuraciones de épocas precedentes.

Al concluir la década de 1970, la ZMVM se había convertido en una mega ciudad tanto por su población, cuya tasa de crecimiento promedio había comenzado a descender, como por su extensión física, que continuaba alternando fases de expansión rápida y de relativa consolidación.

1.9. La metrópoli en los albores del cambio de patrón de acumulación³

Como comentamos antes, al iniciar la década de 1980 la ZMVM se había convertido ya en una megaciudad, tanto por su población como por su extensión física continua (Duhau y Giglia, 2008: 116 y ss.). La desigualdad del ritmo de crecimiento poblacional entre el DF y los municipios conurbados, especialmente en estos últimos desde la década de los cincuenta, hacía previsible que, en el corto plazo, la parte conurbada del Estado de México superara en población a la capital, lo que ocurrió en la década de los noventa.

Aunque fragmentada en términos político-administrativos por su implantación sobre dos entidades federativas distintas y la existencia de muchos gobiernos municipales y delegacionales, los flujos económicos y sociales hacían que la ZMVM constituyera una unidad urbana, la "ciudad real", con un alto grado de complejidad socioeconómica.

La ZMVM, sobre todo el DF, seguía siendo la mayor concentración económica e industrial del país y el motor y punta de lanza del crecimiento de su economía, como resultado del proceso de industrialización por sustitución de importaciones ocurrido durante las cuatro décadas anteriores (Garza, 1985); sin embargo, las desaceleraciones económicas de 1971 y 1974-1976, en el país y la metrópoli (Pradilla, 1993^a: 15 y ss.), mostraban ya los signos de su futuro estancamiento.

El DF era el asiento de la mayor parte de la actividad económica, industrial, comercial y financiera de la metrópoli y, por lo tanto, de la mayoría de la oferta de empleo en la ZMVM, lo que daba lugar a intensos flujos pendulares de población de sus periferias hacia las áreas centrales donde se concentraba esta actividad. El desempleo ya estaba presente como manifestación de la no correspondencia entre la gran magnitud de los flujos acumulados de fuerza de trabajo migrante del campo a la metrópoli, la cual actuaba como su polo de atracción, y la capacidad de la economía metropolitana para generar empleo suficiente para absorberla dadas las características estructurales de la industria implantada; por ello, en la metrópoli ya se expresaban las formas callejeras de subsistencia de los desempleados, como el comercio en la vía pública (Pradilla, 1993^a: cap. 4).

Las *economías de aglomeración*, que habían sido un factor importante de la concentración económica en la metrópoli durante el periodo de industrialización, mostraban signos de transformación en su contrario, las *deseconomías de aglomeración*, que se manifestaban en la saturación vehicular en las grandes vialidades interiores y carreteras; la elevada contaminación ambiental, sobre todo atmosférica; los diferenciales salariales con otras áreas urbanas; la conflictividad sindical; y la pérdida de legitimidad de los gobiernos locales, designados por el Poder Ejecutivo federal en el caso del DF (Márquez y Pradilla, 2004).

El rápido aumento de la demanda de vivienda generada por el crecimiento poblacional y su penuria, sobre todo para los sectores de bajos ingresos y los desempleados carentes de capacidad económica y estabilidad laboral para adquirirla en el mercado privado o en los organismos públicos, se manifestaba en las vecindades deterioradas y hacinadas del Centro Histórico, en masivos procesos de ocupación irregular de tierras localizadas en las periferias urbanas —invasiones— y en

la presencia de fraccionadores “piratas” que especulaban con esta necesidad vital.⁴ La ocupación irregular de terrenos, la autoconstrucción de la vivienda, la lucha por la permanencia en ellos, la regularización de la tenencia y la obtención de servicios daban lugar a numerosos movimientos urbanos populares en la metrópoli, sobre los cuales existe una amplia bibliografía. Estos procesos de producción y consolidación del habitat popular fueron los que dieron lugar a una gran parte, quizás la mayoría, de la producción de la vivienda urbana metropolitana en esas décadas de urbanización acelerada.

La implantación habitacional sobre el territorio de los distintos sectores de ingresos se había desarrollado en forma segregada (Ruvalcaba y Schteingart, 1986: 108 y ss.), al igual que la dotación de infraestructura y servicios públicos, dando lugar a una creciente fragmentación socioterritorial que se profundizaba a partir de las acciones del sector inmobiliario capitalista, orientado a los sectores medios y altos, y de los gobiernos locales estructuralmente incapaces de revertir este proceso.

Durante las décadas de industrialización, urbanización y metropolización precedentes, la antigua centralidad urbana constituida en la ciudad colonial, ahora reconocida como Centro Histórico, se había expandido predominantemente hacia el sur-poniente, a partir del asentamiento de los nuevos soportes materiales del comercio, los servicios y la administración pública; sin embargo, la gran extensión alcanzada por la metrópoli había determinado el surgimiento de subcentros de comercio y servicios en los antiguos pueblos integrados a la trama urbana y otros lugares, y ya empezaba a notarse la formación de corredores terciarios a lo largo de los más importantes ejes de flujos de vehículos y personas. Estaba ya en curso una modificación sustantiva de la lógica de estructuración urbana que se materializaría en las tres décadas siguientes (Pradilla y Pino [2002], 2004).

A finales de la década de los sesenta se había echado a andar el proceso de construcción del Sistema de Transporte Colectivo Metro, pero su ampliación se suspendió entre 1970 y 1976 (Márquez y Pradilla, 2007: 150); el patrón de movilidad urbana de personas reposaba sobre el automóvil particular que había crecido significativamente, promovido por la política pública de construcción de vialidades primarias y confinadas, y un deficiente sistema de transporte colectivo en grandes camiones (“ballenas” y “delfines”, según la denominación popular) en manos de empresarios privados (Pradilla y Sodi, 2006: 101 y ss.).

En lo político, ya se evidenciaban dos hechos cruciales: por un lado, la desigualdad jurídico-política entre el DF y los municipios conurbados del Estado de México, derivada del estatuto de excepción que regía a la capital, el DF, y las limitaciones sufridas por un gobierno no electo democráticamente y subordinado al Poder Ejecutivo federal, que también restringía los derechos políticos de sus habitantes; y, por otro lado, las dificultades para la planeación y la gestión urbana metropolitana derivadas de la fragmentación.

2. La evolución demográfica y la expansión física

En este trabajo se adoptó la delimitación de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) establecida por el Departamento del Distrito Federal (DDF), la Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol) y el Gobierno del Estado de México en el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México (DDF *et al.*, 1996: 33), la cual mantuvieron el Consejo Nacional de Población (Conapo), el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y la misma Sedesol, en el documento publicado en 2007 bajo el título de “Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2005” (Conapo, 2007), por lo que se considera que la ZMVM está constituida por 76 unidades político-administrativas (UPA): 16 delegaciones del Distrito Federal (DF), 59 municipios del Estado de México y un municipio del estado de Hidalgo. En 2005, el área total del Distrito Federal era de 1 485 km² y el área total de los municipios integrados en la ZMVM correspondía a 6 368 km², por lo que la ZMVM tenía una extensión de 7 854 km², incluyendo áreas urbanas y no urbanas (Conapo, 2007).

En 2010 la población total de la ZMVM era de 20 116 842 personas, de las cuales 8 851 080 vivían en el Distrito Federal, 11 168 301 en los municipios conurbados del Estado de México y 97 461 en el municipio conurbado de Tizayuca del estado de Hidalgo.

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 "Cien Años de Censos de Población 1895-1995", INEGI, 1996

^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"

Esta delimitación de la ZMVM incluye un número importante de UPA heterogéneas en tamaño, población, densidades y actividades. El tamaño de las UPA difiere de manera significativa cuando se comparan los municipios con mayor extensión, Texcoco con 432.61 km² e Ixtapaluca con 327.4 km², frente a Papalotla con 3.19 km² y Jalatlaco con 4.73 km². También en el aspecto poblacional existen marcadas diferencias; por ejemplo, en 2010 cuatro UPA altamente urbanizadas albergaban a más de un millón de habitantes (Iztapalapa, Ecatepec de Morelos, Gustavo A. Madero y Nezahuálcoyotl), que, en contraste, coexistían con UPA básicamente rurales (Jilotzingo, Papalotla, Ayapango, Chiautla, Ecatingo, Nopaltepec, Tonanitla e Isidro Fabela), las cuales mostraban una densidad habitacional mínima, poca o nula continuidad urbana con la ZMVM, una limitada movilidad cotidiana por motivos

de trabajo hacia el resto de la zona metropolitana, y poblaciones de escala rural (localidades de menos de 2 500 habitantes). Sin embargo, institucionalmente se consideró que algunas de estas UPA rurales tenían un carácter estratégico para la planificación del desarrollo urbano de la zona metropolitana en el mediano y largo plazos, ya sea porque poseían en su interior áreas de alto valor ambiental, o porque contaban con zonas aptas para el desarrollo urbano que debían ser incorporadas de manera ordenada (Conapo, 2007: 19).

2.1 Etapas del crecimiento demográfico y papel de la migración y el crecimiento interno

El comportamiento demográfico de la ZMVM no ha sido homogéneo ni lineal y ha tenido múltiples determinantes como son la migración entre estados, la movilidad habitacional interna, el crecimiento natural, las características socioeconómicas y ambientales, y las políticas públicas. La evolución demográfica se encuentra vinculada a la evolución física, por lo que para su interpretación, además de los componentes puramente demográficos, se deben tomar en cuenta los factores morfológicos y funcionales que condicionan las tendencias principales de cambio urbano.

Durante el siglo XX se conjugaron tres procesos principales en la conformación demográfica de la ZMVM: 1) el crecimiento natural (nacimientos menos defunciones), 2) el crecimiento social (migración y movilidad habitacional), y 3) la absorción de poblaciones periféricas por la expansión de la zona urbana.

Como se puede apreciar en el cuadro “Tasa de crecimiento de la Ciudad de México y la ZMVM”, la dinámica del crecimiento de la ciudad en el siglo XX se puede esquematizar en tres grandes periodos: en el primero, de 1900 a 1940, hubo aumentos irregulares de la población; entre 1940 y 1970 se presentó un incremento vertiginoso (con tasas superiores a 5%); y en las últimas tres décadas del siglo XX se dieron tasas decrecientes y mucho más bajas (Negrete, 2000^a: 247), llegando a niveles mínimos en el DF en la primera década del siglo XXI.

Tasa de crecimiento de la ciudad de México y 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

Si estos datos se confrontan con las características de la expansión física de la zona urbana, dentro de estas grandes etapas se pueden encontrar ciclos relativamente periódicos. Con base en un trabajo de Priscilla Connolly (1988), Emilio Duhau (1998) formuló la hipótesis de la existencia de ciclos de expansión-consolidación-expansión del área urbanizada, mediante el estudio de las modalidades predominantes de producción del área construida y de la evolución de la población y las densidades de la zona metropolitana. En los ciclos de consolidación/densificación la producción habitacional, tanto formal como popular, cuenta con condiciones favorables, a saber, disponibilidad de crédito y

mejoramiento de la economía, lo que permite aumentar el ritmo de producción de viviendas y el mejoramiento y la ampliación del parque habitacional existente. Este proceso induce el aumento en los precios del suelo, lo que inhibe (relativamente) la urbanización de nuevas áreas. De manera inversa, los ciclos de expansión obedecen a un encarecimiento del crédito que induce a la autoconstrucción en nuevas periferias, las cuales tienen una oferta barata de suelo (Duhau, 1998: 187).

De acuerdo con esta hipótesis, podemos esquematizar las siguientes fases de crecimiento físico: el periodo 1940-1960 constituye una etapa de expansión; el periodo 1960-1980, una de consolidación; entre 1980-1990, una nueva etapa de expansión (Duhau, 1998: 186). Siguiendo la metodología comentada, 1990-2000 debería constituir nuevamente una etapa de consolidación y 2000-2010 una de expansión. A continuación, se describirá en mayor detalle cada etapa.

Para Duhau y Giglia (2008) los años cincuenta del siglo xx constituyeron la etapa de construcción de la trama que sustentó la expansión urbana coincidente con el proceso de industrialización y la consecuente atracción de población migrante. La construcción de nuevas vías de comunicación en los cincuenta determinó la articulación de la metrópoli: “la expansión hacia el norte se vinculó con importantes decisiones en materia de fomento industrial y de localización de las estaciones terminales de ferrocarriles de carga y de pasajeros” (Duhau y Giglia, 2008: 117). El proceso de industrialización que inició en Azcapotzalco dio como resultado una expansión del área urbana al incorporar colonias populares obreras, proceso que pronto se amplió a Tlalnepantla y Naucalpan, debido a que en la misma década se aplicaron una serie de restricciones al establecimiento de industrias en el Distrito Federal, lo que, combinado con las facilidades que se otorgaron simultáneamente en los municipios colindantes, dio inicio a un crecimiento desordenado de la industria (Espinosa, 2003: 288). También fue importante la política de control en la construcción de fraccionamientos habitacionales dentro del área del Distrito Federal (Álvarez [1998], 2005: 30), que aplicó la administración del regente Ernesto P. Uruchurtu de 1952 a 1966, la cual impulsó la urbanización formal e informal de los municipios colindantes y el inicio de su proceso de conurbación con el DF, sobre todo de Naucalpan y el área que sería el municipio de Nezahualcóyotl al oriente (Duhau y Giglia, 2008: 117-118).

Los desplazamientos de población intrametropolitanos fueron la causa principal de la expansión física de la metrópoli sobre el Estado de México, los cuales pueden considerarse cambios de domicilio dentro de la ciudad más que una migración entre estados. Entre 1965 y 1970 uno de cada tres habitantes del DF que se trasladaron al Estado de México se fue a vivir a Nezahualcóyotl, lo cual explica el explosivo crecimiento poblacional de este municipio. Entre 1960 y 1970 el Estado de México autorizó fraccionamientos de tipo popular y medio en Coacalco, y de tipo medio y alto en Naucalpan y Tlalnepantla (Duhau y Giglia, 2008: 118), municipios industriales por excelencia que colindan con el Distrito Federal; cada uno de estos municipios recibió 22.5% y 19.1% de la población que se movió de esta entidad hacia el Estado de México, mientras Ecatepec, además del desarrollo como zona industrial, se convirtió en ese lapso en un municipio de fuerte atracción poblacional con cerca de 15% de los antiguos residentes del Distrito Federal que se mudaron a los municipios metropolitanos del Estado de México (Negrete, 2000^b: 268). También en los años setenta

se desarrollaron nuevas zonas industriales en los municipios de Tultitlán y Cuauhtitlán.

La década de los setenta se considera un periodo de consolidación del área urbana influida por el mejoramiento de los niveles de ingreso, la regularización de asentamientos (fraccionamientos y colonias) y la implantación de mecanismos públicos de financiamiento de vivienda media y de interés social, sobre todo conjuntos habitacionales (Duhau y Giglia, 2008: 118-119). En este periodo, la migración tuvo un papel determinante en el crecimiento urbano: en 1970, alrededor de 35% de la población y más de 50% de la población mayor de 20 años no había nacido en la ciudad de México (Messmacher, 1987: 41). Adicionalmente, los municipios de Cuauhtitlán Izcalli, Chalco, Chicoloapan, Ixtapaluca, Nicolás Romero y Tecámac se integraron como parte de la ZMVM, con lo que el número de municipios conurbados ascendió a 17 (FEECM, 2000^a: 31).

Hacia 1980 se alcanzó el grado máximo de concentración poblacional respecto del país ya que 19.4% de los mexicanos se encontraba viviendo en la metrópoli (Negrete, 2000^a: 248); sin embargo, el ritmo de crecimiento de la población disminuyó notablemente. Entre 1985 y 1990, Ecatepec y Nezahualcóyotl pasaron de actuar como municipios de gran atracción poblacional a convertirse en “trampolines poblacionales” al ser el origen de la población que se situó en el municipio de Chalco (Negrete, 2000^b), un gigantesco asentamiento habitacional que se inició como invasión y que fue regularizado con estrategias clientelares a inicios de los noventa mediante el programa gubernamental denominado Solidaridad.

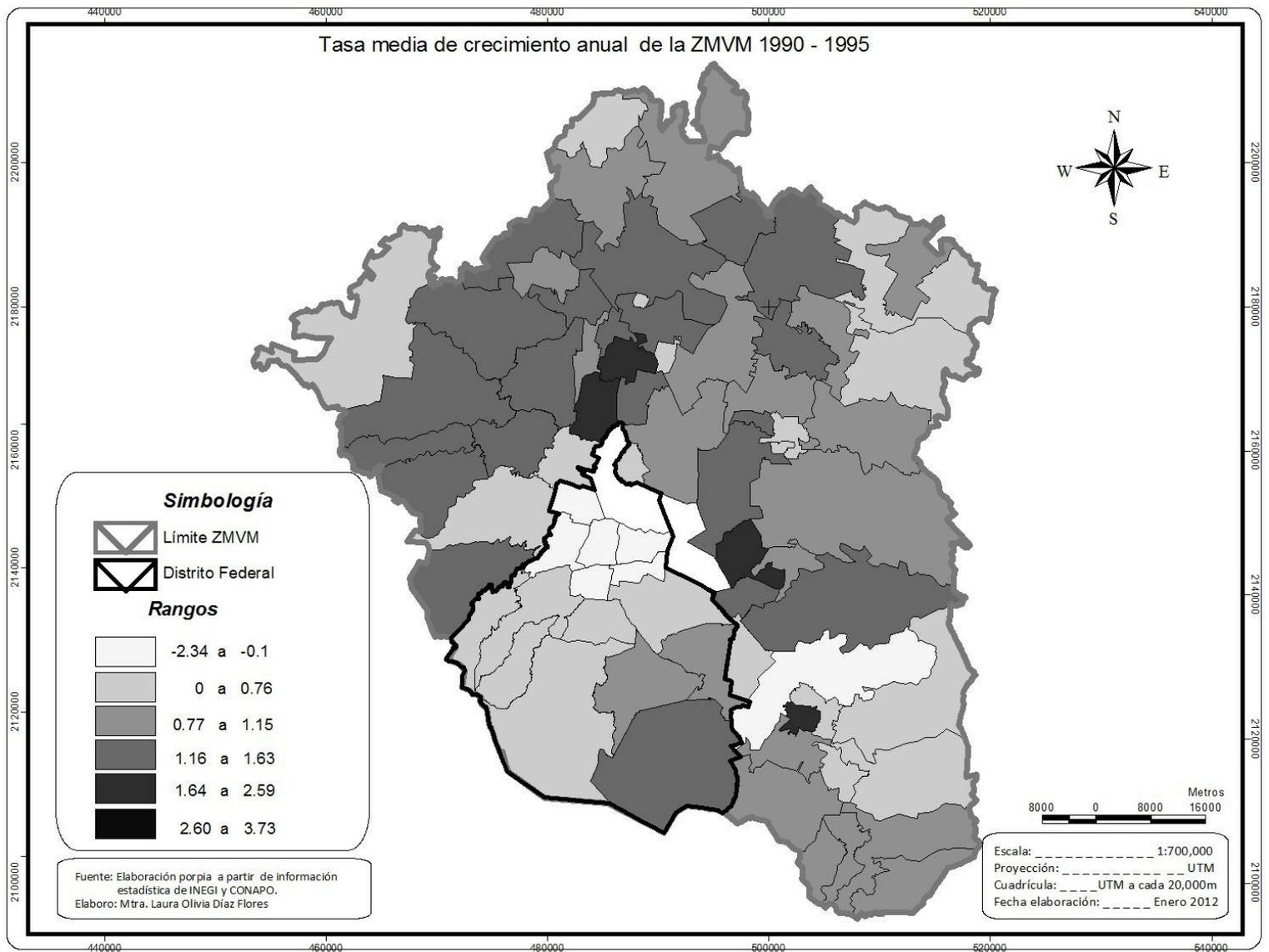
La contribución migratoria tendió a disminuir en la década de 1980 y para 1990 la tasa de migración neta se redujo significativamente y comenzó a aumentar la importancia del crecimiento natural. Colonizados por la movilidad habitacional proveniente del DF, se incorporaron a la ZMVM 10 municipios del Estado de México: Acolman, Atenco, Jaltenco, Melchor Ocampo, Nextlalpan, Teoloyucan, Tepetzotlán, Texcoco, Tultitlán y Zumpango, incrementando así el área urbana en 45% (FEECM, 2000: 31); este proceso disminuyó la densidad de población, lo que refuerza el argumento de que los ochenta constituyeron una fase de expansión.

En contraste, en los noventa se volvió a presentar un periodo de consolidación y densificación de las áreas urbanizadas irregularmente durante el periodo previo, pues no se produjeron procesos masivos de urbanización popular (Duhau y Giglia, 2008: 119). En ese momento, se consideraba que la ZMVM estaba integrada por 16 delegaciones y 34 municipios, a partir de la incorporación de siete municipios: Chiautla, Chiconcuac, Papalotla, Teotihuacán, Tepetlaoxtoc, Tezoyuca y Valle de Chalco Solidaridad.

Como se aprecia en los siguientes mapas, es una constante que desde 1990 las tasas de crecimiento presenten incrementos negativos o muy bajos en las delegaciones del DF llamadas “centrales” y se mantengan tasas medias a altas en la mayor parte de los municipios del Estado de México, por lo que se puede pensar en una cierta compensación demográfica que mantuvo los valores de población de la ZMVM: mientras el DF perdía población, los municipios conurbanos continuaba creciendo.

En el periodo 1990-1995, los municipios que destacaron por sus tasas de mayor crecimiento fueron: Chimalhuacán (2.59%), Tultepec (2.33%), Tultitlán (1.89%), Temamatla (1.80%), Nextlalpan

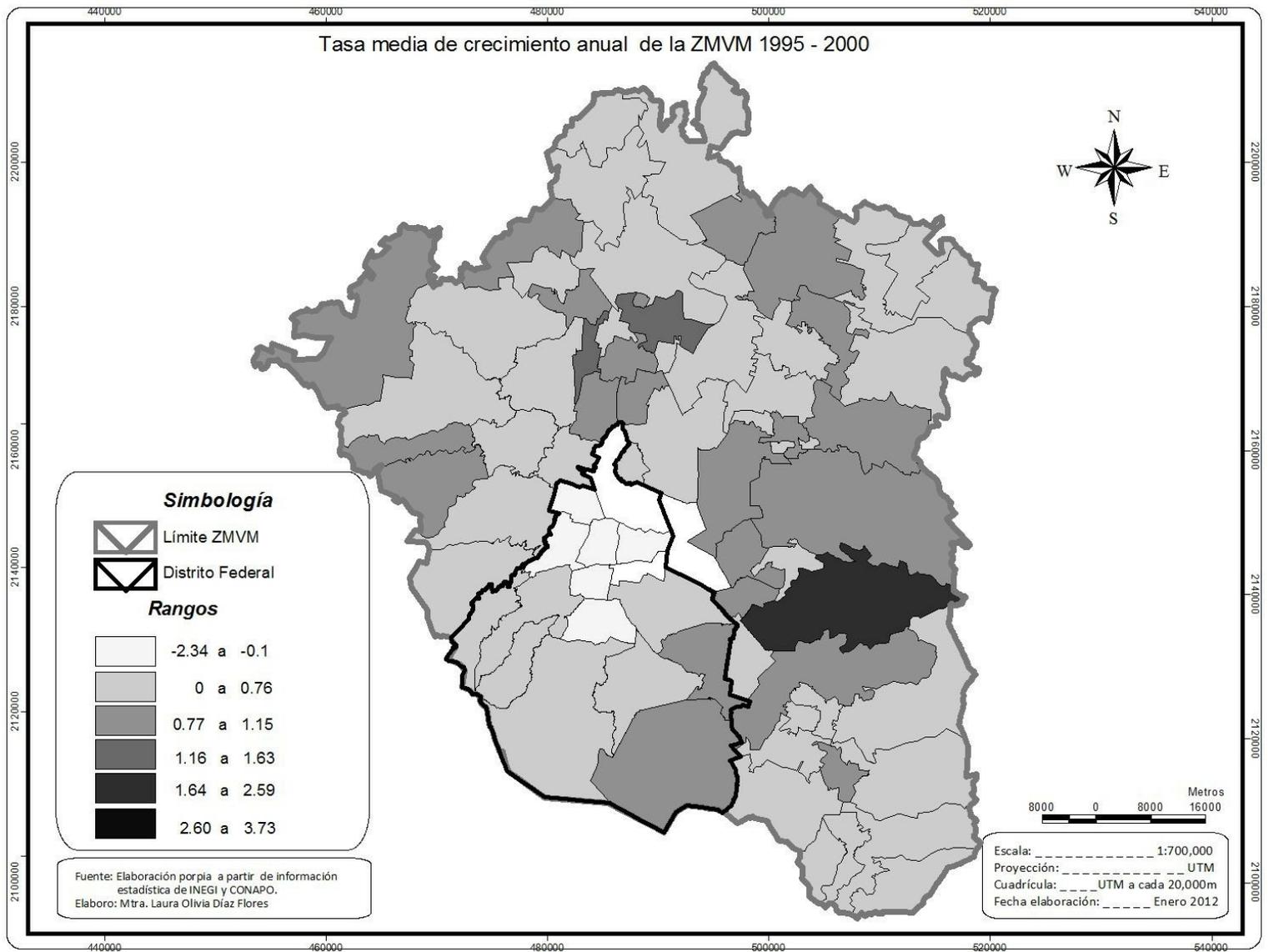
(1.63%) y Jilotzingo (1.59%). Como se observa, son municipios cercanos al DF y se ubican sobre todo al norte y oriente de la metrópoli.



En esta etapa se observa una aberración estadística en el municipio de Chalco, el cual presenta una tasa negativa demasiado alta (-2.34%) aun cuando todavía se encontraba en un intenso proceso de crecimiento por invasión, lo cual se debió a la división administrativa del municipio para la creación del municipio de Valle de Chalco Solidaridad en las áreas invadidas.

Como UPA expulsoras de población, además de las delegaciones consideradas “centrales” — Miguel Hidalgo (-0.55%), Benito Juárez (-0.49%), Cuauhtémoc (-0.49%), Venustiano Carranza (-0.34%)—, se incorporaron a esta tendencia Iztacalco (-0.34%), Azcapotzalco (-0.21%) y Gustavo A. Madero (-0.04%).

Mención especial merece el municipio de Nezahualcóyotl (-0.09%), el primer municipio conurbado que aparece como expulsor de población debido primordialmente al crecimiento de las familias y su desdoblamiento; recordemos que esta zona se urbanizó de manera acelerada a inicios de los años setenta y que los hijos de los colonos iniciaron la formación de nuevos hogares en este periodo, dirigiéndose a municipios relativamente cercanos como Chalco y Chimalhuacán.

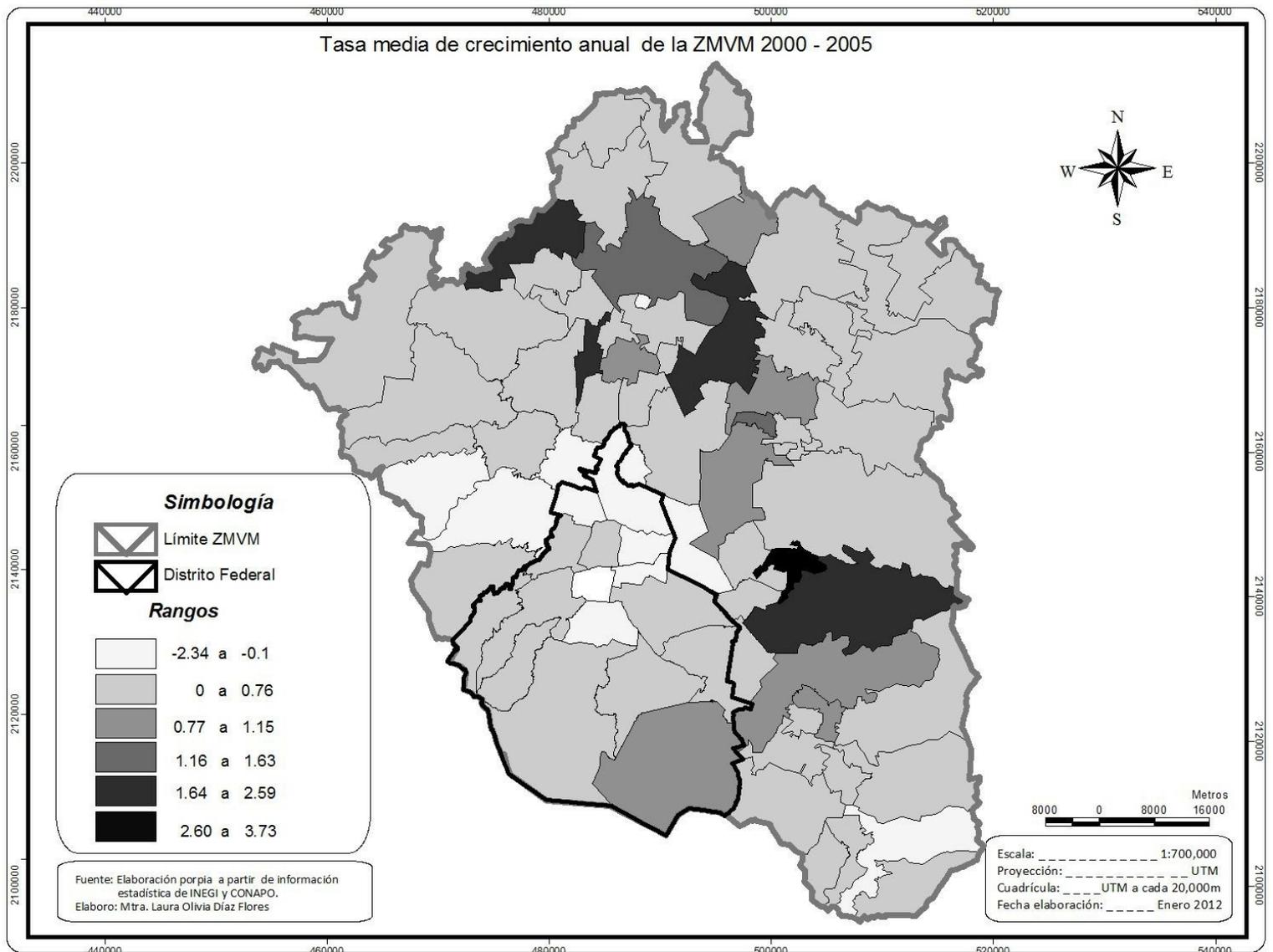


En el periodo 1995-2000 cambiaron significativamente los municipios con las mayores tasas de crecimiento; los nuevos municipios en esta situación fueron: Ixtapaluca (2.26%), Cuautitlán (1.39%), Nextlalpan (1.3%), Chalco (1.08%), Isidro Fabela (1.06%), Villa del Carbón (1.06%) y Coacalco de Berriozábal (1.05%), lo que indica que se mantuvo una tendencia de crecimiento al oriente y al norponiente.

En la situación de UPA expulsoras de población se mantuvieron las del quinquenio anterior aunque con tasas negativas menores: Venustiano Carranza (-0.24%), Cuauhtémoc (-0.23%), Azcapotzalco (-0.16%), Miguel Hidalgo (-0.16%), Benito Juárez (-0.13%), Gustavo A. Madero (-0.09%), Iztacalco (-0.09%) y Nezahualcóyotl (-0.03%); destaca además la incorporación de la delegación Coyoacán (-0.1%).

En la primera década de 2000 se hizo evidente la disminución de la atracción de migración del Distrito Federal y, en menor medida, del Estado de México, al mismo tiempo que ambas entidades aumentaban su participación en la emigración, por lo que la ZMVM presentó un balance migratorio negativo. A partir de 2000, la ZMVM experimentó una expansión física constante en la periferia, donde el suelo más barato atrajo a inmigrantes, en su mayoría población de bajos ingresos de la

misma zona metropolitana. El bajo costo del suelo atrajo también a las inmobiliarias que, gracias a los cambios en la política agraria y la de vivienda, irrumpieron masivamente en el mercado de vivienda de interés social.

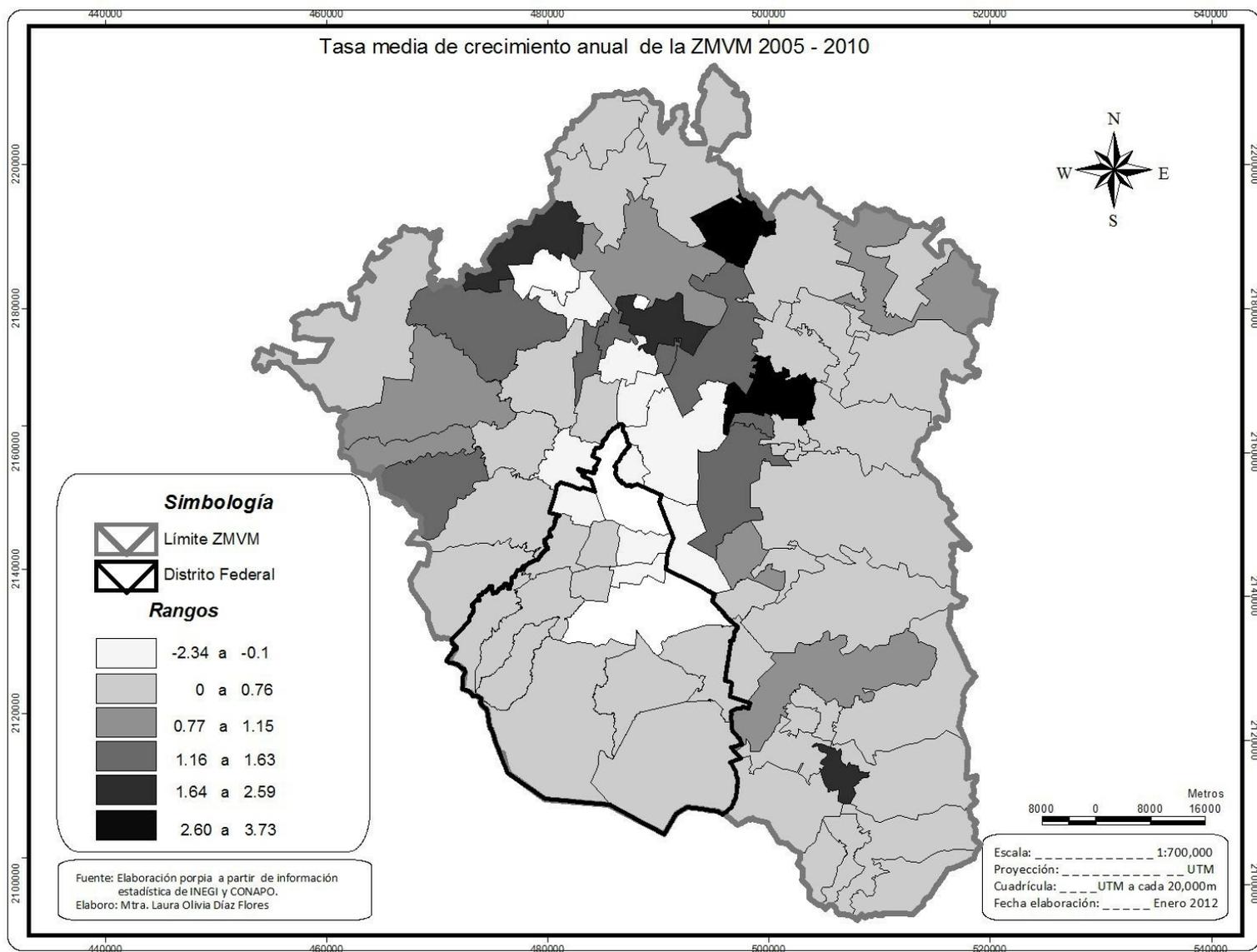


En el quinquenio 2000-2005 destaca una urbanización popular importante, a la manera de las grandes invasiones de las décadas anteriores, en el municipio de Chicoloapan, el cual creció a una tasa media anual de 3.73%; también fueron importantes en términos de crecimiento Tecámac (2.2%), Huehuetoca (2.17%), Cuautitlán (1.85%), Ixtapaluca (1.81%), Tezoyuca (1.47%), Zumpango (1.24%), Acolman (1.14%) y Atenco (1.08%). Es importante destacar que municipios como Tecámac y Huehuetoca debieron su crecimiento a la política habitacional que favoreció la creación de grandes conjuntos de vivienda unifamiliar de interés social promovidos por el capital inmobiliario y en parte financiados por los organismos federales de financiamiento de vivienda (Duhau, 2008).

También las UPA expulsoras de población presentaron cambios significativos en este periodo. Destacan tres municipios conurbados: Nezahualcóyotl (-0.36%), Tlalnepantla de Baz (-0.27%) y Naucalpan de Juárez (-0.22%); en tanto que las delegaciones que más perdieron población fueron Iztacalco (-0.2%), Azcapotzalco (-0.18%), Gustavo A. Madero (-0.17%), Venustiano Carranza

(-0.17%), Coyoacán (-0.1%) y Benito Juárez (-0.08%). En conjunto, se observa en el DF una disminución en la pérdida de población e incluso delegaciones consolidadas como Miguel Hidalgo (0.01%) y Cuauhtémoc (0.05%) dejaron de perder población y entraron en rangos de mantenimiento de sus habitantes.

Si bien el crecimiento periférico y la suburbanización generaron registros de emigración neta en el DF, destaca que un porcentaje importante se refiere a migración entre UPA relativamente cercanas, lo que exige analizar la migración a nivel más desagregado (CEPAL, 2010).



En el mapa “Tasa media de crecimiento anual de la ZMVM 2005-2010” se observa una tendencia de crecimiento hacia el norte, sobre todo en el eje que representa la carretera a Pachuca, Hidalgo, en donde los municipios colindantes se han urbanizado a partir de la ubicación de grandes desarrollos inmobiliarios, como en el caso de Tecámac. Las UPA con la tasa media de crecimiento poblacional más elevada en el periodo 2005-2010 fueron los municipios de Acolman (2.79%), Tizayuca (2.65%), Huehuetoca (2.52%), Nextlalpan (2.09%) y Ayapango (1.64%); sobresale el hecho de que los municipios con altas tasas de crecimiento no se mantienen como tales por largos periodos de tiempo, presentándose variaciones importantes en los periodos quinquenales analizados.

En las estadísticas de UPA con tasas negativas se destacan los municipios de Tultepec (-0.91%) y Teoloyucán (-0.77%); sin embargo, estas variaciones se deben a la poca población relativa que presentan (menos de 100 000 habitantes) y a problemas administrativos de delimitación territorial con los municipios vecinos, lo que genera variaciones atípicas en los censos de población.

En las UPA que se han mantenido estables como expulsoras de población, se registran tasas muy reducidas: Venustiano Carranza (-0.19%), Tlalnepantla de Baz (-0.15%), Iztacalco (-0.14%), Coacalco de Berriozábal (-0.14%), Nezahualcóyotl (-0.13%), Azcapotzalco (-0.13%), Ecatepec de Morelos (-0.1%), Coyoacán (-0.06%), Coyotepec (-0.04%), Gustavo A. Madero (-0.03%), Jaltenco (-0.01%) e Iztapalapa (-0.01%). Para González (2007), la pérdida de población en ciertos ámbitos territoriales se explica por cualidades locales que los hacen poco atractivos para su repoblamiento; esto, válido también para otras delegaciones del Distrito Federal, se compensa por razones estructurales que mantienen el crecimiento (González, 2007: 359).

En la lista de UPA expulsoras de población destacan Ecatepec de Morelos e Iztapalapa por sus relevantes 1 656 107 y 1 815 786 habitantes en 2010, respectivamente, lo que significa que aun con tasas tan bajas, estas dos UPA sumadas significarían una variación de población de 37 253 personas, casi el tamaño total de municipios como Coyotepec, que en 2010 contaba con 39 030 personas.

Volviendo a una perspectiva más amplia, en los últimos 30 años se ha dado un gran incremento en la superficie total ocupada; en este proceso destacan los últimos 10 años, durante los cuales prácticamente se duplicó la extensión del área urbana.

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 información INEGI 2010 y CONAPO 2005

De acuerdo con estas tendencias y por medio de la medición de la superficie total ocupada, además de la densidad poblacional que se muestra en el cuadro “Superficie ocupada en la ZMVM 1980-2010”, se puede afirmar que el periodo 2000-2010 constituyó una fase de expansión en la que un número importante de municipios se incorporaron al área urbanizada con densidades demográficas relativamente bajas; en este periodo destacaron los casos de Chimalhuacán, Atizapán, Ixtapaluca, Nicolás Romero y Tecámac, los cuales alcanzaron poblaciones que oscilan entre 300 000 y medio millón de personas.

Como se ha mencionado en los análisis de cada mapa, de 1990 a 2010, sobre todo si se comparan los municipios con las mayores tasas de crecimiento, se observan variaciones puntuales y poca regularidad en las tendencias, lo cual indica que se trata de fluctuaciones atípicas que probablemente se deben a eventos particulares como: la construcción de grandes conjuntos habitacionales, cambios en la división político-administrativa, la atracción de nuevas zonas industriales o la regularización

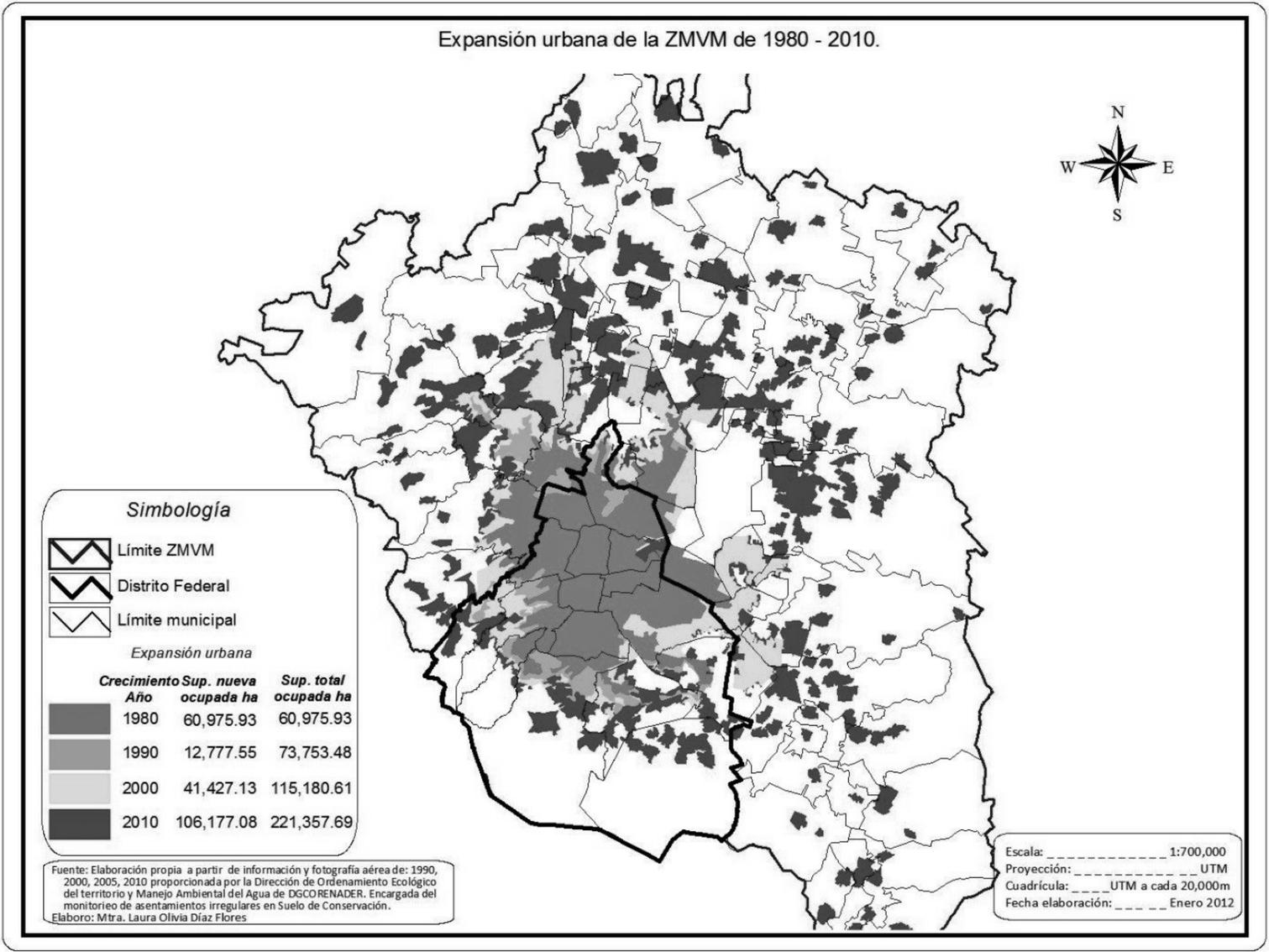
de invasiones. En este sentido, las tasas de crecimiento observadas en el conjunto de las delegaciones y municipios metropolitanos no se deben a variaciones significativas en cuanto al crecimiento natural, sino al crecimiento social, el cual es muy dispar entre las unidades político-administrativas menores; esto refleja la importancia tanto de los movimientos migratorios desde fuera de la ZMVM, como de los intrametropolitanos (Negrete, 2000^a: 249).

Un proceso destacado es la multiplicación de UPA con crecimiento total y social negativo. Se trata de un conjunto cada vez mayor de unidades que pierden población residente, la cual se ve desplazada a zonas periféricas o incluso fuera de la zona metropolitana. Las primeras en experimentar un decrecimiento poblacional fueron las delegaciones centrales del Distrito Federal (Negrete, 2000^a: 249) y se observa que este fenómeno se ha extendido hasta abarcar municipios contiguos al DF. Sin embargo, actualmente las tasas negativas ya no son tan elevadas como en el periodo 1990-1995, cuando se estimaba que salían de las delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza un aproximado de 69 409 habitantes (Porrás [1997], 1999: 47). Para el periodo 2005-2010 fueron entre 0.2% y 0.1%, lo que implica que, de mantenerse constantes las tasas, una UPA tardaría décadas en perder una parte significativa de su población.

En cuanto a la zona sur, destaca la similitud de crecimiento entre las delegaciones con suelo de conservación en el DF (Cuajimalpa, Tlalpan, Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta), y el resto de las UPA periféricas, lo que indicaría que las restricciones legales al crecimiento urbano no están operando pues no han afectado su crecimiento poblacional.

Una característica del análisis en la escala de las UPA es que muchas de ellas son poco homogéneas en su interior, por lo que pueden dar una perspectiva sesgada. Por ejemplo, algunos municipios cuentan al mismo tiempo con áreas urbanas en proceso de crecimiento acelerado, y también con poblaciones menores que no se han incorporado a esta tendencia, lo que disminuye estadísticamente su relevancia, como es el caso de los municipios de Texcoco e Ixtapaluca; por ello es necesario disminuir la escala de análisis a nivel de áreas geoestadísticas menores para tener una imagen más precisa de los procesos.

Expansión urbana de la ZMVM de 1980 - 2010.



En el mapa de “Expansión urbana de la ZMVM 1980-2010” se muestra la ocupación urbana durante las tres últimas décadas. Hasta principios de los años ochenta la urbe continuaba siendo muy compacta y su densidad se mantenía como un parámetro muy estable (Garza, 2000^d: 240). Sin embargo, la superficie ocupada de la ZMVM se ha triplicado entre 1980 y 2010: en 1980 correspondía aproximadamente a 60 975.93 ha, mientras que en 2010 son 221 357.69 las hectáreas urbanizadas.

Destacan a partir de 2000 las discontinuidades en la ocupación del suelo recién urbanizado con múltiples comunidades periféricas en proceso de integración pero separadas por espacios aún no urbanizados. Esto puede deberse a las siguientes condiciones: *a)* la existencia de accidentes geográficos como lagos, sierras, lomeríos, etc.; *b)* la presencia de tierras ejidales que conservan usos agrícolas; *c)* terrenos libres en los intersticios de las nuevas zonas urbanizadas, los cuales son mantenidos por sus propietarios como áreas para la especulación futura (Pradilla, 2011); *d)* el efecto residual de la política de adquisición de suelo barato, en razón de la lejanía, de los promotores inmobiliarios en la construcción de mega conjuntos de vivienda de interés social; *e)* la existencia de equipamientos de escala metropolitana como tiraderos y zonas de reserva ecológica; y *f)* zonas agrícolas ejidales aún productivas que impiden la continuidad del suelo urbano. Esto ha reforzado

una forma fragmentada de crecimiento físico descrita en sus inicios por Garza como:

Una especie de archipiélago conformado por pequeños islotes urbanos, los cuales presentan grandes desigualdades en términos de su nivel de integración al área urbana y en su dotación de infraestructura, equipamiento y servicios (Garza, 2000^d: 239).

En 2010 los municipios periféricos de la ZMVM se observaban como un área metropolitana extensa, desigual y aún no integrada de manera ininterrumpida. Según Duhau y Giglia (2008), los intersticios serán rellenados eventualmente con nuevas construcciones, hasta formar una trama compacta, aunque no necesariamente de alta densidad demográfica (Pradilla, 2011). Si esta hipótesis es cierta, hablaríamos de una *periferia transitoriamente* dispersa y no de una “ciudad dispersa” o “difusa”, como lo hacen algunos investigadores (Delgado, 2003).

En un balance migratorio amplio con el resto del país, la migración a la ZMVM tuvo su momento culminante hacia 1970, cuando el flujo de inmigrantes representó 38.2% del total de movimientos interestatales del país. A partir de entonces su importancia relativa ha ido decreciendo (Negrete, 2000^b: 265) ya que se encontraban muy cercanos los valores de las personas que migraban y las que arribaban.

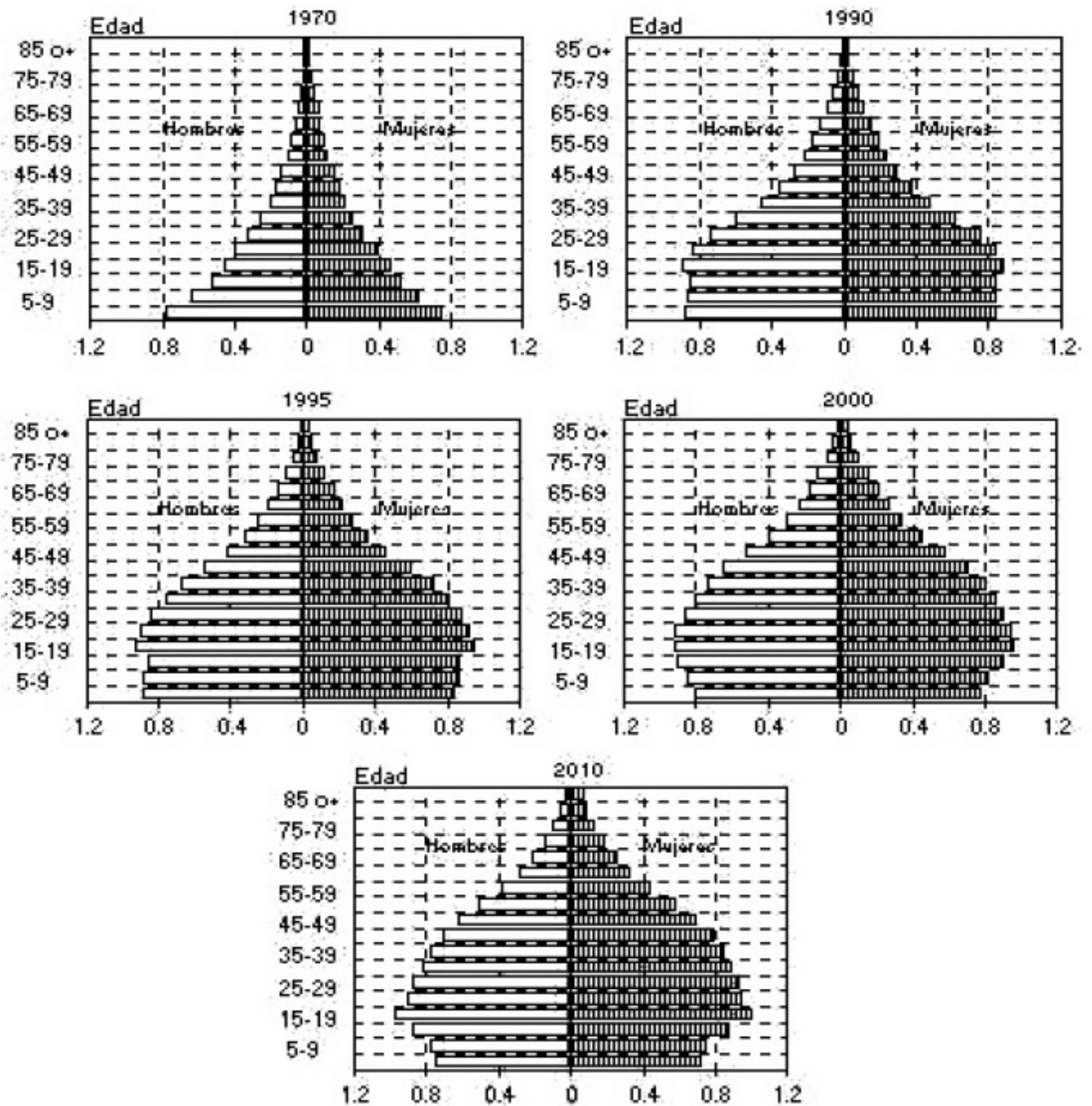
Respecto de la ocupación de la población migrante, del total de individuos que dejaron la ZMVM 25.8% era personal altamente calificado; como contrapartida, la ZMVM recibió sólo 15.5% de esa clase de personal. El principal sector de actividad de los migrantes son los servicios, con 55% de los que arriban y 39% de los que emigran. Sin embargo, debemos destacar que dentro del sector servicios existen grandes contrastes, en tanto que en los servicios a la producción se encuentran la mano de obra más calificada y los mejores niveles salariales, mientras que en los servicios al consumo hay una abierta precarización y dominan las actividades informales (Rionda, 2007: 253).

En cuanto a la estructura de edad, la población nacional experimenta una tendencia a la disminución de la población joven: según el Conapo, entre 2000 y 2030 la población de cero a cinco años disminuirá de 13.4 millones a 10.1 millones, y la de seis a 14 años pasará de 20.3 millones a 15.9 millones; en contraparte, la población de 15 a 64 años aumentará de 61.7 millones a 85.7 millones, y la población de 65 años y más pasará de 4.5 millones a 15.3 millones. En el caso de la ZMVM, las pirámides poblacionales reflejan estas tendencias, como lo muestra la gráfica “Pirámides poblacionales de la Zona Metropolitana del Valle de México 1970-2010”.

Si se relaciona la edad con la estructura socioterritorial, observamos una tendencia que se ha mantenido por varios lustros: un éxodo de familias jóvenes con hijos hacia la periferia, acompañado del envejecimiento poblacional del centro y una concentración territorial de población migrante en los municipios conurbados (González, 2007: 359). La migración mayoritariamente formada por adultos jóvenes que se han desplazado del Distrito Federal a los municipios conurbados y a otras entidades federativas también contribuye indirectamente a aumentar el porcentaje de población de 65 años o más en el Distrito Federal y a disminuirlo en los municipios a donde van a residir (Ziccardi, 2010: 17). Estos datos implican que en el DF aumenta la demanda de servicios para las personas de

la tercera edad; en cambio, se presenta una disminución de la demanda de atención infantil (FEECM, 2000: 37).

Pirámides poblacionales de la Zona Metropolitana del Valle de México 1970-2010



Fuente: Conapo, 2000, Estimaciones y proyecciones de población.

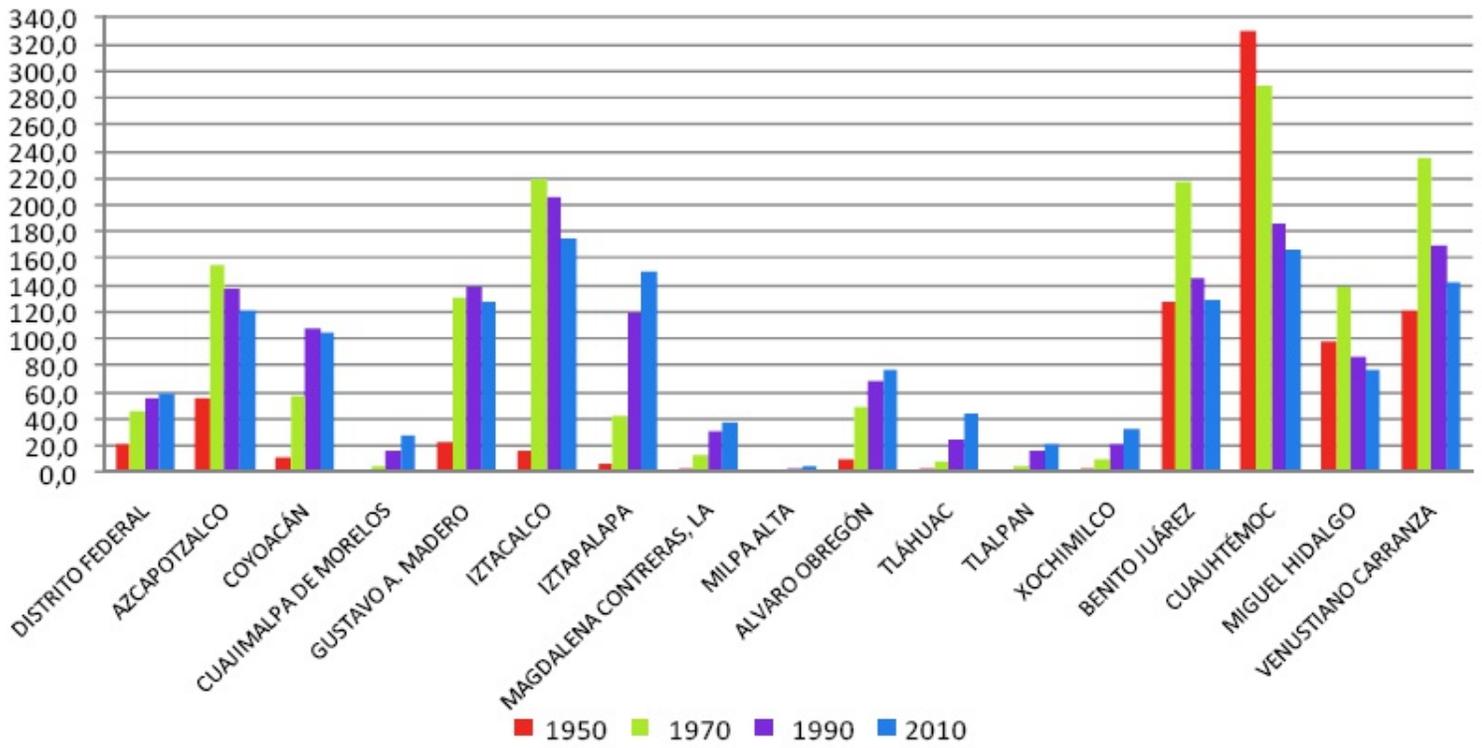
2.2. Densidades demográficas diferenciales, estabilización de la población de las áreas centrales y crecimiento poblacional de las periferias

Las 76 unidades político-administrativas (UPA) que conforman la zona metropolitana presentan valores totales de población que van de unos cuantos miles a un millón y medio de personas; asimismo, las densidades poblacionales van desde dos habitantes por hectárea en los municipios rurales periféricos hasta cerca de 200 habitantes por hectárea en las colonias populares consolidadas.

La densidad se debe confrontar con características particulares de las ciudades, como la altura de las edificaciones, el nivel de segregación socioespacial, el hacinamiento y el porcentaje de áreas públicas y libres, lo que influye en aspectos determinantes de la calidad de vida.

Si se toma en cuenta la superficie total de las UPA, incluyendo áreas urbanas y no urbanas, la extensión de la ZMVM abarca 7 853.93 km². En 2005 había 19 239 910 habitantes, de modo que tenemos 2 449.72 hab/km² (24.49 hab/ha); sin embargo, si tomamos en cuenta únicamente el área urbana que, de acuerdo con el INEGI en 2005 era de aproximadamente 1 291.93 km², el valor se eleva a 14 892.39 hab/km², o bien 148.92 hab/ha. El dato de densidad también varía dependiendo de las UPA consideradas para el área metropolitana: por ejemplo, González (2007) estableció que para el año 2000 la densidad promedio de la ZMVM era de 170.7 hab/ha. También influye el uso de indicadores de densidad bruta o densidad media urbana, como lo aplica el Conapo, lo que se refleja en índices mucho mayores. Por ejemplo, para el Conapo, en 2005, en el contexto nacional, la ZMVM presentaba los valores de densidad más altos (166.0 hab/ha), seguida por la zona metropolitana de Guadalajara (133.2 hab/ha), León (128.9 hab/ha), Cancún (119.1 hab/ha), Veracruz (118.3 hab/ha) y Monterrey (116.6 hab/ha) (Conapo, 2007: 34-35).

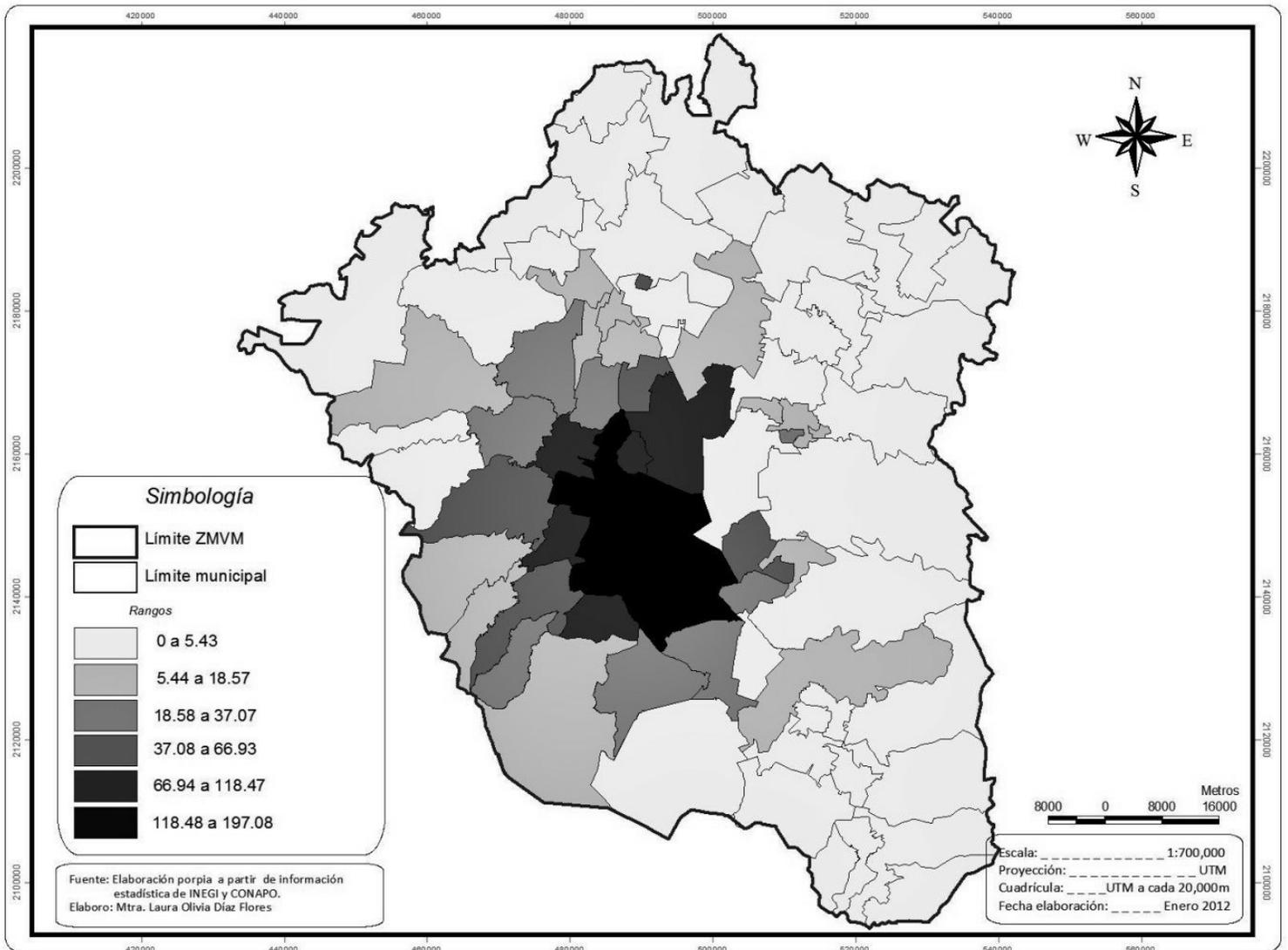
Regresando a los procesos internos de la ZMVM y en relación con la densidad poblacional bruta, se observa que las delegaciones consolidadas han registrado y mantenido los valores más altos de densidad poblacional, pese a la reducción en las últimas décadas; específicamente, las delegaciones consideradas como “ciudad central”: Benito Juárez, Cuauhtémoc y Venustiano Carranza. Sin embargo, otras delegaciones como Iztacalco, Iztapalapa, Gustavo A. Madero y Azcapotzalco empiezan a alcanzar en densidad a las delegaciones históricamente más densas.



Fuente: Ziccardi, 2010, con base en los censos de población de 1950, 1970, 1990; 2010, estimación Conapo.

En 1990, nueve UPA del DF rebasaban una densidad bruta de 100 habitantes por hectárea: Nezahualcóyotl (197.08 hab/ha), Iztacalco (193.18 hab/ha), Cuauhtémoc (182.31 hab/ha), Venustiano Carranza (153.90 hab/ha), Benito Juárez (152.64 hab/ha), Gustavo A. Madero (144.68 hab/ha), Azcapotzalco (141.54 hab/ha), Iztapalapa (131.38 hab/ha), y Coyoacán (118.47 hab/ha); como se observa en el mapa estas UPA son contiguas. Destaca que en esta etapa Nezahualcóyotl, urbanizada principalmente a inicios de los setenta, era una zona aún en proceso de consolidación en cuanto al área construida y la infraestructura, pero ya había alcanzado una población máxima de 1 256 115, la cual disminuiría levemente al cabo de 20 años.

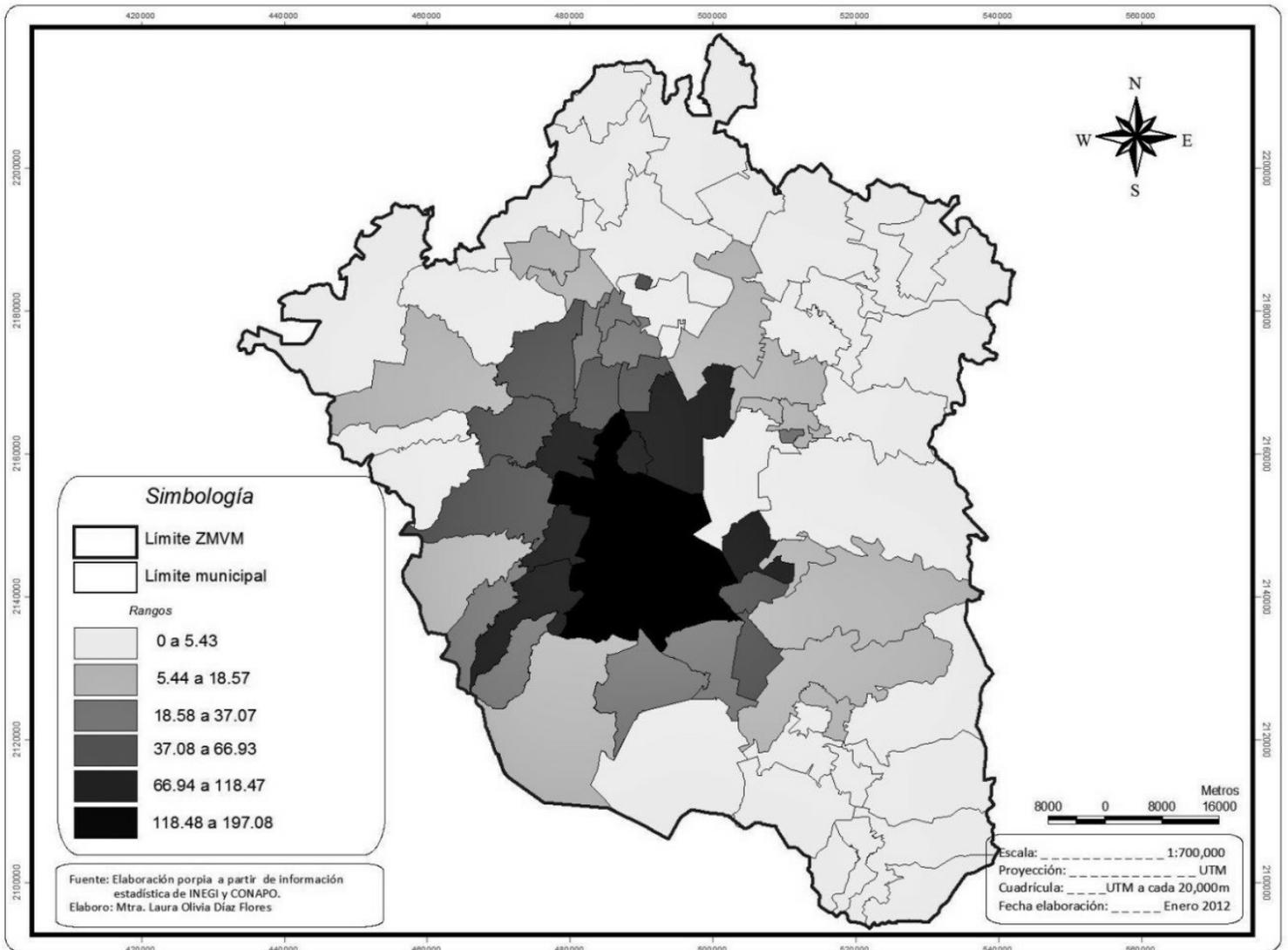
Densidad bruta del área total por hectáreas de la ZMVM 1990



En Iztacalco la alta densidad se explica por la existencia de unidades habitacionales en edificios con una altura típica de cinco pisos, lo que permitió la existencia de una población relativamente elevada de 448 322 habitantes en una extensión territorial limitada (21.34 km²), población que también decrecería progresivamente entrando el siglo XXI.

De acuerdo con el ciclo de consolidación de Duhau que hemos mencionado, en los municipios industrializados conurbados aledaños del nor-poniente, como Naucalpan y Tlalnepantla, se dio un aumento de la densidad entre 1990 y 1995; éstos alcanzaron un pico hacia 2000 e iniciaron tendencias a la baja hacia 2010; en el caso de Naucalpan pasó de 50.22 hab/ha en 1990 a un máximo de 54.82 hab/ha en 2000, para empezar una ligera reducción en 2010 al pasar a 53.23 hab/ha. El vecino municipio de Tlalnepantla tenía 91.07 hab/ha en 1990 y llegó también en 2000 a un pico de 93.48 hab/ha, para iniciar una reducción que lo llevó a una densidad de 86.07 hab/ha en 2010, como se observa en las imágenes siguientes:

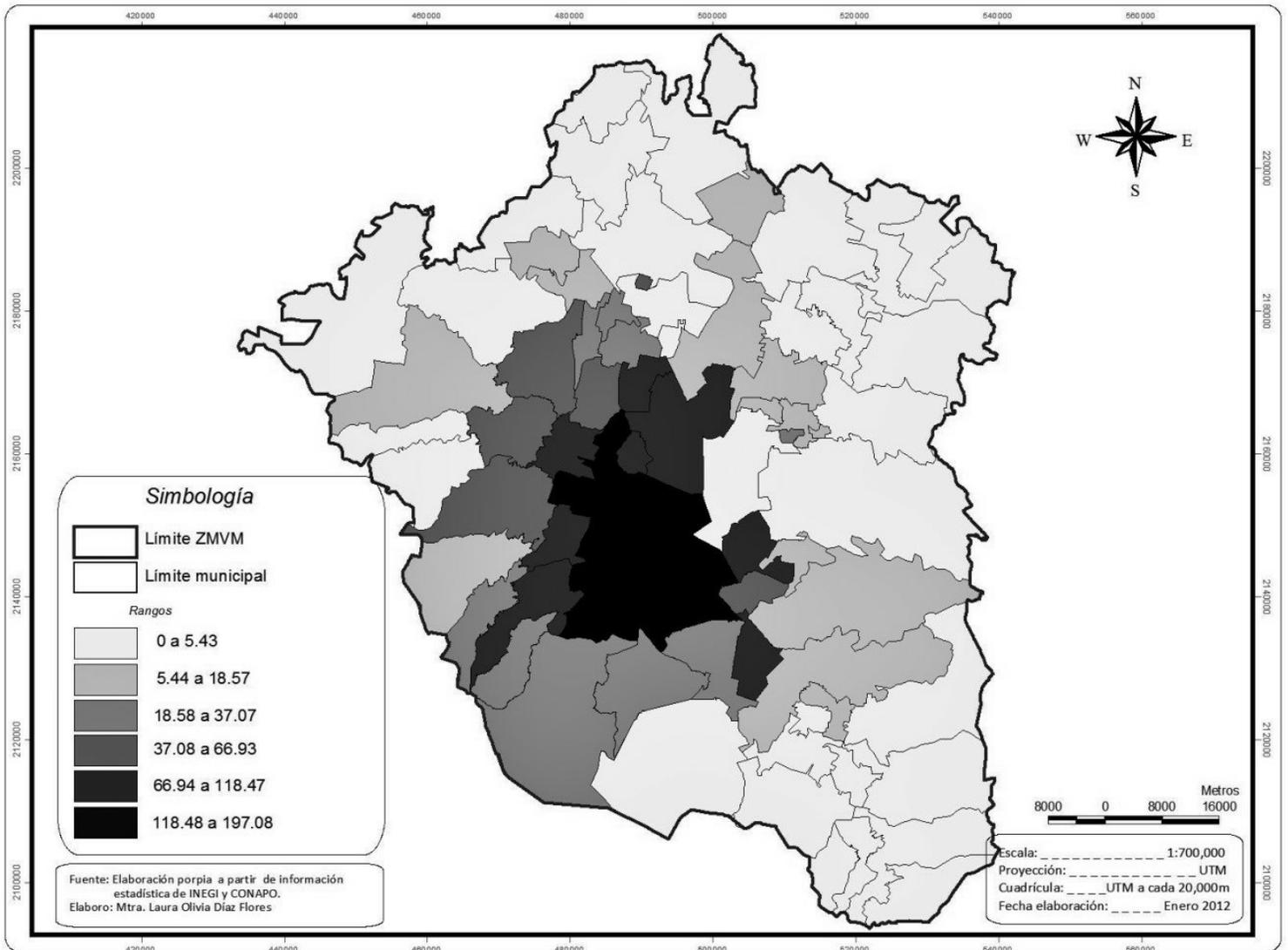
Densidad bruta del área total por hectáreas de la ZMVM 1995



En 1995 se observa el decrecimiento de la densidad de prácticamente todas las UPA consolidadas: Nezahualcóyotl (193.59 hab/ha), Iztacalco (180.54 hab/ha), Cuauhtémoc (165.31 hab/ha), Venustiano Carranza (143.82 hab/ha), Benito Juárez (138.47 hab/ha), Gustavo A. Madero (143.40 hab/ha) y Azcapotzalco (135.70 hab/ha). Las excepciones son las delegaciones Iztapalapa y Coyoacán: la primera continuó incrementando su densidad al pasar de 131.38 hab/ha en 1990 a 149.55 hab/ha en 1995, tendencia que se mantuvo con 156.31 hab/ha en 2000 y alcanzó un máximo de 160.50 hab/ha en 2005, cuando comenzó a decrecer levemente, hasta valores de 160.05 hab/ha en 2010. En 1995, la delegación Coyoacán alcanzó un pico de densidad al contabilizar 120.96 hab/ha con una población de 653 489 habitantes, después de lo cual se unió a la tendencia decreciente de la densidad de las UPA consolidadas.

En esta etapa, entre los municipios conurbados más densamente poblados destacaron Tlalnepantla de Baz, el cual aumentó su densidad poblacional al pasar de 91.07 hab/ha en 1990 a 92.41 hab/ha en 1995; Chimalhuacán, el cual tuvo un marcado incremento al pasar de 54.22 hab/ha a 92.18 hab/ha, y Ecatepec de Morelos que pasó de 76.05 hab/ha a 90.97 hab/ha, tendencia que mantendrían como se observa a continuación.

Densidad bruta del área total por hectáreas de la ZMVM 2000



En 2000 se mantuvo la tendencia a la disminución de la densidad habitacional en las UPA centrales: Nezahualcóyotl (192.35 hab/ha), Iztacalco (177.24 hab/ha), Cuauhtémoc (157.93 hab/ha), Gustavo A. Madero (140.96 hab/ha), Venustiano Carranza (137.07 hab/ha), Benito Juárez (134.92 hab/ha), Azcapotzalco (131.49 hab/ha) y Coyoacán (118.54 hab/ha). En tanto, como se ha mencionado, Iztapalapa se mantuvo al alza y Chimalhuacán llegó a 109.81 hab/ha, tendencia que habría de convertir a este último en uno de los municipios con más alta densidad y aun con ritmo constante de crecimiento, ya que en 2005 presentó una densidad de 117.55 hab/ha y en 2010 llegaría a 137.48 hab/ha con una población total de 614 453 habitantes.

Con una tendencia similar, Ecatepec de Morelos pasó de 101.31 hab/ha en 2000 a su máximo histórico de 105.40 hab/ha en 2005, para empezar a disminuir en 2010, cuando tuvo un descenso que lo ubicó en 103.39 hab/ha, lo que posiblemente significará su transformación en un municipio expulsor de población, de acuerdo con las tendencias observadas en UPA que han llegado a picos de densidad.

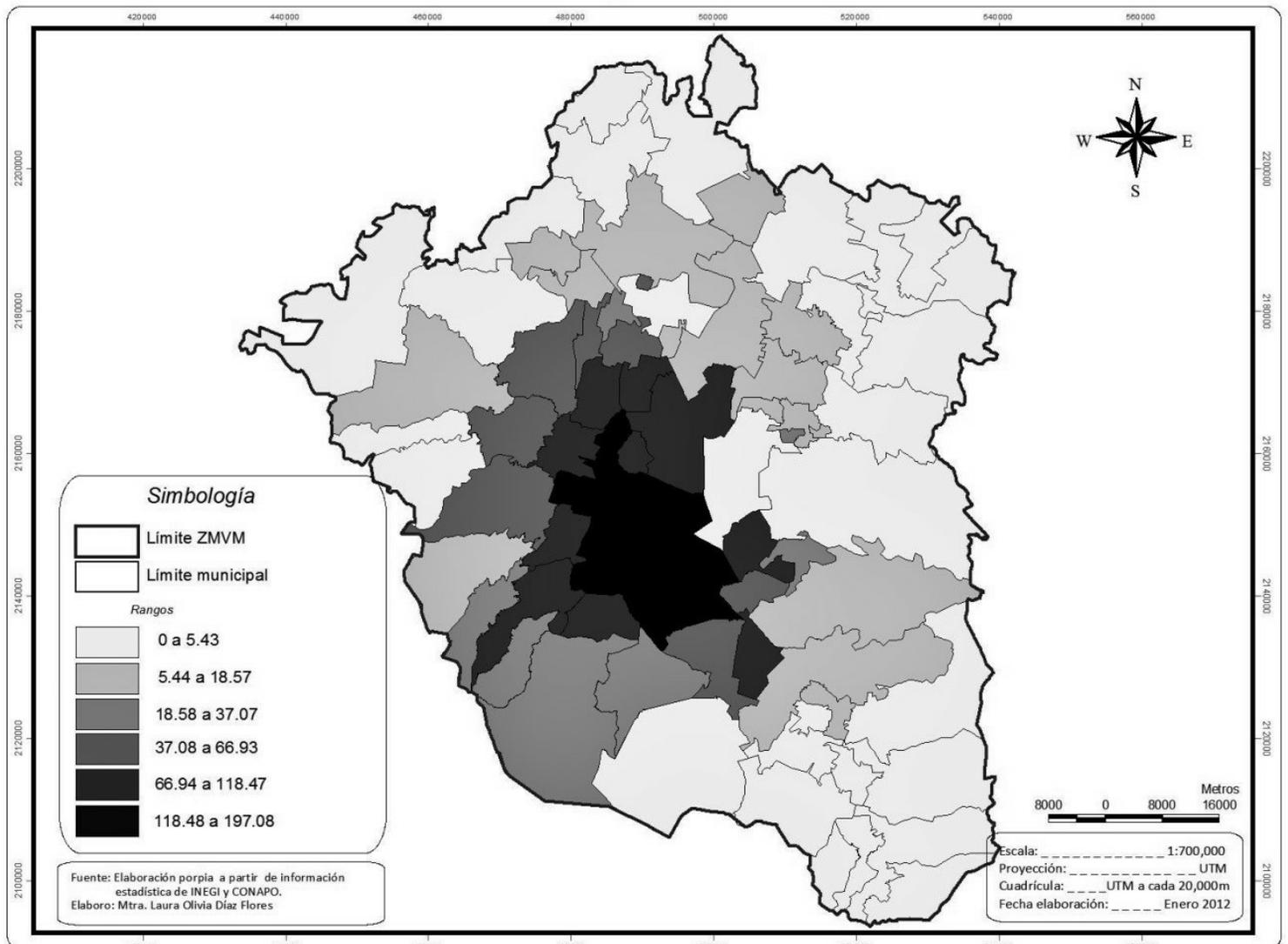
En cuanto a las UPA rurales, los municipios de Juchitepec, Tepetlaoxtoc, Jilotzingo, Villa del Carbón, Isidro Fabela, Nopaltepec y Axapusco no alcanzaron una densidad bruta mayor a 1.5 hab/ha

en todo el periodo analizado (1990-2010) debido a la combinación de una baja población total y, en el caso de Villa del Carbón, a una extensión de 306.56 Km²; lo anterior disminuye sus densidades totales, aun cuando cuentan con núcleos que podrían contabilizar densidades mayores en el área urbana.

En el año 2000 fue notorio que algunos municipios de la zona sur-oriental del Estado de México iniciaron un proceso de aumento constante de densidad; los más destacados fueron Chalco, La Paz, Texcoco y Chimalhuacán.

La tendencia de disminución de población en las delegaciones del DF también había afectado a Miguel Hidalgo, que pese a no presentar densidades tan altas como las UPA descritas anteriormente, tiene una gran importancia para el funcionamiento de la ZMVM al concentrar importantes equipamientos y servicios especializados y ser considerada como parte de la “ciudad central”. Miguel Hidalgo disminuyó de una densidad de 87.72 hab/ha en 1990 a 78.56 hab/ha en 1995 para llegar a un mínimo de 76.02 hab/ha en 2000; sin embargo, la tendencia a la baja comenzó a estabilizarse en 2005, cuando subió levemente a 76.22 hab/ha, y un aumento más marcado la llevó a un nivel de 80.39 hab/ha en 2010.

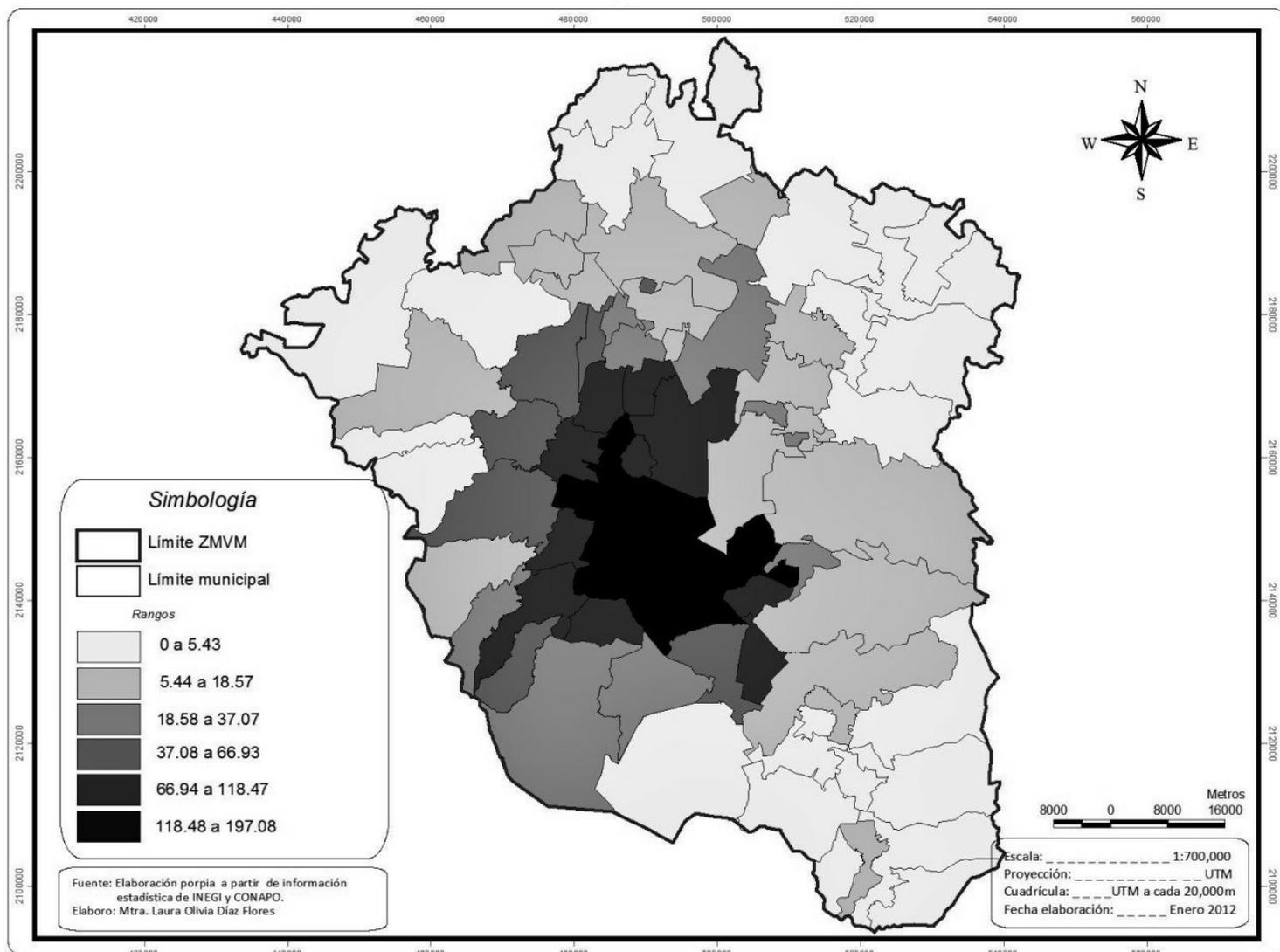
Densidad bruta del área total por hectáreas de la ZMVM 2005



Por su parte, delegaciones como Álvaro Obregón, Tláhuac, Magdalena Contreras, Xochimilco y Cuajimalpa de Morelos no experimentaron pérdidas de población, sino un aumento constante. El caso de Álvaro Obregón es representativo ya que tuvo un aumento de 66.93 hab/ha en 1990, a 70.49 hab/ha en 1995, 71.54 hab/ha en 2000, 73.58 hab/ha en 2005 y 75.71 hab/ha en 2010.

Entre 2005 y 2010 se mantuvo la tendencia al aumento de la densidad en los municipios de la zona sur-oriente y nor-oriente de la ZMVM; en este último caso, en un corredor coincidente con la carretera hacia Pachuca (Ecatepec, Tecámac y Tizayuca), en tanto que el resto de las UPA se ha mantenido dentro de sus rangos. Sin embargo, al ser éste un ciclo de expansión, las densidades en promedio se mantuvieron bajas, predominando la expansión urbana.

Densidad bruta del área total por hectáreas de la ZMVM 2010



En 2010, considerando los datos del INEGI y tomando en cuenta el área total y la densidad bruta, las UPA más densamente pobladas fueron: Nezahualcóyotl (174.24 hab/ha), Iztacalco (165.61 hab/ha), Cuauhtémoc (162.69 hab/ha), Iztapalapa (160.05 hab/ha) y Benito Juárez (144.26 hab/ha); aunque varias de éstas presentaron tasas de crecimiento reducidas, continuaron siendo las más densamente pobladas.

En 2010 un conjunto de UPA se encontraba en un proceso claro de aumento de densidad lo cual lo llevaría a cobrar importancia. Dicho conjunto consiste en: Valle de Chalco Solidaridad (76.86 hab/ha), Tultitlán (75.78 hab/ha), La Paz (69.81 hab/ha), Atizapán de Zaragoza (53.80 hab/ha) y Cuauhtitlán (53.22 hab/ha). Es de destacar que aunque algunas UPA rebasaron el medio millón de habitantes, su densidad habitacional se puede considerar baja debido a la existencia de áreas de suelo de conservación o reserva ambiental, terrenos rurales o equipamientos de gran escala, como en el caso de Tlalpan, Naucalpan de Juárez, Cuautitlán Izcalli e Ixtapaluca.

Se observa que la mayoría de las 76 UPA que actualmente conforman la ZMVM son de baja y muy baja densidad, dado que sólo 11 rebasan los 100 habitantes por hectárea. La tendencia predominante es hacia una densidad media-baja, pues en el caso de la media 33 se ubican entre 86.07 hab/ha y 11.9 hab/ha; en cuanto a la muy baja 32 UPA no rebasan los 8.48 hab/ha. Dada la disminución general de la tasa de crecimiento, no es factible que aumenten mucho su densidad en el mediano plazo.

Así, morfológicamente hablando, la ZMVM contemporánea es una ciudad extendida y dispersa con un promedio bajo de altura en las edificaciones; sin embargo, algunas zonas presentan edificios altos, en especial los corredores comerciales y de servicios (por ejemplo, Insurgentes y Reforma), las colonias residenciales de ingresos altos (Polanco y Santa Fe) y los grandes conjuntos de interés social (El Rosario, Tlatelolco, Iztacalco y Venustiano Carranza). Asimismo, es importante la traza urbana con manzanas estrechas en zonas como Ciudad Nezahualcóyotl, lo que sólo permite lotes de un área mínima; estas características son importantes porque se relacionan con diferentes tipologías de densidad habitacional.

En este sentido, la densidad varía debido al tipo de edificaciones, los usos del suelo, los equipamientos y la segregación socioespacial. Suárez Pareyón (2000) estableció una tipología para describir las zonas homogéneas de poblamiento: Centro Histórico, con una densidad de 208.9 hab/ha y 1.35% de la población total; pueblos conurbados, entre 61.4 y 100 hab/ha, con 8.7% de la población metropolitana; colonias populares, entre 153 y 300 hab/ha, que albergan 63% de la población; conjuntos habitacionales, con 153.4 hab/ha, y 14.5% del total de habitantes; colonias residenciales de tipo medio, con 104.8 hab/ha, y 10.6% de los habitantes metropolitanos; y, por último, colonias residenciales de tipo alto, con 43.8 hab/ha y apenas 1.8% del total de habitantes metropolitanos (Suárez, 2000: 390-395).

Algunas UPA como Iztacalco, Venustiano Carranza, Azcapotzalco y Tlalnepantla poseen grandes unidades habitacionales con edificios altos y comparten la característica de una densidad alta. Por su parte, las zonas populares de municipios como Nezahualcóyotl, Chimalhuacán, Gustavo A. Madero y Ecatepec tienen una densidad alta debido a diversos factores: *a)* el tamaño de los lotes que obliga a prescindir de espacios libres como jardines o estacionamientos; *b)* la ocupación intensiva de las áreas generada por el bajo establecimiento de espacios públicos como parques, aceras y camellones; *c)* la construcción, por parte de los hijos, de uno o varios cuartos en el predio de los padres y al lado de sus casas, a finales de los ochenta y ante el aumento del precio del suelo; de modo que no aumenta el número de viviendas pero sí crece la densidad demográfica (Ramírez, 2005: 120).

Ha surgido otra tipología de nuevos desarrollos habitacionales de interés social en algunos

municipios conurbados como Acolman, Nicolás Romero, Ixtapaluca, Huixquilucan, Zumpango y Tecámac, ya que las inmobiliarias han aprovechado la existencia de grandes predios rurales de bajo precio para construir desarrollos, con frecuencia conjuntos cerrados de miles de viviendas de una o dos plantas con áreas mínimas (típicamente, entre 36 y 42 m²), alejados de la periferia urbana, que explicarían tanto el crecimiento desproporcionado del área de la metrópoli, como el aumento notorio de densidad en estos municipios (Pradilla, 2011).

Los datos demuestran un mayor hacinamiento en las colonias populares y unidades habitacionales que representan las tipologías dominantes en la zona metropolitana, en tanto que las colonias residenciales de tipo alto presentan la menor densidad poblacional, alojando una mínima parte de los habitantes de la ZMVM. Pese a la marcada diferencia entre las tipologías, en la ZMVM no existe una polarización clara de la estructura urbana. Observando la estructura de ingresos, las tipologías constructivas y el desarrollo de los precios del suelo, Parnreiter afirma que: *a)* si bien la clase alta se concentra en pocas colonias, éstas se encuentran distribuidas en muchas delegaciones y municipios; *b)* los pobres se encuentran dispersos en toda la ciudad; y *c)* los cambios actuales en la construcción informal y la dinámica de los precios del suelo indican una heterogeneidad creciente (Parnreiter, 2005). En el mismo sentido, Schteingart (2010) confirmó la existencia de una mezcla de niveles socioespaciales:

23% de la población metropolitana está muy segregada y 6% (poco más de un millón de habitantes) viven en zonas de máxima segregación. Sin embargo, también existe una parte importante de la población, más de 50%, que vive en zonas donde se da una mezcla de estratos medios y medio-bajos.

Esto no significa un mejor equilibrio socioespacial de manera automática; pese a su proximidad física, la existencia de enclaves cerrados o zonas aisladas impiden funcionalmente un equilibrio de densidades, niveles socioeconómicos, usos del espacio público y equipamientos.

El peso demográfico relativo del DF en el conjunto de la ZMVM disminuyó de 86.5% en 1950 a 61.9% en 1980, a 46.8% en 2000 (FEECM, 2000) y a 44% en 2010. Esta disminución de la participación relativa se debió a tasas de crecimiento demográfico menores en el DF, en tanto que los municipios conurbados crecieron a tasas elevadas, incluyendo tasas de emigración neta positivas en el Distrito Federal, en particular en las delegaciones centrales que mostraban el desplazamiento de población hacia las áreas de nueva urbanización periférica en el Estado de México (Porrás [1997], 1999: 43). La pérdida de población en el DF tiene un componente económico que incide en el territorio:

Esta disminución se debe a dos procesos principales: el crecimiento de la población residente en la ZMCM, sobre todo por efecto de la inmigración y por la terciarización de la economía dentro del área del DF que orienta el uso del suelo urbano a espacios de comercio, servicios financieros y seguros, así como de servicios públicos. Las zonas habitacionales se sustituyen

paulatinamente por este otro tipo de uso del suelo y en consecuencia la población es desalojada o bien abandona el área y la enajena a los negocios terciarios que dan fuerte plusvalía a estos terrenos (Rionda, 2007: 250-251).

Sin embargo, tiene también un componente demográfico relacionado con el crecimiento de las familias. De 1995 a 2000 la población de los municipios conurbados se incrementó en 976 700 habitantes, 76% ocurrió en 15 de los 59 municipios (FEECM, 2000); entre 2000 y 2010 la población de los municipios conurbados aumentó en 1 474 324 habitantes. La denominada “ciudad central”, constituida por las delegaciones Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza, tuvo una tasa de crecimiento negativa total de -1.87% anual en el periodo 1970-1980 y de -2.01 en el periodo 1980-1990 (Porras, [1997], 1999: 44). En contraste, la tasa de crecimiento medio anual entre 2005 y 2010 para las cuatro delegaciones fue de 0.15, lo que indica una estabilización relativa si tenemos en cuenta la tasa promedio de crecimiento poblacional en la metrópoli. Sin embargo, este porcentaje tiene variaciones importantes pues la delegación Benito Juárez tuvo una tasa de 0.41, en tanto que la delegación Venustiano Carranza disminuyó en -0.19, lo que implica la diversidad en los fenómenos demográficos aun en áreas relativamente cercanas; esto se relaciona, a nuestro juicio, con la habitabilidad diferencial entre una y otra, para los grupos de ingresos medios y altos que acceden a las nuevas viviendas.

Participación porcentual de la población ZMVM, 1950 - 2010

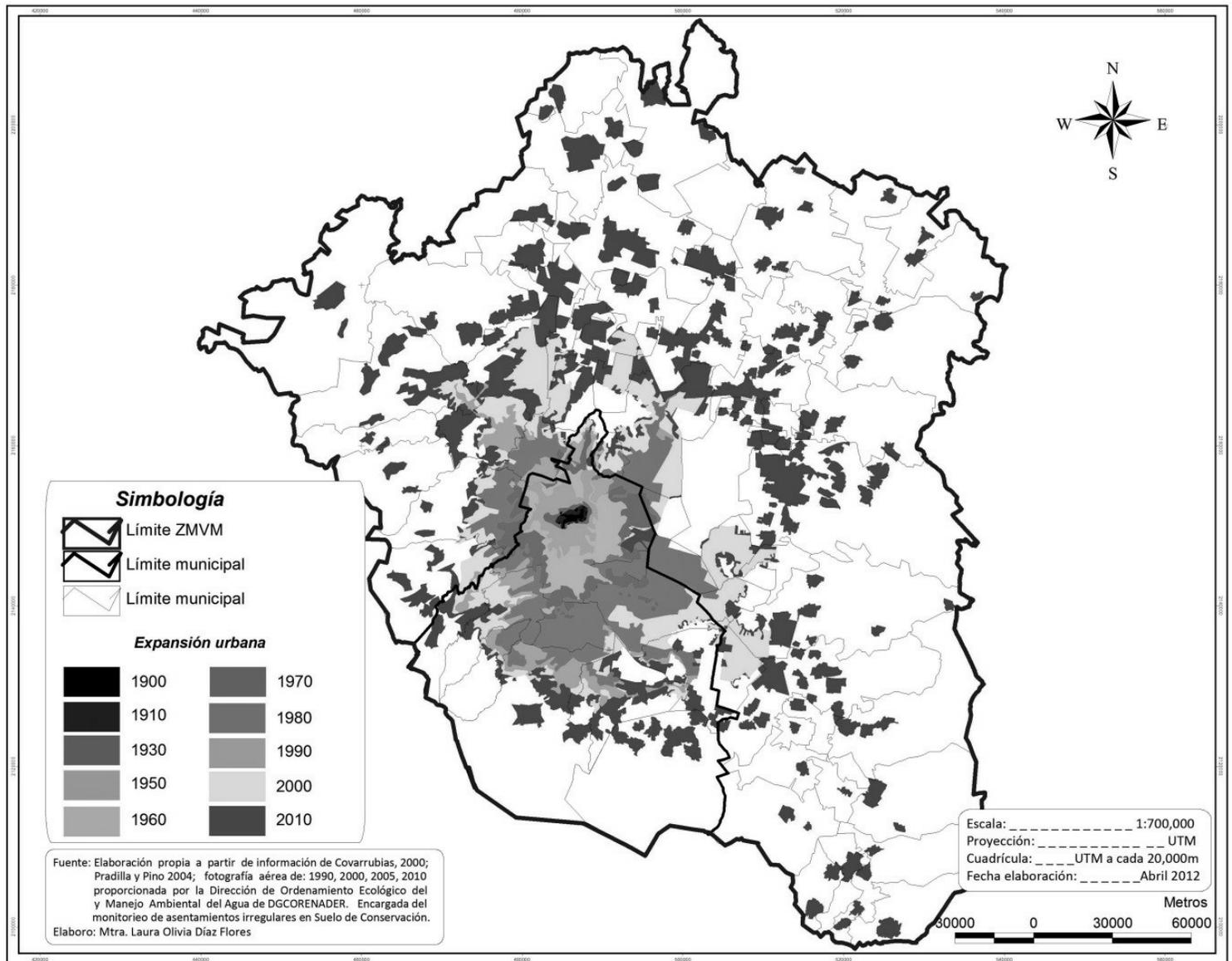
%	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010
Distrito Federal	90	88	76	62	54	48	44
Municipios conurbados	10	12	24	38	46	52	56
ZMVM	100	100	100	100	100	100	100
Ciudad Central*	66	51	32	18	13	9	8.55

*Comprende las delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza.

Fuente: Actualización propia al 2010 sobre tabla de Izunsa (2005) con base en; INEGI, Censo General de Población y Vivienda, 1950, 1960, 1970, 2000 y 2010 para el D.F., Estado de México y Estado de Hidalgo, México.

En la disminución de la importancia de la “ciudad central” no sólo interviene la salida de población (que, como se ha observado, tiende a estabilizarse), sino también el crecimiento y la talla del resto de la ZMVM. Al igual que la ciudad central, el DF se ve afectado en su conjunto por la salida de habitantes ya que la relación de intercambio de la migración intrametropolitana ha variado a lo largo de los años; por ejemplo, entre 1965 y 1970 la salida del Distrito Federal hacia los municipios mexiquenses fue de 345 845 personas, y entre 1985 y 1990 alcanzó 505 843 habitantes, un incremento de 46% (Negrete, 2000^b: 266-268). Sin embargo, este efecto se ve compensado debido a que algunas delegaciones continúan creciendo mediante procesos de consolidación y llegada de

Expansión territorial de la ZMVM (1900-2010)



Asimismo, a pesar de la diversidad de valores de población y densidades demográficas en el territorio de la ZMVM, podemos destacar algunas tendencias principales:

- Una densidad global relativamente baja debida a una expansión no continua del área urbana.
- El mantenimiento de una mayor densidad en las UPA centrales con tendencia a una disminución progresiva dependiendo de ciclos de expansión y consolidación.
- El inicio de una fase de pérdida de población en los municipios urbanizados a mediados de los setenta debido a cambios de usos del suelo, consolidación y hacinamiento de los asentamientos de urbanización popular y el desdoblamiento de las familias.

d) Un mayor peso de las UPA del Estado de México en cuanto a cantidad de población respecto del Distrito Federal, pero con una densidad habitacional muy baja debida a diversos procesos, entre los que destacan: la tipología de vivienda de baja altura establecida por las desarrolladoras inmobiliarias, la dispersión de las zonas urbanas a lo largo de los ejes de transporte y la falta de consolidación de los nuevos asentamientos populares.

2.3. La formación de la ciudad región⁵ del Centro de México

Diferentes trabajos (Garza, 1987b; Pradilla, 1993: 104 y 1998; FEECM, 2000) han señalado la tendencia hacia la constitución de una nueva forma urbana en la región centro del país: la “megalópolis o ciudad región del Centro de México” (CRCM). Según el análisis del Fideicomiso de Estudios Estratégicos sobre la Ciudad de México (FEECM, 2000: 16), la Ciudad Región estaría conformada por 276 UPA, las cuales incluyen las zonas metropolitanas del Valle de México, su núcleo estructurador, Puebla-Tlaxcala, Pachuca, Toluca-Lerma, Cuernavaca-Cuautla y Querétaro-San Juan del Río, así como las ciudades y pueblos localizados al interior del polígono, en lo que se conoce como la Región Centro de México.

La ciudad región del Centro de México se conforma a partir de las áreas metropolitanas y los asentamientos de diversa escala insertos en la trama regional, conurbados o discontinuos, pero estructurados por una trama densa de redes de infraestructura que soporta intensos flujos cotidianos de personas, mercancías, información y capitales.

Se ha constituido como un ámbito de concentración a escala superior de economías de aglomeración, externalidades y ventajas comparativas con un alto grado de indiferencia para la localización de actividades económicas y habitacionales (Pradilla y Pino, 2004: 83).

Por su escala, importancia económica, política y social, y a pesar de los procesos de desindustrialización ocurridos en la ZMVM desde los años ochenta, la CRCM continúa siendo la aglomeración económica y productiva dominante a escala nacional.

Población de las Zonas Metropolitanas de la Región Centro, 1980-2010

Zona Metropolitana	Población				
	1990	1995	2000	2005	2010
Valle de México	15,563,795	17,297,539	18,396,677	19,239,910	20,116,842
Puebla-Tlaxcala	1,735,657	2,016,775	2,220,533	2,470,206	2,624,034
Toluca	1,061,065	1,272,301	1,471,146	1,633,052	1,846,602
Querétaro	579,597	706,566	816,481	950,828	1,097,025
Cuernavaca	549,998	685,896	753,510	802,371	818,390
Pachuca	276,512	330,838	375,022	438,692	511,981
Total	19,766,624	22,309,915	24,033,369	25,535,059	27,014,874

Fuente: Elaboración propia con información de INEGI, 2010, y CONAPO, 2005

Como se observa, la ZMVM es la zona metropolitana principal en la región, seguida de lejos, en impacto demográfico, por las zonas metropolitanas de Puebla-Tlaxcala, Toluca y Querétaro. Por la

cercanía y la vinculación de sus procesos sociales y económicos, la migración se ha efectuado de manera relevante entre estas zonas metropolitanas aledañas. Dicho proceso se ha reforzado en las últimas décadas debido al saldo migratorio negativo de la ZMVM que en 2000 recibió 199 000 inmigrantes y expulsó a 305 000 emigrantes, ya que las zonas metropolitanas vecinas fueron los destinos principales de los emigrantes, al ser la ZMVM el punto principal de origen de la población que recibieron las ciudades de Toluca (46.6%), Cuernavaca-Cuautla (39.3%) y Querétaro (41.0%).

Una comparación de la dinámica demográfica muestra que a partir de la década de 1970 comenzó a disminuir la tasa de crecimiento de la ZMVM y a aumentar la importancia de las cinco zonas metropolitanas aledañas (Cuernavaca-Cuautla, Puebla-Tlaxcala, Pachuca, Querétaro y Toluca), las cuales experimentaron un aumento del ritmo de crecimiento en las localidades urbanas y un decrecimiento en las áreas rurales. Garza (2000e: 245) consideraba que en 1995 las ciudades del subsistema presentaban tasas de crecimiento elevadas, ya que “crecen en conjunto a 6% anual entre 1980 y 1990 y 3.4% entre 1990 y 1995, mientras que la población urbana nacional lo hace a 3.4 y 2.9%, respectivamente”; esto permitía pronosticar la integración de las zonas periféricas en un solo conglomerado urbano.

En este sentido, debido a la magnitud y a las tendencias del crecimiento del área urbana, algunos especialistas (Álvarez [1998], 2005: 30 y Garza, 2000e: 761) habían planteado para 2010 y 2020, respectivamente, la posibilidad de un proceso de integración de la ZMVM con las zonas metropolitanas de Toluca, Puebla y Cuernavaca-Cuautla. Para Garza, en la década de 1980 ya se habían traslapado la Zona Metropolitana del Valle de México y la de Toluca cuando los municipios vecinos de Huixquilucan y Lerma se incorporaron a sus respectivas zonas metropolitanas (Garza, 2007: 90). Sin embargo, las tasas de crecimiento no siguieron el escenario tendencial, sino que presentaron disminuciones graduales al igual que el resto del país, como se observa en el cuadro siguiente.

Tasas de crecimiento de las Zonas Metropolitanas de la Región Centro, 1980 - 2010

Zona Metropolitana	Tasa de Crecimiento Media Anual				
	1980-1990	1990-1995	1995-2000	2000-2005	2005-2010
Valle de México	1.8	1.8	1.4	0.8	0.89
Puebla-Tlaxcala	2.6	2.8	2.3	1.9	1.21
Pachuca	3.5	3.2	3.0	2.8	3.08
Toluca	3.3	3.3	3.5	1.9	3.43
Cuernavaca	2.9	4.0	2.2	1.1	1.33
Querétaro	4.3	3.6	3.4	2.7	2.86

Fuente: Elaboración propia con información de FEECM, 2000, INEGI, 2010, y CONAPO, 2005

Aunque la conurbación física de las zonas metropolitanas no se haya alcanzado para 2012, está ocurriendo una integración funcional mediante la migración pendular de trabajadores y usuarios, y las crecientes relaciones de los procesos de producción y consumo. La contigüidad física es un proceso

más problemático, pues la orografía del territorio complica la continuidad constructiva de las zonas metropolitanas, aunque de acuerdo con la experiencia las barreras físicas no han impedido finalmente la extensión del área urbanizada.

En el escenario reciente, las zonas metropolitanas con mayor factibilidad para una integración total a la ZMVM, en un mediano plazo, son la de Toluca y la de Pachuca, las cuales, además, están mostrando un repunte de sus tasas de crecimiento (3.43% y 3.08%, respectivamente). Otro proceso que reforzaría esta hipótesis es el crecimiento poblacional sostenido en los municipios aledaños a las carreteras México-Pachuca y México-Toluca, ejes principales de crecimiento de la zona.

Población total por Unidad Político Administrativa 1990 - 2010 (1)

	1990	1995	2000	2005	2010
Total ZMVM	15563795	17297539	18396677	19239910	20116842
Azcapotzalco	474688	455131	441008	425298	414711
Coyoacán	640066	653489	640423	628063	620416
Cuajimalpa de Morelos	119669	136873	151222	173625	186391
Gustavo A. Madero	1268068	1256913	1235542	1193161	1185772
Iztacalco	448322	418982	411321	395025	384326
Iztapalapa	1490499	1696609	1773343	1820888	1815786
La Magdalena Contreras	195041	211898	222050	228927	239086
Milpa Alta	63654	81102	96773	115895	130582
Álvaro Obregón	642753	676930	687020	706567	727034
Tláhuac	206700	255891	302790	344106	360265
Tlalpan	484866	552516	581781	607545	650567
Xochimilco	271151	332314	369787	404458	415007
Benito Juárez	407811	369956	360478	355017	385439
Cuauhtémoc	595960	540382	516255	521348	531831
Miguel Hidalgo	406868	364398	352640	353534	372889
Venustiano Carranza	519628	485623	462806	447459	430978
Tizayuca	30293	39357	46344	56573	97461
Acolman	43276	54468	61250	77035	136558
Amecameca	36321	41671	45255	48363	48421
Apaxco	18500	21134	23734	25738	27521
Atenco	21219	27988	34435	42739	56243
Atizapán de Zaragoza	315192	427444	467886	472526	489937
Atlautla	18993	22634	25950	24110	27663
Axapusco	15803	17848	20516	21915	25559
Ayapango	4239	4858	5947	6361	8864
Coacalco de Berriozábal	152082	204674	252555	285943	278064
Cocotitlán	8068	9290	10205	12120	12142
Coyotepec	24451	30619	35358	39341	39030
Cuautitlán	48858	57373	75836	110345	140059
Chalco	282940	175521	217972	257403	310130
Chiautla	14764	16602	19620	22664	26191
Chicoloapan	57306	71351	77579	170035	175053
Chiconcuac	14179	15448	17972	19656	22819
Chimalhuacán	242317	412014	490772	525389	614453
Ecatepec de Morelos	1218135	1457124	1622697	1688258	1656107
Ecatzingo	5808	6949	7916	8247	9369
Huehuetoca	25529	32718	38458	59721	100023
Hueypoxtla	26189	31124	33343	36512	39864
Huixquilucan	131926	168221	193468	224042	242167

Población total por Unidad Político Administrativa 1990 - 2010 (2)

	1990	1995	2000	2005	2010
Isidro Fabela	5190	6606	8168	8788	10308
Ixtapaluca	137357	187690	297570	429033	467361
Jaltenco	22803	26238	31629	26359	26328
Jilotzingo	9011	12412	15086	13825	17970
Juchitepec	14270	17487	18968	21017	23497
Melchor Ocampo	26154	33455	37716	37706	50240
Naucalpan de Juárez	786551	839723	858711	821442	833779
Nezahualcóyotl	1256115	1233868	1225972	1140528	1110565
Nextlalpan	10840	15053	19532	22507	34374
Nicolás Romero	184134	237064	269546	306516	366602
Nopaltepec	5234	6492	7512	8182	8895
Otumba	21834	25415	29097	29873	34232
Ozumba	18052	21424	23592	24055	27207
Papalotla	2387	2998	3469	3766	4147
La Paz	134782	178538	212694	232546	253845
San Martín de las Pirámides	13563	16881	19694	21511	24851
Tecámac	123218	148432	172813	270574	364579
Temamatla	5366	7720	8840	10135	11206
Temascalapa	19099	24440	29307	33063	35987
Tenango del Aire	6207	7282	8486	9432	10578
Teoloyucán	41964	54454	66556	73696	63115
Teotihuacán	30486	39183	44653	46779	53010
Tepetlaoxtoc	16120	19380	22729	25523	27944
Tepetlixpa	12687	15181	16863	16912	18327
Tepotztlán	39647	54419	62280	67724	88559
Tequixquiac	20784	24766	28067	31080	33907
Texcoco	140368	173106	204102	209308	235151
Tezoyuca	12416	16338	18852	25372	35199
Tlalmanalco	32984	38396	42507	43930	46130
Tlalnepantla de Baz	702807	713143	721415	683808	664225
Tultepec	47323	75996	93277	110145	91808
Tultitlán	246464	361434	432141	472867	524074
Villa del Carbón	27283	30726	37993	39587	44881
Zumpango	71413	91642	99774	127988	159647
Cuautitlán Izcalli	326750	417647	453298	498021	511675
Valle de Chalco Solidaridad	0	287073	323461	332279	357645
Tonanitla	0	0	0	8081	10216

Tasa media de crecimiento anual 1990 - 2010 por periodos quinquenales (1)

	1990-	1995-	2000-	2005-	
UPA	1995	2000	2005	2010	
Total ZMVM	0.53	0.31	0.22	0.22	
Azcapotzalco	-0.21	-0.16	-0.18	-0.13	
Coyoacán	0.10	-0.10	-0.10	-0.06	
Cuajimalpa de Morelos	0.67	0.50	0.69	0.35	
Gustavo A. Madero	-0.04	-0.09	-0.17	-0.03	
Iztacalco	-0.34	-0.09	-0.20	-0.14	
Iztapalapa	0.65	0.22	0.13	-0.01	
La Magdalena Contreras	0.41	0.23	0.15	0.22	
Milpa Alta	1.21	0.88	0.90	0.60	
Álvaro Obregón	0.26	0.07	0.14	0.14	
Tláhuac	1.06	0.84	0.64	0.23	
Tlalpan	0.65	0.26	0.22	0.34	
Xochimilco	1.01	0.53	0.45	0.13	
Benito Juárez	-0.49	-0.13	-0.08	0.41	
Cuauhtémoc	-0.49	-0.23	0.05	0.10	
Miguel Hidalgo	-0.55	-0.16	0.01	0.27	
Venustiano Carranza	-0.34	-0.24	-0.17	-0.19	
Tizayuca	1.30	0.82	0.99	2.65	
Acolman	1.15	0.59	1.14	2.79	
Amecameca	0.69	0.41	0.33	0.01	
Apaxco	0.66	0.58	0.41	0.33	
Atenco	1.38	1.03	1.08	1.36	
Atizapán de Zaragoza	1.51	0.45	0.05	0.18	
Atlautla	0.87	0.68	-0.37	0.69	
Axapusco	0.61	0.70	0.33	0.77	
Ayapango	0.68	1.01	0.34	1.64	
Coacalco de Berriozábal	1.47	1.05	0.62	-0.14	
Cocotitlán	0.70	0.47	0.86	0.01	
Coyotepec	1.12	0.72	0.53	-0.04	
Cuautitlán	0.80	1.39	1.85	1.19	
Chalco	-2.34	1.08	0.83	0.93	
Chiautla	0.59	0.83	0.72	0.72	
Chicoloapan	1.09	0.42	3.73	0.15	
Chiconcuac	0.43	0.76	0.45	0.74	
Chimalhuacán	2.59	0.87	0.34	0.78	
Ecatepec de Morelos	0.89	0.54	0.20	-0.10	
Ecatzingo	0.89	0.65	0.20	0.64	
Huehuetoca	1.23	0.81	2.17	2.52	

Tasa media de crecimiento anual 1990 - 2010 por periodos quinquenales (2)

UPA	1990- 1995	1995- 2000	2000- 2005	2005- 2010
Hueypoxtla	0.86	0.34	0.45	0.44
Huixquilucan	1.21	0.70	0.73	0.39
Isidro Fabela	1.20	1.06	0.37	0.80
Ixtapaluca	1.55	2.26	1.81	0.43
Jaltenco	0.70	0.93	-0.91	-0.01
Jilotzingo	1.59	0.97	-0.44	1.30
Juchitepec	1.01	0.41	0.51	0.56
Melchor Ocampo	1.22	0.60	0.00	1.43
Naucalpan de Juárez	0.33	0.11	-0.22	0.07
Nezahualcóyotl	-0.09	-0.03	-0.36	-0.13
Nextlalpan	1.63	1.30	0.71	2.09
Nicolás Romero	1.26	0.64	0.64	0.89
Nopaltepec	1.07	0.73	0.43	0.42
Otumba	0.76	0.68	0.13	0.68
Ozumba	0.85	0.48	0.10	0.61
Papalotla	1.13	0.73	0.41	0.48
La Paz	1.40	0.87	0.45	0.44
San Martín de las Pirámides	1.09	0.77	0.44	0.72
Tecámac	0.93	0.76	2.20	1.48
Temamatla	1.80	0.68	0.68	0.50
Temascalapa	1.23	0.91	0.60	0.42
Tenango del Aire	0.80	0.76	0.53	0.57
Teoloyucán	1.30	1.00	0.51	-0.77
Teotihuacán	1.25	0.65	0.23	0.62
Tepetlaoxtoc	0.92	0.80	0.58	0.45
Tepetlixpa	0.89	0.52	0.01	0.40
Tepotzotlán	1.57	0.67	0.42	1.33
Tequixquiac	0.87	0.62	0.51	0.44
Texcoco	1.04	0.82	0.13	0.58
Tezoyuca	1.36	0.71	1.47	1.62
Tlalmanalco	0.76	0.51	0.16	0.24
Tlalnepantla de Baz	0.07	0.06	-0.27	-0.15
Tultepec	2.33	1.02	0.83	-0.91
Tultitlán	1.89	0.89	0.45	0.51
Villa del Carbón	0.59	1.06	0.21	0.63
Zumpango	1.24	0.42	1.24	1.10
Cuautitlán Izcalli	1.22	0.41	0.47	0.14
Valle de Chalco Solidaridad	0.00	0.60	0.13	0.37
Tonanitla	0.00	0.00	0.00	1.17

Densidad Bruta 1990 - 2010 (1)

UPA	Superficie (km2)	Densidad	Densidad	Densidad	Densidad	Densidad
		Bruta 1990 Area total Hab/Ha	Bruta 1995 Area total Hab/Ha	Bruta 2000 Area total Hab/Ha	Bruta 2005 Area total Hab/Ha	Bruta 2010 Area total Hab/Ha
Total ZMVM	7853.93	19.82	22.02	23.42	24.50	25.61
Azcapotzalco	33.54	141.54	135.70	131.49	126.81	123.65
Coyoacán	54.03	118.47	120.96	118.54	116.25	114.84
Cuajimalpa de Morelos	70.73	16.92	19.35	21.38	24.55	26.35
Gustavo A. Madero	87.65	144.68	143.40	140.96	136.13	135.29
Iztacalco	23.21	193.18	180.54	177.24	170.22	165.61
Iztapalapa	113.45	131.38	149.55	156.31	160.50	160.05
La Magdalena Contreras	63.51	30.71	33.36	34.96	36.05	37.64
Milpa Alta	288.13	2.21	2.81	3.36	4.02	4.53
Álvaro Obregón	96.03	66.93	70.49	71.54	73.58	75.71
Tláhuac	85.91	24.06	29.79	35.24	40.05	41.93
Tlalpan	311.62	15.56	17.73	18.67	19.50	20.88
Xochimilco	118.13	22.95	28.13	31.30	34.24	35.13
Benito Juárez	26.72	152.64	138.47	134.92	132.88	144.26
Cuauhtémoc	32.69	182.31	165.31	157.93	159.49	162.69
Miguel Hidalgo	46.39	87.72	78.56	76.02	76.22	80.39
Venustiano Carranza	33.77	153.90	143.82	137.07	132.52	127.64
Tizayuca	77.20	3.92	5.10	6.00	7.33	12.62
Acolman	83.95	5.16	6.49	7.30	9.18	16.27
Amecameca	189.48	1.92	2.20	2.39	2.55	2.56
Apaxco	75.73	2.44	2.79	3.13	3.40	3.63
Atenco	83.80	2.53	3.34	4.11	5.10	6.71
Atizapán de Zaragoza	91.07	34.61	46.94	51.38	51.89	53.80
Atlautla	162.06	1.17	1.40	1.60	1.49	1.71
Axapusco	230.94	0.68	0.77	0.89	0.95	1.11
Ayapango	36.41	1.16	1.33	1.63	1.75	2.43
Coacalco de Berriozábal	35.10	43.33	58.32	71.96	81.47	79.23
Cocotitlán	14.86	5.43	6.25	6.87	8.15	8.17
Coyotepec	49.32	4.96	6.21	7.17	7.98	7.91
Cuautitlán	26.32	18.57	21.80	28.82	41.93	53.22
Chalco	219.22	12.91	8.01	9.94	11.74	14.15
Chiautla	20.70	7.13	8.02	9.48	10.95	12.65
Chicoloapan	53.91	10.63	13.24	14.39	31.54	32.47
Chiconcuac	6.82	20.78	22.64	26.34	28.81	33.45
Chimalhuacán	44.69	54.22	92.18	109.81	117.55	137.48
Ecatepec de Morelos	160.17	76.05	90.97	101.31	105.40	103.40
Ecatzingo	50.77	1.14	1.37	1.56	1.62	1.85
Huehuetoca	118.02	2.16	2.77	3.26	5.06	8.48

Densidad Bruta 1990 - 2010 (2)

UPA	Superficie (km2)	Densidad	Densidad	Densidad	Densidad	Densidad
		Bruta 1990	Bruta 1995	Bruta 2000	Bruta 2005	Bruta 2010
		Area total Hab/Ha				
Hueypoxtla	233.91	1.12	1.33	1.43	1.56	1.70
Huixquilucan	140.67	9.38	11.96	13.75	15.93	17.22
Isidro Fabela	75.79	0.68	0.87	1.08	1.16	1.36
Ixtapaluca	327.40	4.20	5.73	9.09	13.10	14.27
Jaltenco	4.73	48.25	55.52	66.93	55.78	55.71
Jilotzingo	119.70	0.75	1.04	1.26	1.16	1.50
Juchitepec	140.11	1.02	1.25	1.35	1.50	1.68
Melchor Ocampo	17.78	14.71	18.81	21.21	21.20	28.25
Naucalpan de Juárez	156.63	50.22	53.61	54.82	52.44	53.23
Nezahualcóyotl	63.74	197.08	193.59	192.35	178.94	174.24
Nextlalpan	54.51	1.99	2.76	3.58	4.13	6.31
Nicolás Romero	235.65	7.81	10.06	11.44	13.01	15.56
Nopaltepec	83.70	0.63	0.78	0.90	0.98	1.06
Otumba	195.56	1.12	1.30	1.49	1.53	1.75
Ozumba	45.64	3.95	4.69	5.17	5.27	5.96
Papalotla	3.19	7.49	9.40	10.88	11.81	13.01
La Paz	36.36	37.07	49.10	58.49	63.95	69.81
San Martín de las Pirámides	67.22	2.02	2.51	2.93	3.20	3.70
Tecámac	157.34	7.83	9.43	10.98	17.20	23.17
Temamatla	28.75	1.87	2.69	3.07	3.53	3.90
Temascalapa	163.80	1.17	1.49	1.79	2.02	2.20
Tenango del Aire	37.77	1.64	1.93	2.25	2.50	2.80
Teoloyucán	53.04	7.91	10.27	12.55	13.90	11.90
Teotihuacán	83.16	3.67	4.71	5.37	5.63	6.37
Tepetlaoxtoc	178.37	0.90	1.09	1.27	1.43	1.57
Tepetlixpa	42.98	2.95	3.53	3.92	3.94	4.26
Tepotzotlán	187.82	2.11	2.90	3.32	3.61	4.72
Tequixquiac	122.32	1.70	2.02	2.29	2.54	2.77
Texcoco	432.61	3.24	4.00	4.72	4.84	5.44
Tezoyuca	17.46	7.11	9.36	10.79	14.53	20.15
Tlalmanalco	161.57	2.04	2.38	2.63	2.72	2.86
Tlalnepantla de Baz	77.17	91.07	92.41	93.48	88.61	86.07
Tultepec	27.22	17.38	27.92	34.27	40.46	33.73
Tultitlán	69.15	35.64	52.26	62.49	68.38	75.78
Villa del Carbón	306.56	0.89	1.00	1.24	1.29	1.46
Zumpango	223.95	3.19	4.09	4.46	5.72	7.13
Cuautitlán Izcalli	109.54	29.83	38.13	41.38	45.46	46.71
Valle de Chalco Solidaridad	46.53	0.00	61.70	69.52	71.41	76.86
Tonanitla	8.47	0.00	0.00	0.00	9.54	12.06

3. La pérdida de dinamismo económico y la desindustrialización de la metrópoli

En la década de 1970 se hizo evidente el agotamiento de la *onda larga expansiva* del capitalismo mundial (Mandel [1980], 1986) iniciada después de la Segunda Guerra Mundial y hasta la crisis petrolera de 1973, el auge y la posterior crisis del endeudamiento externo de los países atrasados, y el desplome del conjunto de las economías capitalistas del mundo, la mexicana incluida, en 1982 (Guillén, 1984: 63 y ss.; Guillén, 1990: 126 y ss.). Estos hechos llevaron al abandono del patrón de acumulación de capital con intervención estatal que había predominado en la segunda posguerra en los países capitalistas y que había sustentado la industrialización por sustitución de importaciones de los países latinoamericanos; llevaron, asimismo, a la aplicación generalizada de las políticas con miras a la implantación de un nuevo patrón de acumulación de capital, a saber, el neoliberal.

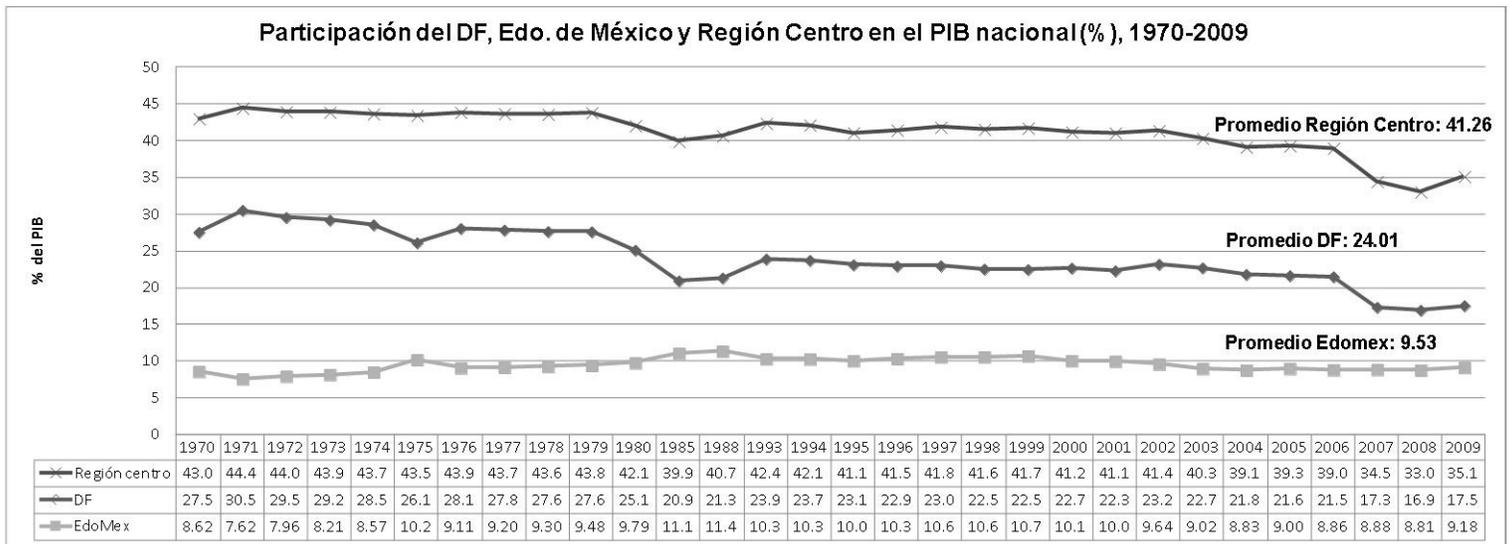
Dos de los rasgos fundamentales del nuevo patrón neoliberal de acumulación han sido, desde entonces: el “adelgazamiento” del Estado, que, mediante la privatización de lo público y la desregulación de la vida social, cedía el protagonismo a la empresa privada oculta tras la metáfora fetichista del mercado, transitando del papel de interventor al de facilitador o subsidiario de la acción privada; y la reducción del gasto público social mediante programas de austeridad⁶ y el debilitamiento de las organizaciones sindicales y del movimiento obrero, que permitieron la disminución continua del salario real —directo, indirecto y diferido— de los trabajadores (Pradilla, 2009: cap. 2).

Por su parte, el gran capital trasnacional impulsó la relocalización e integración internacional de la producción, su modernización y flexibilización con base en nuevos medios de producción de alta tecnología y, sobre todo, la libre circulación internacional de mercancías y capitales bajo la forma generalizada de tratados de libre comercio, construyendo el mito de la “globalización” sin apellido (Pradilla, 2009: caps. 2 y 8).

En tres décadas de aplicación y profundización de estas políticas neoliberales (1983 a la fecha), la economía mexicana y más particularmente la metropolitana, a pesar de su estancamiento relativo en el largo plazo, han sufrido profundos cambios. De haber sido, entre 1940 y 1980, el motor de la acumulación de capital en el país, durante la industrialización por sustitución de importaciones (Garza, 1985: 140 y ss.) la ZMVM pasó a ser un peso muerto, un lastre, una carga para el crecimiento económico nacional. La desindustrialización y la terciarización informal sufridas por la metrópoli explicarían este dramático cambio.

3.1. La pérdida de dinamismo económico

La región Centro de México, que incluye los estados de Hidalgo, México, Morelos, Querétaro, Puebla, Tlaxcala y el Distrito Federal, ha tenido en la historia reciente una alta participación en el producto interno bruto nacional (PIBN), superior a su peso poblacional, pero con una marcada tendencia decreciente: 44.4% en 1971 y 35.1% en 2008 (-9.3%), cediendo participación sobre todo a las entidades del norte del país impulsadas por la industria maquiladora de exportación. En ese periodo, la participación del DF en el PIBN disminuyó de 30.5% a 17.5% (-13.0%); y la del Estado de México⁷ sólo creció +1.56%, de 7.62% a 9.18%, sin lograr compensar la caída del DF en el total de la Zona Metropolitana.



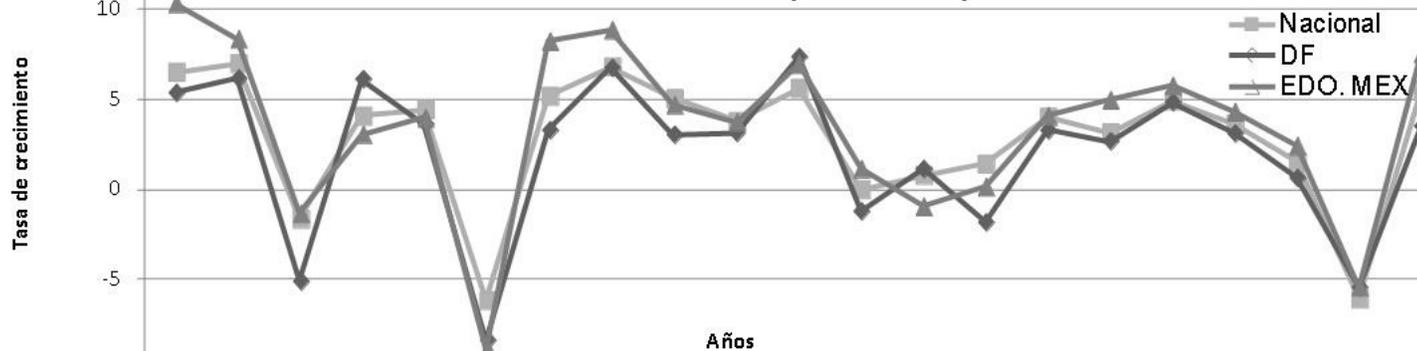
Fuente: Banco de Información Económica (BIE), Producto Interno Bruto por entidad federativa. Participación porcentual de los estados en las actividades económicas del periodo 1970-2010. INEGI. Sistema de cuentas nacionales (SCNM). Un modelo de desagregación geográfica: Estimación del PIB por entidad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

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

La tendencia decreciente de la participación del DF en el PIBN se ha mantenido porque desde 1975, tanto en periodos de recesión como de recuperación económica, la ciudad ha presentado tasas de crecimiento del PIB inferiores a la media nacional y a la del Estado de México, exceptuando las coyunturas de 1993, 2000 y 2002. El Estado de México, por el contrario, ha mostrado tasas de crecimiento del PIB en ocasiones superiores y en otras inferiores a la media nacional. Esta pérdida de dinamismo económico ha sido aceptada por el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad de la UNAM, programa encargado de la planeación urbana de la capital durante el sexenio 2006-2012 (PUEC, 2011: 22), pero no para la ZMVM (Sedesol *et al.*, 2012: 21-22).

Esto ha ocurrido en el contexto del largo periodo de estancamiento económico del país iniciado en 1982, cuyas marcas más significativas han sido las recesiones de 1982-1983, 1985, 1995, 2001, y 2008-2009. La pérdida de dinamismo económico de la ZMVM se explica por la crisis del campo intrarregional, de poca significación cuantitativa, y por los procesos de desindustrialización y terciarización informal.

Evolución anual de la tasa de crecimiento del PIB Nacional, DF y Estado de México (1975-2010)



Años

	1975	1980	1985	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nacional	6.49	6.96	-1.66	4.04	4.42	-6.17	5.15	6.78	5.02	3.75	5.59	-0.03	0.77	1.39	4	3.13	4.91	3.63	1.5	-6.08	5.5
DF	5.34	6.14	-5.1	6.1	3.63	-8.36	3.27	6.72	3.02	3.12	7.33	-1.22	1.12	-1.83	3.26	2.66	4.82	3.09	0.63	-5.43	3.5
EDO. MEX	10.27	8.31	-1.35	3.03	3.94	-8.86	8.19	8.82	4.67	3.72	6.92	1.12	-0.96	0.13	4.07	4.94	5.73	4.28	2.4	-5.41	7.5

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

3.2. La crisis del campo periurbano

El sector rural nacional está sumido en una profunda crisis estructural desde mediados de los años sesenta (Pradilla, 2009: 219 y ss.). El sector de este tipo ubicado al interior de la ciudad región del Centro de México, y en particular en la periferia de la ZMVM, añade a los factores nacionales de crisis los propios de su relación con la expansión física metropolitana.

En términos económicos, el sector primario no es significativo para la economía metropolitana; en el DF sólo representaba en 2009 0.08% de su PIB total y 0.5% de su población en 2010; en los municipios metropolitanos periféricos, para los que no tenemos estadísticas, esta participación puede ser relativamente mayor. Su importancia radica en el papel que tiene el área rural periurbana en: *a)* la expansión de la metrópoli, al ser asumida por diferentes actores sociales simplemente como reserva territorial para la expansión urbana, sobre todo desde la contrarreforma agraria de 1990-1991 que permitió a los ejidatarios vender sus tierras (Pradilla, 1993^b); *b)* la preservación del suelo de conservación⁸ periurbano y su impacto sobre la prestación de servicios ambientales y recreativos a la metrópoli; *c)* el significado de su crisis como desaprovechamiento de las ventajas comparativas para la producción agropecuaria y de servicios recreativos, derivadas de su inserción en la ciudad región como un gran mercado agrícola con los más altos ingresos del país; *d)* la preservación de las identidades culturales de sus pueblos tradicionales y originarios; *e)* el problema social que implica el deterioro de las condiciones de vida de los habitantes del campo periurbano y su participación en las actividades informales y antisociales en la ciudad.

Durante la segunda mitad del siglo XX el intenso crecimiento físico del DF, que llevó a la formación de la ZMVM, ocurrió mediante la urbanización del campo circundante, destruyendo áreas destinadas a la producción agropecuaria y a la reserva forestal y natural. Este proceso se aceleró notoriamente a partir de 1990, cuando la contrarreforma agraria de Salinas de Gortari y las nuevas políticas estatales de vivienda, de corte neoliberal, impulsaron la construcción dispersa de cientos de miles de viviendas para estratos medios, desarrollos comerciales y macroconjuntos de pequeñas viviendas de interés social para sectores de bajos ingresos, en la periferia norte y oriente de la metrópoli, sobre suelo agrícola y reservas naturales en los municipios conurbados del Estado de México o de Hidalgo, donde el precio del suelo ejidal es más bajo que en el resto de la periferia metropolitana; asimismo, los gobiernos locales dan muchas facilidades a los fraccionadores y empresas inmobiliarias, (Puebla, 2002; Duhau, 2008; Eibenschutz y Goya, 2009; Pradilla, 2011; Sedesol *et al.*, 2012: 18) para recibir a la población que emigra del DF o de otras localidades, lo que ha causado un crecimiento explosivo sin precedentes de su población.⁹ Además, al interior del suelo de conservación restante se han producido cientos de asentamientos irregulares, que sólo en el DF llegaban en 2006 a 828 y 2.8938 hectáreas ocupadas (Cruz, 2011: 78).

Actualmente, el suelo de conservación periurbano, así como las lagunas de regulación hídrica que aún subsisten en el oriente de la metrópoli, están a punto de sufrir una nueva embestida urbanizadora derivada de la construcción de infraestructura, al reactivar el gobierno federal a finales

de 2013 el proyecto de construcción o ampliación del aeropuerto internacional metropolitano en Texcoco, municipio conurbado del Estado de México (*Reforma*, 2 de junio de 2014: 11), que ya había sido derrotado por la oposición del gobierno del Distrito Federal, la lucha de los ejidatarios de Atenco y la crítica abierta de otros sectores de opinión pública, iniciado y suspendido por el gobierno de Vicente Fox (2000-2006).

Los actores sociales que se han combinado en esta destrucción han sido: los fraccionadores comerciales que construyen fraccionamientos y grandes unidades habitacionales para las capas bajas (Duhau, 2008; Pradilla, 2011), medias o altas de ingresos; las empresas e individuos aislados que ocupan terrenos para asentar su vivienda u otras actividades económicas; los organismos estatales de vivienda del DF o del Estado de México que promueven o construyen unidades habitacionales; los gobiernos de los tres niveles que actúan sobre la Zona Metropolitana para construir infraestructuras, en particular vialidades; los sectores populares que ocupan colectiva o individualmente (ocupación “hormiga”) terrenos de forma irregular; y los ejidatarios y comuneros para alojar familiares o *avecindados* en la periferia de los pueblos rurales (Legorreta, 1994).

La reducción del área rural ha significado: *a)* la disolución acelerada de las formas tradicionales de producción agropecuaria, en particular la *chinampa*, por la ocupación del suelo para usos urbanos o por la pérdida de rentabilidad de la explotación agraria; *b)* la urbanización y pavimentación de las áreas de recarga acuífera, de las cuales se obtiene la mayor parte del agua potable para el DF y otras zonas de la metrópoli, causando su sobreexplotación severa y graves hundimientos diferenciales del suelo que afectan a la infraestructura y a las viviendas mismas (Fideicomiso, 2000^a: 122 y ss.); *c)* la contaminación de los mantos acuíferos subterráneos que surten a la ciudad y las corrientes superficiales de agua por el inadecuado desalojo de aguas negras (Pradilla y Sodi, 2006: 92 y ss.); *d)* la eliminación de áreas de regulación hídrica y la modificación severa de la geografía de los escurrimientos de agua pluvial que llevan a avalanchas sobre las zonas bajas, a la saturación del drenaje y a inundaciones; *e)* la pérdida de zonas forestales de captura de carbono y regeneración del aire metropolitano; *f)* la destrucción de zonas de patrimonio ambiental para la recreación de la población; y *g)* la modificación de los ámbitos patrimoniales de los pueblos originarios del Valle de México. Estos procesos afectan tanto a la metrópoli como al mismo sector rural, que pierde fuentes de ingreso por el deterioro de la producción agropecuaria y de la prestación de servicios recreativos y turísticos.

El uso del suelo de conservación agropecuario y forestal del DF y los municipios conurbados ha sufrido un notorio cambio: el agrícola y forestal pierde continuamente superficie, mientras el urbano la aumenta (Cruz, 2011: 70). Las unidades productivas rurales se caracterizan por su pequeña dimensión, insuficiente para su explotación comercial rentable en condiciones tradicionales y para mantener a la familia campesina (Fideicomiso, 2000^c: 16).

En la agricultura periurbana dominan los productos tradicionales de bajo valor unitario y poca rentabilidad; la avena forrajera, el maíz y el nopal ocupan la mayor parte de la superficie sembrada, y se añade una actividad avícola y pecuaria de traspatio para la subsistencia familiar. La tecnología utilizada es tradicional, debido al poco conocimiento de los cambios posibles, la escasa promoción pública y la falta de capacidad económica de los campesinos para introducirlos. Quienes explotan la

tierra son los campesinos de mayor edad y las amas de casa, mientras que los jóvenes y adultos se dedican a actividades urbanas, en gran parte informales, para lograr la subsistencia que la actividad rural no les garantiza (Fideicomiso, 2000^c: 43-44).

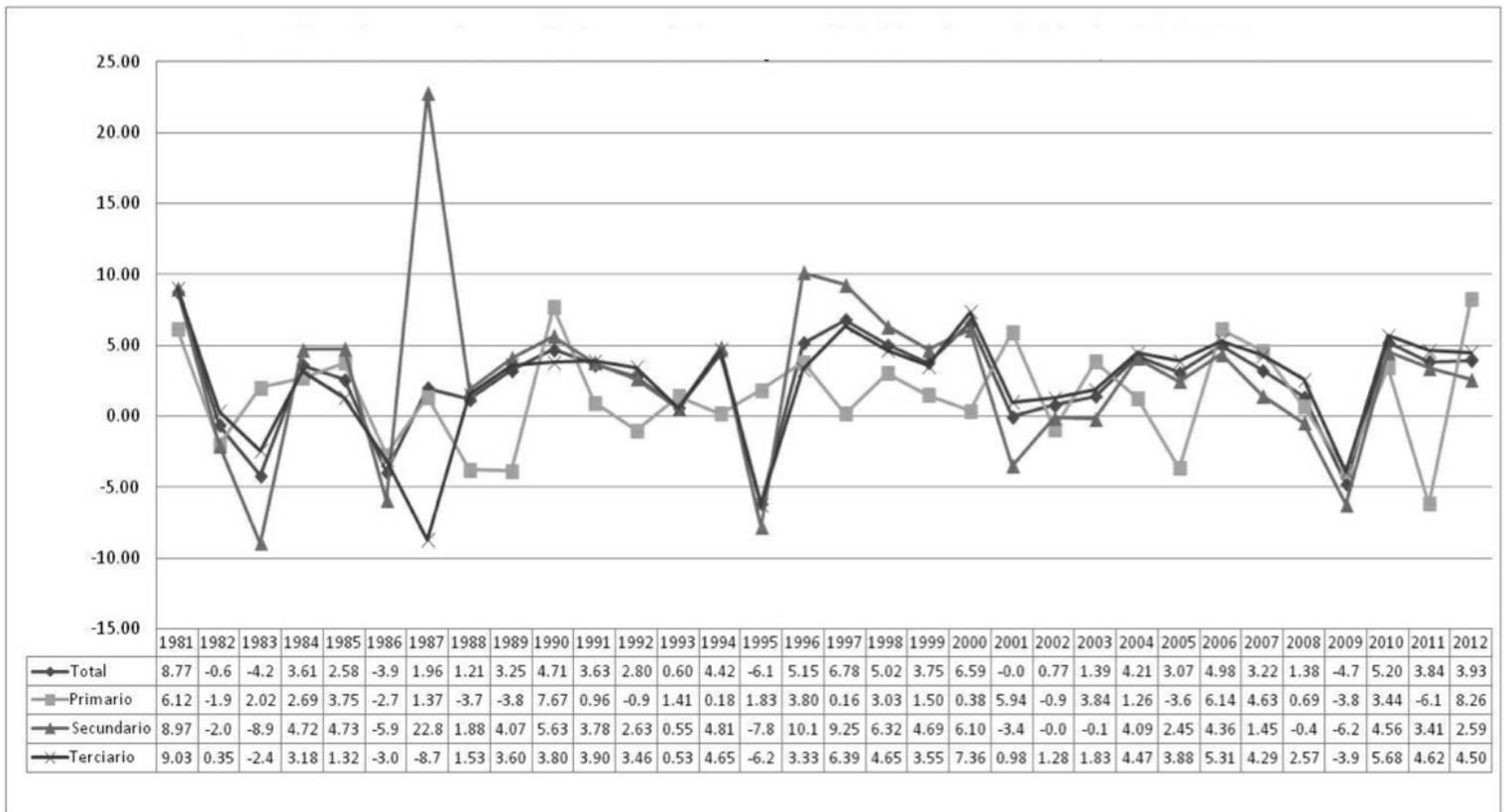
Estos factores se suman a la insuficiencia de las políticas estatales de fomento y apoyo a la producción agropecuaria, que no tienen en cuenta la particularidad del sector en el ámbito de la ciudad región, el uso restringido de tecnología moderna ambientalmente sustentable y la ausencia de mecanismos de comercialización que promuevan el aprovechamiento de las ventajas comparativas que tiene el sector agrario al interior del ámbito urbano regional. La actividad agropecuaria es poco rentable y se desaprovecha su potencial: un mercado de más de 30 millones de personas con la capacidad adquisitiva promedio más alta del país, y la posibilidad de explotar nichos de mercado específicos para productos de alto valor unitario y mucha mayor rentabilidad económica.

La zona rural metropolitana se asume como una reserva de suelo urbanizable que se transforma en urbano, legal o ilegalmente, pues las rentas del suelo rural apropiadas por los campesinos son muy inferiores a las del suelo urbano, diferenciales o absolutas, que operan a manera de monopolio dada la escasez de suelo urbanizable en la metrópoli. Esta situación ha sido explotada históricamente por los fraccionadores irregulares o los formales desde la contrarreforma agraria de 1991 y la implantación de las políticas neoliberales de vivienda en 1992 (Puebla, 2002), los funcionarios ejidales y comunales, y los administradores públicos para lucrar con la necesidad de los campesinos y de los demandantes de suelo urbano.

3.3. El proceso de desindustrialización

La industrialización sustitutiva de importaciones fue intensa en México hasta 1980: el PIB de la industria manufacturera (PIBM) creció a un promedio anual de 5% en los años treinta, 7.1% en los cuarenta, 7.3% en los cincuenta, 8.9% en los sesenta, y 6.4% en los setenta (Garza, 1985: 141). La recesión de 1982 ocurrió cuando la economía y la industria mexicanas y metropolitanas mantenían aún altas tasas de crecimiento, pues en la década anterior sólo se habían producido dos desaceleraciones que, aunque notorias, no se manifestaron como recesiones (Pradilla, 1993^a: 17).

Nacional: Tasa de crecimiento del PIB por división de actividad, 1980-2012



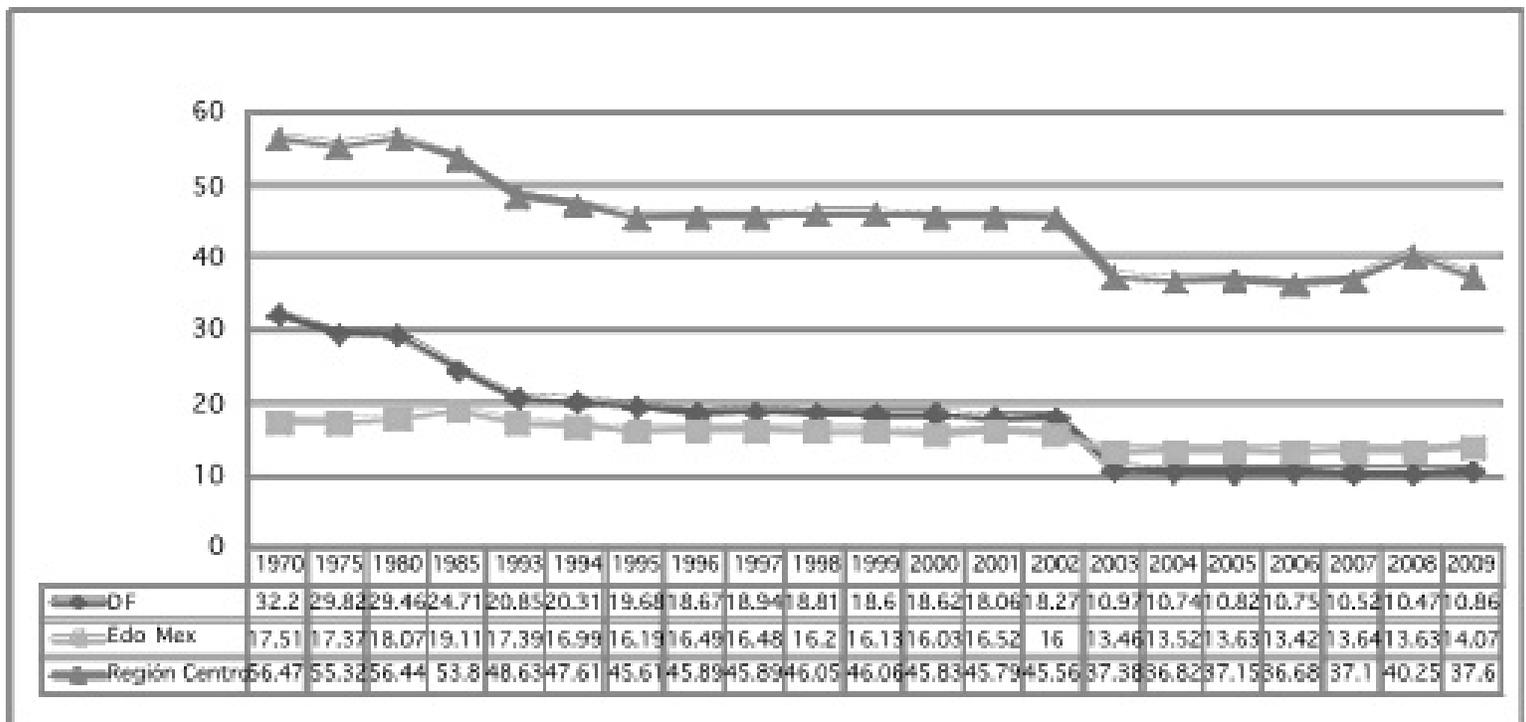
Fuentes: INEGI, SCNM (1987), Cuentas consolidadas de la nación, oferta y utilización; producto interno bruto 1980-1986 a precios de cada año y constantes de 1980, Aguascalientes. INEGI, SCNM (1992), Cuentas de producción del sector público 1987-1990, Aguascalientes. INEGI, SCNM (1994), Cuentas de producción del sector público 1990-1993, Aguascalientes. INEGI, Series que ya no se actualizan, PIB por actividad económica, cifras anuales 1993-2006 a precios de 1993. INEGI, Cuentas nacionales, PIB por actividad económica, cifras anuales 2003-2012 a precios de 2008. Consultas realizadas el 27 de mayo de 2014.

En las últimas décadas, los países latinoamericanos, en particular los de mayor peso económico relativo (Brasil, Argentina y México), han sufrido desigualmente lo que Pierre Salama denomina *desindustrialización relativa prematura* debido a la baja productividad del sector fabril; las altas tasas de interés en el mercado especulativo y abierto de capitales; la apreciación de sus monedas frente a las divisas internacionales; y la baja competitividad de sus precios de producción en el marco del proceso neoliberal de apertura comercial internacional (Salama, 2012^a). Éste ha sido el contexto general en las últimas décadas, en el que ha ocurrido una desindustrialización relativa y absoluta de las metrópolis latinoamericanas que se industrializaron durante el periodo 1940-1980.

En el caso mexicano, observamos desde 1982 un crecimiento mediocre del PIB del sector secundario, muy por debajo del experimentado entre 1940 y 1980. En las recesiones económicas del periodo (1982, 1985, 1994, 2000 y 2008) el PIB industrial cayó más que el de los demás sectores y el total nacional, y desde 2000 el crecimiento industrial ha sido notoriamente inferior a la media nacional del PIB total, así como al del sector terciario de la economía (véase gráfica y cuadro). En la práctica, en ausencia de una política pública de industrialización, la cual ha sido dejada en manos del “libre mercado”, el único sector industrial que ha crecido es el de la maquila o ensamblaje para la exportación, que se sustenta en la ventaja competitiva espuria del bajo salario pagado a sus trabajadores.

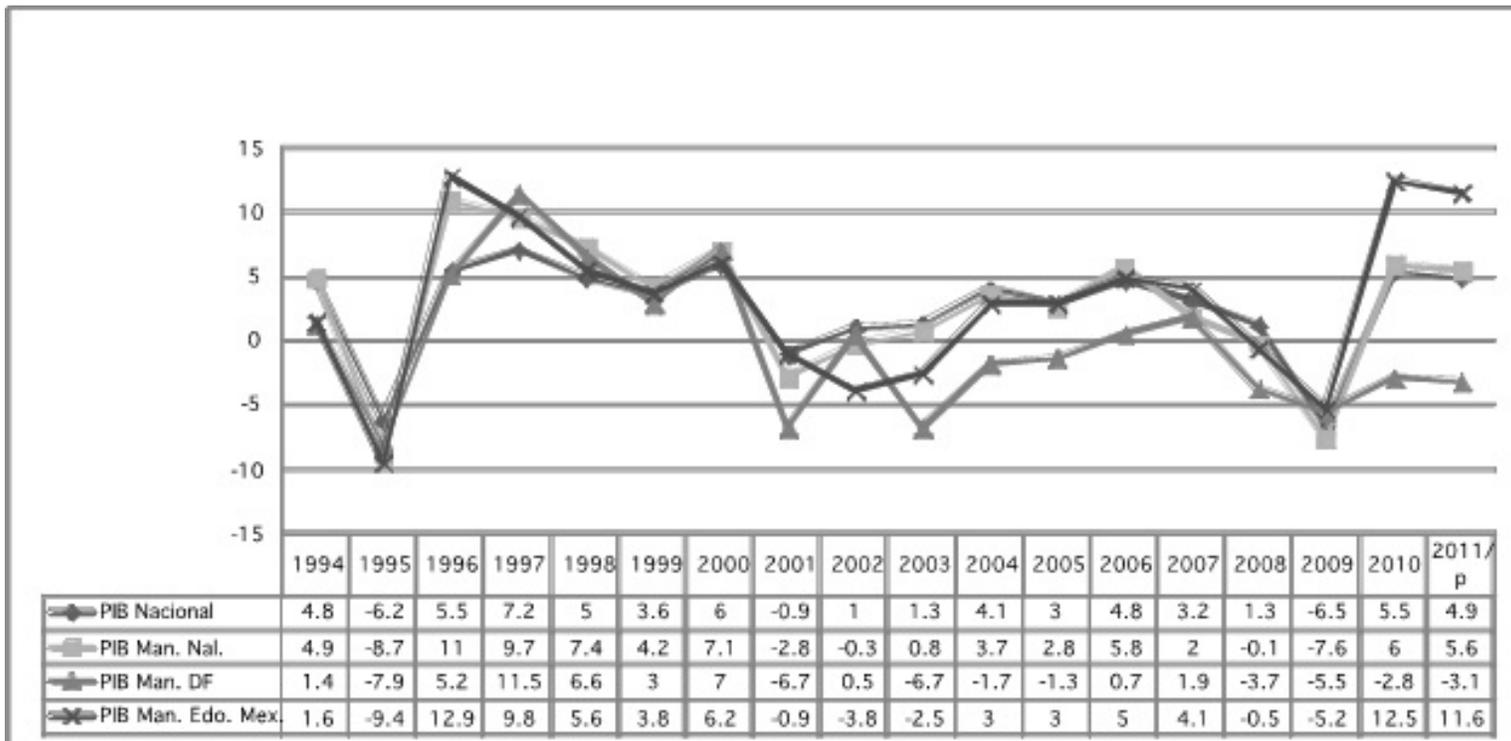
La región central se ha mantenido como la mayor concentración industrial del país, pero ha mostrado una tendencia decreciente al bajar de 56.4% del PIBIM total nacional en 1980, a 37.6% en 2009 (-18.8%). El DF fue el más importante protagonista en la industrialización nacional: en 1970 generaba 32.20% del PIBIM nacional, pero descendió a 29.46% en 1980 y a 10.86% en 2009 (-21.34 %); su participación en el total nacional tuvo dos caídas muy fuertes entre 1980 y 1993, y entre 2002 y 2003 cuando cayó inclusive por debajo de la del Estado de México en su conjunto. El Estado de México, que incluye a 59 municipios conurbados en la metrópoli, perdió peso industrial relativo más moderadamente: bajó de 17.51% en 1970 a 14.07% en 2006 (-3.44%).

Participación del DF, Estado de México y Región Centro en manufacturera nacional, 1970-2009



Fuente: elaborado con base en el Banco de Información Económica (BIE), producto interno bruto por entidad federativa, INEGI.

Según el Sistema de Cuentas Nacionales (INEGI), al menos desde 1993 las tasas de crecimiento del PIBM del DF han sido inferiores, en términos generales, a las nacionales, sobre todo desde 2001, cuando su bajo dinamismo se hizo muy notorio, al desligarse de la tendencia nacional. El curso de la industria del Estado de México ha sido más próximo al nacional.



Fuente: INEGI, Sistema de Cuentas Nacionales de México y Banco de Información Económica (BIE) p/cifras preliminares a partir de la fecha indicada.

Para analizar cuantitativamente el proceso de desindustrialización y terciarización de la metrópoli, el camino más adecuado es seguir la secuencia de los censos económicos nacionales realizados periódicamente por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) desde 1980 y hasta 2008, el último publicado en junio de 2014. En ellos encontramos dinámicas diferenciadas entre el DF, los municipios conurbados y la Zona Metropolitana del Valle de México, así como para las diversas variables de análisis. En el largo periodo (1980-2008) es notoria la contracción absoluta en las variables clave de la industria manufacturera del DF, los municipios conurbados y la ZMVM en su conjunto: 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 territoriales en el número de establecimientos, mostrando el pequeño tamaño de los establecimientos fabriles nuevos —la “changarrización”—, y en los activos fijos acumulados, reflejando el crecimiento del número de establecimientos y la acumulación de capital en las grandes empresas del sector (véanse los cuadros y gráficos siguientes). Estos hechos negativos serían aún más notorios si tuviéramos en cuenta la profunda recesión de 2009, la cual no se refleja aún en las estadísticas disponibles.

Podemos, por lo tanto, hablar de desindustrialización absoluta y relativa de la Zona Metropolitana y sus componentes, a saber, el DF y los municipios conurbados del Estado de México (Márquez y Pradilla, 2004; Márquez, 2005; Márquez y Pradilla, 2008). A continuación, veremos en detalle la evolución de las distintas variables.

3.3.1. Número de establecimientos industriales

Mientras el DF presentó entre 1980 y 2008 una relativa estabilidad en el número de establecimientos industriales, con muy bajo crecimiento, los municipios metropolitanos conurbados, a pesar de las caídas de 1980-1988 y 1998-2003, mostraron un aumento muy significativo de los mismos, a una tasa superior a la media nacional. El resultado fue una tasa anual promedio para el periodo 1980-2008 de 1.88% para la ZMVM, muy inferior a la tasa media nacional.

Industria Manufacturera, 1980-2008. Establecimientos

Año	1980 - 1985	1985 - 1988	1988 - 1993	1993 - 1998	1998 - 2003	2003-2008	1980-2008
Nacional	-0.34	4.16	12.66	5.33	-0.91	5.85	4.38
ZMVM ^b	-2.55	-2.31	7.65	5.16	-1.60	3.68	1.88
Distrito Federal ^c	-4.28	-3.76	5.18	2.06	-2.25	2.06	0.03
Municipios metropolitanos ^d	3.40	1.45	12.70	9.61	-0.86	5.33	5.44

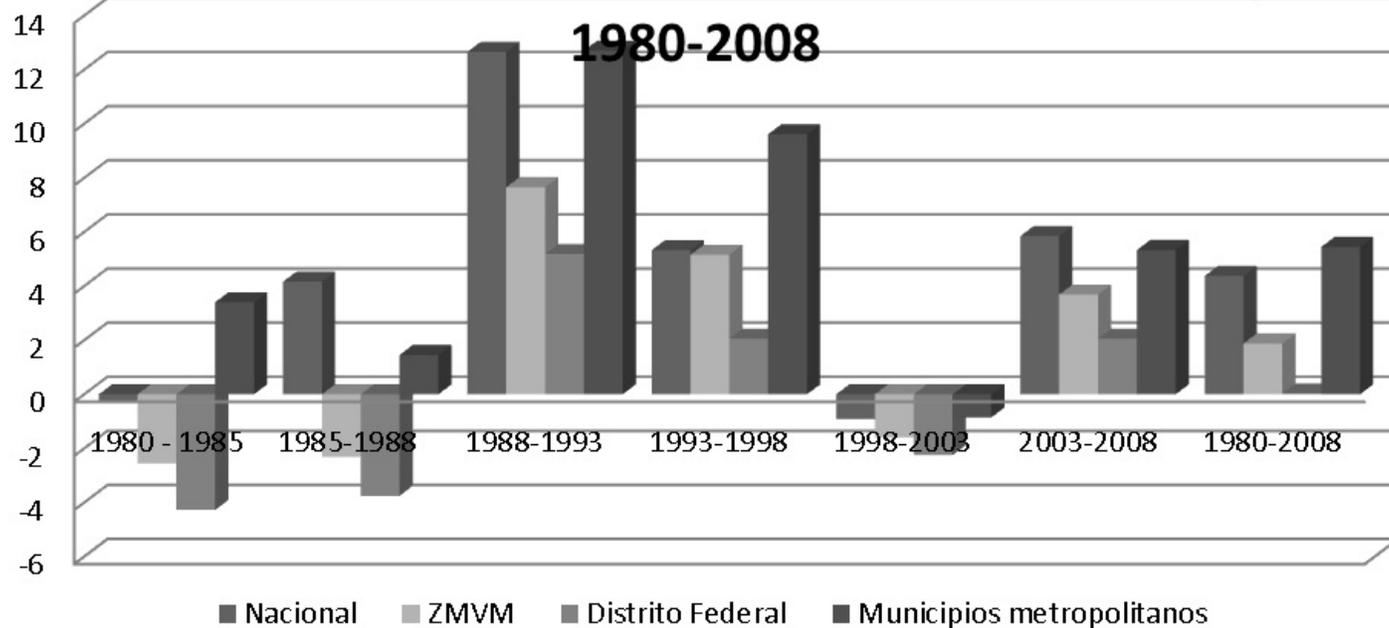
- a) Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XII, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).
b) La zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.
c) El Distrito Federal está conformado por 16 Delegaciones.
d) El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 y 1985 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios; para 1993 son 41 municipios; en 1998 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo finalmente, para 2003 y 2008 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

Industria manufacturera, 1980-2008. Tasa de crecimiento de los establecimientos

Año	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	131 625	129 401	146 252	265 427	344 118	328 718	436 851
ZMVM ^b	37 952	33 352	31 093	44 959	57 812	53 344	63 918
Distrito Federal ^c	30 423	24 452	21 799	28 059	31 068	27 727	30 702
Municipios metropolitanos ^d	7 529	8 900	9 294	16 900	26 744	25 617	33 216

- a) Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XII, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).
b) La zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.
c) El Distrito Federal está conformado por 16 Delegaciones.
d) El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 y 1985 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios; para 1993 son 41 municipios; en 1998 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo finalmente, para 2003 y 2008 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

Tasas de crecimiento del número de establecimientos de la industria manufacturera,



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 generado, podemos deducir que el crecimiento diferenciado del número de establecimientos en los tres ámbitos territoriales metropolitanos analizados se debe, principalmente, al surgimiento de pequeños establecimientos o "changarros". El ritmo diferente de crecimiento entre el DF y los municipios metropolitanos conurbados podría explicarse tanto por las condiciones restrictivas a su implantación imperantes en el primero, sobre todo para las grandes empresas, como por la migración de empresas de todos los tamaños del primero a los segundos en busca de menores costos de operación.

En el DF se observa una disminución notoria en el número de establecimientos industriales entre 1980 y 1988, y en todos los ámbitos entre 1998 y 2003, ambos periodos de naturaleza recesiva. Los lapsos de intenso crecimiento en el número de establecimientos en todos los ámbitos corresponden a 1988-1998 y 2003-2008, etapas de recuperación de recesiones económicas anteriores.

Habría que añadir que entre 1980 y 2008 se produjo una reducción muy notoria en el tamaño de los establecimientos industriales en términos del número de trabajadores por establecimiento, sobre todo en los municipios metropolitanos, lo que refuerza la idea de la pérdida de grandes empresas y de la "changarrización". Las cifras son las siguientes: en el DF cae de 27.58 a 13.18 trabajadores por establecimiento; en los municipios metropolitanos, de 40.44 a 11.25 trabajadores por establecimiento; y en la ZMVM en conjunto, de 30.13 a 12.17 trabajadores por establecimiento.

Industria manufacturera 1980-2008

Personal ocupado

Año	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	2 701 137	2 576 775	3 255 875	3 246 042	4 232 322	4 198 579	4 661 062
ZMVM ^b	1 143 839	844 983	804 917	838 343	891 770	801 250	778 509
Distrito Federal ^c	839 311	535 366	499 791	500 742	498 055	447 857	404 772
Municipios metropolitanos ^d	304 528	309 617	305 126	337 601	393 715	353 393	373 737

- a) Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XII, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).
- b) La zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.
- c) El Distrito Federal está conformado por 16 Delegaciones.
- d) El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 y 1985 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios; para 1993 son 41 municipios; en 1998 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo finalmente, para 2003 y 2008 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

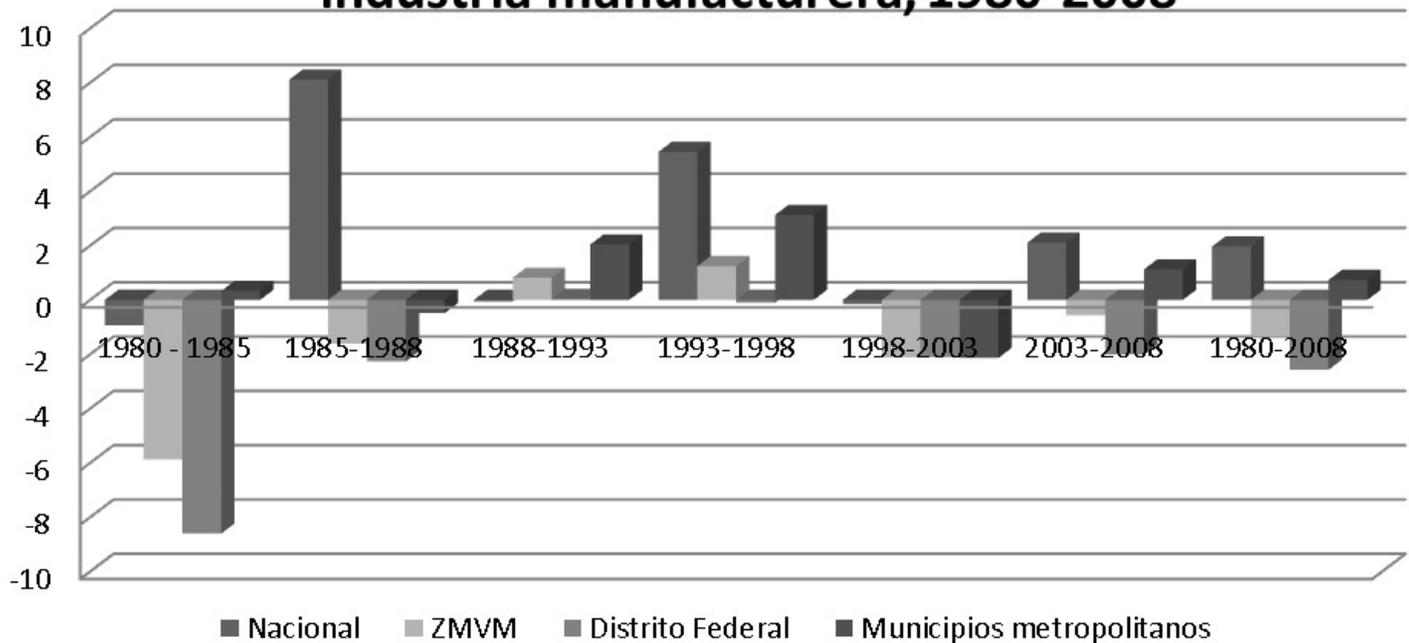
Industria manufacturera 1980-2008

Tasa de crecimiento del personal ocupado

Año	1980 - 1985	1985 - 1988	1988 - 1993	1993 - 1998	1998 - 2003	2003-2008	1980-2008
Nacional	-0.94	8.11	-0.06	5.45	-0.16	2.11	1.97
ZMVM ^b	-5.88	-1.61	0.82	1.24	-2.12	-0.57	-1.36
Distrito Federal ^c	-8.60	-2.27	0.04	-0.11	-2.10	-2.00	-2.57
Municipios metropolitanos ^d	0.33	-0.49	2.04	3.12	-2.14	1.13	0.73

- a) Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XII, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).
- b) La zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.
- c) El Distrito Federal está conformado por 16 Delegaciones.
- d) El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 y 1985 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios; para 1993 son 41 municipios; en 1998 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo finalmente, para 2003 y 2008 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

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, implicando la pérdida de 434.539 empleos fabriles; en parte, ello se vio compensado por un crecimiento, muy bajo, en los municipios metropolitanos conurbados, que tuvo como resultado una caída menor en la ZMVM. En términos de tasa de crecimiento, los tres ámbitos se ubican muy por debajo de la media nacional. En el DF la pérdida de empleos fue casi constante, agudizándose entre 1980 y 1998, fase recesiva, y desde 1998 hasta 2008. Si tomamos en cuenta las tasas negativas de crecimiento del PIBIM entre 2008 y 2011, podemos delinear una tendencia muy negativa del empleo fabril en la ZMVM, sobre todo en el DF, para el futuro.

Puesto que el trabajador tiene una localización territorial específica fija, a saber, la de la vivienda por la que tuvo que esforzarse durante décadas en los procesos de autoconstrucción y regularización de la tenencia del suelo, la pérdida definitiva de empleos en el DF y los municipios conurbados implica desempleo o asumir impactos muy negativos derivados de la necesidad de movilidad física de larga distancia, los consecuentes mayores costos en tiempo y dinero, y el mayor desgaste físico para la fuerza de trabajo.

Encontramos los factores fundamentales de la contracción del empleo en la modernización tecnológica de los procesos productivos en las grandes empresas que permanecen, así como en el aumento de la productividad del trabajo, la desaparición o relocalización de grandes empresas y la reducción de la producción. Esta evolución negativa del empleo es uno de los costos más importantes de la desindustrialización; asimismo, ésta nos explica más adelante, en el texto, 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.

3.3.3. Remuneraciones al personal empleado

Industria manufacturera 1980-2008
Remuneraciones
(en miles de pesos de 2003)

Año	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	226 935 056	230 260 885	222 890 015	295 580 412	315 758 959	292 850 632	263 391 300
ZMVM ^b	103 829 660	89 990 363	76 309 477	96 766 395	86 905 303	64 857 179	49 979 037
Distrito Federal ^c	65 688 011	53 458 046	44 657 302	55 729 484	51 115 984	38 036 076	28 609 459
Municipios metropolitanos ^d	38 141 648	36 532 317	31 652 175	41 036 911	35 789 319	26 821 104	21 369 578

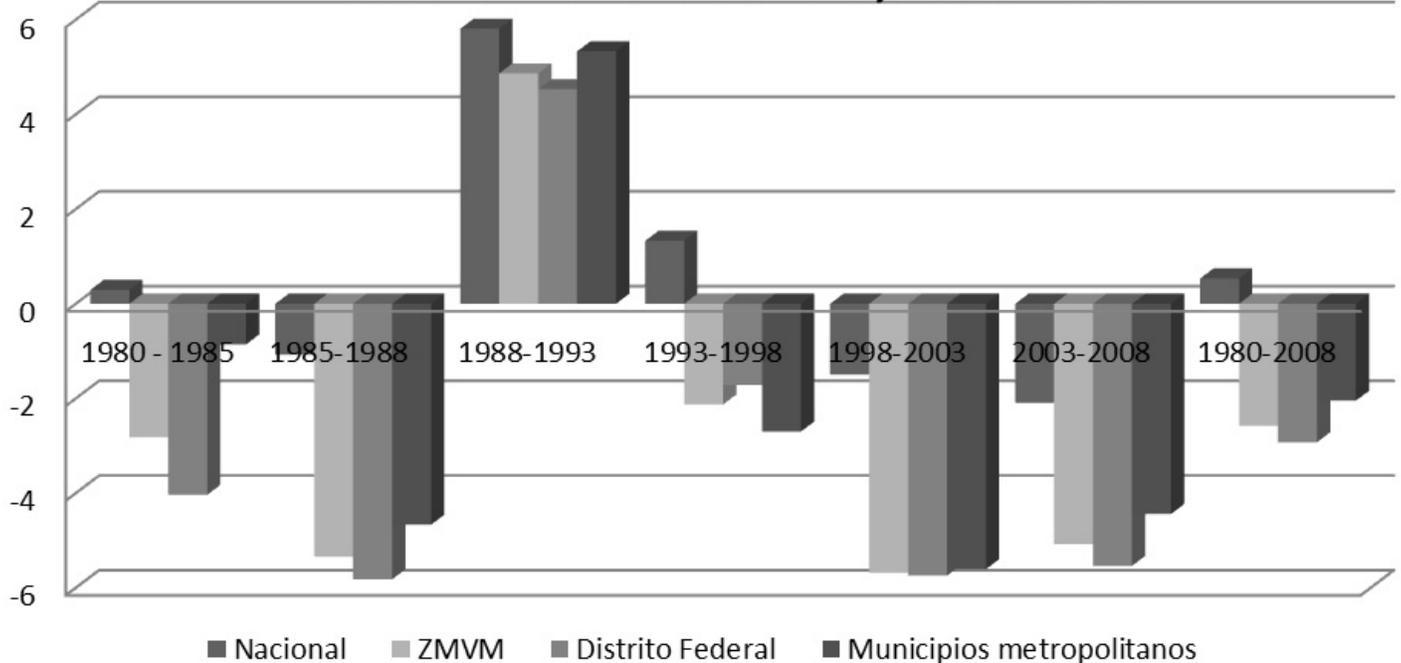
- a) Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XII, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).
b) La zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.
c) El Distrito Federal está conformado por 16 Delegaciones.
d) El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 y 1985 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios; para 1993 son 41 municipios; en 1998 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo finalmente, para 2003 y 2008 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

Industria manufacturera 1980-2008
Tasa del crecimiento de las Remuneraciones

Año	1980 - 1985	1985 - 1988	1988 - 1993	1993 - 1998	1998 - 2003	2003-2008	1980-2008
Nacional	2.35	9.86	1.27	3.38	0.14	2.70	2.78
ZMVM ^b	-7.63	11.80	0.20	-2.93	-5.87	1.85	-1.46
Distrito Federal ^c	-9.45	11.37	0.66	-7.35	-6.00	4.18	-2.21
Municipios metropolitanos ^d	-4.58	12.42	-0.45	2.41	-5.75	-0.41	-0.37

- a) Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XII, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).
b) La zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.
c) El Distrito Federal está conformado por 16 Delegaciones.
d) El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 y 1985 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios; para 1993 son 41 municipios; en 1998 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo finalmente, para 2003 y 2008 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

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, a precios constantes de 2003, fue negativa en los tres ámbitos territoriales. Es más notoria esta caída de la masa salarial en los municipios conurbados pues se registró un pequeño 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 pérdida de empleos, e incluyen a los municipios conurbados que aumentaron el número de empleos, lo cual indica también una caída de los salarios reales individuales. En el país el crecimiento de la masa salarial fue mucho 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 —la austeridad salarial— propia del patrón neoliberal de acumulación de capital, cuyos efectos se observan en la precaria situación social prevaleciente (Valenzuela, 1991: 45 y ss.; Pradilla, 2009: cap. 2).

3.3.4. Valor agregado censal bruto industrial

Industria manufacturera 1980-2008
Valor agregado censal bruto (en miles de pesos de 2003)

Año	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	492 279 046	552 795 790	732 935 415	780 669 484	921 865 497	928 247 328	1 060 475 978
ZMVM ^b	268 329 490	180 393 637	252 112 024	254 683 327	219 511 172	162 247 644	177 787 951
Distrito Federal ^c	174 709 650	106 340 967	146 892 254	151 799 342	103 625 868	76 053 405	93 330 444
Municipios metropolitanos ^d	93 619 840	74 052 669	105 219 770	102 883 984	115 885 304	86 194 239	84 457 507

a) Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XII, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).

b) La zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.

c) El Distrito Federal está conformado por 16 Delegaciones.

d) El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 y 1985 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios; para 1993 son 41 municipios; en 1998 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo finalmente, para 2003 y 2008 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

Industria manufacturera 1980-2008 **Tasa de crecimiento del valor agregado censal bruto**

Año	1980 - 1985	1985 - 1988	1988 - 1993	1993 - 1998	1998 - 2003	2003-2008	1980-2008
Nacional	2.35	9.86	1.27	3.38	0.14	2.70	2.78
ZMVM ^b	-7.63	11.80	0.20	-2.93	-5.87	1.85	-1.46
Distrito Federal ^c	-9.45	11.37	0.66	-7.35	-6.00	4.18	-2.21
Municipios metropolitanos ^d	-4.58	12.42	-0.45	2.41	-5.75	-0.41	-0.37

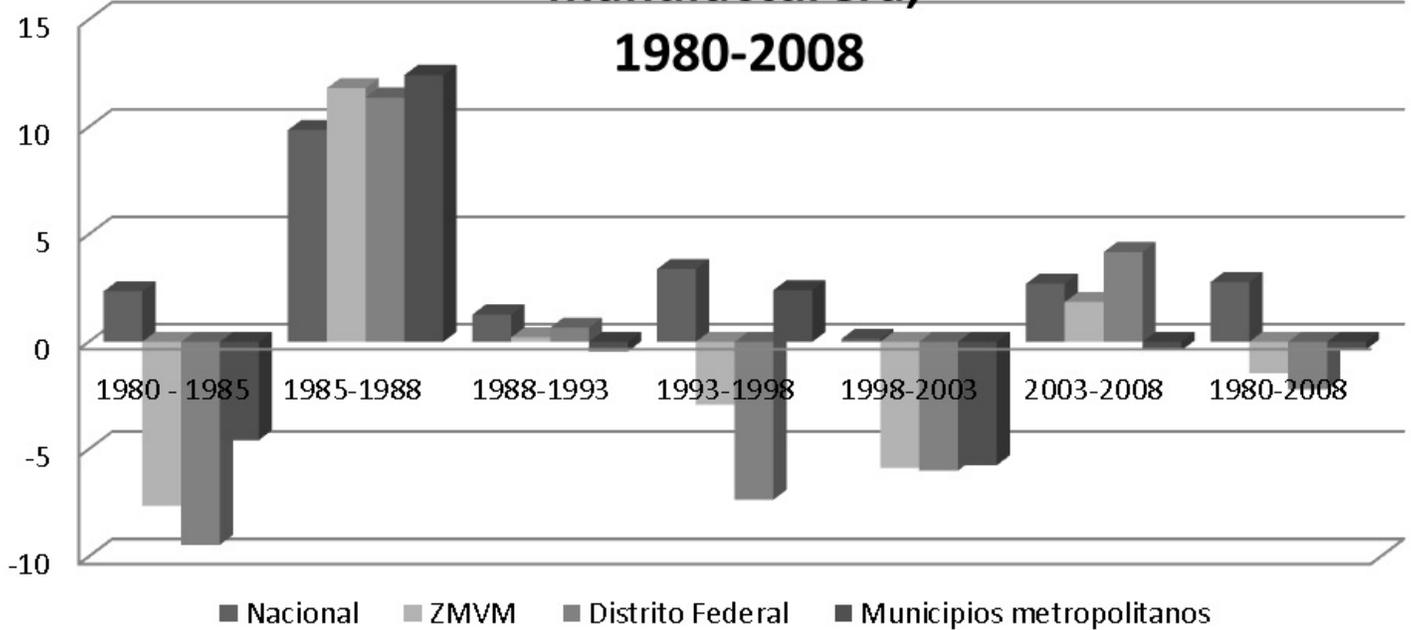
a) Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XII, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).

b) La zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.

c) El Distrito Federal está conformado por 16 Delegaciones.

d) El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 y 1985 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios; para 1993 son 41 municipios; en 1998 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo finalmente, para 2003 y 2008 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

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



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 positivo o negativo de la producción allí realizada. En el periodo 1980-2008 observamos tanto una disminución del valor absoluto como tasas negativas de crecimiento anual promedio del valor agregado en los tres ámbitos, más acentuada en el DF, lo cual sustenta nuestra afirmación de la desindustrialización absoluta en curso en la metrópoli, que la habría llevado a perder más de un tercio de su producción en términos de valor; dicha pérdida llega a cerca de 46% para el DF.

Estas cifras podrían ser aún más negativas si tuviéramos ya información comparable sobre los efectos de la profunda recesión de 2008-2009, la cual le costó al país una pérdida en el PIBIM de -7.8%, y al DF y al Estado de México de -9.2% y -5.7%, respectivamente, caída que se mantuvo en el DF en 2010 y 2011 hasta acumular -15.1% en sólo cuatro años.

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

Los periodos cortos más negativos se ubican entre 1980 y 1985, a partir de la recesión que llevó al cambio de patrón de acumulación de capital, y entre 1993 y 2003, cuando coinciden la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), con sus efectos desindustrializadores derivados de la competencia desigual entre los países que lo integran y las recesiones de 1884-1995 y 2001-2003. Como ya señalamos, la profunda recesión de 2008-2009 acentuó esta caída.

3.3.5. Activos fijos acumulados

Industria manufacturera 1980-2008 Activos fijos (en miles de pesos de 2003)

Año	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	99 027 481	1 357 855 712	1 469 838 619	1 048 075 522	1 407 999 639	1 258 788 137	1 136 508 112
ZMVM ^b	26 010 605	303 808 150	271 910 387	195 784 095	275 874 486	185 266 182	154 449 989
Distrito Federal ^c	12 904 895	171 544 695	138 743 547	93 037 049	125 577 907	87 559 887	76 593 595
Municipios metropolitanos ^d	13 105 709	132 263 455	133 166 840	102 747 046	150 296 580	97 706 295	77 856 394

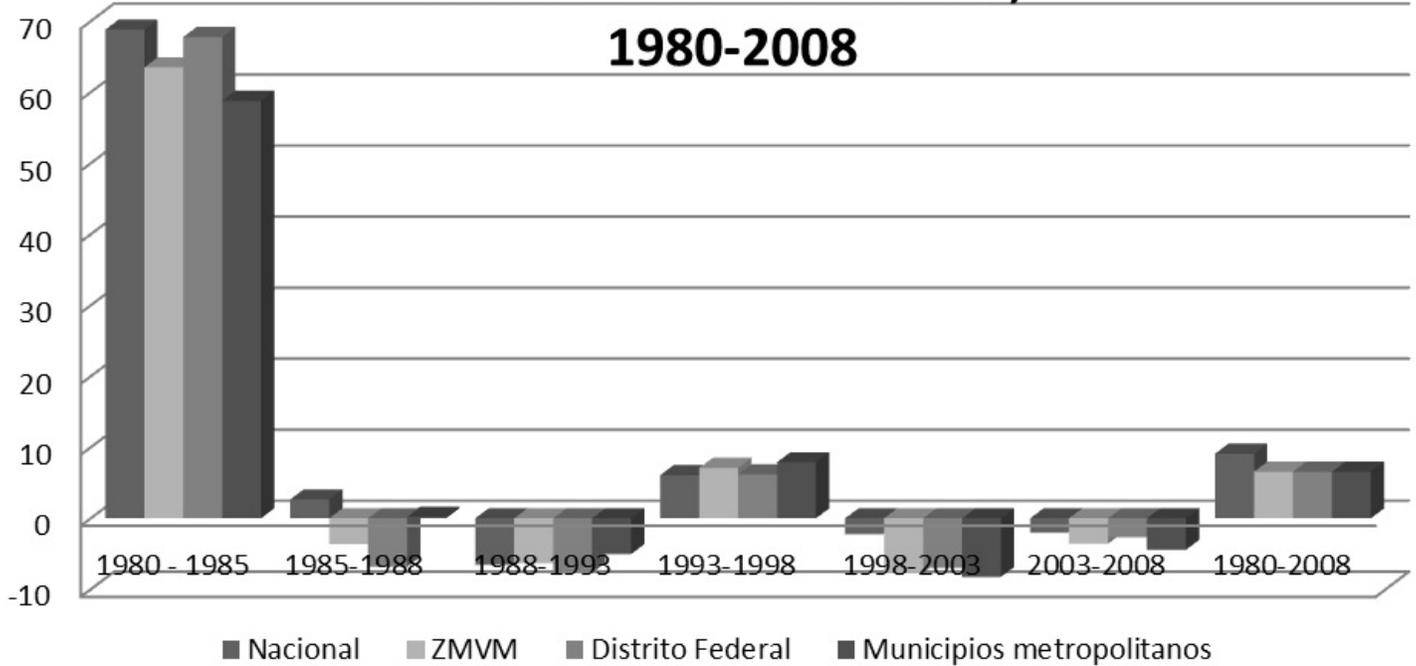
- a) Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XII, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).
b) La zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.
c) El Distrito Federal está conformado por 16 Delegaciones.
d) El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 y 1985 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios; para 1993 son 41 municipios; en 1998 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo finalmente, para 2003 y 2008 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

Industria manufacturera 1980-2008 Tasa de crecimiento de los activos fijos

Año	1980 - 1985	1985 - 1988	1988 - 1993	1993 - 1998	1998 - 2003	2003-2008	1980-2008
Nacional	68.82	2.68	-6.54	6.08	-2.22	-2.02	9.11
ZMVM ^b	63.49	-3.63	-6.36	7.10	-7.65	-3.57	6.57
Distrito Federal ^c	67.77	-6.83	-7.68	6.18	-6.96	-2.64	6.57
Municipios metropolitanos ^c	58.78	0.23	-5.05	7.90	-8.25	-4.44	6.57

- a) Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XII, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).
b) La zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.
c) El Distrito Federal está conformado por 16 Delegaciones.
d) El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 y 1985 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios; para 1993 son 41 municipios; en 1998 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo finalmente, para 2003 y 2008 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

Tasas de crecimiento de los activos fijos de la industria manufacturera, 1980-2008



En términos de activos fijos acumulados en la industria al final de cada periodo (capital fijo total acumulado), las tasas anuales de crecimiento promedio fueron positivas y muy similares en los tres ámbitos en el periodo largo,¹⁰ básicamente gracias a la intensa acumulación presuntamente ocurrida entre 1980 y 1985 como parte de la modernización poscrisis de la industria. Sin embargo, si dejamos de lado este periodo, muy atípico, observamos que entre 1985-1993 y 1998-2008 las tasas fueron negativas en los tres ámbitos y en el país, con una leve mejora entre 1993 y 1998, lo cual nos lleva a suponer una descapitalización o caída crónica de la acumulación de capital fijo de la industria metropolitana en el pasado, que seguramente sería más fuerte si contáramos con información comparable para la recesión de 2008-2009 y los dos años siguientes.

Encontramos las determinaciones de este curso negativo de la acumulación en el cierre definitivo o la relocalización de medianas y grandes industrias fuera del área metropolitana, y en su sustitución por pequeñas empresas de muy bajo capital, como señalamos anteriormente. Éste es otro indicador muy importante de la desindustrialización, pues nos muestra una dinámica de desinversión y desacumulación de capital fijo en el sector más dinámico de la economía en general, que además afecta negativamente al sector comercio y los servicios al productor.

3.3.6. Formación bruta de capital fijo

Año	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional		93 769 903	94 581 988	78 900 013	141 764 276	68 703 433	64 750 264
ZMVM ^b		23 109 779	14 930 626	21 102 154	26 062 266	12 192 358	10 819 622
Distrito Federal ^c		14 838 143	8 805 056	11 862 167	13 060 289	6 186 587	4 658 810
Municipios metropolitanos ^d		8 271 636	6 125 571	9 239 987	13 001 977	6 005 771	6 160 813

a) Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XII, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).

b) La zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.

c) El Distrito Federal está conformado por 16 Delegaciones.

d) El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 y 1985 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios; para 1993 son 41 municipios; en 1998 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo finalmente, para 2003 y 2008 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

Industria manufacturera 1980-2008
Tasa de crecimiento de la formación bruta de capital fijo

Año	1985 - 1988	1988 - 1993	1993 - 1998	1998 - 2003	2003-2008	1980-2008
Nacional	0.29	-3.56	12.43	-13.49	-1.18	-1.60
ZMVM ^b	-13.55	7.16	4.31	-14.10	-2.36	-3.25
Distrito Federal ^c	-15.97	6.14	1.94	-13.88	-5.51	-4.91
Municipios metropolitanos ^d	-9.53	8.57	7.07	-14.31	0.51	-1.27

a) Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XII, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).

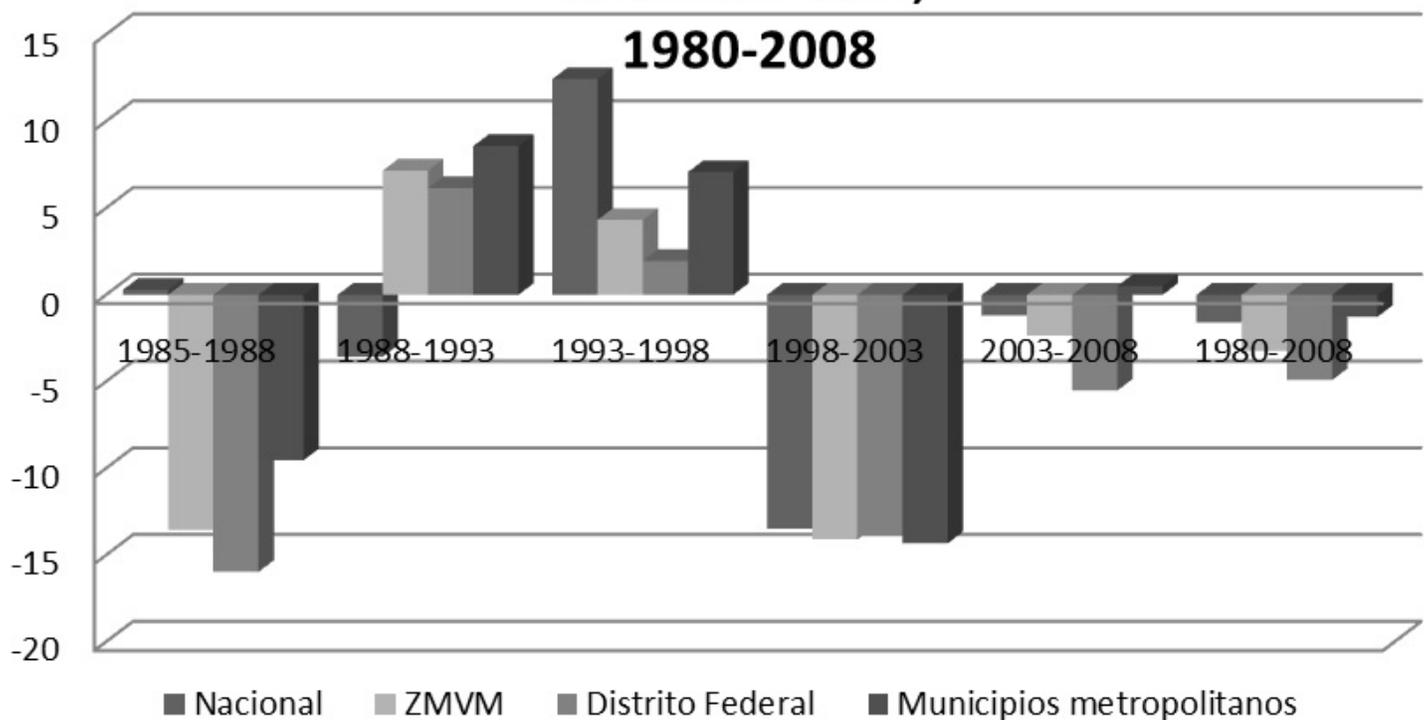
b) La zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.

c) El Distrito Federal está conformado por 16 Delegaciones.

d) El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 y 1985 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios; para 1993 son 41 municipios; en 1998 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo finalmente, para 2003 y 2008 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

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 (1980-2008) y sobre todo para los 10 últimos años, más bajas que la tasa a nivel nacional, también negativa, confirmando y explicando la tendencia negativa de la variable de acumulación total de capital fijo industrial, anteriormente analizada.

3.3.7. La desindustrialización relativa

La desindustrialización absoluta de la metrópoli, como es lógico, se expresó en una desindustrialización relativa o pérdida del peso relativo de la participación de la industria en el PIB local total, la cual podemos confirmar estadísticamente para el DF pero no para los municipios conurbados por carecer de la información estadística comparable y adecuada para ello.

Entre 1970 y 2009, la participación de la industria manufacturera en el PIB total del DF, cayó -16.52%, 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 leves recuperaciones y fuertes caídas según los ciclos económicos registrados en el largo periodo. Esta pérdida de peso relativo en la industria debió continuar desde 2010 como efecto de las tasas negativas de crecimiento de la industria capitalina antes señaladas.

La desindustrialización relativa, expresión de la absoluta, se manifiesta en un crecimiento

correlativo del sector terciario —una terciarización—, que es a la vez real, como veremos en el capítulo 4; esta tendencia se observa también en la información estadística, pues al disminuir un componente del total, el otro crece correlativamente aunque su masa no aumente.

Evolución de la participación sectorial en la industria económica

	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 inmoibil	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.

Elaborado con base en el Banco de Información Económica (BIE), PIB por entidad federativa. Cifras anuales del periodo 1970-2000

Es necesario señalar que el sector de la construcción, de carácter productivo, asumido por los tres últimos gobiernos de la ciudad como alternativa a la industria en la inversión, la generación de empleo y el crecimiento económico, muestra fluctuaciones de su participación en el total, entre 5.40% del PIB del DF en 1994 —su máximo histórico—, y 3.80% en 2009. Dada la baja participación relativa del sector en el PIB local, no puede reemplazar efectivamente la pérdida registrada en el sector de la industria manufacturera en términos de producción; no obstante, sabemos que genera muchos empleos, aunque poco calificados, mal remunerados y sin prestaciones sociales. Su aporte económico real más significativo es el ingreso de divisas por el componente extranjero en la inversión del sector inmobiliario-financiero y por la adquisición de área construida por parte de empresas extranjeras localizados en el país, aunque habría que deducir las divisas que salen nuevamente como recuperación del capital invertido y las ganancias de los inversionistas extranjeros en la construcción, suma mayor que la inicial, por lo que no repercute favorablemente en la balanza de pagos local (Pradilla, 2013).

Los factores determinantes del proceso de desindustrialización de la metrópoli han sido múltiples y se han combinado en forma compleja.

En la segunda posguerra, la industria metropolitana se desarrolló para abastecer al mercado interno nacional en el marco del proteccionismo aduanal-fiscal propio del patrón de acumulación con intervención estatal y del proceso de industrialización por sustitución de importaciones entonces vigentes. No obstante, la industria perdió su dinamismo y empezó a decrecer desde la crisis de 1982 y por la aplicación de las políticas neoliberales, como resultado de: *a)* las sucesivas recesiones de la economía que llevaron a la quiebra a muchas empresas manufactureras, sobre todo a las pequeñas y medianas; *b)* el desempleo masivo que ha causado las repetidas recesiones, y que vino a añadirse al ya existente en la estructura laboral; *c)* la reducción continua desde 1976 del salario real hasta menos de un tercio de su valor real en la actualidad; *d)* el empobrecimiento generalizado resultante de *b* y *c*; *e)* la aguda contracción del mercado interno derivada de los factores *b*, *c* y *d* (véase el apartado 4.5. de este libro); *f)* en especial, la competencia desigual de la pequeña y mediana industria con los productos extranjeros importados libremente desde 1986 y, sobre todo, desde 1994 luego de la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), y otros acuerdos de libre comercio; y *g)* el muy bajo dinamismo de la economía nacional y de su sector manufacturero que hemos señalado anteriormente. Todos estos factores redujeron el mercado interno para la industria localizada en el país y la ZMVM.

En la crisis de larga duración de la economía mexicana la mayor parte de la industria metropolitana, sobre todo la micro, pequeña y mediana, no tuvo tiempo, capital disponible suficiente, ni acceso al crédito para adquirir tecnología de punta en el exterior¹² y así reconvertirse tecnológica y comercialmente e insertarse competitivamente en la economía abierta al exterior. Sólo un pequeño número de grandes empresas industriales, básicamente monopolios nacionales o trasnacionales, logró modernizarse para competir en el mercado abierto y participar en la economía exportadora; una parte de estas empresas abandonó el territorio metropolitano a partir de la crisis de 1982, como fue el caso de la industria automotriz, que emigró al centro-norte y norte del país.

La desregulación industrial, en particular la eliminación de coeficientes de participación nacional en los insumos de la industria ensambladora, y la mayor apertura a la importación de maquinaria, equipo e insumos industriales llevaron a sustituir proveedores nacionales por extranjeros, romper los encadenamientos productivos existentes, fragmentar el sector industrial y aislar a muchas unidades productivas, perdiéndose en gran medida los efectos multiplicadores del crecimiento industrial sobre la industria local; la sustitución de proveedores locales por trasnacionales en las compras del sector público, pactada en los acuerdos de libre comercio, amplificó esta desintegración.

El auge de la maquila de exportación en la frontera con los Estados Unidos desde mediados de los años setenta (Pradilla, 1993^a: cap. 3), actualmente en entredicho,¹³ la apertura comercial externa y el TLCAN, llevaron a que las nuevas inversiones trasnacionales en industria no se localizaran en la ZMVM. Grandes empresas, como las automotrices y de autopartes, se han desplazado hacia otras metrópolis de la región centro (Querétaro), al Bajío, y a ciudades en el centro-norte y norte del país (Aguascalientes, Saltillo, Hermosillo, Chihuahua, etc.), para apropiarse de las ventajas de

localización con relación al mercado estadounidense,¹⁴ que domina ampliamente en el comercio exterior mexicano.

Las deseconomías de aglomeración, que contrarrestaron y sustituyeron a las ventajas comparativas y a las economías de aglomeración que favorecieron en el pasado a la industrialización de la metrópoli, y que llevaron —y llevan aún— a la salida de empresas industriales de su trama urbana, han sido: *a*) el alto costo del suelo urbano o urbanizable por el que la industria compite con usos del suelo más rentables como el habitacional, el comercial y de oficinas, en expansión desde los años ochenta;¹⁵ *b*) los mayores salarios imperantes en la ZMVM en relación con otras ciudades y regiones más atrasadas; *c*) el mayor índice de sindicalización de los trabajadores y la más intensa tradición de lucha sindical en la metrópoli; *d*) la creciente escasez de agua en el Valle de México; *e*) el alto costo-tiempo del transporte de materias primas y mercancías por la saturación vial en los entronques y la red vial regionales y en el interior de la metrópoli; *f*) el excesivo tiempo y costo del transporte de los trabajadores, que se manifiesta en un mayor ausentismo laboral; y *g*) las normas ambientales más estrictas impuestas a la industria y al transporte en la ZMVM, para enfrentar el alto grado de contaminación (Márquez y Pradilla, 2008).

Otro factor clave para la desindustrialización ha sido la política desindustrializadora aplicada en la metrópoli desde los años setenta para enfrentar las contingencias ambientales o buscar la desconcentración económica e industrial del país mediante el congelamiento del crecimiento económico e industrial de las tres grandes metrópolis nacionales, incluida en los planes nacionales de desarrollo y los programas nacionales de desarrollo urbano.

En el primer caso, debido a las severas contingencias ambientales determinadas por la grave contaminación atmosférica imperante en el Valle de México, sobre todo por la rápida motorización, en 1986 el presidente Miguel de la Madrid Hurtado emitió un decreto que ordenaba el cierre y salida de la metrópoli de las industrias contaminantes; esto significó, entre otras acciones, el cierre de la Papelera Loreto y Peña Pobre, y de las cementeras localizadas en la ZMVM (Micheli, 2002: 142; Semarnap, 1996: 110-111). En este rubro Carlos Salinas de Gortari y su regente, Manuel Camacho Solís, continuaron y acentuaron la misma política:

La administración de Salinas pronto aplicó esta estrategia de una manera espectacular, cuando cerró la Refinería 18 de Marzo de Pemex. La refinería, un gran contaminador, proporcionaba combustible a 15 millones de residentes en el valle (el gobierno aumentó las importaciones para cumplir con la demanda de gasolina) y daba empleo a más de tres mil trabajadores. Su desmantelamiento, cuya reubicación está programada fuera del Valle de México, costó 500 millones de dólares. En la actualidad existen en ese espacio un parque y otras áreas verdes. El regente (alcalde) de la ciudad de México, Manuel Camacho Solís (en el pasado había encabezado la Sedue), declaró que la clausura era una advertencia para otras industrias: "Si esto se le pudo hacer a la refinería, se le puede hacer a cualquier industria." Ciertamente, "entre febrero y mayo de 1991, el gobierno clausuró ochenta fábricas, temporal o permanentemente, por violar las normas de calidad del aire" (Simonian [1995], 1999, 222).

En el segundo caso, en el sexenio de José López Portillo se hicieron reformas constitucionales que iniciaron el proceso para la planeación, ordenación y regulación de los asentamientos humanos, y se decretó en mayo de 1978 el Plan Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU). Tanto en el PNDU como en el Plan Nacional de Desarrollo Industrial (PNDI) 1979-1982 se señalaba como prioridad la desconcentración industrial de la entonces llamada Área Metropolitana de la ciudad de México, por lo que se desalentaron las inversiones en esta área para promover la instalación industrial en ciudades de tamaño medio, donde el gobierno federal apoyaría económicamente para la construcción de infraestructura y servicios urbanos. En el PNDI se lee que:

Están en primer plano las fronteras y las costas, con el fin de facilitar la exportación de manufacturas y romper la atadura de la industria al mercado interno. También se seleccionaron algunas ciudades del interior de la República a lo largo de la red nacional de distribución de gas. Por último, están las áreas en las que existen materias primas abundantes cuya transformación requiere fomentar industrias cercanas a las fuentes de aprovisionamiento. A las empresas que se localicen en estas regiones prioritarias, el Plan otorga diversos estímulos a cargo de la Administración Pública Federal (SPP, 1985: 39).

Tanto en el PNDU como en el PNDI se establecieron tres zonas, a saber, Zona I: De estímulos preferenciales; Zona II: De prioridades estatales; y Zona III: De ordenamiento y regulación.

En el gobierno de Miguel De la Madrid, se señalaba en el Plan Nacional de Desarrollo (1983-1988) que el problema más importante a resolver en el mediano plazo era la reordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), por lo que se continuó con las políticas de desconcentración industrial y de fortalecimiento al campo (principalmente en las zonas expulsoras de población), con la consolidación de los sistemas urbanos, la restricción de “la localización de actividades manufactureras y terciarias en la ciudad de México y la racionalización de su expansión física” (SHCP [1988], 2000: 484). En el Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior se hacía mención de la “consolidación y especialización de la producción en polos industriales, como son ciudades de tamaño medio, ejes y corredores industriales capaces de cumplir con su función de centros difusores y motrices del desarrollo industrial” (SHCP [1988], 2000: 222).

En el sexenio de Carlos Salinas de Gortari se mantuvo como un propósito el reordenamiento territorial y la desconcentración de las actividades económicas, punto que sería retomado en el Plan Nacional de Desarrollo (1989-1994). Se consideraba urgente:

[...] consolidar un Sistema Urbano Nacional que contribuya a controlar el crecimiento de las grandes ciudades, impulsar el desarrollo de centros alternativos —particularmente ciudades medias— y lograr una mejor integración rural-urbana al reorientar y apoyar el desarrollo de las ciudades pequeñas. La estrategia se orientará a consolidar sistemas urbano regionales, reduciendo y sustituyendo los flujos migratorios a las áreas metropolitanas por migraciones a escala regional, mediante el mejoramiento de las condiciones de vida en el medio rural y el

apoyo a ciudades medias y pequeñas (SHCP, 1992: 146).

Como señalamos arriba, un tema que recibió especial atención a partir de este sexenio fue el del medio ambiente. Se realizó un Programa Nacional para la Protección del Medio Ambiente, en el cual la ciudad de México y sus alrededores conformaban una zona crítica. Este programa aceleró las acciones para la reubicación de empresas altamente contaminantes intensificando la vigilancia y regulación para la incorporación de equipos anticontaminantes (SHCP, 1994: 667).

Llama la atención que en ambos casos no se recurrió a políticas que atendieran la raíz de los problemas, por ejemplo, la conversión de las industrias contaminantes en industrias *limpias*, o el apoyo a un mayor crecimiento industrial en el resto de los territorios más industrialmente atrasados del país.

En el mismo sentido desindustrializador ha actuado la superficial definición ideológica de la *vocación* terciaria de la metrópoli, asumida por los gobiernos locales de diferente signo político.

Estas políticas han estado enmarcadas y han sido reforzadas por más de 30 años de ausencia de política federal de desarrollo industrial, el cual se ha dejado totalmente en manos de la libre iniciativa y el libre mercado como parte de la concepción neoliberal; dicha concepción asume que es la *mano invisible* del mercado la que debe orientar y ordenar los equilibrios económicos, sin intervención del Estado. En la larga fase recesiva de la economía latinoamericana y mexicana, coincidente con la aplicación de los ajustes neoliberales, son escasas las experiencias de nuevas implantaciones fabriles de gran dimensión e importancia en las metrópolis, que articulen a grandes empresas con su base de proveedores (CEPAL, 2001).

Ante la creciente dependencia tecnológica externa y el escaso impulso a la Investigación y Desarrollo local, la industria de la ZMVM, sobre todo la pequeña y mediana, no ha aprovechado la ventaja comparativa consistente en que en la metrópoli se concentre una porción mayoritaria de los centros universitarios de investigación e investigadores, ni ha desarrollado formas territoriales de cooperación con ellos, como tecnopolos, parques tecnológicos, etcétera.

3.3.9. Los impactos de la desindustrialización

La desindustrialización ha tenido efectos negativos muy importantes en lo económico y lo social metropolitano, que se derivan del hecho de que la industria manufacturera es el sector más dinámico en términos de crecimiento económico, generación de efectos multiplicadores sobre otros sectores económicos, creación de empleo estable y bien remunerado, incremento de la productividad del trabajo y capacidad exportadora del ámbito específico, no superados por ninguno de los subsectores del sector terciario, al cual se le ha asignado el papel de sustituirlo en las grandes metrópolis¹⁶ (Márquez y Pradilla, 2008; Pradilla, 2009: cap. 8). Aunque la rama de la industria de la construcción, también favorecida por los últimos gobiernos metropolitanos, es productora de valor y generadora de empleo, enfrenta tres limitaciones: sus efectos dinámicos terminan al concluir la obra;

su productividad es menor que la de la industria manufacturera dado su carácter de ensamblaje en el sitio; y genera empleo de corta duración, baja calificación, salario reducido y sin seguridad social (Pradilla, 2013).

A nuestro juicio, este hecho fundamental ha traído como consecuencias para la ZMVM el bajo dinamismo de la economía local en su conjunto antes señalado (véase sección 3.1.); mayores índices de desempleo abierto que en el resto del país; una mayoritaria y notoria presencia de la informalidad como forma de supervivencia de la fuerza laboral desempleada (véase sección 4.3.); y un creciente déficit de la balanza comercial y de pagos metropolitana, en relación con resto del país y el exterior, el cual se intenta llenar mediante el endeudamiento y la promoción de la llegada de capitales extranjeros al sector inmobiliario-financiero, al turismo y a las demás ramas de la economía terciaria metropolitana, a costa de la pérdida de autonomía económica.

En lo territorial observamos cómo zonas industriales antiguas dotadas de infraestructura energética y de transporte automotor o ferroviario están en proceso de deterioro infraestructural y físico, de estancamiento tecnológico y de cambio de uso del suelo; muchas fábricas se convirtieron en bodegas comerciales, otras fueron demolidas y sustituidas por centros comerciales, edificios de oficinas o conjuntos de vivienda, o permanecen abandonadas (Márquez, 2005: 176 y ss.); de hecho, muchos terrenos baldíos en las zonas fabriles no llegaron a consolidarse. Un ejemplo sintomático de este proceso lo ofrece el municipio de Naucalpan, el segundo en jerarquía como receptor de establecimientos industriales en 1980, en el que sólo una parte de sus locales fabriles permanece activo, mientras el resto se ha transformado en bodegas comerciales o se encuentra abandonado (*Reforma*, 10 de agosto de 2014: 1).

Los gobiernos recientes de las dos partes de la metrópoli han apoyado este proceso de cambio de uso del suelo en las viejas áreas fabriles mediante sus programas municipales, delegacionales y parciales de desarrollo urbano, en particular su política de cambio discrecional de los usos del suelo, como puede ocurrir nuevamente en el caso de la zona industrial de Vallejo; ésta es una de las pocas áreas dotadas de la infraestructura adecuada para la actividad productiva en el DF, amenazada por la política de cambio de usos del suelo de industrial a habitacional y comercial anunciada por el GDF para la zona y cuestionada abiertamente, con toda razón, por la Asociación de Industriales de Vallejo (*La Jornada*, 19 y 25 de febrero de 2014).

Los nuevos establecimientos industriales, en su mayoría pequeños y medianos, que se han dispersado en otros territorios de la ciudad, carecen del equipamiento y la infraestructura adecuados y modernos, de encadenamientos de proveeduría, de economías de escala y aglomeración, y de externalidades (Fideicomiso, 2000^b). La infraestructura, las economías de escala y aglomeración, y las externalidades generadas en las antiguas zonas industriales se perdieron o desaprovecharon, mientras las nuevas implantaciones carecen de ellas por su dispersión y fragmentación.

3.4. Los cambios en la ubicación territorial de la industria

La distribución territorial de la industria al interior de la Zona Metropolitana varía considerablemente en el periodo de estudio (1980-2008), en función tanto de su desplazamiento interno como de la desaparición de unidades fabriles por su relocalización en otros ámbitos territoriales del país o por su cierre definitivo. Para analizar este proceso hemos tomado las tres variables básicas de la evolución de la industria que consideramos más significativas en términos territoriales: el número de establecimientos fabriles, el personal ocupado en ellos, y el valor agregado generado por la industria en cada una de las unidades político-administrativas (UPA) que conforman la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM),¹⁷ según los censos económicos realizados por el INEGI.

A continuación, presentamos la información estadística completa de todas las UPA metropolitanas en números absolutos y relativos para permitir su uso por otros investigadores; asimismo, incluimos la cartografía para los años 1980 y 2008, en la cual se observan los cambios sufridos en el largo periodo.

3.4.1. Establecimientos industriales

Nacional, D.F. y municipios metropolitanos: número de establecimientos del sector manufacturero, 1980-2008

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	131625	129401	146252	265427	344118	328718	436851
ZMVM	37 952	33 352	31 093	44 959	57 812	53 344	63 918
Distrito Federal	30 423	24 452	21 799	28 059	31 068	27 727	30 702
002 Azcapotzalco	2 087	1 932	1 671	1 984	1 908	1 503	1 703
003 Coyoacán	1063	905	810	1149	1345	1106	1372
004 Cuajimalpa	172	166	0	228	327	267	296
005 Gustavo A. Madero	3707	3310	2817	3538	3862	3568	3803
006 Iztacalco	1944	1649	1468	1961	1994	1706	1670
007 Iztapalapa	2870	3175	3213	4384	5846	5578	6573
008 La Magdalena Contreras	223	187	168	264	356	364	353
009 Milpa Alta	116	121	0	203	244	338	419
010 Álvaro Obregón	1290	1088	932	1225	1525	1415	1452
011 Tláhuac	222	411	459	712	1034	1044	1289
012 Tlalpan	470	618	491	929	1215	1209	1572
013 Xochimilco	2499	397	402	496	904	960	1263
014 Benito Juárez	3181	2249	1777	2081	1959	1420	1438
015 Cuauhtémoc	8002	4502	4428	5128	4882	4286	4467
016 Miguel Hidalgo	2220	1733	1401	1563	1677	1330	1297
017 Venustiano Carranza	357	2009	1762	2214	1990	1633	1735
Municipios metropolitanos	7529	8900	9294	16900	26744	25617	33216
069 Tizayuca					280	264	346
002 Acolman			24	109	338	461	481
009 Amecameca					111	83	124
010 Apaxco					59	74	147
011 Atenco	19	15	17	39	146	108	140
013 Atizapán de Zaragoza	210	306	291	596	979	1001	1160
015 Atlautla					76	52	71
016 Axapusco					73	54	71
017 Ayapango					0	0	0
020 Coacalco de Berriozábal	112	89	112	216	355	429	529
022 Cocotitlán				19	24	21	30
023 Coyotepec				26	78	96	151
024 Cuautitlán	74	76	125	153	268	215	235
025 Chalco	110	134	279	450	753	760	972
028 Chiautla	21	6	9	33	52	71	147
029 Chicoloapan	67	124	163	218	335	271	549
030 Chiconcuac	47	17	22	50	88	75	279
031 Chimalhuacán	14	140	200	584	1114	1273	1892
033 Ecatepec de Morelos	1191	1521	1614	3026	4698	4453	5577
034 Ecatzingo					13	17	19
035 Huehuetoca				36	71	81	149
036 Hueypoxtla					50	81	88
037 Huixquilucan	33	59	59	142	222	268	360
038 Isidro Fabela				6	9	7	9
039 Ixtapaluca	184	266	301	439	776	567	1072
044 Jaltenco				26	118	34	92
046 Jilotzingo				0	0	10	18
050 Juchitepec					58	93	76
053 Melchor Ocampo			26	46	110	114	93
057 Naucalpan de Juárez	1527	1533	1465	1913	2126	1910	1895
058 Nezahualcóyotl	1695	2165	1944	3378	4231	3720	4395
059 Nextlalpan				23	57	70	87

(continuación)

Nacional, D.F. y municipios metropolitanos: número de establecimientos del sector manufacturero, 1980-2008

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
060 Nicolás Romero	73	139	175	323	569	603	702
061 Nopaltepec					63	77	55
065 Otumba					72	61	134
068 Ozumba					99	80	148
069 Papalotla				21	29	15	28
070 La Paz	120	232	266	455	703	762	976
075 San Martín de las Pirámides				60	120	95	133
081 Tecámac	84	91	119	268	502	593	958
083 Temamatla				10	17	11	0
084 Temascalapa					51	51	90
089 Tenango del Aire					22	14	17
091 Teoloyucán			16	67	156	147	284
092 Teotihuacán				94	185	238	268
093 Tepetlaoxtoc					55	11	42
094 Tepetlixpa					37	26	38
095 Tepotzotlán			29	86	162	112	162
096 Tequixquiac					78	134	176
099 Texcoco	198	144	179	374	581	400	680
100 Tezoyuca			10	22	40	19	94
103 Tlalmanalco					104	66	114
104 Tlalnepantla de Baz	1428	1418	1293	1907	2183	1843	2210
108 Tultepec			30	79	270	266	292
109 Tultitlán	197	259	212	413	832	955	1292
112 Villa del Carbón					43	58	83
120 Zumpango				134	306	357	490
121 Cuautitlán Izcalli	125	166	314	508	910	892	1151
122 Valle de Chalco Solidaridad				551	887	998	1319
125 Tonanitla						0	26

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XI, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).

**D.F. y municipios metropolitanos: porcentaje de los establecimientos del sector manufacturero en el total de la ZMVM
1980-2009**

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
ZMVM	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
Distrito Federal	80.16	73.31	70.11	62.41	51.98	48.03	48.03
002 Azcapotzalco	5.50	5.79	5.37	4.41	2.82	2.66	2.66
003 Coyoacán	2.80	2.71	2.61	2.56	2.07	2.15	2.15
004 Cuajimalpa	0.45	0.50	0.00	0.51	0.50	0.46	0.46
005 Gustavo A. Madero	9.77	9.92	9.06	7.87	6.69	5.95	5.95
006 Iztacalco	5.12	4.94	4.72	4.36	3.20	2.61	2.61
007 Iztapalapa	7.56	9.52	10.33	9.75	10.46	10.28	10.28
008 La Magdalena Contreras	0.59	0.56	0.54	0.59	0.68	0.55	0.55
009 Milpa Alta	0.31	0.36	0.00	0.45	0.63	0.66	0.66
010 Álvaro Obregón	3.40	3.26	3.00	2.72	2.65	2.27	2.27
011 Tláhuac	0.58	1.23	1.48	1.58	1.96	2.02	2.02
012 Tlalpan	1.24	1.85	1.58	2.07	2.27	2.46	2.46
013 Xochimilco	6.58	1.19	1.29	1.10	1.80	1.98	1.98
014 Benito Juárez	8.38	6.74	5.72	4.63	2.66	2.25	2.25
015 Cuauhtémoc	21.08	13.50	14.24	11.41	8.03	6.99	6.99
016 Miguel Hidalgo	5.85	5.20	4.51	3.48	2.49	2.03	2.03
017 Venustiano Carranza	0.94	6.02	5.67	4.92	3.06	2.71	2.71
Municipios metropolitanos	19.84	26.69	29.89	37.59	48.02	51.97	51.97
069 Tizayuca					0.49	0.54	0.54
002 Acolman			0.08	0.24	0.86	0.75	0.75
009 Amecameca					0.16	0.19	0.19
010 Apaxco					0.14	0.23	0.23
011 Atenco	0.05	0.04	0.05	0.09	0.20	0.22	0.22
013 Atizapán de Zaragoza	0.55	0.92	0.94	1.33	1.88	1.81	1.81
015 Atlautla					0.10	0.11	0.11
016 Axapusco					0.10	0.11	0.11
017 Ayapango					0.00	0.00	0.00
020 Coacalco de Berriozábal	0.30	0.27	0.36	0.48	0.80	0.83	0.83
022 Cocotitlán				0.04	0.04	0.05	0.05
023 Coyotepec				0.06	0.18	0.24	0.24
024 Cuautitlán	0.19	0.23	0.40	0.34	0.40	0.37	0.37
025 Chalco	0.29	0.40	0.90	1.00	1.42	1.52	1.52
028 Chiautla	0.06	0.02	0.03	0.07	0.13	0.23	0.23
029 Chicoloapan	0.18	0.37	0.52	0.48	0.51	0.86	0.86
030 Chiconcuac	0.12	0.05	0.07	0.11	0.14	0.44	0.44
031 Chimalhuacán	0.04	0.42	0.64	1.30	2.39	2.96	2.96
033 Ecatepec de Morelos	3.14	4.56	5.19	6.73	8.35	8.73	8.73
034 Ecatezingo					0.03	0.03	0.03
035 Huehuetoca				0.08	0.15	0.23	0.23
036 Hueypoxtla				0.00	0.15	0.14	0.14
037 Huixquilucan	0.09	0.18	0.19	0.32	0.50	0.56	0.56
038 Isidro Fabela	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.01
039 Ixtapaluca	0.48	0.80	0.97	0.98	1.06	1.68	1.68
044 Jaltenco				0.06	0.06	0.14	0.14
046 Jilotzingo					0.02	0.03	0.03
050 Juchitepec					0.17	0.12	0.12
053 Melchor Ocampo			0.08	0.10	0.21	0.15	0.15
057 Naucalpan de Juárez	4.02	4.60	4.71	4.25	3.58	2.96	2.96
058 Nezahualcóyotl	4.47	6.49	6.25	7.51	6.97	6.88	6.88
059 Nextlalpan				0.05	0.13	0.14	0.14

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XI, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).

(continuación)

D.F. y municipios metropolitanos: porcentaje de participación del personal ocupado del sector manufacturero en el total de la ZMVM, 1980-2009

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
060 Nicolás Romero	0.16	0.25	0.24	0.20	0.34	0.44	0.44
061 Nopaltepec					0.05	0.04	0.04
065 Otumba					0.03	0.07	0.07
068 Ozumba					0.04	0.06	0.06
069 Papalotla				0.01	0.02	0.02	0.02
070 La Paz	0.18	0.95	1.05	1.54	1.28	1.37	1.37
075 San Martín de las Pirámides				0.04	0.07	0.13	0.13
081 Tecámac	0.14	0.25	0.15	0.42	0.47	0.65	0.65
083 Temamatla				0.01	0.01	0.01	0.01
084 Temascalapa					0.04	0.04	0.04
089 Tenango del Aire					0.01	0.02	0.02
091 Teoloyucán			0.01	0.07	0.11	0.20	0.20
092 Teotihuacán				0.13	0.16	0.21	0.21
093 Tepetlaoxtoc					0.01	0.05	0.05
094 Tepetlixpa					0.01	0.01	0.01
095 Tepetzotlán			0.45	0.75	1.02	1.38	1.38
096 Tequixquiac					0.11	0.07	0.07
099 Texcoco	0.24	0.36	0.41	0.55	0.59	0.69	0.69
100 Tezoyuca			0.01	0.01	0.04	0.08	0.08
103 Tlalmanalco					0.13	0.14	0.14
104 Tlalnepantla de Baz	7.99	10.72	10.00	9.47	7.80	8.13	8.13
108 Tultepec			0.08	0.28	0.15	0.28	0.28
109 Tultitlán	1.60	2.31	0.76	1.59	2.62	3.58	3.58
112 Villa del Carbón					0.04	0.05	0.05
120 Zumpango				0.14	0.17	0.24	0.24
121 Cuautitlán Izcalli	1.02	2.19	3.55	3.94	4.40	4.24	4.24
122 Valle de Chalco Solidaridad				0.20	0.43	0.64	0.64
125 Tonanitla						0.01	0.01

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XI, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).

Entre 1980 y 2008 el número de establecimientos industriales en la ZMCM casi se duplicó. En el DF el número de establecimientos se mantuvo sin cambios significativos, ubicándose la mayor parte del incremento de unidades en los municipios conurbados.

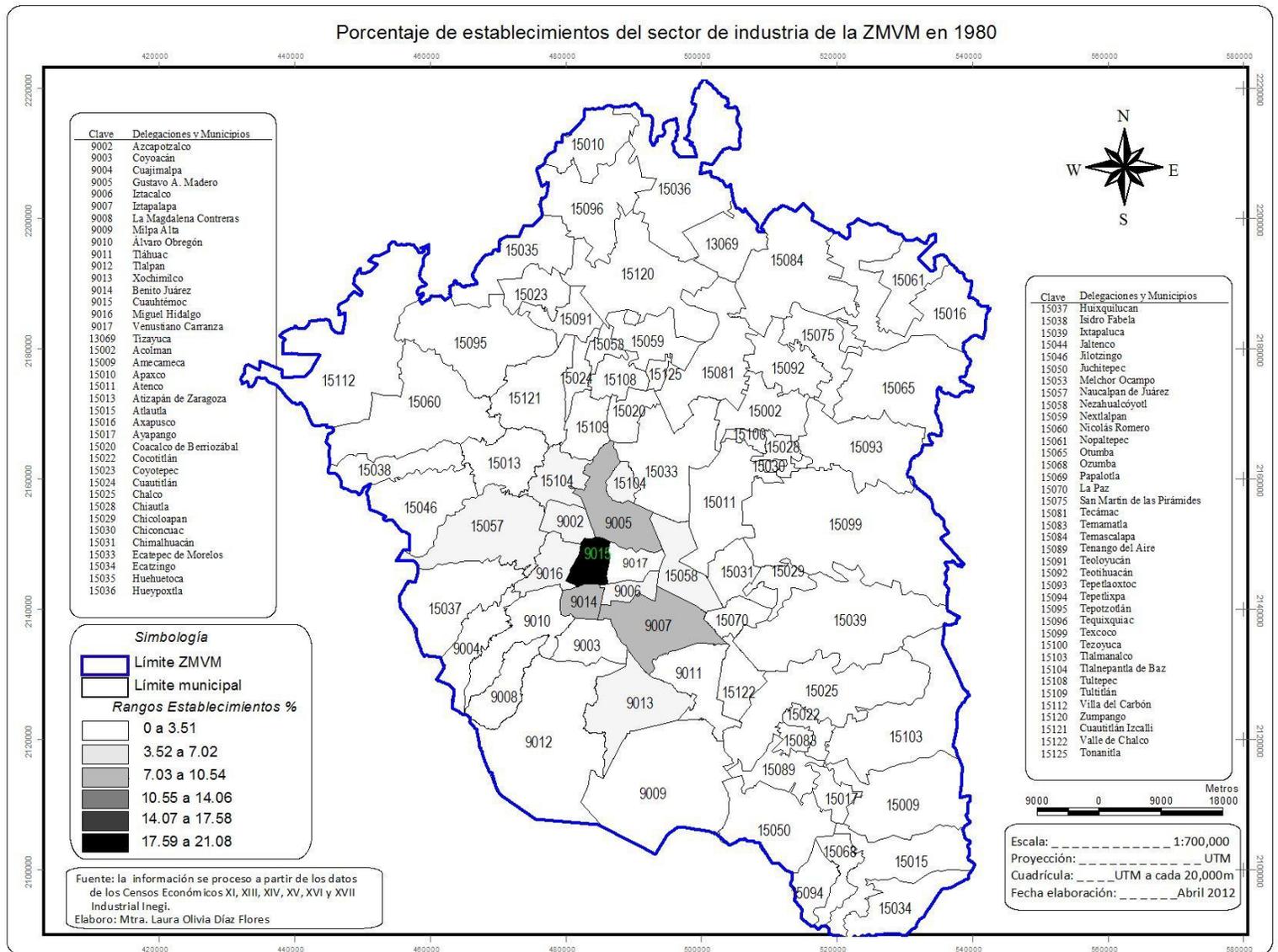
La primera variación significativa ocurrió entre las entidades: mientras 80.16% del total metropolitano de establecimientos industriales se ubicaba en 1980 en el DF y el resto en los municipios conurbados, en 2008 sólo quedaba en el DF 48.05% del total metropolitano.

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 dispersaban 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 en el total por parte de las delegaciones Cuauhtémoc y Benito Juárez en el área central.

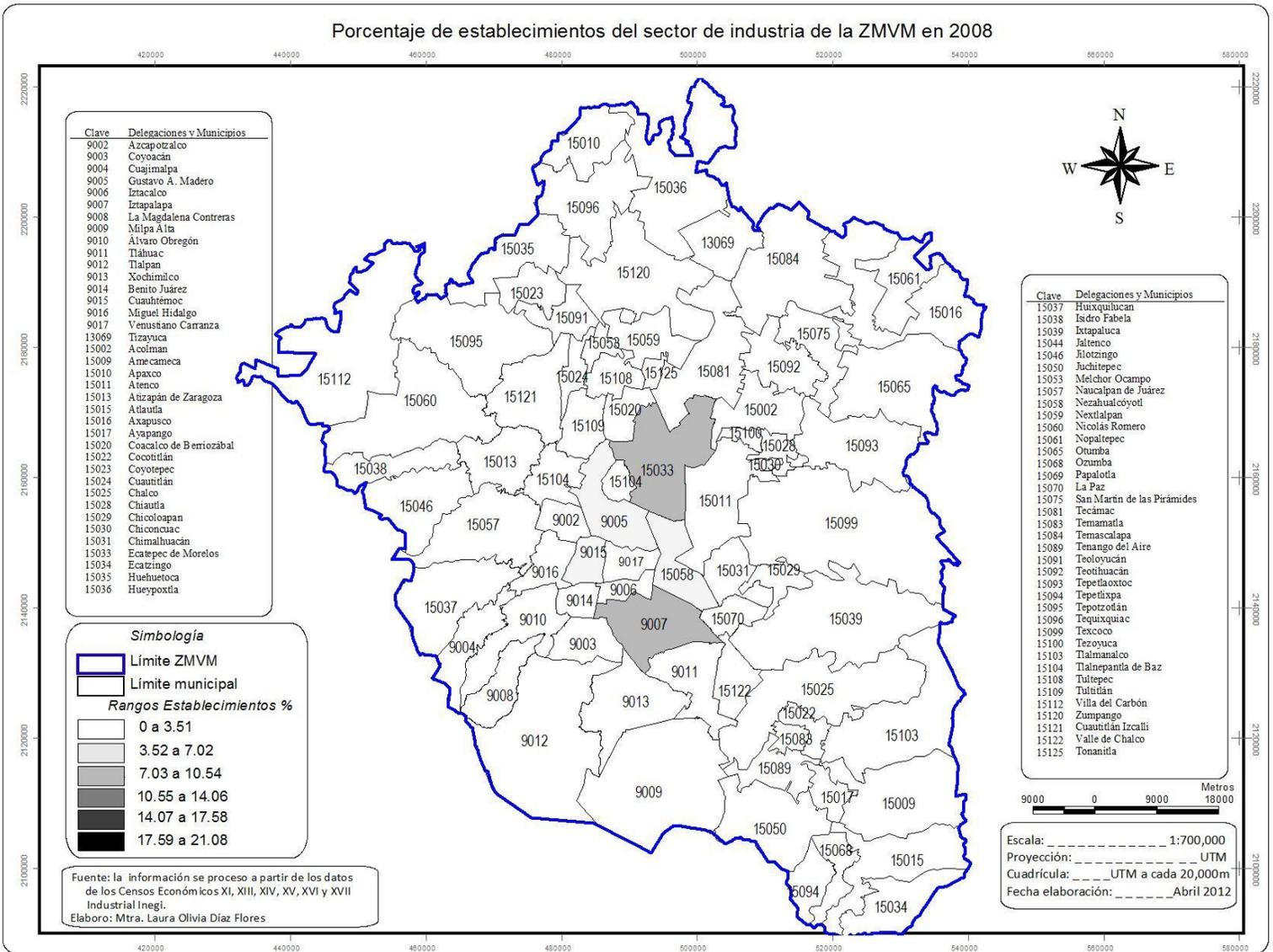
En 1980 los municipios conurbados que concentraban más industrias eran Nezahualcóyotl, Naucalpan, Tlalnepantla y Ecatepec; y en 2008, cuando se habían triplicado los establecimientos industriales, las mayores concentraciones estaban en Ecatepec, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla y Valle de Chalco, observándose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

ganado en participación relativa.

Podríamos afirmar que en este largo tiempo se observaron procesos combinados de abandono de las áreas centrales del DF por parte de los establecimientos industriales, de una relativa perifерización hacia los municipios conurbados, de dispersión territorial y de pérdida de economías de escala por la desconcentración de la industria. Los mayores impactos de esta relocalización industrial han sido: la pérdida de empleos en diversas UPA, el cambio de ubicación de las fuentes de trabajo que subsisten, y la modificación sustantiva de los flujos territoriales de trabajadores, materias primas y productos.



Porcentaje de establecimientos del sector de industria de la ZMVM en 2008



3.4.2. Personal ocupado en la industria

Nacional, D.F. y municipios metropolitanos: personal ocupado del sector manufacturero, 1980-2008

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	2 701 137	2 576 775	3 255 875	3 246 042	4 232 322	4 198 579	4 661 062
ZMVM	1 143 839	844 983	804 917	838 343	891 770	801 250	778 509
Distrito Federal	839 311	535 366	499 791	500 742	498 055	447 857	404 772
002 Azcapotzalco	109 297	101 852	87 493	80 348	74 588	60 085	53 295
003 Coyoacán	52 890	24 312	26 319	24 878	25 287	25 580	23 059
004 Cuajimalpa	2 248	1 307	1 720	1 817	3 020	3 129	5 588
005 Gustavo A. Madero	65 865	53 591	47 944	53 981	43 718	37 310	33 982
006 Iztacalco	44 929	42 390	40 393	45 425	46 970	47 508	33 893
007 Iztapalapa	70 162	64 472	68 293	68 821	79 502	73 303	73 557
008 La Magdalena Contreras	1 111	873	613	796	1 575	1 455	1 745
009 Milpa Alta	273	328	395	729	669	1 119	1 515
010 Álvaro Obregón	42 612	22 250	17 900	19 097	17 617	19 808	16 888
011 Tláhuac	4 106	7 337	7 087	7 622	7 759	7 421	10 117
012 Tlalpan	13 485	11 200	17 009	14 939	14 688	15 937	15 607
013 Xochimilco	29 034	5 183	7 267	8 022	11 718	10 805	14 745
014 Benito Juárez	79 902	46 969	36 386	36 397	31 122	30 008	22 853
015 Cuauhtémoc	162 951	65 947	60 838	62 773	62 710	48 743	40 825
016 Miguel Hidalgo	150 097	60 915	55 061	50 511	58 143	48 259	41 808
017 Venustiano Carranza	10 349	26 440	25 073	24 586	18 969	17 387	15 295
Municipios metropolitanos	304 528	309 617	305 126	337 601	393 715	353 393	373 737
069 Tizayuca					8 648	9 142	11 677
002 Acolman			976	1 599	2 568	3 276	3 299
009 Amecameca					333	401	404
010 Apaxco					742	592	1 257
011 Atenco	37	29	43	431	1 047	796	845
013 Atizapán de Zaragoza	6 950	10 576	8 648	10 643	13 008	16 474	14 665
015 Atlautla					221	150	203
016 Axapusco					277	242	276
017 Ayapango					143	114	27
020 Coacalco de Berriozábal	1 301	1 736	1 446	2 020	2 303	2 199	2 345
022 Cocotitlán				34	49	46	168
023 Coyotepec				53	234	271	564
024 Cuautitlán	4 279	4 569	9 053	7 589	7 874	7 471	6 192
025 Chalco	1 097	1 804	3 517	4 144	4 835	6 057	5 837
028 Chiautla	39	14	26	153	238	346	629
029 Chicoloapan	214	329	647	1 074	1 594	1 184	2 606
030 Chiconcuac	136	82	91	170	243	265	1 137
031 Chimalhuacán	33	410	579	1 776	2 987	3 572	5 694
033 Ecatepec de Morelos	54 953	51 688	50 763	49 797	59 732	50 093	53 358
034 Ecatingo					27	44	73
035 Huehuetoca				2 350	4 400	3 562	4 760
036 Hueypoxtla					133	274	257
037 Huixquilucan	61	334	215	624	1 042	1 214	1 951
038 Isidro Fabela				9	16	37	50
039 Ixtapaluca	4 144	5 742	6 612	6 359	7 797	7 389	9 953
044 Jaltenco				63	466	176	448
046 Jilotzingo				38	4	59	81
050 Juchitepec					193	401	241
053 Melchor Ocampo			99	207	679	612	364
057 Naucalpan de Juárez	96 025	81 129	80 202	73 103	78 697	60 714	49 284
058 Nezahualcóyotl	5 620	7 361	7 785	13 044	16 892	14 574	16 575
059 Nextlalpan				76	217	320	386

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XI, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).

(continuación)

Nacional, D.F. y municipios metropolitanos: personal ocupado del sector manufacturero, 1980-2008

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
060 Nicolás Romero	1831	2076	1948	1716	3078	2693	3387
061 Nopaltepec					255	409	313
065 Otumba					197	224	547
068 Ozumba					318	339	496
069 Papalotla				103	82	142	186
070 La Paz	2 072	8 028	8 463	12 883	10 309	10 293	10 672
075 San Martín de las Pirámides				340	794	591	1 040
081 Tecámac	1 635	2 094	1 181	3 513	3 991	3 728	5 033
083 Temamatla				62	72	44	43
084 Temascalapa					179	287	318
089 Tenango del Aire					43	55	123
091 Teoloyucán			95	601	846	864	1 593
092 Teotihuacán				1 102	989	1 301	1 645
093 Tepetlaoxtoc					491	91	370
094 Tepetlixpa					65	68	104
095 Tepetzotlán			3 602	6 264	6 117	8 150	10 780
096 Tequixquiac					484	896	524
099 Texcoco	2 794	3 012	3 267	4 607	5 607	4 721	5 374
100 Tezoyuca			63	116	176	284	649
103 Tlalmanalco					2 072	1 002	1 116
104 Tlalnepantla de Baz	91 367	90 596	80 502	79 421	73 606	62 497	63 305
108 Tultepec			655	2 375	4 528	1 233	2 212
109 Tultitlán	18 304	19 544	6 110	13 304	16 755	21 026	27 895
112 Villa del Carbón					249	292	427
120 Zumpango				1 148	1 271	1 393	1 861
121 Cuautitlán Izcalli	11 636	18 464	28 538	32 994	40 474	35 249	33 025
122 Valle de Chalco Solidaridad				1 696	3 028	3 434	4 999
125 Tonanitla						20	94

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XI, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).

D.F. y municipios metropolitanos: porcentaje de participación del personal ocupado del sector manufacturero en el total de la ZM
2009

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
ZMVM	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
Distrito Federal	73.38	63.36	62.09	59.73	55.89	51.99	51.99
002 Azcapotzalco	9.56	12.05	10.87	9.58	7.50	6.85	6.85
003 Coyoacán	4.62	2.88	3.27	2.97	3.19	2.96	2.96
004 Cuajimalpa	0.20	0.15	0.21	0.22	0.39	0.72	0.72
005 Gustavo A. Madero	5.76	6.34	5.96	6.44	4.66	4.37	4.37
006 Iztacalco	3.93	5.02	5.02	5.42	5.93	4.35	4.35
007 Iztapalapa	6.13	7.63	8.48	8.21	9.15	9.45	9.45
008 La Magdalena Contreras	0.10	0.10	0.08	0.09	0.18	0.22	0.22
009 Milpa Alta	0.02	0.04	0.05	0.09	0.14	0.19	0.19
010 Álvaro Obregón	3.73	2.63	2.22	2.28	2.47	2.17	2.17
011 Tláhuac	0.36	0.87	0.88	0.91	0.93	1.30	1.30
012 Tlalpan	1.18	1.33	2.11	1.78	1.99	2.00	2.00
013 Xochimilco	2.54	0.61	0.90	0.96	1.35	1.89	1.89
014 Benito Juárez	6.99	5.56	4.52	4.34	3.75	2.94	2.94
015 Cuauhtémoc	14.25	7.80	7.56	7.49	6.08	5.24	5.24
016 Miguel Hidalgo	13.12	7.21	6.84	6.03	6.02	5.37	5.37
017 Venustiano Carranza	0.90	3.13	3.11	2.93	2.17	1.96	1.96
Municipios metropolitanos	26.62	36.64	37.91	40.27	44.11	48.01	48.01
069 Tizayuca					1.14	1.50	1.50
002 Acolman			0.12	0.19	0.41	0.42	0.42
009 Amecameca					0.05	0.05	0.05
010 Apaxco					0.07	0.16	0.16
011 Atenco	0.00	0.00	0.01	0.05	0.10	0.11	0.11
013 Atizapán de Zaragoza	0.61	1.25	1.07	1.27	2.06	1.88	1.88
015 Atlautla					0.02	0.03	0.03
016 Axapusco					0.03	0.04	0.04
017 Ayapango					0.01	0.00	0.00
020 Coacalco de Berriozábal	0.11	0.21	0.18	0.24	0.27	0.30	0.30
022 Cocotitlán				0.00	0.01	0.02	0.02
023 Coyotepec				0.01	0.03	0.07	0.07
024 Cuautitlán	0.37	0.54	1.12	0.91	0.93	0.80	0.80
025 Chalco	0.10	0.21	0.44	0.49	0.76	0.75	0.75
028 Chiautla	0.00	0.00	0.00	0.02	0.04	0.08	0.08
029 Chicoloapan	0.02	0.04	0.08	0.13	0.15	0.33	0.33
030 Chiconcuac	0.01	0.01	0.01	0.02	0.03	0.15	0.15
031 Chimalhuacán	0.00	0.05	0.07	0.21	0.45	0.73	0.73
033 Ecatepec de Morelos	4.80	6.12	6.31	5.94	6.25	6.85	6.85
034 Ecatzingo					0.01	0.01	0.01
035 Huehuetoca				0.28	0.44	0.61	0.61
036 Hueypoxtla				0.00	0.03	0.03	0.03
037 Huixquilucan	0.01	0.04	0.03	0.07	0.15	0.25	0.25
038 Isidro Fabela	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01
039 Ixtapaluca	0.36	0.68	0.82	0.76	0.92	1.28	1.28
044 Jaltenco				0.01	0.02	0.06	0.06
046 Jilotzingo					0.01	0.01	0.01
050 Juchitepec					0.05	0.03	0.03
053 Melchor Ocampo			0.01	0.02	0.08	0.05	0.05
057 Naucalpan de Juárez	8.39	9.60	9.96	8.72	7.58	6.33	6.33
058 Nezahualcóyotl	0.49	0.87	0.97	1.56	1.82	2.13	2.13
059 Nextlalpan				0.01	0.04	0.05	0.05

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XI, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).

(continuación)

D.F. y municipios metropolitanos: porcentaje de participación del personal ocupado del sector manufacturero en el total de la ZM 2009

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
060 Nicolás Romero	0.16	0.25	0.24	0.20	0.34	0.44	0.44
061 Nopaltepec					0.05	0.04	0.04
065 Otumba					0.03	0.07	0.07
068 Ozumba					0.04	0.06	0.06
069 Papalotla				0.01	0.02	0.02	0.02
070 La Paz	0.18	0.95	1.05	1.54	1.28	1.37	1.37
075 San Martín de las Pirámides				0.04	0.07	0.13	0.13
081 Tecámac	0.14	0.25	0.15	0.42	0.47	0.65	0.65
083 Temamatla				0.01	0.01	0.01	0.01
084 Temascalapa					0.04	0.04	0.04
089 Tenango del Aire					0.01	0.02	0.02
091 Teoloyucán			0.01	0.07	0.11	0.20	0.20
092 Teotihuacán				0.13	0.16	0.21	0.21
093 Tepetlaoxtoc					0.01	0.05	0.05
094 Tepetlixpa					0.01	0.01	0.01
095 Tepetzotlán			0.45	0.75	1.02	1.38	1.38
096 Tequixquiac					0.11	0.07	0.07
099 Texcoco	0.24	0.36	0.41	0.55	0.59	0.69	0.69
100 Tezoyuca			0.01	0.01	0.04	0.08	0.08
103 Tlalmanalco					0.13	0.14	0.14
104 Tlalnepantla de Baz	7.99	10.72	10.00	9.47	7.80	8.13	8.13
108 Tultepec			0.08	0.28	0.15	0.28	0.28
109 Tultitlán	1.60	2.31	0.76	1.59	2.62	3.58	3.58
112 Villa del Carbón					0.04	0.05	0.05
120 Zumpango				0.14	0.17	0.24	0.24
121 Cuautitlán Izcalli	1.02	2.19	3.55	3.94	4.40	4.24	4.24
122 Valle de Chalco Solidaridad				0.20	0.43	0.64	0.64
125 Tonanitla						0.01	0.01

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XI, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).

Entre 1980 y 2008 el personal ocupado por la industria de la ZMCM disminuyó en más de un tercio de su magnitud, 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 se ubicaban las industrias más grandes en términos de personal ocupado. El restante 26.62% restante del personal ocupado se ubicaba en los municipios conurbados, especialmente en Naucalpan, Tlalnepantla y Ecatepec, donde se observaba una mayor concentración.

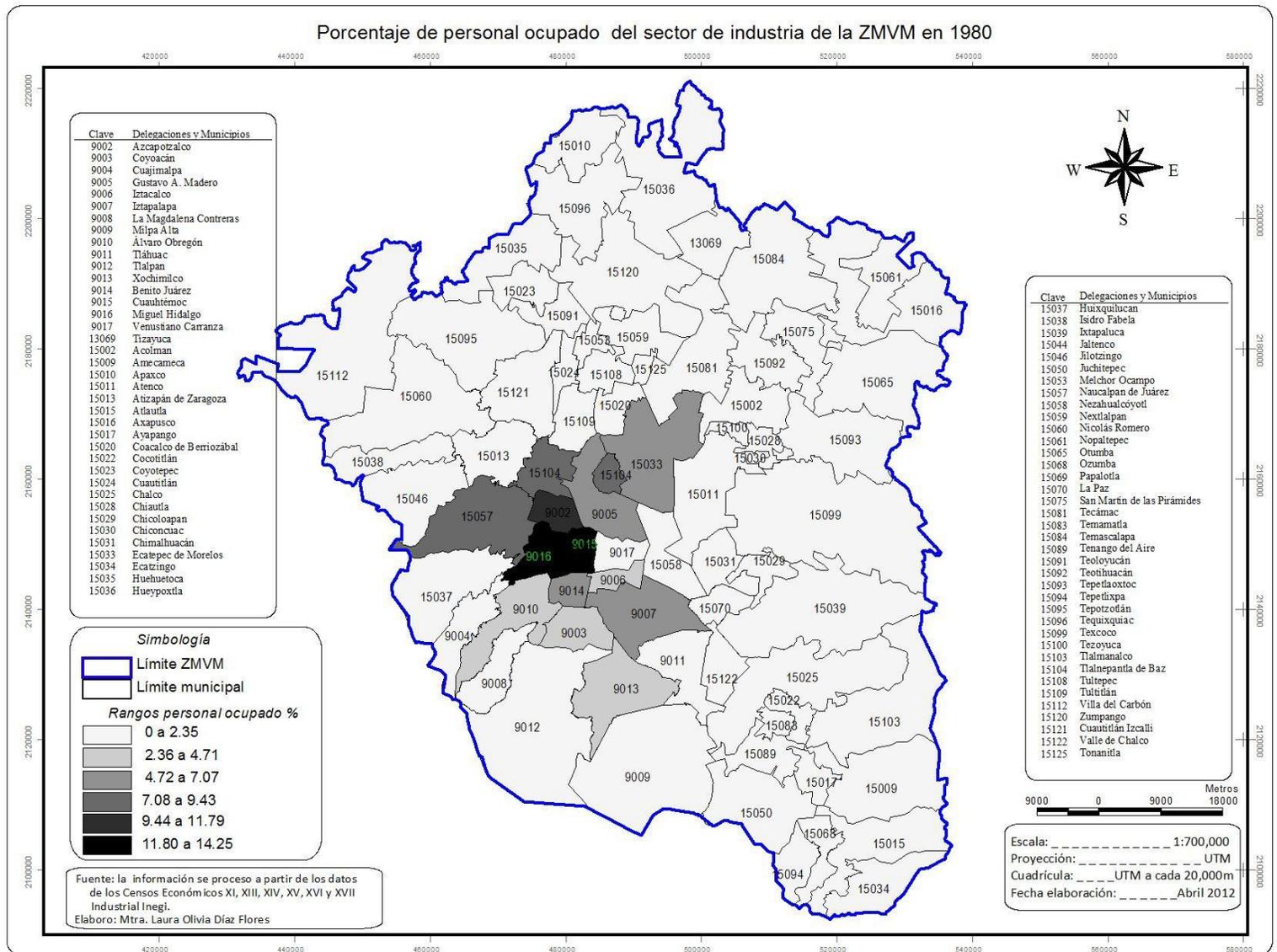
En 2008 quedaba en el DF 51.99% del personal ocupado industrial metropolitano, concentrado, en menor medida que antes, en Iztapalapa, Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero e Iztacalco, con dispersión notoria en el resto de la entidad. El restante 48.01% del personal ocupado por la industria se 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 que había 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

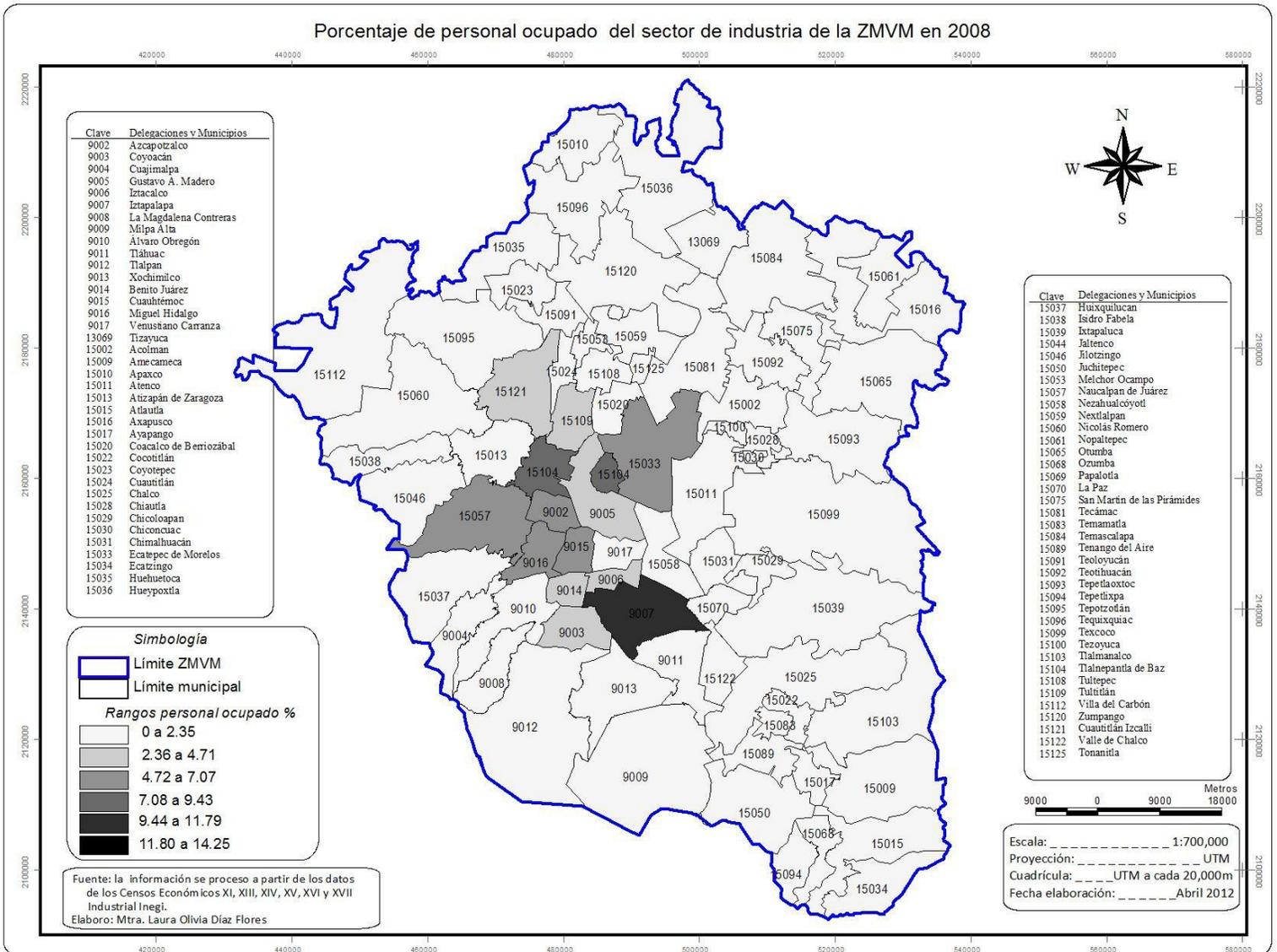
perdieron fueron las centrales: Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Benito Juárez. Encontramos en estos hechos una de las explicaciones de las altas tasas de desempleo registradas en el DF a lo largo del periodo.

El diferencial entre la proporción de establecimientos y la del 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; esto tiene implicaciones notorias sobre el costo y tiempo de desplazamiento de la fuerza laboral, la cual habita mayoritariamente, en la actualidad, en las delegaciones y municipios periféricos.



Porcentaje de personal ocupado del sector de industria de la ZMVM en 2008



3.4.3. Valor agregado censal bruto

Nacional, D.F. y municipios metropolitanos: valor agregado censal bruto del sector manufacturero, 1980-2009
(en miles de pesos de 2003)

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	492 279 046	552 795 790	732 935 415	780 669 484	921 865 497	928 247 328	1 060 475 978
ZMVM	268 329 490	180 393 637	252 112 024	254 683 327	219 511 172	162 247 644	177 787 951
Distrito Federal	174 709 650	106 340 967	146 892 254	151 799 342	103 625 868	76 053 405	93 330 444
002 Azcapotzalco	31 960 329	28 367 225	49 809 797	39 903 330	32 960 248	19 348 661	37 104 796
003 Coyoacán	9 294 378	12 557 627	10 843 331	12 276 431	10 272 341	15 989 757	8 521 195
004 Cuajimalpa	392 026	219 806	263 526	456 231	1 605 657	501 047	653 069
005 Gustavo A. Madero	16 165 403	5 456 309	11 270 897	11 121 308	8 856 507	5 646 311	4 501 526
006 Iztacalco	8 047 519	5 386 851	6 653 551	7 090 734	5 244 211	5 467 174	4 222 059
007 Iztapalapa	12 749 090	10 200 585	12 273 243	13 330 494	13 572 674	10 778 113	9 198 773
008 La Magdalena Contreras	158 881	36 387	47 956	65 297	1 536 468	97 624	- 56 279
009 Milpa Alta	16 217	33 246	21 829	47 366	46 641	73 273	74 100
010 Álvaro Obregón	8 186 920	3 631 722	5 239 857	4 691 458	2 086 330	3 815 790	887 699
011 Tláhuac	638 556	685 420	892 616	912 501	839 796	558 392	992 760
012 Tlalpan	2 927 387	1 651 552	4 947 379	3 037 391	5 071 708	2 323 430	5 626 636
013 Xochimilco	5 301 848	2 057 569	1 357 337	3 275 655	4 996 057	5 129 170	7 665 258
014 Benito Juárez	14 690 952	9 214 121	7 738 038	9 950 434	6 665 616	3 066 901	6 989 571
015 Cuauhtémoc	28 890 956	12 686 072	13 559 025	15 559 589	9 241 413	5 861 027	4 531 228
016 Miguel Hidalgo	32 624 920	10 552 239	17 909 869	26 179 041	- 1 955 994	- 4 456 481	443 453
017 Venustiano Carranza	2 664 266	3 604 236	4 064 001	3 902 082	2 586 198	1 853 215	1 974 602
Municipios metropolitanos	93 619 840	74 052 669	105 219 770	102 883 984	115 885 304	86 194 239	84 457 507
069 Tizayuca					833 709	1 896 431	2 491 670
002 Acolman			850 306	876 841	916 191	957 782	1 348 562
009 Amecameca					13 968	23 890	9 457
010 Apaxco					1 589 166	1 275 271	1 044 924
011 Atenco	1 604	1 920	2 575	92 258	40 827	146 187	51 526
013 Atizapán de Zaragoza	1 279 047	1 768 480	1 198 339	1 913 496	2 121 125	1 926 149	1 680 870
015 Atlautla					13 218	17 778	2 589
016 Axapusco					7 770	11 999	8 198
017 Ayapango					45 800	23 724	643
020 Coacalco de Berriozábal	316 235	339 438	259 424	342 718	386 409	243 339	213 631
022 Cocotitlán				1 282	2 427	2 033	3 092
023 Coyotepec				2 765	9 566	9 645	18 095
024 Cuautitlán	1 210 715	1 135 240	2 906 163	2 485 386	5 483 511	1 493 980	2 902 354
025 Chalco	161 743	200 696	305 468	738 121	463 987	508 372	501 874
028 Chiautla	885	1 396	8 032	19 467	9 087	12 056	24 138
029 Chicoloapan	10 794	14 049	57 757	121 661	112 528	83 536	134 919
030 Chiconcuac	13 554	4 712	7 585	13 496	16 122	11 917	44 221
031 Chimalhuacán	3 917	42 059	37 406	142 474	179 497	203 532	170 779
033 Ecatepec de Morelos	17 953 554	9 192 394	17 850 162	14 749 949	17 606 195	11 878 326	15 420 049
034 Ecatzingo					255	1 187	438
035 Huehuetoca				1 682 959	1 029 600	1 051 334	859 506
036 Hueypoxtla					5 208	11 774	4 244
037 Huixquilucan	5 123	24 607	49 119	149 379	169 433	156 446	145 968
038 Isidro Fabela				444	952	1 638	546
039 Ixtapaluca	697 621	1 110 546	1 442 230	2 085 985	1 951 562	2 265 302	1 630 190
044 Jaltenco				4 000	17 296	6 227	17 142
046 Jilotzingo				2 230	146	2 666	3 051
050 Juchitepec					13 132	17 907	5 110
053 Melchor Ocampo			5 798	21 737	86 012	38 803	22 798
057 Naucalpan de Juárez	21 910 348	16 563 691	21 810 701	25 789 236	18 250 721	16 131 973	12 773 537
058 Nezahualcóyotl	681 187	618 841	711 737	1 116 825	1 329 728	1 088 190	1 081 166
059 Nextlalpan				3 098	14 044	14 866	10 335

(continuación)

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
060 Nicolás Romero	474 260	649 207	114 855	167 123	303 708	264 479	238 497
061 Nopaltepec					10 356	19 089	5 862
065 Otumba					8 495	8 545	22 229
068 Ozumba					14 014	11 881	11 200
069 Papalotla				11 448	5 118	10 354	23 401
070 La Paz	2 759 592	1 489 076	6 234 840	3 293 795	2 392 336	2 705 393	3 386 800
075 San Martín de las Pirámides				32 896	48 212	29 559	84 038
081 Tecámac	254 830	306 454	355 172	1 454 417	576 433	457 305	717 259
083 Temamatla				7 953	2 619	1 943	990
084 Temascalapa					10 231	7 057	7 463
089 Tenango del Aire					1 434	1 445	4 657
091 Teoloyucán			9 734	51 954	112 850	123 179	147 362
092 Teotihuacán				646 990	47 628	195 390	318 595
093 Tepetlaoxtoc					118 525	16 912	110 364
094 Tepetlixpa					2 868	1 544	1 911
095 Tepetzotlán			944 043	2 174 461	2 190 666	2 825 951	2 901 550
096 Tequixquiac					19 684	25 586	24 204
099 Texcoco	777 178	2 186 538	528 103	759 754	913 794	865 598	948 383
100 Tezoyuca			11 958	26 084	17 174	33 297	39 731
103 Tlalmanalco					458 305	121 821	388 980
104 Tlalnepantla de Baz	29 310 052	25 459 491	33 078 586	27 415 522	35 856 959	16 930 262	14 791 093
108 Tultepec			41 565	466 896	861 959	132 624	107 407
109 Tultitlán	8 021 244	- 3 578	1 645 173	3 239 592	4 886 573	5 508 825	6 859 743
112 Villa del Carbón					13 982	15 600	12 747
120 Zumpango				151 944	109 960	58 182	57 485
121 Cuautitlán Izcalli	7 776 356	12 947 413	14 752 939	10 493 428	14 200 805	13 550 149	10 338 850
122 Valle de Chalco Solidaridad				133 922	- 18 576	757 637	279 587
125 Tonanitla						368	1 495

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XI, XIII, XIV, XVI y XVII Industrial (INEGI).

Nacional, D.F. y municipios metropolitanos: participación porcentual en el valor agregado censal bruto del sector manufacturero
1980-2009

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
ZMVM	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
Distrito Federal	65.11	58.95	58.26	59.60	47.21	46.87	52.50
002 Azcapotzalco	11.91	15.73	19.76	15.67	15.02	11.93	20.87
003 Coyoacán	3.46	6.96	4.30	4.82	4.68	9.86	4.79
004 Cuajimalpa	0.15	0.12	0.10	0.18	0.73	0.31	0.37
005 Gustavo A. Madero	6.02	3.02	4.47	4.37	4.03	3.48	2.53
006 Iztacalco	3.00	2.99	2.64	2.78	2.39	3.37	2.37
007 Iztapalapa	4.75	5.65	4.87	5.23	6.18	6.64	5.17
008 La Magdalena Contreras	0.06	0.02	0.02	0.03	0.70	0.06	-0.03
009 Milpa Alta	0.01	0.02	0.01	0.02	0.02	0.05	0.04
010 Álvaro Obregón	3.05	2.01	2.08	1.84	0.95	2.35	0.50
011 Tláhuac	0.24	0.38	0.35	0.36	0.38	0.34	0.56
012 Tlalpan	1.09	0.92	1.96	1.19	2.31	1.43	3.16
013 Xochimilco	1.98	1.14	0.54	1.29	2.28	3.16	4.31
014 Benito Juárez	5.47	5.11	3.07	3.91	3.04	1.89	3.93
015 Cuauhtémoc	10.77	7.03	5.38	6.11	4.21	3.61	2.55
016 Miguel Hidalgo	12.16	5.85	7.10	10.28	-0.89	-2.75	0.25
017 Venustiano Carranza	0.99	2.00	1.61	1.53	1.18	1.14	1.11
Municipios metropolitanos	34.89	41.05	41.74	40.40	52.79	53.13	47.50
069 Tizayuca					0.380	1.169	1.401
002 Acolman			0.337	0.344	0.417	0.590	0.759
009 Amecameca					0.006	0.015	0.005
010 Apaxco					0.724	0.786	0.588
011 Atenco				0.036	0.019	0.090	0.029
013 Atizapán de Zaragoza	0.477	0.980	0.475	0.751	0.966	1.187	0.945
015 Atlautla					0.006	0.011	0.001
016 Axapusco					0.004	0.007	0.005
017 Ayapango					0.021	0.015	0.000
020 Coacalco de Berriozábal	0.118	0.188	0.103	0.135	0.176	0.150	0.120
022 Cocotitlán				0.001	0.001	0.001	0.002
023 Coyotepec				0.001	0.004	0.006	0.010
024 Cuautitlán	0.451	0.629	1.153	0.976	2.498	0.921	1.632
025 Chalco	0.060	0.111	0.121	0.290	0.211	0.313	0.282
028 Chiautla		0.001	0.003	0.008	0.004	0.007	0.014
029 Chicoloapan	0.004	0.008	0.023	0.048	0.051	0.051	0.076
030 Chiconcuac	0.005	0.003	0.003	0.005	0.007	0.007	0.025
031 Chimalhuacán	0.001	0.023	0.015	0.056	0.082	0.125	0.096
033 Ecatepec de Morelos	6.691	5.096	7.080	5.791	8.021	7.321	8.673
034 Ecatepec					0.000	0.001	0.000
035 Huehuetoca				0.661	0.469	0.648	0.483
036 Hueyoxtlá					0.002	0.007	0.002
037 Huixquilucan	0.002	0.014	0.019	0.059	0.077	0.096	0.082
038 Isidro Fabela				0.000	0.000	0.001	0.000
039 Ixtapaluca	0.260	0.616	0.572	0.819	0.889	1.396	0.917
044 Jaltenco				0.002	0.008	0.004	0.010
046 Jilotzingo				0.001	0.000	0.002	0.002
050 Juchitepec					0.006	0.011	0.003
053 Melchor Ocampo			0.002	0.009	0.039	0.024	0.013
057 Naucalpan de Juárez	8.165	9.182	8.651	10.126	8.314	9.943	7.185
058 Nezahualcóyotl	0.254	0.343	0.282	0.439	0.606	0.671	0.608
059 Nextlalpan				0.001	0.006	0.009	0.006

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XI, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).

(continuación)

Nacional, D.F. y municipios metropolitanos: participación porcentual en el valor agregado censal bruto del sector manufacturero d
1980-2009

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
060 Nicolás Romero	0.177	0.360	0.046	0.066	0.138	0.163	0.134
061 Nopaltepec					0.005	0.012	0.003
065 Otumba					0.004	0.005	0.013
068 Ozumba					0.006	0.007	0.006
069 Papalotla				0.004	0.002	0.006	0.013
070 La Paz	1.028	0.825	2.473	1.293	1.090	1.667	1.905
075 San Martín de las Pirámides				0.013	0.022	0.018	0.047
081 Tecámac	0.095	0.170	0.141	0.571	0.263	0.282	0.403
083 Temamatla				0.003	0.001	0.001	0.001
084 Temascalapa				0.000	0.005	0.004	0.004
089 Tenango del Aire				0.000	0.001	0.001	0.003
091 Teoloyucán			0.004	0.020	0.051	0.076	0.083
092 Teotihuacán				0.254	0.022	0.120	0.179
093 Tepetlaoxtoc				0.000	0.054	0.010	0.062
094 Tepetlixpa				0.000	0.001	0.001	0.001
095 Tepetzotlán			0.374	0.854	0.998	1.742	1.632
096 Tequixquiac					0.009	0.016	0.014
099 Texcoco	0.290	1.212	0.209	0.298	0.416	0.534	0.533
100 Tezoyuca			0.005	0.010	0.008	0.021	0.022
103 Tlalmanalco					0.209	0.075	0.219
104 Tlalnepantla de Baz	10.923	14.113	13.121	10.765	16.335	10.435	8.320
108 Tultepec			0.016	0.183	0.393	0.082	0.060
109 Tultitlán	2.989	-0.002	0.653	1.272	2.226	3.395	3.858
112 Villa del Carbón					0.006	0.010	0.007
120 Zumpango				0.060	0.050	0.036	0.032
121 Cuautitlán Izcalli	2.898	7.177	5.852	4.120	6.469	8.352	5.815
122 Valle de Chalco Solidaridad				0.053	-0.008	0.467	0.157
125 Tonalitla						0.000	0.001

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XI, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial (INEGI).

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 mucho menor (9.8%), lo cual indica una migración parcial de la producción del DF hacia los municipios conurbados que tuvieron 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, sólo 65.11%. Su mayor concentración estaba en las delegaciones 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 menor medida, en Iztapalapa y Xochimilco. Las delegaciones que perdieron más generación de VACB en el periodo fueron las de mayor concentración en 1980.

En tanto, 34.89% del VACB metropolitano 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)

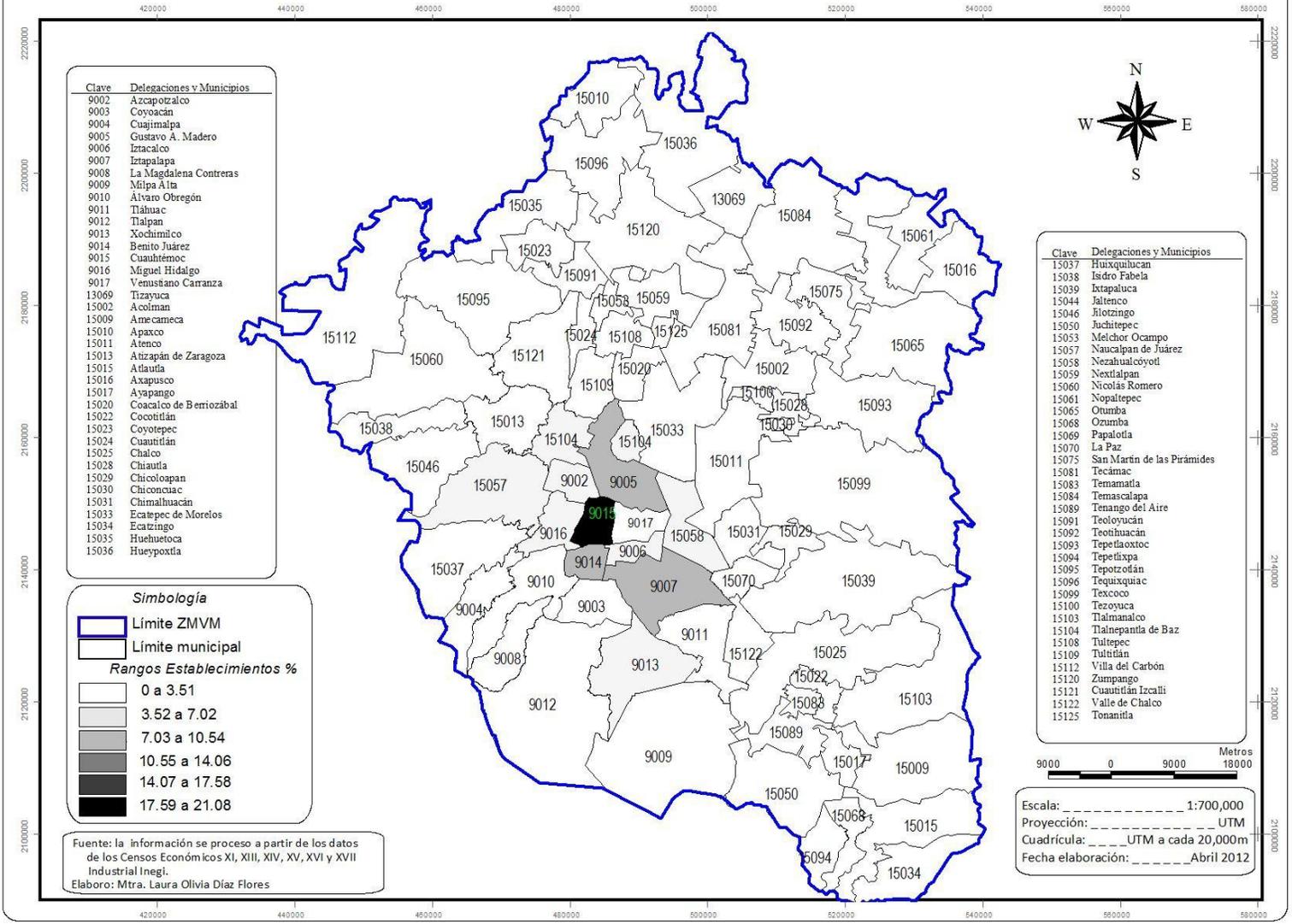
mantuvieron, con fluctuaciones, tanto su peso relativo como el total generado.

En el DF el único polo productivo industrial significativo que sobrevivía en 2008 era 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 permanecían Tlalnepantla, Ecatepec y Naucalpan.

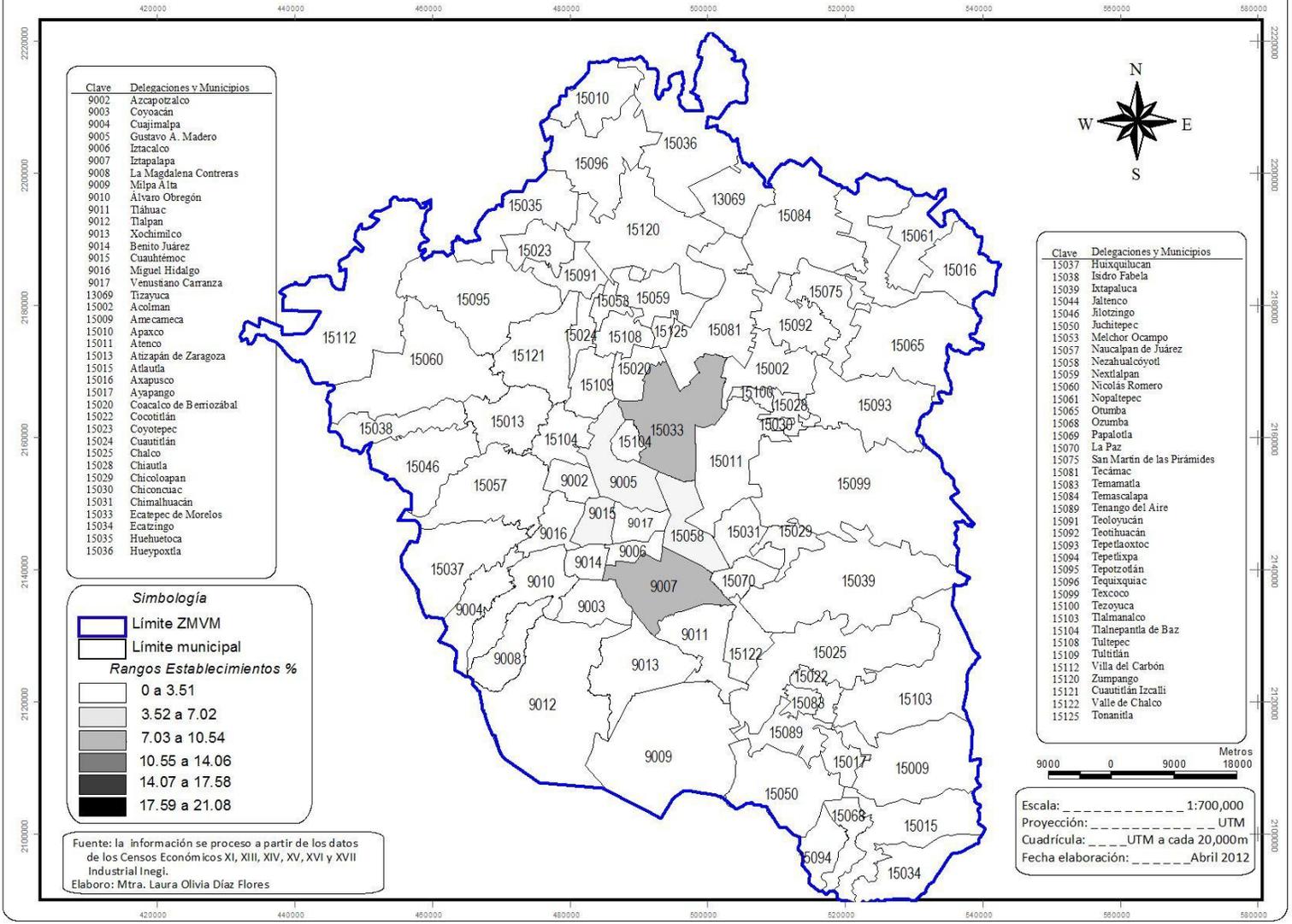
En términos territoriales, el gran perdedor con la desindustrialización ha sido el DF y sus delegaciones centrales, de donde salió la gran industria debido a la contaminación ambiental y a los problemas viales y de transporte que generaba; asimismo, dicha salida ocurre, en especial, porque la localización y valorización de los terrenos los hacía atractivos para otros usos como el comercio, oficinas y vivienda, pagando con su aumento de precio el desplazamiento de las industrias hacia otros ámbitos territoriales. Lo que no se resolvió fue la pérdida de fuentes de empleo para los trabajadores instalados en esos territorios, los cuales carecen totalmente de la movilidad territorial del capital.

Otro hecho a señalar es la mayor dispersión territorial actual de los establecimientos, el empleo y el producto de la industria, que anula o reduce significativamente las *economías de aglomeración* (Polesse, 1998), y aumenta los efectos nocivos sobre la contaminación ambiental, así como el desplazamiento de trabajadores y mercancías, haciéndolos más difícilmente remediables o controlables.

Porcentaje de establecimientos del sector de industria de la ZMVM en 1980



Porcentaje de establecimientos del sector de industria de la ZMVM en 2008



Clave	Delegaciones y Municipios
9002	Azacapozalco
9003	Coyoacán
9004	Cuajimalpa
9005	Gustavo A. Madero
9006	Iztacalco
9007	Iztapalapa
9008	La Magdalena Contreras
9009	Milpa Alta
9010	Alvaro Obregón
9011	Tlalhuac
9012	Tlalpan
9013	Xochimilco
9014	Benito Juárez
9015	Cuauhtémoc
9016	Miguel Hidalgo
9017	Venustiano Carranza
13069	Tizayuca
15002	Acolman
15009	Amecameca
15010	Apaxco
15011	Atenco
15013	Atzacán de Zaragoza
15015	Atlixco
15016	Axapusco
15017	Ayapango
15020	Coacalco de Berriozábal
15022	Cocotitán
15023	Coyotepec
15024	Cuahtitán
15025	Chalco
15028	Chiautla
15029	Chicoloapan
15030	Chiconcuac
15031	Chimalhuacán
15033	Ecatepec de Morelos
15034	Ecatzingo
15035	Huehuetoca
15036	Hueyoxtlá

Clave	Delegaciones y Municipios
15037	Huixquilucan
15038	Isidro Fabela
15039	Ixtapaluca
15044	Jaltenco
15046	Riotzingo
15050	Juchitpec
15053	Melchor Ocampo
15057	Naucalpan de Juárez
15058	Nezahualcóyotl
15059	Nexotalpan
15060	Nicolás Romero
15061	Nopaltepec
15065	Ozumba
15068	Ozumba
15069	Papalotla
15070	La Paz
15075	San Martín de las Pirámides
15081	Tecámac
15083	Temamatla
15084	Temascalapa
15089	Tenango del Aire
15091	Teoloyucán
15092	Teotihuacán
15093	Tepetitlán
15094	Tepetitlán
15095	Tepetzotlán
15096	Tequixquiac
15099	Texcoco
15100	Tezoyuca
15103	Tlalmanalco
15104	Tlalnequillan de Baz
15108	Tultepec
15109	Tultitlán
15112	Villa del Carbón
15120	Zumpango
15121	Cuahtitán Izcalli
15122	Valle de Chalco
15125	Tonanitla

Simbología

Límite ZMVM

Límite municipal

Rangos Establecimientos %

0 a 3.51

3.52 a 7.02

7.03 a 10.54

10.55 a 14.06

14.07 a 21.08

Fuente: la información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos XI, XIII, XIV, XV, XVI y XVII Industrial Inegi.
Elaboro: Mtra. Laura Olivia Díaz Flores

Escala: _____ 1:700,000
Proyección: _____ UTM
Cuadrícula: _____ UTM a cada 20,000m
Fecha elaboración: _____ Abril 2012

4. *La terciarización informalizada* de la economía metropolitana

Diversos autores de los países capitalistas dominantes sostienen que en la actualidad el sector “terciario avanzado” y, en particular, “los servicios especializados a la producción” han reemplazado a la industria como sector económico dominante, particularmente en las grandes metrópolis; se trata de un planteamiento que no compartimos.¹⁸ Para nuestro caso de estudio, Gustavo Garza ha llevado a cabo un extenso, documentado y minucioso trabajo de investigación sobre lo que denomina la “revolución terciaria” o la “servicialización” de la economía de la ciudad de México, cuyo gran valor reconocemos (Garza, 2008), a pesar de no compartir algunos de los supuestos teóricos generales ni la identificación entre el sector terciario y el subsector de servicios (Pradilla, 2009^b: 328-330).

En este capítulo llevaremos a cabo un análisis que podría parecer paralelo al de Garza, pero que difiere de éste tanto en su orientación teórica como en el periodo estudiado (1980-2008), sobre todo porque consideramos que, en nuestro caso, la terciarización —que no es lo mismo que “servicialización”— no tiene las virtudes que Garza y otros autores le asignan, particularmente porque se encuentra mayoritariamente invadida por la “informalidad”.

Como señalamos anteriormente, contamos con estadísticas de cuentas nacionales para las entidades federales, entre otras para el Distrito Federal, pero carecemos de ellas para los municipios, en particular para los de los estados de México e Hidalgo, que nos permitan visualizar el proceso de terciarización en los municipios conurbados metropolitanos, por lo que no podemos establecer el análisis para toda la ZMVM a partir de esta fuente. Sin embargo, sabemos que el núcleo económico dominante se encuentra en el DF, por lo que su análisis nos da una idea de lo ocurrido en la metrópoli durante el periodo.

La pérdida de dinamismo económico del DF, en particular su desindustrialización,¹⁹ 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%. En su interior, los subsectores que aumentaron su participación en mayor medida fueron: servicios comunales, sociales y personales, donde se esconde parte del desempleo y el trabajo precario e informal; servicios financieros, seguros y bienes inmuebles; y servicios de transporte, almacenaje y comunicaciones. Al mismo tiempo, el subsector comercio, restaurantes y hoteles perdía peso relativo.

La terciarización ha sido muy polarizada. El sector formal moderno de unidades financieras, bancarias, servicios especializados a la economía, gran comercio y hotelería para el gran turismo, crecientemente controlado por el capital transnacional, aumentó su participación en el PIB, y más moderadamente en el número de establecimientos, lo que muestra tanto la concentración monopólica del capital como la baja generación de empleos de alta calificación, salarios adecuados y acceso a la

seguridad social.

En cambio, el sector informal²⁰ y el terciario tradicional crecieron rápidamente en número de unidades y de empleos precarios en el comercio y los servicios; se trata de empleos inestables, de baja remuneración y carentes de prestaciones laborales y seguridad social. Otra parte de la población, creciente en los últimos años, se dedica a la delincuencia ocasional u opera como sicario para el crimen organizado y el narcotráfico. Por ejemplo, en el DF los comerciantes informales (comercio en vía pública o ambulante) aumentaron de 17 000 a 201 570 entre 1980 y 2005 (Álvarez, 2005); en 2012, la Cámara Nacional de Comercio del DF calculaba su número en 660 000 (El Sol de México, 22 de mayo de 2012), y a finales de 2013 un asambleísta del DF estimaba en dos millones a las personas que sobrevivían en esa forma de actividad laboral, cálculo que parece exagerado (El Universal, 17 de diciembre de 2013). Estos vendedores distribuyen piratería digital, literatura impresa, ropa, dispositivos electrónicos, alimentos y bebidas, aparatos eléctricos y muchos otros productos proporcionados en parte por productores "piratas", traficantes en gran escala e, incluso, el crimen organizado.

El sector informal absorbe el desempleo provocado por la escasa generación de empleo en el sector formal derivada del bajo crecimiento económico, la desindustrialización, las crisis económicas recurrentes y la modernización tecnológica en las actividades del sector formal y moderno de la economía. Los trabajadores informales 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 en los límites mínimos de la dignidad humana, o bien venden su propio cuerpo en actividades de prostitución o arriesgan su vida en el crimen.

Sin embargo, esta población informal aparece registrada en las cuentas nacionales oficiales en el sector terciario, lo cual nos permite caracterizar al proceso como una terciarización informal, espuria, sin las características positivas, “revolucionarias” que le asignan los autores antes señalados. Así, la “especialización terciaria” de la ciudad de México adquiere 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 trabajo precarias, mal remuneradas y carentes de la protección que brinda la seguridad social.

Los factores determinantes de esta terciarización informalizada son: la destrucción y fragmentación de la base industrial local; la relocalización de las empresas para evadir los costos de la aglomeración y acercarse a los mercados externos; la desaparición de empleos productivos ante una oferta creciente de fuerza de trabajo resultante de la inmigración poblacional a la metrópoli, su crecimiento interno y la transición demográfica en curso. En el polo terciario, la llamada terciarización informalizada 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; es la respuesta de subsistencia de la población desempleada, empobrecida y excluida.

4.1. La evolución del sector terciario formal

La serie de censos económicos realizados por el INEGI entre 1980 y 2008 nos da una visión 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, ya que éste no es censado por carecer de un local establecido y registrado legalmente, lo cual impide una visión de la totalidad del fenómeno.

4.1.1. Número de establecimientos del sector terciario

Comercio y servicios, 1980-2008 ^a							
Establecimientos							
Año	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	842 648	971 301	1 167 449	1 919 131	2 385 858	2 636 229	3 243 542
ZMVM ^b	239 182	257 260	287 734	433 282	530 756	567 850	661 851
Distrito Federal ^c	188 956	191 526	207 378	276 309	308 460	313 080	349 127
Municipios metropolitanos ^d	50 226	65 734	80 356	156 973	222 296	254 770	312 724

^a Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

^b La Zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.

^c El Distrito Federal está conformado por 16 delegaciones.

^d El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios, para 1994 son 41 municipios; en 1999 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo; finalmente, para 2003 y 2009 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

Comercio y servicios, 1980-2008^a Tasa de crecimiento de los establecimientos

Año	1980 - 1985	1985 - 1988	1988 - 1993	1993 - 1998	1998 - 2003	2003-2008	1980-2008
Nacional	2.88	6.32	10.45	4.45	2.02	4.23	4.93
ZMVM ^b	1.47	3.80	8.53	4.14	1.36	3.11	3.70
Distrito Federal ^c	0.27	2.69	5.91	2.23	0.30	2.20	2.22
Municipios metropolitanos ^d	5.53	6.92	14.33	7.21	2.76	4.18	6.75

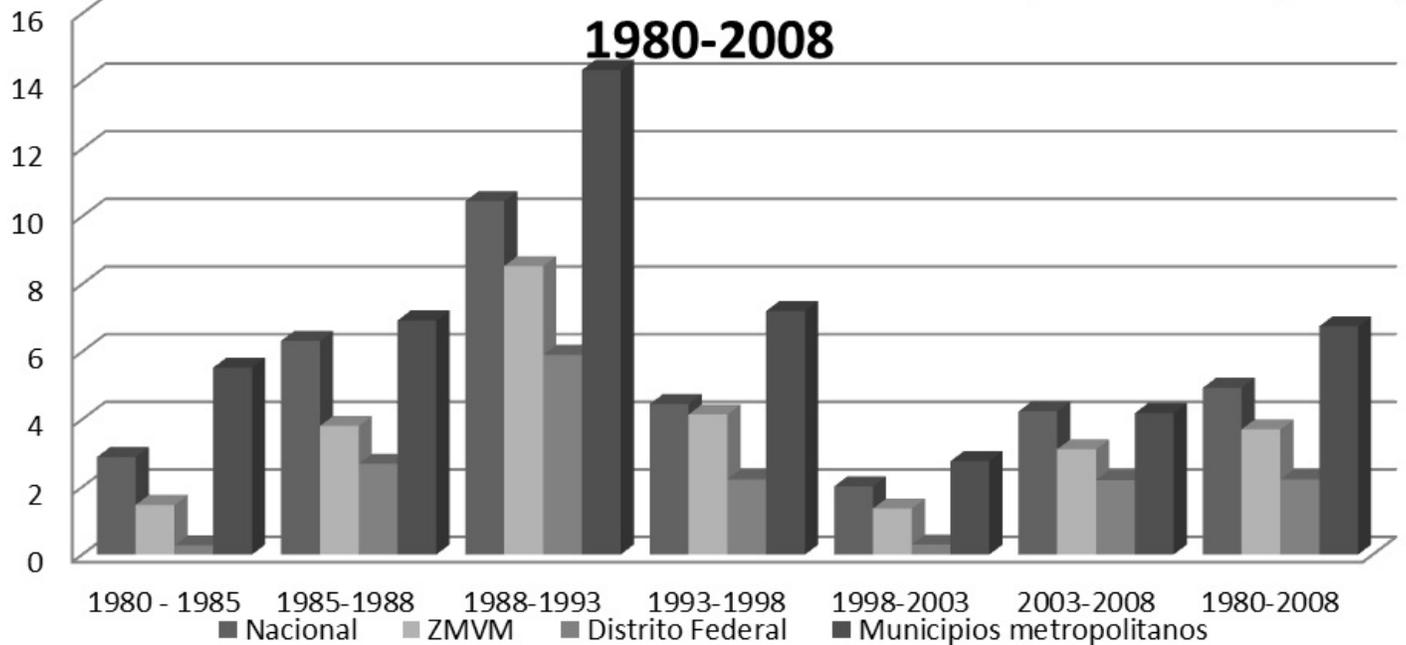
^a Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VII, IX, X, XI, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

^b La Zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.

^c El Distrito Federal está conformado por 16 delegaciones.

^d El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios, para 1994 son 41 municipios; en 1999 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo; finalmente, para 2003 y 2009 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

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



La dinámica de crecimiento del número de establecimientos del sector terciario en la ZMVM fue continua en el periodo 1980-2008, llegando éstos 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 (TLCAN). Las tasas de crecimiento fueron mucho mayores en los municipios mexiquenses conurbados, donde su número se sextuplicó, que en el Distrito Federal, donde 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) muestran sólo una reducción del ritmo de crecimiento en los tres ámbitos territoriales.

4.1.2. Personal ocupado en el sector terciario

Comercio y servicios, 1980-2008 ^a							
Personal ocupado							
Año	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	2 509 386	3 340 948	3 888 160	6 011 037	7 935 733	10 848 114	14 193 036
ZMVM ^b	842 983	963 804	1 106 174	1 687 259	2 243 683	3 035 031	3 777 199
Distrito Federal ^c	712 150	781 180	872 959	1 254 311	1 666 903	2 241 468	2 748 484
Municipios metropolitanos ^d	130 833	182 624	233 215	432 948	576 780	793 563	1 028 715

^a Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

^b La Zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.

^c El Distrito Federal está conformado por 16 delegaciones.

^d El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios, para 1994 son 41 municipios; en 1999 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo; finalmente, para 2003 y 2009 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

Comercio y servicios, 1980-2008 ^a							
Tasa de crecimiento del personal ocupado							
Año	1980 - 1985	1985 - 1988	1988 - 1993	1993 - 1998	1998 - 2003	2003-2008	1980-2008
Nacional	5.89	5.19	9.10	5.71	6.45	5.52	6.38
ZMVM ^b	2.72	4.70	8.81	5.87	6.23	4.47	5.50
Distrito Federal ^c	1.87	3.77	7.52	5.85	6.10	4.16	4.94
Municipios metropolitanos ^c	6.90	8.49	13.17	5.90	6.59	5.33	7.64

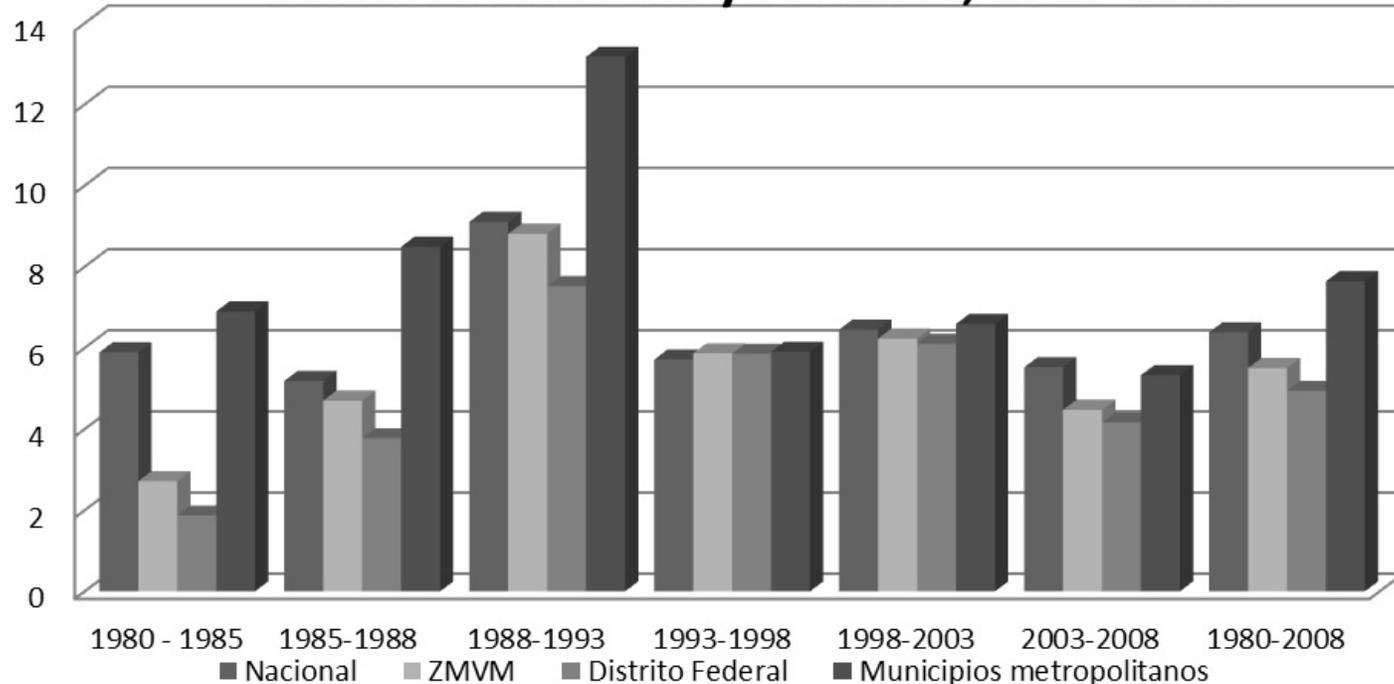
^a Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

^b La Zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.

^c El Distrito Federal está conformado por 16 delegaciones.

^d El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios, para 1994 son 41 municipios; en 1999 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo; finalmente, para 2003 y 2009 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

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



El crecimiento del número de empleados del sector terciario formal es también continuo e intenso en los tres ámbitos territoriales, mostrando tasas elevadas en el periodo 1988-1993, sobre todo en los municipios conurbados del Estado de México. En la ZMVM 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 terciario hacia la periferia metropolitana, al norte y al oriente del DF.

Resulta igualmente 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, lo cual muestra los efectos más focalizados del proceso de concentración del capital terciario.

4.1.3. Remuneraciones a los empleados del sector terciario

Comercio y servicios, 1980-2008 ^a							
Remuneraciones							
<i>(en miles de pesos de 2003)</i>							
Año	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	132 326 853	136 286 360	141 566 066	280 951 211	379 202 393	472 984 497	457 258 455
ZMVM ^b	67 220 126	57 445 785	55 872 435	120 949 664	188 956 808	219 409 637	179 580 900
Distrito Federal ^c	59 221 446	50 113 144	47 471 413	102 497 190	168 800 906	195 473 694	159 206 511
Municipios metropolitanos ^d	7 998 680	7 332 641	8 401 022	18 452 474	20 155 902	23 935 943	20 374 389

^a Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

^b La Zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.

^c El Distrito Federal está conformado por 16 delegaciones.

^d El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios, para 1994 son 41 municipios; en 1999 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo ; finalmente, para 2003 y 2009 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

Comercio y servicios, 1980-2008 ^a							
Tasa de crecimiento de las remuneraciones							
Año	1980 - 1985	1985 - 1988	1988 - 1993	1993 - 1998	1998 - 2003	2003-2008	1980-2008
Nacional	0.59	1.28	14.69	6.18	4.52	-0.67	4.53
ZMVM ^b	-3.09	-0.92	16.70	9.33	3.03	-3.93	3.57
Distrito Federal ^c	-3.28	-1.79	16.64	10.49	2.98	-4.02	3.59
Municipios metropolitanos ^d	-1.72	4.64	17.04	1.78	3.50	-3.17	3.40

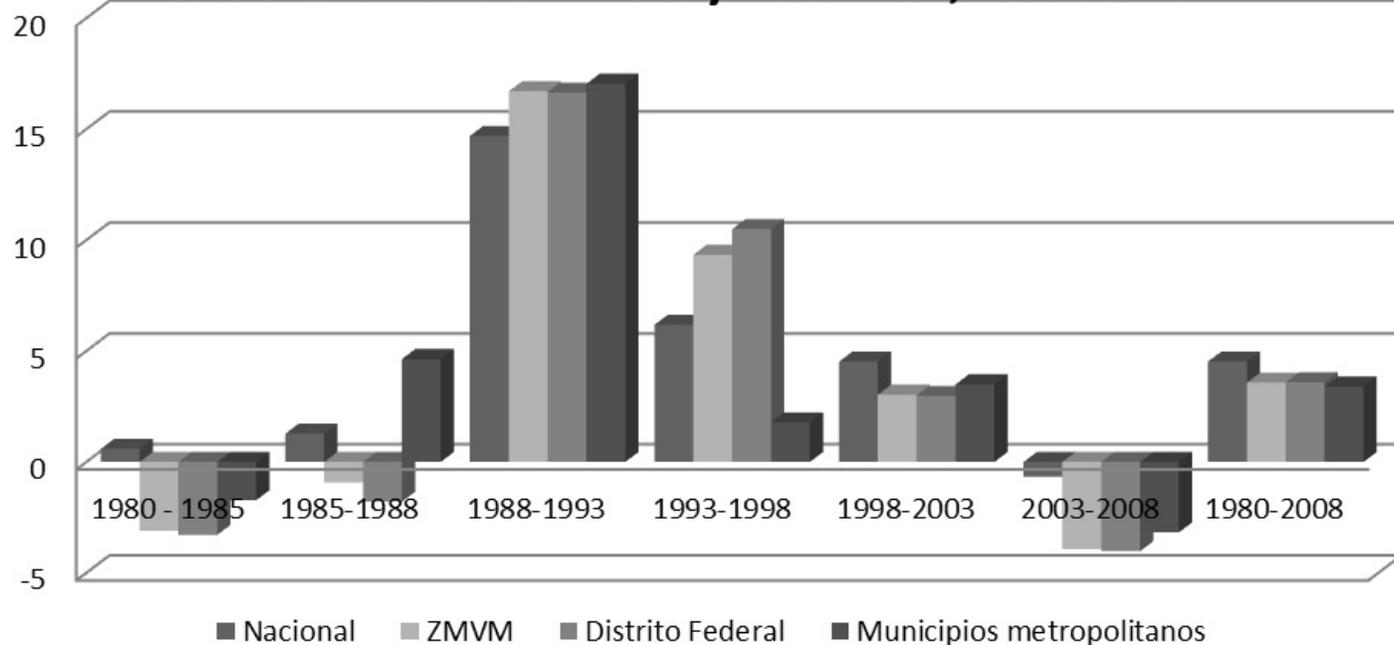
^a Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

^b La Zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.

^c El Distrito Federal está conformado por 16 delegaciones.

^d El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios, para 1994 son 41 municipios; en 1999 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo ; finalmente, para 2003 y 2009 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

Tasas de crecimiento de las remuneraciones en los sectores comercio y servicios, 1980-2008



La masa de remuneraciones otorgadas a los empleados terciarios creció mucho menos que su número, sobre todo en los periodos 1980-1988 y 2003-2008, cuando decreció. En este rubro salarial, las diferencias entre el DF y los municipios conurbados se matizan al regirse por las mismas regulaciones o acuerdos salariales establecidos por los patrones 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.

4.1.4. Valor agregado censal bruto del sector terciario

Comercio y servicios, 1980-2008 ^a							
Valor agregado censal bruto							
Año	<i>(en miles de pesos de 2003)</i>						
	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	365 843 555	486 491 639	501 161 846	814 749 929	1 166 535 319	1 610 798 231	1 515 309 413
ZMVM ^b	179 357 724	192 926 831	198 063 580	337 841 197	520 712 471	785 445 069	704 630 861
Distrito Federal ^c	154 131 338	161 534 596	164 099 587	281 294 855	451 150 359	702 778 009	637 118 759
Municipios metropolitanos ^d	25 226 387	31 392 235	33 963 993	56 546 342	69 562 112	82 667 060	67 512 102

^a Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

^b La Zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.

^c El Distrito Federal está conformado por 16 delegaciones.

^d El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios, para 1994 son 41 municipios; en 1999 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo; finalmente, para 2003 y 2009 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

Comercio y servicios, 1980-2008 ^a							
Valor agregado censal bruto							
Año	<i>(en miles de pesos de 2003)</i>						
	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	365 843 555	486 491 639	501 161 846	814 749 929	1 166 535 319	1 610 798 231	1 515 309 413
ZMVM ^b	179 357 724	192 926 831	198 063 580	337 841 197	520 712 471	785 445 069	704 630 861
Distrito Federal ^c	154 131 338	161 534 596	164 099 587	281 294 855	451 150 359	702 778 009	637 118 759
Municipios metropolitanos ^d	25 226 387	31 392 235	33 963 993	56 546 342	69 562 112	82 667 060	67 512 102

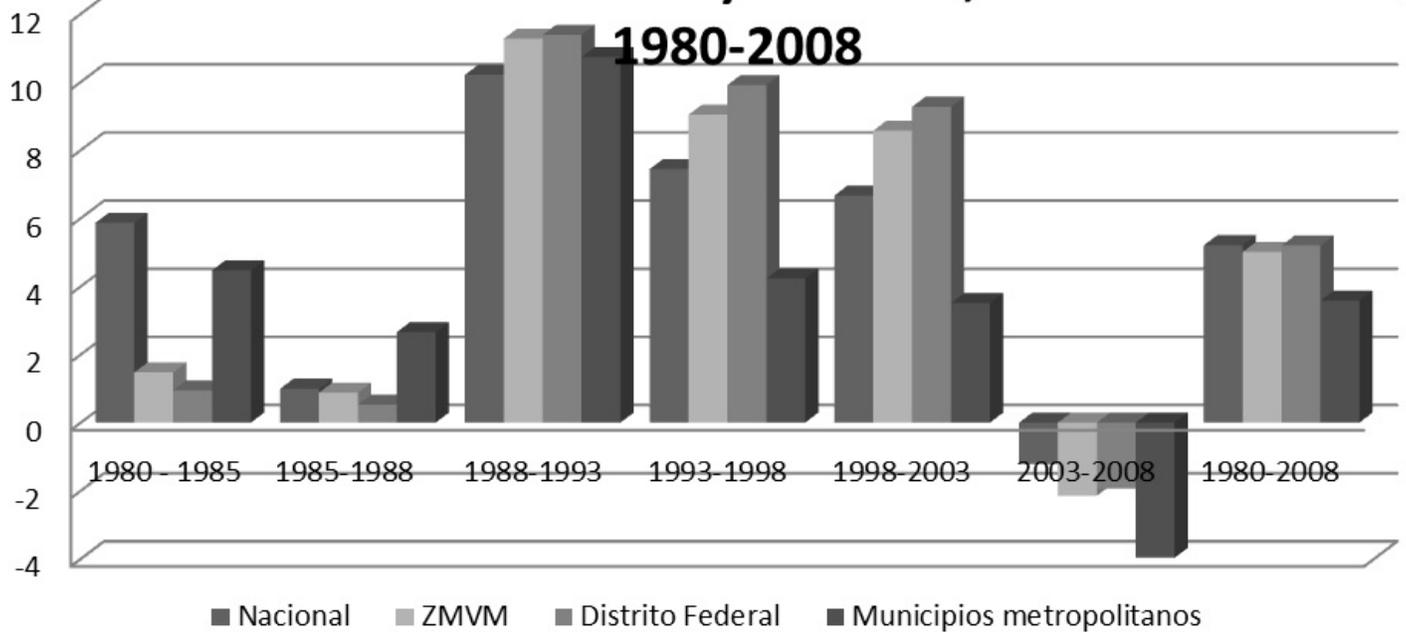
^a Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

^b La Zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.

^c El Distrito Federal está conformado por 16 delegaciones.

^d El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios, para 1994 son 41 municipios; en 1999 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo; finalmente, para 2003 y 2009 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

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



El crecimiento del valor agregado censal bruto fue sostenido en los tres ámbitos durante el largo periodo, salvo entre 2003 y 2008, cuando cayó en los tres, logrando, sin embargo, una dinámica considerable durante todo el periodo gracias a los promedios metropolitanos superiores a 5% anual. En los municipios conurbados, luego del periodo de descentralización entre 1980 y 1993, se observaron tasas de crecimiento notoriamente menores que en el DF y el total metropolitano, lo cual se refleja en el total del periodo.

Hay que señalar 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 señalado.

4.1.5. Activos fijos acumulados en el sector terciario

Comercio y servicios, 1980-2008^a

Activos fijos

(en miles de pesos de 2003)

Año	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	59 385 029	364 904 244	440 459 783	980 223 307	1 097 769 647	1 385 227 899	1 742 515 947
ZMVM ^b	24 336 264	133 416 758	144 281 074	302 283 532	416 130 196	578 970 687	692 644 344
Distrito Federal ^c	19 513 076	119 009 762	127 510 218	251 553 139	344 619 268	513 616 869	625 638 976
Municipios metropolitanos ^d	4 823 187	14 406 996	16 770 856	50 730 393	71 510 928	65 353 818	67 005 368

^a Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

^b La Zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.

^c El Distrito Federal está conformado por 16 delegaciones.

^d El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios, para 1994 son 41 municipios; en 1999 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo; finalmente, para 2003 y 2009 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

Comercio y servicios, 1980-2008^a

Tasa de crecimiento de los activos fijos

Año	1980 - 1985	1985 - 1988	1988 - 1993	1993 - 1998	1998 - 2003	2003-2008	1980-2008
Nacional	43.78	6.47	17.35	2.29	4.76	4.70	12.83
ZMVM ^b	40.54	2.64	15.94	6.60	6.83	3.65	12.70
Distrito Federal ^c	43.57	2.33	14.56	6.50	8.31	4.02	13.18
Municipios metropolitanos ^c	24.47	5.19	24.78	7.11	-1.78	0.50	9.85

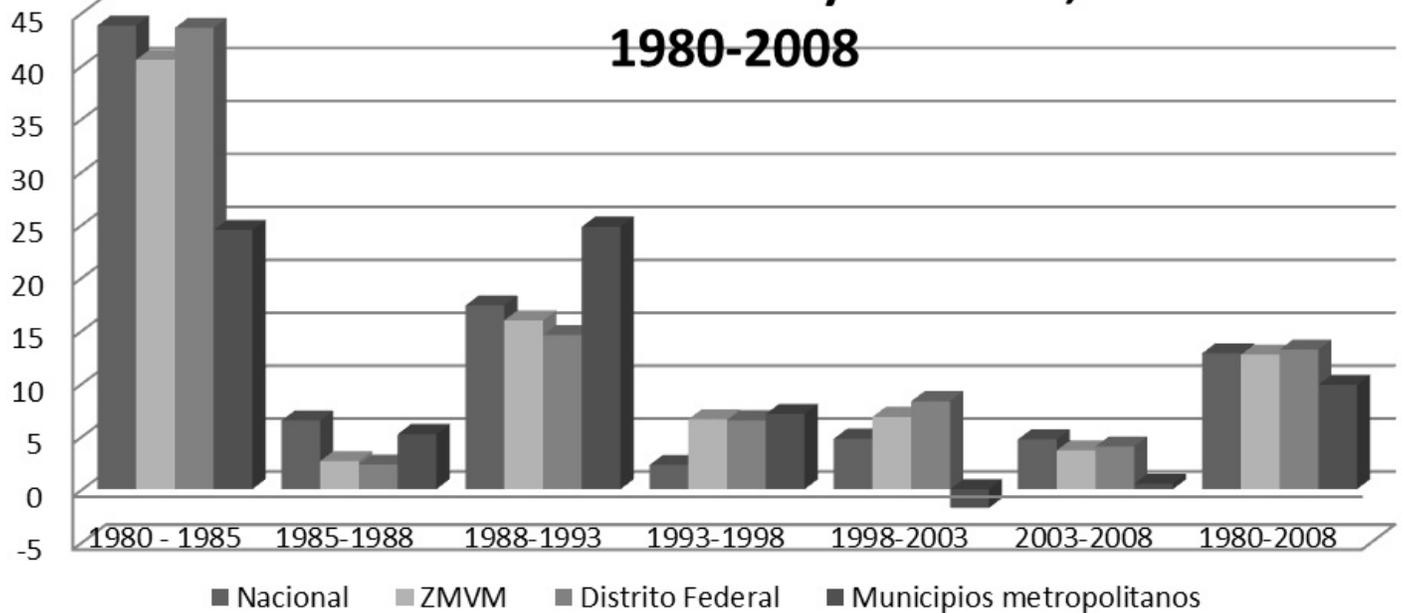
^a Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

^b La Zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.

^c El Distrito Federal está conformado por 16 delegaciones.

^d El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios, para 1994 son 41 municipios; en 1999 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo; finalmente, para 2003 y 2009 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

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 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 con el descenso de su VACB (2003-2008), pero con tasas promedio más altas. Si tenemos en cuenta el crecimiento del número de establecimientos, porcentualmente menor, confirmamos la idea de una mayor concentración del capital en negocios terciarios de mayor dimensión.

4.1.6. Formación bruta de capital fijo en el sector terciario

Comercio y servicios, 1980-2008 ^a							
Formación bruta de capital fijo							
<i>(en miles de pesos de 2003)</i>							
Año	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional		37 110 060	54 703 431	60 190 619	70 340 333	88 082 144	147 555 187
ZMVM ^b		15 014 668	16 314 509	14 777 993	34 340 398	42 917 195	75 137 889
Distrito Federal ^c		13 505 784	14 221 288	11 081 666	30 167 325	39 393 079	69 847 155
Municipios metropolitanos ^d		1 508 884	2 093 220	3 696 327	4 173 073	3 524 116	5 290 734

^a Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

^b La Zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios conurbados.

^c El Distrito Federal está conformado por 16 delegaciones.

^d El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios, para 1994 son 41 municipios; en 1999 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo; finalmente, para 2003 y 2009 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

Comercio y servicios, 1980-2008a						
Tasa de crecimiento de la formación bruta de capital fijo						
Año	1985 - 1988	1988 - 1993	1993 - 1998	1998 - 2003	2003-2008	1980-2008
Nacional	13.81	1.93	3.17	4.60	10.87	6.19
ZMVM ^b	2.81	-1.96	18.37	4.56	11.85	7.25
Distrito Federal ^c	1.74	-4.87	22.18	5.48	12.14	7.41
Municipios metropolitanos ^d	11.53	12.04	2.46	-3.32	8.47	5.61

^a Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

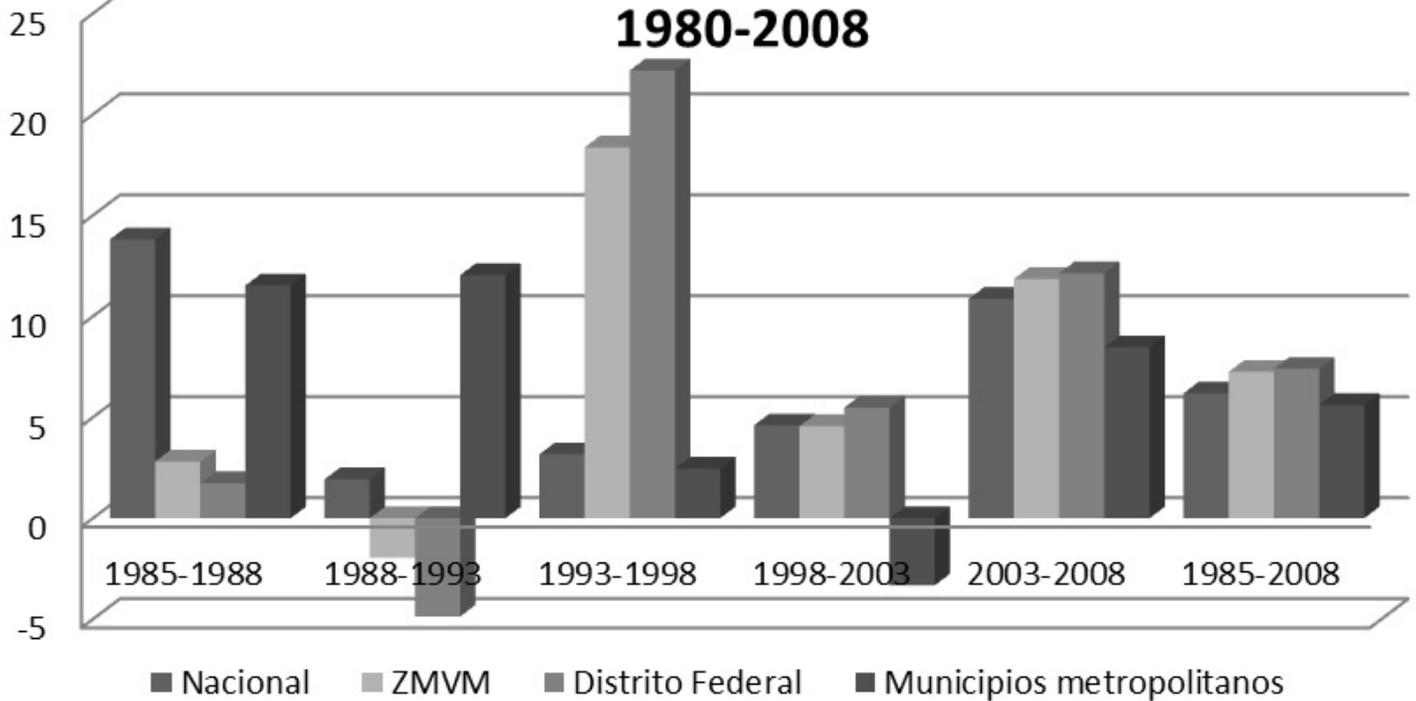
^b La Zona Metropolitana del Valle de México es la suma de los establecimientos del Distrito Federal más los municipios

^c El Distrito Federal está conformado por 16 delegaciones.

^d El número de municipios metropolitanos ha variado a través de los años. Para 1980 se contabilizan 21 municipios del Estado de México; para 1988 son 27 municipios, para 1994 son 41 municipios; en 1999 son 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo; finalmente, para 2003 y 2009 son 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

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 fue positiva en el largo periodo, menor que el promedio de la masa de capital fijo, con variaciones más notorias en los periodos cortos debido a las fluctuaciones cíclicas de la economía, siendo mayor en el DF que en los municipios conurbados, cuyas tasas cayeron notoriamente desde 1993, como hemos observado anteriormente en otras variables (valor agregado y activos fijos acumulados).

Lo anterior evidencia que el proceso de desconcentración territorial del sector terciario hacia los municipios conurbados del oriente y norte de la metrópoli tiene como característica la presencia de establecimientos más pequeños, con menor inversión de capital y menos productividad que en el Distrito Federal.

4.2. Cambios en la ubicación territorial del sector terciario formal

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 al Distrito Federal (delegaciones) como a los municipios conurbados del Estado de México.

4.2.1. Establecimientos del sector terciario

Nacional, D.F. y municipios metropolitanos: número de establecimientos de los sectores comercio y servicios, 1980-2009

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	842 648	971 301	1 167 449	1 919 131	2 385 858	2 636 229	3 243 542
ZMVM	239 182	257 260	287 734	433 282	530 756	567 850	661 851
Distrito Federal	188 956	191 526	207 378	276 309	308 460	313 080	349 127
002 Azcapotzalco	9 752	10 059	10 212	12 713	13 960	13 625	15 385
003 Coyoacán	7 159	8 495	9 151	13 147	15 941	15 871	18 498
004 Cuajimalpa	1 753	1 288	1 605	2 156	3 516	3 602	4 815
005 Gustavo A. Madero	24 814	24 946	24 666	33 729	36 216	37 543	40 226
006 Iztacalco	8 370	9 298	9 436	12 459	12 811	12 801	13 492
007 Iztapalapa	15 710	23 312	28 479	40 977	49 643	52 971	59 710
008 La Magdalena Contreras	1 477	1 705	1 857	2 907	3 838	4 107	4 774
009 Milpa Alta	700	869	1 249	1 736	2 513	3 082	4 036
010 Álvaro Obregón	7 505	8 063	8 449	11 537	14 464	15 815	16 984
011 Tláhuac	1 630	3 065	3 355	5 547	7 557	9 048	11 041
012 Tlalpan	3 155	4 759	6 106	10 418	13 038	14 555	17 565
013 Xochimilco	23 206	4 950	5 124	8 116	9 965	11 300	13 520
014 Benito Juárez	15 086	15 313	16 176	20 317	22 012	19 473	21 471
015 Cuauhtémoc	49 998	39 050	44 078	54 450	55 611	54 274	61 162
016 Miguel Hidalgo	15 120	15 478	16 178	18 747	19 931	19 448	20 017
017 Venustiano Carranza	3 521	20 876	21 257	27 353	27 444	25 565	26 431
Municipios metropolitanos	50 226	65 734	80 356	156 973	222 296	254 770	312 724
069 Tizayuca					1 584	2 271	2 573
002 Acolman			248	830	1 278	1 953	2 718
009 Amecameca				947	1 027	1 298	1 529
010 Apaxco				100	459	633	786
011 Atenco	214	183	310	381	389	817	1 101
013 Atizapán de Zaragoza	1 010	1 579	2 029	4 971	7 374	8 444	10 498
015 Atlautla				25	353	492	612
016 Axapusco				21	210	275	443
017 Ayapango						7	105
020 Coacalco de Berriozábal	924	895	1 320	2 888	4 448	5 696	6 894
022 Cocotitlán				20	158	259	304
023 Coyotepec				66	645	711	1 142
024 Cuautitlán	768	844	1 246	1 509	2 353	2 802	3 062
025 Chalco	783	1 358	3 491	3 957	5 636	6 905	8 735
028 Chiautla	112	36	64	123	127	259	528
029 Chicoloapan	96	459	843	1 482	2 011	2 796	4 676

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

(continuación)

Nacional, D.F. y municipios metropolitanos: número de establecimientos de los sectores comercio y servicios, 1980-2009

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
030 Chiconcuac	997	767	99	2 197	2 259	2 733	2 933
031 Chimalhuacán	121	1 695	2 728	6 581	11 252	12 900	17 449
033 Ecatepec de Morelos	7 991	12 090	15 363	30 281	40 453	44 590	51 902
034 Ecatzingo					12	106	164
035 Huehuetoca				54	394	850	1 451
036 Hueyoxtla					400	686	721
037 Huixquilucan	302	482	614	1 740	2 681	3 034	4 055
038 Isidro Fabela				41	80	133	156
039 Ixtapaluca	582	1 683	1 638	2 814	5 262	6 456	10 364
044 Jaltenco				70	498	386	550
046 Jilotzingo					24	161	262
050 Juchitepec					403	472	792
053 Melchor Ocampo			250	536	843	1 124	1 270
057 Naucalpan de Juárez	7 750	8 858	10 513	15 947	19 220	20 047	22 073
058 Nezahualcóyotl	15 656	19 763	21 209	32 655	37 035	37 249	41 147
059 Nextlalpan				39	182	382	557
060 Nicolás Romero	780	1 156	1 558	3 122	4 994	5 685	7 537
061 Nopaltepec					94	155	200
065 Otumba					355	685	979
068 Ozumba					400	777	982
069 Papalotla					39	107	112
070 La Paz	1 110	1 699	2 118	3 632	5 556	6 783	8 196
075 San Martín de las Pirámides				269	266	486	616
081 Tecámac	650	844	1 197	2 585	4 155	5 856	9 660
083 Temamatla				77	99	188	218
084 Temascalapa					266	558	803
089 Tenango del Aire						181	216
091 Teoloyucán			225	544	1 328	1 580	2 073
092 Teotihuacán				755	1 134	1 441	1 736
093 Tepetlaoxtoc					159	254	366
094 Tepetlixpa					166	424	533
095 Tepotzotlán			225	627	1 166	1 420	1 953
096 Tequixquiac					504	760	1 004
099 Texcoco	1 602	1 490	1 972	3 722	5 326	5 748	8 290
100 Tezoyuca			20	215	292	456	804
103 Tlalmanalco					732	888	1 219
104 Tlalnepantla de Baz	6 971	7 841	8 810	14 455	17 967	18 815	20 733
108 Tultepec			326	904	1 575	2 271	2 893
109 Tultitlán	897	1 338		3 737	7 283	8 976	11 863
112 Villa del Carbón					329	470	614
120 Zumpango				1 372	2 267	3 106	3 898
121 Cuautitlán Izcalli	910	674	1 940	4 685	8 445	9 701	11 596
122 Valle de Chalco Solidaridad				5 997	8 349	9 977	11 923
125 Tonanitla						95	155

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

D.F. y municipios metropolitanos: porcentaje de participación en los establecimientos de los sectores comercio y servicios en el total de la ZMVM, 1980-2009

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
ZMVM	100.00	100.00	100.00	99.75	100.00	100.00	100.00
Distrito Federal	79.00	74.45	72.07	63.77	55.13	52.75	52.75
002 Azcapotzalco	4.08	3.91	3.55	2.93	2.40	2.32	2.32
003 Coyoacán	2.99	3.30	3.18	3.03	2.79	2.79	2.79
004 Cuajimalpa	0.73	0.50	0.56	0.50	0.63	0.73	0.73
005 Gustavo A. Madero	10.37	9.70	8.57	7.78	6.61	6.08	6.08
006 Iztacalco	3.50	3.61	3.28	2.88	2.25	2.04	2.04
007 Iztapalapa	6.57	9.06	9.90	9.46	9.33	9.02	9.02
008 La Magdalena Contreras	0.62	0.66	0.65	0.67	0.72	0.72	0.72
009 Milpa Alta	0.29	0.34	0.43	0.40	0.54	0.61	0.61
010 Álvaro Obregón	3.14	3.13	2.94	2.66	2.79	2.57	2.57
011 Tláhuac	0.68	1.19	1.17	1.28	1.59	1.67	1.67
012 Tlalpan	1.32	1.85	2.12	2.40	2.56	2.65	2.65
013 Xochimilco	9.70	1.92	1.78	1.87	1.99	2.04	2.04
014 Benito Juárez	6.31	5.95	5.62	4.69	3.43	3.24	3.24
015 Cuauhtémoc	20.90	15.18	15.32	12.57	9.56	9.24	9.24
016 Miguel Hidalgo	6.32	6.02	5.62	4.33	3.42	3.02	3.02
017 Venustiano Carranza	1.47	8.11	7.39	6.31	4.50	3.99	3.99
Municipios metropolitanos	21.00	25.55	27.93	36.23	44.87	47.25	47.25
069 Tizayuca					0.40	0.39	0.39
002 Acolman			0.09	0.19	0.34	0.41	0.41
009 Amecameca					0.23	0.23	0.23
010 Apaxco					0.11	0.12	0.12
011 Atenco	0.09	0.07	0.11	0.09	0.14	0.17	0.17
013 Atizapán de Zaragoza	0.42	0.61	0.71	1.15	1.49	1.59	1.59
015 Atlautla					0.09	0.09	0.09
016 Axapusco					0.05	0.07	0.07
017 Ayapango					0.00	0.02	0.02
020 Coacalco de Berriozábal	0.39	0.35	0.46	0.67	1.00	1.04	1.04
022 Cocotitlán				0.00	0.05	0.05	0.05
023 Coyotepec				0.02	0.13	0.17	0.17
024 Cuautitlán	0.32	0.33	0.43	0.35	0.49	0.46	0.46
025 Chalco	0.33	0.53	1.21	0.91	1.22	1.32	1.32
028 Chiautla	0.05	0.01	0.02	0.03	0.05	0.08	0.08
029 Chicoloapan	0.04	0.18	0.29	0.34	0.49	0.71	0.71

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

(continuación)

D.F. y municipios metropolitanos: porcentaje de participación en los establecimientos de los sectores comercio y servicios en el total de la ZMVM, 1980-2009

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
030 Chiconcuac	0.42	0.30	0.03	0.51	0.48	0.44	0.44
031 Chimalhuacán	0.05	0.66	0.95	1.52	2.27	2.64	2.64
033 Ecatepec de Morelos	3.34	4.70	5.34	6.99	7.85	7.84	7.84
034 Ecatzingo					0.02	0.02	0.02
035 Huehuetoca				0.01	0.15	0.22	0.22
036 Hueyponxtla				0.00	0.12	0.11	0.11
037 Huixquilucan	0.13	0.19	0.21	0.40	0.53	0.61	0.61
038 Isidro Fabela	0.00	0.00	0.00	0.01	0.02	0.02	0.02
039 Ixtapaluca	0.24	0.65	0.57	0.65	1.14	1.57	1.57
044 Jaltenco				0.02	0.07	0.08	0.08
046 Jilotzingo					0.03	0.04	0.04
050 Juchitepec					0.08	0.12	0.12
053 Melchor Ocampo			0.09	0.12	0.20	0.19	0.19
057 Naucalpan de Juárez	3.24	3.44	3.65	3.68	3.53	3.34	3.34
058 Nezahualcóyotl	6.55	7.68	7.37	7.54	6.56	6.22	6.22
059 Nextlalpan				0.01	0.07	0.08	0.08
060 Nicolás Romero	0.33	0.45	0.54	0.72	1.00	1.14	1.14
061 Nopaltepec					0.03	0.03	0.03
065 Otumba					0.12	0.15	0.15
068 Ozumba					0.14	0.15	0.15
069 Papalotla				0.00	0.02	0.02	0.02
070 La Paz	0.46	0.66	0.74	0.84	1.19	1.24	1.24
075 San Martín de las Pirámides				0.06	0.09	0.09	0.09
081 Tecámac	0.27	0.33	0.42	0.60	1.03	1.46	1.46
083 Temamatla				0.02	0.03	0.03	0.03
084 Temascalapa					0.10	0.12	0.12
089 Tenango del Aire					0.03	0.03	0.03
091 Teoloyucán			0.08	0.13	0.28	0.31	0.31
092 Teotihuacán				0.17	0.25	0.26	0.26
093 Tepetlaoxtoc					0.04	0.06	0.06
094 Tepetlixpa					0.07	0.08	0.08
095 Tepetzotlán			0.08	0.14	0.25	0.30	0.30
096 Tequixquiac					0.13	0.15	0.15
099 Texcoco	0.67	0.58	0.69	0.86	1.01	1.25	1.25
100 Tezoyuca			0.01	0.05	0.08	0.12	0.12
103 Tlalmanalco			0.00	0.00	0.16	0.18	0.18
104 Tlalnepantla de Baz	2.91	3.05	3.06	3.34	3.31	3.13	3.13
108 Tultepec			0.11	0.21	0.40	0.44	0.44
109 Tultitlán	0.38	0.52	0.00	0.86	1.58	1.79	1.79
112 Villa del Carbón					0.08	0.09	0.09
120 Zumpango				0.32	0.55	0.59	0.59
121 Cuautitlán Izcalli	0.38	0.26	0.67	1.08	1.71	1.75	1.75
122 Valle de Chalco Solidaridad				1.38	1.76	1.80	1.80
125 Tonanitla				0.00	0.02	0.02	0.02

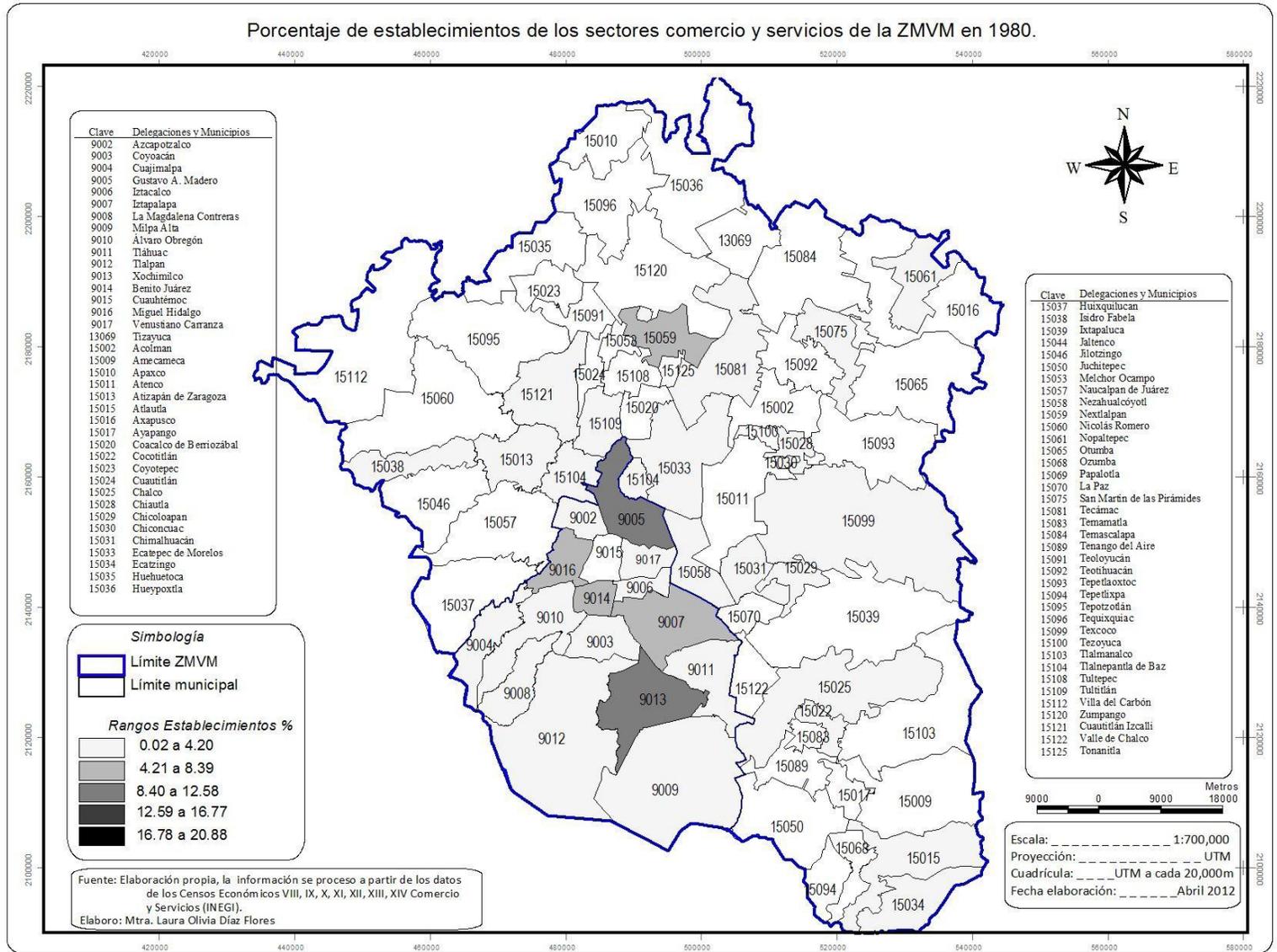
Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

La participación del DF en el total de establecimientos terciarios metropolitanos declinó notoriamente y cedió el peso relativo a los municipios conurbados, lo cual disminuyó en 26.75% su participación en el total metropolitano durante el periodo 1980-2008; esto da cuenta de la desconcentración ocurrida desde la centralidad previa hacia nuevos puntos de la metrópoli en expansión.

Este proceso se observó también al interior del DF, donde las cuatro delegaciones “centrales”, sobre todo Cuauhtémoc, perdieron notoriamente peso relativo aun cuando el número absoluto de establecimientos creció moderadamente. Delegaciones “no centrales”, como Gustavo A. Madero,

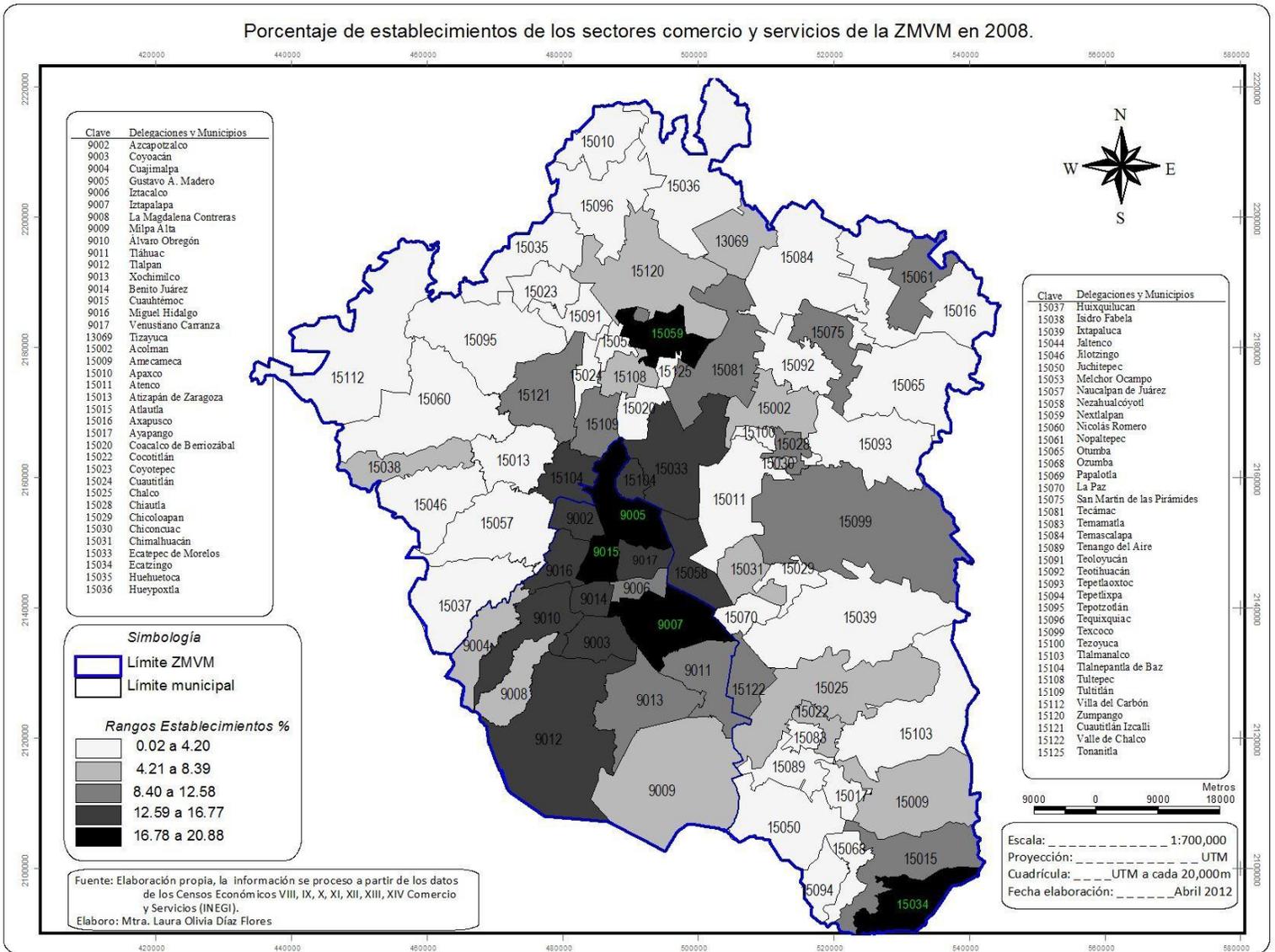
Iztapalapa, Tlálpán y Xochimilco, vieron crecer notoriamente su número de establecimientos terciarios, aunque su participación relativa en el total metropolitano creció muy poco o no lo hizo.

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 notorio 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. Tanto el crecimiento del número de establecimientos como su mayor dispersión en el territorio son notorios al comparar los dos mapas de inicio y fin del periodo 1980-2008.

Porcentaje de establecimientos de los sectores comercio y servicios de la ZMVM en 2008.



4.2.2. Personal ocupado en el sector terciario

Nacional, D.F. y municipios metropolitanos: personal ocupado de los sectores comercio y servicios, 1980-2009

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	2 509 386	3 340 948	3 888 160	6 011 037	7 935 733	10 848 114	14 193 036
ZMVM	842 983	963 804	1 106 174	1 687 259	2 243 683	3 035 031	3 777 199
Distrito Federal	712 150	781 180	872 959	1 254 311	1 666 903	2 241 468	2 748 484
002 Azcapotzalco	40 089	36 545	40 640	57 313	65 025	93 256	248 226
003 Coyoacán	31 214	42 703	40 142	62 125	82 842	115 042	124 278
004 Cuajimalpa	4 331	3 904	5 901	13 299	19 160	40 776	92 556
005 Gustavo A. Madero	58 134	64 937	67 129	96 948	107 773	134 408	148 177
006 Iztacalco	21 909	24 572	24 461	36 378	43 273	53 895	56 385
007 Iztapalapa	32 846	59 856	71 494	109 556	146 561	191 073	217 260
008 La Magdalena Contreras	3 240	4 814	5 978	9 435	12 187	20 841	24 746
009 Milpa Alta	1 161	1 319	2 062	3 186	4 461	6 218	9 031
010 Álvaro Obregón	34 504	31 641	46 335	70 210	113 332	174 240	217 299
011 Tláhuac	2 620	5 696	6 734	11 995	15 468	21 771	28 657
012 Tlalpan	14 053	20 673	27 261	50 114	62 812	113 728	161 177
013 Xochimilco	45 113	11 799	13 492	19 248	25 359	34 849	39 644
014 Benito Juárez	79 980	100 705	113 446	153 718	229 085	279 139	297 664
015 Cuauhtémoc	256 140	213 327	238 017	310 376	415 450	538 184	556 655
016 Miguel Hidalgo	80 245	107 200	116 050	175 692	241 014	312 206	385 868
017 Venustiano Carranza	6 571	51 489	53 817	74 718	83 101	111 842	140 861
Municipios metropolitanos	130 833	182 624	233 215	432 948	576 780	793 563	1 028 715
069 Tizayuca					3 959	6 251	10 207
002 Acolman			476	1 469	2 476	4 413	6 982
009 Amecameca				2 542	2 363	3 114	3 729
010 Apaxco				797	890	1 724	1 924
011 Atenco	286	261	517	629	925	1 491	2 358
013 Atizapán de Zaragoza	2 980	6 676	7 698	16 388	23 013	32 925	37 226
015 Atlautla				270	532	1 405	1 624
016 Axapusco				238	322	491	876
017 Ayapango				47	88	86	249
020 Coacalco de Berriozábal	2 113	2 561	3 476	8 655	11 184	19 933	27 446
022 Cocotitlán				215	277	419	1 087
023 Coyotepec				559	1 046	1 780	2 686
024 Cuautitlán	1 952	2 217	3 529	4 817	6 391	10 008	13 321
025 Chalco	1 525	3 072	6 756	8 211	11 590	18 239	26 339
028 Chiautla	167	77	143	236	440	728	1 335
029 Chicoloapan	164	822	1 397	2 653	3 506	5 253	11 512
030 Chiconcuac	1 382	1 502	2 093	4 140	4 020	6 312	6 898
031 Chimalhuacán	159	2 585	4 103	10 516	16 561	23 290	36 490
033 Ecatepec de Morelos	17 131	26 422	34 180	64 285	85 572	114 192	151 295
034 Ecatingo					118	218	393
035 Huehuetoca				1 586	1 383	2 736	4 731
036 Hueypoxtla					602	1 312	1 424
037 Huixquilucan	422	1 617	2 782	7 238	10 579	14 564	22 501
038 Isidro Fabela				73	139	357	331
039 Ixtapaluca	1 020	3 081	3 390	6 010	10 506	15 076	29 344
044 Jaltenco				425	798	834	1 215
046 Jilotzingo				60	69	308	578
050 Juchitepec					617	896	1 809
053 Melchor Ocampo			457	942	1 424	2 701	3 401
057 Naucalpan de Juárez	40 557	43 213	55 832	82 587	90 049	114 658	117 608
058 Nezahualcóyotl	26 413	35 126	38 007	61 672	69 792	82 268	101 463
059 Nextlalpan				288	351	719	1 240

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

(continuación)

Nacional, D.F. y municipios metropolitanos: personal ocupado de los sectores comercio y servicios, 1980-2009

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
060 Nicolás Romero	1301	2325	3431	6166	9155	13505	19198
061 Nopaltepec					205	275	422
065 Otumba					1 054	1 484	2 333
068 Ozumba					1 061	1 506	2 414
069 Papalotla				68	130	209	322
070 La Paz	1 616	4 441	5 335	9 387	12 781	18 173	24 541
075 San Martín de las Pirámides				458	649	1 096	1 698
081 Tecámac	1 119	1 774	2 418	5 146	8 053	13 483	27 640
083 Temamatla				151	237	305	402
084 Temascalapa					482	1 049	1 459
089 Tenango del Aire					183	326	543
091 Teoloyucán			393	1 953	2 477	4 228	5 186
092 Teotihuacán				1 500	2 216	3 351	4 968
093 Tepetlaoxtoc					294	532	688
094 Tepetlixpa					470	676	1 211
095 Tepotzotlán			721	2 282	5 773	6 241	9 850
096 Tequixquiac					827	1 446	2 362
099 Texcoco	3 590	3 840	5 374	10 019	13 751	17 591	26 891
100 Tezoyuca			199	390	719	1 205	1 878
103 Tlalmanalco					1 341	1 890	2 979
104 Tlalnepantla de Baz	23 094	32 360	38 177	66 126	81 389	115 019	119 432
108 Tultepec			568	1 584	2 863	4 838	6 817
109 Tultitlán	1 601	3 099	3 293	8 046	16 809	23 449	40 982
112 Villa del Carbón					673	1 126	1 608
120 Zumpango				2 784	4 558	7 776	10 590
121 Cuautitlán Izcalli	2 241	5 553	8 470	19 840	33 863	45 943	55 875
122 Valle de Chalco Solidaridad				9 500	13 185	17 951	26 425
125 Tonanitla						189	379

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

D.F. y municipios metropolitanos: porcentaje de participación del personal ocupado del sector manufacturero en el total de la ZMVM, 1980-2009

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
ZMVM	100.00	100.00	100.00	99.77	100.00	100.00	100.00
Distrito Federal	84.48	81.05	78.92	74.34	73.85	72.77	72.77
002 Azcapotzalco	4.76	3.79	3.67	3.40	3.07	6.57	6.57
003 Coyoacán	3.70	4.43	3.63	3.68	3.79	3.29	3.29
004 Cuajimalpa	0.51	0.41	0.53	0.79	1.34	2.45	2.45
005 Gustavo A. Madero	6.90	6.74	6.07	5.75	4.43	3.92	3.92
006 Iztacalco	2.60	2.55	2.21	2.16	1.78	1.49	1.49
007 Iztapalapa	3.90	6.21	6.46	6.49	6.30	5.75	5.75
008 La Magdalena Contreras	0.38	0.50	0.54	0.56	0.69	0.66	0.66
009 Milpa Alta	0.14	0.14	0.19	0.19	0.20	0.24	0.24
010 Álvaro Obregón	4.09	3.28	4.19	4.16	5.74	5.75	5.75
011 Tláhuac	0.31	0.59	0.61	0.71	0.72	0.76	0.76
012 Tlalpan	1.67	2.14	2.46	2.97	3.75	4.27	4.27
013 Xochimilco	5.35	1.22	1.22	1.14	1.15	1.05	1.05
014 Benito Juárez	9.49	10.45	10.26	9.11	9.20	7.88	7.88
015 Cuauhtémoc	30.38	22.13	21.52	18.40	17.73	14.74	14.74
016 Miguel Hidalgo	9.52	11.12	10.49	10.41	10.29	10.22	10.22
017 Venustiano Carranza	0.78	5.34	4.87	4.43	3.69	3.73	3.73
Municipios metropolitanos	15.52	18.95	21.08	25.66	26.15	27.23	27.23
069 Tizayuca					0.21	0.27	0.27
002 Acolman			0.04	0.09	0.15	0.18	0.18
009 Amecameca					0.10	0.10	0.10
010 Apaxco					0.06	0.05	0.05
011 Atenco	0.03	0.03	0.05	0.04	0.05	0.06	0.06
013 Atizapán de Zaragoza	0.35	0.69	0.70	0.97	1.08	0.99	0.99
015 Atlautla					0.05	0.04	0.04
016 Axapusco					0.02	0.02	0.02
017 Ayapango					0.00	0.01	0.01
020 Coacalco de Berriozábal	0.25	0.27	0.31	0.51	0.66	0.73	0.73
022 Cocotitlán				0.01	0.01	0.03	0.03
023 Coyotepec				0.03	0.06	0.07	0.07
024 Cuautitlán	0.23	0.23	0.32	0.29	0.33	0.35	0.35
025 Chalco	0.18	0.32	0.61	0.49	0.60	0.70	0.70
028 Chiautla	0.02	0.01	0.01	0.01	0.02	0.04	0.04
029 Chicoloapan	0.02	0.09	0.13	0.16	0.17	0.30	0.30
030 Chiconcuac	0.16	0.16	0.19	0.25	0.21	0.18	0.18
031 Chimalhuacán	0.02	0.27	0.37	0.62	0.77	0.97	0.97
033 Ecatepec de Morelos	2.03	2.74	3.09	3.81	3.76	4.01	4.01
034 Ecatzingo					0.01	0.01	0.01
035 Huehuetoca				0.09	0.09	0.13	0.13
036 Hueypoxtla				0.00	0.04	0.04	0.04
037 Huixquilucan	0.05	0.17	0.25	0.43	0.48	0.60	0.60
038 Isidro Fabela	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01
039 Ixtapaluca	0.12	0.32	0.31	0.36	0.50	0.78	0.78
044 Jaltenco				0.03	0.03	0.03	0.03
046 Jilotzingo					0.01	0.02	0.02
050 Juchitepec					0.03	0.05	0.05
053 Melchor Ocampo			0.04	0.06	0.09	0.09	0.09
057 Naucalpan de Juárez	4.81	4.48	5.05	4.89	3.78	3.11	3.11
058 Nezahualcóyotl	3.13	3.64	3.44	3.66	2.71	2.69	2.69
059 Nextlalpan				0.02	0.02	0.03	0.03

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

(continuación)

D.F. y municipios metropolitanos: porcentaje de participación del personal ocupado del sector manufacturero en el total de la ZMVM, 1980-2009

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
060 Nicolás Romero	0.15	0.24	0.31	0.37	0.44	0.51	0.51
061 Nopaltepec					0.01	0.01	0.01
065 Otumba					0.05	0.06	0.06
068 Ozumba					0.05	0.06	0.06
069 Papalotla				0.00	0.01	0.01	0.01
070 La Paz	0.19	0.46	0.48	0.56	0.60	0.65	0.65
075 San Martín de las Pirámides				0.03	0.04	0.04	0.04
081 Tecámac	0.13	0.18	0.22	0.30	0.44	0.73	0.73
083 Temamatla				0.01	0.01	0.01	0.01
084 Temascalapa					0.03	0.04	0.04
089 Tenango del Aire					0.01	0.01	0.01
091 Teoloyucán			0.04	0.12	0.14	0.14	0.14
092 Teotihuacán				0.09	0.11	0.13	0.13
093 Tepetlaoxtoc					0.02	0.02	0.02
094 Tepetlixpa					0.02	0.03	0.03
095 Tepotzotlán			0.07	0.14	0.21	0.26	0.26
096 Tequixquiac					0.05	0.06	0.06
099 Texcoco	0.43	0.40	0.49	0.59	0.58	0.71	0.71
100 Tezoyuca			0.02	0.02	0.04	0.05	0.05
103 Tlalmanalco			0.00	0.00	0.06	0.08	0.08
104 Tlalnepantla de Baz	2.74	3.36	3.45	3.92	3.79	3.16	3.16
108 Tultepec			0.05	0.09	0.16	0.18	0.18
109 Tultitlán	0.19	0.32	0.30	0.48	0.77	1.08	1.08
112 Villa del Carbón					0.04	0.04	0.04
120 Zumpango				0.17	0.26	0.28	0.28
121 Cuautitlán Izcalli	0.27	0.58	0.77	1.18	1.51	1.48	1.48
122 Valle de Chalco Solidaridad				0.56	0.59	0.70	0.70
125 Tonanitla				0.00	0.01	0.01	0.01

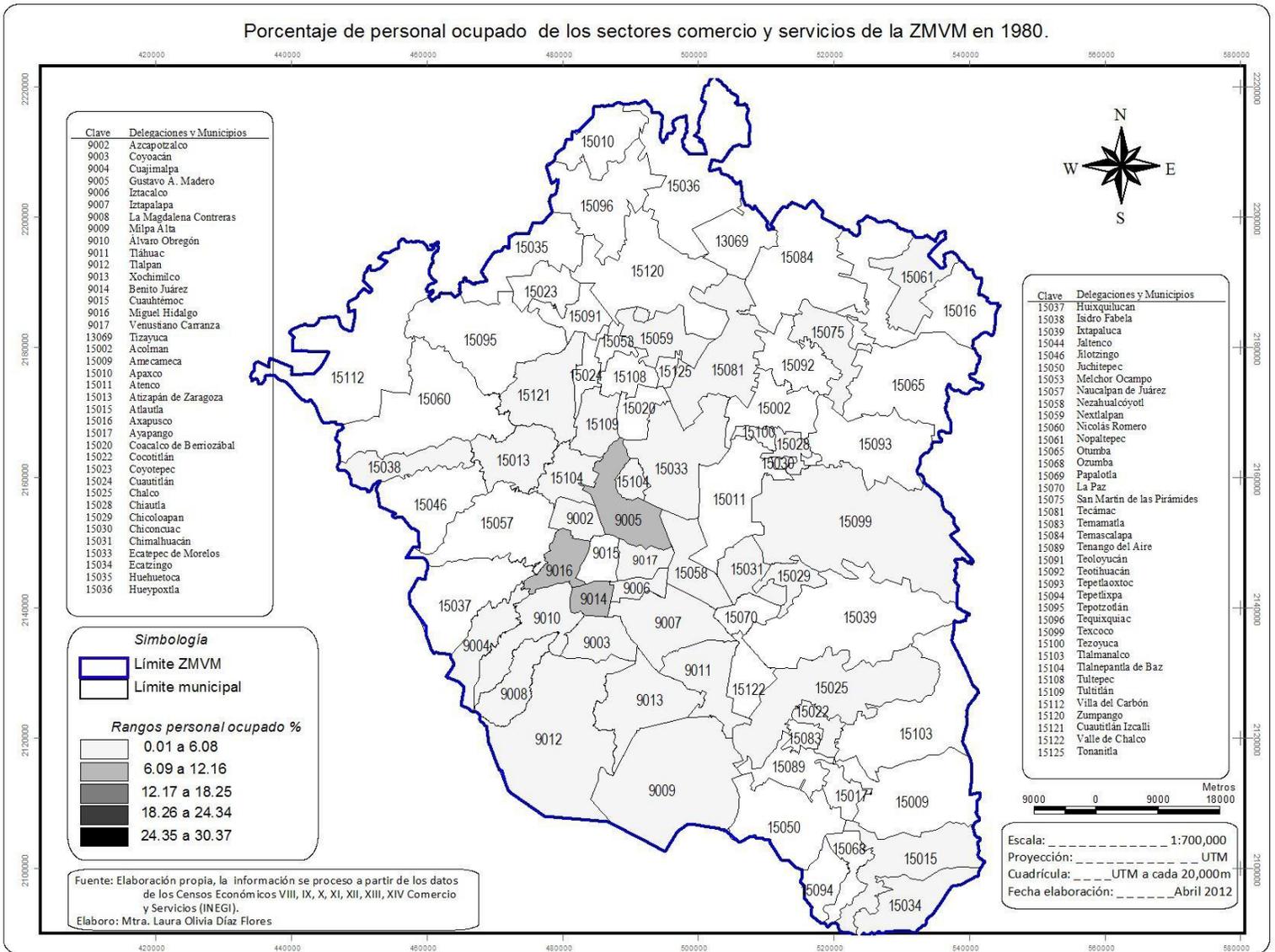
Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

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 de la metrópoli es mucho menor que en el caso del número de establecimientos, a saber, sólo de 11.71%, lo cual nos indica que las mayores unidades terciarias se mantienen en la ciudad de México, mientras en los municipios conurbados se instalaron unidades de menor tamaño.

Las mayores concentraciones de personal ocupado terciario del DF permanecen a lo largo del periodo 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 Cuauhtémoc (-15.54% del total).

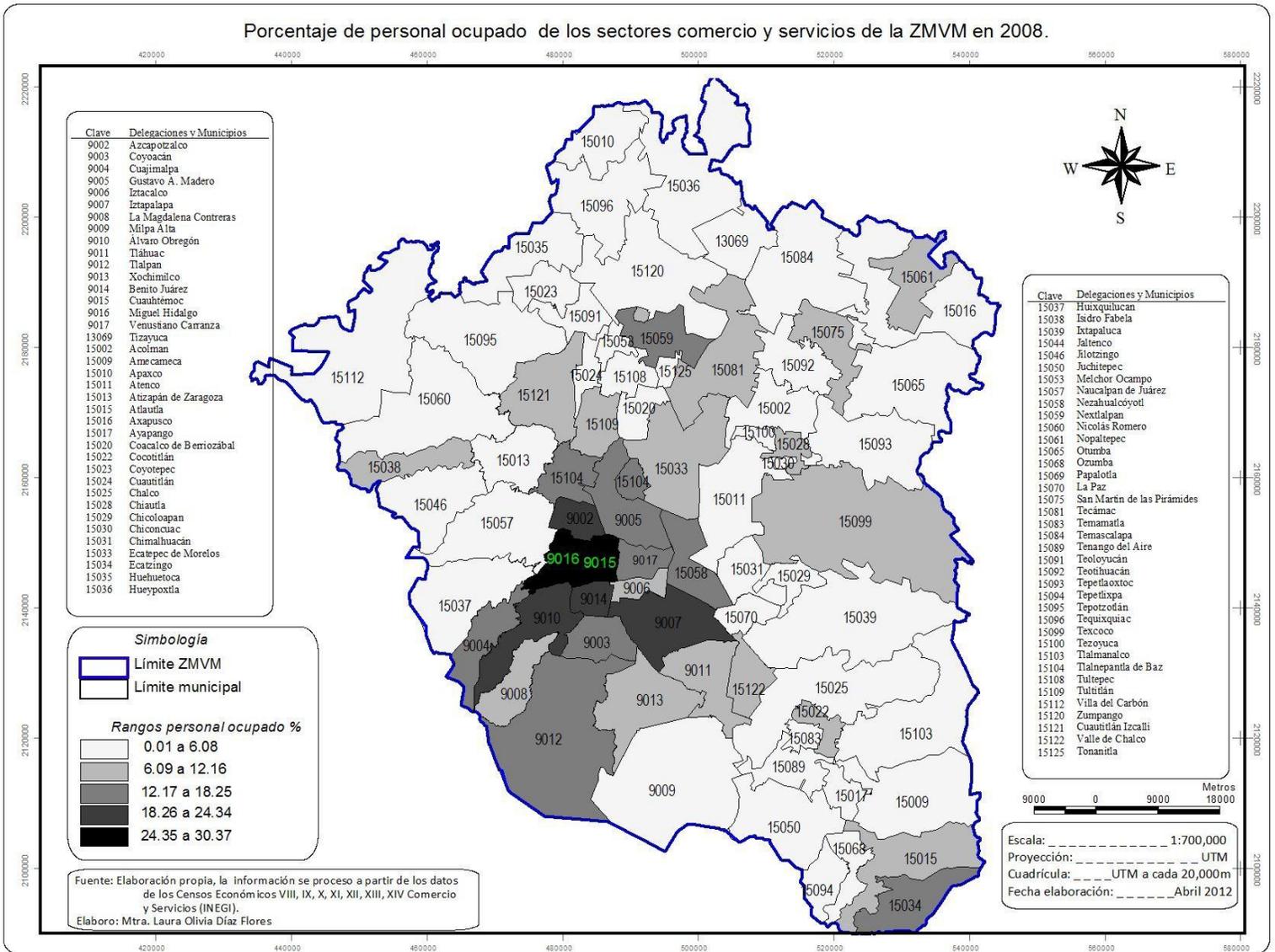
En 2008 las mayores concentraciones de personal ocupado en el terciario en los municipios conurbados se encuentran en Ecatepec, Naucalpan, Nezahualcóyotl y Tlalnepantla, aunque el grado de dispersión es aún muy amplio en términos absolutos y relativos.

Porcentaje de personal ocupado de los sectores comercio y servicios de la ZMVM en 1980.



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

Porcentaje de personal ocupado de los sectores comercio y servicios de la ZMVM en 2008.



4.2.3. Valor agregado censal bruto del sector terciario

Nacional, D.F. y municipios metropolitanos: valor agregado censal bruto de los sectores comercio y servicios, 1980-2009 (en miles de pesos de 2003)

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	365 843 555	486 491 639	501 161 846	814 749 929	1 166 535 319	1 610 798 231	1 515 309 413
ZMVM	179 357 724	192 926 831	198 063 580	337 841 197	520 712 471	785 445 069	704 630 861
Distrito Federal	154 131 338	161 534 596	164 099 587	281 294 855	451 150 359	702 778 009	637 118 759
002 Azcapotzalco	18 690 750	6 847 306	9 127 408	12 724 748	13 465 820	11 547 182	22 877 787
003 Coyoacán	4 802 187	9 680 346	8 523 075	16 901 722	14 074 179	17 218 232	16 495 951
004 Cuajimalpa	483 189	613 519	1 152 696	2 011 487	4 374 700	12 216 308	29 779 249
005 Gustavo A. Madero	8 000 096	8 186 733	8 673 721	13 465 623	10 186 378	12 897 987	10 524 137
006 Iztacalco	3 703 986	5 220 361	3 070 700	5 689 075	5 764 683	7 091 846	4 545 648
007 Iztapalapa	3 681 880	10 602 937	10 777 769	16 356 457	20 565 123	19 344 424	13 243 171
008 La Magdalena Contreras	1 946 218	338 740	556 946	1 390 377	2 781 789	8 075 245	2 035 813
009 Milpa Alta	77 117	148 515	119 072	136 325	190 142	219 822	230 092
010 Álvaro Obregón	8 643 768	7 884 991	10 939 535	14 683 781	58 252 137	81 214 553	83 579 360
011 Tláhuac	212 723	473 119	905 742	1 012 659	1 180 306	2 150 856	845 500
012 Tlalpan	3 121 036	3 459 298	4 471 476	8 892 583	14 110 275	33 123 090	29 788 273
013 Xochimilco	5 031 819	1 849 456	2 325 520	2 011 028	3 049 609	3 077 908	2 369 124
014 Benito Juárez	18 151 567	26 945 949	20 506 595	33 293 173	59 973 472	70 567 606	85 881 994
015 Cuauhtémoc	57 762 567	42 196 565	45 780 396	68 376 353	108 828 263	270 921 298	154 844 916
016 Miguel Hidalgo	19 140 352	31 873 120	30 676 347	71 234 636	123 025 114	138 138 860	159 834 472
017 Venustiano Carranza	682 082	5 213 642	6 492 590	13 114 829	11 328 369	14 972 791	20 243 272
Municipios metropolitanos	25 226 387	31 392 235	33 963 993	56 546 342	69 562 112	82 667 060	67 512 102
069 Tizayuca					254 742	400 812	470 705
002 Acolman			27 749	325 713	128 762	172 353	599 516
009 Amecameca				123 642	99 028	126 928	137 192
010 Apaxco				28 263	67 264	112 303	44 966
011 Atenco	28 478	17 714	34 277	29 660	29 867	57 600	48 114
013 Atizapán de Zaragoza	374 079	807 321	751 356	1 941 478	2 306 822	4 100 837	2 856 964
015 Atlautla				9 531	16 506	40 740	155 550
016 Axapusco				7 670	9 658	10 556	12 881
017 Ayapango				680	2 692	1 936	3 495
020 Coacalco de Berriozábal	237 577	424 952	633 395	693 724	836 745	1 413 765	1 626 376
022 Cocotitlán				9 382	8 554	8 599	134 183
023 Coyotepec				17 858	31 728	59 582	48 585
024 Cuautitlán	215 481	280 451	409 511	591 311	474 889	843 692	931 130
025 Chalco	98 363	349 822	627 804	764 494	1 336 864	2 241 906	1 635 266
028 Chiautla	19 237	5 934	11 734	10 947	59 707	27 669	45 527
029 Chicoloapan	15 075	41 186	80 763	153 120	179 538	- 707 832	467 839
030 Chiconcuac	78 755	106 107	194 898	164 153	228 447	263 986	146 408
031 Chimalhuacán	25 884	103 577	207 961	374 901	651 053	934 979	837 551
033 Ecatepec de Morelos	2 561 507	3 187 225	3 646 616	6 479 293	7 331 803	9 625 238	8 552 287
034 Ecatzingo					1 724	3 553	2 640
035 Huehuetoca				155 654	51 402	232 344	402 775
036 Hueypoxtla					16 584	43 969	35 657
037 Huixquilucan	40 148	254 098	156 612	1 340 784	1 927 938	2 495 079	2 307 142
038 Isidro Fabela				2 364	2 960	11 393	2 990
039 Ixtapalaca	59 727	238 566	445 628	470 973	658 005	917 843	1 254 540
044 Jaltenco				26 517	18 895	20 376	23 656
046 Jilotzingo				1 799	3 937	10 255	23 920
050 Juchitepec					26 439	54 019	48 209
053 Melchor Ocampo			21 902	41 644	59 608	105 829	82 551
057 Naucalpan de Juárez	8 392 950	11 161 220	13 084 613	16 390 767	15 625 846	17 463 235	11 641 732
058 Nezahualcóyotl	2 343 623	2 704 857	2 967 305	4 588 446	4 379 717	4 594 241	3 522 698
059 Nextlalpan				13 810	12 735	14 081	32 002

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV (INEGI).

Nacional, D.F. y municipios metropolitanos: valor agregado censal bruto de los sectores comercio y servicios, 1980-2009

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
Nacional	365 843 555	486 491 639	501 161 846	814 749 929	1 166 535 319	1 610 798 231	1 515 309 413
ZMVM	179 357 724	192 926 831	198 063 580	337 841 197	520 712 471	785 445 069	704 630 861
Distrito Federal	154 131 338	161 534 596	164 099 587	281 294 855	451 150 359	702 778 009	637 118 759
002 Azcapotzalco	18 690 750	6 847 306	9 127 408	12 724 748	13 465 820	11 547 182	22 877 787
003 Coyoacán	4 802 187	9 680 346	8 523 075	16 901 722	14 074 179	17 218 232	16 495 951
004 Cuajimalpa	483 189	613 519	1 152 696	2 011 487	4 374 700	12 216 308	29 779 249
005 Gustavo A. Madero	8 000 096	8 186 733	8 673 721	13 465 623	10 186 378	12 897 987	10 524 137
006 Iztacalco	3 703 986	5 220 361	3 070 700	5 689 075	5 764 683	7 091 846	4 545 648
007 Iztapalapa	3 681 880	10 602 937	10 777 769	16 356 457	20 565 123	19 344 424	13 243 171
008 La Magdalena Contreras	1 946 218	338 740	556 946	1 390 377	2 781 789	8 075 245	2 035 813
009 Milpa Alta	77 117	148 515	119 072	136 325	190 142	219 822	230 092
010 Álvaro Obregón	8 643 768	7 884 991	10 939 535	14 683 781	58 252 137	81 214 553	83 579 360
011 Tláhuac	212 723	473 119	905 742	1 012 659	1 180 306	2 150 856	845 500
012 Tlalpan	3 121 036	3 459 298	4 471 476	8 892 583	14 110 275	33 123 090	29 788 273
013 Xochimilco	5 031 819	1 849 456	2 325 520	2 011 028	3 049 609	3 077 908	2 369 124
014 Benito Juárez	18 151 567	26 945 949	20 506 595	33 293 173	59 973 472	70 567 606	85 881 994
015 Cuauhtémoc	57 762 567	42 196 565	45 780 396	68 376 353	108 828 263	270 921 298	154 844 916
016 Miguel Hidalgo	19 140 352	31 873 120	30 676 347	71 234 636	123 025 114	138 138 860	159 834 472
017 Venustiano Carranza	682 082	5 213 642	6 492 590	13 114 829	11 328 369	14 972 791	20 243 272
Municipios metropolitanos	25 226 387	31 392 235	33 963 993	56 546 342	69 562 112	82 667 060	67 512 102
069 Tizayuca					254 742	400 812	470 705
002 Acolman			27 749	325 713	128 762	172 353	599 516
009 Amecameca				123 642	99 028	126 928	137 192
010 Apaxco				28 263	67 264	112 303	44 966
011 Atenco	28 478	17 714	34 277	29 660	29 867	57 600	48 114
013 Atizapán de Zaragoza	374 079	807 321	751 356	1 941 478	2 306 822	4 100 837	2 856 964
015 Atlautla				9 531	16 506	40 740	155 550
016 Axapusco				7 670	9 658	10 556	12 881
017 Ayapango				680	2 692	1 936	3 495
020 Coacalco de Berriozábal	237 577	424 952	633 395	693 724	836 745	1 413 765	1 626 376
022 Cocotitlán				9 382	8 554	8 599	134 183
023 Coyotepec				17 858	31 728	59 582	48 585
024 Cuautitlán	215 481	280 451	409 511	591 311	474 889	843 692	931 130
025 Chalco	98 363	349 822	627 804	764 494	1 336 864	2 241 906	1 635 266
028 Chiautla	19 237	5 934	11 734	10 947	59 707	27 669	45 527
029 Chicoloapan	15 075	41 186	80 763	153 120	179 538	- 707 832	467 839
030 Chiconcuac	78 755	106 107	194 898	164 153	228 447	263 986	146 408
031 Chimalhuacán	25 884	103 577	207 961	374 901	651 053	934 979	837 551
033 Ecatepec de Morelos	2 561 507	3 187 225	3 646 616	6 479 293	7 331 803	9 625 238	8 552 287
034 Ecatingo					1 724	3 553	2 640
035 Huehuetoca				155 654	51 402	232 344	402 775
036 Hueypoxtla					16 584	43 969	35 657
037 Huixquilucan	40 148	254 098	156 612	1 340 784	1 927 938	2 495 079	2 307 142
038 Isidro Fabela				2 364	2 960	11 393	2 990
039 Ixtapaluca	59 727	238 566	445 628	470 973	658 005	917 843	1 254 540
044 Jaltenco				26 517	18 895	20 376	23 656
046 Jilotzingo				1 799	3 937	10 255	23 920
050 Juchitepec					26 439	54 019	48 209
053 Melchor Ocampo			21 902	41 644	59 608	105 829	82 551
057 Naucalpan de Juárez	8 392 950	11 161 220	13 084 613	16 390 767	15 625 846	17 463 235	11 641 732
058 Nezahualcóyotl	2 343 623	2 704 857	2 967 305	4 588 446	4 379 717	4 594 241	3 522 698
059 Nextlalpan				13 810	12 735	14 081	32 002

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

Nacional, D.F. y municipios metropolitanos: participación porcentual en el valor agregado censal bruto de los sectores comercio y servicios, 1980-2009

Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
ZMVM	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
Distrito Federal	85.94	83.73	82.85	83.26	86.64	89.48	90.42
002 Azcapotzalco	10.42	3.55	4.61	3.77	2.59	1.47	3.25
003 Coyoacán	2.68	5.02	4.30	5.00	2.70	2.19	2.34
004 Cuajimalpa	0.27	0.32	0.58	0.60	0.84	1.56	4.23
005 Gustavo A. Madero	4.46	4.24	4.38	3.99	1.96	1.64	1.49
006 Iztacalco	2.07	2.71	1.55	1.68	1.11	0.90	0.65
007 Iztapalapa	2.05	5.50	5.44	4.84	3.95	2.46	1.88
008 La Magdalena Contreras	1.09	0.18	0.28	0.41	0.53	1.03	0.29
009 Milpa Alta	0.04	0.08	0.06	0.04	0.04	0.03	0.03
010 Álvaro Obregón	4.82	4.09	5.52	4.35	11.19	10.34	11.86
011 Tláhuac	0.12	0.25	0.46	0.30	0.23	0.27	0.12
012 Tlalpan	1.74	1.79	2.26	2.63	2.71	4.22	4.23
013 Xochimilco	2.81	0.96	1.17	0.60	0.59	0.39	0.34
014 Benito Juárez	10.12	13.97	10.35	9.85	11.52	8.98	12.19
015 Cuauhtémoc	32.21	21.87	23.11	20.24	20.90	34.49	21.98
016 Miguel Hidalgo	10.67	16.52	15.49	21.09	23.63	17.59	22.68
017 Venustiano Carranza	0.38	2.70	3.28	3.88	2.18	1.91	2.87
Municipios metropolitanos	14.06	16.27	17.15	16.74	13.36	10.52	9.58
069 Tizayuca					0.049	0.051	0.067
002 Acolman			0.014	0.096	0.025	0.022	0.085
009 Amecameca					0.019	0.016	0.019
010 Apaxco					0.013	0.014	0.006
011 Atenco				0.009	0.006	0.007	0.007
013 Atizapán de Zaragoza	0.209	0.418	0.379	0.575	0.443	0.522	0.405
015 Atlautla					0.003	0.005	0.022
016 Axapusco					0.002	0.001	0.002
017 Ayapango					0.001	0.000	0.000
020 Coacalco de Berriozábal	0.132	0.220	0.320	0.205	0.161	0.180	0.231
022 Cocotitlán				0.003	0.002	0.001	0.019
023 Coyotepec				0.005	0.006	0.008	0.007
024 Cuautitlán	0.120	0.145	0.207	0.175	0.091	0.107	0.132
025 Chalco	0.055	0.181	0.317	0.226	0.257	0.285	0.232
028 Chiautla		0.003	0.006	0.003	0.011	0.004	0.006
029 Chicoloapan	0.008	0.021	0.041	0.045	0.034	-0.090	0.066
030 Chiconcuac	0.044	0.055	0.098	0.049	0.044	0.034	0.021
031 Chimalhuacán	0.014	0.054	0.105	0.111	0.125	0.119	0.119
033 Ecatepec de Morelos	1.428	1.652	1.841	1.918	1.408	1.225	1.214
034 Ecatingo					0.000	0.000	0.000
035 Huehuetoca				0.046	0.010	0.030	0.057
036 Hueypanotla					0.003	0.006	0.005
037 Huixquilucan	0.022	0.132	0.079	0.397	0.370	0.318	0.327
038 Isidro Fabela				0.001	0.001	0.001	0.000
039 Ixtapaluca	0.033	0.124	0.225	0.139	0.126	0.117	0.178
044 Jaltenco				0.008	0.004	0.003	0.003
046 Jilotzingo				0.001	0.001	0.001	0.003
050 Juchitepec					0.005	0.007	0.007
053 Melchor Ocampo			0.011	0.012	0.011	0.013	0.012
057 Naucalpan de Juárez	4.679	5.785	6.606	4.852	3.001	2.223	1.652
058 Nezahualcóyotl	1.307	1.402	1.498	1.358	0.841	0.585	0.500
059 Nextlalpan				0.004	0.002	0.002	0.005

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

(continuación)

Nacional, D.F. y municipios metropolitanos: participación porcentual en el valor agregado censal bruto de los sectores comercio y servicios de la ZMVM, 1980-2009

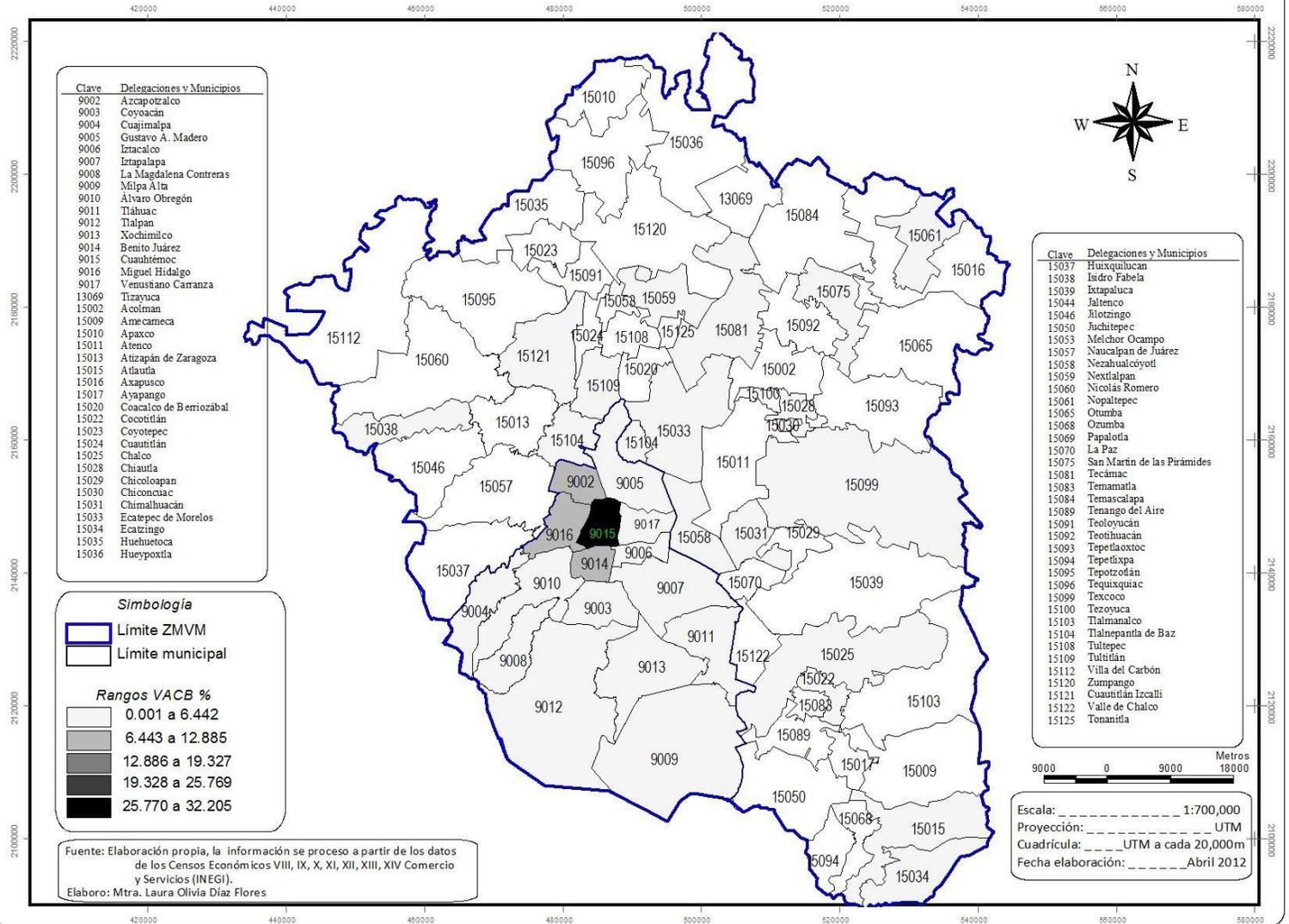
Delegaciones y municipios	1980	1985	1988	1993	1998	2003	2008
060 Nicolás Romero	0.053	0.106	0.078	0.111	0.098	0.105	0.087
061 Nopaltepec					-0.001	0.001	0.001
065 Otumba					0.009	0.008	0.010
068 Ozumba					0.010	0.007	0.009
069 Papalotla				0.001	0.001	0.001	0.001
070 La Paz	0.047	0.268	0.239	0.332	0.263	0.212	0.251
075 San Martín de las Pirámides				0.007	0.007	0.005	0.006
081 Tecámac	0.038	0.056	0.133	0.185	-0.144	0.086	0.111
083 Temamatla				0.001	0.002	0.001	0.001
084 Temascalapa				0.000	0.003	0.003	0.004
089 Tenango del Aire				0.000	0.001	0.001	0.001
091 Teoloyucán			0.019	0.020	0.024	0.057	0.019
092 Teotihuacán				0.033	0.022	0.019	0.018
093 Tepetlaoxtoc				0.000	0.001	0.002	0.002
094 Tepetlixpa				0.000	0.005	0.002	0.002
095 Tepetzotlán			0.022	0.144	0.334	0.177	0.150
096 Tequixquiác					0.007	0.007	0.008
099 Texcoco	0.240	0.295	0.276	0.244	0.159	0.165	0.204
100 Tezoyuca			0.005	0.006	0.007	0.011	0.035
103 Tlalmanalco					0.008	0.007	0.009
104 Tlalnepantla de Baz	3.147	4.686	3.850	3.886	3.942	2.680	2.016
108 Tultepec			0.031	0.024	0.022	0.026	0.036
109 Tultitlán	0.051	0.245	0.124	0.216	0.314	0.205	0.454
112 Villa del Carbón					0.005	0.012	0.007
120 Zumpango				0.073	0.059	0.067	0.044
121 Cuautitlán Izcalli	2.410	0.413	0.607	1.057	1.042	0.764	0.634
122 Valle de Chalco Solidaridad				0.107	0.084	0.077	0.050
125 Tonanitla						0.000	0.001

Fuente: Esta información se procesó a partir de los datos de los Censos Económicos: VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV Comercio y Servicios (INEGI).

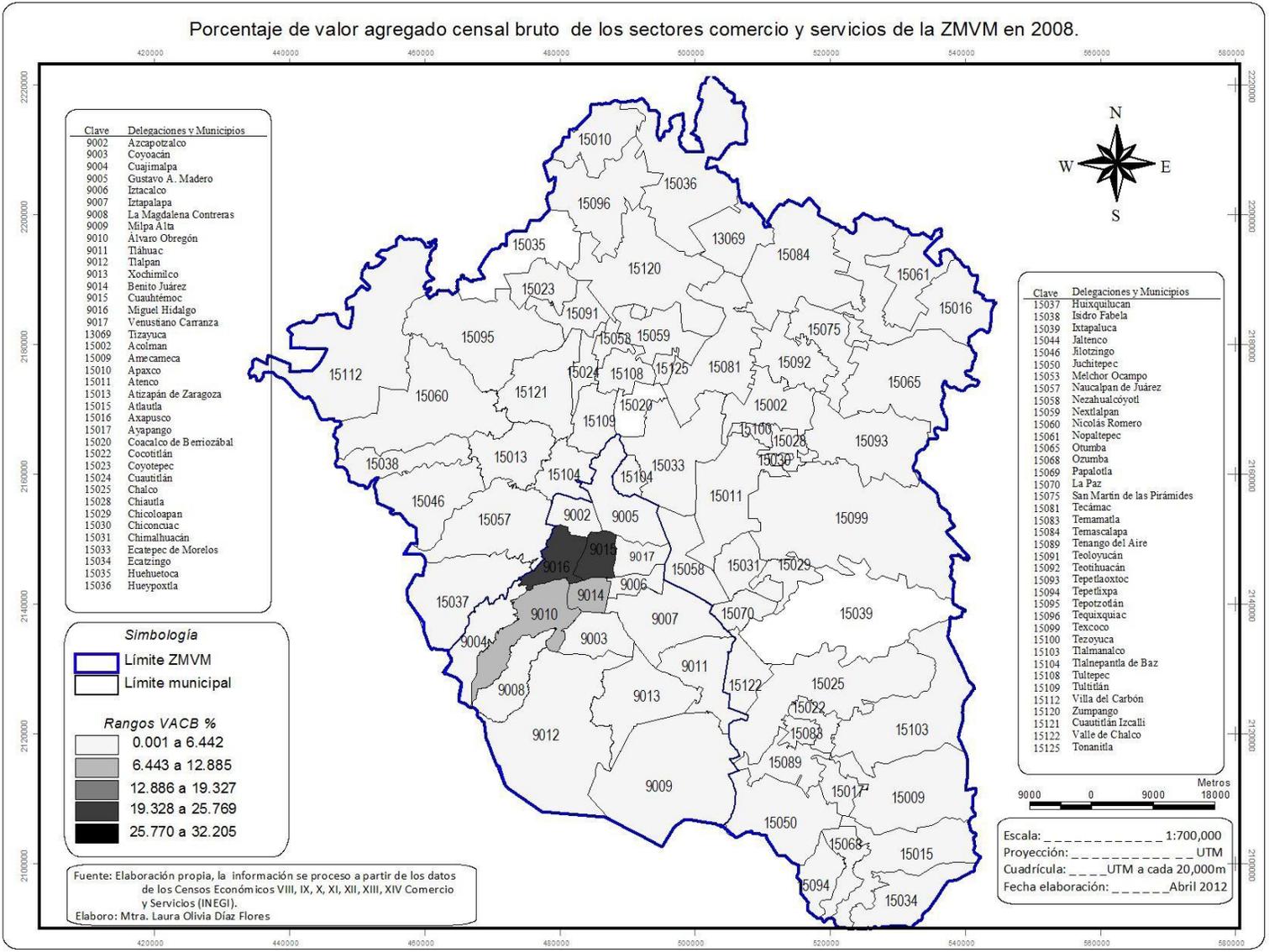
En términos del valor agregado censal bruto (VACB) del sector terciario, ocurre una elevación del grado de concentración en el DF en +4.98%, lo que corrobora la apreciación de que las mayores y más intensivas unidades terciarias se mantienen allí, y cuentan con un mayor dinamismo. En su interior, se encuentran 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.

Porcentaje de valor agregado censal bruto de los sectores comercio y servicios de la ZMVM en 1980.

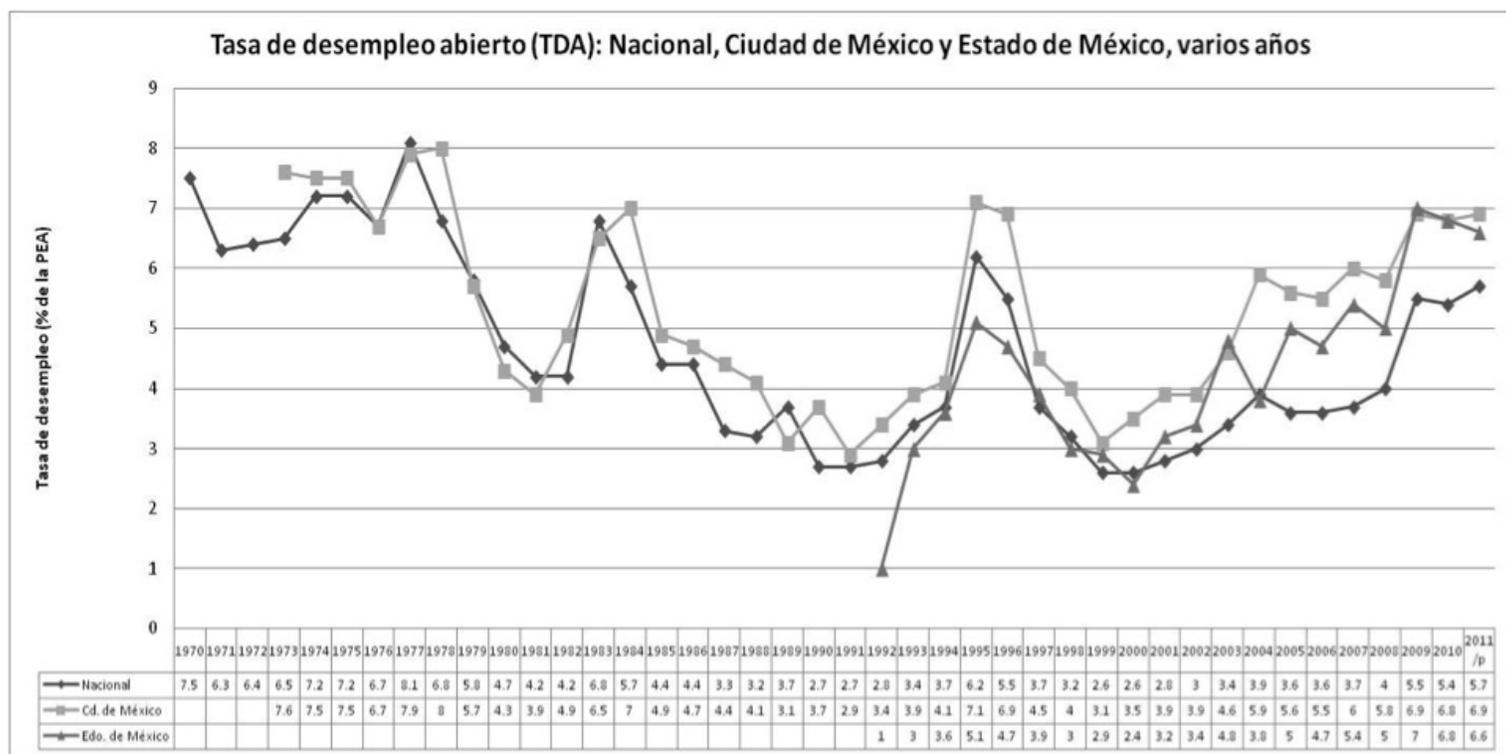


Porcentaje de valor agregado censal bruto de los sectores comercio y servicios de la ZMVM en 2008.



4.3. El desempleo, la informalidad y la pobreza en la metrópoli

Según el INEGI, en términos generales, desde los años setenta la tasa de desempleo abierto²¹ en el DF ha sido mayor que la media nacional, y muy alta hasta 1980, cuando cayó la tasa de crecimiento de su población. Luego de la crisis de 1982 la tasa siguió los ciclos económicos, pero siempre manteniéndose arriba de la nacional. Lo mismo ha ocurrido en el Estado de México desde 2000. La metrópoli es, por lo tanto, muy sensible a los ciclos económicos y un lugar de mayor concentración del desempleo en comparación con la mayoría de las ciudades mexicanas. Son muy notorias las elevaciones de la tasa de desempleo abierto, coincidiendo con las fases recesivas de la economía de 1982-1984, 1994-1996, y desde 2002, cuando se coloca en un nivel alto, en el cual se ha mantenido hasta ahora.



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 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, Coahuila de Zaragoza, 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 1993 se adicionaron Monclova, Querétaro y Celaya. En 1994 se incluyen Irapuato y Tlaxcala, y en 1996 Cancún, La Paz y Cd. Del Carmen.

Nota: La Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) entró en vigor para el 100% de la muestra a partir del 1er trimestre de 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 diferencias corresponden a diferencias expresadas en puntos porcentuales.

p/ Información preliminar del segundo trimestre de 2011.

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

De acuerdo con los datos del INEGI, en 2009, en medio de la recesión económica, esta tasa alcanzó

5.5% a nivel nacional, 6.9% en el DF y 7% en el Estado de México, su mayor nivel desde 1995, cuando en medio de otra recesión había llegado, respectivamente, a 6.2%, 7.1% y 5.1% de la población económicamente activa (PEA). En el DF, en 2005, con 5.6% el desempleo abierto incluía a 225 300 personas, 102 100 con educación media superior y superior; casi una tercera parte de la fuerza laboral se encontraba en el sector informal y cerca de 10% adicional laboraba sin pago alguno.

Estos datos muestran el fracaso de la política económica aplicada por los gobiernos federal, del DF y el Estado de México desde 2000, basada en la creación de empleo temporal en la construcción de obra pública y vivienda, y la terciarización de la economía. El DF provee empleo a gran parte de la población del resto de la ZMVM, sometida también a procesos de desindustrialización, informalización y empobrecimiento.



Nota: El modelo de encuesta al que corresponde la Encuesta Nacional de Empleo (ENE) dejó de operar en campo en diciembre del 2004. A partir de enero de 2005 se aplica 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 realizado por el CONAPO, el INEGI y el COLMEX.

La ENOE entró en vigor para el 100% de la muestra a partir del 1er trimestre del 2005. 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 remanente con un factor de ajuste según la cobertura y tipo de población (total, hombres y mujeres).

Las variaciones corresponden a diferencias expresadas en puntos porcentuales.

Serie desestacionalizada y tendencia – ciclo calculada por métodos econométricos a partir de la ENOE.

Fuente: de 2000 a 2011 INEGI. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE). Indicadores estratégicos; y de 1994 a 1999 Encuesta Nacional de Empleo (ENE).

El desempleo conduce inevitablemente a la informalidad. Se estima que más de dos tercios de los empleos creados a mediados de los años 2000 eran informales; asimismo, en la ciudad funcionaba un “mercado negro” de trabajo donde no se aplica la legislación federal del trabajo (*La Jornada*, 1 de marzo de 2004).

Según la información del INEGI, la informalidad ha estado presente, al menos, durante los últimos

16 años en el país, presentando el DF y el Estado de México tasas muy similares. Lo que es notorio es que en 2011 estas tasas eran mayores que en 1996, alcanzando 28.5% para el país, 27.4% para el DF y 33.2% para el Estado de México. En 2012 el INEGI reajustó los criterios para definir la informalidad, y en función de éstos elevó sus cálculos a 60.1% de la PEA a nivel nacional, 48.9% para el DF y 58.7% para el Estado de México (INEGI, 2012).

La informalidad integra múltiples actividades irregulares (comercio en la vía pública, carga de objetos, reparaciones callejeras, etc.), toleradas (prostitución, exhibición corporal, etc.) o ilegales (piratería de marca, contrabando, narcotráfico, delincuencia individual u organizada, etc.). Algunas de estas actividades son aceptadas por la sociedad y toleradas como formas de subsistencia, mientras que otras son repudiadas y perseguidas por el Estado. Todas tienen impacto sobre la vida urbana: ocupación de calles y plazas, limitación de la movilidad peatonal y vehicular, formación de áreas excluyentes e inseguras, y una percepción social generalizada de violencia e inseguridad urbana.

Enmarcado en la tendencia nacional de caída del salario real desde 1976 —que lo ha reducido a menos de un tercio de su capacidad de compra, colocándolo en el nivel que tenía en los años cuarenta— el salario en el DF y el Estado de México ha seguido la misma ruta negativa, aunque su monto y nivel es un poco mayor que la media nacional. Con datos de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE, INEGI) observamos que en 2010, 3% de la población ocupada del DF no recibía ingreso; 8.6% percibía hasta un salario mínimo,²² y 23.2% ganaba 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 cuya población habita en los municipios conurbados en 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 indica una mayor concentración de los ingresos en un número reducido de la PO.

Nacional, D.F. y Estado de México: población ocupada según nivel de ingresos, 2005-2010^a

	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Nacional	44 143 871	43 678 103	43 517 182	43 057 323	42 342 259	41 171 112
Hasta un salario mínimo	5 755 746	5 718 482	5 201 865	5 444 630	5 602 813	5 950 586
Más de 1 hasta 2 salarios mínimos	10 171 336	9 827 154	8 786 439	8 849 850	8 772 816	9 292 973
Más de 2 hasta 3 salarios mínimos	9 356 825	8 760 428	10 158 312	9 231 634	9 357 352	7 974 306
Más de 3 hasta 5 salarios mínimos	7 531 848	7 625 939	7 426 073	7 965 119	7 510 631	7 488 317
Más de 5 salarios mínimos	3 866 751	4 395 471	5 020 126	5 036 479	4 955 932	4 301 580
No recibe ingresos	3 694 065	3 678 323	3 720 571	3 826 709	3 758 882	3 976 060
No especificado	3 767 300	3 672 308	3 203 798	2 702 903	2 383 833	2 187 291
	% acumulado					
% PO que recibe hasta un salario mínimo	13.04	13.04	13.09	13.09	11.95	11.95
% de PO que recibe más de 1 y hasta 2 salarios mínimos	23.04	36.08	22.50	35.59	20.19	32.14
% de PO que recibe más de 2 y hasta 3 salarios mínimos	21.20	57.28	20.06	55.65	23.34	55.49
% de PO que recibe más de 3 y hasta 5 salarios mínimos	17.06	74.34	17.46	73.11	17.06	72.55
% de PO que recibe más de 5 salarios mínimos	8.76	83.10	10.06	83.17	11.54	84.09
% de PO que no recibe ingresos	8.37	91.47	8.42	91.59	8.55	92.64
No especificado	8.53	100.00	8.41	100.00	7.36	100.00
	12.65	12.65	12.65	12.65	13.23	13.23
	33.20	20.72	33.95	22.57	37.02	37.02
	54.64	22.10	56.05	19.37	56.39	56.39
	73.14	17.74	73.79	18.19	74.58	74.58
	84.84	11.70	85.49	10.45	85.03	85.03
	93.72	8.88	94.37	9.66	94.69	94.69
	100.00	5.63	100.00	5.31	100.00	100.00
	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Distrito Federal	3 929 654	3 905 263	3 945 839	3 960 903	3 950 828	3 849 747
Hasta un salario mínimo	339 664	289 657	302 633	308 787	304 397	305 801
Más de 1 hasta 2 salarios mínimos	912 092	887 713	846 934	834 049	745 960	844 128
Más de 2 hasta 3 salarios mínimos	888 106	764 934	893 600	881 952	1 018 836	893 169
Más de 3 hasta 5 salarios mínimos	622 969	806 810	760 073	728 769	762 829	832 876
Más de 5 salarios mínimos	483 145	535 667	625 143	679 095	656 314	578 709
No recibe ingresos	118 268	113 720	113 445	118 762	137 377	132 615
No especificado	565 411	506 763	404 011	409 490	325 114	262 449
	% acumulado					
% PO que recibe hasta un salario mínimo	8.64	8.64	7.42	7.67	7.80	7.70
% de PO que recibe más de 1 y hasta 2 salarios mínimos	23.21	31.85	22.73	30.15	21.46	29.13
% de PO que recibe más de 2 y hasta 3 salarios mínimos	22.60	54.45	19.59	49.74	22.65	51.78
% de PO que recibe más de 3 y hasta 5 salarios mínimos	15.85	70.31	20.66	70.40	19.26	71.04
% de PO que recibe más de 5 salarios mínimos	12.29	82.60	13.72	84.11	15.84	86.89
% de PO que no recibe ingresos	3.01	85.61	2.91	87.02	2.88	89.76
No especificado	14.39	100.00	12.98	100.00	10.34	100.00
	7.70	7.70	7.94	7.94	8.88	8.88
	26.59	21.93	29.87	29.87	26.59	26.59
	52.37	23.20	53.07	53.07	52.37	52.37
	71.68	21.63	74.71	74.71	71.68	71.68
	88.29	15.03	89.74	89.74	88.29	88.29
	91.77	3.44	93.18	93.18	91.77	91.77
	100.00	6.82	100.00	100.00	8.23	100.00

(continúa)

(concluye)

Nacional, D.F. y Estado de México: población ocupada según nivel de ingresos, 2005-2010^a

	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Estado de México	6 067 995	5 926 921	5 815 933	5 699 571	5 720 774	5 468 834
Hasta un salario mínimo	598 766	557 946	567 782	588 382	596 413	658 059
Más de 1 hasta 2 salarios mínimos	1 596 910	1 535 603	1 438 663	1 494 038	1 353 785	1 384 600
Más de 2 hasta 3 salarios mínimos	1 617 301	1 477 522	1 511 664	1 454 326	1 659 851	1 355 352
Más de 3 hasta 5 salarios mínimos	1 126 197	1 187 878	1 066 892	1 010 205	1 006 047	1 025 086
Más de 5 salarios mínimos	394 868	460 617	491 307	492 362	523 633	421 863
No recibe ingresos	291 092	290 593	320 877	301 116	319 164	329 787
No especificado	442 861	416 762	418 749	359 143	261 883	294 088
	% acumulado					
% PO que recibe hasta un salario mínimo	9.87	9.87	9.41	9.76	10.32	10.43
% de PO que recibe más de 1 y hasta 2 salarios mínimos	26.32	36.18	25.91	35.32	24.74	34.50
% de PO que recibe más de 2 y hasta 3 salarios mínimos	26.65	62.84	24.93	60.25	25.99	60.49
% de PO que recibe más de 3 y hasta 5 salarios mínimos	18.56	81.40	20.04	80.29	18.34	78.84
% de PO que recibe más de 5 salarios mínimos	6.51	87.90	7.77	88.07	8.45	87.28
% de PO que no recibe ingresos	4.80	92.70	4.90	92.97	5.28	92.80
No especificado	7.30	100.00	7.03	100.00	6.30	100.00
	10.43	10.43	12.03	12.03	10.43	10.43
	23.66	34.09	25.32	37.35	23.66	23.66
	29.01	63.10	24.78	62.13	29.01	29.01
	17.59	80.69	18.74	80.88	17.59	17.59
	9.15	89.84	7.71	88.59	9.15	9.15
	95.42	6.03	94.62	94.62	95.42	95.42
	100.00	5.38	100.00	100.00	4.58	100.00

FUENTE: INEGI. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. Consulta realizada el 30 de enero de 2012.

^a La información se presenta por trimestres, por lo que se sacó el promedio de los cuatro trimestres para cada año.

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

Nacional, D.F. y Estado de México: población ocupada según condición de acceso a instituciones de salud^a,

2005-2010^b

	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Nacional	44 143 871	43 678 103	43 517 182	43 057 323	42 342 259	41 171 112
Con acceso a instituciones de salud	15 670 750	15 455 780	15 880 275	15 679 437	15 277 317	14 520 343
Sin acceso a instituciones de salud	28 207 384	27 950 263	27 354 103	27 111 739	26 803 425	26 400 471
No especificado	265 737	272 061	282 805	266 147	261 517	250 299
Porcentaje de PO con acceso	35.50	35.39	36.49	36.42	36.08	35.27
Porcentaje de PO sin acceso	63.90	63.99	62.86	62.97	63.30	64.12
NE	0.60	0.62	0.65	0.62	0.62	0.61
Total	100	100	100	100	100	100
	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Distrito Federal	3 929 654	3 905 263	3 945 839	3 960 903	3 950 828	3 849 747
Con acceso a instituciones de salud	1 768 594	1 759 651	1 794 164	1 788 378	1 742 649	1 715 777
Sin acceso a instituciones de salud	2 154 031	2 139 920	2 145 831	2 163 723	2 201 946	2 127 681
No especificado	7 029	5 693	5 844	8 802	6 234	6 289
Porcentaje de PO con acceso	45.01	45.06	45.47	45.15	44.11	44.57
Porcentaje de PO sin acceso	54.81	54.80	54.38	54.63	55.73	55.27
NE	0.18	0.15	0.15	0.22	0.16	0.16
Total	100	100	100	100	100	100
	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Estado de México	6 067 995	5 926 921	5 815 933	5 699 571	5 720 774	5 468 834
Con acceso a instituciones de salud	2 271 252	2 266 332	2 244 618	2 122 189	2 143 885	1 989 059
Sin acceso a instituciones de salud	3 783 805	3 651 979	3 561 612	3 570 450	3 570 297	3 469 144
No especificado	12 938	8 610	9 703	6 933	6 593	10 631
Porcentaje de PO con acceso	37.43	38.24	38.59	37.23	37.48	36.37
Porcentaje de PO sin acceso	62.36	61.62	61.24	62.64	62.41	63.43
NE	0.21	0.15	0.17	0.12	0.12	0.19
Total	100	100	100	100	100	100

FUENTE: INEGI. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo.

^aPresenta información del número de personas ocupadas que tienen o no acceso a instituciones de salud (públicas o privadas) otorgado por su trabajo.

^bLa información se presenta por trimestres, por lo que se sacó el promedio de los cuatro trimestres para cada año.

Nacional, D.F. y Estado de México: porcentaje de cotizante del IMSS de acuerdo a la población ocupada, 2005-2010

	2010	2009	2008	2007	2006	2005
PO Nacional^a	44 143 871	43 678 103	43 517 182	43 057 323	42 342 259	41 171 112
Cotizantes del IMSS ^b	13 808 633	13 254 835	13 719 765	13 330 379	12 746 646	12 095 170
	31.28	30.35	31.53	30.96	30.10	29.38
PO Distrito Federal^a	3 929 654	3 905 263	3 945 839	3 960 903	3 950 828	3 849 747
Cotizantes del IMSS ^b	2 477 930	2 453 167	2 518 070	2 452 299	2 332 316	2 224 811
	63.06	62.82	63.82	61.91	59.03	57.79
PO Estado de México^a	6 067 995	5 926 921	5 815 933	5 699 571	5 720 774	5 468 834
Cotizantes del IMSS ^b	1 163 457	1 120 049	1 163 640	1 128 643	1 067 805	1 010 728
	19.17	18.90	20.01	19.80	18.67	18.48

^a Instituto Nacional de estadística y geografía (INEGI), Encuesta Nacional de Ocupación y empleo, consulta en línea el día 30 de enero de 2012.

^b Comisión Nacional de Salarios Mínimos (CONASAMI), Asalariados permanentes cotizantes del IMSS. Población asalariada cotizante permanente por entidad federativa según mes, correspondiente a 2005-2010. Consulta realizada el 30 de enero de 2012.

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 en 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 en la misma del desempleo abierto, el desempleo encubierto en el trabajo precario e informal, la distribución desigual 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 Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS).

Sin embargo, rebasando la información del Coneval antes citada, las autoridades del DF reconocen la presencia de 4.5 millones de pobres moderados o extremos en la entidad —54% de su población (*Reforma*, 27 de julio de 2010: 3) — situación que ha sido y es aún más grave en los municipios mexiquenses conurbados.

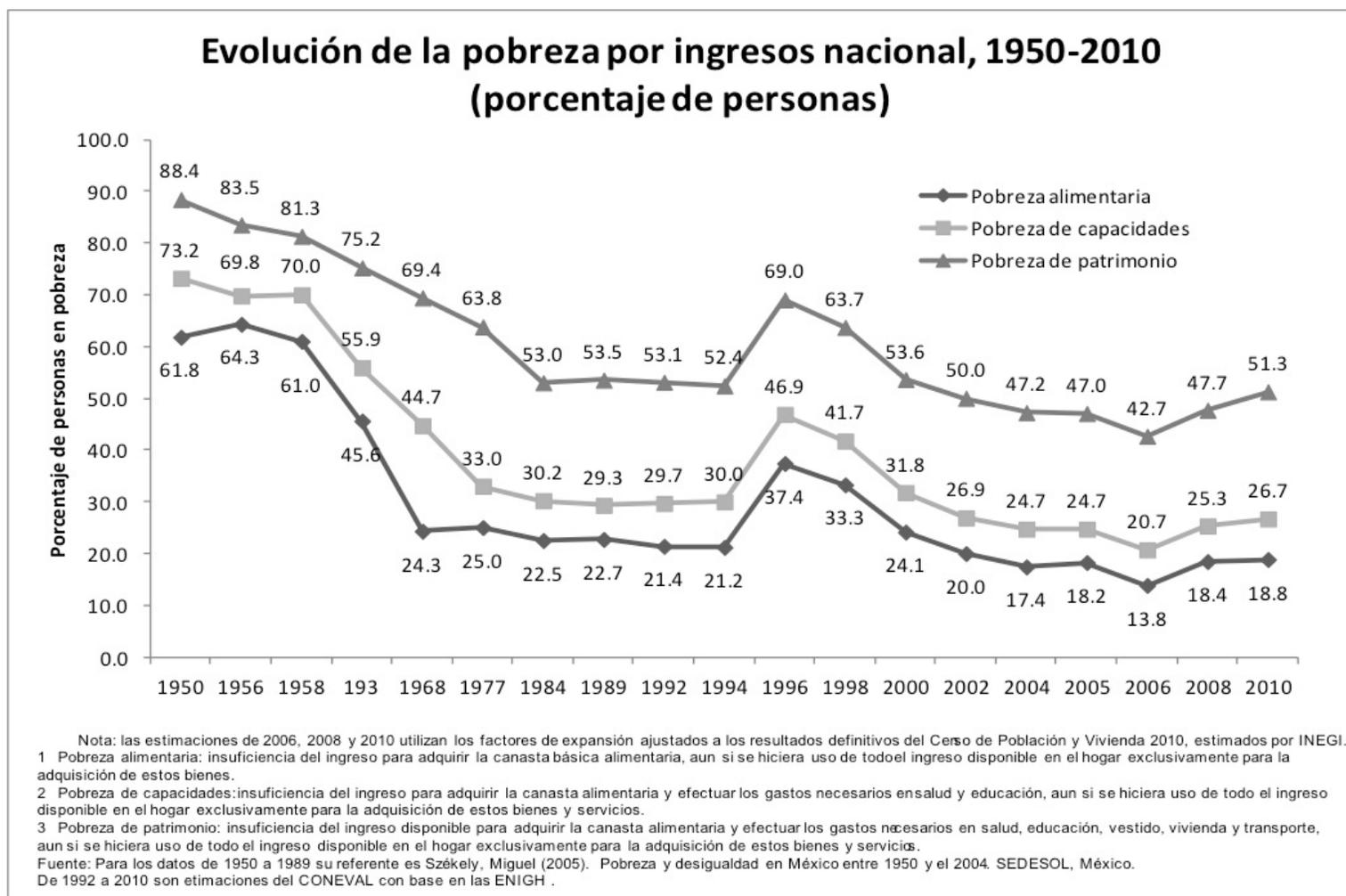
Población en situación de pobreza 2010
(en % del total)

	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 en 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.



Una mirada rápida a la situación nacional explica la evolución de la pobreza en la ZMVM: a pesar de los programas multimillonarios de combate a la pobreza aplicados por los diferentes gobiernos federales y estatales en las últimas décadas, los tres tipos de pobreza medidos por el Coneval en 2010 mantienen tasas muy similares a las de 1984, cuando concluyó el ciclo de industrialización y se inició la aplicación de las políticas neoliberales; lo anterior indica que dichas políticas no han sido capaces de reducir la pobreza. Asimismo, el aumento significativo de la población mexicana y de la ubicada en las metrópolis implica una mayor masa de pobres respecto de hace tres décadas; al tener la ZMVM la mayor concentración poblacional del país, presenta también la mayor concentración de pobres.

La persistencia de la pobreza en la metrópoli aparece, entonces, como el resultado necesario de los procesos dominantes en la economía urbana durante los últimos 30 años: desindustrialización,

terciarización dominada por la informalidad, caída continua del salario real de los trabajadores, permanencia del desempleo abierto o encubierto por la informalidad, multiplicación de las formas precarias de trabajo de subsistencia, y ausencia de cobertura por la seguridad social.

Quienes postulan que la desindustrialización y la consecuente terciarización de las grandes metrópolis conforman una etapa inevitable del desarrollo económico, y que la vocación de las grandes metrópolis es la terciarización —ideas que no compartimos—, no han respondido muchas inquietudes esenciales para el caso específico de las metrópolis latinoamericanas, tomando en cuenta sus profundas diferencias estructurales con el mundo desarrollado y dominante.

¿Deben nuestras metrópolis transformarse en proveedoras de servicios y lugares de circulación de valores —mercancías— producidos en otros territorios?, ¿cuáles serían los territorios para la nueva industrialización?; siguiendo la lógica en boga de las ventajas competitivas, ¿deberíamos abandonar la industrialización en América Latina, o sólo llevar a cabo la maquila de productos?, ¿no se transformarán estos territorios, entonces, en nuevas metrópolis siguiendo las leyes de la concentración territorial y de la acumulación de ventajas competitivas?, ¿las ciudades-región —u otras denominaciones— no responden a estas leyes?

Si el comercio y los servicios son menos productivos, y su productividad crece más lentamente que la del sector industrial, ¿cómo se mantendrá el dinamismo económico de nuestras metrópolis?; ¿cómo se mantendrán sin déficit las balanzas de pagos metropolitanas?; y, sobre todo, ¿cómo se brindará, sin el efecto dinámico y multiplicador del sector industrial, empleo estable, bien remunerado y con seguridad social a la nueva fuerza laboral generada por el crecimiento demográfico y a más de 40% de la actual población económicamente activa ubicada en el sector informal?; ¿cómo se abatirá, entonces, la pobreza que actualmente invade los territorios metropolitanos?

En este momento, nos basta con reconocer la desindustrialización y la terciarización en las metrópolis; tendríamos que dar respuestas, mediante la investigación concreta, a los interrogantes económicos, sociales y de política urbana que dichos fenómenos suscitan.

Las posturas analíticas que asumimos —contrarias al mecanicismo de la vocación terciaria de las ciudades— nos llevan a la necesidad urgente de la reindustrialización ambiental y socialmente sustentable de las metrópolis, en los ámbitos de las regiones urbanas, para mantener la oferta de empleo adecuado, para inducir y alimentar la oferta de servicios especializados a la producción, y para sostener el dinamismo del crecimiento económico de las metrópolis y, por lo tanto, de la nación a la que sirven de vector motriz. Éste es el punto de partida de otras respuestas, implícitas o explícitas en el texto.

5. Patrones de movilidad y reestructuración metropolitana

La estructuración de las metrópolis difícilmente puede dissociarse en la actualidad de los sistemas de vialidad y transporte, soportes y medios de una movilidad que se entrelaza con los procesos mismos de expansión demográfica y física de la ciudad; de esta forma, el crecimiento urbano, que especializa el territorio, obliga a la población a desplazarse para realizar las actividades que le permitan su reproducción socioeconómica. A su vez, esta movilidad cotidiana exige la conformación de sistemas de transportación cada vez más complejos y extensos que garanticen mínimamente sus traslados.

La conformación de sistemas viales y de transportación refuerza y empuja la metropolización hacia ámbitos territoriales de mayor extensión y dispersión (ciudad-región o megalópolis), de ahí que exploremos en este capítulo algunas de las relaciones que se pueden establecer entre la movilidad urbana y los sistemas de vialidad y transporte en la Zona Metropolitana del Valle de México.

Los patrones de movilidad urbana de los habitantes de la ZMVM difícilmente pueden ser entendidos si no se establece algún tipo de relación, tanto con el sistema de transporte como con el entramado vial que, conjuntamente, posibilitan o inhiben los movimientos cotidianos de la población; por ello, hemos tratado de establecer algunas conexiones entre los datos recabados para cada uno de estos tres aspectos sin dejar de considerar tanto las políticas urbanas que han implementado los distintos gobiernos involucrados en los últimos 30 años, como algunos problemas ambientales asociados a ellos.

5.1 La movilidad metropolitana

Las encuestas de origen-destino (EOD) son una de las principales fuentes de información para determinar las grandes tendencias de la movilidad de los residentes de una ciudad; por ello, hemos optado por su análisis para dar cuenta de algunos indicadores de cómo se ha modificado la movilidad de los habitantes de la ZMVM en el periodo 1980-2010. Durante éste se realizaron tres encuestas de este tipo, en 1983, 1994 y 2007.²³ A pesar de que todas ellas presentan ciertas diferencias metodológicas, algunos trabajos son de índole comparativa, siendo de gran utilidad el desarrollado por Priscilla Connolly (2009), en el cual nos apoyamos.

No obstante que el número de viajes/persona/día ha aumentado en la ZMVM, pasando de 19.5 millones en 1983 a 21.9 millones en 2007, los datos agregados para los dos grandes grupos (delegaciones del DF y municipios metropolitanos del Estado de México) muestran tendencias divergentes a destacar. En primer lugar, encontramos que un porcentaje de los viajes producidos en la Zona Metropolitana se desplazó del Distrito Federal, que descendió de 70% a 58.6%, a los municipios metropolitanos, que crecieron de 30% a 41.4% en todo el periodo 1983-2007. Entre 1983 y 1994 el total de los viajes en el DF se mantuvo estable y en los municipios metropolitanos se incrementó en un millón de viajes; mientras que en el periodo 1994-2007 se presentó en la capital una reducción del número de viajes producidos (-5.9%) al pasar de 13.7 a 12.8 millones, y en los municipios aumentó el total de viajes de 6.9 a nueve millones (30%), como se muestra en el cuadro.

Este desplazamiento del peso relativo de los viajes/persona/día producidos del DF a los municipios mexiquenses guarda cierta correspondencia con la tendencia demográfica mostrada entre 1980 y 2005, la cual apunta a una disminución relativa en el DF y a un incremento en los municipios del Estado de México (véase capítulo 2). A pesar de ello, la capital continúa a la cabeza de la movilidad metropolitana.

Al cruzar el número total de viajes realizados con el número total de viviendas, hogares y residentes,²⁴ Connolly señala cómo estos indicadores (sólo para el periodo 1994-2007) muestran una reducción considerable tanto para la ZMVM como para el DF o los municipios metropolitanos; por ejemplo, el promedio de viajes por residente en la zona metropolitana bajó de 1.3 a 1.1, mientras que los viajes/vivienda se redujeron de 6 a 4.6, al igual que los viajes/hogar, que disminuyeron de 5.9 a 4.4 (véase cuadro). Asimismo, el promedio de viajes por hogar descendió en 27 de las 37 unidades político-administrativas comparadas por Connolly, siendo Cuauhtémoc, Valle de Chalco, Benito Juárez e Iztacalco las que decrecieron entre 1.6 y 1.4 viajes, mientras que sólo 10 demarcaciones aumentaron el número de viajes por hogar en menos de un punto, siendo Tlalpan y Tecámac las más importantes con 0.8 y 0.7 viajes más (Connolly, 2009).

Comparativo de las Encuestas Origen Destino (1983, 1994 y 2007)

	1983	1994	2007
Total dev iajes por día en la Zona Metropolitana	19,513,269	20,573,725	21,876,210
DF	13,635,243	13,673,116	12,812,174
Municipios Metropolitanos	5,878,022	6,900,609	9,064,036
Viajes/vivienda en Zona Metropolitana		6.0	4.6
DF		6.3	4.8
Municipios Metropolitanos		5.6	4.4
Viajes/hogar en Zona Metropolitana		5.9	4.4
DF		6.3	4.6
Municipios Metropolitanos		5.5	4.3
Viajes /Residente en Zona Metropolitana	1.2	1.3	1.1
DF	1.4	1.5	1.3
Municipios Metropolitanos	1.1	1.1	1.0

Fuente: Cuadros 2 y 3 en Connolly 2009.

Otros indicadores presentados por la misma autora dan cuenta del número de viajeros por vivienda y por hogar; al ser muy similar el número de viviendas y de hogares en la ZMVM, dicho indicador resultó igual para ambos casos: 1.9 viajeros/vivienda-hogar, registrándose una reducción respecto del dato de 1994 (2.5). Por su parte, las variaciones en el DF (2.0 a 1.9) y los municipios metropolitanos (1.9 a 1.8) no son significativas. Es con base en estos datos —y otros que más adelante comentaremos— que Connolly sostiene la idea de que en la ZMVM se ha dado una pérdida de movilidad; sus argumentos se sostienen, a su vez, en los vínculos existentes entre los motivos de viaje y los cambios en la composición demográfica de los residentes en términos de género y edad.

Puesto que la Encuesta Origen-Destino es una herramienta que recoge información domiciliaria, las viviendas/hogares tienen un peso mayor en la contabilidad de los desplazamientos cotidianos de los residentes, es decir, dichos domicilios se constituyen en el origen por excelencia de la gran

mayoría de los viajes hacia los diferentes destinos de la metrópoli; asimismo, a la inversa, los residentes se desplazan desde una multiplicidad de orígenes de regreso a sus domicilios como el destino final de una elevada proporción de los viajes/persona/día. Es por ello que el principal motivo de los viajes metropolitanos ha sido el de “regresar al hogar”, al representar la mitad del total de los viajes en las tres encuestas: 48.9% en 1983, 45.6% en 1994 y 44.8% en 2007.

Exceptuando los viajes de regreso al hogar, el motivo de viaje más importante históricamente ha sido el de “ir a trabajar”, que ha representado 25% del total, seguido de “ir a la escuela”, que ha variado significativamente al reducirse de 17.6% en 1983 a 13.9% en 1994 y a 8.8% en 2007. Algunos elementos que ayudan a entender este comportamiento tienen que ver con la composición por edades de la población:

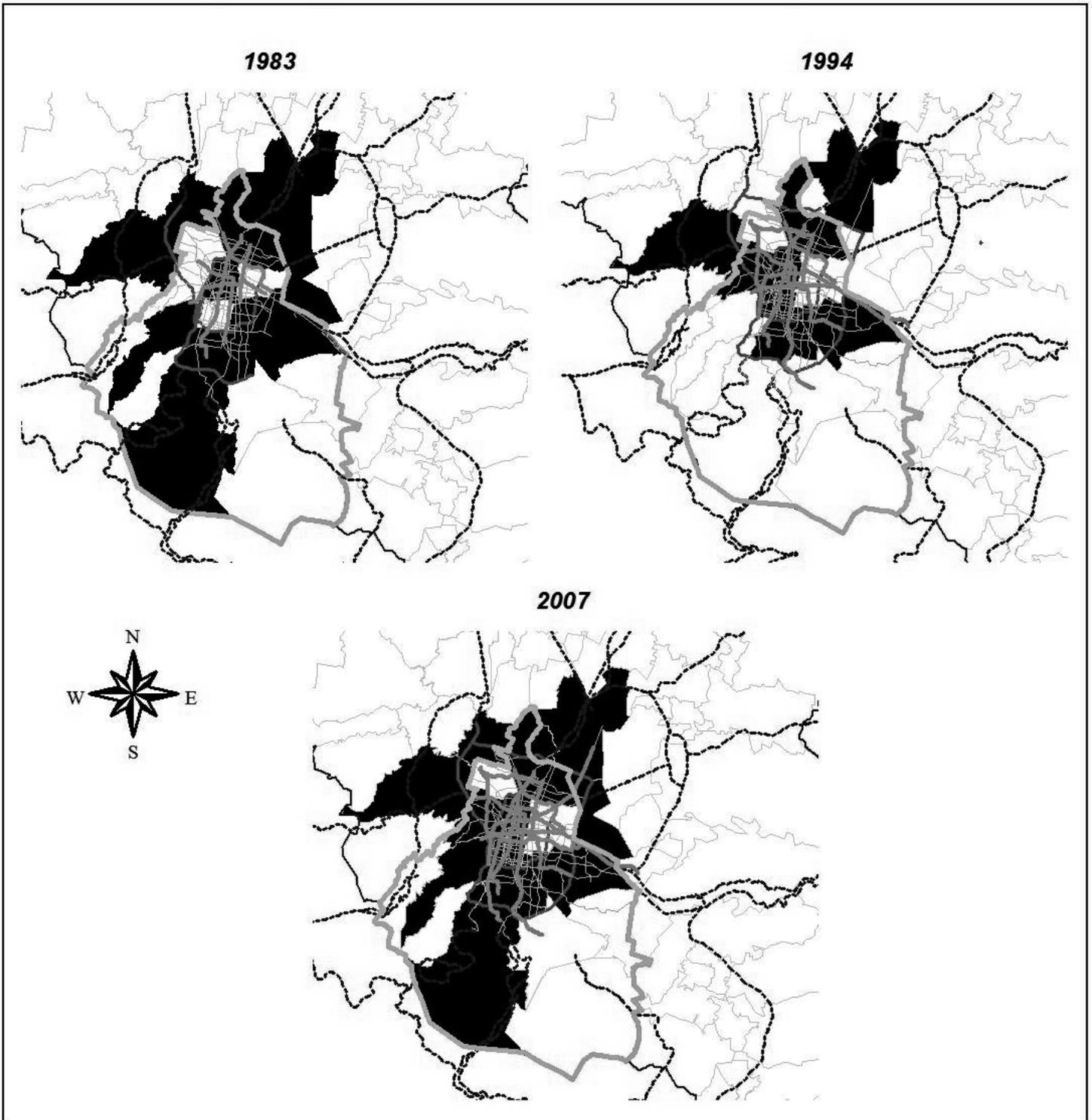
1. El rango de edades de mayor movilidad es el de 30 a 64 años, por lo que el motivo de “ir al trabajo” engloba 25% de los viajes cotidianos.
2. Los siguientes dos rangos de edad de mayor movilidad son el de 18 a 29 años y el de 12 a 17, con lo que se sostiene el tercer lugar que ocupa el motivo de “ir a la escuela”.
3. El envejecimiento de la población encuestada entre 1994 y 2007 explica la disminución de los porcentajes de viajes con motivo de “ir a la escuela”, justificado por el descenso de 10% de la población de seis a 29 años.
4. La movilidad de las mujeres es menor a la de los hombres solamente en el rango de edades de mayor movilidad (30-64).
5. Los estratos correspondientes a la población mayor de 65 años y los niños de seis a 12 años muestran la movilidad más baja en la ZMVM (Connolly, 2009).

En cuanto a la movilidad por delegación y municipio observamos que para 1983, según Legorreta (1989), 10 distritos del AMCM (definidos por la EOD 1983) generaban en conjunto 9.35 millones de viajes, representando 48% del total de los viajes metropolitanos (19 513 265 viajes); según datos de Domínguez (1987^b), se alcanzaba un porcentaje cercano (52%) considerando 11 distritos que producían 10 198 868 viajes.²⁵ En cualquiera de los dos estudios, los distritos de mayor movilidad se localizan en 10 demarcaciones (aunque difieren en cuáles son éstas): Cuauhtémoc 12.4%, Gustavo A. Madero 9.6%, Naucalpan 5.7%, Ecatepec 5.6%, Tlalnepantla 4.3%, Nezahualcóyotl 4.2%, Coyoacán 2.9%, más otras tres: Tlalpan 2.9% e Iztapalapa 3.2%, según Legorreta; o Álvaro Obregón 3.1%, según Domínguez (véase mapa “Delegaciones y municipios de alta movilidad 1983, 1994 y 2007”).

Esta distribución geográfica de los viajes del AMCM fue interpretada como un patrón de movilidad de tipo radial centro-periferia (Legorreta, 1989 y Domínguez 1987^b), donde “el centro” o “área central” conforma el polo fundamental debido principalmente a la localización del empleo en los sectores comercio y servicios, mientras las demarcaciones “periféricas” albergan a las grandes áreas habitacionales y el empleo industrial. Sin embargo, consideramos que más que una relación centro-periferia tenemos la conformación de dos grandes bloques de movilidad diferencial. El primero se constituye por la porción más antigua de la ciudad (delegación Cuauhtémoc), con

aproximadamente 2.5 millones de viajes, caracterizada por concentrar la actividad terciaria, así como por las delegaciones y municipios especializados tanto en la industria (Naucalpan, Tlalnepantla, Ecatepec) como en lo habitacional (Iztapalapa, Gustavo A. Madero, Nezahualcóyotl y nuevamente Ecatepec).

Delegaciones y municipios de alta movilidad 1983, 1994 y 2007.

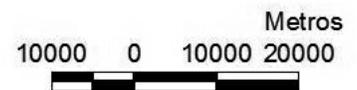


Simbología

Tipo de transporte

- Transporte de alta capacidad existente hasta el año correspondiente
- Autopistas y carreteras libres
- Accesos controlados
- Ejes viales

- Municipios y delegaciones con mayor movilidad
- Limite ZMVM
- Limite Distrito Federal
- Limite municipal



Escala: _____ 1:200,000
 Proyección: _____ UTM
 Cuadrícula: _____ UTM a cada 20,000m
 Fecha elaboración: _____ Abril 2012

Fuente: Elaboración propia en base a datos tomados de Domínguez, 1987; Legorreta, 1989; Islas, 2000; e INEGI, 2008.
 Elabora: Mtra. Díaz Flores Laura Olivia

Al interior de este bloque de alta movilidad se alcanza a distinguir un núcleo duro con valores por encima de 5% y que concentra un tercio de la movilidad metropolitana, soportado por un sistema vial que ya contaba con las principales vías de acceso controlado (Circuito Interior, Viaducto y Periférico Poniente), así como con las arterias radiales y los recién abiertos ejes viales; disponía, asimismo, de un sistema de transportación masiva que incluía, además de los sistemas basados en autobuses, el apoyo de cinco líneas del Metro, como veremos más adelante. Todo lo anterior se sustenta si consideramos los principales motivos de viaje arrojados por la EOD 1983: hogar 48.9%, trabajo o negocio 25.2%, escuela 17.5%, compras 3.9%, social y diversión 3.8%, y llevar pasajeros 0.7% (Domínguez, 1987^b: 197).

El resto de la zona metropolitana conformaba la contraparte: un gran conjunto de unidades político-administrativas con menor movilidad, que circundaban al primer núcleo; eran los territorios de más reciente incorporación a la metrópoli y que aún se encontraban, por lo tanto, en proceso de consolidación o densificación, donde los sistemas vial y de transporte que aún no habían logrado transformarse y adecuarse a los requerimientos urbanos mantenían la forma de enlaces carreteros regionales y de transporte foráneo o suburbano.²⁶ Entre ambos bloques y bordeando la delegación Cuauhtémoc se encontraban cinco delegaciones más que conformaban, no muy claramente, una especie de umbral o de área urbana consolidada pero en transición demográfica y de usos del suelo, como veremos más adelante.

Al realizar un ejercicio similar para 1994 con los datos proporcionados por Víctor Islas (2000), observamos que 58.6% de los viajes se concentraban en ocho delegaciones y municipios, entre los que se encontraban, en orden descendente y nuevamente con porcentajes mayores a 5% del total: Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Iztapalapa, Benito Juárez, Ecatepec, Coyoacán, Miguel Hidalgo y Naucalpan, es decir, seis demarcaciones volvieron a figurar entre las de mayor movilidad, incorporándose dos que no habían figurado (Miguel Hidalgo y Benito Juárez) en sustitución de Tlalnepantla, Nezahualcóyotl, Álvaro Obregón y Tlalpan (véase mapa "Delegaciones y municipios de alta movilidad 1983, 1994 y 2007").

Al realizar un ejercicio similar para 1994 con los datos proporcionados por Víctor Islas (2000), observamos que 58.6% de los viajes se concentraban en ocho delegaciones y municipios, entre los que se encontraban, en orden descendente y nuevamente con porcentajes mayores a 5% del total: Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Iztapalapa, Benito Juárez, Ecatepec, Coyoacán, Miguel Hidalgo y Naucalpan, es decir, seis demarcaciones volvieron a figurar entre las de mayor movilidad, incorporándose dos que no habían figurado (Miguel Hidalgo y Benito Juárez) en sustitución de Tlalnepantla, Nezahualcóyotl, Álvaro Obregón y Tlalpan (véase mapa "Delegaciones y municipios de alta movilidad 1983, 1994 y 2007").²⁷

Es decir, en la década de los noventa asistimos a un reforzamiento del bloque metropolitano de alta movilidad que se había definido 10 años antes y que ahora se reajustaba, casi desmembrándose, de no ser por la especie de anudamiento que realizaban las delegaciones Cuauhtémoc y Benito Juárez entre el centro-norte (GAM y Ecatepec) y la curva poniente-sur-oriente (Naucalpan, Miguel Hidalgo, Coyoacán e Iztapalapa); éste se caracterizaba por englobar áreas completamente consolidadas en

términos de vialidad y transporte, aunque también en cuanto a los ingresos de sus habitantes, así como en lo que respecta a la localización de las actividades terciarias que en ese momento se encontraban en clara expansión. Llama la atención que municipios como Tlalnepantla y Nezahualcóyotl no figurasen entre los de mayor movilidad, lo cual posiblemente se debía a su desplazamiento como las principales zonas de atracción (industria) y productoras (habitación) de viajes relacionados con la movilidad laboral de tipo pendular, típica de las ciudades con gran actividad industrial. De igual manera, el reajuste de la movilidad metropolitana hacia la consolidación de este bloque de alta movilidad dejó fuera delegaciones que habíamos considerado en 1983 y que posiblemente estaban sobreestimadas, como es el caso de Álvaro Obregón y Tlalpan.²⁸

Esta especie de “ancla” (eje que desciende desde el norte hasta el sur y se bifurca tanto al poniente como al oriente) da cuenta del papel central que juegan la vialidad y los transportes en la determinación de la movilidad, ya que sobre ella se localizan las bases estructurales de ambos sistemas, las vías de acceso controlado, los ejes viales y las carreteras federales, así como el transporte masivo de pasajeros, que entre las décadas de los ochenta y noventa alcanzó los niveles más altos de expansión (10 líneas del Metro, por ejemplo), acompañado ya por el crecimiento del automóvil particular y el microbús.

Finalmente, fuera de este bloque quedaban 36 delegaciones y municipios de baja movilidad, con porcentajes extremadamente bajos, los cuales se relacionaban con las pésimas condiciones de las vialidades primarias y el transporte colectivo de superficie, factores que inhiben la movilidad metropolitana debido a los altos costos, tanto en tiempo como en dinero, que representa para la población su desplazamiento (véase mapa “Delegaciones y municipios de alta movilidad 1983, 1994 y 2007”).

Respecto de los datos más recientes (2007) observamos que de los 21 876 210 viajes/persona/día registrados en la ZMVM, 58.4% se originaban en el DF y 41.3% en los municipios del Estado de México. Del total de los viajes producidos en el DF, 83% no salían de la entidad, mientras que 75.7% de los viajes con origen en los municipios metropolitanos se quedaban en el mismo estado; es decir, por un lado los residentes del DF generaban 17% más viajes que sus pares mexiquenses y, por otro, los residentes capitalinos se desplazaban fuera de su entidad 7% menos que quienes residían en los municipios metropolitanos. De lo anterior se desprende una primera impresión en dos sentidos: 1) como lo ha planteado Connolly (2009), la población del DF se encuentra en una situación de mayor movilidad que los municipios metropolitanos; y 2) los residentes de los municipios mexiquenses tienen una movilidad que, de alguna manera, está condicionada por el DF, en tanto que éste concentra las actividades urbanas de mayor atracción de viajes.²⁹

Viajes producidos, atraídos e internos, por delegación o municipio (2007)

Rangos*	Delegaciones y municipios	Viajes		
		Producidos	Atraídos	Internos
	ZMVM1	21,954,157	21,954,157	8,866,130
	Delegaciones del DF	12,812,174	12,833,615	4,596,471
	Municipios del Estado de México	9,064,036	9,028,821	4,268,978
	<i>Iztapalapa</i>	1,821,880	1,812,574	878,538
	<i>Cuauhtémoc</i>	1,685,565	1,695,206	358,903
	<i>Gustavo A. Madero</i>	1,449,508	1,453,531	661,145
Muy Alto	<i>Ecatepec de Morelos</i>	1,442,070	1,439,748	808,521
Alto	<i>Coyoacán</i>	1,100,687	1,103,951	377,247
	Benito Juárez	982,823	986,277	258,559
	Álvaro Obregón	954,818	954,641	405,635
	Miguel Hidalgo	941,989	941,402	229,369
	Naucalpan de Juárez	938,254	937,117	495,795
	Nezahualcóyotl	901,547	897,062	351,756
	Tlalpan	854,410	853,662	380,939
Medio	Tlalnepantla de Baz	842,161	842,457	303,857
	Venustiano Carranza	648,620	656,503	159,968
	Azcapotzalco	646,293	649,253	217,618
	Cuautitlán Izcalli	558,679	557,062	316,184
	Iztacalco	490,265	491,666	116,800
	Atizapán de Zaragoza	476,829	474,526	213,137
Bajo	Xochimilco	394,415	394,941	191,054
	Tultitlán	349,050	344,700	123,280
	Coacalco de Berriozábal	339,034	338,947	163,200
	AMC III	324,212	324,615	178,162
	Ixtapaluca	320,774	315,747	152,666
	Chimalhuacán	300,783	298,287	110,511
	Tecámac	285,837	283,872	149,227
	Tláhuac	278,465	277,306	106,674
	Texcoco	267,934	266,150	180,931
	Cuajimalpa de Morelos	248,262	248,984	119,184
	La Magdalena Contreras	234,456	234,041	94,440
	Huixquilucan	204,456	204,118	84,120
	Nicolás Romero	202,503	201,364	100,880
	Chalco	202,271	202,770	100,906
	La Paz	185,052	184,602	61,849
	Chicoloapan de Juárez	155,677	152,661	59,430
	Valle de Chalco Solidaridad	151,922	149,909	41,276
	Cuautitlán	124,140	123,204	41,867
	AMC II	103,010	103,800	44,176
	AMC IV	97,263	96,111	40,690
	AMC V	95,108	95,172	31,462
	AMC VII	80,252	80,499	44,315
	<i>Milpa Alta</i>	79,718	79,677	40,398
	AMC VI	63,319	62,505	36,944
	<i>Fuera de la ZMVM2</i>	61,125	72,254	-
Muy Bajo	AMC I	51,899	51,816	33,836
	<i>No especificado</i>	16,822	19,467	681

Encontramos variaciones importantes en términos de la distribución de los viajes producidos en cada una de las delegaciones y municipios metropolitanos,³⁰ de tal manera que las cuatro demarcaciones con mayor número de viajes producidos, en los rangos “alto” y “muy alto”, fueron: Iztapalapa, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero y Ecatepec, con valores por arriba de 1.113 millones de viajes diarios (en el caso de Iztapalapa casi dos millones), absorbiendo en conjunto 30% de todos los viajes de la ZMVM, casi 40% del DF y 16% de los municipios metropolitanos. En el otro extremo (en los rangos “bajo” y “muy bajo”), se encuentran 23 demarcaciones y las siete áreas de municipios conurbados (AMC) que la encuesta definió y que, a su vez, sumaban 21 municipios; todas ellas generaban menos de 700 000 viajes diarios cada una (e incluso 24 menos de 350 000 viajes) y, en conjunto, alcanzaban 36.3% del total de viajes de la metrópoli, 23.5% del DF y 54.5% de los municipios mexiquenses (véase cuadro 2).³¹

Como se puede apreciar, la distribución de los viajes por demarcación y AMC estaba muy polarizada: por un lado, cuatro delegaciones y municipios (rangos “alto” y “muy alto”) absorbían 30% de total de los desplazamientos, ocho en un rango medio participando con otro 34.3%, mientras que 44 demarcaciones generaban el restante 36% de los viajes. Esta distribución territorial de los viajes de 12 demarcaciones constituye el bloque ampliado de alta movilidad, un bloque mayoritariamente capitalino que refuerza la idea de que los habitantes del DF se mueven más que los de los municipios metropolitanos, presentando una correlación con las densidades brutas más altas del periodo 2000-2010, por ejemplo, al tomarse en cuenta los datos referidos a unidades administrativas completas, como Tlalpan, Álvaro Obregón y Naucalpan de Juárez, las cuales cuentan con amplias áreas no urbanizadas, dicho bloque se distorciona hacia el sur y el poniente (véanse mapas: “Delegaciones y municipios de alta movilidad 1993, 1994 y 2007”, y “Viajes producidos en la ZMVM 2007”).³²

En torno a este bloque metropolitano de alta movilidad se distribuyen el resto de las delegaciones y municipios con menor movilidad de la Zona Metropolitana, algunos de ellos cuestionando fuertemente su inclusión como parte de la ZMVM; tal es el caso de las agrupaciones de municipios identificadas en la EOD 2007 como Áreas de Municipios Conurbados (AMC), ya que cada una participaba con menos de 1% del total de viajes (véase mapa “Viajes producidos en la ZMVM 2007”).

Por su parte, al comparar estos datos con los de 1994, Priscilla Connolly establece que:

[...] para 2007, el índice de movilidad promedio de viajes por hogar ha bajado notablemente en todas las delegaciones del DF, pero sobre todo en las que tenían mayores índices de movilidad en 1994 [...]. Por lo general, en las dos encuestas la movilidad disminuye hacia la periferia de la ZMVM (Connolly, 2009: 11).

Con ello observamos una movilidad diferencial que tiene una primera correspondencia con la concentración de la mayor y mejor oferta de servicios de transporte y vialidad en las delegaciones y municipios más consolidados, así como una segunda correspondencia inversa con las distancias que separan a los municipios de más reciente metropolización.

Sin embargo, este comportamiento se relativiza al cambiar la escala de análisis al nivel de distritos, siendo que los valores más altos de los viajes/persona/día producidos (y también atraídos) se distribuyen en torno a una franja discontinua de distritos que atraviesa a la Zona Metropolitana de norte a sur y que concentra los valores más altos (de 179 000 a 507 000 viajes producidos y de 189 500 a 509 500 viajes atraídos), con una ruptura al centro-norte del DF con valores medios. La porción del DF de esta franja está estructurada en torno a una de sus principales vialidades: la avenida Insurgentes; mientras que la porción de distritos mexiquenses se amplía y queda acotada por las carreteras a Querétaro y a Pachuca. Fuera de esta franja discontinua destacan los distritos correspondientes al municipio de Texcoco y al AMC III, que por sus dimensiones rompen con la unidad de análisis y concentran valores altos de movilidad.

Respecto de los viajes internos de cada distrito, observamos que los municipios y delegaciones metropolitanos del norte y sur concentraban los valores más altos (de 39 000 a 194 000 viajes), conformando dos grandes arcos periféricos separados por un amplio grupo de distritos centrales con pocos viajes intradistritales y que se desborda hacia el oriente y poniente de la ZMVM (véase cuadro "Viajes producidos, atraídos e internos por delegación o municipio, 2007"). Nuevamente, este comportamiento de los viajes a nivel distrital nos induce a pensar en una movilidad diferencial: una alta movilidad transdistrital en las áreas de vieja consolidación urbana y una mayor movilidad intradistrital en los municipios y delegaciones de más reciente metropolización.

Como una primera conclusión podemos establecer que en todo el periodo hemos asistido a la conformación de un patrón de movilidad escindido entre un bloque de entidades de alta movilidad, que ha tendido a mantenerse en dichos niveles y que se está ampliando en su porción capitalina en función de un sistema vial y de transporte consolidado, y un gran bloque de municipios y delegaciones de baja movilidad en el que los viajes internos tienen un peso significativo respecto de los metropolitanos, soportados por sistemas de vialidad y transporte deficientes y caros.

Si la expansión física de la ciudad implica indefectiblemente un incremento en el número de kilómetros de vialidades, entonces con la aparición de cualquier fraccionamiento, unidad, conjunto habitacional o colonia popular, por ejemplo, se están sumando al sistema vial de la ZMVM un número variado de nuevas vialidades, hecho que implica una dificultad a la hora de intentar establecer una cuantificación del espacio urbano destinado a la circulación de personas y vehículos. Sin embargo, consideramos factible identificar, sino la totalidad del entramado vial, sí el conjunto de vialidades que dan estructura a todo el sistema vial metropolitano.

Partimos de reconocer que dicho sistema es el resultado de un largo proceso de apertura, adecuación e incorporación tanto de viejos caminos como de la clausura, entubamiento o desecado de canales, arroyos y ríos que tuvieron una presencia y un papel fundamental en la geografía del valle (Garza y Damían, 1991). De igual manera, es importante destacar que la estructura vial es el resultado de una intervención pública diferencial de los distintos niveles de gobierno que tienen incidencia en la ZMVM (aunque también privada): la de los municipios y delegaciones, la intervención de los gobiernos del DF y del Estado de México, así como las obras viales promovidas por el gobierno federal o instancias de carácter metropolitano.³³

Desde esta perspectiva, el proceso de metropolización implica también un proceso paralelo de “vialización” de la ciudad, es decir, de la transformación de los espacios públicos en vías para la circulación física de personas y vehículos —con un aumento, entre estos últimos, del tipo motorizado—, de acuerdo con la misma expansión metropolitana. De este modo, la gran mayoría de las aperturas, adecuaciones, ampliaciones y modificaciones del trazo de las calles, calzadas, avenidas, arterias bulevares, viaductos y circuitos realizados a lo largo del siglo XX han tenido como objetivo el mejoramiento de la vialidad de la ciudad, es decir, la refuncionalización de los espacios para la circulación vehicular y motorizada.

En 1982, el sistema vial del DF se encontraba estructurado por nueve vialidades primarias de acceso controlado (Viaducto Miguel Alemán, Viaducto Río Becerra, Calzada de Tlalpan, Anillo Periférico poniente, Circuito Interior, Radial Aquiles Serdán, Radial Río San Joaquín, Insurgentes Norte y Eje Central Norte), que en conjunto sumaban 87.38 km; así como por un sistema de 21 ejes viales con una longitud de 383.1 km. El Plan de Vialidad y Transporte del DF (1976-1982) había contemplado, como parte de su propuesta para enfrentar el problema de la saturación vial de la ciudad, la construcción de 34 ejes viales: 17 de norte a sur y 17 de oriente a poniente, con una longitud total de 533 km (Ziccardi, 1989).³⁴

Con estas últimas obras transversales, que complementaron los subsistemas radial y periférico, se conformó una estructuración vial primaria que privilegiaba los flujos vehiculares tanto del transporte particular como del público (los ejes viales incluían carriles para los autobuses del transporte colectivo, incluso en contraflujo), sobre vialidades primarias que fueron ampliadas y modificadas en su trazo longitudinal y en la amplitud del arroyo vehicular, condicionando así las

formas de movilidad y los sistemas de transporte público, principalmente del DF. Este nuevo entramado vial encontraba cierta articulación con el viejo sistema carretero, junto con las vialidades primarias que se habían construido en los municipios metropolitanos: Vía Morelos, Vía TAPO, Gustavo Baz, Los Reyes-Texcoco, Avenida Central, López Portillo, Santa Mónica y Circunvalación Poniente (Garza y Damían, 1991), con lo que se reforzó el proceso de metropolización.

Habiendo surgido como una alternativa para el descongestionamiento vial del área central de la ciudad de México (Centro Histórico), los ejes viales se inscriben dentro de una lógica que lejos de resolver los conflictos viales, los incitan al promover el uso del automóvil, el cual, en lo inmediato, ve incrementar su velocidad promedio, para luego disminuirla al saturarse dichas vialidades por el nuevo afluente vehicular.³⁵ Legorreta y Flores (1989) caracterizan la situación del sistema vial en la década de los ochenta como insuficiente, debido al reducido número de estacionamientos y a la falta de continuidad de muchas vialidades y obras inconclusas, lo cual afectaba profundamente al sistema de transporte público.

Entre las obras inconclusas destacaban, para 1988, el Periférico con 44.3 km, y el Circuito Interior con 24.5 km, obras interrumpidas en 1968 y 1982, respectivamente. Por su parte, el Gobierno del Estado de México invirtió en su momento en obras viales, entre las que podemos mencionar aquellas que se distinguen por dar acceso al DF, como la carretera a Pachuca, la prolongación del Periférico sobre la carretera a Querétaro, la calzada Vallejo-Parque Vía-Gustavo Baz (norte), Vía Tapo-Texcoco e Ignacio Zaragoza (oriente), Constituyentes-Toluca y Ávila Camacho-Chimalpa (poniente) (Legorreta, 1989).

En la década de los noventa, la apuesta por volver “viable” a la ciudad se corresponde con la disminución de las inversiones destinadas a la ampliación del sistema de transporte masivo iniciada en 1969 con la construcción del Metro, y que en la década de los ochenta tuvo su mayor expansión territorial. La lógica de ampliación y adecuación de vialidades preexistentes (algunas vialidades radiales construidas en la década de los setenta se convirtieron en vías de acceso controlado) para dar cobijo a más vehículos se complementó con la construcción de pasos elevados y deprimidos en los cruceros de mayor conflictividad, de manera que durante la regencia 1988-1994 se construyeron al menos 20 puentes vehiculares: seis para cruzar la calzada Ignacio Zaragoza, tres sobre Tlalpan, dos en Periférico (Palmas y Av. Tláhuac), cinco sobre el Eje 3 Oriente, uno en el Yaqui (salida a Toluca), y tres más en Oceanía y Circuito Interior, Francisco del Paso y San Lázaro, avenida Aragón y avenida Central (Sánchez, 1999).

Habría que destacar que una parte importante de estos pasos elevados y deprimidos obedeció a adecuaciones viales propiciadas por el paso del Metro (Línea A y 8, por ejemplo), que impidió el flujo vehicular continuo sobre las vialidades preexistentes. Sin embargo, estas obras dan cuenta de una forma particular de enfrentar los problemas de vialidad y transporte, y que anteriormente no había aparecido; esto se debe a que al privilegiarse el transporte masivo, el Metro se construyó sustancialmente de forma subterránea o elevada, manteniendo los pasos a nivel y reorientando el flujo vehicular hacia ciertos cruces viales.³⁶

Así, para 1998 Espinoza (2003) reportaba que el sistema vial del DF contaba con 930 km de vialidades primarias, de las cuales 148 km correspondían a vías de acceso controlado. Por su parte,

el Programa Integral de Vialidad y Transporte 1995–2000 (versión 1999) reconocía un sistema vial basado en 929.75 km de vialidades primarias y 8 000 km de vialidades secundarias. Cuatro años después, la misma Setravi (2003) reportaba que la red vial del Distrito Federal estaba constituida en sus componentes principales por esos 930 km de vialidades primarias y 9 229 km de vialidades secundarias; al parecer, se había incrementado la red secundaria en 1 229 km en unos cuantos años (véase cuadro “Estructura vial del DF 1995-2001-2006”).³⁷

En lo que respecta a los municipios metropolitanos, desafortunadamente aún no se ha elaborado una cuantificación que permita establecer la evolución de su sistema vial, pero podemos establecer que dicho sistema se ha constituido históricamente con base en el conjunto de carreteras federales y estatales que han comunicado a la ciudad de México con las principales ciudades de la región centro del país. En este sentido, la estructura vial primaria mexiquense ha sido el producto de una serie de obras de adecuación, ampliación y, en menor medida, de apertura de nuevas vialidades; tal es el caso de la carretera México-Querétaro, que ha sido intervenida reiteradamente para dar cobijo a la movilidad metropolitana, además de la regional.

Por otra parte, el hecho de que la ciudad capital del Estado de México se encuentre fuera de esta zona metropolitana ha ocasionado que los municipios metropolitanos no cuenten con los recursos financieros que les permitan llevar a cabo obras viales por sus altos costos, a excepción de la última década, durante la cual se ha presentado un gasto importante en este rubro. Por ello sostenemos que la estructura vial de la ZMVM, hasta la década de los noventa, inclusive, se encontraba fragmentada en dos subsistemas desiguales en términos cuantitativos y cualitativos, correspondientes a las dos entidades federativas en cuestión. Lo anterior se reforzará cuando consideremos los sistemas de transporte que han operado en todo el periodo.

Estructura Vial del DF 1995-2001-2006 (km)

Vialidades	1995-2000	2001-2006 y 2006-2012*
Periférico	92.70	58.83
Circuito Interior	43.70	42.98
Calzada de Tlalpan	18.75	17.70
Viaducto	13.55	12.25
Viaducto R. Becerra	1.80	1.87
Calzada I Zaragoza	14.70	14.12
Radial Aquiles Serdán	9.45	9.80
Radial Río San Joaquín	5.40	5.46
Gran Canal	10.50	8.41
<i>Subtotal de Acceso Controlado</i>	<i>210.55</i>	<i>171.42</i>
<i>Ejes Viales</i>	<i>514.20</i>	<i>421.16</i>
<i>Arterias Principales</i>	<i>205.00</i>	<i>320.57</i>
<i>Total de la Vialidad Primaria</i>	<i>929.75</i>	<i>913.152</i>
<i>Total de la Vialidad Secundaria</i>	<i>8,000.00</i>	<i>9,269.062</i>
TOTAL	8,929.75	10,182.212

* Este Programa presenta los mismos datos que la versión 2001 -2006 (aunque solamente los subtotales), definiendo el último tipo como *Vialidades Secundarias y Otras*.

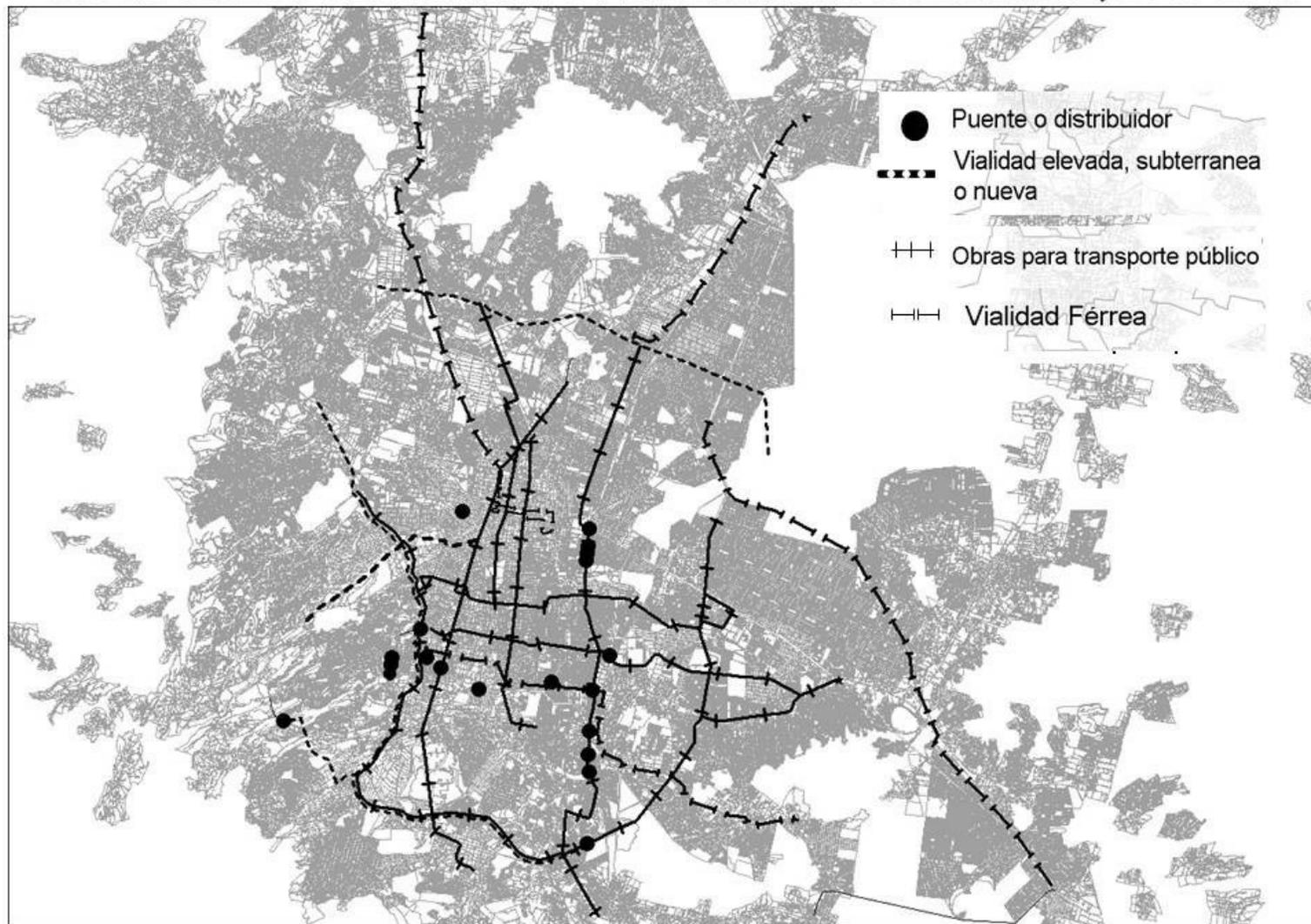
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de (Setravi 1999, 2001 y 2010).

Con lo anterior podemos visualizar el lugar y la capacidad que tiene el automóvil (esto es, la industria automotriz) para definir tanto las políticas de vialidad y transporte como los presupuestos de obras públicas, lo cual ha permeado a las autoridades durante todo el periodo 1980-2010. Esta influencia quedó claramente de manifiesto al plantearse que la estructura vial “no corresponde con el crecimiento del parque vehicular en el DF, donde diariamente circulan casi tres millones de automóviles y cada año se incorporan 180 mil más” (*La Jornada*, 24 de enero de 2003) y, por lo

tanto, es necesario incrementar y ampliar las vías para la circulación de los automóviles. En esta misma línea se encuentra la construcción de distribuidores viales y segundos pisos de los años 2000, que bajo la presunción de “agilizar el tránsito” y evitar al máximo el consumo de combustible, se multiplicaron por todo el Distrito Federal y, posteriormente, en los municipios mexiquenses de la Zona Metropolitana.

Sin embargo, es ampliamente conocido que estas obras solamente funcionan a corto plazo y que, como lo advirtiera Charles Correa en 1989: “la facilidad de movimiento fomenta más viajes, por lo que las vías vuelven a quedar colapsadas”; del mismo modo, elevar la velocidad promedio de los vehículos no disminuye la emisión de contaminantes, sino que sustituye unas emisiones por otras, como lo ha demostrado el químico Mauricio Caselli (2000).

OBRAS VIALES REALIZADAS Y PROYECTADAS EN LA ZMVM, 2000-2010



Entre 2000 y 2011 se construyó un importante número de puentes y distribuidores viales en diversos puntos de la ciudad, entre los cuales destacan, por sus dimensiones, los siguientes: los distribuidores viales de San Antonio, Zaragoza, San Lázaro, y Calle 7–Av. Chimalhuacán; los seis ejes troncales metropolitanos (Muyuguarda, Heberto Castillo, Ermita Iztapalapa, Taxqueña, Zaragoza, Oceanía y Texcoco); los cuatro correspondientes al Eje 5 Poniente; y el puente vehicular Castorena Yaqui–San José (véase mapa “Obras viales realizadas y proyectadas en la ZMVM, 2000-2010”).

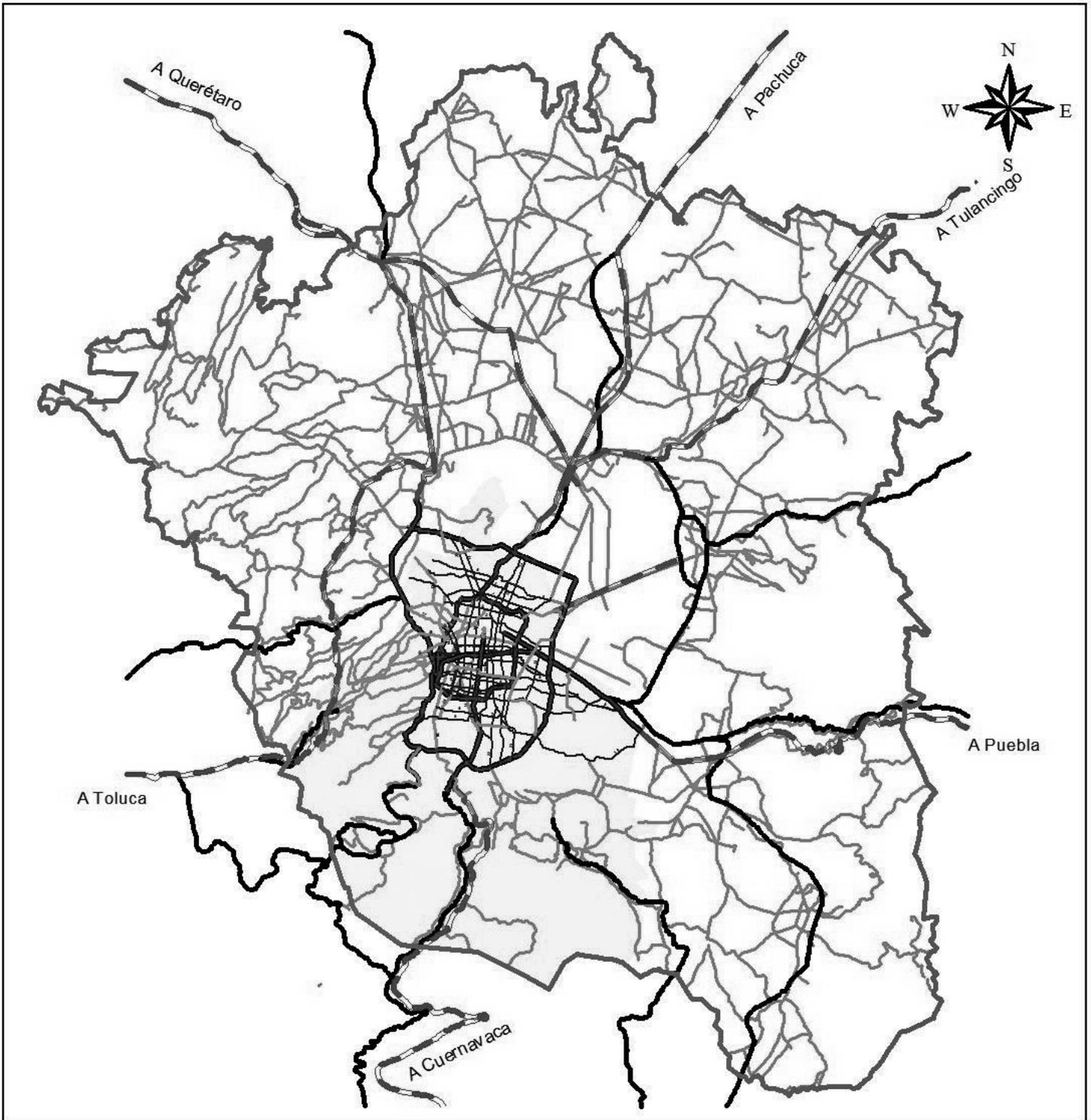
A pesar de la importancia que tienen estas obras viales en la movilidad metropolitana, son los controvertidos segundos pisos las obras infraestructurales de mayor magnitud, tanto por la expectativa que han generado en tanto solución hipotética a los congestionamientos vehiculares, como por la supuesta revitalización de la economía capitalina que traerían dichas obras. Entre éstas podemos mencionar el segundo piso del Periférico (San Antonio-San Jerónimo) en el DF, el Viaducto Bicentenario (Toreo de Cuatro caminos a Vía Gustavo Baz/Lomas Verdes) en el Estado de México; así como las recientes obras emprendidas por el GDF para dar continuidad al primer tramo del segundo piso del Periférico hacia el norte (San Antonio-Cuatro Caminos) y conectar con el Viaducto Bicentenario, y al sur con la construcción del tramo San Jerónimo-Viaducto Tlalpan y Muyuguarda (que se suspendió antes de llegar a este distribuidor). Estas últimas se han construido mediante el esquema de colaboración público-privada, concesionadas a empresas privadas y que operan mediante un cobro de cuota al usuario, lo cual restringe su uso a sectores de usuarios de ingresos altos.

Otras vialidades importantes construidas en el periodo son: la vialidad metropolitana Cuautitlán Izcalli-Tultitlán-Tultepec-Coacalco-Ecatepec, el boulevard Reforma-Túnel Echanove-Toluca, así como la autopista urbana, que prolonga los puentes de Los Poetas para comunicar el complejo Santa Fe con el Periférico Sur a la altura de Luis Cabrera, concesionado al capital privado y de cuota. EL GDF propuso también la construcción de un túnel de cuota entre Santa Fe y un punto indeterminado de Reforma, que no logró atraer a los capitales privados necesarios para su construcción. En la actualidad (julio de 2014), están en proyecto otras obras viales para el automóvil, entre las que destacan: la prolongación de la vía de cuota de Periférico al oriente a partir del distribuidor vial de Muyuguarda; la prolongación de Río Churubusco hasta avenida Revolución mediante puentes y túneles; y la recientemente anunciada vialidad en dos y tres pisos de 10 km, que conectaría Periférico con el conjunto corporativo Santa Fe, superponiéndose en un tramo de cinco kilómetros, con el tren rápido ciudad de México-Toluca, también en proyecto (*Reforma*, 24 de julio de 2014: 1).

Con lo anterior podemos darnos una idea del entramado (o maraña) vial que constituye la infraestructura que soporta la gran mayoría de los desplazamientos metropolitanos basados en vehículos de combustión interna. La estructura básica de dicho sistema vial se puede observar en el mapa “Estructura vial de la ZMVM en 2011”.

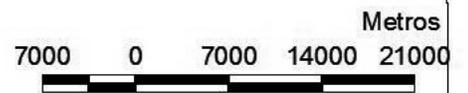
La apuesta que los gobiernos del DF y del Estado de México han hecho por la movilidad en automóvil tiene tres vertientes: las vialidades en segundo piso, que han despertado diversos cuestionamientos y protestas de numerosos sectores organizados de la sociedad (asociaciones de vecinos, ONG, grupos ambientalistas, académicos, etc.); las vialidades urbanas de cuota, concesionadas a empresas privadas, que tienen un carácter excluyente y elitista en su uso; y la prioridad otorgada a la conectividad del sector poniente de la ZMVM, la de más altos ingresos de la metrópoli y donde se ubican las mayores inversiones recientes del capital inmobiliario-financiero.

Estructura vial de la ZMVM al 2011



Simbología

- | | | |
|--|--|--|
| | | |
| | | |
| | | |



Escala: _____ 1:300,000
 Proyección: _____ UTM
 Cuadrícula: _____ UTM a cada 20,000m
 Fecha elaboración: _____ Febrero 2012

Fuente: Elaboración propia, en base a datos tomados de la Secretaría de Transporte y Vialidad (Setravi) 1999, Setravi 2010, Google 2011, Guía Roji 2010, Secretaría de Transporte de Gobierno del Estado de México 2010, y Secretaría de Desarrollo Metropolitanos 2010.
 Elabore: Mtra. Díaz Flores Laura Olivia

En las decisiones gubernamentales, el peso de la industria de la construcción ha sido mucho mayor que el de la sociedad civil, con lo que el impulso al uso del automóvil particular se ha fortalecido a pesar de las dificultades que representa el querer movilizar a la población utilizando este medio de transporte. También podemos ver cómo la apuesta por las vialidades para el automóvil ha implicado la reducción y la transformación del espacio público metropolitano y su correlato, la pérdida de lugares de encuentro, de apropiación libre por los ciudadanos, a favor de los ámbitos para la circulación; además, los desplazamientos a pie o en vehículos no motorizados han quedado rezagados al reducirse las dimensiones de banquetas y camellones a favor del arroyo vehicular, o al ser éstos invadidos por los automóviles que se estacionan sobre ellos.

El ascenso del auto en las últimas tres décadas ha sido propiciado por una política de transporte que ha abandonado progresivamente las modalidades de traslado público y masivo, para establecer en su lugar un sistema de transportación privado y público basado en vehículos de baja capacidad como veremos a continuación.

5.3. El sistema de transporte

Así como la expansión de la Zona Metropolitana está intrínsecamente vinculada con la apertura de nuevas vialidades, los sistemas de transporte de pasajeros guardan también una relación estrecha con ella. Sin embargo, su relación no es lineal; pareciera más bien obedecer a un comportamiento cíclico, donde la expansión física de la ciudad exige nuevas posibilidades de traslado. Una vez satisfecha esta demanda, la nueva ampliación de los sistemas de transporte propicia la ocupación de áreas periféricas susceptibles de urbanizar para, entonces, volver a iniciar una nueva demanda de transporte para satisfacer los requerimientos de sus ocupantes.

Sin embargo, este “jalonamiento” que la expansión urbana ejerce sobre el transporte muestra ritmos diferenciados en función de la coyuntura económica y de los intereses de los grupos privilegiados de la industria del transporte, por lo que la ampliación del sistema de transporte metropolitano puede caracterizarse en ciertos periodos por la incorporación de nuevas tecnologías o, por el contrario, por el reforzamiento de los tipos y modos de transporte ya consolidados, independientemente de su funcionalidad y adecuación a los patrones de movilidad metropolitana.³⁸ Bernardo Navarro lo planteó, en su momento, en estos términos:

Es interesante señalar que al Metro se le asigna a priori la cualidad de impulsar la densificación de las ciudades en las cuales se implanta. Sin embargo, durante la década de los años setenta en la capital mexicana lo que efectivamente ocurrió con la introducción y desarrollo del Metro, junto con los sistemas ramales asociados de autobuses y taxis colectivos fue la incorporación del suelo rural en el límite del área urbana, el tren metropolitano favoreció la accesibilidad del límite urbano. Se ha potenciado por esta vía, el patrón de crecimiento horizontal de la metrópoli (Navarro, 1991: 252).

Con una larga historia que se remonta hasta el siglo XIX, el sistema de transporte urbano de la ZMVM se ha sustentado fundamentalmente en el transporte capitalino, al cual se han sumado las alternativas que fueron surgiendo en los municipios metropolitanos, para posteriormente dar paso a subsistemas mexiquenses y, más recientemente aun, alternativas claramente metropolitanas, producto de cierta coordinación entre los gobiernos del DF y del Estado de México. En los primeros años de la década de los ochenta, el transporte urbano metropolitano presentaba ya una reconfiguración sustancial respecto de las formas en que había estado operando. Por un lado, había dejado atrás los mejores años de la paraestatal Servicios de Transportes Eléctricos (tranvía y trolebuses), así como el corporativismo y los grandes negocios de la Alianza de Camioneros a la que en 1981 se le habían revocado las concesiones, conformándose, en su lugar, la empresa pública Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100.

En 1982, la red del Sistema de Transporte Colectivo Metro, iniciada en 1969, alcanzaba 78.8 km y 80 estaciones, y realizaba 11% de los traslados cotidianos, después de haber pasado por un primer

momento de estancamiento entre 1971 y 1976, para reanudar su expansión en la década de los ochenta. Por su parte, el transporte de pasajeros de baja capacidad, basado en taxis, se había incrementado de manera sustancial al expandirse por toda la zona metropolitana la modalidad de taxis colectivos de ruta fija (peseros), los cuales tenían la virtud de penetrar en áreas de reciente urbanización, donde el resto de los subsistemas no ofrecían su servicio (Rodríguez y Navarro, 1999).

En el cuadro “Crecimiento del STC Metro (1969-2009)” se muestra la evolución de éste desde su aparición en el sistema de transporte público en 1969 hasta 2010, donde claramente podemos apreciar como las distintas fases de su desarrollo. El impulso inicial de los primeros tres años, que derivó en 36 km en dos líneas, se vio seguido de un estancamiento: 11 km de la Línea 3 en nueve años. La década de los ochenta se impone como el momento de despegue y desarrollo de gran parte de la red existente, de manera que mientras en la década anterior se alcanzaron casi 48 km con tres líneas, en los ochenta se amplía la red con 93 km adicionales y cinco líneas más.

En 1983, los autobuses urbanos continuaban a la cabeza del transporte metropolitano, absorbiendo 30% de los traslados; seguido del transporte particular, que absorbía 19%, mientras que los autobuses suburbanos, que cubrían a los municipios metropolitanos, representaban 16% y el Metro 11.4%. En 1994 estos porcentajes se habían modificado sustancialmente: el Metro aumentó a 13%; los autobuses urbanos, por el contrario, descendieron a 6.7%; los autobuses suburbanos lo hicieron hasta 3.5%; de igual manera, el transporte particular redujo su participación al colocarse en 16.7%; sin embargo, los taxis colectivos eran el modo de transporte por excelencia de la ZMVM, al pasar de menos de 13% en 1983 a 55% en 1994 (Rodríguez y Navarro, 1999).

En la década de los ochenta, la política de los ejes viales y la ampliación y conclusión de otras obras viales reflejaba la capacidad de inducción del automóvil en la motorización de los traslados cotidianos, proceso que se vio favorecido por el abandono de los sistemas eléctricos diferentes al Metro y el desmantelamiento de la recién creada R-100. Paradójicamente, la expansión de la red del Metro, alternativa de transporte masivo, se acompañaba de la difusión de una alternativa de baja capacidad: combis y microbuses.

Durante los noventa, por otro lado, disminuyó drásticamente el ritmo de crecimiento de la red del Metro, incrementándose sólo en tres nuevas líneas que sumaban 50 km, es decir, la red tuvo un crecimiento de 50% respecto de la década anterior (véase cuadro).

Crecimiento del STC -METRO (1969 -2009)

Periodo	Línea	Nº de Estaciones	Tramos	Fecha de Inauguración	Kms.
Hasta 1979	1	19	ZARAGOZA - OBSERVATORIO	1969 -1972	16.55
	2	22	TASQUEÑA - TACUBA	1970	19.42
	3	11	HOSPITAL GENERAL - INDIOS VERDES	1970 -1979	11.73
<i>Subtotal 1</i>	3	52			47.7
1980 -1989	3	10	HOSPITAL GENERAL - UNIVERSIDAD	1980 -1983	11.88
	4	10	MARTIN CARRERA - SANTAANITA	1981 -1982	10.75
	5	13	PANTITLAN - POLITECNICO	1981 -1982	15.68
	6	11	EL ROSARIO - MARTIN CARRERA	1983 -1986	13.95
	1	1	ZARAGOZA - PANTITLAN	1984	2.277
	2	2	TACUBA - CUATRO CAMINOS	1984	4.009
	7	14	BARRANCADEL MUERTO - EL ROSARIO	1984 -1988	18.78
	9	12	PANTITLAN - TACUBAYA	1987 -1988	15.38
<i>Subtotal 2</i>	5	73			92.69
1990 -1999	A	10	PANTITLAN - LA PAZ	1991	17.19
	8	19	GARIBALDI - CONSTITUCIÓN DE 1917	1994	20.08
	B	13	BUENAMSTA - VLLADE ARAGON	1999	12.14
<i>Subtotal 3</i>	3	42			49.41
2000 -2012	B	8	VLLADE ARAGON - CIUDAD AZTECA	2000	11.58
				2012	25.10

Mientras tanto, se aplicó una política de privatización del servicio de transporte de pasajeros de superficie al disminuir la participación de los autobuses de la R-100 hasta su cierre debido a que la empresa se declaró en quiebra, a la reducción paulatina del servicio de trolebus (los tranvías desaparecieron en los ochenta y, en su lugar, quedó solamente la línea del tren ligero Taxqueña-Xochimilco), al promoverse un sistema basado en la multiplicación de concesiones a sujetos privados que continuaron operando con unidades de baja capacidad y que llegaron a representar 49% de los traslados en el periodo de la regencia de Camacho Solís y 75% durante la administración de Espinosa Villareal (Rodríguez y Navarro, 1999).

Sistemas de Transporte Público en el DF (2003)

Sistema de Transporte	Cobertura (Km)	Líneas o Rutas	Nº de Unidades	Nº de Pasajeros en día laboral
STC-Metro	200	11	302 a	4,200,000
Servicio de Transportes Eléctricos (STE)	422.14	17	344 b	
	13	1	12-15 a	
Total eléctrico			661	
Red de Transporte de Pasajeros (RTP)	3,061	100	1,400 c	750,000
Organizaciones y empresas del transporte concesionado	3,000	9	1,197 c	1,200,000
		97		
Taxis de ruta fija (colectivos)			27,928d	
Taxis libres y de sitio			102,110e	1,100,000
Total combustión interna			132,635	

Notas: a: Trenes, b: Trolebus es, c: Autobuses, d: Microbuses, e: Automóviles.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de (setravi, 2003)

Al iniciarse los años 2000, el sistema de transporte metropolitano continuó con la tendencia de privatización y motorización. En el caso del DF se tiene registrado que en 2003, por ejemplo, dicho sistema operaba con 200 km del Metro en 11 líneas y 13 km de tren ligero en una línea, así como 13 rutas de trolebuses, más 6 061 km de rutas de autobuses tanto de RTP (empresa que se creó tras el cierre de R-100) como de empresas privadas concesionarias. En términos del número de unidades, se consideraba que el servicio se prestaba con un total de 132 635 vehículos automotores, de los cuales 102 110 eran taxis, mientras que el servicio de transporte eléctrico se ofrecía con 646 trenes y 15 trolebuses (véase cuadro “Sistemas de transporte público en el DF (2003)”).

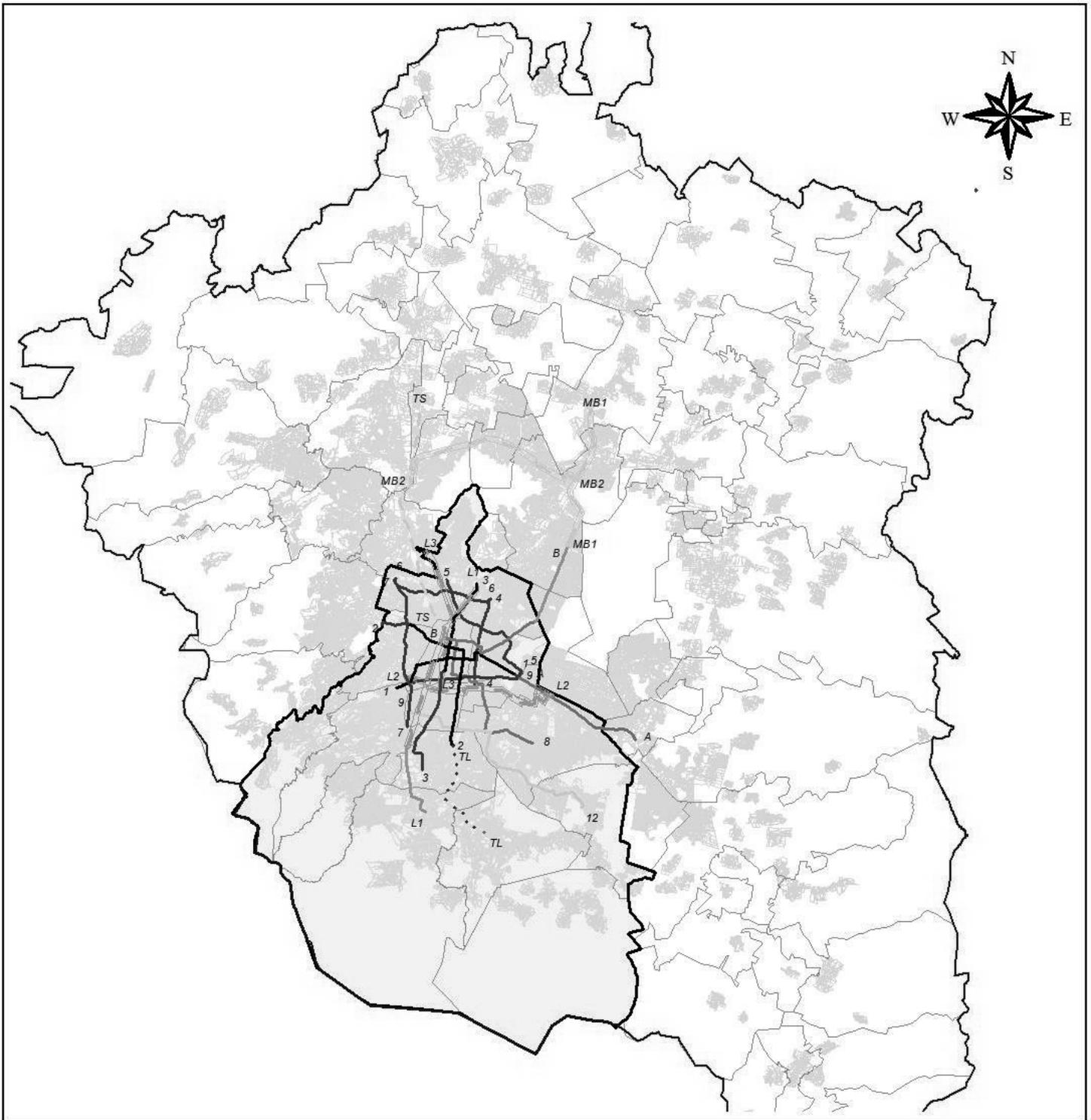
No podemos dejar de señalar que desde 2006 se ha impulsado lo que pareciera ser una nueva reestructuración del sistema de transporte metropolitano, iniciada, con mayor impulso, en el DF. Ésta se ha orientado hacia la sustitución de las pequeñas empresas privadas concesionarias que operan con microbuses en rutas y derroteros estratégicos de la ciudad, por una sola empresa de mayor tamaño, con la novedad de operar un subsistema de transporte basado en autobuses articulados de gran tamaño que circulan por un reducido conjunto de “corredores viales” por carriles exclusivos. La alternativa ofrecida es el muy difundido sistema de autobús de tránsito rápido (BRT por sus siglas en inglés), que llegó a la ZMVM desde Brasil, pasando por Bogotá, Colombia, y León, Guanajuato.

Los BRT capitalinos, conocidos como Metrobús, han logrado modificar el servicio en cinco corredores del DF y se han extendido a los municipios metropolitanos con dos líneas más bajo la modalidad mexiquense (Mexibús), sumando a la fecha un total de siete líneas en operación y con significativos proyectos de ampliación que no han prosperado ante los problemas que su licitación y construcción han implicado, incluyendo la protesta de los vecinos de las rutas. Sin embargo, son una alternativa menos costosa que el Metro y los tranvías; se espera su difusión en diversas áreas de la ZMVM en los próximos años.

Finalmente, los trenes han vuelto a figurar en el escenario del transporte metropolitano: una línea más, la 12, se sumó a la red del Metro a partir de 2012, después de que en más de 10 años no se construyera kilómetro alguno del sistema. La suspensión de su operación en una parte considerable del recorrido, a inicios de 2014, por errores de construcción, puso en evidencia la fragilidad del sistema de gestión y la posible presencia de actos de corrupción. Su construcción abre nuevamente las expectativas sobre la expansión de la metrópoli, ahora en Tláhuac, el sur-oriente del DF, donde puede alcanzar importantes áreas de recarga acuífera y adentrarse en las pocas áreas de agricultura periurbana.

La otra modalidad la constituye el primer “tren suburbano”, concesionado a una empresa privada trasnacional, que corre desde 2008 de la antigua estación del ferrocarril de Buenavista, en la delegación Cuauhtémoc, hasta el municipio de Cuautitlán. Se había planteado la construcción de otras rutas de tren suburbano en el oriente de la ZMVM, pero los problemas de baja demanda y rentabilidad de la línea concesionada actual parecen haber pospuesto su realización. En ella se inició la combinación entre nodos de transporte y centros comerciales, que hoy se ha generalizado también en la Línea 12 del Metro, como otro aspecto del proceso de privatización y mercantilización en curso. El siguiente mapa muestra la amplitud de los sistemas de transporte masivo en operación en la ZMVM al año 2012.

Evolución del Sistemas de Transporte Metropolitano de alta capacidad (1979-2010).



Simbología		Periodo de construcción	
Tipo de transporte			
	Metro y Metro Férreo		1970-1979
	Metrobus y Mexibus		1980-1989
	Tren Ligero		1990-1999
	Tren Suburbano		2000-2009
			2010-2012
	Limite ZMVM		Distrito Federal
	Limite municipal		Traza urbana

10000 0 10000 20000 Metros

Escala: _____ 1:600,000
 Proyección: _____ UTM
 Cuadrícula: _____ UTM a cada 20,000m
 Fecha elaboración: _____ Marzo 2012

Fuente: Elaboración propia en base a datos tomados de la Secretaría de Transporte y Vialidad (Setravi) 1999, Setravi 2010, Google 2011, Guía Roji 2010, Secretaría de Transporte del Gobierno del Estado de México 2010, y Secretaría de Desarrollo Metropolitanos 2010.
 Elabro: Mtra. Díaz Flores Laura Olivia

Antes de cerrar este apartado nos gustaría agregar algunos datos que se desprenden de la Encuesta de Origen Destino (EOD) 2007 y que nos ayudan a dimensionar el peso de los diferentes componentes del sistema de transporte metropolitano. En lo que respecta a los tipos y modos de transporte utilizados en la ZMVM, tenemos que de los 21.9 millones de viajes diarios, 14.8 millones (67.5%) se realizaban exclusivamente en transporte público; 6.8 millones (31%) solamente en transporte privado; mientras que el resto se lleva a cabo de manera mixta, incluyendo otros tipos de transporte como el escolar, por ejemplo.³⁹ Del total de viajes que involucran únicamente al transporte público, poco más de la mitad (54.9%) utilizan un sólo modo de transporte, y el resto (45.1%) dos o más modos de transporte; los primeros son absorbidos en su gran mayoría por los vehículos del transporte público de menor capacidad: “colectivos” y taxis, que alcanzan 80.9%, mientras que los modos de transporte de mayor capacidad (Metro, tren ligero, Metrobús, trolebús, autobuses suburbanos y de RTP) solamente cubren en conjunto 20% de dichos viajes; si agregáramos a lo anterior los viajes en más de un modo de transporte público, consideramos que estas proporciones se mantendrían (cuadro “Viajes en la ZMVM por tipo y modos de transporte”).

Ahora bien, si consideramos los viajes que se realizan en un solo modo de transporte (sin importar su tipo), éstos suman 15.137 millones, de los cuales el automóvil representa 41.5%, seguido de los viajes en “colectivo” con 34.6%, el taxi con 8.8%, y el Metro con 4.4%, apenas arriba de los autobuses suburbanos (3.9%) y la bicicleta que alcanzó la cifra de 2.9% de estos viajes (Gobierno del DF *et al.*, 2008^b), con lo que nuevamente se puede percibir el predominio de los vehículos motorizados de baja capacidad sobre los de alta. A pesar de la fuerte presencia del automóvil (privado o público), el transporte colectivo continúa teniendo un importante peso en el traslado de los habitantes de la ZMVM, a pesar del desmantelamiento del sistema de transporte urbano de superficie basado en autobuses (eléctricos y de combustión interna) de alta capacidad y su acelerada sustitución por un desarticulado sistema con base en concesiones a agentes privados que prestan el servicio con vehículos de mediana y baja capacidad que, paradójicamente, se adaptan mejor, por su fácil penetración territorial, a la creciente demanda de transporte.

Viajes en la ZMVM por Tipo y Modos de Transporte

Tipo y modo de transporte	Viajes	Porcentaje
TOTAL	21 954 157	100.0
Transporte público	14 811 970	67.5
<i>En un solo modo</i>	8 131 745	54.9
Metro	664 855	8.2
Tren ligero	3 787	0.0
Metrobús	42 633	0.5
Trolebús	71 224	0.9
Autobús RTP	185 525	2.3
Autobús suburbano	589 694	7.3
Colectivo	5 243 743	64.5
Taxi	1 330 284	16.4
<i>En dos o más modos</i>	6 680 225	45.1
Transporte privado	6 806 735	31.0
<i>En un solo modo</i>	6 804 767	100.0
Automóvil	6 278 824	92.3
Bicicleta	433 981	6.4
Motocicleta	91 962	1.4
<i>En dos o más modos</i>	1 968	0.0
Transporte mixto	61 988	0.3
Otros	273 464	1.2
<i>En un solo modo</i>	200 641	73.4
<i>En dos o más modos</i>	72 823	26.6

Elaboración propia en base a (Gobierno del DF y otros, 2008^a).

5.4. El parque vehicular automotor

Respecto del parque vehicular, las cifras disponibles imposibilitan establecer claramente cuál es la situación de la ZMVM; es por ello que se requiere hacer una revisión más detallada de los distintos datos registrados en informes y artículos especializados, ya que las diferencias entre una fuente y otra son significativas. Para el caso del Distrito Federal el INEGI (2000) tenía registrado en 2000 un total de 3.372 millones de vehículos motorizados, de los cuales 3.084 millones eran automóviles, es decir, 91.5%, mientras que el resto de los vehículos tenía una participación muy reducida (véase cuadro).

Vehículos particulares registrados en el DF al año 2000

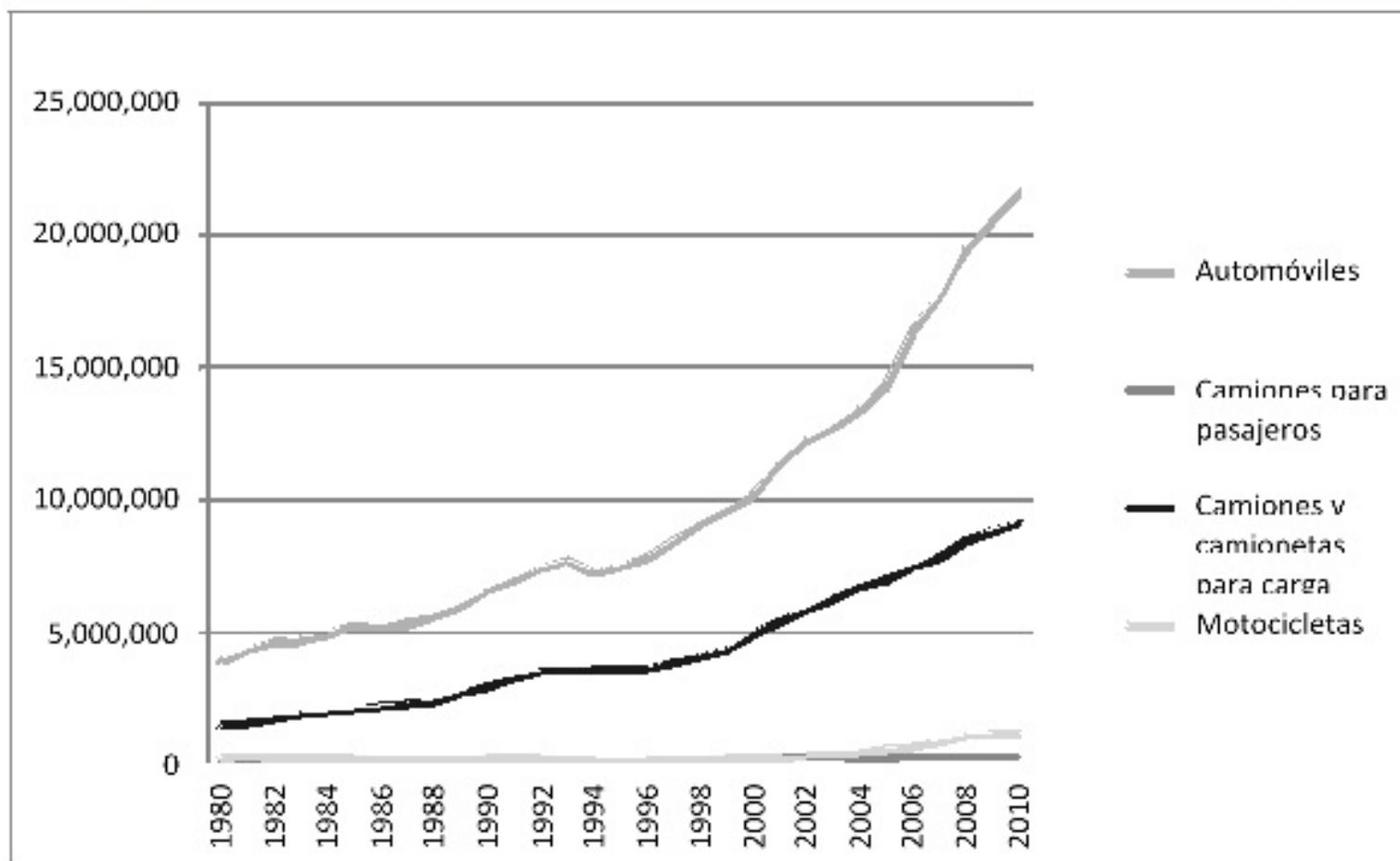
Tipo de vehículo	Unidades registradas
Automóviles	3,084,311
Camiones de carga	203,451
Motocicletas	69,943
Autobuses de pasajeros	14,384
Total	3,372,089

Fuente: INEGI, 2000.

Contradiendo los datos anteriores, el mismo INEGI (2010) ha publicado las estadísticas de vehículos de motor registrados y en circulación que nos permiten tener una información más amplia, aunque el nivel de desagregación de los mismos es la entidad federativa y no la municipal como quisiéramos; a pesar de ello, consideramos que estos datos nos ayudan a dimensionar el problema. Los datos hacen referencia a los vehículos de motor registrados en circulación, sin embargo, no se cuenta con la definición o los criterios utilizados en su elaboración, por lo que habremos de tomarlos en cuenta con alguna reserva.⁴⁰

El primer dato tiene que ver con el lugar que ocupan tanto el DF como el Estado de México en el total nacional de vehículos motorizados registrados. Al respecto, podemos destacar que en 1980 se tenían registrados, a nivel nacional, 5 758 330 vehículos (3 950 042 automóviles); 30 años después, esta cifra se elevó a 32 338 820 vehículos (21 639 633 automóviles) (véase gráfica). En este mismo sentido, el DF contaba en el primero de estos años con 1 869 808 vehículos (32.5%) y en 2010 con 4 166 756 (12.9%), mientras que el Estado de México contaba con 317 938 (5.5%) y 3 223 313 (9.9%), respectivamente.

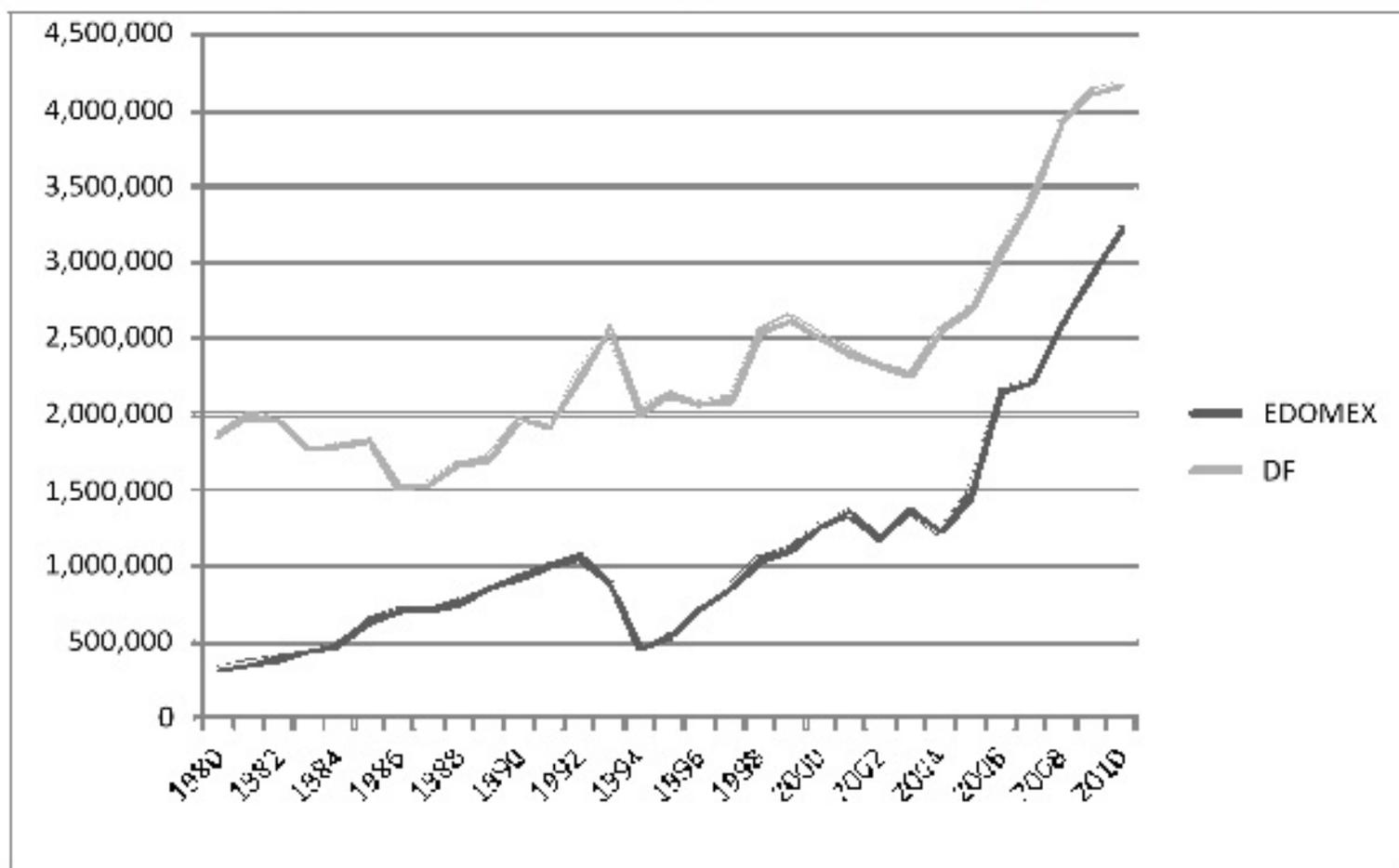
Participación de vehículos automotores a nivel nacional (1980 -2010)



Fuente: INEGI (2011).

La evolución del parque vehicular registrado para cada una de estas dos entidades muestra un acelerado incremento en la última de las tres décadas analizadas: el Distrito Federal pasó, en 30 años, de un total de 1 869 808 a 4 166 756, mientras que el Estado de México pasó, en el mismo periodo, de 317 938 a 3 223 313. Si bien en estos 30 años podemos identificar un incremento total del parque vehicular registrado en ambas entidades, llama la atención el comportamiento irregular del DF y los cambios bruscos presentados. Así, a partir de 1981 podemos identificar una caída en el número de vehículos registrados que sólo logra reponerse hasta 1986, año en que nuevamente crece el registro; posteriormente, se da una caída de seis años en 1993, para subir de nuevo en 1999 y volver a caer en 2003. A partir de ese punto, el número de vehículos registrados en el DF se incrementará rápidamente (gráfico 2). Este comportamiento podría explicarse por las recesiones económicas que coinciden con los ciclos de caída del número de vehículos.

Evolución del parque vehicular del DF y Estado de México (1980 -2010)



Fuente: INEGI (2011).

En el caso del Estado de México, hay un crecimiento constante del parque vehicular registrado de 1980 hasta 1992, seguido de dos años decrecientes, para después retomar el crecimiento del mismo de manera continua hasta la actualidad, aunque con algunas pequeñas caídas en 2002 y 2004.

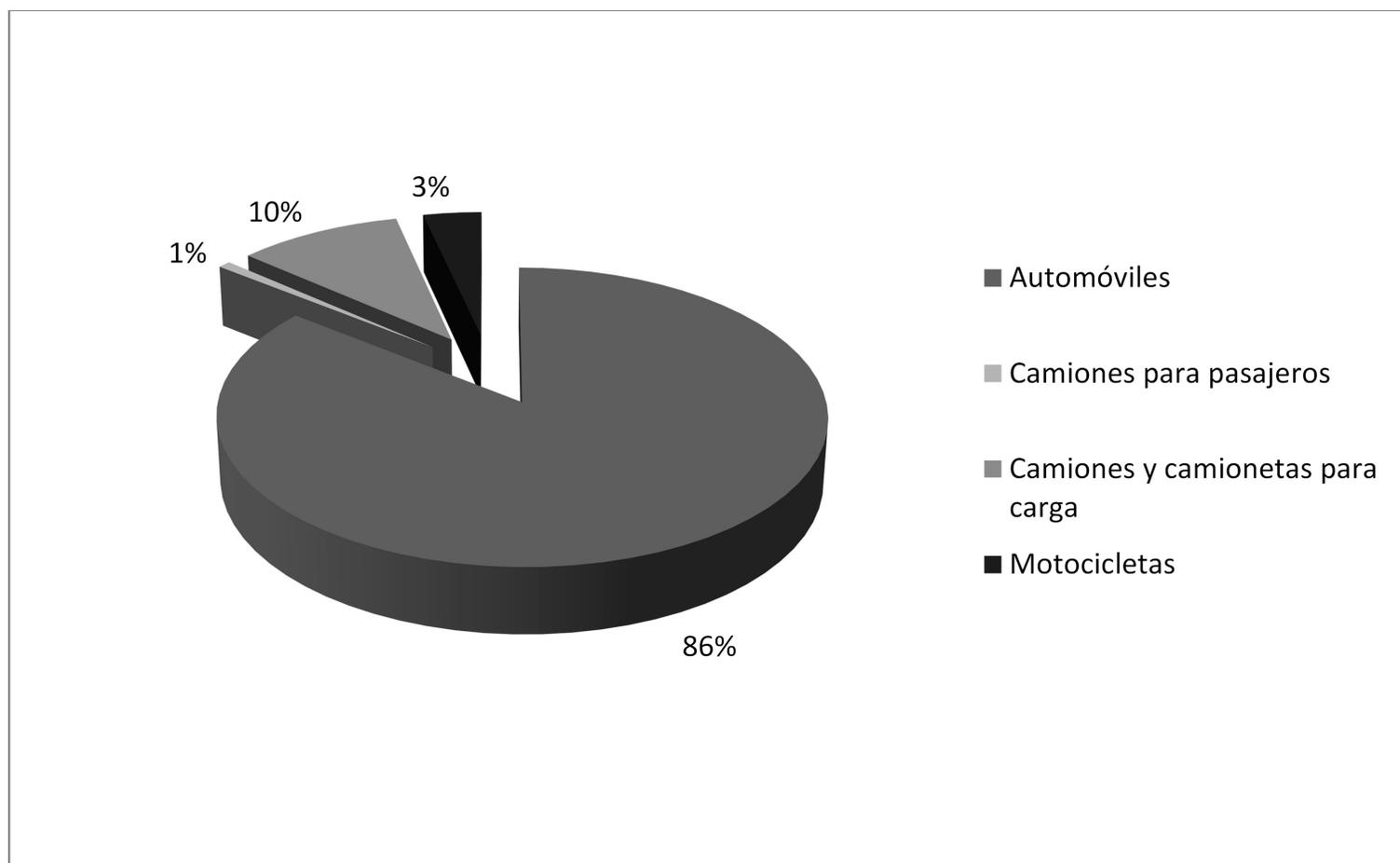
Es posible que este incremento se deba tanto a un crecimiento en el número de vehículos adquiridos por los habitantes de estas entidades, como del aumento de vehículos registrados que responde posiblemente a un interés de las autoridades por contar con mecanismos de control vehicular directos e indirectos (reemplacamiento, Renave, tenencia, verificación, etc.). Sin embargo, otros factores que han incidido en este aumento del parque vehicular son: 1) la política de libre mercado, en particular la apertura comercial en materia automotriz que propició la introducción de empresas europeas y japonesas que anteriormente no tenían una presencia en el mercado nacional y que lograron atrapar a un sector del mercado de ingresos medios y altos; 2) el abandono de una política de “apoyo a la industria automotriz mexicana” y la apertura en 2004 a la importación de automóviles nuevos procedentes de los Estados Unidos y Canadá; 3) las políticas de crédito fácil y a largo plazo introducidas por las distribuidoras; y 4) la más importante desde nuestra perspectiva, la importación de autos usados (de 10 a 15 años de antigüedad) decretada en agosto de 2005, así como la eliminación de todo tipo de restricciones o prohibiciones a la importación de dichos vehículos a partir de 2009 (SHCP, 2005). Con estas medidas, consideramos que se ha propiciado la introducción

al territorio nacional de un importante número de vehículos automotores que ha inundado nuestras ciudades, incluida la ZMVM.

Solamente en 2010 se importaron 430 000 vehículos desde los Estados Unidos, lo cual se sumó a las 820 000 unidades producidas y vendidas nacionalmente (CNN Expansión, 2011); es decir, en ese año se incorporaron al parque vehicular 1.25 millones de automotores. Según datos publicados por la revista de negocios *T21*, especializada en transporte, la OCDE considera que en México “los autos usados importados actualmente conforman 41% de la flota vehicular total en México, es decir, aproximadamente 7 millones” (*T21*, 2011); a esto habría que agregar que dichos autos tienen una edad promedio de 11 años. Así, México es el país de la OCDE más rezagado en materia de control de vehículos usados y el principal para la importación de este tipo de vehículos, ya que la venta de autos nuevos representa 20% solamente.

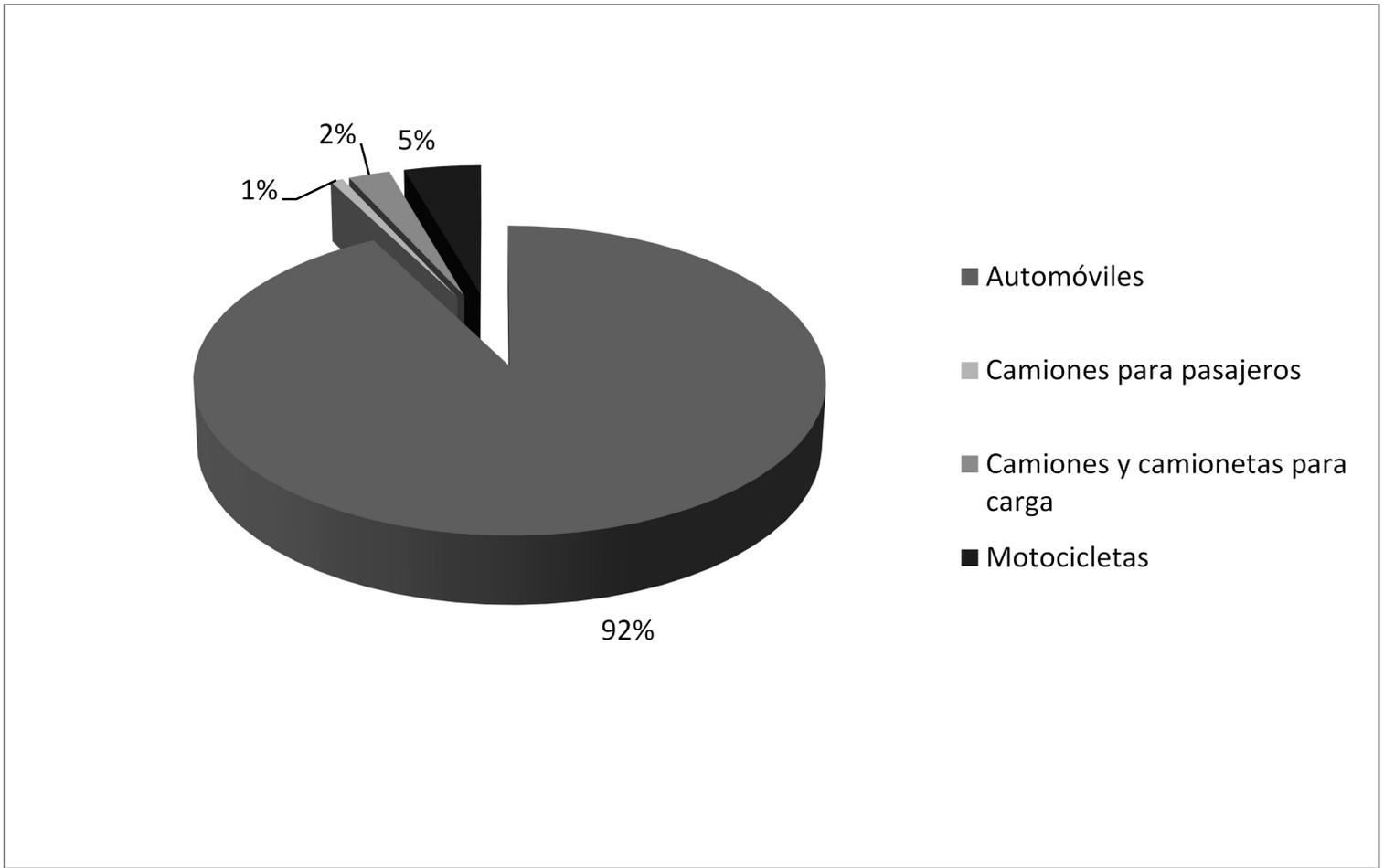
En términos de la composición del parque vehicular, observamos cómo el automóvil particular domina totalmente, al absorber 86% en 1980 y 92% en 2010 en el DF, como se aprecia en las siguientes gráficas.

Composición del parque vehicular registrado en el DF (1980)



Fuente: INEGI (2011).

Composición del parque vehicular registrado en el DF (2010)*



Fuente: INEGI (2011). * El dato de motocicletas es de Setravi (2010).

Composición del parque vehicular del Distrito Federal (1980 -2010)

Año	Total	Automóviles	Camiones para pasajeros	Camiones y camionetas para carga	Motocicletas
1980	1,869,808	1,601,867	14,487	187,205	66,249
1981	1,996,743	1,706,435	15,047	204,248	71,013
1982	1,965,771	1,707,384	15,121	199,088	44,178
1983	1,773,140	1,542,868	13,072	180,921	36,279
1984	1,795,279	1,564,909	15,154	178,551	36,665
1985	1,833,239	1,614,986	13,617	172,224	32,412
1986	1,519,411	1,359,962	13,183	125,860	20,406
1987	1,549,203	1,388,280	13,116	131,709	16,098
1988	1,677,570	1,508,239	11,071	143,505	14,755
1989	1,711,583	1,538,193	11,026	146,614	15,750
1990	1,977,554	1,768,683	11,106	178,205	19,560
1991	1,919,557	1,727,836	10,730	160,290	20,701
1992	2,257,243	2,019,494	11,012	204,335	22,402
1993	2,566,043	2,314,499	13,394	229,334	8,816
1994	2,016,038	1,814,187	11,203	166,663	23,985
1995	2,132,325	1,919,264	11,372	171,035	30,654
1996	2,067,206	1,865,359	11,328	157,003	33,516
1997	2,100,283	1,896,403	11,349	157,914	34,617
1998	2,541,957	2,304,627	11,934	174,088	51,308
1999	2,631,169	2,386,039	12,141	177,597	55,392
2000	2,511,543	2,308,255	11,611	136,321	55,356
2001	2,407,362	2,233,666	13,259	104,639	55,798
2002	2,321,702	2,162,180	17,374	80,320	61,828
2003	2,260,123	2,093,708	24,705	61,652	80,058
2004	2,556,032	2,384,533	27,175	62,087	82,237
2005	2,696,220	2,528,281	28,514	69,929	69,496
2006	3,079,690	2,878,442	30,405	78,722	92,121
2007	3,423,719	3,176,288	30,675	91,167	125,589
2008	3,922,587	3,640,886	32,378	94,089	155,234
2009	4,120,535	3,824,532	32,304	98,990	164,709
2010	4,166,756	4,028,300	32,387	106,069	195,538*

Fuente: INEGI (2011) * Dato de la Setravi (2010).

En el caso del Estado de México, aunque los automóviles mantienen su predominio, su participación es significativamente menor, alcanzando 67% en 1980 y 78% en 2010; destaca el lugar que ocupan los camiones y camionetas de carga, con una participación de 26% y 18%, respectivamente, lo cual

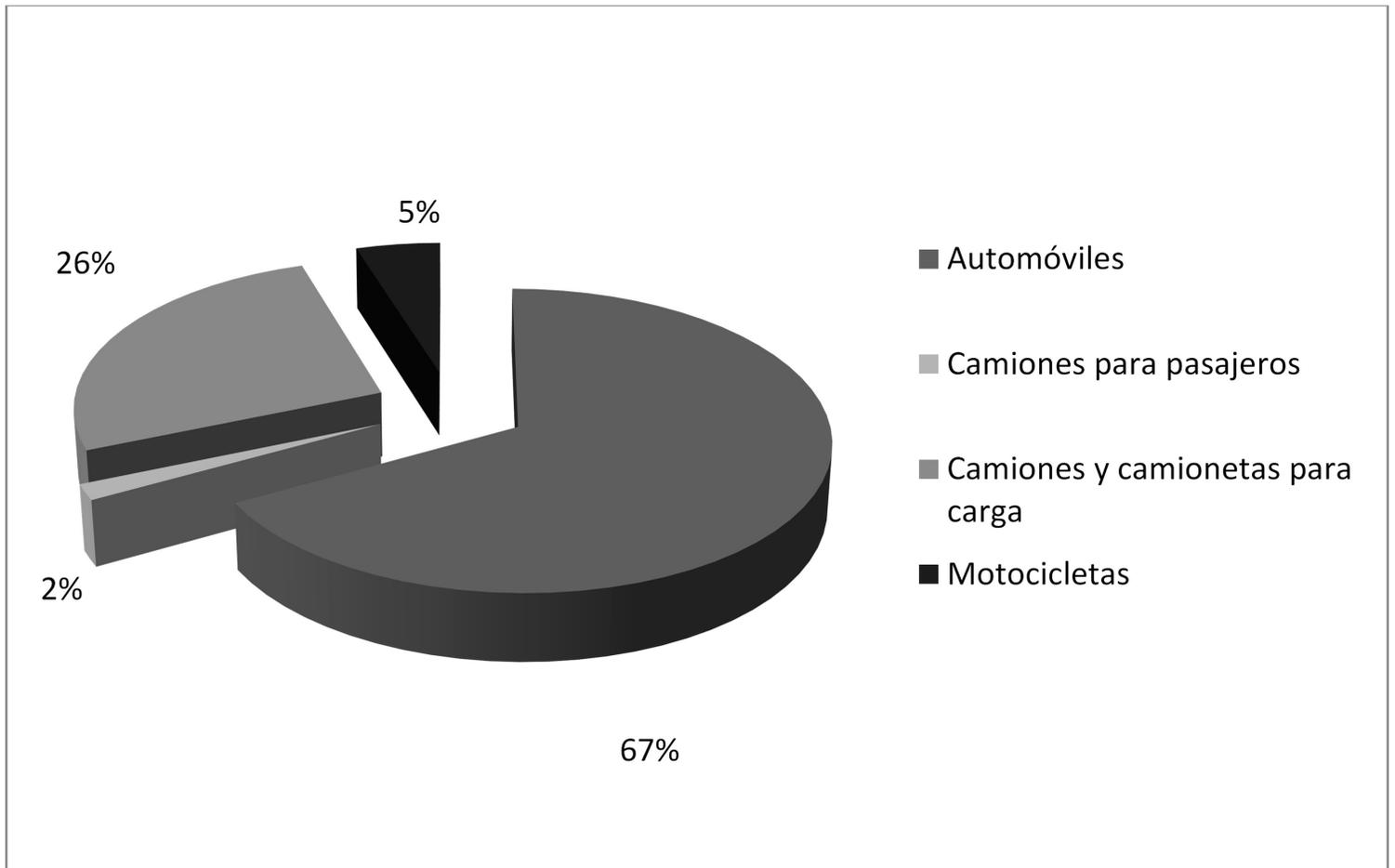
habla en alguna medida de la presencia y necesidad por parte de los habitantes de contar con un vehículo de trabajo (véase gráficas).⁴¹

Composición del parque vehicular del Estado de México (1980 -2010)

Año	Total	Automóviles	Camiones para pasajeros	Camiones y camionetas para carga	Motocicletas
1980	317,938	212,939	5,463	84,023	15,513
1981	357,998	240,229	6,049	93,866	17,854
1982	400,980	276,226	6,154	99,914	18,686
1983	443,777	316,600	6,534	101,972	18,671
1984	489,786	358,921	6,943	109,577	14,345
1985	633,362	484,523	8,477	124,610	15,752
1986	704,819	535,152	9,757	147,621	12,289
1987	717,189	549,177	9,412	148,319	10,281
1988	753,486	571,676	9,702	161,802	10,306
1989	858,069	659,721	9,570	178,312	10,466
1990	928,820	707,268	9,741	199,007	12,804
1991	1,011,089	768,037	10,703	218,906	13,443
1992	1,056,885	793,913	10,245	239,217	13,510
1993	896,531	684,347	2,041	209,271	872
1994	455,334	336,731	2,776	111,926	3,901
1995	542,733	402,548	2,711	134,699	2,775
1996	722,071	528,046	7,192	182,608	4,225
1997	864,567	623,846	9,277	226,603	4,841
1998	1,040,041	759,376	9,591	265,542	5,532
1999	1,116,757	784,521	9,631	303,968	18,637
2000	1,268,894	933,583	11,080	318,109	6,122
2001	1,352,233	1,028,663	47,696	271,530	4,344
2002	1,184,969	935,680	47,632	197,168	4,489
2003	1,363,360	1,080,754	42,334	233,836	6,436
2004	1,229,299	998,407	3,027	223,029	4,836
2005	1,473,208	1,200,966	8,419	254,986	8,837
2006	2,162,035	1,736,969	49,805	356,621	18,640
2007	2,212,903	1,779,044	46,639	363,047	24,173
2008	2,592,796	2,071,341	43,254	426,529	51,672
2009	2,913,512	2,303,728	44,131	501,184	64,469
2010	3,223,313	2,529,495	49,468	567,565	76,785

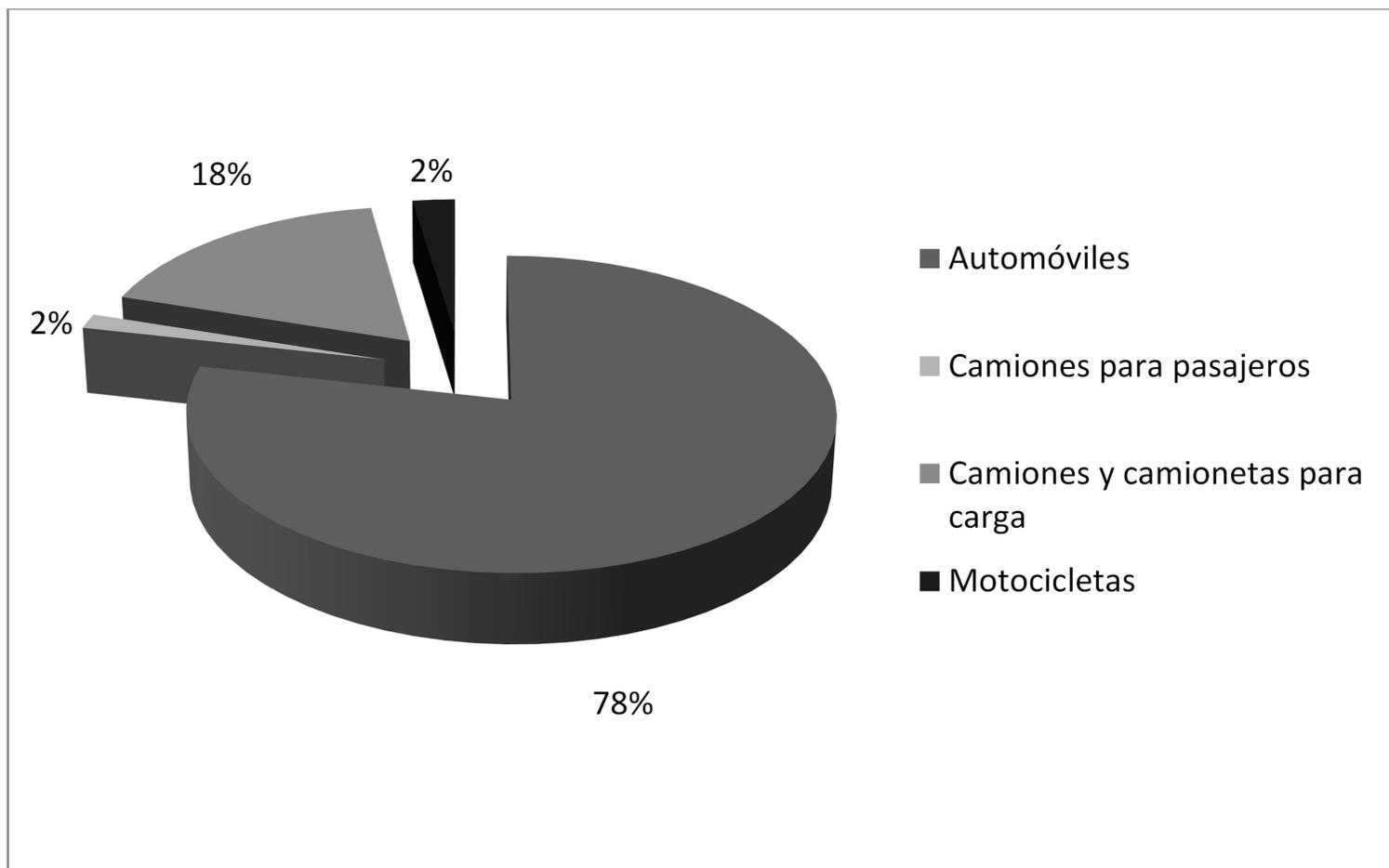
Fuente: INEGI (2011).

Composición del parque vehicular registrado en el EDOMÉX (1980)



Fuente: INEGI (2011).

Composición del parque vehicular registrado en el EDOMÉX (2010)



Fuente: INEGI (2011).

Desafortunadamente, no se cuenta con información a nivel municipal, lo que nos hubiera ayudado a determinar el peso que tienen en estos datos tanto los municipios conurbados a la ZMVM, como la Zona Metropolitana de Toluca; sin embargo, nuevamente la EOD 2007 ofrece algunos datos importantes que podemos considerar como complementarios, aunque con cierta reserva. Tal es el caso del número total de vehículos disponibles en los hogares metropolitanos, siendo éste igual a 4 469 985 (4.7% en el DF y 55.3% en Estado de México), de los cuales 66% (2 960 852) son vehículos motorizados y 34% bicicletas.⁴² En el total de vehículos disponibles en el DF (1 997 612), los motorizados representan hasta 76%, y 58% del total de los municipios mexiquenses (2 472 373). De las 2 960 852 unidades motorizadas, 51.2% corresponde al DF, y el restante 48.8% a los municipios del Estado de México (véase cuadro “Vehículos motorizados y bicicletas disponibles en los hogares”). En el propio documento de la EOD se reconoce que aunque la población de los 40 municipios es mayor, el número de vehículos que transitan en los mismos es menor.

En este sentido, 45.8% de las viviendas particulares habitadas disponen de al menos un vehículo motorizado, siendo el promedio de vehículos por vivienda para el DF de 0.65 y para los municipios de 0.59; a nivel de hogares esta cifra se modifica, ya que de cada 100 hogares, 34 disponen de un vehículo motorizado, en nueve se cuenta con dos unidades, en tres hogares se llega a tener tres

vehículos, mientras que en 54 hogares no se cuenta con vehículo alguno (Gobierno del DF y otros, 2008^a). Al respecto, Connolly (2009) encuentra una relación directa entre la movilidad y los niveles socioeconómicos de la población, en particular entre los niveles de ingreso y educativo y la disponibilidad de automóvil en los hogares.

	Vehículos motorizados y bicicletas disponibles					en los hogares		
	(Absolutos y porcentajes)					Total	%	Bicicleta
	Total	Automóvil y camioneta	%	Motocicleta y motoneta	%			
ZMVM	4,469,985	2,877,007	64.4	83,845	1.9	2,960,852	66.3	1,509,133
DF	1,997,612	1,485,088	74.3	29,934	1.5	1,515,022	75.9	482,590
	44.7	51.6		35.70		51.2		32.0
Mpios. EDOMÉX.	2,472,373	1,391,919	56.3	53,911	2.2	1,445,830	58.5	1,026,543
	55.3	48.3		64.30		48.8		68.0

Elaboración propia en base a datos de (Gobierno del DF y otros, 2008^a).

Llama la atención que, a pesar de contar con más vehículos y representar una movilidad mayor hacia los distritos capitalinos, los hogares de los municipios metropolitanos estén menos motorizados que los del DF. En este mismo sentido, es de destacar la fuerte presencia de la bicicleta en la ZMVM (34%) y en los municipios metropolitanos, donde alcanza 41% de los vehículos disponibles en los hogares, dato que refuerza algunas ideas que hemos planteado en otros momentos (Pino, 2006 y 2011), en particular en lo referente a que este tipo de vehículo es más utilizado por los sectores de ingresos bajos, coadyuvando en la realización de desplazamientos en tramos medianos y cortos —en este caso, intradistritales—, sin que ello implique necesariamente una competencia clara frente a los vehículos motorizados.

A manera de conclusión, podemos señalar la convergencia de elementos negativos presentes en el patrón de movilidad de la ZMVM:

- La presencia dominante del automóvil particular en la ZMVM.* El crecimiento acelerado del automóvil particular y su uso, propiciado por la política económica federal y la de vialidad y transporte en la ZMVM, ocasionan que una mayoría de vehículos privados, grandes consumidores de vialidad y energéticos, los más contaminantes, transporten a una minoría de usuarios, y entorpezcan la movilidad del transporte público utilizado por la mayor parte de la población. Las políticas urbanas que priorizan a la vialidad rápida para el automóvil tienen gran parte de la responsabilidad en esta opción irracional de movilidad.

- b. *Las deficiencias del “sistema” de transporte público.* Las autoridades competentes no han logrado estructurar e integrar una red de servicio público coordinado y complementario entre este sistema y los otros medios de transporte; por el contrario, predomina la competencia y superposición de medios con características ampliamente heterogéneas en capacidad, calidad e impacto ambiental. Aún predomina el subsistema de microbuses, de baja capacidad, mala administración, ineficiente, con personal poco calificado, vehículos viejos y un alto consumo de energéticos, pero que compite con los sistemas más racionales (Metro, transporte eléctrico, Metrobús) gracias a los problemas de falta de cultura de los usuarios.
- c. *El Impulso a la industria de la construcción y a la industria automotriz.* La construcción de infraestructuras viales elevadas, pasos a desnivel y distribuidores viales inducen a diversos sectores de la población a la adquisición y el uso inadecuado de nuevos vehículos, con lo que se incrementa el parque vehicular, que, por otro lado, no enfrenta prácticamente ninguna restricción al abrirse las fronteras a la importación de vehículos y no gravarse su adquisición de manera sustantiva. La generación de empleos temporales, poco calificados y de baja remuneración en la industria de la construcción no justifica esta orientación de la política urbana.
- d. *Estancamiento de los sistemas de transporte eléctrico.* Hasta los últimos años no se había dado ninguna ampliación en la red del Metro, mucho menos del sistema de transporte eléctrico (STE) que tiene a su cargo el servicio de trolebuses y el tren ligero. Los proyectos recientes en marcha (trenes suburbanos y ampliación del Metro), son insuficientes y desarticulados para convertir a este subsistema en el ordenador y dominante en el patrón de movilidad.

6. Nuevas formas, estructuras y territorios urbanos

La nueva fase de *modernización capitalista* impulsada por la aplicación del patrón neoliberal de acumulación de capital (desde 1983 hasta la actualidad) ha promovido en las ciudades latinoamericanas y mexicanas en general, y en la ZMVM en particular, el desarrollo impetuoso de formas arquitectónico-urbanas que habían surgido en el pasado tanto en Europa y los Estados Unidos como en nuestras ciudades, pero que se transformaron en lo cuantitativo y cualitativo al calor del neoliberalismo, diseñadas por arquitectos nacionales y extranjeros “de prestigio” y realizadas aquí y ahora por el capital inmobiliario-financiero nacional y transnacional asociado, convertido en el sector determinante en la construcción y reconstrucción urbana. Entre ellas, sobresalen los megaproyectos inmobiliarios de usos mixtos, los centros comerciales, las torres de usos mixtos, los conjuntos habitacionales cerrados y los macroconjuntos de vivienda de interés social (Pradilla, 2010: 522-524; Pradilla, 2013; Pradilla, 2014: 45-46).

Mientras los megaconjuntos de vivienda de interés social han jugado un papel protagónico en la expansión-construcción periférica dispersa de la metrópoli, sobre todo en su parte norte y oriente (véase sección 2.1. de este libro; y Pradilla, 2011), los megaproyectos inmobiliarios de usos mixtos, los centros comerciales, las torres y los edificios y conjuntos cerrados han jugado este papel en la reconstrucción de la ciudad previamente producida. Los dos procesos se han combinado en forma compleja para modificar sustantivamente la lógica de estructuración interna de la metrópoli, haciéndola transitar en menos de cinco décadas de la configuración a partir de centralidades múltiples jerarquizadas a la de red compleja de corredores terciarios. Tanto la nueva lógica estructural como las formas arquitectónico-urbanas emergentes han dado lugar a cambios sustantivos en las morfologías metropolitanas.

En este capítulo presentamos la actualización y complementación de dos trabajos anteriores; el primero fue realizado por Emilio Pradilla y Ricardo Pino en 2002 y publicado en 2004 bajo el título de *Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos* (Pradilla y Pino [2002], 2004), en donde se plantea que los cambios provocados por:

[...] la imposición del patrón de acumulación neoliberal y la inserción del país en la globalización en curso consolidaron la implantación de una nueva lógica de estructuración urbana en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), cuyo núcleo dominante y estructurador es la Ciudad de México: la configuración como una *red de corredores urbanos terciarios* (Pradilla y Pino [2002], 2004:71).

Los autores proponían, de esta manera, la emergencia en la ZMVM de una forma de estructuración metropolitana diferente a las tradicionalmente utilizadas hasta entonces para analizar la estructura y morfología de la metrópoli y sus procesos de cambio: la de centralidad única y la de centralidades múltiples jerarquizadas.

En el segundo trabajo, publicado en 2008 con el título *Centros comerciales, terciarización y privatización de lo público*, un grupo de investigadores⁴³ dirigidos por Pradilla continuaron el trabajo iniciado en 2002 e incorporaron la relación entre el creciente número de plazas y centros comerciales y la consolidación de la red de corredores urbanos terciarios (Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca, 2008). Para ambos trabajos se realizaron levantamientos de campo, exhaustivos en la medida de lo posible: el primero fue la identificación de los corredores urbanos terciarios, realizada en el trabajo de 2002, el cual fue revisado y actualizado de julio de 2007 a marzo de 2008,⁴⁴ combinándolo con el levantamiento de las plazas y centros comerciales existentes en la ZMVM.

Tomando como base la línea de análisis de las anteriores investigaciones, el presente trabajo, realizado entre mayo de 2011 y abril de 2012, integra y actualiza los dos levantamientos: el de los centros comerciales (CC) y el de los corredores terciarios. En este marco, se estructura el trabajo en tres apartados: el primero gira en torno a la localización y características de los centros comerciales, el segundo aborda la ubicación y clasificación por su nivel de consolidación de los corredores terciarios, y el tercero analiza la relación entre los centros comerciales y los corredores urbanos terciarios. Cabe mencionar que la temporalidad del análisis incluye de 1960 a 2012 en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).

6.1. Los centros y plazas comerciales: nuevas formas mercantiles urbanas

El concepto de los centros comerciales tuvo su antecedente en las *galerías comerciales* que surgieron en la segunda mitad del siglo XIX en algunas ciudades europeas, sobre todo en París, y de los cuales hay varios ejemplos en el Centro Histórico de la ciudad de México. En dichas galerías se alineaban varios locales comerciales a lo largo de un pasillo que normalmente se desarrollaba al interior de una manzana o edificio. En la primera mitad del siglo XX aparecieron en los Estados Unidos los primeros centros comerciales “modernos”, aunque resulta difícil señalar cuál fue el primero a nivel mundial. Gasser menciona el Roland Park de Baltimore, construido en 1907 y organizado en una línea de locales comerciales, frente al estacionamiento y con avisos comerciales comunes (Gasser 1960, citado en Muller, 2004; véase también López Levi, 1999).

Müller señala que el primer centro comercial grande, al estilo moderno, fue el Northgate Center, construido en 1950 en los suburbios de Seattle (los Estados Unidos) y diseñado por Víctor Gruen, considerado el "padre" de los centros comerciales modernos; Gruen fue el primero en organizar estos centros a partir de un pasillo central y un almacén ancla ubicado en un extremo, ofreciendo todo bajo un mismo techo, lo cual permitió llevar a cabo las compras independientemente del clima o de los problemas de estacionamiento de los automóviles.

A partir de 1960, la moda de los centros comerciales procedente de América del Norte llegó a varios países, incluido México, con la idea de generar

[...] agrupamientos espaciales de puntos de venta y formar parte de una estrategia de distribución de los productos que discrimina públicos o mercados de acuerdo a nivel de ingresos y deseos. Esta estrategia tiene que ver con la ubicación del centro comercial en el mapa urbanístico logotécnico de la ciudad (Puerta, 2002: 7).

En la segunda mitad del siglo XX proliferaron los espacios comerciales, como resultado principalmente del crecimiento de las ciudades y el aumento del uso del automóvil particular; comenzaron a ubicarse en lugares estratégicos con espacios para estacionamiento para lograr un impacto significativo entre la población. En 1957 se organizó el Consejo Internacional de Centros Comerciales⁴⁵ (ICSC, por sus siglas en inglés), que tuvo como objetivo “desarrollar negocios a través de redes, la educación, investigación, trato de decisiones y la acción sobre la legislación y la regulación de los centros comerciales de los países miembros” (ICSC, 2008). Este consejo internacional definió al centro comercial como:

Un grupo de negocios minoristas y otros establecimientos comerciales que son planificados, desarrollados, pertenecen y son administrados como propiedad única. Se provee estacionamiento en el lugar. El tamaño y la orientación del centro son generalmente

determinados por las características del mercado y del área de influencia que presta servicios al centro. Las tres configuraciones físicas principales de los centros comerciales son centros comerciales cerrados, abiertos y centros híbridos (ICSC, 2008).

Con base en lo anterior, los centros comerciales cerrados se caracterizan por tener estacionamientos, un gran corredor cubierto, climatizado e iluminado, bordeado en ambos frentes por tiendas y entradas. Los centros comerciales abiertos se organizan mediante tiendas o centros de servicios unidos en línea recta, con estacionamiento frente a cada una de ellas. Adquieren diferentes formas, organizados en "U", "L" o "Z"; algunos de ellos no se adecúan a la definición específica y se les denomina "híbridos", porque combinan los elementos de dos o más tipos de centros comerciales (ICSC, 2008).

Aunque el primer centro comercial (Plaza Universidad) se construyó en la ZMVM a finales de la década de los sesenta, fue a partir del ajuste económico neoliberal de 1983 y, sobre todo, luego del inicio de la apertura comercial internacional del país en la segunda mitad de los ochenta que comenzó su multiplicación (López Levi, 1999: 90). La proliferación de los centros comerciales en la República Mexicana fue en aumento sobre todo en la ZMVM, a diferencia de otros estados. En total se tenían en México, en 2012, 405 centros comerciales en operación, 40 en construcción (2011-2013) y 58 en planeación (2013-2015), generando un *retail*⁴⁶ per cápita en México de 3.9 pies² por habitante (0.3623 m² por habitante); es una cantidad baja si la comparamos con los Estados Unidos, donde el retail per cápita es de 24 pies² por habitante, es decir, 2.22 m² por habitante (Olguin, 2011: 18).

Distribución de los centros comerciales por ciudades principales de la República Mexicana

Ciudad	Población	Familias	Sup. total <i>retail</i> *	Número de centros comerciales
ZMVM**	20 146 918	5 588 789	39 037 649	262
Monterrey	4 168 007	1 027 937	10 882 279	43
Guadalajara	4 516 297	1 048 508	6 675 217	30
Puebla	2 710 426	639 769	3 772 490	20
Cancún	1 080 021	254 567	3 800 109	15
León	1 565 767	321 792	2 347 719	11
Querétaro	1 087 984	262 718	1 856 577	8
Acapulco	785 985	216 924	1 613 711	8
Morelia	799 290	189 905	1 085 432	4
Cuernavaca	864 825	249 717	1 014 160	3
Los Cabos	234 302	50 546	337 986	1

A nivel nacional la distribución de los centros comerciales es desigual, con la mayor concentración en la ZMVM, donde se encuentra, por lo tanto, una cantidad mayor de metros cuadrados construidos; la diferencia es grande en comparación con algunos estados de la república, como se muestra en el cuadro anterior.

La diferencia entre el número de centros comerciales por ciudad es notoria y significativa, sobre todo con la ZMVM y las otras ciudades; sin embargo, la cantidad de metros cuadrados construidos es muy similar, sobre todo, en Querétaro, Acapulco, Morelia y Cuernavaca, donde se localizan cantidades diferentes de centros comerciales, pero similares cantidades de metros cuadrados construidos (véase cuadro).

En las ciudades de Monterrey, Guadalajara, Puebla, Cancún y León se tiene una diferencia en cantidad de centros comerciales en promedio de siete, pero la diferencia en metros cuadrados es casi del doble entre cada una de ellas. En estos datos podemos observar que la relación entre la cantidad de centros comerciales y los metros cuadrados no se puede establecer, dado que las construcciones tienen variaciones importantes, generando similitudes aun cuando hay diferencias.

6.1.1 Los centros comerciales en la ZMVM

La ZMVM no fue ajena a las tendencias del comercio internacional. A partir de 1960 se inició la construcción de algunos centros comerciales tanto en el Distrito Federal como en el Estado de México; se ubicaron principalmente en colonias de poder adquisitivo medio alto y alto que estaban en proceso de consolidación, fomentando la ubicación de filiales de las grandes tiendas departamentales.

Los primeros centros comerciales de gran tamaño, construidos y abiertos al público, fueron Plaza Universidad (Benito Juárez) en 1969, Plaza Satélite (Naucalpan) en 1971, y Multiplaza Aragón (Ecatepec) en 1980; posteriormente, el proceso tomó velocidad. Como vimos en el cuadro, la ZMVM acumulaba, en mayo del 2012, 262 centros comerciales construidos en diferentes periodos (véase cuadro siguiente). El número de CC construidos fue en aumento en cada periodo hasta llegar a 2000-2012, cuando se estabilizó relativamente, en función quizás de la saturación y de la situación económica.

De 1960 a 1980 se construyeron 17 centros comerciales, en el inicio del proceso de generalización de esta forma mercantil, pero con la presencia negativa del agotamiento del patrón intervencionista de acumulación de capital. El ritmo de construcción aumentó con 30 nuevos CC

abiertos entre 1981 y 1990, en plena época de crisis económica, pero también en medio de la euforia causada por el nuevo patrón neoliberal de acumulación y las promesas de apertura internacional del mercado.

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

El máximo número de CC construidos se tuvo en el periodo de 1991 a 2000, con 115; Pradilla *et al.* (2008: 49) explican esta cifra porque en ese periodo se consolidaron "los ajustes estructurales neoliberales, el gobierno de Salinas de Gortari aceleró las privatizaciones de empresas públicas y empezaron a operar los tratados de libre comercio, en particular el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) favorables para el libre comercio y la multiplicación de centros comerciales tanto en el país como en la ZMVM".

El periodo 2001-2012 mostró una reducción ligera en el número de CC abiertos, debido a las dos crisis del periodo, la de 2001-2002 y la de 2008-2009 (aún no superada), y a un cierto efecto de saturación del mercado de centros comerciales. En este periodo se observó un aumento sensible del área en metros cuadrados construidos y del número de locales por CC respecto de los periodos anteriores, indicando una tendencia al crecimiento y, quizás, la menor construcción de plazas comerciales pequeñas y simples.

En los datos de las distintas ciudades observamos que la relación entre los metros cuadrados y la cantidad de centros comerciales era notoria, pero en la ZMVM existen menores diferencias (véase el cuadro anterior). Tenemos una diferencia de 13 centros comerciales, de 163.807 m² y sólo cuatro locales en promedio entre el primer y el segundo periodo; entre el segundo y el tercer periodo se tiene una diferencia de 85 centros comerciales, 1 667.377 m² y, en promedio, la misma cantidad de locales comerciales; entre la tercera y cuarta etapa se hay una diferencia de 15 centros comerciales, sin embargo, la cantidad de metros cuadrados es de 935.899 y se da un incremento de 10 locales comerciales en promedio.

Los centros comerciales que se encontraban en edificación habían tenido problemas para su conclusión debido a la crisis económica, la falta de permisos y la oposición de los vecinos a su construcción, sobre todo por la congestión vehicular que generan. Éstos son: Parque Toreo, en el límite entre el DF y el Estado de México, planteaba que la superficie construida sería de 10 000 m², pero en mayo de 2012 se seguían esperando los permisos para continuar la construcción. El centro comercial de Green Santa Fe se planteaba como el primero subterráneo con 65 000 m² de construcción y 1 600 cajones de estacionamiento, pero en ese momento la obra se encontraba detenida por problemas con los permisos y, sobre todo, por la oposición de los vecinos.

Con el correr del tiempo, se observan tres cambios sustantivos en la conformación y la orientación social de los CC. En primer lugar, se han integrado los multicinemas a la conformación de los centros nuevos, y se han añadido en algunos de vieja construcción, lo cual atrae significativamente a un nuevo público en busca de actividades recreativas; y, además de las grandes tiendas departamentales, se incluyen ahora grandes supermercados como tiendas-ancla. En segundo lugar, los CC se construyen actualmente también en áreas urbanas habitadas por sectores de ingresos bajos, integrados por comercios orientados a ese segmento del mercado, y no sólo en las áreas habitadas por sectores de ingresos medios y altos. En tercer lugar, se han integrado en nuevas estructuras inmobiliarias: en las primeras plantas de los edificios de usos mixtos (Reforma 227 y Plaza Carso, entre otros), y en los Centros de Transferencia Modal de Transporte, como en la estación del tren suburbano o en estaciones de la Línea 12 del Metro.

Podemos señalar que las diferencias entre el Distrito Federal y el Estado de México son notorias en cuanto a la cantidad de centros comerciales construidos, los metros cuadrados de superficie y la cantidad de locales comerciales. Esto se debe principalmente a dos factores: a la cantidad de terreno libre que se tiene en los municipios y a la flexibilización de las normas de construcción, situación que permite una mayor libertad en el diseño. Otra diferencia es la ubicación de los CC: en el Estado de México, en 2012, sólo 14 municipios tenían un CC representativo de los 59 que forman parte de la ZMVM; en cambio, en el Distrito Federal todas las delegaciones tienen por lo menos uno y en algunas se ubican hasta 30 CC (véase cuadro siguiente).

Centros comerciales localizados en las diferentes unidades político-administrativas de la ZMVM

Municipio o delegación	Número de centro y plaza comercial				
	1960-1980	1981-1990	1991-2000	2001-2012	Totales
Álvaro Obregón	3	3	18	9	33
Azcapotzalco	0	0	1	4	5
Benito Juárez	1	1	6	5	13
Coyoacán	2	5	13	0	20
Cuauhtémoc	1	0	6	6	13

Cuajimalpa	0	0	3	4	7
Gustavo A. Madero	0	1	5	1	7
Iztacalco	0	1	0	3	4
Iztapalapa	0	0	12	4	16
Magdalena Contreras	0	2	1	0	3
Miguel Hidalgo	1	2	10	3	16
Tláhuac	0	0	1	0	1
Tlalpan	2	7	9	3	21
Xochimilco	0	1	3	0	4
Atizapán	1	0	4	4	9
Chalco	0	0	1	2	3
Chimalhuacán	0	0	0	1	1
Coacalco	0	0	1	5	6
Cuautitlán Izcalli	0	1	3	7	11
Ecatepec	1	2	1	6	10
Huixquilucan	0	0	3	7	10
Ixtapaluca	0	0	2	7	9
La paz	0	0	1	0	1
Naucalpan	1	4	2	4	11
Nezahualcóyotl	2	0	1	3	6
Tecámac	0	0	0	5	5
Texcoco	0	0	3	3	6
Tlanepantla	2	0	2	4	8
Tultitlán	0	0	1	0	1
Valle de Chalco	0	0	0	1	1
Zumpango	0	0	0	1	1
Totales	17	30	16	100	262

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

Desde finales de 2008, cuando estalló la crisis financiera, el capital inmobiliario comercial estuvo

consciente de que los buenos tiempos se habían terminado y que sería muy difícil que regresaran en el corto plazo. La volatilidad del mercado financiero mexicano y mundial, combinada con la expectativa de un menor crecimiento en la economía nacional, llevó a una reducción de la demanda de los consumidores (Olguín, 2011: 29). Sin embargo, el sector de autoservicios mantuvo su crecimiento y su política de expansión, y los CC que tienen como comercio ancla a una tienda de autoservicio (supermercado) están entrando a las paradas del tren suburbano, en la Línea 12 del Metro y en los CETRAM.

Podemos identificar en el cuadro anterior que existe una diferenciación entre las delegaciones y municipios: los que tienen más de 10 CC y los que tienen menos, a lo largo del periodo de análisis. La delegación que tiene la mayor cantidad de centros comerciales en toda la ZMVM es Álvaro Obregón, con 33, le siguen Tlalpan con 21, Coyoacán con 20, Iztapalapa y Miguel Hidalgo con 16, Cuauhtémoc y Benito Juárez con 13, el resto tiene menos de 10 CC. Otra situación señalada en el cuadro es que durante el periodo 1960 a 2000 se construyeron más CC en el DF, y a partir de 2001 se han empezado a concentrar más en el Estado de México.

La información del cuadro se comprueba en el mapa de los centros comerciales, donde podemos apreciar que en la parte central del Distrito Federal se localiza la mayor concentración de centros comerciales, con una presencia notoria en las delegaciones de Cuajimalpa, Álvaro Obregón, Azcapotzalco e Iztapalapa. En cambio, en el Estado de México se encuentran más dispersos, pero concentrados en ciertos municipios y con una mayor presencia en los últimos años.

Como vemos, la proliferación de los centros comerciales en toda la ZMVM se ha dado de manera desigual y en ciertos sectores; aunque en la actualidad ya hay centros comerciales para ricos y para pobres, la mayor concentración se ubica en sectores de poder adquisitivo medio y alto tanto en Distrito Federal como en el Estado de México.

Los primeros centros comerciales tuvieron como promotores y desarrolladores privados a Sordo Madaleno, Sears, El Puerto de Liverpool y El Palacio de Hierro. En ese momento, se consideraba que se podían involucrar uno o más promotores para adquirir el terreno, construir, establecer sus propios negocios y, posteriormente, rentar los espacios a otras tiendas ancla o a los pequeños locatarios (Vázquez, 2007).

Plaza Satélite, construida en 1971, fue impulsada por el despacho de arquitectos Sordo Madaleno y Asociados, quienes conformaron un fideicomiso, junto con Sears, El Puerto de Liverpool y París-Londres para establecerse en la plaza, complementando la idea principal del proyecto Satélite, propuesto por Mario Pani, de construir una ciudad autosuficiente.

En 1982 se construyó Perisur, con una idea similar a la de Plaza Satélite, por iniciativa de IMPCECO S.A de C.V., filial de Puerto de Liverpool, la cual convocó a Sears y el Palacio de Hierro para formar parte del centro. Tanto Plaza Satélite como Perisur se beneficiaron de importantes vías de comunicación y de la cercanía con colonias de clase media y alta en proceso de consolidación, y cumplieron con su papel en la conformación de la ciudad que se estaba desarrollando (Vázquez, 2007).

La unión de los promotores perduraría con el paso del tiempo y dio pie a construir la mayoría de

los centros comerciales. A mediados de la década de los ochenta se incorporan nuevos promotores y tiendas ancla, pasando de las grandes tiendas de departamentos a incluir supermercados, tiendas al por mayor y multicinemas, conformando así una nueva etapa tanto para los centros comerciales como en términos de la imagen arquitectónica y urbana.

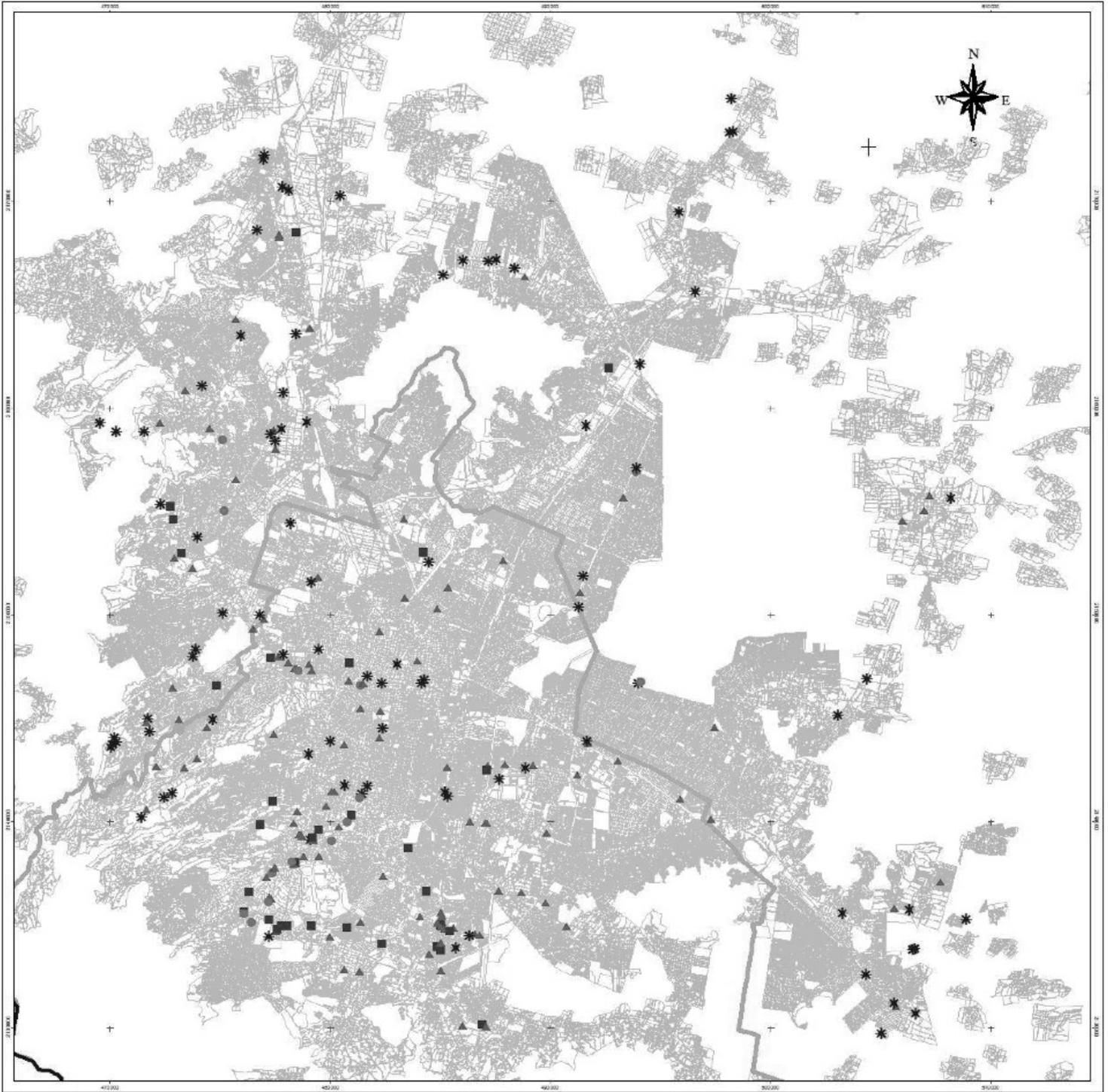
Actualmente, los principales constructores son: el Grupo Caabsa, Gicsa, Grupo Danhos, Mexico Retail Propoties, Inmuebles Carso, Grupo Acosta Verde, Jorner, Grupo Liverpool, Grupo Palacio de Hierro, e-group, y GDI.

Aunque la proliferación de los CC es significativa, nada garantiza que tengan éxito o que lleguen a la cantidad de usuarios necesarios para ser un negocio rentable, o que todas las tiendas se renten; éste es un riesgo constante, pero lo más peligroso es la posibilidad de estar construyendo elefantes blancos. Las empresas tienen capitales mixtos, nacionales e internacionales, que contratan despachos de arquitectos reconocidos, tanto locales como extranjeros, para realizar el proyecto, mientras una empresa inmobiliaria se encarga de rentar o vender los locales comerciales y lleva a cabo la publicidad para llegar a la cantidad de visitantes requerida para que la inversión sea rentable.

En los últimos años, se encuentran CC dentro de proyectos urbanos de usos mixtos, donde pueden tener su propio edificio o sólo un piso de alguno de los edificios; sin embargo, son parte integral del proyecto. Otra característica de estos desarrollos es su marcado interés por ser “sustentables”, buscando la certificación de organizaciones reconocidas como LEED, REEM, CASBEE, situación aceptada y aprobada por la población pero que sobre todo, permite un incremento en la ganancia por el *plus* de ser un edificio “amigable con el ambiente” y vanguardista.

Otro aspecto que enmarcó este fenómeno fue el cambio en la normatividad urbana, presente principalmente en el Distrito Federal, dónde se tenía establecida la categorización de usos de suelo y la posibilidad de intervención de grandes edificaciones. En la actualidad, en los planes delegacionales de desarrollo urbano se establece que los proyectos deben ser de usos mixtos, donde se relacione la vivienda, el comercio, las oficinas y el entretenimiento; este desarrollo se puede hacer tanto en un solo edificio donde cada piso tiene una función específica o en proyectos de mayor extensión, en donde cada unidad arquitectónica tiene una función delimitada (Martínez, 2011: 20).

Centros Comerciales de la ZMVM 1960 - 2012

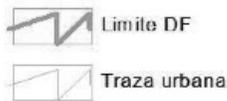


Simbología

Centros Comerciales:

Año de construcción	Núm. Centros Comerciales
● 1960 - 1980	17
■ 1981 - 1990	30
▲ 1991 - 2000	115
* 2001 - 2012	100

Total: 262 Centros Comerciales



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

Elaboro: Mtra. Díaz Flores Laura Olivia
 Mtra. Valderrama Ríos Carolina

6.1.2. Lo contradictorio de los centros comerciales

La multiplicación de centros comerciales (CC) en la ZMVM ha traído una serie de problemas y contradicciones para la ciudad y los ciudadanos, los cuales tendríamos que valorar frente a los aspectos “positivos”, de índole económica privada en su mayoría, que aducen sus promotores (Pradilla *et al.*, 2008).

Una de las mayores consecuencias negativas ha sido su contribución a la muerte de la calle comercial, de su vida multiforme y socialmente plural de relaciones, y su combinación de locales comerciales de diferente giro y rango. Apoyándose en el hecho real de la inseguridad urbana y el *imaginario del miedo* que han generado, así como a la publicidad que los define como "espacios seguros", los CC han interiorizado y privatizado lo que antes fuera el espacio público de plazas y calles, y lo han sometido a la vigilancia excluyente de las policías privadas. Introvertidos sobre sí mismos, los CC se han rodeado de altos muros y zonas de estacionamiento que contribuyen a la formación externa de *espacios de nadie*, sin control, proclives a la inseguridad, sin que internamente se pueda controlar de manera efectiva este fenómeno. La sustitución de los ámbitos públicos por los centros comerciales es un objetivo en sí mismo para sus diseñadores y promotores inmobiliarios, como lo afirma el responsable de la construcción del megaproyecto de usos mixtos Parque Toreo, formado por un centro comercial y cuatro torres, ubicado en los límites del DF y del Estado de México:

La plaza comercial de tres niveles será el primer espacio que entre en funcionamiento, mostrará una fachada vitrada y un diseño moderno con pantallas publicitarias. Es el corazón del cual parten todos los usos del desarrollo. Hemos notado que el concepto principal de sentirse a gusto se ha transformado de un paseo en el parque a una visita a los centros comerciales, que forman parte de los sitios que las familias visitan los fines de semana (Reforma, 31 de julio de 2014: 3).

Al privatizar la calle comercial, excluyendo a la seguridad pública armada, el centro comercial se hace socialmente excluyente en términos de clases sociales, por la vigilancia privada, por la prioridad dada al automóvil particular (pues son diseñados para el acceso por este medio privado), por la jerarquización de los locales y comercios para sectores particulares de ingresos, y por la exclusión del pequeño comercio.

Paradójicamente, los CC atraen a su alrededor la presencia de comercios callejeros que ofrecen lo que ellos excluyen: la venta de alimentos y otros productos baratos para los sectores de bajos ingresos que laboran en su interior, o a parte de sus usuarios. Diseñados para el acceso en automóvil, saturan las vialidades próximas y dificultan el acceso peatonal; colaboran en la conversión de la calle en propiedad excluyente y exclusiva del transporte en automóvil privado. Son, por lo tanto, vectores de la privatización de lo público urbano.

Por su multiplicación al margen de cualquier proceso de planeación en función de las

necesidades reales, por el deterioro de las áreas habitacionales adyacentes, o por la ausencia o pérdida de parte de las actividades mercantiles que los ocupen, algunos CC sufren procesos de decadencia y obsolescencia, y la pérdida de usuarios, quedando parcial o totalmente como elementos urbanos socialmente inútiles.

Consideramos, a diferencia de otros autores, que los CC no se constituyen en “subcentralidades”, pues sólo reúnen actividades de intercambio mercantil y carecen de —o excluyen— otros aspectos sustantivos de la centralidad urbana: actividades culturales diversas, recreativas, administrativas, políticas, religiosas, etc., que expresan la pluralidad de la vida pública urbana y de las distintas clases sociales.

6.2. Los corredores urbanos terciarios

La conformación de la estructura de la ZMVM es resultado de muy diversos y complejos procesos en los que actúan el Estado, el capital y la ciudadanía. Puesto que cada uno de estos grandes actores sociales está muy diferenciado internamente y tiene dinámicas de cambio y desarrollo desiguales, a su interior y en sus relaciones, el crecimiento de la mancha urbana, sus procesos de consolidación y sus lógicas de estructuración han cambiado a lo largo del tiempo, dando lugar a diferentes formas o maneras de organización de la estructura de la metrópoli.

Pradilla y Pino ([2002], 2004) señalaron que el elemento estructurador fundamental de la ZMVM ha cambiado a lo largo del tiempo, de la *centralidad única* a la *trama* o *red de corredores urbanos terciarios*, pasando por una fase intermedia y transicional de *múltiples subcentralidades jerarquizadas*.

El hoy denominado Templo Mayor fue el centro organizador de la vida pública de México-Tenochtitlán durante el Imperio azteca (Lombardo, 1987^a). La plaza mayor de la ciudad colonial, construida sobre las ruinas de la azteca, constituyó el punto de organización de la trama urbana reticular, de las actividades políticas, religiosas y comerciales, y de la vida pública durante la Colonia española (Lombardo, 1987^b y 1987^c). El capitalismo mercantil de la segunda mitad del siglo XIX e inicios del XX dio lugar a un primer proceso de ampliación de esta *centralidad* sobre la periferia de la plaza mayor devenida Zócalo. El proceso de industrialización por sustitución de importaciones, que impulsó la urbanización acelerada y la expansión urbana continua de la capital sobre los municipios aledaños del Estado de México, fue el motor del inicio de la metropolización y de la segunda fase de ampliación de la centralidad única, superando el ámbito físico de la vieja ciudad colonial.

Pero la continuidad de los procesos de crecimiento demográfico y expansión física, que fueron alejando a los nuevos asentamientos humanos del área central, impulsaron al mismo tiempo la ampliación de la primera centralidad y la formación de otras subcentralidades de menor jerarquía ubicadas en el centro de los pueblos tradicionales preexistentes que poco a poco se iban integrando debido al crecimiento de la mancha urbana, hasta lograr su consolidación. En los pueblos integrados, se dio prioridad en ese momento a la organización que respetaba los centros de los pueblos, debido a la lógica heredada de la trama española en la que las actividades de mayor relevancia y poder se ubicaban alrededor de la plaza y el resto hacia afuera, según su jerarquía. Al mismo tiempo, otras subcentralidades fueron surgiendo en los nuevos y lejanos asentamientos que se iban añadiendo a la estructura metropolitana.

Pradilla y Pino plantean que a partir de los años setenta las subcentralidades se fueron alargando, estirando sobre los ejes de flujos materiales de personas y vehículos, hasta perder su forma concéntrica y, aun, articular a varias de ellas, e irse entretejiendo en red. Incluso la antigua centralidad expandida, que ya había perdido su dinamismo de antaño por la nueva lógica de implantación terciaria, tendió a organizarse sobre sus ejes más importantes (Pradilla y Pino [2002],

2004: 77 y ss.).

Era el inicio de lo que hoy caracterizamos como la *trama de corredores urbanos terciarios* que estructura a la Zona Metropolitana del Valle de México.

6.2.1. Los antecedentes del planteamiento

En 2000 el Fideicomiso de Estudios Estratégicos sobre la Ciudad de México (FEECM), dependencia del Gobierno del Distrito Federal, publicó el estudio *La ciudad de México hoy. Bases para un diagnóstico*, dirigido por Emilio Pradilla Cobos, donde se planteaba que las actividades terciarias habían jugado un papel importante en las etapas recientes de expansión de la ciudad, colocándose como factores determinantes, y aun dominantes, de la realidad urbana actual, debido al proceso de desindustrialización iniciado en 1980 (Fideicomiso, 2000: 267).

Siguiendo esta idea, el FEECM postuló que desde la década de los ochenta, y sobre todo en los años noventa, la metrópoli se estructuraba a partir de grandes ámbitos terciarios, configurados gracias a la integración de diversos soportes físicos del comercio y los servicios. Estos ámbitos absorbían y modificaban la antigua estructura organizada a partir del centro y los subcentros urbanos. En este proceso se formaron hitos, nodos y *corredores urbanos terciarios* que estructuraban a la ciudad (Fideicomiso, 2000: 267).

El estudio formulaba la idea de que la dinámica territorial terciaria en el Distrito Federal incluía tres procesos que partían del Centro Histórico y se expandían en forma continua desde finales del siglo XIX: la integración de una macrozona terciaria a partir del perímetro urbano del siglo XIX, formada por ámbitos terciarios, nodos, hitos y corredores urbanos, localizados dispersa y fragmentariamente en la zona delimitada por los corredores urbanos Circuito Interior, Río Churubusco y Anillo Periférico; el desarrollo de hitos y nodos terciarios sobre los principales ejes viales urbanos, en el ámbito exterior a la macro zona terciaria antes descrita; y el crecimiento de seis grandes ejes urbanos terciarios que organizaban al conjunto de corredores urbanos terciarios (Fideicomiso, 2000: 268).

El FEECM establecía las principales características de los corredores urbanos:

Corredores urbanos heterogéneos: Los corredores urbanos preexistentes han perdido su sentido de ser “franjas concentradoras de servicios y usos habitacionales” [...] y se están convirtiendo en desarrollos heterogéneos con dominante de usos terciarios, que se forman a lo largo de ejes viales, con discontinuidades, a partir de la implantación de proyectos individuales a lo largo del tiempo, que se van combinando en forma compleja. Así, actúan como impulsores de la formación de conectores entre ámbitos terciarios a nivel metropolitano, o nodos e hitos urbanos (Fideicomiso, 2000: 270).

Este planteamiento, aún primario pues mantenía la existencia de distintos ámbitos terciarios de diferente importancia a la manera de subcentros, señalaba: *a)* la formación de los corredores urbanos terciarios y el papel que en ellos jugaban los procesos de inducción impulsados por los hitos y nodos terciarios; *b)* la diferenciación de las escalas de influencia de los corredores metropolitanos, urbanos

y locales; y c) la existencia de un número significativo de corredores urbanos terciarios en el Distrito Federal.

Sin embargo, el planteamiento mantenía la subordinación de los corredores urbanos terciarios a la dominación del gran ámbito urbano terciario formado sobre las delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez y Miguel Hidalgo, a partir de la expansión del Centro Histórico, sobre todo hacia el poniente y el sur de su perímetro B.

Posteriormente, Pradilla y Pino ([2002], 2004) desarrollaron este planteamiento para llegar a la formulación de una nueva lógica de estructuración de la Zona Metropolitana del Valle de México en las últimas tres décadas: la determinada por la trama de corredores urbanos terciarios. La reestructuración de la metrópoli a partir de esta trama se debía fundamentalmente a la combinación de los siguientes factores: la expansión demográfica y física de la ciudad sobre sus periferias, continua desde los años cuarenta del siglo XX; el correlativo incremento de las distancias y el tiempo de desplazamiento entre las periferias y el área central; el surgimiento de nuevas demandas de abasto de mercancías y servicios, deslocalizadas del área central y, correlativamente, de la oferta mercantil correspondiente; la articulación de nuevas áreas de acción del capital inmobiliario-financiero; las políticas urbanas estatales modernizadoras; la mercantilización y terciarización de la economía urbana a partir de la imposición del patrón de acumulación neoliberal; y la inserción del país en la globalización en curso (Pradilla y Pino [2002], 2004: 77 y ss.).

Los procesos económicos y socioterritoriales citados desencadenaron la pérdida de dinamismo económico de la metrópoli, la desindustrialización acompañada por una terciarización polarizada y dominada por el sector informal, y el incremento del desempleo, que traerían consigo cambios en el uso del suelo y los inmuebles patrimoniales del Centro Histórico y otras áreas centrales (Pradilla y Pino, 2004: 78; Pradilla y Márquez, 2004).

La fase multicéntrica reconocida por Pradilla y Pino fue una situación de transición que se mantuvo aproximadamente desde los años cincuenta hasta finales de los setenta y, según su texto, la ZMVM se estructura actualmente a partir de una red de corredores urbanos terciarios. Una diferencia sustancial con el planteamiento del FEECM es la afirmación de que el ámbito terciario de la antigua centralidad, así como los subcentros, se reestructuran ahora sobre sus propios corredores urbanos terciarios articulados a escala metropolitana.

Esta nueva forma de estructuración de la ciudad es independiente de la dominación de la antigua centralidad y, en particular, del Centro Histórico, paulatinamente marginalizado en la estructura metropolitana, aunque conserva en parte su importancia político-administrativa y simbólica, y su vitalidad derivada de la presencia del sector popular (Pradilla, 2012): la metrópoli se estructuraría como una gran red o trama de corredores urbanos terciarios con una escala de influencia metropolitana (26 corredores), urbana (25 corredores) o barrial-local, con diferentes grados de consolidación y saturación, donde la densidad de la actividad terciaria y la intensidad de los flujos humanos y materiales varía; en muchos casos, los corredores son discontinuos debido a elementos urbanos muy importantes como Ciudad Universitaria, o a zonas habitacionales no transformadas (Pradilla y Pino [2002], 2004: 78).

En la revisión que realizaron Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca, en 2007-2008, se identificaron 72 corredores urbanos terciarios con diferentes ámbitos de influencia territorial (metropolitana, urbana, barrial), y diversos grados de consolidación e intensidad de construcción-densidad inmobiliaria (Pradilla *et al.*, 2008: 50).

Esta nueva lógica de estructuración urbana absorbe, desplaza y reordena a la centralidad original, a los centros urbanos secundarios y a los ámbitos terciarios que jugaron un papel de elementos estructurantes en la fase anterior o de transición. Se replantea también el lugar y la función del Centro Histórico de la ciudad.

Consideramos que aunque parecería que esta lógica de organización urbana se insinúa o avanza en diferentes ciudades del país o, aun, en otras metrópolis de América Latina, no le damos vigencia universal, ni siquiera para México, ya que es necesario analizar la estructura urbana en cada caso particular, sin realizar generalizaciones carentes de sustento empírico y factual. Si esta lógica apareciera en muchos y muy diversos centros urbanos, podríamos entonces empezar a considerarla como una lógica urbana general.

6.2.2. La naturaleza y determinaciones de la formación de los corredores urbanos terciarios⁴⁷

La caracterización de los *corredores urbanos terciarios* a partir de los planteamientos de los trabajos de Emilio Pradilla y sus colaboradores, es la siguiente: un *corredor urbano terciario* es un agrupamiento o concentración lineal de inmuebles que soportan mayoritariamente actividades terciarias privadas y/o públicas, a lo largo de una vialidad o eje relativamente importante de flujos de vehículos, personas y mercancías. El corredor supone, por lo tanto, la presencia de dos elementos diferenciados: los inmuebles ubicados a lo largo de la vía, pertenecientes al ámbito de uso y control privado —incluyendo a los del sector público—, regidos por la lógica privada, abiertos o no al acceso del público; y los ámbitos de uso y control público —calles, plazas, jardines, etc.—, bienes comunes que tienen una apropiación pública, donde domina la libre circulación de personas y vehículos con sus restricciones legales o reglamentarias. Lo fundamental del corredor se desarrolla en la relación existente entre el eje vial y los inmuebles de sus bordes, lo público y lo privado, aunque pueden tener —y tienen— impacto sobre las calles que los intersectan, sobre todo en aquellos corredores que se desarrollaron sobre una zona preexistente más amplia de actividades terciarias.

Aunque el uso público de la vialidad suele estar subordinado al privado de los inmuebles, ya que sirve a sus interrelaciones, ésta soporta también funciones múltiples de comunicación y transporte entre ámbitos y sectores urbanos diversos y puede ser apropiada también para actividades autónomas de la población o las autoridades (recreación, celebraciones, vigilancia, movilizaciones políticas y sociales, estacionamiento vehicular, comercio callejero, etc.), aun en conflicto con los intereses de los sectores privados dominantes, como es el caso de los vendedores en la vía pública, los

"franeleros" o las movilizaciones ciudadanas.

En los inmuebles que forman el corredor se combinan múltiples actividades pertenecientes al sector terciario de la economía según la clasificación de actividades por grandes grupos económicos de Cuentas Nacionales utilizado en México por el INEGI: 6. Comercio, restaurantes y hoteles; 7. Servicios de transporte, almacenaje y comunicaciones; 8. Servicios financieros, seguros y bienes inmuebles; y 9. Servicios comunales, sociales y personales, con sus respectivas ramas.

Concretamente, hablamos de soportes materiales y actividades como centros y plazas comerciales; comercios individuales de todo tipo; bancos y servicios financieros; hotelería; restaurantes; lugares de entretenimiento público y privado; inmuebles para la cultura y el deporte, la educación y la salud; medios de comunicación masiva; oficinas y lugares de gestión pública y privada; servicios especializados para la economía y para el consumo doméstico; centros de transporte y comunicaciones, etcétera.

La presencia minoritaria o subordinada de vivienda y, aun, industria, preexistente a la formación del corredor o de nueva construcción, no invalida el carácter terciario dominante, sobre todo cuando estas actividades se combinan con otras terciarias como ocurre en los edificios o conjuntos mixtos de comercio, vivienda, hotelería y oficinas públicas y privadas, actualmente en desarrollo.

En la ZMVM los corredores terciarios pueden ser continuos o discontinuos debido a la presencia de áreas institucionales o grandes parques, zonas de vivienda no modificadas o áreas sin desarrollar terciariamente; pero la presencia en algunos de estos ámbitos disruptores, de servicios públicos o privados de recreación y cultura —de índole terciaria— pueden dar continuidad al corredor.⁴⁸

Los corredores presentan grados diversos de consolidación derivada de la densidad de actividades terciarias instaladas, y de la intensidad del uso del suelo por las construcciones, y sirven a diferentes ámbitos o escalas urbanas: a toda la zona metropolitana, a ámbitos urbanos amplios o exclusivamente a zonas locales o barriales. La intersección de dos o más corredores terciarios puede dar lugar a nodos de gran significación urbana por la intensidad de flujos materiales y por el papel que juegan en la estructura urbana, como es el caso de la intersección de Reforma e Insurgentes, o de Insurgentes Sur y Periférico Sur.

Cada corredor terciario tiene su propia particularidad, su identidad, su imagen, su representación social, determinadas por los procesos históricos de su formación, por las actividades que lo conforman, por su apropiación simbólica por los ciudadanos o por la combinación específica de sus determinaciones económico-sociales.

La formación de la *red o trama de corredores urbanos terciarios* ha sido un proceso prolongado en el tiempo, discontinuo, resultante de la combinación de múltiples acciones de muy diferentes actores públicos y privados, determinado por complejos factores económicos, sociales, políticos e ideológicos. Desarrollaremos los factores determinantes de la constitución de la red y de su conversión en organizadora de la estructura de la metrópoli, siguiendo las ideas del Fideicomiso, Pradilla y Pino, y Pradilla y otros.

El crecimiento demográfico acelerado de la ZMVM, sobre todo desde los años cuarenta del siglo XX, y la expansión física correlativa, caracterizada por la baja altura de los inmuebles y la reducida densidad territorial del poblamiento, que empujaron a la metropolización (Pradilla, 2011), fueron aumentando las distancias entre los lugares de residencia de la población y las concentraciones precedentes de comercio y servicios —centro urbano y luego subcentros—, en las condiciones imperantes de déficit cuantitativo y cualitativo del transporte público, haciendo demasiado costoso en tiempo y dinero el desplazamiento hacia ellas para adquirir lo necesario a la subsistencia inmediata o mediata (véase capítulo 2 de este libro).

La población así implantada actuó —y actúa hoy— como demanda localizada y mercado, e indujo y atrajo la instalación de empresas comerciales o de servicios al consumo, con frecuencia sucursales de grandes cadenas de tiendas departamentales o supermercados, tiendas de cadenas nacionales o transnacionales, franquicias, sucursales bancarias y pequeños comercios, etc., en localizaciones más cercanas a la vivienda de la población cuya necesidad no era atendida antes.

Puesto que el poblamiento disperso y de baja densidad, ahora mayormente ubicado en el Estado de México, se intensificó desde los años noventa a raíz del cambio de la política federal agraria y de vivienda, y la acción de las inmobiliarias privadas, en ese marco, mediante la construcción de megaproyectos de micro-viviendas (Duhau, 2008; Pradilla, 2011), aislados y alejados, los factores de dispersión siguieron actuando, induciendo el surgimiento de nuevos ejes periféricos de implantación de comercio y servicios. Al mismo tiempo, continúa la consolidación, en constante transformación, de nodos o emplazamientos lineales de actividades terciarias que responden al desplazamiento de oficinas de gestión antes ubicadas en la centralidad, con fines de modernización edilicia y localización de prestigio, como es el caso en Santa Fe, Insurgentes Sur y Periférico Sur, o a la ampliación incesante de la división del trabajo comercial y de servicios.

El dominio del automóvil

El déficit cuantitativo y cualitativo, la inadecuada organización operativa del transporte público, la política de precios bajos, crédito barato y publicidad de las transnacionales automotrices, el predominio del automóvil particular y el crecimiento continuo de su número, la opción de las políticas públicas por su apoyo, la conformación de una estructura urbana opuesta al desplazamiento peatonal, y la ideología individualista de la población de ingresos medios y altos, han hecho de los flujos individuales en automóvil particular sobre vialidades primarias, la forma dominante de desplazamiento de la población entre la vivienda, el trabajo, el comercio y los servicios públicos y privados (Márquez y Pradilla, 2007).

Los grandes ejes de flujos de personas y mercancías, con obvias limitantes en las vías confinadas deprimidas o elevadas, ofrecen accesibilidad directa, mayor velocidad en el tránsito, menor tiempo

de desplazamiento, y visibilidad de los establecimientos terciarios existentes. Por eso las vialidades primarias se han convertido en los lugares idóneos para la localización de las oficinas de gestión, los comercios y los servicios, desplazando al entramado de calles secundarias muy saturadas que conformaron en el pasado las áreas centrales comerciales y de oficinas de la ciudad. Por las mismas razones, estas antiguas centralidades se han reestructurado a partir de la conformación de sus propios corredores urbanos terciarios.

Las ventajas de localización y aglomeración

Debido a las ventajas de localización derivadas de las facilidades de la vialidad, el transporte y la comunicación, para los vendedores y prestadores de servicios, los empleados y los compradores, las implantaciones mercantiles ocurren sobre los ejes viales más importantes (metropolitanos, urbanos o locales), dando lugar a la tendencia longitudinal de localización. La concentración lineal de establecimientos comerciales complementarios o competitivos, que brinda opciones de selección al comprador o lo induce a mayores gastos en bienes o servicios no requeridos, da lugar a la formación de economías de aglomeración las cuales benefician, sobre todo, a los vendedores y prestadores de servicios (Polese, 1998: 83 y ss.).

La combinación de ventajas de localización y ventajas de aglomeración sobre los ejes viales principales, sobre todo a raíz de la multiplicación incesante del número de automóviles y el aumento del hábito de usarlos en la metrópoli, reproducen el impulso a la concentración longitudinal. Los cruces de vialidades cuya terciarización lateral aumenta obran como nodos motrices del impulso a la terciarización en ambos ejes longitudinales. Estas tendencias actúan también en los ámbitos terciarios que conformaban la centralidad y los subcentros, induciendo su paulatina reorganización, ahora sobre los más importantes ejes longitudinales que los conformaban.

Muchos de los centros, plazas comerciales, tiendas departamentales e hipermercados buscaron adosarse a los corredores terciarios ya formados; otros cumplieron el papel de núcleos generadores de la formación de éstos a partir de su implantación en vialidades de intenso tráfico vehicular y de personas. Casos paradigmáticos han sido los de Liverpool en Insurgentes y el centro comercial Perisur en el cruce de Insurgentes Sur y Periférico Sur.

Las implantaciones mercantiles se multiplicaron a partir de los años ochenta, con la rápida liberación comercial y financiera, el ingreso de capitales extranjeros y el *boom* del capital inmobiliario-financiero, bajo la forma de centros o plazas comerciales que al tiempo que operaban en función de economías localizadas de escala y aglomeración, transformadas en aumento de las ganancias de los empresarios, las generaban en su entorno, e inducían la implantación cercana de nuevas empresas comerciales que, en el esquema lineal antes señalado, impulsaban y atraían a nuevos negocios, actuando como hitos terciarios, capaces en ocasiones de convertirse en verdaderos nodos de crecimiento terciario (Pradilla *et al.*, 2008).

Las implantaciones mercantiles se multiplicaron a partir de los años ochenta, con la rápida

liberación comercial y financiera, el ingreso de capitales extranjeros y el boom del capital inmobiliario-financiero, bajo la forma de centros o plazas comerciales que al tiempo que operaban en función de economías localizadas de escala y aglomeración, transformadas en aumento de las ganancias de los empresarios, las generaban en su entorno, e inducían la implantación cercana de nuevas empresas comerciales que, en el esquema lineal antes señalado, impulsaban y atraían a nuevos negocios, actuando como hitos terciarios, capaces en ocasiones de convertirse en verdaderos nodos de crecimiento terciario (Pradilla *et al.*, 2008).

En muchos casos, estas implantaciones terciarias se llevan a cabo en las áreas laterales a vialidades ya ocupadas con otros usos, por lo que dan lugar a cambio de usos del suelo, de vivienda o industria a oficinas, comercios y servicios, causando la expulsión de sus habitantes y el consiguiente despoblamiento de los corredores urbanos. Por la inadecuación de los inmuebles, es necesaria para los empresarios la adecuación-transformación o la demolición y nueva construcción de edificios, convirtiéndose estos procesos en verdaderos depredadores de los ambientes urbanos anteriores, incluyendo la destrucción de lo patrimonial, como se puede observar en la Colonia Roma, a lo largo de Insurgentes o del Paseo de la Reforma.

La fragmentación económica y social del territorio urbano

En el territorio urbano social y físicamente fragmentado, la definición de la naturaleza, la composición y el ritmo de consolidación de un corredor urbano terciario dependen de diversos factores como: el sector social que se apropia predominantemente del fragmento específico del territorio urbano donde se implantan las nuevas actividades; la inserción del corredor en la estructura urbana ya dada y su relación con otros elementos de ella; la concentración o pulverización de la propiedad y el costo del suelo, que facilitan o dificultan su adquisición; la normatividad urbana existente y, dado el caso, la dificultad y el costo de su modificación; y la historia del ámbito o fragmento urbano, con todas sus connotaciones en las ideas y valores, los imaginarios de los vecinos y los compradores y usuarios futuros.

Así, los elementos constitutivos de un corredor urbano terciario se diferencian en función de la combinación de estos factores, y en particular del nivel de ingreso y la composición real del gasto de los diversos actores sociales que constituyen su demanda real, pero sin excluir la posibilidad de lograr este mismo efecto de fragmentación-segregación social mediante los propios recursos y capacidades de transformación de los ámbitos urbanos que tiene el capital inmobiliario-financiero y comercial, ni el efecto contrario de degradación de áreas terciarias por la pérdida de estas condiciones.

Las rentas urbanas de localización

La implantación comercial, de oficinas y servicios a ras de tierra, y la generación de ventajas de localización y de aglomeración, aumentan por lo general la demanda de terrenos o inmuebles e incrementan lo que Jaramillo denomina la *renta diferencial de comercio* (Jaramillo, 1994: 155; Jaramillo, 2009: IV, B, 1); elevan, asimismo, y elevan los precios del suelo, los cuales introducen factores de diferenciación entre los capitales que pueden instalarse en determinado corredor. Lo mismo ocurre con la segmentación social de los corredores, que diferencia los costos del suelo en función directa del sector social que se apropia de los corredores urbanos.

Así, el sector social de la demanda localizada, el costo del suelo y el tipo de comercio o servicio instalado diferencian socialmente a los corredores; al mismo tiempo y dialécticamente, la implantación de actividades específicas en ellos puede modificar las tres primeras características. En este sentido, Pradilla (2010) señala que las nuevas inversiones del capital inmobiliario-financiero en los corredores terciarios dan lugar a la revalorización del suelo —la generación de nuevas rentas del suelo— que, por la conclusión del ciclo de recuperación del capital inmobiliario invertido anteriormente, se habían estancado.

La elevación de los precios del suelo, sumados a las ventajas de localización para el acceso automotriz, pueden imponer una mayor intensidad del uso del suelo, que llevaría a la implantación de actividades mucho más rentables en relación con el suelo ocupado, o con el aumento de la altura de los inmuebles, abriendo camino a la instalación de oficinas para la gestión empresarial o pública y los servicios especializados en la economía y al consumo.

La existencia, selectiva en términos de esfera económica y nivel de ingresos de los compradores, de comercio y servicios, puede llevar, como ocurre en Santa Fe, Polanco y Reforma, a la implantación de vivienda para sectores sociales de muy altos ingresos. La iniciativa de inclusión de vivienda puede darse a partir de la inversión inmobiliaria o comercial realizada previamente, de intervenciones públicas relacionadas con ellas, y de la calidad de vida real o imaginaria alcanzada. Un ejemplo podría ser lo que ocurre hoy en el Centro Carso en Polanco. La implantación de vivienda para sectores de muy altos ingresos lleva a la formación de rentas de monopolio de segregación (Jaramillo, 2009: 162), lo cual conduce a que el perfil de los corredores terciarios cambie notoriamente.

La terciarización de la economía

La terciarización de la economía metropolitana, desencadenada sobre todo desde la crisis de 1982 y simultánea a la desindustrialización (Pradilla y Márquez, 2004; capítulo 3 de este trabajo), ha jugado un papel esencial, estructural, en la constitución de los corredores terciarios y su conversión en dominantes y estructurantes de la metrópoli, pues es el sector terciario el que actúa como punta de lanza al impulsar el proceso y operar la transformación.

Esta terciarización ha tenido como vectores al capital monopólico nacional y transnacional en el sector comercial —cadenas de supermercados, de tiendas departamentales, de cafeterías y

restaurantes, franquicias, o concesionarias automotrices, etc.—, de servicios bancarios, o de servicios especializados a la producción y al consumo. La libre entrada de capital extranjero abierta por las políticas neoliberales ha traído al país y a la ZMVM a grandes capitales inmobiliarios que se han basado en la entrada de otros capitales como demandantes de área construida, atraídos al país sobre todo por el TLCAN, creándose así una demanda proveniente de grandes corporativos y una oferta de inmuebles por el capital inmobiliario-financiero. Esta relación es clara en Paseo de la Reforma, Insurgentes Sur, Periférico Centro y el Desarrollo Santa Fe.

Las valoraciones de los ámbitos urbanos

La historia social y arquitectónica de la ciudad cuenta en el proceso de formación o reconformación de los corredores urbanos terciarios, pues carga de significados y representaciones a los ejes de flujos materiales y sus elementos arquitectónicos y urbanos adheridos en el tiempo. Ejemplos claros son el Paseo de la Reforma, con su carga histórica, recreativa y simbólica desde su construcción a finales del siglo XIX, o los ejes del Centro Histórico, para localizar hoteles de turismo y servicios gastronómicos, por sus nobles inmuebles coloniales y republicanos, aunque la conformación del corredor destruya estos elementos virtuales.

En este punto, nos enfrentamos a una contradicción: si los valores arquitectónico-urbanos, que atraen a la población, tienden a impulsar la terciarización de un eje vial, ésta puede llevar a la pérdida de vivienda, al vaciamiento poblacional y al deterioro social, factores que afectan negativamente el reconocimiento y la valoración positiva de los usuarios, a la vez que le restan vida al corredor.

La normatividad y las políticas públicas

La normatividad urbana actúa generalmente como elemento de referencia y control de estos procesos, aunque su potencialidad reguladora está limitada por multitud de prácticas de negociación legales, extra legales o de corrupción, que hacen que los resultados reales se parezcan poco a lo previsto por los planificadores iniciales. En la planeación urbana, la regulación de los usos del suelo es un vector fundamental de los procesos de reproducción y consolidación de los corredores terciarios, puesto que los propone, da seguimiento a su surgimiento y facilita sus condiciones de operación.

Las políticas públicas de promoción y estímulo actúan en el sentido de apoyo al desarrollo o densificación de los corredores urbanos terciarios, cuando se dan las condiciones fundamentales, sobre todo de rentabilidad económica, para su existencia. Tal es el caso de las políticas de transferencia de potencialidades, de operación de los polígonos de actuación, de los estímulos fiscales y administrativos, o la realización de obras de infraestructura y embellecimiento, como las realizadas durante los últimos 14 años en Paseo de la Reforma, Santa Fe y los corredores del Centro

Histórico, con resultados muy desiguales.

La privatización del territorio urbano

La terciarización comercial y de gestión induce el aumento más que proporcional del tráfico vehicular hacia y en los diversos componentes del corredor terciario. Tanto en los comercios como en los servicios y la gestión, la arquitectura se estructura hacia adentro, dando las espaldas a la calle que se transforma en simple canal de circulación automotriz, negada al peatón. La violencia urbana imperante da a esos espacios interiores la imagen, no siempre real, de control, vigilancia y seguridad personal, uno de cuyos componentes, socialmente condenable, es la segregación de las capas medias y altas, y la exclusión como usuarios de los sectores populares; así se refuerza la fragmentación socioterritorial que funciona como factor de rentabilidad de los corredores.

La calle, las plazas y otras áreas públicas van quedando muertas, como simples lugares para el tránsito vehicular, para los ambulantes que suministran los servicios a los trabajadores de muy bajos ingresos de los locales de lujo, y para algunos peatones desprotegidos, mientras la vida se desarrolla dentro de los centros comerciales o los edificios, sin salir a la calle, muchas veces como un efecto de aislamiento buscado por los mismos capitales inmobiliarios.

La multiplicidad de acciones individuales

Librada al juego del mercado de terrenos e inmuebles y de capitales, la transformación de las áreas laterales de las viejas o nuevas vialidades no es inmediata; sigue procesos más o menos lentos de consolidación y saturación. La escala de su función (metropolitana, urbana o local) está definida en gran medida por la combinación de factores, como la importancia de los flujos sobre la vialidad que soporta el corredor, la magnitud del capital inmobiliario y terciario invertido, la importancia de los comercios o servicios instalados, el prestigio de que se rodea el corredor y la actividad misma en el imaginario colectivo, etcétera.

Como es evidente, en la conformación o reconfiguración de los corredores urbanos terciarios, que toman largo tiempo y son continuas, o se repiten cuando cambian las estructuras socioeconómicas urbanas, participan múltiples actores: el capital inmobiliario-financiero; diversas fracciones del capital, en especial el comercial y financiero; los agentes estatales; y los compradores y usuarios del corredor. En este proceso, el capital inmobiliario es un gran actor, en muchos casos a costa de los intereses de los antiguos residentes, amenazados por la transformación de sus entornos, por las presiones de los compradores de terrenos, por la pérdida de valor de sus viviendas, por los nuevos usuarios, entre los que se pueden encontrar los delincuentes, por los nuevos flujos vehiculares y las actividades nocturnas que acompañan el nuevo entorno.

Para muchos, entre los que se encuentran arquitectos y urbanistas, promotores inmobiliarios,

políticos y gobernantes, este proceso destructivo de viejos entornos tiene la cara de *modernización*, necesaria o inevitable, basada en una arquitectura más o menos espectacular, en algunos casos de calidad y en otros simple "chatarra" desechable, que puebla los corredores actualmente en conformación.

Finalmente, tenemos que señalar que las determinaciones estructurales de la formación de los corredores terciarios son múltiples, desigualmente combinadas según el lugar y el momento histórico; que en ella participan muy diferentes actores privados y públicos; que puede avanzar o detenerse o, aun, retroceder. Y si tuviéramos que establecer un factor fundamental, tendríamos que ir hasta la generalidad del signo, positivo o negativo, de la fase de la acumulación de capital en los sectores específicos involucrados, que establece la posibilidad de la obtención de ganancias para posibilitar la recuperación de las rentas del suelo de los propietarios.

6.2.3. Los corredores urbanos terciarios en 2012

Como resultado de la actualización de los levantamientos de 2002 y 2007-2008, llevada a cabo mediante el trabajo de campo en 2011-2012, en el marco de este proyecto de investigación, se registraron 108 corredores terciarios, distribuidos en tres grupos: de *alta consolidación*, de *consolidación media* y de *consolidación baja* (véase tabla).

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 2011-2012.

Los corredores con *alta consolidación* son aquellos que presentan un alto grado de saturación de su trazo con actividades terciarias, combinado con una alta densificación del uso del suelo mediante edificios de mayor altura para oficinas y otros usos. En general, se ubican sobre las avenidas principales y los ejes viales que son los estructuradores del sistema de vialidades de la metrópoli. Su radio de acción es generalmente metropolitano.

Los corredores denominados de *media consolidación* son los que aún mantienen una cantidad importante de viviendas, con posibilidades de cambio de uso para albergar más actividades terciarias, y que aún no sufren una densificación inmobiliaria muy grande destinada a usos como oficinas de gestión; su ámbito de influencia es predominantemente urbano. Los de *baja consolidación* se

encuentran principalmente en las áreas en proceso de desarrollo, o que atienden a comunidades locales, donde predomina el comercio, hay poca ubicación de lugares de gestión, las edificaciones son bajas y aún se encuentran muchos terrenos baldíos y viviendas en espera de ser utilizados por el sector terciario.

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
Elaboro: Mtra. Díaz Flores Laura Olivia
Mtra. Valderrama Ríos Carolina

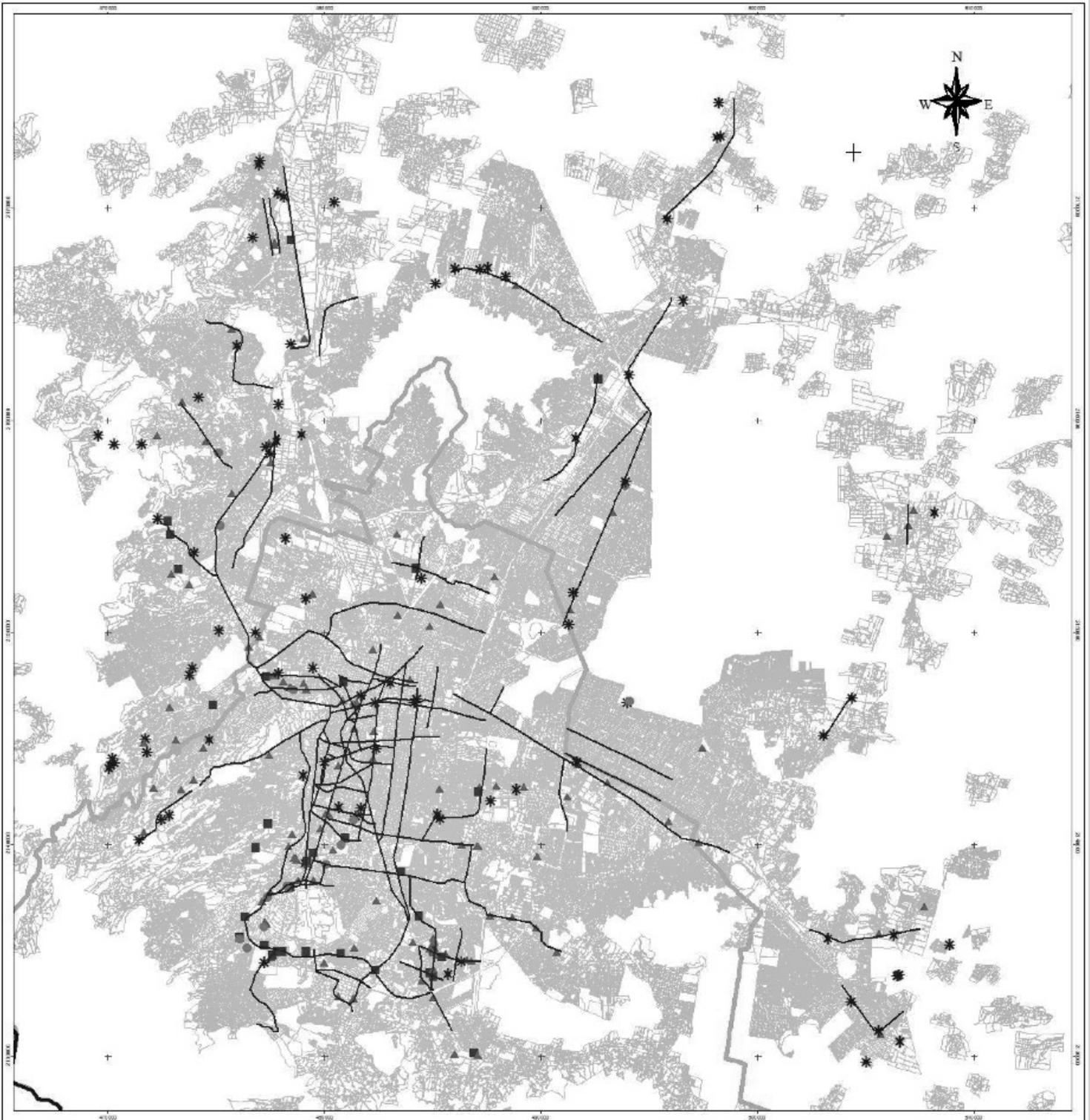
Debemos tomar en cuenta las diferencias entre los corredores, aun aquellos de un mismo grado de consolidación, debidas al momento histórico en que se desarrollaron, a las actividades terciarias que se ubican en él, a su localización en la estructura urbana, al sector social al que se orientan, y a la dinámica interna de las colonias aledañas que los utilizan. También debemos observar que los corredores del Distrito Federal son diferentes, por las razones antes señaladas, a los del Estado de México, en los tres niveles de consolidación: alta, media y baja.

Como podemos apreciar en el mapa de los corredores urbanos terciarios, la mayor concentración de ellos se localiza en el DF, donde conforman una verdadera red en las UPA de desarrollo más antiguo, dando lugar a nodos e intersecciones entre dos o más corredores. Los corredores que aún permanecen aislados o no presentan intersecciones con otros, están dispersos en las UPA metropolitanas de urbanización habitacional más reciente, tanto en el DF como en el Estado de México.

En éste aún no se puede identificar una red de corredores, debido al menor tiempo histórico transcurrido de urbanización de las zonas y a su muy reciente proceso de terciarización (véase capítulo 4 de este libro); se presentan todavía corredores aislados de diferentes tamaños. Muchos municipios continúan careciendo de áreas o corredores terciarios para la atención de la demanda mercantil allí localizada.

Una última observación. Dado que el proceso de cambio económico-social de la metrópoli ha sido y sigue siendo continuo, la trama de corredores terciarios, y cada uno de ellos, están también sometidos a este dinamismo, combinando procesos de formación de nuevos corredores, de intersección entre ellos debido a su crecimiento, de consolidación y densificación inmobiliaria de los existentes, de cambio de estrato social atendido, o de reconstrucción sustantiva, como es el caso en la actualidad de Paseo de la Reforma a partir de 2000 (Márquez, 2012), y de Insurgentes Sur.

Centros Comerciales y Corredores Terciarios de la ZMVM 1960 - 2012



Simbología

Centros Comerciales :

Año de construcción	Núm. Centros Comerciales
● 1960 - 1980	17
■ 1981 - 1990	30
▲ 1991 - 2000	115
* 2001 - 2012	100

Total: 262 Centros Comerciales

	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

6. 3. Los centros comerciales y los corredores terciarios

Las plazas y centros comerciales muestran una relación dialéctica, de articulación de doble sentido, con los procesos de estructuración de la metrópoli, como lo afirman Pradilla y sus colaboradores en el trabajo de 2008. En primer lugar, los corredores terciarios existentes, sobre todo en la trama urbana más antigua, con sus economías de aglomeración, atrajeron —y siguen atrayendo— la implantación de centros comerciales sobre su traza, generando un efecto de mayor concentración terciaria. En segundo lugar, sobre todo en localidades de urbanización más reciente, la implantación de centros comerciales o, aun, de grandes tiendas departamentales o hipermercados generan economías de aglomeración que atraen a otras actividades e inician la formación de corredores, como ha ocurrido en diversos municipios conurbados.

Esta relación dialéctica queda demostrada en el mapa unificado, donde se aprecia la relación estrecha entre corredores terciarios y centros comerciales adosados a ellos, que muestran una tendencia de concentración en el sector donde la red está más conformada, en el sector más antiguo del DF y que tiene los corredores con mayor grado de consolidación.

La ubicación de los centros comerciales tiende a producirse en las intersecciones de los corredores, en el cruce de las vialidades, provocando la formación de nodos de aglomeración del sector terciario; pero también es notoria la implantación de centros comerciales a todo lo largo de la vialidad, ayudando a la conformación del corredor terciario del comercio formal.

En estos nodos y, en muchos casos, a lo largo de todo el corredor, también se ubica el comercio en la vía pública (informal), principalmente de comida, para atender la demanda de las personas que trabajan en las oficinas y comercios cercanos, a quienes no les alcanza el ingreso para consumir en los restaurantes y otros establecimientos formalmente establecidos. La venta callejera de otro tipo de productos, aunque más controlada en los corredores urbanos para evitar el mal aspecto y la competencia para los comercios, tiende a ubicarse también sobre los corredores terciarios, dadas las economías de aglomeración y localización existentes en ellos, que también son útiles e importantes para el comercio en vía pública.

En los corredores aislados podemos notar la presencia de centros comerciales de mayor cantidad de metros cuadrados comerciales, ubicados con una distancia razonable los unos de los otros; en algunos casos, los terrenos que los separan son baldíos y en otras se ubican empresas que requieren grandes espacios como las concesionarias de automóviles, Office Depot, Home Depot, o sucursales bancarias, que pertenecen al sector terciario pero no se encuentran habitualmente dentro de una plaza o centro comercial.

7. Reflexión final: un nuevo patrón de estructuración metropolitana

En las tres décadas transcurridas desde la recesión económica de 1982 y el inicio de la aplicación de las políticas neoliberales, en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM)⁴⁹ hemos asistido a cuatro procesos socioeconómicos sustantivos en términos de la estructuración metropolitana:

- a. la reducción del ritmo de crecimiento demográfico del conjunto de la metrópoli, con una marcada desigualdad en su distribución territorial específica: casi nulo o muy bajo en el DF y mayor en los municipios conurbados; negativo, nulo o muy bajo en las unidades político-administrativas “centrales” y más alto en las periféricas;
- b. una notoria expansión física periférica dispersa,⁵⁰ sobre todo en los municipios conurbados del arco norte-oriental desde 2000, para vivienda y otros usos urbanos, más que proporcional al crecimiento demográfico registrado, combinada con un proceso de reconstrucción y verticalización para vivienda y usos terciarios en las áreas de más antigua urbanización, sobre todo en el DF;
- c. una muy significativa pérdida de dinamismo de la economía metropolitana, de la creación de empleo productivo y de la productividad, debida al proceso continuo de desindustrialización que se registra desde 1980, en forma muy aguda en el DF, y en menor medida en los municipios conurbados, que hizo perder a la metrópoli gran parte de la base productiva construida en la industrialización sustitutiva de importaciones entre 1930 y 1980, su motor económico más dinámico, de mayor productividad y con mayores efectos multiplicadores;
- d. una terciarización rápida de la base económica, con características espurias, muy polarizada entre un sector moderno altamente concentrado monopólicamente y poco creador de empleo, y un sector informal muy grande, mayoritario entre la PEA, de baja productividad, empleo inestable, malas remuneraciones y carente de protección social, que sobrevive en las grietas del sistema para sostener a los sectores de desempleados y de más bajos ingresos de la sociedad.

Estos procesos socioeconómicos están en la base de profundos cambios en la apropiación del territorio por las diferentes clases y fracciones de clase social, y en los procesos de cambio de las formas territoriales mismas.

En estas tres décadas, hemos asistido al surgimiento o generalización de nuevas formas arquitectónico-urbanas que se combinan en forma compleja en la estructura urbana metropolitana: los inmuebles y complejos de usos mixtos, los conjuntos cerrados, los centros comerciales, la vivienda en altura para estratos de ingresos medios y altos, los macroconjuntos de microviviendas de interés social en la periferia, y los corredores urbanos terciarios.

En su combinación compleja, estas nuevas formas están dando lugar a un cambio sustantivo de lo

que *denominamos patrón de estructuración territorial metropolitana*, que a la vez que responde a los cambios económico-sociales, propios del patrón neoliberal de acumulación de capital, expresa la forma de inserción del capital inmobiliario-financiero —fusionado en este tiempo—, condiciona los procesos sociales cotidianos de los habitantes metropolitanos, y participa en la generación de contradicciones y conflictos socioterritoriales que analizaremos en la segunda parte de esta investigación.

7.1. Las nuevas formas arquitectónico-urbanas

En la Zona Metropolitana del Valle de México, igual que entre las grandes metrópolis latinoamericanas (Pradilla, 2010), encontramos componentes o formas arquitectónico-urbanas que se han multiplicado desde la implantación del patrón neoliberal de acumulación de capital: los grandes desarrollos inmobiliarios mixtos, los centros comerciales socialmente diferenciados, las unidades habitacionales cerradas, las viviendas en altura para capas de ingreso medio y alto, los corredores urbanos terciarios, y los macroconjuntos de microviviendas de interés social, las cuales, en su combinación desigual y compleja, dan forma a la actual modernización urbana neoliberal.

En la ZMVM, y otras metrópolis del continente, se llevan a cabo en la actualidad *desarrollos inmobiliarios mixtos* —megaproyectos— muy importantes, que en muchos casos forman parte de la estructuración de los corredores urbanos terciarios, mediante intervenciones puntuales o que en otros casos asumen la forma de grandes complejos semiautónomos de desarrollo inmobiliario mixto (oficinas, hotelería, vivienda de lujo, centros comerciales y servicios, etc.). Paseo de la Reforma y sus nuevos inmuebles, el Centro Carso, el Parque Toreo, el conjunto Mitikah y el complejo Santa Fe son los ejemplos más notorios y conocidos de la ciudad de México —aunque también se reproducen en menor escala en otros muchos lugares—, que han reutilizado áreas recuperadas a actividades como basureros, industrias relocalizadas o cerradas, antiguos comercios y viviendas demolidas o baldíos interiores. Características generales de estos desarrollos mixtos son la gran magnitud e intensidad de la inversión de capital, y la recuperación del alto precio del suelo debido a su localización, mediante su uso intensivo con la construcción en altura, y su correlativa elevación puntual y zonal.

Privilegiados por los gobiernos locales en función de las abstracciones del “desarrollo económico”, la “competitividad urbana” o la “creación de empleo”, independientemente del signo político-ideológico autoproclamado, y por las reglamentaciones urbanas y sus mecanismos de excepción (transferencia de potencialidad, fusión de predios, polígonos de actuación, zonas estratégicas de desarrollo urbano, etc., en el caso del DF), estos megaproyectos parecen haber sustituido en la realidad a una planeación urbana moribunda y cada vez mas despojada de instrumentos eficaces de acción y control (Pradilla, 2009: cap. 5).

Aunque los centros comerciales empezaron a aparecer en la ZMVM en los años sesenta del siglo XX, sucediendo a los antiguos pasajes comerciales de finales del siglo XIX e inicios del XX, su generalización coincidió con la implantación del patrón neoliberal de acumulación, desde el inicio de los años ochenta. Al principio fueron orientados hacia los sectores de ingresos medios y altos en sus zonas intermedias o periféricas de vivienda, pero en años recientes tendieron a generalizarse para todos los estratos sociales y sus territorios, mediante la presencia de unidades comerciales adecuadas a los niveles de ingresos presentes (véase capítulo 6 de este trabajo, así como: López Levi, 1999; Lulle y Paquette, 2007; Duhau y Giglia, 2008: cuarta parte, 15; Pradilla *et al.*, 2008).

Como señalamos antes, los centros comerciales juegan actualmente un papel sustantivo en la formación de los megaproyectos inmobiliarios y los corredores terciarios, los cuales inducen, al generar polos de concentración de compradores, economías de aglomeración, que pueden ser usadas como mercado por otras actividades terciarias, o a las cuales se adosan, consolidándolas, dado que en los corredores ya existe un flujo importante de compradores y, por lo tanto, economías de aglomeración concentradas y localizadas (véase plano en el capítulo 6).

Los centros comerciales de tamaño medio y grande, los prototípicos, están diseñados para el acceso en automóvil; interiorizan la calle y las plazas y orientan toda su estructura arquitectónica hacia ellas sustituyendo a las calles públicas exteriores; como ámbitos privados, son vigilados por guardias de seguridad privada y excluyen a la pública; se han convertido en los “modelos” del intercambio y recreación mercantil en la fase actual del capitalismo; y son un vector sustantivo de la privatización de lo público urbano. En la ciudad violenta de la actualidad, aparecen en el imaginario colectivo como “lugares seguros” para el ocio mercantilizado. Sin embargo, carecen de la multiplicidad de actividades (políticas, culturales, religiosas, sociales) y la pluralidad social en su apropiación, lo cual les impide asumir el carácter de “centralidades urbanas alternativas” que algunos autores les asignan.

La tercera forma arquitectónica-urbana que se ha multiplicado en la ZMVM y otras metrópolis latinoamericanas con el patrón neoliberal es la de *urbanizaciones* o *conjuntos cerrados*. Los factores sociales que impulsan este movimiento son propios del patrón de acumulación o sus consecuencias no deseadas: la inseguridad pública creciente causada por la violencia urbana⁵¹ y el “imaginario del miedo” resultante, el individualismo imperante en la vida cotidiana, las promociones publicitarias del capital inmobiliario, y la legalización de la propiedad en condominio horizontal o vertical. En México, las urbanizaciones cerradas surgieron bajo la forma de cierre ilegal de calles en fraccionamientos de capas medias y altas de ingreso luego de la crisis de 1982 y el aumento correlativo de la inseguridad, y se generalizaron posteriormente con su conversión en forma específica de diseño y construcción de los proyectos del capital inmobiliario.

Estas urbanizaciones, fraccionamientos, o conjuntos cerrados están rodeados de muros o rejas, se accede a ellos por garitas, son vigilados por guardias privadas y circuitos cerrados de televisión, impiden el libre acceso a los automóviles y transeúntes externos y fragmentan la trama vial urbana, tienen muy 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. Son la forma más visible y agresiva de la privatización de la calle, la segregación social excluyente del territorio urbano y, por lo tanto, de su fragmentación.

La *vivienda en altura* para sectores de ingresos medios y altos es una forma urbana reciente en México; en el pasado, los sectores de ingresos medios y altos habitaban en fraccionamientos exclusivos de baja altura y densidad, lo que hizo de la ciudad de México una extensa estructura urbana, baja y porosa, de poca densidad en relación con otras ciudades de América Latina y el mundo (Pradilla, 2011). En las últimas décadas, el capital inmobiliario-financiero ha puesto crecientemente en el mercado la oferta de torres de vivienda de alto costo dotadas de “amenidades” (comercios, recreación y servicios al consumo), reservadas a sus propietarios o locatarios, que les

permitirían, si así lo desean, reducir el acceso externo del resto de la estructura urbana. En la fórmula de usos mixtos, también se combinan con centros comerciales en las plantas bajas. De alta rentabilidad para el capital inmobiliario-financiero productor debido a la intensificación del uso del suelo y la consiguiente recuperación y reproducción de rentas del suelo, operan también como forma de capitalización para pequeños y grandes capitales rentistas mediante su compra y posterior alquiler, han tenido un impacto notorio sobre la elevación de los precios del suelo en sus áreas de implantación y, sin duda, en toda la ciudad, que afecta notoriamente a la masa de la población urbana.

En las metrópolis latinoamericanas, la aparición de las “unidades habitacionales” formadas con viviendas unifamiliares o edificios multifamiliares, construidas por los organismos del Estado, se remonta hasta el inicio de las políticas estatales de vivienda en medio del proceso acelerado de urbanización de mediados del siglo XX; sus ejemplos en la ZMVM son numerosos y problemáticos. Pero en la ZMVM y otras ciudades mexicanas (y muy probablemente en otras metrópolis de otros países de la región), desde los años noventa, el cambio neoliberal en la política habitacional estatal convirtió a las instituciones públicas promotoras de vivienda en bancos hipotecarios o en organismos financieros de “segundo piso” para sus derechohabientes, para que compren sus viviendas en el mercado libre, y cedió la función de la promoción y construcción de la vivienda “de interés social” a las inmobiliarias privadas. En México, este cambio se combinó con la privatización de la propiedad social de la tierra (ejidal y comunal) abierta en la contrarreforma agraria de 1991-1992, dando acceso al capital inmobiliario-financiero a tierra rural periurbana a bajo costo.

Estos factores han dado lugar a la multiplicación de gigantescos desarrollos habitacionales de viviendas mínimas (casas de una o dos plantas de cerca de 40 m² de área) en extensión, ocupando áreas agrícolas de bajo precio en zonas periféricas, a gran distancia-tiempo de los centros de actividad laboral y carentes de comercio, abasto y servicios (Eibenschutz y Goya, 2009). El objetivo de las inmobiliarias con esta localización es reducir al mínimo el costo del suelo en el precio total de construcción (Duhau, 2008), pero al costo público de la continua extensión de la infraestructura urbana sobre áreas de cultivos o de reserva ambiental, del alargamiento interminable de la distancia-tiempo y el costo del desplazamiento de sus ocupantes hacia el trabajo, el abasto o los servicios. Carentes durante largos periodos de centros de abasto básico, de servicios de educación y salud, y de equipamiento cultural, estos megaconjuntos constituyen verdaderas colonias-dormitorio (Mendiburu, 2011; *Reforma, Enfoque*, 12 de junio de 2011). Actualmente, cerca de una tercera parte de las viviendas construidas en el país en estos megaconjuntos se encuentran deshabitadas, han sido abandonadas por sus dueños y vandalizadas debido a que no responden a las necesidades básicas de los usuarios.

La forma urbana más importante estructuralmente por tratarse de aquella que articula y combina a otras, como los inmuebles y conjuntos de usos mixtos y los centros comerciales, y porque se ha convertido en el nuevo elemento estructurador de la metrópoli, son los *corredores urbanos terciarios*, surgidos de la paulatina concentración lineal de actividades terciarias a lo largo de los ejes de mayor intensidad de flujos materiales de vehículos, personas y mercancías. Estos corredores, jerarquizados y particularizados según su localización en la estructura urbana, el ámbito urbano

(metropolitano, urbano o local) y el sector social al que sirven, han sustituido y reestructurado a los antiguos ámbitos urbanos que conocimos como centralidad y subcentralidades; y son en la actualidad, a nuestro juicio, los elementos urbanos que estructuran a la metrópoli y determinan el papel que juegan en ella las otras actividades, los otros elementos urbanos.

7.2. La modernización capitalista neoliberal de la metrópoli

La modernización capitalista neoliberal de la metrópoli, cuyos objetos han sido las nuevas formas arquitectónico-urbanas antes descritas, ha tenido como fuerzas motoras y efectos resultantes a procesos sociales como la privatización de lo público, la mercantilización acelerada de lo urbano, la fragmentación socioterritorial por la exclusión de los otros debida a la segregación en la vivienda y otros ámbitos de los sectores de altos o de bajos ingresos, la hegemonía del automóvil privado sobre el transporte público y la multiplicación de las grandes obras viales a su servicio. Actores fundamentales de esta modernización excluyente han sido el capital inmobiliario-financiero nacional y transnacional, y los poderes públicos, con pocas diferencias prácticas cuando se declaran de derecha o de izquierda.⁵²

La privatización de muchos servicios y ámbitos públicos se ha producido mediante su transferencia al capital privado por venta, concesión, asociación público/privada en su construcción y operación, o simplemente por la restricción de su oferta pública ante una demanda social creciente que cubre el capital privado. Entre las infraestructuras privatizadas descuellan las vialidades elevadas o confinadas de cuota concesionadas al capital privado, o la reducción o destrucción de bienes comunes para abrir paso a vialidades confinadas o primarias en función del predominio creciente del automóvil privado; con la reforma energética en curso, estamos próximos a vivir una nueva etapa en este proceso.

La mercantilización de lo urbano, uno de los objetivos fundamentales de la reforma neoliberal, incluye el acceso a los bienes básicos que prestan infraestructuras y servicios sociales como la vialidad inter e intraurbana, la educación, la salud, el deporte, la cultura y recreación, etc. Otro vector de la mercantilización ha sido la invasión de la publicidad exterior (anuncios espectaculares, mantas gigantescas en fachadas, bardas publicitarias, etc.) y en sus servicios (autobuses del transporte público, parabuses, etc.), que además de contaminar visualmente los ámbitos públicos, han convertido a la metrópoli, con la anuencia o la tolerancia de sus gobiernos, en un gigantesco supermercado.

Los sectores de ingresos medios y altos se segregan y protegen en urbanizaciones, fraccionamientos, unidades o conjuntos cerrados, en sus edificios corporativos, en sus centros comerciales y clubes privados, estrechamente vigilados por policías privados y medios electrónicos, reduciendo 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 mercantilizada y mundializada (narcotráfico, contrabando de mercancías, armas y personas, etc.). Al mismo tiempo, los sectores populares más empobrecidos se *ghetifican* en sus barrios, megaconjuntos o unidades habitacionales, y se ven sometidos al control de bandas armadas, muchas veces ligadas al narcotráfico y otras formas de la delincuencia organizada. También privatizan lo público algunas formas de subsistencia de la masa de desempleados, como el comercio en la vía pública y los “franeleros”, y del capital como los *valet-parking* de los espectáculos y los restaurantes de lujo, que también ocupan las banquetas y las plazas

públicas.

La segregación social en el territorio, producto del mercado capitalista y las políticas públicas, hace que la metrópoli se fragmente cada vez más en lo social y territorial. Este proceso, que surgió en el patrón intervencionista de acumulación y se acentuó con el modelo 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* (Coalición, 2008).

En el mismo sentido de la privatización-exclusión-fragmentación socioterritorial, actúa la hegemonía creciente del automóvil privado en la metrópoli. Varios vectores se conjugan para ello: *a)* el alargamiento continuo de los desplazamientos debido a la expansión urbana sin control; *b)* el atraso cuantitativo y el deterioro cualitativo del transporte público, al que los gobiernos no han dado la prioridad necesaria para atender adecuadamente la demanda creciente de la población de ingresos bajos y medios; *c)* la agresiva publicidad de los distribuidores de autos, que ensalza los “valores” individualistas del automóvil; *d)* la disminución relativa de los costos de los autos, la multiplicación de los autos compactos a bajo precio y los sistemas de venta a plazos, como estrategias de las transnacionales automotrices para enfrentar su crisis de realización mercantil acentuada por la recesión en curso; *e)* la opción de los gobernantes por las grandes obras de vialidad confinada (túneles, deprimidos, *highways*, puentes y distribuidores viales, etc.), muy visibles y rentables en términos de su promoción política; y *f)* la ideología individualista de las capas medias y altas, exacerbada por la cultura neoliberal.

Mientras la metrópoli se puebla de ostentosas moles de concreto o socavones, metidos con calzador en la estrecha estructura urbana, para el uso de una quinta parte de la población, las cuatro quintas partes se mueven en incómodos y sobresaturados sistemas de transporte colectivo, que en la superficie ruedan a una velocidad mínima impuesta por 80% de los automotores que realizan 20% de los desplazamientos. Hace mucho tiempo la ciudad dejó de ser un territorio para los peatones, amenazados constantemente por el automóvil, enfrentando insalvables barreras físicas como túneles, deprimidos, puentes o entradas de estacionamientos, y teniendo que usar para salvarlas elevados y tortuosos puentes u oscuros sótanos proclives a los actos de violencia. La metrópoli neoliberal se moderniza para el automóvil y los automovilistas (Pradilla y Sodi, 2006: 100 y ss.).

7.3. El protagonismo del capital inmobiliario-financiero

Estructuralmente, el capital inmobiliario se volvió dependiente del capital financiero en razón de las características del proceso constructivo que implican largos periodos de producción y de realización de los inmuebles producidos: inserción del inmueble en el suelo-soporte, que hace de la construcción un proceso de ensamble in situ, no industrializable plenamente, y alarga notoriamente el tiempo de construcción; y alto costo del inmueble que lleva a un largo periodo de realización de la mercancía producida y exige al comprador la presencia del crédito. El capital financiero llena las necesidades de crédito del constructor y, posteriormente, las del comprador, convirtiéndose en un actor indispensable e insustituible, que domina e impone condiciones al capital inmobiliario, y tiende a fusionarse con él (Pradilla, 2013).

En la reestructuración urbana, el capital inmobiliario, ligado estrechamente al capital financiero y bancario que maneja el crédito a mediano y largo plazo y restituye el capital al inmobiliario para que siga operando, y al sector hipotecario público en los proyectos de grandes unidades habitacionales de vivienda de interés social, asume un papel protagónico en la economía, en la medida que se ha convertido en el sector productor de valor y generador de empleo productivo que queda en la metrópoli luego del acelerado declive del sector industrial constatado en la ZMVM en las últimas tres décadas (véase capítulo 3).

Los gobernantes, independientemente de su ideología política confesa, reconocen pragmáticamente este hecho, pero en lugar de elaborar políticas públicas de reindustrialización sustentable para la metrópoli, han optado por facilitar por todos los medios la acción del capital inmobiliario-financiero, aun a costa de los intereses de la ciudad y de los ciudadanos de todos los estratos sociales.

Sin embargo, la industria de la construcción, cuyo aporte al PIB local ronda apenas en 5%, no ha logrado impulsar un crecimiento sostenido y sustentable de la economía metropolitana debido al atraso técnico-productivo que lo caracteriza, a la naturaleza temporal y de baja calificación del empleo que genera, y a los muy bajos salarios que paga a sus obreros; no puede sustituir a la industria como sector dinámico de la economía urbana y comparte, además, un carácter especulativo con su socio: el capital financiero hipotecario.

En América Latina, México incluido, el capital trasnacional, el inmobiliario y el financiero, están jugando un papel cada vez más protagónico en la modernización urbana; también se habla con frecuencia de que el sector inmobiliario es usado como *lavadero* de las ganancias del crimen organizado globalizado. Esto ocurre ante la creciente debilidad e incapacidad de una planeación moribunda, subordinada a los invisibles “equilibrios automáticos del mercado” (Pradilla, 2009: cap. 5).

La multiplicación de los centros comerciales, los desarrollos inmobiliarios mixtos y su articulación en la conformación de los corredores terciarios constituyen una nueva estrategia de diversas fracciones del capital. Para el conjunto del capital, estas formas urbanas significan la oportunidad para modernizar, mediante la reconstrucción total de predios antes destinados a otros

usos o la integración de áreas periféricas, sus ámbitos de operación y gestión, los cuales se hicieron obsoletos en los viejos emplazamientos ante las nuevas condiciones tecnológicas de construcción, equipamiento y operación. En estas acciones, el capital inmobiliario-financiero logra recuperar, para su revalorización por la vía del mercado, áreas destinadas a otras actividades, sobre todo a la vivienda popular o a la industria, cuyo precio de producción ya fue recuperado hace tiempo y su precio de mercado ha disminuido por el deterioro físico o social, y así apropiarse de nuevas rentas del suelo, en particular diferenciales de comercio, creadas socialmente (Jaramillo, 2009: 156-162).

En la construcción de oficinas, centros y plazas comerciales, o vivienda *bunker* para sectores de ingresos medios y altos, el capital inmobiliario-financiero y constructor lleva a cabo procesos de valorización de su capital productivo y genera nuevas rentas diferenciales de localización en las viejas o nuevas áreas urbanas donde se localizan, que rentabilizan sus acciones futuras realizadas en el mismo corredor terciario o zona, en un proceso continuo de expansión de las áreas revalorizadas. Todos los propietarios de suelo, aun los que son desplazados por la formación del corredor, se apropiarán, en proporción a la extensión y situación del terreno, de las rentas del suelo *absolutas* o *monopólicas* y las de *localización*, generadas por el crecimiento urbano en su conjunto y por la demanda de emplazamientos terciarios para atender sus necesidades.

Los procesos de formación de los corredores terciarios han tenido o tendrán diferente naturaleza; pero en la mayoría de los casos han sido o serán el resultado de la acumulación-combinación de múltiples acciones paulatinas de agentes sociales (comerciantes pequeños y grandes, prestadores de servicios, bancos y financieras, empresas, constructores y promotores inmobiliarios), para beneficiarse de la demanda dispersa en el territorio urbano. En ocasiones, son parte de grandes proyectos de renovación urbana impulsados por el capital inmobiliario-financiero, con el apoyo o promoción estatal (por ejemplo, el corredor de Paseo de la Reforma, el Desarrollo Santa Fe, o el Complejo Carso, en la ZMVM); y forman parte de los planes de desarrollo urbano y las políticas urbanas de gobiernos locales específicos, como el de Santa Fe en la regencia de Manuel Camacho Solís a inicios de los años noventa, o el de Paseo de la Reforma promovido y apoyado directamente por el gobierno local desde el año 2000, y Ciudad Salud en Tlalpan en el actual gobierno de la ciudad de México. En todos los casos, estos proyectos se articulan, en el discurso privado y gubernamental, en torno a las ideologías de la globalización, la competitividad, la modernización y el desarrollo urbano.

Sin embargo, la expansión sobre las periferias de las ciudades y metrópolis, que devora a la naturaleza circundante, no ha cesado. En ellas siguen localizándose tanto los desarrollos horizontales o verticales de sectores de ingresos medios y altos, como los grandes conjuntos de viviendas mínimas de interés social contruidos por las inmobiliarias privadas y las instituciones hipotecarias estatales que ahora siguen las fórmulas neoliberales de financiamiento o, como ha ocurrido desde mediados del siglo XX, la implantación de las viviendas precarias en “asentamientos irregulares” de los sectores más pobres de la población, sin capacidad de acceder a ningún proyecto de vivienda público o privado.

La combinación compleja entre la reconstrucción y verticalización interna mediante el aumento significativo de las alturas de los edificios, y la expansión periférica dispersa, determinada por la

lógica particular del capital inmobiliario- financiero y sus megaproyectos, y la especificidad de su relación con las políticas urbanas, define los procesos de producción-reproducción del territorio metropolitano.

7.4. Un nuevo patrón de estructuración metropolitana

En la actualidad, nos encontramos frente a un nuevo patrón de estructuración de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), que expresa las características del patrón neoliberal de acumulación de capital; sin embargo, esta expresión no es lineal, no es un “reflejo en el espejo”, pues la metrópoli sigue integrando fragmentos, formas y procesos heredados de patrones de urbanización de tiempos históricos anteriores, con los cuales tienen que articularse, combinarse complejamente las nuevas formas y procesos; y porque este patrón se implanta dando lugar a constantes reacciones defensivas de los ciudadanos que ven afectados sus intereses por las nuevas formas, las nuevas lógicas estructurales.

En términos de población, la metrópoli en su conjunto ha disminuido su ritmo de crecimiento en forma muy desigual: mientras el Distrito Federal se ha estabilizado demográficamente, cediendo población a los municipios conurbados, éstos presentan tasas mayores de crecimiento; mientras las áreas de más antigua urbanización en el DF o los municipios conurbados se estancan o pierden población, las UPA periféricas presentan tasas de crecimiento aún elevadas.

La economía metropolitana se redefine rápidamente: la base productiva industrial se contrae en un proceso claro de desindustrialización, que se manifiesta en una pérdida neta del dinamismo económico, ahora inferior al nacional; y una terciarización muy polarizada entre un sector moderno cada vez más concentrado monopólicamente y poco generador de empleo, y un sector informal mayoritario que crea mucho empleo pero de muy baja productividad, orientado al sector de bajos ingresos, incluido el que labora para el sector formal.

La metrópoli, habiendo perdido el sector de mayor impacto en la generación de empleo, muestra tasas de desempleo mayores que la media nacional, que alimentan al sector informal, una aguda polarización del ingreso, y se ha convertido en la mayor concentración absoluta de pobres en el país, aunque relativamente sean menores las tasas de pobreza.

La ocupación del territorio combina dos movimientos: uno *centrífugo* de ocupación urbana de áreas periféricas rurales mediante la implantación de los macroconjuntos de microviviendas de interés social en los municipios conurbados del norte y oriente, de fraccionamientos residenciales y complejos inmobiliarios como Santa Fe y las cañadas aledañas al poniente, o asentamientos irregulares populares de alta dispersión en este periodo; y uno *centrípeto* de reconstrucción y renovación de áreas centrales y corredores viales mediante la implantación de centros comerciales, inmuebles de usos mixtos y, aun, complejos inmobiliarios como el Complejo Carso en la colonia Anzures, el Complejo Mitikah en Xoco, el Parque Toreo en el límite entre las dos entidades, o el llamado popularmente “Nuevo Tlatelolco”, en lo que fue la cementera en el lado poniente del DF.

Si analizamos el plano del capítulo 2, “Expansión urbana de la ZMVM 1980-2010”, podemos afirmar que mientras la ciudad desarrollada hasta 1990 presenta la forma de ciudad compacta de baja densidad, la periferia desarrollada en las últimas dos décadas aparece como *dispersa* y *porosa*; en el pasado, el proceso siguió la lógica de expansión-consolidación-expansión señalado por Duhau y si

se mantienen las tendencias demográficas antes esbozadas, esta secuencia se mantendrá en un futuro.

La movilidad metropolitana de un sector minoritario de la población se garantiza mediante el uso masivo, mayoritario, de automóviles privados, mientras la mayoría de la población se moviliza penosamente en un sistema de transporte colectivo deficitario, deficiente, deteriorado y mal organizado, que aunque ha integrado nuevos medios como el tren suburbano y los metrobuses o mexibuses, es aún insuficiente. En términos generales, los gobiernos han optado por privilegiar el desarrollo de vialidades confinadas, *express*, distribuidores viales, puentes y túneles para el automóvil particular, con una tendencia a su privatización operativa y su uso mediante el pago de cuota, lo cual da lugar a su elitización.

La metrópoli se estructura y organiza a partir de un número cambiante de corredores urbanos terciarios, articulados en red o trama física mediante nodos, de diferente escala de uso y atracción de usuarios (locales, urbanos, metropolitanos), de diferente grado de intensidad de ocupación y de flujos de usuarios, y de niveles de consolidación, cuyas características son muy diversas según su jerarquía socioeconómica y el sector social al que sirven. Su desarrollo se ha producido tanto en la antigua centralidad a la que han reestructurado, como en las áreas de vieja urbanización, o en algunas de urbanización más reciente.

Estos corredores son lugares privilegiados para la implantación de los inmuebles o conjuntos de usos mixtos y centros comerciales, gracias a las economías de localización y aglomeración que generan, o son producidos por su implantación paulatina y la acumulación de estas externalidades.

Los corredores terciarios se forman sobre porciones específicas, adecuadas a la naturaleza del corredor, de los ejes de alta intensidad de flujos materiales, que sirven de acceso a sus trabajadores y usuarios y a las mercancías que comercializan. Esta red atrapa, aísla y fragmenta al resto de los usos urbanos, sobre todo a las zonas residuales e intersticiales de vivienda, a las cuales sirven los corredores como lugares de abasto y de recreación mercantilizada.

La metrópoli presenta un alto grado de fragmentación socioterritorial producida por la polarización territorializada de los sectores de ingresos; la exclusión generada por los fraccionamientos e inmuebles cerrados; la violencia imperante en los territorios de los excluidos; la privatización excluyente de los ámbitos y servicios públicos; la red de corredores terciarios que aíslan unos barrios de otros, unas actividades de otras; las barreras físicas aportadas por los flujos vehiculares en las vialidades primarias, y la trama cada vez más intrincada de vías confinadas, deprimidos, túneles, segundos pisos, puentes y distribuidores viales, intransitables para el peatón y, aun, para el automovilista.

El capital financiero, el más especulativo de todos, como lo demostró la pasada crisis mundial iniciada en el sector inmobiliario-financiero estadounidense (Rozo, 2010), es en la actualidad el dominante y determinante de los grandes procesos urbanos, ante el debilitamiento del capital industrial y su propia subordinación a la fracción financiera, y ante el papel dominante y determinante que ha tomado al fusionarse, en posición de poder, con el capital inmobiliario que hoy aparece formalmente como el que define el curso urbano gracias a su papel determinante en la producción de vivienda popular en las periferias y en la edificación de vivienda para sectores de ingresos medios y altos en las áreas de renovación, o en la construcción de centros comerciales y

edificios o complejos de usos mixtos, y la formación de los corredores terciarios visibles actualmente en la metrópoli.

En este contexto, quedan muchas preguntas pendientes para responder en las próximas etapas de la investigación. Entre ellas destacan dos: ¿Cuáles han sido las posiciones y acciones de los ciudadanos y los gobiernos ante este curso objetivo de la metrópoli?, y ¿cuál es el proyecto de ciudad-metrópoli del que es portador cada uno de estos actores sociales?

Bibliografía

- AGUIRRE, Carlos (2008), *Antimanual del mal historiador o ¿cómo hacer hoy una buena historia crítica?*, Morelia, Contrahistorias.
- ÁLVAREZ ENRÍQUEZ, Lucía (2005) [1998], *Distrito Federal. Sociedad, economía, política y cultura*, México, IIS-UNAM.
- ÁLVAREZ, José (dir.) (2003), *Enciclopedia de México*, t. IX, EUA, Sabeca International Investment Corporation.
- ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL (ALDF) (2002), “Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal”, *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, México, GDF.
- AYALA, José y José Blanco (1985) [1981], “El nuevo Estado y la expansión de las manufacturas: México, 1877-1930”, en Rolando Cordera (selec.), *Desarrollo y crisis de la economía mexicana*, México, Fondo de Cultura Económica.
- BALBO, Marcello, Ricardo Jordán y Daniela Simioni (comps.) (2003), *La ciudad inclusiva*, Santiago de Chile, CEPAL/Cooperazione Italiana.
- BARBOSA, Mario (2009), “La ciudad: crecimiento urbano y población”, en Mario Barbosa y Salomón González, *Problemas de la urbanización en el Valle de México, 1810-1910*, México, UAM.
- BEATO, Guillermo (2004), “De la Independencia a la Revolución”, en Enrique Semo (coord.), *Historia económica de México*, t. 2, México, Océano/UNAM.
- BERTAUD, Alain (2003), *Order Without Design*, en línea «www.alain-bertaud.com», consultado el 25 de septiembre de 2011.
- BLANCO, José (1985) [1981], “El desarrollo de la crisis en México, 1970-1976”, en Rolando Cordera (selec.), *Desarrollo y crisis de la economía mexicana*, México, Fondo de Cultura Económica.
- BLANCO, Mónica y María Eugenia Romero (2004), “La Colonia”, en Enrique Semo (coord.) *Historia económica de México*, t 3, México, Océano/UNAM.
- BOLTVINIK, Julio y Enrique Hernández (1985) [1981], “Origen de la crisis industrial: El agotamiento del modelo de sustitución de importaciones. Un análisis preliminar”, en Rolando Cordera (selec.), *Desarrollo y crisis de la economía mexicana*, México, Fondo de Cultura Económica.
- BRAUDEL, Fernand (1989) [1968], *La historia y las ciencias sociales*, México, Alianza Editorial Mexicana.
- CABRAL, Roberto (1985) [1981], “Industrialización y política económica”, en Rolando Cordera

(selec.), *Desarrollo y crisis de la economía mexicana*, México, Fondo de Cultura Económica.

CABRALES BARAJAS, Luis Felipe (2003). "Ciudades cerradas, libros abiertos", *Ciudades*, núm. 59, julio-septiembre, Puebla, Red Nacional de Investigación Urbana.

CARDOSO, Ciro (1988), "Características fundamentales del periodo 1821-1880", en Ciro Cardoso (coord.), *México en el siglo XIX, 1821-1910. Historia económica y de la estructura social*, México, Patria.

CASELLI, Maurizio (2000) [1989], *La contaminación atmosférica. Causas y fuentes. Efectos sobre el clima, la vegetación y los animales*, México, Siglo XXI.

CHACKIEL, Juan (2006), "América Latina: ¿Hacia una población decreciente y envejecida?", *Papeles de Población*, núm. 50, octubre-diciembre, Toluca, UAEM.

CHANFÓN, Carlos (coord.) (2001), *Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos*, v. II. *El periodo virreinal*, t. II. *La consolidación de la vida virreinal*, México, UNAM/Fondo de Cultura Económica.

CNN EXPANSIÓN (2011), "Autos importados, riesgo a mercado local", *CNN Expansión*, 9 de febrero, versión electrónica, en línea «<http://www.cnnexpansion.com/manufactura/2011/02/09/autos-importados-riesgo-a-mercado-local>».

COALICIÓN INTERNACIONAL PARA EL HÁBITAT (Oficina Regional para América Latina) (2008), *El derecho a la ciudad en el mundo*, México, HIC-AL.

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL) (2001), *Una década de luces y sombras. América Latina y el Caribe en los años noventa*, México, Alfaomega.

————— (2009), "Urbanización en perspectiva", *América Latina y el Caribe. Observatorio Demográfico*, año IV, núm. 8, octubre, Santiago de Chile, CEPAL.

————— (2010), "Migración interna", *América Latina y el Caribe. Observatorio Demográfico*, año IV, núm. 10, octubre, Santiago de Chile, CEPAL.

CONNOLLY, Priscilla (1988), "Crecimiento urbano, densidad de población y mercado inmobiliario", *Revista A*, vol. IX, núm. 25, septiembre-diciembre, México, UAM-Azcapotzalco.

————— (2009), "La pérdida de movilidad", *Ciudades*, núm. 81, abril-junio, Puebla, RNIU.

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

CONSEJO NACIONAL DE POBLACIÓN (Conapo) (2007), *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2005*, México, Sedesol/Conapo/INEGI.

- CORDERA, Rolando (selec.) (1985) [1981], *Desarrollo y crisis de la economía mexicana*, México, Fondo de Cultura Económica.
- CORONA, Reina y Rodolfo Luque (1992), “Cambios recientes en los patrones migratorios a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM)”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 7, núm. 2-3. mayo-diciembre, México, El Colegio de México.
- CRESPO, José Antonio (2009), *Contra la historia oficial*, México, Debate
- CRUZ, María Soledad (2011), “Expansión urbana en suelo de conservación y propiedad de la tierra en el Distrito Federal”, en Enrique Pérez Campuzano, María Perevochtchikova y V. Shophie Ávila Foucat (coords.), *Suelo de conservación del Distrito Federal*, México, IPN/Miguel Ángel Porrúa.
- y Aída Carrillo (2006), “Un ejercicio de planeación y la construcción de nuevos espacios urbanos: el caso de Santa Fe”, en María Soledad Cruz Rodríguez (coord.), *Espacios Metropolitanos 2*, México, RNIU.
- DELGADO, Javier (2003), “La urbanización difusa, arquetipo territorial de la ciudad-región”, *Sociológica*, núm. 51, enero-abril, México, UAM Azcapotzalco.
- DEMOGRAPHIA WORLD URBAN AREAS (2011), *Demographia World Urban Areas (World Agglomerations)*, 7a ed. anual, abril, EUA, Wendell Cox Consultancy, en línea <<http://www.demographia.com/db-worldua.pdf>>, consultado el 25 de septiembre de 2011.
- DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL (DDF), Secretaría de Desarrollo Social y Gobierno del Estado de México (1996), *Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México*, México, s/e.
- DOMÍNGUEZ POMMERENCKE, Luis (1987^a), “Vialidad”, en Gustavo Garza (comp.), *Atlas de la ciudad de México*, México, DDF/El Colegio de México.
- Luis (1987^b) “Transporte en la zona metropolitana de la ciudad de México”, en Gustavo Garza (comp.), *Atlas de la ciudad de México*, México, DDF/El Colegio de México.
- DUHAU LÓPEZ, Emilio (1998), *Hábitat popular y política urbana*, México, UAM-Azcapotzalco/Miguel Ángel Porrúa.
- (2008), “Los nuevos productores del espacio habitable”, *Ciudades*, núm. 79, julio-septiembre, Puebla, RNIU.
- DUHAU LÓPEZ, Emilio y Ángela Giglia (2008), *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli*, México, Siglo XXI/UAM-Azcapotzalco.
- EIBENSCHUTZ HARTMAN, Roberto y Pablo Benlliure B. (coords) (2009), *Mercado formal e informal de suelo. Análisis de ocho ciudades*, México, Cámara de Diputados LX

Legislatura/Sedesol/Miguel Ángel Porrúa/UAM-Xochimilco.

EIBENSCHUTZ HARTMAN, Roberto y Carlos Goya Escobedo (coords.) (2009), *Estudio de la integración urbana y social en la expansión reciente de las ciudades en México, 1996-2006: dimensión, características y soluciones*, México, Cámara de Diputados LX Legislatura/Sedesol/Miguel Ángel Porrúa/UAM-Xochimilco.

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

EZCURRA, Exequiel (1998) [1990], *De las chinampas a la megalópolis. El medio ambiente en la cuenca de México*, México, Fondo de Cultura Económica.

FIDEICOMISO DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS SOBRE LA CIUDAD DE MÉXICO (FEECM-GDF) (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.

————— (2000^c), *Estrategia para el desarrollo territorial del suelo de conservación del Distrito Federal*, México, fotocopia.

FLORESCANO, Enrique y Margarita Menegus (2006), “La época de las Reformas Borbónicas y el crecimiento económico (1750-1808)”, en El Colegio de México, *Historia general de México, versión 2000*, México, CEH-El Colegio de México.

GARCÍA, Brígida (2000), “El mercado de trabajo, 1930-1998”, en Gustavo Garza (coord.), *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*, México, GDF/El Colegio de México.

GARCÍA LÓPEZ, Ernesto (2013), *Resignificación del espacio público a partir de la organización y protesta ciudadana contra la inseguridad y violencia urbana. Monterrey y Ciudad Juárez*, tesis de maestría, México, UAM-Xochimilco.

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

————— (comp.) (1987^a), *Atlas de la ciudad de México*, México, DDF/El Colegio de México.

————— (1987^b), “El futuro de la ciudad de México, megalópolis emergente”, en Gustavo Garza (coord.), *Atlas de la ciudad de México*, México, DDF/El Colegio de México.

————— (1987^c), “La ciudad de México como centro comercial e industrial en el siglo XIX”, en Gustavo Garza (coord.), *Atlas de la ciudad de México*, México, DDF/El Colegio de México.

————— (1987^d), “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.

————— (1987^e), “Hacia la superconcentración industrial en la ciudad de México”, en Gustavo Garza (coord.), *Atlas de la ciudad de México*, México, DDF/El Colegio de México.

————— (1987^f), “Distribución de la industria en la ciudad de México (1960-1980)”, en Gustavo Garza (coord.), *Atlas de la ciudad de México*, México, DDF/El Colegio de México.

————— (2000^a), “El comercio y la industria hacia finales del siglo XIX”, en Gustavo Garza (coord.), *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*, México, DDF/El Colegio de México.

————— (2000^b), “Superconcentración, crisis y globalización del sector industrial, 1930-1998”, en Gustavo Garza (coord.), *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*, México, DDF/El Colegio de México.

————— (2000^c), “Servicialización de la economía metropolitana, 1960-1998”, en Gustavo Garza (coord.), *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*, México, DDF/El Colegio de México.

————— (2000^d), “Ámbitos de expansión territorial”, en Gustavo Garza (coord.), *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*, México, DDF/El Colegio de México.

————— (coord.) (2000^d), *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*, México, DDF/El Colegio de México.

————— (2007), “La urbanización metropolitana en México: normatividad y características socioeconómicas”, *Papeles de Población*, núm. 52, abril-junio, Toluca, UAEM.

————— (2008), *Macroeconomía del sector servicios en la ciudad de México 1960-2003*, México, El Colegio de México.

GARZA, Gustavo y Aracely Damián (1991), “Ciudad de México. Etapas de crecimiento, infraestructura y equipamiento”, en Martha Schteingart (coord.), *Espacio y vivienda en la ciudad de México*, México, El Colegio de México/IARDF.

GILLY, Adolfo (2007) [1971], *La revolución interrumpida*, México, Era.

GONZÁLEZ POZO, Alberto (1994), “Las ciudades: el futuro y el olvido”, en Fernando González Gortázar (coord.), *La arquitectura mexicana del siglo XX*, México, CNCA.

GONZÁLEZ, Salomón (2007), “Políticas de redensificación y su impacto sobre la estructura urbana”, en Sergio Tamayo (coord.), *Los desafíos del Bando 2, evaluación multidimensional de las políticas habitacionales en el Distrito Federal 2000-2006*, México, GDF/Seduvi/Invi/CAM/UACM.

GORTARI, Hira de (2007), “La ciudad de México: la ordenación civil del recinto urbano y la ordenanza de 1782”, en Manuel Lucena *et al.*, *Urbanismo y vida urbana en Iberoamérica*

colonial, Bogotá, Alcaldía Mayor de Bogotá/Secretaría General.

GORTARI, Hira de y Regina Hernández (1988^a), *Memoria y encuentros: la ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)*, v. III, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.

————— (1988^b), *La ciudad de México y el Distrito Federal: una historia compartida*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.

GUILLÉN ROMO, Héctor (1984), *Orígenes de la crisis en México 1940-1982*, México, Era.

————— (1990), *El sexenio de crecimiento cero. México 1982-1988*, México, Era.

GUTIÉRREZ, Lucino, Javier Rodríguez y Santiago Ávila (2002), “Fases mundiales y momentos de modernización en México”, en Francisco Rodríguez Garza y Santiago Ávila Sandoval (coords.), *Tiempo y devenir en la historia económica de México*, México, UAM-Azcapotzalco.

HABERMAS, Jürgen (2004), “Nuestro breve siglo”, *Nexos Virtual*, en línea <<http://www.nexos.com.mx/pics/edito/multimedia/614/num248_multimedia.pdf>>.

HERRERA, Inés y Eloy González (2004), “Recursos del subsuelo, siglo XVI al XX”, en Enrique Semo (coord.), *Historia económica de México*, t. 10, México, Océano/UNAM.

HIERNAUX, Daniel (2000), “Historia de la planeación de la ciudad de México”, en Gustavo Garza (coord.), *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*, GDF/El Colegio de México.

INTERNATIONAL COUNCIL OF SHOPPING CENTER (ICSC) (2008), *Shopping Center Definitions, Basic Configurations and Types for the United States*, en línea <<<http://www.icsc.org/srch/lib/USDefinitions.pdf>>>, consultado en marzo de 2012.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, GEOGRAFÍA E INFORMÁTICA (INEGI) (2000), *Estadísticas ambientales de México*, México, INEGI.

————— (2010), *Encuesta Nacional de ocupación y empleo*, Aguascalientes, INEGI.

————— (2011), “Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación”, versión electrónica, en línea <<<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/proyectos/continuas/economicas/bd/transporte/s=est&c=13158>>>.

————— (2012), *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. Indicadores Estratégicos*, Aguascalientes, INEGI.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, GEOGRAFÍA E INFORMÁTICA (INEGI), Gobierno del Distrito Federal y Gobierno del Estado de México (2008), *Encuesta de origen y destino 2007* (versión pdf), México, INEGI/GDF/Gobierno del Estado de México.

ISLAS RIVERA, Víctor (2000), *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la ciudad*

de México, México, El Colegio de México.

IZUNSA-VIZUET, Georgina (2005), “Transición demográfica y migraciones internas en la ciudad de México”, ponencia, Segundo Encuentro Internacional sobre Migraciones, 7 a 25 noviembre, Eumed.Net Universidad de Málaga.

JARAMILLO, Samuel (2009), *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*, Bogotá, Universidad de los Andes.

La Jornada, México.

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

LEGORRETA, Jorge y Ángeles Flores (1989), *Transporte y contaminación en la ciudad de México*, Centro de Ecología y Desarrollo.

LOMBARDO, Sonia (1987^a) “México-Tenochtitlan 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.

LOMBARDO, Sonia, Guadalupe de la Torre, María Gayón y Dolores Morales (2009), *Territorio y demarcación en los censos de población. Ciudad de México 1753, 1790, 1848 y 1882*, México, INAH/UACM/Apoyo al Desarrollo de Archivos y Bibliotecas de México, A.C./Centro de Investigación en Geografía y Geomática “Ing. Jorge L. Tamayo” A.C.

LÓPEZ, Adriana (1978), “El espacio en la producción: ciudad de México, 1850”, en Alejandra Moreno (coord.) *Ciudad de México: ensayo de construcción de una historia*, México, INAH.

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.

MANDEL, Ernest (1986) [1980], *Las ondas largas del desarrollo capitalista*, Madrid, Siglo XXI.

MÁRQUEZ LÓPEZ, Lisett (2005), *La desindustrialización del Área Metropolitana de la Ciudad de México 1980-2004*, tesis de maestría, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.

————— (2012), *Cambios en la estructura urbana y formación de un corredor urbano*

terciario. *Paseo de la Reforma. 1970-2007*, tesis de doctorado, México, Facultad de Arquitectura-UNAM

MÁRQUEZ LÓPEZ y Emilio Pradilla Cobos (2004), “Estancamiento económico, desindustrialización y terciarización informal en la ciudad de México, 1980-2003, y potencial de cambio”, *Investigación y Diseño*, núm. 1, México, UAM-Xochimilco.

————— (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.

MÁRQUEZ, Lourdes (1994), *La desigualdad ante la muerte en la ciudad de México*, México, Siglo XXI.

MARTÍNEZ, Sergio (2011), “Centros comerciales, nuevos centros sociales”, *La guía inmobiliaria de México, Real Estate Market & Lifestyle*, núm. 7, México.

MAZA, Francisco de la (1985) [1968], *La ciudad de México en el siglo XVII*, México, Fondo de Cultura Económica.

MÉNDEZ, Jesús (2002), “Diagnóstico del mercado de trabajo”, documento de trabajo, México, Fracción del PRD en el Senado de la República, fotocopia.

MENDIBURU, Diego (2011), “Vivir en un gueto”, *Emeequis*, núm. 258, 11 de julio, México.

MESSMACHER, Miguel (1979), *La ciudad de México. Bases para el conocimiento de sus problemas. Pasado, presente y futuro*, México, DDF.

————— (1987), *México: megalópolis*, México, SEP/Foro 2000.

MIJARES, Carlos (1997), San Ángel, México, Clío.

MIJARES Y MIJARES, José Manuel (1987), “Construcciones virreinales que subsisten en la ciudad de México”, en Gustavo Garza (coord.), *Atlas de la ciudad de México*, México, DDF/El Colegio de México.

MIÑO, Manuel (2008), “La ciudad de México en el tránsito del Virreinato a la República”, *Destiempos.com*, núm. 14, año 3, marzo-abril, en línea «<http://www.destiempos.com/n14/manuelmino.pdf>», consultado el 29 de octubre de 2009.

MORALES, Dolores (1974), “La expansión de la ciudad de México en el siglo XIX, el caso de los fraccionamientos”, en Alejandra Moreno (comp.), *Seminario de Historia Urbana. Investigaciones sobre la historia de la ciudad de México I, Cuadernos de Trabajo del Departamento de Investigaciones Históricas*, México, INAH.

————— (1978^a), “La expansión de la ciudad de México: el caso de los fraccionamientos”, en Alejandra Moreno (coord.), *Ciudad de México: ensayo de construcción de una Historia*, México, SEP/INAH.

————— (1978^b), “Estructura urbana y distribución de la propiedad de la ciudad de México en 1813”, en Alejandra, Moreno (coord.), *Ciudad de México: ensayo de construcción de una historia*, México, SEP/INAH.

————— (1994), “Cambios en la traza de la estructura vial de la ciudad de México, 1770-1855”, en Regina Hernández (comp.), *La ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX*, t. I, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.

————— (1995), “La desamortización y su influencia en la estructura de la propiedad. Ciudad de México 1848-1864”, en María del Pilar Martínez (coord.), 1995, *Iglesia, Estado y economía. Siglos XVI al XIX*, México, UNAM/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.

————— (1996), “Espacio, propiedad y órganos de poder en la ciudad de México en el siglo XIX”, en Carlos Illades y Ariel Rodríguez (coords.), *Ciudad de México: instituciones, actores sociales y conflicto político, 1774-1931*, México, El Colegio de Michoacán/UAM–Azcapotzalco.

————— (2000), “Expansión urbanística entre 1858 y 1910”, en Gustavo Garza (coord.), *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*, México, DDF/El Colegio de México.

MORENO, Alejandra (coord.) (1978), *Ciudad de México: ensayo de construcción de una historia*, México, SEP/INAH.

MÜLLER MARCO, Jan (2004), “Grandes centros comerciales y recreacionales en Santafé de Bogotá”, *Perspectiva Geográfica*, núm. 3, Bogotá, Biblioteca Virtual del Banco de la República.

NAVARRO, Bernardo (1988), *El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la ciudad de México*, México, DDF/UNAM/Plaza y Valdés.

————— (1991), “Metropolización y transporte masivo: la experiencia mexicana” en Javier Delgado y Diana Villarreal, *Cambios territoriales en México: exploraciones recientes*, México, UAM-Xochimilco.

————— (1993), *El Metro y sus usuarios*, México, UAM/UNAM/DDF.

NAVARRO, Bernardo y Ovidio González (1989), *Metro, metrópoli, México*, México, UAM/UNAM.

NEGRETE, María Eugenia (2000^a), “Dinámica demográfica”, en Gustavo Garza (coord.), *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*, México, DDF/El Colegio de México.

————— (2000^b), “Migración”, en Gustavo Garza (coord.), *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*, México, DDF/El Colegio de México.

OBSERVATORIO DE MOVILIDAD URBANA (OMU) (2007), *Observatorio de Movilidad Urbana para*

América Latina, CAF, en línea «<http://omu.caf.com>», consultado el 10 de octubre de 2011.

- OLGUÍN, Claudia (2011), “Retail apuesta por expansión en el 2011”, *La guía inmobiliaria de México, Real Estate Market & Lifestyle*, núm. 7, México.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU) (2009), *World Urbanization Prospects, The 2009 Revision, Highlights, Economics & Social Affairs*, Nueva York ONU.
- PANI, Erika (2009), “Las fuerzas oscuras. El problema del conservadurismo en la historia de México”, en Erika Pani (coord.), *Conservadurismo y derechas en la historia de México*, México, Fondo de Cultura Económica/Conaculta.
- PARNREITER, Christof (2005), “Tendencias de desarrollo en las metrópolis latinoamericanas en la era de la globalización: los casos de ciudad de México y Santiago de Chile”, *Eure*, mayo, año/vol. XXXI, núm. 92, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- PÉREZ CAMPUZANO, Enrique (2006), “Reestructuración urbana regional y nuevos derroteros de la migración en la región centro de México. El caso de la ZMCM”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, mayo-agosto, año/vol. 21, núm. 2, México, El Colegio de México.
- PÉREZ, Sonia (2004), *Población y estructura social de la ciudad de México, 1790-1842*, México, UAM/Conacyt.
- PINO HIDALGO, Ricardo A (2006), “Notas acerca del transporte no motorizado”, *Seminario Ciudad Alternativa*, Departamento de Síntesis Creativa, México, UAM-Xochimilco.
- (2010), “La invención del Distrito Federal y su conformación territorial, una herencia decimonónica”, *Territorios Metropolitanos*, año 3, núm. 3/4, México, UAM-Xochimilco.
- (2011), “Seis fotografías para mirar a los pueblos ciclistas de México”, *Vinculando*, versión electrónica, México, Vinculando.org, en línea «http://vinculando.org/articulos/sociedad_mexico/seis_fotografias_para_mirar_a_los_pueblos_bi»
- POLESSE, Mario (1998), *Economía urbana y regional*, Cartago (Costa Rica), Libro Universitario Regional.
- POPULATION DIVISION OF THE DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS OF THE UNITED NATIONS SECRETARIAT (2009), *World Population Prospects: The 2008 Revision and World Urbanization Prospects: The 2009 Revision*, ONU, en línea «<http://esa.un.org/wup2009/unup/>», consultado el 23 de septiembre de 2011.
- PORRAS, Agustín (1999) [1997], “El Distrito Federal en la dinámica demográfica megalopolitana en el cambio de siglo”, en Roberto Eibenschutz (coord.), *Bases para la planeación del desarrollo urbano en la ciudad de México*, t. I. *Economía y sociedad en la metrópoli*, México, UAM-Xochimilco/Miguel Ángel Porrúa.

PRADILLA COBOS, Emilio (1984), *Contribución a la crítica de la teoría urbana. Del espacio a la crisis urbana*, México, UAM-Xochimilco.

————— (1993^a), *Territorios en crisis. México 1970 – 1982*, México, RNIU/UAM-Xochimilco.

————— (1993^b), "La contrarreforma agraria y la cuestión territorial", en Coordinación General de Investigación y Estudios Avanzados, *Memoria de la primera mesa redonda "Implicaciones de las reformas al Artículo 27 Constitucional y la nueva Ley Agraria"*, 12-14 de febrero, Toluca, UAEM.

————— (1998), "Metrópolis y megalópolis en América Latina", *Diseño y Sociedad*, núm. 8/98, otoño, México, UAM-Xochimilco.

————— (2005), "Zona Metropolitana del Valle de México: megaciudad sin proyecto", *Ciudades*, núm. 9, Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid.

————— (2009^a), "La mundialización, la globalización imperialista y las ciudades latinoamericanas", *Bitácora*, núm. 15, julio–diciembre, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia.

————— (2009^b), *Los territorios del neoliberalismo en América Latina*, México, UAM-Xochimilco/Miguel Ángel Porrúa.

————— (2010), "Mundialización neoliberal, cambios urbanos y políticas estatales en América Latina", *Cadernos Métrópole*, núm. 24, 2º semestre, Sao Paulo, Observatorio das Metrópolis.

————— (2011), "Zona Metropolitana del Valle de México: una ciudad baja, dispersa, porosa y de poca densidad", en Emilio Pradilla (comp.), *Ciudades compactas, dispersas, fragmentadas*, México, UAM-Xochimilco/Miguel Ángel Porrúa.

————— (2012), "Los centros históricos en las metrópolis de hoy", en Carmen Imelda González y Daniel Hiernaux (comps.), *Espacio-temporalidad y prácticas sociales en los centros históricos mexicanos*, Querétaro, Universidad Autónoma de Querétaro.

————— (2013), "Formas productivas, fracciones del capital y re-construcción urbana en América Latina", México, UAM-Xochimilco, inédito.

————— (2014), "La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación en América Latina", *Cadernos Métrópole*, núm. 31, junio, Sao Paulo, Observatorio das Metrópolis.

PRADILLA COBOS, Emilio y Demetrio Sodi de la Tijera (2006), *La ciudad incluyente. Un proyecto democrático para el Distrito Federal*, México, Océano/OIDME.

PRADILLA COBOS, Emilio 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 Magallaes Tavares, Jorge Natal y Rosalía Piquet

(comps.), *Globalización e territorio. Ajustes periféricos*, Río de Janeiro, IPPUR/Arquímedes Edições.

PRADILLA COBOS, Emilio, 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, Puebla, RNIU.

PRADILLA COBOS, Emilio y Ricardo Adalberto Pino Hidalgo (2004) [2002], “Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos”, *Anuario de Espacios Urbanos 2004*, México, UAM-Azcapotzalco/Gernika.

PROGRAMA UNIVERSITARIO DE ESTUDIOS SOBRE LA CIUDAD (PUEC) (2011), *Propuestas para el desarrollo económico, social y urbano en el Distrito Federal*, México, UNAM/DDF, en línea <<<http://www.puec.unam.mx/site2/index.php/publicaciones/publicaciones-digitales>>>.

PUEBLA, Claudia (2002), *Del intervencionismo estatal a las estrategias facilitadoras. Cambios en la política de vivienda en México*, México, El Colegio de México.

PUERTA, Jesús (2002), “Para una breve historia de los centros comerciales de Valencia”, *Mañongo*, núm. 18, Valencia (Venezuela), Universidad de Carabobo.

RAMÍREZ KURI, Patricia (2009), “La ciudad y los nuevos procesos urbanos”, *Cultura y representaciones sociales*, vol. 3, núm. 6, revista electrónica, México, UNAM, en línea <<<http://www.culturayrs.org.mx>>>.

RAMÍREZ SÁIZ, Juan Manuel (2005), “Organizaciones urbano-populares, producción habitacional y desarrollo urbano en la ciudad de México, 1980-2002”, *Desacatos*, núm. 19, septiembre-diciembre, México, CIESAS.

Reforma, México.

RIONDA, Jorge (2007), “Dinámica metropolitana en México”, *Economía, Sociedad y Territorio*, año/vol. VII, núm. 25, septiembre-diciembre, Toluca, El Colegio Mexiquense.

RODRÍGUEZ LÓPEZ, Jesús y Bernardo Navarro Benítez (1999), *El transporte urbano de pasajeros de la ciudad de México en el siglo XX*, México, GDF.

ROZO, Carlos A. (2010), *Caos en el capitalismo financiero global*, México, Océano/UAM-Xochimilco.

RUVALCABA, Rosa María y Martha Schteingart (1986), “Estructura urbana y diferenciación socioespacial en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (1970-1980)”, en Gustavo Garza (comp.), *Atlas de la Ciudad de México*, México, DDF/El Colegio de México.

SALAMA, Pierre (2012^a), “Globalización comercial: desindustrialización prematura en América Latina e industrialización en Asia”, *Comercio Exterior*, vol. 62, núm. 6, noviembre-diciembre,

México, Bancomext.

————— (2012^b), “¿Cambios en la distribución del ingreso en las economías de América Latina?”, *Foro Internacional*, núm. 209, LII, julio-septiembre (3), México, El Colegio de México.

SÁNCHEZ, Gerardo (1999), *La ciudad de México en el periodo de las regencias, 1929-1997. Dinámica social, política estatal y producción urbano arquitectónica*, México, UAM/GDF.

SCHTEINGART, Martha (1989), *Los productores del espacio habitable. Estado, empresa y sociedad en la ciudad de México*, México, El Colegio de México.

————— (2010), “División social del espacio y segregación en la ciudad de México, continuidad y cambios en las últimas décadas”, en Gustavo Garza y Martha Schteingart (coords.), *Los grandes problemas de México*, vol. II, México, El Colegio de México.

SECRETARÍA DE DESARROLLO ECONÓMICO (SDE-GDF) (2001^a), *La economía de la Ciudad de México*, México, GDF, 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 DESARROLLO SOCIAL (Sedesol) (2012), *Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México. Actualización 2012. Síntesis ejecutiva*, México, Sedesol/GDF/Gobierno del Estado de México/Gobierno del Estado de Hidalgo, en línea «<http://www.puec.unam.mx/site2/index.php/publicaciones/publicaciones-digitales>».

SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO (SHCP) (2000) [1988], *Antología de la planeación en México*, t. 12, México, SHCP/Fondo de Cultura Económica.

————— (1992), *Antología de la planeación en México*, t. 22, México, SHCP/Fondo de Cultura Económica.

————— (1994), *Antología de la planeación en México*, t. 23, México, SHCP/Fondo de Cultura Económica.

————— (2005), “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados”, *Diario Oficial de la Federación*, México, Gobierno de la República.

SECRETARÍA DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO (SPP) (1985), *Antología de la planeación en México (1917-1985). Programas de Desarrollo Sectorial 1978-1980*, México, SPP/Fondo de Cultura Económica.

SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y VIALIDAD (Setravi-GDF) (2001), *Programa Integral de Transporte y*

Vialidad, 2001-2006, México, GDF, en línea
«http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/vialidades_por_las_venas_de_la_ciudad/_rid/95?page=2».

————— (2006), “Programa Integral de Transporte y Vialidad”, México, GDF.

————— (2010), “Programa Integral de Transporte y Vialidad, 2006-2012”, *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, 22 de marzo, México, GDF, México, versión electrónica en línea
«http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/programa_integral_de_transportes_y_vialidad».

SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO (SGG-GDF) (2005), “Declaratoria de la Zona Metropolitana del Valle de México, suscrita por el jefe de Gobierno del Distrito Federal y el gobernador del Estado de México, el 22 de diciembre de 2005”, *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, México, GDF.

SIMIONI, Daniela (comp.) (2003), *Contaminación atmosférica y conciencia ciudadana*, Santiago de Chile, CEPAL.

SIMONIAN, Lane (1999) [1995], *La defensa de la tierra del jaguar. Una historia de la conservación en México*, México, Semarnap/Conabio/Imernar.

SOUSTELLE, Jacques (1994) [1955], *La vida cotidiana de los aztecas en vísperas de la Conquista*, México, Fondo de Cultura Económica.

SUÁREZ PAREYÓN, Alejandro (2000), “La situación habitacional”, en Gustavo Garza (coord.), *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*, México, GDF/El Colegio de México.

TELLO, Berta (1998), *Santa María la Ribera*, México, Clío.

TERRAZAS, Óscar (1995), “Los ejes de la metropolización”, *Anuario de Espacios Urbanos*, núm. 2, México, UAM-Azcapotzalco.

VALENZUELA FEIJOO, Jos (1991), *Crítica del modelo neoliberal*, México, UNAM.

VÁZQUEZ PINACHO, Yadira (2007), “México y Puebla; del centro comercial a la ciudad. La construcción de nuevos territorios urbanos”, *TRACE*, núm. 51, junio, México, CEMCA.

VELASCO, Ciro (1985) [1981], “El desarrollo industrial de México en la década 1930-1940. Las bases del proceso de industrialización”, en Rolando Cordera (selec.), *Desarrollo y crisis de la economía mexicana*, México, Fondo de Cultura Económica.

ZEA, Leopoldo (1957), “Ideología liberal y el liberalismo mexicano”, en Hilario Medina *et al.*, *El liberalismo y la Reforma en México*, México, Escuela Nacional de Economía-UNAM.

ZICCARDI, Alicia (1989), “Empresas de la construcción y grandes obras en la ciudad de México”, en Gustavo Garza (Comp.) *Una década de planeación urbano-regional en México, 1978-1988*, México, El Colegio de México.

————— (2010), *Informe marco México DF*, Madrid, Red de Observatorios, Ayuntamiento de Madrid.

Anexo

CENTROS Y PLAZAS COMERCIALES DEL PERIODO 1960-1980

Nombre	Del./Mun.	Entidad	Año	Superficie const.	Locales	Anclas
CC Pedregal San Jerónimo	Álvaro Obregón	Distrito Federal	1969	2 000	16	Superama
Pedre Plaza	Álvaro Obregón	Distrito Federal	1976	2 400	14	HSBC, Banorte, farmacia
Plaza Terraza Pedregal	Álvaro Obregón	Distrito Federal	1972	4 800	13	Vip's, Teatro Pedregal
Plaza Universidad	Benito Juárez	Distrito Federal	1969	42 000	85	Cinépolis, Sears
Maunaloa Plaza	Coyoacán	Distrito Federal	1969	3 100	18	Olarte Akle, Berlitz
CC Taxqueña	Coyoacán	Distrito Federal	0	23 240	24	WalMart, Vip's, El Portón, Suburbia
Plaza del Ángel	Cuauhtémoc	Distrito Federal	1975	5 808	68	Antigüedades
Pasaje Polanco	Miguel Hidalgo	Distrito Federal	1978	6 200	41	Starbucks
CC Pedregal del Lago	Tlalpan	Distrito Federal	1978	1 200	12	Cines Pedregal del Lago, Blockbuster
Plaza Las Fuentes	Tlalpan	Distrito Federal	1977	2800	19	Farmacia, veterinaria, tintorería
Multiplaza Alamedas	Atizapán	Estado de México	1976	21 707.17	123	Mega Comercial Mexicana, Legendary Games Casino, McDonald's, Famsa, Vip's, HSBC, Banamex, Inbursa, IXE, Santander, Interlingua
Multiplaza		Estado				Bodega Aurrera, KFC, HSBC, Banorte, Santander, Hnos.

Aragón	Ecatepec	de México	1980	85 000	450	Vázquez, Suburbia, Banamex, Cinépolis, Recórcholis
Plaza Satélite	Naucalpan	Estado de México	1971	133 621	250	Palacio de Hierro, Sanborns, Liverpool, Sears, HSBC, Santander, Scotiabank, Banorte, IXE, Bancomer
Multiplaza Vergel	Nezahualcóyotl	Estado de México	1978	13 312.98	8	Bodega Aurrerá, El Portón, Vip's, Laboratorios Polanco, El Globo, KFC, Nextel
Multiplaza San Juan	Nezahualcóyotl	Estado de México	1980	3 000	24	Bancomer, Banorte, Domino's, McDonald's
Multiplaza Pirules	Tlalnepantla	Estado de México	1975	10 535	8	WalMart, El Portón
Multiplaza Valle Dorado	Tlalnepantla	Estado de México	1974	15 200	97	Comercial Mexicana, Santander, Bancomer, HSBC, IXE
17				375 924	1270	

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

CENTROS Y PLAZAS COMERCIALES DEL PERIODO 1981-1990

Nombre	Del./Mun.	Entidad	Año	Superficie const.	Locales	Anclas
Plaza Inn	Álvaro Obregón	Distrito Federal	1986	19 767	284	Laboratorios Chopo, Starbucks, HSBC, Chazz, Aeroméxico, Scotiabank, Banorte, IXE, McDonald's, Mexicana, Sta. Clara
Plaza Versalles	Álvaro Obregón	Distrito Federal	1990	1 100	10	Curves, Mac'ma
Plaza Centenario	Álvaro Obregón	Distrito Federal	1989	10 000	95	Century, Aurrera, Banco Azteca
Plaza Santa Teresa	Álvaro Obregón	Distrito Federal	1990	7 000	86	Farmacia del Ahorro, El Tizoncito, Mr. Beef, Starbucks

Centro Coyoacán	Benito Juárez	Distrito Federal	1989	54 021	117	Palacio de Hierro, Sanborns
cc Patio Pedregal	Coyoacán	Distrito Federal	1990	4 191	50	Superama
Gigante Miramontes	Coyoacán	Distrito Federal	1988	25 157	116	Gigante, Toks, Office Depot
Gigante Tasqueña	Coyoacán	Distrito Federal	0	18 000	16	Gigante, Toks, Radio shack
Perisur	Coyoacán	Distrito Federal	1981	128 000	180	Liverpool, Palacio de Hierro, Sears, Cinépolis
Plaza Fiesta Coapa	Coyoacán	Distrito Federal	1988	14 750	61	Comercial Mexicana, California, KFC
Plaza Lindavista	Gustavo A. Madero	Distrito Federal	1990	44 988	149	Sears, Martí, McDonald's
cc Plaza Churubusco	Iztacalco	Distrito Federal	1990	9 780	44	Vip's, El Portón
cc Plaza Luis Cabrera	Magdalena Contreras	Distrito Federal	1988	7 709	16	Superama
Plaza La Cruz	Magdalena Contreras	Distrito Federal	1989	1 800	18	Bancomer, Banamex
Galerías Plaza de las Estrellas	Miguel Hidalgo	Distrito Federal	1982	34 500	200	Sanborns, McDonald's, Banorte, Banamex, Bancomer, Santander, Vip's, Banamex, Blockbuster, Recórcholis, Cinemex, Hotel del Prado
Plaza Polanco	Miguel Hidalgo	Distrito Federal	1985	21 800	150	Banorte, Santander, IXE
cc Villa Coapa	Tlalpan	Distrito Federal	1990	12 500	26	Waldo's, Modatelas, Bodega Aurrera, pasaje comercial
Plaza Ajusco	Tlalpan	Distrito Federal	1988	1 170	8	Telas Junco
Plaza Imagen	Tlalpan	Distrito Federal	1989	4 000	40	Farmacia, clínica cosmetológica, Buró de Crédito, Bancomer
Plaza Tenorios	Tlalpan	Distrito Federal	1989	3 400	15	Yves-Rocher, zapatería Tropic, Anglo, Outlet,

						Eduardos
Plaza Tlalpan Periférico Sur	Tlalpan	Distrito Federal	1989	4 280	25	Farmacia Similares
Puerta del Sol	Tlalpan	Distrito Federal	1989	3 409	24	Farmacia, Comex, centro de copiado
Plaza Coapa	Tlalpan	Distrito Federal	1990	18 000	21	Gigante, Office Depot, Sanborns, Toks
Plaza Aristos	Xochimilco	Distrito Federal	1989	1 600	10	Laboratorios Chopo
Plaza Cuautitlán Periférico	Cuautitlán Izcalli	Estado de México	1989	22 000	122	Aurrera, Sanborns, Banamex, Banco Azteca, Multicinemas, Edoardos, Bancomer
Plaza Ecatepec	Ecatepec	Estado de México	1990	20 338	90	Aurrera, Blockbuster
Heliplaza	Naucalpan	Estado de México	1989	11 450	170	Oficinas y servicios profesionales
Plaza Tecamachalco (Antes Fuentes)	Naucalpan	Estado de México	1985	9 500	50	Oficinas y servicios profesionales
Shopping Plaza	Naucalpan	Estado de México	1990	11 000	82	Superama, HSBC, Starbucks, Aeroméxico
Multiplaza San Mateo	Naucalpan	Estado de México	1990	14 521	98	Soriana, Sanborns, Altimus, El Globo
30				539 731	2 373	

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

CENTROS Y PLAZAS COMERCIALES DEL PERIODO 1991-2000

Nombre	Del/Mun	Entidad	Año	Superficie Const	Locales	Anclas
cc Pabellón Altavista	Álvaro Obregón	Distrito Federal	1996	42 800	80	Cinemex, Tower Records, Sanborns

cc Pedregal	Álvaro Obregón	Distrito Federal	1992	1 800	11	El Farolito
cc San Jerónimo	Álvaro Obregón	Distrito Federal	0	42 000	190	Comercial Mexicana, Home Depot, Sam's, Sanborns, Suburbia
Eureka Power Center	Álvaro Obregón	Distrito Federal	1993	14 000	5	Costco, Martí, Sport City
Minimall	Álvaro Obregón	Distrito Federal	0	800	15	Santander, Aviacsa
Pasaje Altavista	Álvaro Obregón	Distrito Federal	0	3 100	10	Steren
Plaza Bazar	Álvaro Obregón	Distrito Federal	0	4 500	24	Alfombras Tamiya, Estafeta
Plaza del Carmen	Álvaro Obregón	Distrito Federal	0	2 110	20	Cluny
Plaza Escenaria	Álvaro Obregón	Distrito Federal	1996	11 000	29	Cinemark Pedregal, centro de espectáculos
Plaza La Paz	Álvaro Obregón	Distrito Federal	1992	1 800	15	Banorte
Plaza Las Águilas	Álvaro Obregón	Distrito Federal	0	8 200	30	Starbucks, IXE, Blockbuster, Bisquets Obregón, Laboratorios Chopo, Subway
Plaza Loreto, cc y Cultural	Álvaro Obregón	Distrito Federal	1994	38 117	62	Cinemex, Mix-up, Sanborns, Museo Soumaya
Plaza Observatorio	Álvaro Obregón	Distrito Federal	1994	23 993	77	Aurrera, El globo, Edoardos, Vip's, Martí, Domino's, Bancomer, HSBC, Coppel
Plaza Pedregal	Álvaro Obregón	Distrito Federal	0	850	6	Starbucks, Dunkin' Donuts
Plaza Reina	Álvaro Obregón	Distrito Federal	0	1 000	10	Estética
Plaza San Ángel	Álvaro Obregón	Distrito Federal	1993	1 200	9	Estética, agencia de viajes, dulcería

Plaza Viveros	Álvaro Obregón	Distrito Federal	1992	1 100	15	Sanborns
Quinta San Ángel	Álvaro Obregón	Distrito Federal	0	700	6	Adrianos, galería, MiKasa
Plaza Azcapotzalco	Azcapotzalco	Distrito Federal	0	8 100	80	Comercial Mexicana, Cinépolis, Sanborns
CC Insurgentes	Benito Juárez	Distrito Federal	1998	12 000	83	Sanborns, Banorte, Scotiabank
Centro Armand	Benito Juárez	Distrito Federal	1999	6 315	40	Play City, Sports World
Galerías Insurgentes	Benito Juárez	Distrito Federal	1992	38 677	155	Liverpool, Sanborns
Plaza Narvarte	Benito Juárez	Distrito Federal	1997	1 000	10	Nutrisa, Vikings Gym
World Trade Center	Benito Juárez	Distrito Federal	1994	25 000	100	Cinemex, Sears
Centro Comercial Girasoles	Coyoacán	Distrito Federal	0	3 558	28	Superama
Centro Comercial Plaza Chedraui Coapa	Coyoacán	Distrito Federal	1996	23 524	27	McDonald's, Home Depot, Promoda, Chedraui
Fuentes Plaza	Coyoacán	Distrito Federal	1996	3 000	25	Nextel, Oxxo, Dunkin' Donuts
Gran Sur	Coyoacán	Distrito Federal	1999	39 354	145	Cinemex, Mega Comercial Mexicana, Suburbia, C&A
Pabellón Copilco	Coyoacán	Distrito Federal	0	10 800	50	Viajes Liberación
Plaza Girasoles	Coyoacán	Distrito Federal	1994	2 600	20	Freedom, Kindergym-Gymboree
Plaza Girasoles 480	Coyoacán	Distrito Federal	0	4,000	12	Colchones Atlas, Laboratorios Chopo, Wall Street Institute
Plaza	Coyoacán	Distrito	0	7 060	30	Benedetti's, Subway

Manzana		Federal				
Plaza Mirador	Coyoacán	Distrito Federal		2 100	26	Gimnasio, estética, dentista
Plaza Miramontes	Coyoacán	Distrito Federal	1993	4 000	18	Lapi, Don Taco, Cajas de cartón, Potzolcalli
Super Plaza Miramontes	Coyoacán	Distrito Federal	1998	16 500	19	Cinépolis, Burger King, Domino's Pizza, Nutrisa
Villa Plaza	Coyoacán	Distrito Federal	1995	3 200	13	Quick Learning, lavandería, Acer (venta, redes y cursos)
Plaza Cantil	Coyoacán	Distrito Federal	0	8 700	75	Soriana, Banamex, HSBC, Banorte, Bancomer, Santander, Banco Azteca
cc Santa Fe	Cuajimalpa	Distrito Federal	1993	291 963	314	American Express, American Airlines, Mexicana, Aeroméxico, Continental, Armani, zapateria Ermenegildo Zegna, IXE, Starbucks, Martí, Zara, Palacio de Hierro, Hugo Boss, Sta. Clara, Banamex, Santander
Galerías Reforma	Cuajimalpa	Distrito Federal	1991	37 632	206	Oficinas y servicios profesionales, Sanborn's
Pabellón Bosques	Cuajimalpa	Distrito Federal	1996	55 582	148	Comercial Mexicana, Sanborns, El Globo, Banamex, Scotiabank, IXE, Santander, Cinépolis, Blockbuster, HSBC, Bancomer
Cinepolis Diana	Cuauhtémoc	Distrito Federal	0	18 611	10	Cinepolis, Linys
Pabellón Cuauhtémoc	Cuauhtémoc	Distrito Federal	2000	10 000	80	Cinemex, Sanborns, Italianni's
Plaza Insurgentes	Cuauhtémoc	Distrito Federal	1999	16 600	30	Sears, Cinemex
Plaza La Rosa	Cuauhtémoc	Distrito Federal	0	5 000	40	Italianni's, Julio, Martí, Starbucks

Plaza Tacuba	Cuauhtémoc	Distrito Federal	0	4 000	350	Ópticas
Alameda Santa María	Cuauhtémoc	Distrito Federal	1994	5 260	67	El Globo
La Plaza Oriente	Gustavo A. Madero	Distrito Federal	1995	6 500	112	Chedraui, Martí, Outlet, Laboratorios Chopo, Toks, Elektra, Burger King, HSBC, KFC, Banco Azteca, Bancomer
Plaza La Raza	Gustavo A. Madero	Distrito Federal	1998	3 000	24	Burger King
Plaza Misterios	Gustavo A. Madero	Distrito Federal	0	10 000	30	Cinemex, Sanborns, Scotiabank
Plaza Tepeyac	Gustavo A. Madero	Distrito Federal	1992	20 000	116	Multicinas, Sam's, Suburbia, WalMart, Vip's, El Portón, Ragazzi, Bansefi, Bancomer, Scotiabank, Banamex
Plaza Torres Lindavista	Gustavo A. Madero	Distrito Federal	1993	48 000	180	Aurrera, Suburbia, Banamex, HSBC, Santander
Outlet La Viga	Iztacalco	Distrito Federal	2000	9 450	60	Martí, Adidas, Reebok, McDonald's
Plaza Río	Iztacalco	Distrito Federal	1995	10 000	360	-
Plaza Tezontle	Iztacalco	Distrito Federal	0	3 500	24	Elektra, Domino's Pizza, Laboratorios Chopo
Bodega Aurrera	Iztapalapa	Distrito Federal	0	30 000	15	Cinemex, Home Depot, Vip's, El Portón
cc Iztapalapa	Iztapalapa	Distrito Federal	1998	8 300	12	Banorte, Comercial Mexicana, California
Plaza Aristeum	Iztapalapa	Distrito Federal	1993	6 500	28	Burger King, Modatelas, Waldo's
Plaza del Salado	Iztapalapa	Distrito Federal	1994	22 000	110	Gigante, Toks, HSBC, Bancomer, Elektra
Plaza Ermita	Iztapalapa	Distrito Federal	0	7 500	14	KFC, Dormimundo, Oxxo

Plaza Estrella	Iztapalapa	Distrito Federal	1996	6 600	37	McDonald's, Multipack, Neoskin, GDF Sistema de Agua
Plaza Juma	Iztapalapa	Distrito Federal	1995	5 500	7	Domino's Pizza, Dormimundo
Plaza Oriente	Iztapalapa	Distrito Federal	1993	17 100	124	Suburbia, Vip's, El Portón, HSBC, Banamex, KFC
Plaza Peñoapa Guelatao	Iztapalapa	Distrito Federal	1996	4 500	400	-
Plaza San Marino	Iztapalapa	Distrito Federal	0	600	10	Empack (cajas de cartón)
Plaza Tulyehualco	Iztapalapa	Distrito Federal	1994	15 000	115	Aurrera, Montepío Luz Saviñon
Plaza Zaragoza	Iztapalapa	Distrito Federal	1991	11 250	65	Comercial Mexicana, Laboratorios Chopo, McDonald's, KFC, Comex, Office Depot, HSBC
cc San Jerónimo (Pista de Hielo)	Magdalena Contreras	Distrito Federal	0	36 200	8	Pista de hielo, Office Max, Starbucks, Blockbuster, El Globo
Pabellón Polanco	Miguel Hidalgo	Distrito Federal	0	24 000	112	Cinemex, Sears, Mix-up, KFC, McDonald's
Pericentro	Miguel Hidalgo	Distrito Federal	1992	15 000	300	Sanborn's, 7 Eleven, Plaza de la Tecnología
Plaza Arquímedes	Miguel Hidalgo	Distrito Federal	1994	2 500	45	HSBC
Plaza Duraznos	Miguel Hidalgo	Distrito Federal	2000	54 775	59	Cinemark, Vip's, McDonald's, Subway, Swatch, Mix-up, Scappino, Lacoste
Plaza Las Lilas	Miguel Hidalgo	Distrito Federal	1992	14 000	200	Superama, Vip's, El Globo, Santander, HSBC, Blockbuster, IXE, Bancomer, Inbursa, KFC
Plaza Magna	Miguel	Distrito	0	2 500	20	Vip's

	Hidalgo	Federal				
Plaza Masarik	Miguel Hidalgo	Distrito Federal	0	2 600	35	Scappino
Plaza Moliere	Miguel Hidalgo	Distrito Federal	1997	14 000	60	Palacio de Hierro, Zara, Julio, McDonald's
Plaza Sotelo	Miguel Hidalgo	Distrito Federal	1996	3 500	42	Burger King, Globo, HSBC
Plaza Zentro	Miguel Hidalgo	Distrito Federal	0	2 500	20	Zanetti
Plaza Tláhuac	Tláhuac	Distrito Federal	1992	9 000	180	Cinemas Tláhuac
Coaplaza	Tlalpan	Distrito Federal	0	4 338	58	McDonald's, Dormimundo, Blockbuster, Grand Home
Galerías Coapa	Tlalpan	Distrito Federal	1992	88 993	152	Liverpool, Sears, Sanborns, Cinemex
Insurgentes - La Joya	Tlalpan	Distrito Federal	0	2 200	5	Slim Center, DHL, Dryclean
Market Place	Tlalpan	Distrito Federal	1995	22 200	55	Comercial Mexicana, Dorminundo
Plaza Cuemanco	Tlalpan	Distrito Federal	1999	800	65	Mister Taco
Plaza Cuicuilco	Tlalpan	Distrito Federal	1997	21 482	72	Cinemex, Sanborns, Mix-up, Sport City, Yak
Plaza La Joya	Tlalpan	Distrito Federal	1992	2 400	20	Sacks, Depilité, The Body Center
Plaza Sur	Tlalpan	Distrito Federal	2000	1 200	10	Burger King, Blockbuster
Plaza Urbina	Tlalpan	Distrito Federal	1994	2 600	22	Santander
Plaza Manantiales	Xochimilco	Distrito Federal	1999	3 373	44	Cinemas Xochimilco
Plaza Vaqueritos	Xochimilco	Distrito Federal	1997	2 580	14	Vip's, Farmacias del Ahorro, Benedetti's Pizza, Panadería
Plaza	Xochimilco	Distrito	1998	8 500	140	Oxxo, Telcel, Sistemas de

Xochimilco		Federal				Agua del GDF
cc Lomas	Atizapán	Estado de México	1997	2 500	20	Oxxo, Bisquets Obregón
Multiplaza Alamedas	Atizapán	Estado de México	1998	21 300	86	Mega Comercial Mexicana, HSBC, Laboratorios Chopo, Edoardos, Banorte
Plaza Atizapán	Atizapán	Estado de México	1992	16 800	60	Bodega Aurrera, HSBC, KFC, Bancomex, Santander, Banamex, Banorte
Plaza Hacienda	Atizapán	Estado de México	1999	20 900	60	Comercial Mexicana, Banorte, California, Santander, Banamex, Blockbuster, Electra, Banco Azteca
Plaza Chalco 2000	Chalco	Estado de México	1999	18 300	55	Aurrera, Lumière
Plaza Coacalco	Coacalco	Estado de México	0	33 200	148	Cinépolis, Comercial Mexicana
cc Perinorte	Cuautitlán Izcalli	Estado de México	1992	77 352	250	Fábricas de Francia, Perimágico, Gigante, Sanborns, KFC, Mix-up, Banamex, Banorte, Bancomer, HSBC
Condominio cc Izcalli	Cuautitlán Izcalli	Estado de México	1996	27 700	200	Viana, Comercial Mexicana, Coppel
Multiplaza Izcalli	Cuautitlán Izcalli	Estado de México	1998	25,500	77	Comercial Mexicana, HSBC, Bancomer, Chopo, Electra, Famsa, Burger King, Blockbuster
Center Plazas	Ecatepec	Estado de México	1998	49 600	300	Comercial Mexicana, Banamex, California
		Estado				

Mundo E	Tlalnepantla	Estado de México	1998	177 000	150	Martí, Aeroméxico, Mexicana, Tower Records, Banamex, Santander, Bancomer
Plaza Olimpus	Tlalnepantla	Estado de México	0	3 000	42	Dormimundo
Plaza Jardines Tultitlan	Tultitlán	Estado de México	1996	8 000	50	Comercial Mexicana, KFC, Elektra, Banamex, Blockbuster, Scotiabank, HSBC, Banorte
116				2 207.108	9 086	

Fuente: elaboración propia en base al levantamiento realizado en 2008 y 2011.

CENTROS Y PLAZAS COMERCIALES DEL PERIODO 2001-2012

Nombre	Del/Mun	Entidad	Año	Superficie Const	Locales	Anclas
Plaza Exhibimex	Álvaro Obregón	Distrito Federal	2002	13 899	75	Cinemex, YAK, Sports Book
Altavista 147	Álvaro Obregón	Distrito Federal	2006	1 778	10	Louis Vuitton, Boss, Max Mara, Starbucks
Park plaza	Álvaro Obregón	Distrito Federal	2011	9 480	31	Cinemex Platino
Samara	Álvaro Obregón	Distrito Federal	2011	30 000	85	
City Walk	Álvaro Obregón	Distrito Federal	2012	10 000	85	
El Rosario	Álvaro Obregón	Distrito Federal	2012	2 644	40	Soriana, Office Depot, Toks
Garden Santa Fe	Álvaro Obregón	Distrito Federal	2010	65 000	50	Sanborns, Nike, Starbucks, Krispy Kreme, Cen Cel, Bol Santa Fe, Morrikos, Office Depot, Carl's Jr., Boguet, Green Grass, Freskko
Terminal multimodal	Azcapotzalco	Distrito Federal	2012	13 885	90	

El Rosario						
Town center	Azcapotzalco	Distrito Federal	2012	70 000	100	Walmart, Sam's, Cinépolis, Coppel, Promoda, Vips, Prima Rosa
cc Metrópoli	Benito Juárez	Distrito Federal	2006	16 600	75	Cinemex, Sanborns
Pabellón del Valle	Benito Juárez	Distrito Federal	2004	12 000	60	Cinemex, Chedraui
Parque Delta	Benito Juárez	Distrito Federal	2005	150 000	140	Liverpool, Gigante, Sanborns, Office Depot, Toks
Centro Comercial Metro Zapata	Benito Juárez	Distrito Federal	2008	750	110	Holanda, Telcel
City shop del Valle	Benito Juárez	Distrito Federal	2012	43 500	40	Superama, Sports World, Cinemex Platino
Forum Buenavista	Cuauhtémoc	Distrito Federal	2012	10 000	331	Liverpool, Sears, boutiques, tiendas Business Class
Zentrika	Cuajimalpa	Distrito Federal	0	25 000	45	Cinépolis, Starbucks, Office Max, McDonald's, Renault
Paseo Arcos Bosques	Cuajimalpa	Distrito Federal	2008	1 600	61	Aeroméxico, Cinépolis, Boutique J, Círculo K
cc Parque Alameda	Cuauhtémoc	Distrito Federal	2002	16 200	30	Yak, Martí, Italianni's, Starbucks
Centro Cultural Telmex	Cuauhtémoc	Distrito Federal	0	9 000	78	Cinemas Lumière, teatros, Vip's , Oxxo, El Portón
Pasaje Capital	Cuauhtémoc	Distrito Federal	0	5 040	56	Ziba, Dennia
Plaza 20 de Noviembre	Cuauhtémoc	Distrito Federal	2001	6 050	23	Burger King, Maringo
Reforma 222	Cuauhtémoc	Distrito Federal	2007	24 000	87	Cinemark, Sanborns, Nike, Starbucks, Adidas, Mix-up, Scappino

Parque Lindavista	Gustavo A. Madero	Distrito Federal	2006	26 200	187	Liverpool, HSBC, Banamex
Parque Tezontle	Iztapalapa	Distrito Federal	2007	180 000	200	Liverpool, Sears, WalMart, Sam's, Cinemark, Martí, Zara, Starbucks, Chili's, Toks, Ginos, Sushi Itto, Italianni's
Antara Polanco	Miguel Hidalgo	Distrito Federal	2006	40 000	125	Casa Palacio, Zara, Cinemex, Play City, Bancomer, IXE, Scotiabank
Plaza Bosques	Miguel Hidalgo	Distrito Federal	2001	32 000	270	Superama, Banorte, IXE, Telmex, Office Depot, El Globo, Banamex, Scotiabank, Sta. Clara
Parques Polanco	Miguel Hidalgo	Distrito Federal	2012			
Chedraui Ajusco	Tlalpan	Distrito Federal	2001	21 000	60	Chedraui, Cinépolis, Promoda
Plaza Esmeralda	Tlalpan	Distrito Federal	2007	4 500	70	Farmacia Azteca, restaurant
Punta Coapa	Tlalpan	Distrito Federal	2007	450	14	Oxxo
Multiplaza Pabellón Alamedas	Atizapán	Estado de México	2003	12 213	4	WalMart, Office Max, El Portón, Blockbuster
Multiplaza Lomas	Atizapán	Estado de México	2002	2 200	28	Century 21
Galerías Atizapán	Atizapán	Estado de México	2009	50 078	611	Zara, Liverpool, The Best House, Prada, Scappino, Julio, Martí, Lacoste
Plaza Esmeralda	Atizapán	Estado de México	2008	35 000	30	WalMart, Cinemex, Vip's, Office Depot
City center Bosque Esmeralda	Atizapán	Estado de México	2009	24 790	108	Mega Comercial, cines, restaurantes, moda y entretenimiento, gimnasio

Plaza Diamante	Chalco	Estado de México	2004	4 500	20	HSBC, vinatería
Plaza Los Volcanes	Chalco	Estado de México	2007	5 200	42	Farmacia de Dios, Bancomer
Plaza Chimalhuacán	Chimalhuacán	Estado de México	2011	29 000	80	Soriana, Cinépolis
Coacalco Power Center	Coacalco	Estado de México	2007	115 700	100	WalMart, Suburbia, Sanborns, Sportworld, Funcentral, Office Max, El Portón, Radio Shack, Tropic, Campanita, Popeye's, Diesel
Las Flores	Coacalco	Estado de México	2004	6 500	15	Santander, Toks, Vip's
Las Plazas	Coacalco	Estado de México	2004	15 700	110	Comercial Mexicana, Comex
Mega Comercial Mexicana Coacalco	Coacalco	Estado de México	0	33 000	35	Comercial Mexicana, California, Dormimundo, Banamex
Zentralia Coacalco	Coacalco	Estado de México	2006	60 000	100	Sears, Cinépolis, Sanborn's, McDonald's, Burger King, WalMart
Centro San Miguel	Cuautitlán Izcalli	Estado de México	2004	19 500	58	Mega Comercial Mexicana, Bancomer, Coppel, Banamex, California, HSBC, KFC, Burger King, Cinépolis, C&A
Outlet Punta Norte	Cuautitlán Izcalli	Estado de México	2004	32 132	120	Palacio de Hierro, Adidas, Nike Factory Store, Starbucks
Plaza Las Haciendas	Cuautitlán Izcalli	Estado de	2005	18 500	71	Aurrera, Banorte, Banco Azteca, Scotiabank, Famsa,

		México				Vips
Plaza San Marcos	Cuautitlán Izcalli	Estado de México	2004	139 667	90	Walmart, Bancomer, Banamex, Waldo's, Sport City, Banorte, Home Depot
San marcos Power Center	Cuautitlán Izcalli	Estado de México	2005	660 00	98	WalMart, Subway, El Globo
Plaza Bella La Palma	Cuautitlán	Estado de México	2009	25 383	96	Bodega Aurrera, Cinemagic, zapaterías Tropic, Prendamex, Devlyn
cc Las Américas	Ecatepec	Estado de México	2004	100 000	120	WalMart, Sam's Club, Martí, Sears, Suburbia, Cinépolis, Recórcholis, HSBC, Banorte, Vip's, El Portón, Sport City, Liverpool, Sanborns, Office Max
Las Palmas	Ecatepec	Estado de México	2005	13 300	16	Cinemex, Office Max, Yak8
Pabellón Ecatepec	Ecatepec	Estado de México	2009	70 000	120	Coppel, City Club, Andrea, Banorte, Vicky Form
Plaza Sendero Ecatepec	Ecatepec	Estado de México	2008	56 730	91	Soriana, City Club, Cinépolis
Multiplaza Aragón III	Ecatepec	Estado de México	2012	88 005	320	WalMart, Bodega Aurrera, Sport City, Suburbia, Vip's
Magnocentro 26 Fun & Fashion	Huixquilucan	Estado de México	2004	33 000	326	GameWorks, CityMarket, Cinemex, Zara
Plaza Panorama	Huixquilucan	Estado de México	2008	2 880	30	Oxxo, Banorte, Dormimundo, Telcel
Espacio Interlomas	Huixquilucan	Estado de México	2007	35 800	41	Superama, Banamex, IXE, Office Depot

Magnodeco	Huixquilucan	Estado de México	2005	2 835	9	Moda in Casa, Dupuis, Orange Beauté, Porcelanosa
Parque Interlomas	Huixquilucan	Estado de México	2010	10 872	25	Sport City
cc San Buen Aventura	Ixtapaluca	Estado de México	2004	15 420	14	Aurrera
Galerías Ixtapaluca	Ixtapaluca	Estado de México	2005	8 100	60	Cinemex, Famsa, Scotiabank
Plaza El Cortijo	Ixtapaluca	Estado de México	2006	60 000	125	Lumière, Office Max, WalMart, Suburbia, Vips, Elektra, Sam's
Plaza Sendero Ixtapaluca	Ixtapaluca	Estado de México	2002	70 000	134	Soriana, Coppel, Cien Planet, Famsa, Woolworth
Patio Ayotla	Ixtapaluca	Estado de México	2008	22 500	50	Banamex, Suburbia, Aurrera, Bancomer, Cinépolis
Plazaragoza	Ixtapaluca	Estado de México	2012		40	Sam's Club
Cúspide Sky Mall	Naucalpan	Estado de México	2007	42 000	91	WalMart, Cinépolis, Sam's, Office Depot, HSBC, IXE, Banorte, Bancomer, Santander, Banamex
Plaza Fuentes	Naucalpan	Estado de México	2002	6 100	26	Superama, Pizza Hut, Century 21
Gran terraza lomas verdes	Naucalpan	Estado de México	2010		10	Soriana, Office Depot, Sportium. Home Store,
Plaza San Esteban	Naucalpan	Estado de México	2010	59 203	85	Chedraui, Office Depot, Cinemex

Multiplaza Bosques	Nezahualcóyotl	Estado de México	2003	11 200	26	Comercial Mexicana, Blockbuster, California, Santander, Scotiabank, Waldo's, Laboratorios Chopo, HSBC
Multiplaza Vergel	Nezahualcóyotl	Estado de México	2001	15,000	7	Aurrera, KFC, Vip's, El Portón
Ciudad Jardín	Nezahualcóyotl	Estado de México	2009	120 000	228	Sanborns, WalMart, Sam's Club, Burger King, Sears, Vip's, El Portón, Mix-up, Starbucks, Cinépolis
Plaza Bella Mexiquense	Tecámac	Estado de México	2006	21 956	86	Sandak, La Michoacana, Solufácil, Comex, Pakar, Locura, Monte de la República, Modatelas
Macroplaza los Héroes Tecámac	Tecámac	Estado de México	2006	41 579	189	Telcel, Movistar, First Cash, Pakar, To Be, Prendamex
Plaza Real de Tecámac	Tecámac	Estado de México	2006	85 000	52	Sam's, WalMart, Suburbia, El Portón, KFC, Burguer King, Office Max, Scotiabank, Bancomer, Banamex
Tecámac power center	Tecámac	Estado de México	2008	157 836	84	Suburbia, WalMart, Sam's Club, Cinépolis, Funcenter
Puerta Texcoco	Texcoco	Estado de México	2007	75 372	180	WalMart, Suburbia, Vip's, El Portón, Bancomer, Lumière, Office Max, Julio, Burger King
Gran Patio Texcoco	Texcoco	Estado de México	2009	120 741	109	Suburbia, Sam's, WalMart, Cinépolis, C&A, Italianni's, McDonald's, Promoda, D'Europe, Vip's, Play Time
Multiplaza Arboledas	Tlalnepantla	Estado de México	2007	44 500	109	WalMart, Suburbia, Play City, Cinépolis, El Portón

Multiplaza Baz	Tlalnepantla	Estado de México	2001	2 036	2	Waldo's, Modatelas
Multiplaza Jaracadas	Tlalnepantla	Estado de México	2001	940	3	Bisquets Obregón, Pizza Hut, Blockbuster
Plaza Milenium	Tlalnepantla	Estado de México	2005	12 700	1467	
Centro Lago de Guadalupe	Tlalnepantla	Estado de México	2011	125 808.64	5	Sam's, Cinépolis, Suburbia, C&A, WalMart, Vip's
City Shop del Valle Dorado	Tlalnepantla	Estado de México	2011	21 955	46	Sanborns, Superama, Cinemex
Galerías Chalco	Valle de Chalco	Estado de México	2004	7 000	10	Aurrera, Laboratorios Chopo, Banamex, Burguer King, Scotiabank
Zumpango	Zumpango	Estado de México	2010	47000	96	WalMart, Sam's Club, Cinépolis, Vip's
100				3 143 007	8 876	

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

CORREDORES TERCIARIOS DE LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO

CORREDOR	SEGMENTOS	Km	DESDE	HASTA
Acoxta	Acoxta	2.50	Bordo	La Garita
Álvaro Obregón	Álvaro Obregón	1.41	Sevilla	Av. Cuauhtémoc
Autopista Constituyentes	Autopista Constituyentes - La Venta	4.24	Santa Fe	Av. Tamaulipas
Av. Carlos Hank González	Aragón - Ciudad Azteca	8.86	Av. Taxímetros	Blvd. de los Aztecas
Av. Carlos Hank González	C.C. Las Américas	5.89	Blvd. de los Aztecas	Plaza Las Américas

Av. Carlos Hank González	Jardines de Morelos	4.89	Plaza Las Américas	Carretera México Tepexpan
Av. Chapultepec / Fray Servando / Izazaga	Av. Chapultepec	4.73	Circuito Interior	Tlalpan
Av. Chapultepec / Fray Servando / Izazaga	Fray Servando y Teresa de Mier	3.73	Tlalpan	Churubusco
Av. Chapultepec / Fray Servando / Izazaga	Arcos de Belén - J. Ma. Izazaga	2.95	Av. Cuauhtémoc	Anillo de Circunvalación
Av. Constituyentes	Av. Constituyentes	7.84	Autopista Méx.-Toluca	Circuito Interior
Av. Hidalgo / Av. de los Maestros	Atizapán	4.51	Bld. Manuel Ávila Camacho	Plaza Atizapán
Av. IPN	Av. Instituto Politécnico Norte 2	2.38	Calz. Ticomán	Eje 4 Norte
Av. Juárez	Av. Juárez	2.44	Insurgentes	Zócalo
Av. Marina Nacional / Av. Parque Vía / Sullivan	Av. Parque Vía	1.60	Plaza Galerías	Insurgentes Centro
Av. Pantitlán	Av. Pantitlán	6.26	Periférico	Av. Carmelo Pérez
Av. Presidente Mazarik	Av. Pte. Masarik	4.07	Periférico	Circuito Interior
Av. Quetzalcóatl	Centro Urbano Cuautitlán 2	3.10	Av. Chalma	José Ma. Morelos
Av. Revolución	Av. Revolución	4.08	Mixcoac	Eje 10 Sur
Av. Solidaridad / Blvd. Cuauhtémoc Poniente	Chalco 1	3.13	Autopista México-Puebla	Chalco centro
Av. Solidaridad / Blvd. Cuauhtémoc Poniente	Chalco 2	1.84	Chalco Centro	Carretera Federal a Cuautla
Av. Texcoco	Av. Texcoco	5.78	Periférico	Av. Carmelo Pérez
Av. Tláhuac	Av. Tláhuac - Periférico	4.13	Lomas Estrella	Límite con Tláhuac
Av. Tláhuac	Av. Tláhuac - Santa Ana	3.08	Ermita	Santa Ana

			Iztapalapa	
Av. Tláhuac	Av. Tláhuac - Lomas Estrellas	1.89	Santa Ana	Lomas Estrella
Av. Universidad	Av. Universidad	1.14	Metro Div. del Norte	Eje 10 Sur Copilco
Avenida Lomas Verdes	Lomas Verdes	4.38	Bld. Manuel Ávila Camacho	Cúspide Sky Mall
Azcapotzalco	Azcapotzalco	2.79	Centro de Azcapotzalco	Calz. México - Tacuba
Barrios lago de Guadalupe	Barrios Lago de Guadalupe	6.95	Autopista México-Querétaro	Circuito bosques de Bologna
Bld. Ávila Camacho / Autopista México-Querétaro	Perinorte	10.64	Libramiento Chamapa - La Quebrada	Av. Huehuetoca
Bld. Ávila Camacho / Autopista México-Querétaro	Satélite	2.00	Periférico	Av. Radial
Calz. Gral. Mariano Escobedo / Cuitláhuac / Eje 3 Norte	Calz. General Mariano Escobedo	9.86	Circuito Interior	Calzada México - Tacuba
Carretera México-Puebla / Ixtapaluca	Deportivo Ayotla	3.59	Deportivo Ayotla	Carretera Federal a Cuautla
Carretera México-Puebla / Ixtapaluca	Ixtapaluca Centro	2.63	Carretera Federal a Cuautla	Cruz Roja Ixtapaluca
Carretera México-Puebla / Ixtapaluca	Sta. Martha	2.62	Sta. Martha	Carretera Federal a Texcoco
Circuito Interior	C. Interior - Revolución	5.09	Constituyentes	Mixcoac
Circuito Interior	C. Interior - Patriotismo	4.69	Constituyentes	Mixcoac
Circuito Interior	C. Interior - Río Mixcoac	3.09	Mixcoac	Av. México Coyoacán
Circuito Interior	C. Interior - Bld. Pto. Aéreo	1.89	Zaragoza	Aeropuerto Civil
				Canal

Calz. del Hueso	Calz. del Hueso	3.50	Div. del Norte	Nacional
Calz. Ignacio Zaragoza	Calz. Ignacio Zaragoza - Tapo	14.55	Eduardo Molina (TAPO)	Santa Martha
Calz. Legaria	Calz. Legaria	3.37	Periférico Norte	Metro Tacuba
Calz. México-Tacuba	Calz. México Tacuba - Pte. de Alvarado	6.72	Aquiles Serdán	Catedral
División del Norte	Div. Norte 1	7.85	Viaducto	Pacifico
División del Norte	Div. Norte 4	2.64	Calz. De Hueso	Glorieta a Vaqueritos
División del Norte	Div. Norte 2	1.84	Pacifico	Tlalpan
Dr. Jorge Jiménez Cantú	Centro Urbano Cuautitlán 1	3.08	Av. Chalma	José Ma. Morelos
Eje 1 Oriente / Canal de Miramontes / Prol. División del Norte	Eje 1 Oriente - Canal de Miramontes	5.98	Av. Taxqueña	Acoxa
Eje 1 Oriente / Canal de Miramontes / Prol. División del Norte	Eje 1 Oriente - Vidal Alcocer	3.31	Héroes de Granaditas	Av. del Taller
Eje 1 Oriente / Canal de Miramontes / Prol. División del Norte	Prolongación Div. Norte	2.35	Glorieta a Vaqueritos	Guadalupe I. Ramírez
Eje 1 Oriente / Canal de Miramontes / Prol. División del Norte	Miramontes - Galerías Coapa	0.83	Acoxa	Glorieta de Vaqueritos
Eje 1 Poniente	Eje 1 Poniente - Cuauhtémoc	9.02	Pte. de Alvarado, Metro Hidalgo	Río Churubusco
Eje 10 Sur	Eje 10 Sur / San Jerónimo / Copilco	3.83	Periférico	Metro Copilco
Eje 10 Sur	Eje 10 Sur / San Jerónimo / C.U.	2.48	Periférico	Av. Universidad
Eje 2 Poniente	Eje 2 Pte. Gabriel Mancera 2	2.41	Av. Marina Nacional	Insurgentes Centro
Eje 3 Oriente	Eje 3 Oriente - Cafetales	2.96	Tepetlapa	Periférico Sur

Eje 3 Poniente	Eje 3 Pte. Salamanca	2.22	Durango	Viaducto
Eje 3 Poniente	Eje 3 Pte. Río Thiers	1.31	Calz. Mariano Escobedo	Circuito Interior
Eje 3 Poniente	Eje 3 Pte. Sevilla	1.20	Circuito Interior	Durango
Eje 3 Sur	Eje 3 Sur Av. Chabacano	3.52	Av. Cuauhtémoc	Av. Congreso de la Unión
Eje 3 Sur	Eje 3 Sur Av. Baja California	3.10	Circuito Interior	Av. Cuauhtémoc
Eje 4 Sur	Eje 4 Sur/Xola/Plutarco Elías Calles	3.80	Patriotismo	Eje Central L. Cárdenas
Eje 5 Norte	Eje 5 Norte - Montevideo	5.67	Eje Central	Eje 3 Oriente
Eje 5 Sur	Eje 5 Sur - Eugenia	3.05	Circuito Interior	Av. Cuauhtémoc
Eje 6 Sur	Eje 6 Sur - Ángel Urraza	3.10	Circuito Interior	Av. Cuauhtémoc
Eje 7 Sur	Eje 7 Sur /Félix Cuevas/E. Zapata	3.58	Revolución	Dr. Vértiz
Eje 7 Sur	Eje 7 Sur Municipio Libre	0.76	Universidad	Dr. Vértiz
Eje 8 Sur	Eje 8 Sur- Calz. Ermita Iztapalapa 1	6.09	Av. Cuauhtémoc	Av. Tláhuac
Eje 8 Sur	Eje 8 Sur - Popocatépetl	1.99	Insurgentes Sur	Av. Cuauhtémoc
Eje Central	Eje Central L. Cárdenas - Churubusco	5.02	Obrero Mundial	Churubusco
Eje Central	Eje Central L. Cárdenas - Alameda	2.75	Arcos de Belén	Obrero Mundial
Eje Central	Eje Central L. Cárdenas - Centro	1.94	Garibaldi	Arcos de Belén
Ejercito Nacional	Ejercito Nacional	4.52	Periférico Poniente	Circuito Interior
Horacio	Horacio	3.21	Periférico	Mariano Escobedo
Insurgentes	Insurgentes - Zona Rosa	11.00	Reforma	Eje 10 Sur

Insurgentes	Insurgentes - Salida Cuernavaca	2.95	San Fernando	Autopista Méx-Cuernavaca
Insurgentes	Insurgentes - Centro	1.85	Eje 1 Norte	Reforma
Insurgentes	Insurgentes - Sur	1.26	Perisur	San Fernando
Juárez Sur / Juárez Norte (Texcoco)	Juárez Texcoco	2.14	Monumento a Nezahualcóyotl	Preparatoria Texcoco
Miguel Ángel de Quevedo	Miguel A. de Quevedo / Taxqueña	8.43	Insurgentes Sur	Av. Tláhuac.
Nuevo León / División del Norte	Nuevo León/División del Norte	3.03	Glorieta de Insurgentes	Viaducto
Palmas	Palmas	0.93	Periférico	Monte Olimpo
Paseo de la Reforma / Calz. de los Misterios y Guadalupe	Paseo de la Reforma – Mto. al Ángel de la Independencia	6.29	Periférico	Av. Hidalgo
Paseo de la Reforma / Calz. de los Misterios y Guadalupe	Calz. de Guadalupe	3.69	Calz. de Guadalupe	Eje 5 Montevideo Basílica
Paseo de la Reforma / Calz. de los Misterios y Guadalupe	Calz. de los Misterios	3.68	Calz. de los Misterios	Eje 5 Montevideo Basílica
Paseo de la Reforma / Calz. de los Misterios y Guadalupe	Paseo de la Reforma - Tlatelolco	2.41	Av. Hidalgo	Tlatelolco Manuel Glez.
Periférico	Periférico - Blvd. A. Camacho	14.54	Av. de los Maestros / Periférico	Reforma
Periférico	Periférico - Ruta de la Amistad	7.25	Perisur	Glorieta de Vaqueritos
Periférico	Periférico - San Antonio - San Jerónimo	6.77	San Antonio	San Jerónimo
Periférico	Periférico – Blvd. A. L. Mateos	6.52	San Jerónimo	Perisur
Periférico	Periférico - Blvd. A. L. Mateos	3.14	Constituyentes	San Antonio
Periférico	Periférico - Canal de San	2.23	Eje 6 Sur (Luis	Av. Canal del

	Juan		Méndez)	Tezontle
Picacho Ajusco	Carretera Picacho Ajusco	4.30	Carretera Picacho Ajusco	Periférico Sur
San Fernando	San Fernando 1	2.43	Insurgentes Sur	Calz. Tlalpan
San Fernando	San Fernando 2	0.65	Tlalpan	Viaducto Tlalpan
Tlalpan	Tlalpan - Centro	10.17	Zócalo	Taxqueña
Tlalpan	Tlalpan - Taxqueña	5.29	Taxqueña	Huipulco
Tlalpan	Tlalpan - Sur	2.94	Huipulco	La Joya
Vía Adolfo López Mateos	Vía Adolfo López Mateos	7.53	Av. Alfredo del Mazo	Canal del desagüe
Vía Gustavo Baz	Gustavo Baz 1	7.83	Arboledas	Radial
Vía Gustavo Baz	Gustavo Baz 2	4.37	Av. Valle de las Alamedas	Hermenegildo Galeana
Vía José López Portillo	Coacalco - Ecatepec	5.20	Av. de los Trabajadores	Vía Morelos
Vía José López Portillo	Coacalco Centro	3.99	Carretera Coacalco Tultepec	Av. de los Trabajadores
Vía Morelos	Vía Morelos - Parque Siervo	4.14	Av. Industria	Av. Revolución
Vía Morelos	Vía Morelos - Cerro Gordo	2.67	Monumento a Morelos	Av. Industria
Viaducto	Viaducto - Río Becerra	2.91	Patriotismo	Av. Cuauhtémoc

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

[1] Si partimos de la fundación de la ciudad colonial española, que destruyó a la Tenochtitlán azteca, usó sus piedras para construir la nueva, y borró casi por completo sus vestigios y su grandeza.<<

[2] Para un desarrollo más amplio sobre el uso de la *teoría de las ondas largas* en el análisis territorial, véase Pradilla, 2009^b: cap. 1.<<

[3] Para una visión general de la situación de la ciudad de México en este periodo, consultar el *Atlas de la ciudad de México*, compilado por Gustavo Garza (1987^a).<<

[4] Para acceder a un conocimiento amplio sobre el tema, véase el trabajo de Marta Schteingart (1989) que presenta un análisis completo, sistemático y teóricamente sustentado de la producción de vivienda para los diferentes sectores sociales en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México durante el periodo 1940-1980. <<

[5] “Entendemos la *ciudad-región* como un gran sistema urbano uni o multicéntrico, como una trama densa pero no necesariamente continua, de soportes materiales de infraestructuras y servicios, viviendas, actividades económicas, políticas, culturales, administrativas y de gestión, resultante de la expansión centrífuga de una o varias ciudades o metrópolis cercanas, que articula y/o absorbe a otros asentamientos humanos en su periferia o a lo largo de las vialidades y transportes que los unen y a las áreas rurales intersticiales; este conjunto está integrado como un todo único pero contradictorio, por una alta intensidad de relaciones y flujos permanentes de mercancías, personas, capitales, mensajes e informaciones; en esta trama, la localización de actividades es relativamente indiferente en la medida que sus lugares comparten los efectos útiles de aglomeración y las ventajas comparativas” (Pradilla [1998], 2009: 263).<<

[6] La austeridad en el gasto público, usada en forma generalizada luego de la crisis de 1982, ha vuelto nuevamente a la agenda de los Estados capitalistas, sobre todo los europeos, desde la profunda recesión de 2008-2009.<<

[7] No disponemos de información estadística del PIB por municipios, lo que impide establecer el monto del producto de los municipios conurbados en la ZMVM; utilizamos como referencia el PIB del Estado de México, en la medida en que éste se genera mayoritariamente en esos municipios.<<

[8] En el lenguaje oficial del DF, el “suelo de conservación”, decretado en los programas de preservación ecológica y de desarrollo urbano, incluye el área explotada en labores agropecuarias y forestales por ejidatarios, comuneros o propietarios privados, y la propiedad pública destinada a reservas forestales, hidrológicas o naturales.<<

[9] El área urbanizada de la ZMVM aumentó de 22.862 hectáreas en 1950 a 171.776 en 2000; el DF, que en 1950 representaba el área total de la metrópoli, por su parte, creció hasta 76.856 hectáreas. Si se mantienen las tendencias demográficas y físicas actuales, en 2020, la ZMVM alcanzaría las 239.702 hectáreas y el DF, las 98.492, con una pérdida de 67.926 y 21.626 hectáreas de suelo de conservación respectivamente (Fideicomiso, 2000^a: 253; 2000^c: 3). En 2010 la extensión de la ZMVM alcanzaba las 221.357 hectáreas (véase cap. 2 de este libro). <<

[10] No descartamos, sin embargo, un error estadístico para el periodo 1980-1985 marcado por la recesión de 1982 y el sismo de 1985, pues los datos son muy atípicos.<<

[11] Véase el texto de Márquez y Pradilla, 2008.<<

[12] Recordemos que en el proceso de industrialización el país no desarrolló un sector productor de bienes de capital, ni un núcleo endógeno de adaptación e innovación tecnológica, sino que permaneció dependiente de la importación de bienes de capital procedentes de los países industrial y tecnológicamente dominantes.<<

[13] 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 2000. Actualmente, un número creciente de empresas maquiladoras ha emigrado de México hacia China y otros países del sudeste asiático. <<

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

[15] En ocasiones, los terrenos industriales se encuentran tan bien ubicados en la estructura urbana que su precio de venta puede financiar en parte la nueva implantación de la empresa en otros lugares del país; como ejemplos paradigmáticos podemos señalar a la ensambladora Chrysler junto a Polanco, la cementera sobre el Periférico centro, o Loreto y Peña Pobre en Cuicuilco, que cambiaron su uso del suelo de industrial a habitacional de lujo, comercial o de oficinas (Márquez, 2005: cap. 5).<<

[16] El debate sobre este tema, nublado por la ideologización en boga de los *servicios especializados a la producción* como “nuevo sector dinámico dominante en la economía en la revolución terciaria en curso”, está aún por llevarse a cabo con todas sus implicaciones.<<

[17] Recordemos que los censos económicos realizados por el INEGI utilizan esta delimitación y denominación, y no la de la ZMVM.<<

[18] Éste no es el lugar adecuado para discutir estas afirmaciones; de hecho, las hemos criticado en otros textos (Márquez y Pradilla, 2008; Pradilla, 2009^b: 232 y ss.)<<

[19] La pérdida de peso relativo del sector industrial en el total de la economía metropolitana se manifiesta de forma inmediata en la ganancia relativa del sector terciario, lo cual ocurriría aun sin el crecimiento absoluto de este último.<<

[20] La *informalidad*, concepto ambiguo y discutible 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 el fisco, la legislación laboral y la seguridad social de sus trabajadores, o bien realizan actividades ilegales no registradas: contrabando, narcotráfico, piratería de marca, tráfico ilegal, etcétera. <<

[21] La tasa de desempleo abierto utilizada por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) de México, que registra a quienes trabajaron menos de una hora el mes anterior a la encuesta, es un indicador totalmente insuficiente, pues no muestra la magnitud del trabajo informal inestable, mal remunerado y carente de seguridad social. Esta inconsistencia es evidente al comparar la tasa de desempleo abierto con las tasas de desempleo registradas en los Estados Unidos o en los países europeos, mucho más altas que la mexicana.<<

[22] En 2010 el salario mínimo era de 57.46 pesos diarios en el área geográfica “A”, del cual forman parte todas las delegaciones del DF y los municipios de Atizapán de Zaragoza, Coacalco de Berriozábal, Cuautitlán, Cuautitlán Izcalli, Ecatepec de Morelos, Naucalpan de Juárez, Tlalnepantla de Baz y Tultitlán. El resto de los municipios del Estado de México pertenecían al área “C”, en donde el salario mínimo era de 54.47 pesos diarios.<<

[23] La EOD 1983 consideró 16 delegaciones (DF) y 89 localidades con una población mayor a 1 000 habitantes y las cabeceras municipales de 27 municipios del Estado de México; la encuesta de 1994 consideró como universo de estudio todas las delegaciones del Distrito Federal y 28 municipios conurbados (Estado de México), dado que se concibió como un ejercicio para el área metropolitana de la ciudad de México; mientras que la EOD de 2007 tomó como universo nuevamente al DF y 59 municipios del Estado de México (Gobierno del DF *et al.*, 2008^a). Para la elaboración de esta última se adoptó la delimitación establecida en la Declaratoria de la Zona Metropolitana del Valle de México elaborada por el GDF y el Gobierno del Estado de México en 2005, la cual es una variante de la propuesta llevada a cabo por Sedesol, Conapo e INEGI en 2004 (16 delegaciones, 58 municipios del Estado de México y un municipio de Hidalgo), ya que omite el municipio de Tizayuca y agrega el municipio mexiquense de Tonanitla (creado en 2003). Sin embargo, en el Estado de México la encuesta solamente se aplicó en 40 municipios y no en los 59 definidos en dicho acuerdo, reduciendo significativamente el universo de estudio a los municipios que consideraban como “conurbados”.<<

[24] La *población objetivo* de la EOD 2007 fueron los residentes (o visitantes) de la ZMVM de seis años o más de edad, la *unidad de selección* fue la vivienda particular, mientras que la *unidad de observación* fueron los hogares existentes en las viviendas seleccionadas (Gobierno del DF *et al.*, 2008^a).<<

[25] La EOD 1983 dividió el área metropolitana de la ciudad de México en 72 distritos; de éstos, Legorreta considera los siguientes 10: Zona Rosa, Basílica, Naucalpan, Zócalo, Tlalnepantla, Ecatepec, Nezahualcóyotl Sur, Iztapalapa, Tlalpan y Coyoacán; por nuestra parte, para alcanzar un porcentaje cercano a 50% retomamos los 11 distritos que Domínguez registra con mayor número de viajes, agregando Iztacalco, San Ángel y Acueducto de Guadalupe, aunque él no incluye los distritos de Tlalpan e Iztapalapa.<<

[26] Estos enlaces carreteros comunicaban a la ZMVM con las principales ciudades de los estados de la región centro del país: Toluca, Cuernavaca, Puebla y Tlaxcala, Pachuca y Querétaro, principalmente.<<

[27] Vale la pena aclarar que los datos incluidos por Islas (2000) no coinciden con los de Connolly (2009), ya que éstos se refieren, por un lado, al número de tramos de viaje/persona/día (23.186 millones), y, por el otro, a los viajes producidos (16.020 millones), y no al total de viajes (20.574 millones); suponemos que la diferencia podría estar en los viajes no especificados. Sin embargo, para los fines que aquí perseguimos, consideramos que los porcentajes aportados mantienen proporciones similares.<<

[28] Los distritos considerados fueron San Ángel y Tlalpan, ambos colindantes con Coyoacán, que en 1994 figuraba en el bloque en cuestión.<<

[29] Si por “viajes metropolitanos” entendemos a los que trascienden los límites administrativos de las dos entidades, podemos pensar que los residentes de los municipios mexiquenses realizan más viajes de este tipo; no obstante, consideramos que librar un límite administrativo no es condición suficiente para determinar si un viaje es metropolitano, por lo que habría que añadir otros criterios.

<<

[30] Las diferencias entre los viajes producidos y atraídos tanto en las delegaciones del DF como en los municipios del Estado de México no son significativas, siendo en términos generales menores a 5 000 viajes, a excepción de Iztapalapa, Cuauhtémoc y Venustiano Carranza, donde las mismas se encuentran entre ocho y 10 000 viajes; por lo que optamos por dar cuenta solamente de los viajes producidos, salvo cuando se exprese lo contrario.<<

[31] Las siete Áreas de Municipios Conurbados (AMC) son: AMC I: Tlalmanalco y Amecameca; AMC II: Teoloyucan y Tepetzotlán ; AMC III: Jaltenco, Melchor Ocampo, Nextlalpan, Tonanitla, Tultepec y Zumpango; AMC IV: Acolman y Tezoyuca; AMC V: Atenco, Chiautla, Chiconcuac, Papalotla y Tepetlaoxtoc; AMC VI: Coyotepec y Huehuetoca; y AMC VII: San Martín de las Pirámides y Teotihuacán.<<

[32] Los dos “huecos” al interior del bloque metropolitano de mayor movilidad corresponden a las delegaciones Venustiano Carranza, Azcapotzalco e Iztacalco, que se encuentran en el rango inferior inmediato con valores alrededor de los 500 000 viajes.<<

[33] Según la Ley de Transporte y Vialidad del DF, las vialidades se clasifican en: vías de tránsito vehicular, vías de tránsito peatonal y ciclovías. Se distinguen dos grandes grupos entre las primeras: *vías primarias*, que pueden ser de circulación continua (periférica, radial, viaducto) o arterias principales (eje vial, avenida primaria, paseo o calzada); y *vías secundarias* (avenida secundaria o calle colector, calle local, callejón, rinconada, cerrada, privada o terracería) (ALDF, 2002). <<

[³⁴] Garza y Damián (1991) calculaban 270 km de ejes viales. Sánchez (1999), por su parte, incluye Parque Vía entre las vialidades primarias construidas antes de 1983. <<

[35] Entre las medidas implementadas para desconcentrar las actividades urbanas del centro de la ciudad de México habría que agregar la construcción de cuatro centrales camioneras: Sur, Norte, Oriente y Poniente, con lo que se logró disminuir la circulación de autobuses foráneos hacia dicha área. De igual manera debemos considerar la construcción de la Central de Abastos, la cual buscaba desconcentrar esta actividad de la zona de La Merced, en pleno Centro Histórico (Sánchez, 1999).<<

[36] En el mismo sentido, las vialidades donde se construyeron las nuevas líneas del Metro del periodo se convirtieron en vías de acceso controlado, reforzando la tendencia a la vialización de la ciudad (Ignacio Zaragoza, Francisco del Paso).<<

[37] Nos es difícil definir cuál de los datos ofrecidos por la Setravi es el correcto. Las diferencias pueden atribuirse a diferencias entre kilómetros programados y construidos, o incluso a la misma forma de distinguir y jerarquizar las vialidades. Sin embargo, consideramos que dichas diferencias no alteran el planteamiento aquí presentado.<<

[38] Hablamos de sistema de transporte metropolitano en tanto se pretende hacer una revisión completa del sector, a pesar de no operar como una unidad articulada debido a todas las modalidades con las que se enfrenta la demanda de movilidad.<<

[39] Los tipos y modos de transporte que reconoce la encuesta son: público (Metro, tren ligero, Metrobús, trolebús, autobús RTP, autobús suburbano, colectivo y taxi); privado (automóvil, motocicleta y bicicleta; mixto (todos los anteriores); y otros (autobús foráneo, transporte escolar, transporte de personal y Pumabús) (Gobierno del DF *et al.*, 2008^b). <<

[40] Habría que considerar que no todos los vehículos que circulan en la zona metropolitana están registrados en estas dos entidades; sabemos que un importante número de vehículos están registrados en otros estados de la república, por lo que deducimos que los valores ofrecidos por el INEGI son menores al número de vehículos que circulan cotidianamente. A pesar de ello, contar con esta información es de gran ayuda para nuestros fines.<<

[41] Resulta conveniente recordar que al considerar la totalidad de la entidad y no solamente los municipios de la ZMVM, los datos incluyen a vehículos que circulan en las áreas rurales o semirurales del estado, así como a los de la Zona Metropolitana de Toluca.<<

[42] Estas cifras deben tomarse con precaución ya que solamente hacen referencia a los vehículos que se encuentran disponibles en los hogares (unidad de observación de la encuesta), por lo que no registra los vehículos disponibles en los lugares de trabajo o en las escuelas, por ejemplo; de este modo, los datos no son equivalentes al monto del parque vehicular total de la ZMVM. <<

[43] Lisett Márquez López, investigadora del Centro de Estudios para la Zona Metropolitana A.C., *Metrópolis 2025*, México DF; y Saúl Carreón Huitzil y Elías Fonseca Chico, ayudantes de investigación de la UAM-Xochimilco, Departamento de Teoría y Análisis. <<

[44] La información proveniente del levantamiento directo se complementó con la de los medios impresos, los administradores de los conjuntos comerciales, las empresas constructoras o inmobiliarias y sus páginas de internet, y las cuantificaciones hechas a partir de las fotografías aéreas. El origen múltiple de la información o la falta, en muchos casos, de datos estadísticos confiables, explican la mayoría de los errores que pudieran detectarse. <<

[45] ICSC por su nombre en inglés: International Council of Shopping Center.<<

[46] *Retail* también se conoce como venta al detalle, venta detallista, venta al detal, venta al menudeo o al por menor.<<

[47] Esta sección retoma parcialmente la síntesis presentada en Márquez López, 2012: caps. 1 y 5.<<

[48] Sería el caso del Bosque de Chapultepec y Paseo de la Reforma, o, incluso, de Ciudad Universitaria e Insurgentes.<<

[49] Estos procesos de cambio se observan también, con sus particularidades, en otras metrópolis de la región latinoamericana, como Buenos Aires, Sao Paulo, Río de Janeiro, Santiago de Chile, Bogotá o Quito, que han compartido en mayor o menor medida, durante lapsos similares de tiempo, las políticas neoliberales.<<

[50] Recordemos que en el capítulo 2 optamos por la caracterización del proceso cíclico *expansión-consolidación-expansión* planteado por Emilio Duhau para la ZMVM (1998), y hablamos de *periferia dispersa* y no de *ciudad dispersa*, que nos parece un término inapropiado para el caso de estudio.<<

[51] México es uno de los países latinoamericanos y del mundo más afectados por la violencia, generada en nuestro caso por la presencia del crimen organizado, derivado en parte del papel que juega el país en el narcotráfico mundial; esta violencia se manifiesta en forma endémica en las ciudades (véase García, 2013: 42 y ss.).<<

[52] Desarrollaremos ampliamente el tema de las políticas públicas urbanas en el tercer tomo de este trabajo de investigación.<<