

La Ciudad de México en el siglo XXI

Realidades y retos



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



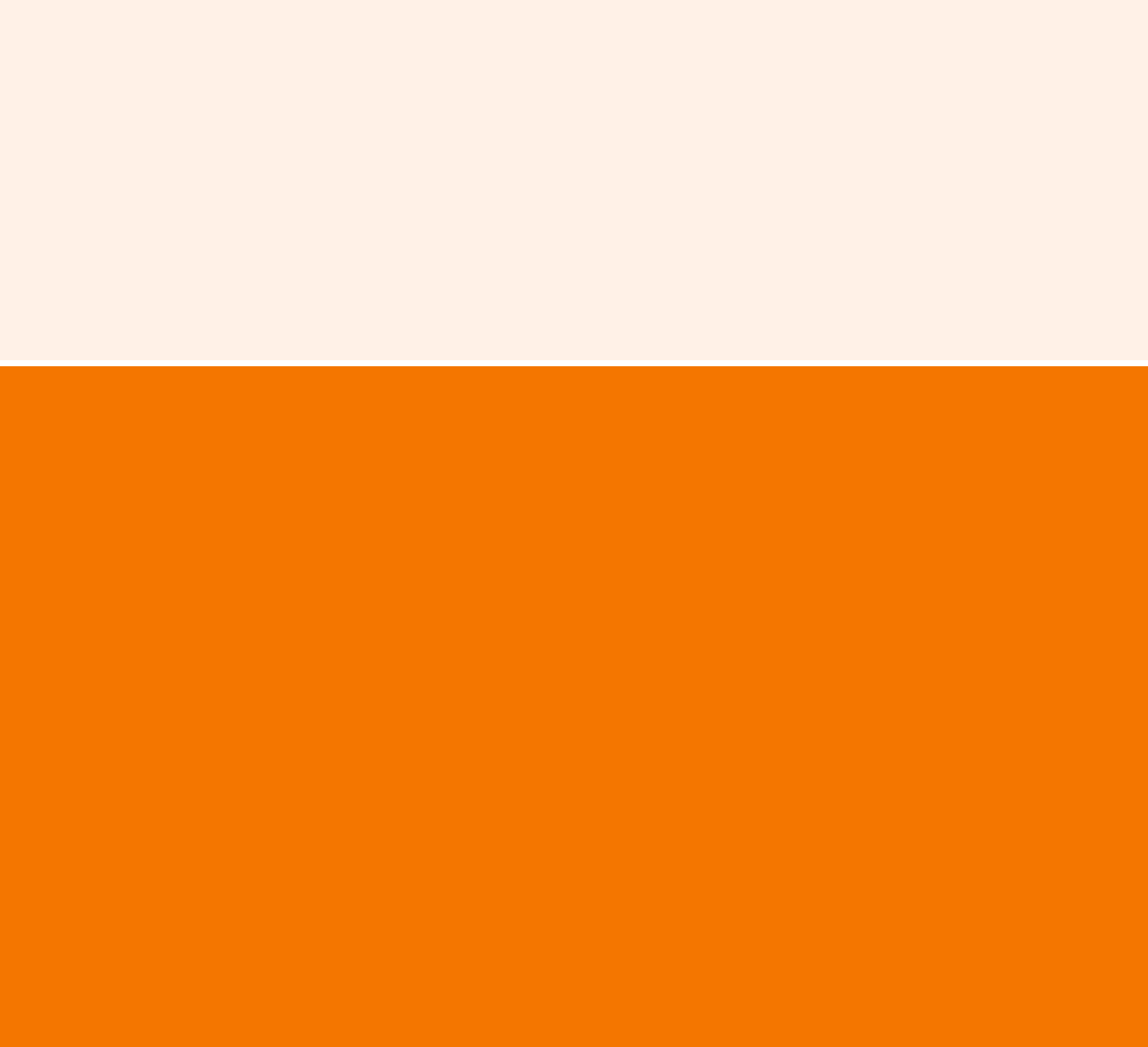
SECRETARÍA DE
CIENCIA, TECNOLOGÍA
E INNOVACIÓN

Adrián Guillermo Aguilar M.
Coordinador científico



La Ciudad de México en el siglo XXI

Realidades y retos



La **Ciudad** de **México** en el **siglo XXI**

Realidades y retos

Adrián Guillermo Aguilar M.
Coordinador científico



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



MAPorrúa
librero-editor • México

© 2016	Primera edición, abril del año 2016
© 2016 Características tipográficas y de diseño editorial	GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO SECRETARÍA DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN Olivo 39, Florida, Álvaro Obregón, 01030 Ciudad de México
Coordinador científico	MIGUEL ÁNGEL PORRÚA, librero-editor Amargura 4, San Ángel, Álvaro Obregón 01000 Ciudad de México
Dirección editorial	Derechos reservados conforme a la ley ISBN 978-607-524-036-7
Edición	Adrián Guillermo Aguilar M.
Diseño y tipografía	Miguel Ángel Porrúa, librero-editor
Corrección	Aldonza María Porrúa Gabriela Pardo
Arte digital	Verónica Santos Alejandra Rivas Omar Ponce Héctor Lizárraga
Apoyo técnico	Norma D. García Santiago Revuelta
Imagen de portada	Moisés Yrizar Gerardo Cruz José Luis Martínez
	Sol Levín Diana Guerrero Susana Gómez Antonia Peralta Teresa Santana Rosario Arias
	jkraft5 (Jess Kraft)/Depositphotos

Queda prohibida la reproducción parcial o total, directa o indirecta del contenido de la presente obra, sin contar previamente con la autorización expresa y por escrito de GEMAPorrúa, en términos de lo así previsto por la *Ley Federal del Derecho de Autor* y, en su caso, por los tratados internacionales aplicables.

CIUDAD DE MÉXICO: MEGALÓPOLIS O CIUDAD-REGIÓN

Adrián Guillermo Aguilar M.* | Boris Graizbord**

INTRODUCCIÓN

El mundo globalizado ha hecho pensar en el “fin de la historia” (Fukuyama, 1992), que se ha llegado al “fin de la geografía” (Graham, 1998). Pero, si bien las innovaciones tecnológicas en informática y comunicaciones como el ferrocarril, el teléfono y recientemente Internet han “comprimido” el tiempo y el espacio, esto no significa que el mundo sea plano, una *tabula rasa* o que la distancia no cuente. El espacio geográfico (la diferenciación espacial) y el lugar donde vivimos (la localización), importan. Lo que ocurre es que la manera en que actuamos y cómo nos desempeñamos en distintas escalas ha variado espacialmente y cambiado en el tiempo, a pesar de que, como reconocen Neuman y Hull (2009: 779), editores de un número de *Regional Studies* (vol. 43, 6), “la ciudad [...] es aún lo que es, fue y siempre ha sido —como lo definió originalmente Meier (1968)—, un sistema especializado y concentrado en el que se maximizan transacciones”.

En 1957 Gottmann descubrió un paisaje inédito y utilizó el término *megalópolis* para referirse a una enorme región o territorio que cubría de Washington, DC a Boston, pasando por Nueva York, en la costa nor-

*Universidad Nacional Autónoma de México.

**El Colegio de México.

Los autores agradecen a la licenciada Josefina Hernández y al ingeniero Miguel Ángel Flores su colaboración en el procesamiento de datos estadísticos y en la elaboración de tablas y mapas.

oriental de Estados Unidos. Este complejo espacial se caracterizaba por una sucesión de grandes ciudades o áreas metropolitanas rodeadas de una diversidad de asentamientos complementarios de distinto tamaño en las que se desarrollaba una muy densa interacción formando un espacio multifuncional (véase Gottmann, 1961).

Recientemente, Taylor (2013) insistía en que la historia debía escribirse a partir de las ciudades, de flujos, reflejo de relaciones, que generalmente tienen origen y destino en las ciudades. Taylor proponía una visión geohistórica centrada en la dinámica urbana y no dominada por el destino de las naciones con sus variables absolutas y atributos que las caracterizan. Destacaba seis “descubrimientos” recientes acerca de esta dinámica:

1. Las ciudades son parte del discurso de la globalización que predica la desaparición o al menos la relativa pérdida de importancia del papel de las naciones en los asuntos de la economía global.
2. La importancia económica de la concentración de las actividades humanas y su influencia crítica en los procesos económicos.
3. Las ciudades globales y las redes urbanas, como organizaciones político-administrativas alternativas a los territorios soberanos nacionales.
4. La importancia de las ciudades como instituciones nacionales e internacionales que han modificado la original visión de éstas como problema a la ciudad como solución y a una idea de ciudad-región como el escenario de las políticas públicas sociales, económicas y de desarrollo regional.



5. El descubrimiento de que las ciudades, en las que ya vive y residirá la mayoría de la población mundial, y en las que el crecimiento se da en tugurios periféricos, son el futuro y en ellas se encontrarán las soluciones “verdes” para el planeta.
6. El descubrimiento por los historiadores de que las ciudades, y no cada una de manera individual, son el objeto de estudio de la historia: su naturaleza, el poblamiento, sus diferencias, sus relaciones, etcétera.

Pero ¿cuál es la naturaleza y cómo funcionan las ciudades? En la actualidad, decía Parr (2007), una cosa es la ciudad construida y otra el alcance de las relaciones que permiten su reproducción. En el caso de México, por supuesto, la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), además de haber rebasado como área urbanizada los originales límites político-administrativos de la Ciudad de México, incluye asentamientos a más de 100 kilómetros de distancia cuya población depende funcionalmente (económica y socialmente, al menos como mano de obra y consumidores) de aquella. Pero al mismo tiempo, siendo la ciudad el destino de productos agropecuarios, materias primas y recursos que después de recorrer cientos y miles de kilómetros llegan a la Central de Abasto para después distribuirse a todo el país o exportarse al exterior, la ciudad es receptora de bienes y servicios que se originan incluso en China. Por cierto, los artículos “Made in China” son la base del comercio formal e informal que se lleva a cabo en esta ciudad.

A partir de las anteriores consideraciones este trabajo tiene dos propósitos. El primero orientado a discutir el término de *ciudad-región*. Las nuevas interpretaciones de este concepto han llevado a redefinir la formación de regiones megalopolitanas, y caracterizar y profundizar en lo que se puede denominar la “espacialidad” de la urbe; es decir, aclarar cuál es el espacio geográfico de integración funcional de la gran metrópolis y de ciudades de diferente tamaño que se hallan interrelacionadas estrechamente por su proximidad geográfica y su complementariedad en una megarregión.¹ El segundo es ejemplificar la existencia y el funcionamiento

¹Megarregión: el término viene del Asia Oriental donde se aplicó originalmente a fenómenos de urbanización en el delta del Pearl River o del Yangtze en China o el Tokaido

de la incipiente región megalopolitana en el país en torno a la Ciudad de México. Para ello se analizan algunos indicadores sociodemográficos y espaciales con el fin de demostrar el proceso de desconcentración urbana y los estrechos vínculos que existen entre la gran metrópolis y el resto de centros urbanos y zonas rurales dentro de ciertos límites regionales.²

El alcance espacial de la Ciudad de México permite acotar el fenómeno megalopolitano a la Región Centro que incluye, además del Distrito Federal, los estados de México, Morelos, Puebla, Tlaxcala, Hidalgo y Querétaro (véase mapa 1).³

ANTECEDENTES DE LA CIUDAD-REGIÓN

El concepto *ciudad-región* ha estado vigente desde la primera mitad del siglo pasado, y subsecuentemente ha servido para analizar la influencia regional de las metrópolis. Según Parr (2005: 556) fue acuñado por Dickinson

(la megalópolis Tokio-Osaka) en Japón y la Gran Yakarta (Hall, 2009). Se trata de una nueva forma de urbanización. Una serie de algo así como 20 a 50 localidades separadas físicamente pero funcionalmente vinculadas en red que se agrupan al derredor de una o varias ciudades centrales más grandes tomando fuerza de una división funcional del trabajo. Estos lugares dice Hall (2009: 806) existen tanto como entidades separadas en las que la mayoría de su población residente trabaja localmente y como parte de una región funcional amplia conectada por flujos de personas e información muy densos a lo largo de carreteras, líneas de trenes de alta velocidad y cables de telecomunicación. No sería exagerado decir con Hall que se trata de una forma urbana emergente al principio del siglo XXI.

²La introducción de un modo de transporte alterno, como un tren rápido, modificaría funcionalmente con seguridad los límites regionales de este fenómeno. Baste referirse al tren bala que corre a lo largo de la megalópolis Tokio-Osaka-Kobe que articula una megarregión con más de 35 millones de habitantes. Y a las dos megarregiones mencionadas *supra* en China: el Delta del Río Yangtze y la región de Bieijing capital (Yang, 2009: 45). Cabe preguntarse en este segundo caso si hablamos de megarregión o de urbanización megadispersa... (Campbell, 2009: 129).

³Originalmente y hasta la fecha se piensa que la “megalópolis del centro del país” es la que propuso Unikel hace más de tres décadas. Estaba constituida por las ciudades que se convertían en zonas metropolitanas y al hacerlo unían municipios metropolitanos entre sí. El ejemplo más conspicuo es el de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) y la Zona Metropolitana de Toluca (ZMT), al juntarse un municipio metropolitano perteneciente a la primera con Huixquilucan, perteneciente a la segunda. Sin embargo, el concepto no es necesariamente físico sino funcional y en ese sentido es posible pensar que la megalópolis del centro del país rebasa con mucho la propia Región Centro y pudiera empezar en Córdoba-Orizaba, Veracruz, pasar por Puebla-Tlaxcala, la Ciudad de México y seguir con derivaciones a la ZMT y por Querétaro hacia León, Guanajuato. Se trata de una cuestión empírica que pone en juego criterios definidos originalmente por Gottmann (1964) y ahora por un conjunto de autores que analizan el fenómeno desde la perspectiva de la ciudad-región y las megarregiones.

en 1947 y se refiere a la existencia de una gran ciudad y el territorio circundante íntimamente relacionado con ésta.

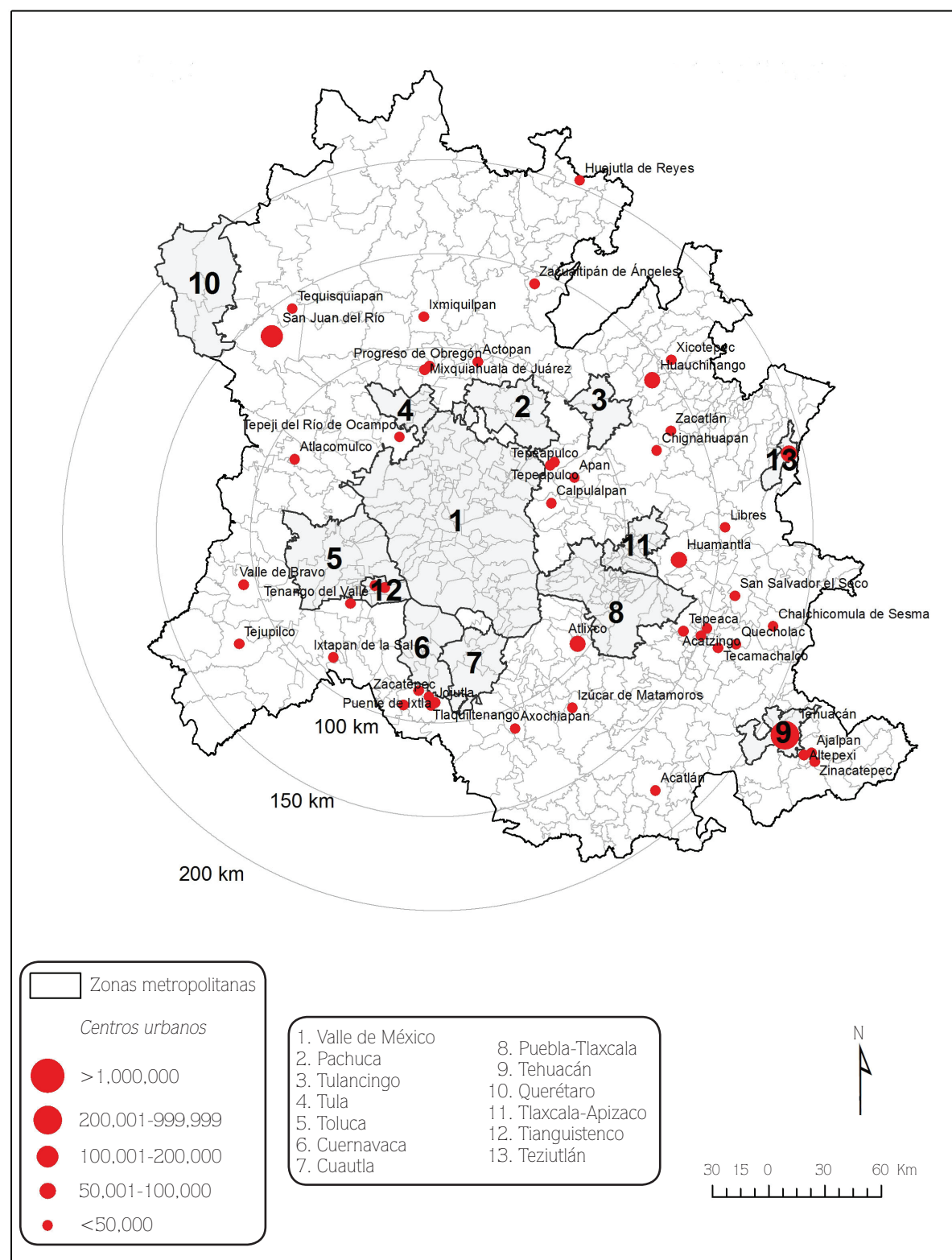
El argumento central es que la relación que existe ahora entre la gran metrópolis y el espacio regional que la rodea representa un cambio importante en la difusión del proceso de urbanización. Éste destaca por *i)* la escala de la ciudad-región; *ii)* el número y complejidad de los movimientos cotidianos o pendulares; *iii)* la ocupación de suelo no urbano; *iv)* la configuración de una estructura policéntrica cuya lógica de desarrollo responde a nuevas condiciones económicas; y *v)* los flujos virtuales de la globalización (Neuman y Hull, 2009: 778). Las fuerzas que le dan continuidad a este proceso han sido resumidas muy atinadamente por Morrill (2006: 158): *i)* continuo crecimiento económico y demográfico; *ii)* descentralización física en la forma de un amplio proceso de suburbanización; *iii)* expansión de los campos de influencia de los movimientos pendulares y unión física de áreas urbanas antes separadas; *iv)* surgimiento o alcance urbano de centros satélites relativamente alejados; y *v)* reestructuración y revitalización de los centros de mayor jerarquía urbana.

Con la difusión de este proceso aparece una nueva forma de urbanización dominante: regiones estructuradas a partir de una red policéntrica y polimórfica de ciudades grandes, medianas y pequeñas, separadas físicamente pero vinculadas funcionalmente; aglomeradas alrededor de una o varias grandes metrópolis, que obtienen su fortaleza económica de una nueva división funcional del trabajo (Lang y Knox, 2009: 791).

Cabe distinguir claramente, como indica Campbell (2009: 129), el proceso de cambio de un área metropolitana hacia una red de múltiples metrópolis, como una transformación estructural (megarregión), o bien su expansión física al *hinterland*, como simple cambio de escala (megadispersión). En el primer caso entonces estamos frente a

MAPA 1

Región Centro: zonas metropolitanas y centros urbanos, 2010



Fuente: Elaboración propia a partir del Censo de Población y Vivienda 2010, INEGI.

un fenómeno para el que no tenemos aún una respuesta conceptual ni instrumental.

Las preguntas entonces serían: ¿es que la dinámica de la población y el desarrollo pueden ser administrado a través de unidades locales con base en sus jurisdicciones municipales? ¿Las ciudades, las zonas metropolitanas [las regiones] deben operar de manera cooperativa para enfrentar los retos sociales, económicos y ambientales y las posibles oportunidades que ofrece este proceso de urbanización? ¿Existen escalas geográficas y funcionales alternativas que puedan ofrecer oportunidades para enfrentar desigualdades sociales, competitividad económica y mayor protección de los limitados o escasos y vitales recursos naturales?⁴

La Ciudad de México como *ciudad-región*

Para documentar la consolidación regional de la Ciudad de México se hace referencia en lo que sigue a cuatro fenómenos que la caracterizan:

1. La *metropolización* y desconcentración del crecimiento urbano, para mostrar el alto grado de urbanización en su *hinterland* en el desarrollo de otras zonas metropolitanas, ciudades intermedias y pequeñas;
2. El *redireccionamiento* de flujos migratorios que confirma la desconcentración del proceso urbano fuera de la ciudad principal;
3. La suburbanización y conversión urbana-rural que han dado lugar a una *periurbanización* ampliando las fronteras metropolitanas; y
4. La *interacción* a través de flujos laborales que indican la vinculación funcional entre espacios urbanos y rurales.

⁴Estas son algunas de las preguntas que Contant y de Nie (2009) se hacen en el contexto norteamericano, pero que creemos válido para el nuestro. Concluyen (2009: 14) que no hay una escala de planeación que de manera efectiva y completa pueda responder a la complejidad de estas preguntas, pero sin embargo refieren que recientemente algunos estudiosos y practicantes o planificadores han sugerido que planificar a la escala *megarregional* puede proporcionar enfoques útiles para lograr alcanzar objetivos de competitividad económica, sustentabilidad y calidad de vida.

Metropolización y desconcentración del crecimiento urbano

La dinámica urbana en la Región Centro (rc) ha pasado por tres fases en los últimos 50 años. En primer lugar, un fuerte proceso de concentración en la Ciudad de México hasta los años setenta; el inicio a partir de esos años de una reversión de la polaridad en la que las ciudades más grandes y cercanas a la capital recibieron efectos descentralizadores; para llegar a la tercera fase a finales del siglo xx y en la primera década de este siglo, de una intensa ampliación del ámbito de influencia territorial y su impacto en el desarrollo urbano en rangos menores de la jerarquía.

En este lapso el ritmo de crecimiento ha ido cambiando. Hasta los años setenta creció a tasas muy altas y atrajo población del resto del país como resultado del proceso sustitutivo de importaciones que concentró en ella una gran proporción de actividad industrial del país. La migración rural-urbana alimentó este crecimiento alcanzando tasas por arriba de 5%; hasta que en la década de los setenta este ritmo se vio disminuido en favor de las ciudades cercanas como resultado de procesos desconcentradores de población y de actividad económica.

La crisis económica de 1982 en el país hizo que la capital fuese poco atractiva, disminuyó la inmigración y estimuló el proceso centrífugo de urbanización; sectores económicos como la construcción mostraron tasas negativas entre 1982 y 1986; el desempleo urbano creció notablemente; se registró una tasa de inflación muy elevada que encareció la vida de sus habitantes; y, en general, la inversión pública disminuyó en todos los sectores. A lo anterior hay que agregar los efectos del terremoto de 1985, que ahuyentó población de clase media y obligó al sector público a tomar medidas de descentralización administrativa (Aguilar, 2003: 38).

Los datos recientes señalan que la ZMCM ha disminuido su participación relativa en el crecimiento urbano de la región y ha perdido parte de su poder de atracción; además, se destaca el proceso concentrador en otras metrópolis de la región y una redistribución del crecimiento urbano

del “centro” hacia la periferia y hacia los niveles más bajos de la jerarquía urbana. En 1970 la población de la ZMCM representaba la mitad de la población urbana total de la RC, límite máximo histórico, pues desde entonces ha desacelerado su crecimiento demográfico, que alcanzó una tasa de 0.8% en el decenio de 1980 a 1990, y una tasa de 0.9% en el periodo 2000-2010.

Re-direccionamiento de flujos migratorios

A partir de 1970, la migración mostró un comportamiento distinto al de años anteriores, cuando se trataba de desplazamientos permanentes de población del campo a las ciudades, principalmente a la capital, pero también a Guadalajara y Monterrey. Los cambios en los años setenta se relacionan sobre todo a las crisis económicas recurrentes que afectaron la absorción de la fuerza de trabajo y el costo de la vida; a lo cual hay que agregar ciertas deseconomías urbanas, tales como la inseguridad pública, mayor criminalidad y contaminación ambiental (CONAPO, 1997: 34; Aguilar, 2003: 47).

En las principales transformaciones de la dinámica migratoria sobresale la creciente intensidad de las migraciones permanentes de carácter urbano-urbano y metropolitano-urbano (Sobrino, 2010; Aguilar y Graizbord, 2014). Es decir, los destinos de carácter urbano se diversifican. La población residente en los grandes centros urbanos y zonas metropolitanas se desplazó a otras ciudades más pequeñas en crecimiento en busca de mejores perspectivas laborales, proceso que ha caracterizado en especial a la ZMCM en las últimas décadas. Después de ser una entidad de alta atracción, el Distrito Federal pasó a ser una entidad expulsora. En el quinquenio 1965-1970, entre el 40 y 50% de los emigrantes de las entidades de la RC tenían al Distrito Federal como su principal destino, mientras que en la primera década de este siglo los flujos se revirtieron: la migración de esos mismos estados al Distrito Federal cayó notablemente mientras que la del Distrito Federal hacia éstos constituyó uno de los mayores flujos (véase tabla 1).

TABLA 1

Región Centro: balance migratorio por estados, 1970-2010

Estados	Inmigrantes		Emigrantes		Balance migratorio	
	1970	2010	1970	2010	1970	1990
Región Centro	1'535,597	1'286,479	956,297	1'385,532	579,300	-99,053
Porcentaje*	53.39	39.08	29.44	42.08		
Distrito Federal	709,047	239,125	474,766	737,742	234,281	-498,617
Hidalgo	20,658	122,511	95,418	67,139	-74,760	55,372
México	651,933	583,607	142,474	332,627	509,459	250,980
Morelos	61,369	78,610	31,724	45,462	29,645	33,148
Puebla	62,058	130,190	145,890	135,568	-83,832	-5,378
Querétaro	19,319	94,336	32,630	40,894	-13,311	53,442
Tlaxcala	11,213	38,100	33,395	26,100	-22,182	12,000

Fuente: Tabulados básicos. Tema migración. Censo de población 1970 y 2010. INEGI.

*Porcentaje respecto al total nacional de residentes en otra entidad.

Suburbanización y conversión urbano-rural

La expansión de las ciudades hacia el *hinterland* rural representó hasta los años noventa una suburbanización continua y contigua, y posteriormente de manera generalizada se convirtió en discontinua dejando espacios rurales intermedios, y convirtiendo pueblos en localidades urbanas pequeñas (mayores a 15 mil habitantes). Este proceso escala la condición urbana del territorio, incrementa densidades e incorpora el espacio regional a una dinámica urbana y metropolitana.

La expansión urbana en el ámbito de la RC muestra una acelerada conversión de espacios rurales a centros urbanos o metropolitanos cercanos a las ciudades más grandes con importantes procesos de periurbanización, así como el surgimiento de pequeñas ciudades en diversos rumbos de la región. Este fenómeno afecta algunas variables: a) densidad de población; b) municipios que se han incorporado a zonas metropolitanas; y c) proliferación de ciudades pequeñas.

a) *Densificación del territorio.* La densificación del territorio es una variable que muestra la evolución regional del proceso de poblamiento hacia patrones más concentrados o dispersos. En 1970 la densidad promedio

para la RC era de 162 habitantes por kilómetro cuadrado (hab/km²) con fuerte variación entre las entidades federativas. El valor más alto era el del Distrito Federal con 4,585 hab/km² y le seguían en importancia los estados de México y Morelos con 178 y 124 hab/km², respectivamente. En 2010 la densidad promedio para toda la RC se incrementó a más del doble con 378 hab/km². Por entidad federativa el Distrito Federal destacó de nuevo con 5,904 hab/km², y en varios estados las densidades se triplicaron, como fue el caso del Estado de México, Morelos y Querétaro (véase tabla 2). En cuanto a zonas metropolitanas y municipios, las más altas corresponden a la ZMCM, y a varios municipios centrales de Puebla, Toluca y Querétaro.

TABLA 2

Región Centro: densidad de población a nivel estatal, 1970-2010

	Superficie km ²	1970		2010	
		Población	Densidad (hab/km ²)	Población	Densidad (hab/km ²)
Distrito Federal	1,499	6'874,165	4,585.83	8'851,080	5,904.66
Hidalgo	20,987	1'193,845	56.88	2'665,018	126.98
México	21,461	3'833,185	178.61	15'175,862	707.14
Morelos	4,941	616,119	124.70	1'777,227	359.69
Puebla	33,919	2'508,226	73.95	5'779,829	170.40
Querétaro	11,769	485,523	41.25	1'827,937	155.32
Tlaxcala	3,914	420,638	107.47	1'169,936	298.91
Región Centro	98,490	15'936,870	161.81	37'254,612	378.26

Fuente: Cálculos propios a partir de los Censos de Población 1970-2010, INEGI.

En efecto, en el plano municipal las densidades elevadas han estado asociadas desde 1970 a municipios urbanos. En esos años se trataba de municipios mejor comunicados de las cuatro principales ciudades de la región y sus alrededores (véanse mapas 1 y 2). Cuarenta años después, en 2010, los más importantes cambios señalan una intensificación

de la frontera del poblamiento asociada a las zonas metropolitanas y a los grandes centros urbanos, así como a las redes terrestres de comunicación. En pocas palabras, las altas y medias densidades han “rellenado” espacios intermedios entre las zonas metropolitanas y sus espacios adyacentes, y a lo largo de los ejes de la red carretera. Se trata de un reflejo de la intensidad de las relaciones funcionales (flujos de intercambio) sobre todo entre la ciudad capital y los demás centros urbanos y metropolitanos de la región. Son notables cuatro ejes de fuerte densificación *i)* entre la ZMCM y la ZMT y el Valle de Atlacomulco, en dirección de San Juan del Río y la Zona Metropolitana de Querétaro; *ii)* hacia la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala con extensión a la Zona Metropolitana de Tehuacán; *iii)* hacia la Zona Metropolitana de Cuernavaca y de Cuautla; y *iv)* en dirección a la Zona Metropolitana de Pachuca, Tulancingo y Huauchinango.

Los ejes de densificación coinciden ampliamente con la red carretera primaria que conecta las principales metrópolis en la RC y representa los corredores urbanos que le dan forma a su estructura territorial. La mayor parte de las rutas de transporte tienen una estructura radial centrada en la ZMCM con dirección a las otras ciudades y son las que han tenido un amplio efecto en la suburbanización y en la dispersión urbana y metropolitana.

b) Incorporación metropolitana de municipios rurales. El proceso urbano ha extendido su influencia a los territorios rurales inmediatos. En las dos últimas décadas de 1990-2010, un total de 121 municipios se convirtieron en metropolitanos. De estos municipios, el mayor número se ha incorporado a las más grandes metrópolis que por su tamaño ejercen una mayor presión en sus territorios aledaños, es el caso de la ZMCM y de la Zona Metropolitana de Puebla-Tlaxcala. En la tabla 3 se aprecia que el mayor número de municipios incorporados a la dinámica metropolitana corresponden a los estados de México, Puebla y Tlaxcala. Son éstos, por lo tanto, los que más presión reciben en términos de conversión rural-urbana.

TABLA 3

Región Centro: número de municipios de zonas metropolitanas 1990-2010

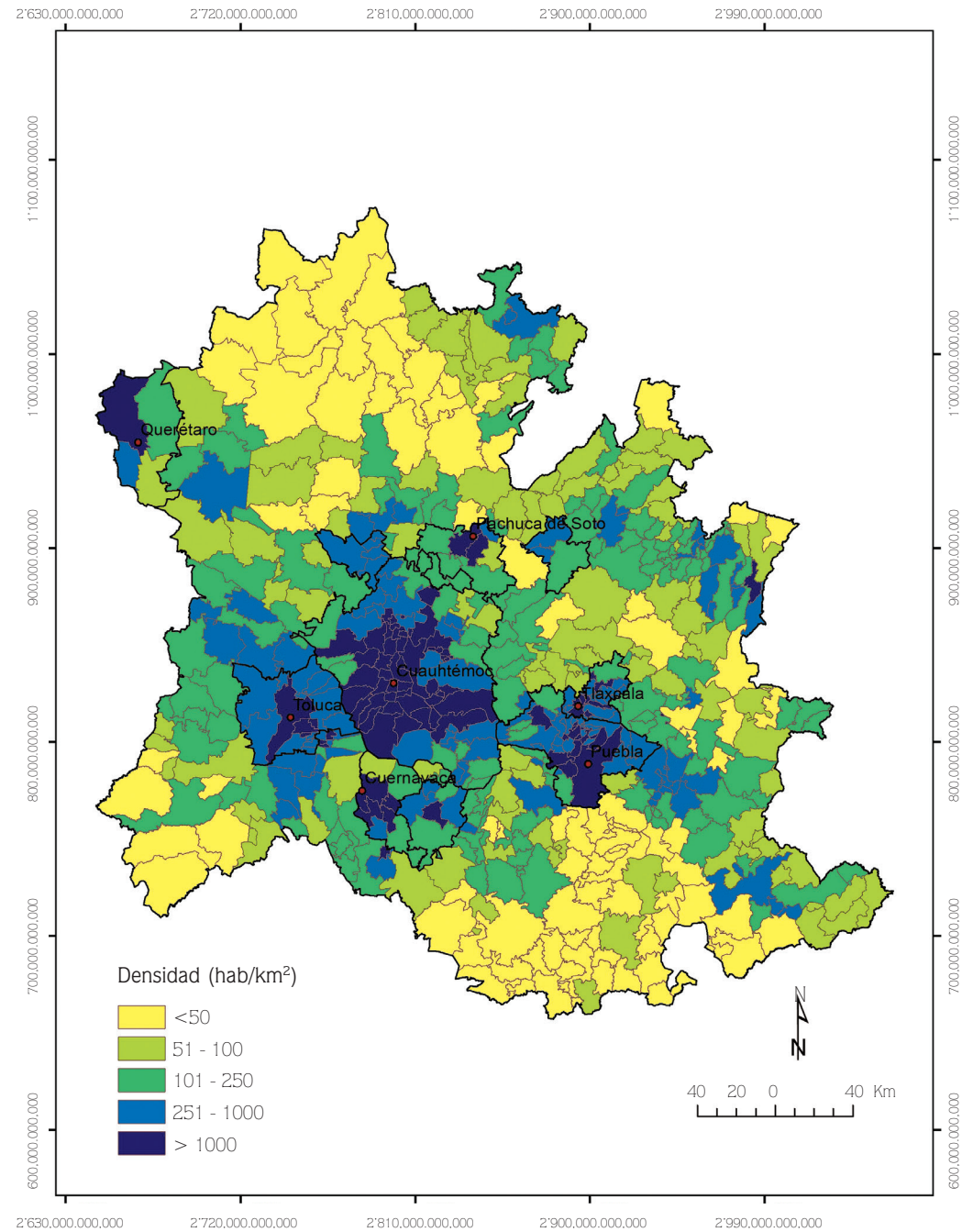
Zonas metropolitanas	1990	2000	2010	1990-2010
Valle de México	42	75	76	34
Puebla-Tlaxcala	11	23	39	28
Toluca	7	12	15	8
Cuernavaca	4	6	8	4
Cuautla	3	5	6	3
Pachuca	2	7	7	5
Tula		5	5	5
Querétaro		3	4	4
Tulancingo		3	3	3
Tianguistenco			6	6
Tehuacán			2	2
Teziutlán			2	2
San Martín Texmelucan ¹		2		
Tlaxcala ²	2	11		
Apizaco ²		8		
Tlaxcala-Apizaco			19	17

¹Se incorporó en 2010 a Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala.
²Se unificó en 2010 en la Zona Metropolitana Tlaxcala-Apizaco.
 Fuentes: Delimitación zonas metropolitanas, 2000 y 2010, CONAPO.
 Para 1990, Sobrino (1993), Gobierno y administración metropolitana y regional, México, INAP.

c) *El surgimiento de centros urbanos pequeños.* Un indicador importante de cómo el proceso urbano se ha difundido en la región es la proliferación de ciudades pequeñas. Después de que en décadas pasadas la presencia de pequeños centros urbanos era muy limitada, y de que no representaban una alternativa real a la desconcentración del crecimiento urbano, en años recientes se han convertido en verdaderos núcleos de concentración urbana e incluso ejercen una importante atracción para la población migrante. Lo anterior se comprueba con el hecho de que estas ciudades se han multiplicado y muchas de ellas son el resultado del crecimiento acelerado de poblados rurales incorporados a la dinámica urbano-metropolitana.

MAPA 2

Región Centro: densidad de población a nivel municipal, 2010



Fuente: Cálculos propios a partir del Censo de Población y Vivienda 2010, INEGI.

Mientras que en 1970 en la RC había 28 localidades en el rango de 15 mil habitantes a menos de 100 mil, para 2010 éstas se multiplicaron prácticamente por seis y aumentaron a 165 (véanse tabla 4 y mapa 1). Las entidades donde el incremento de estas localidades fue mayor son el Estado de México, Hidalgo y Morelos.

TABLA 4
Región Centro: número de localidades pequeñas, 1970-2010

	1970	1980	1990	2000	2005	2010
Distrito Federal	6	15	15	16	21	21
Hidalgo	2	7	12	16	15	15
México	5	25	40	61	67	66
Morelos	2	7	10	15	15	15
Puebla	8	9	19	26	31	31
Querétaro	2	4	4	5	6	6
Tlaxcala	3	5	7	9	10	11
Total	28	72	107	148	165	165

Fuente: Catálogo de localidades con más de 15 mil habitantes según entidad federativa y municipio, 1960, 1970, 1980, 1990, 1995, 2000, 2005 y 2010, CONAPO.

Interacción urbana a través de flujos laborales

Los flujos de trabajadores entre lugares de residencia y de trabajo se refieren a lo que en idioma inglés se conoce como *commuting*: viajes diarios al trabajo de población ocupada generalmente fuera de su municipio o delegación de residencia (Graizbord, 2008). La identificación de flujos de carácter laboral puede ayudar a establecer relaciones más equitativas, tanto en el mundo rural para evitar que el despoblamiento continúe, como en el contexto urbano donde pueden inhibirse migraciones masivas hacia las grandes aglomeraciones. En ambos casos, la solución es crear nuevas actividades y oportunidades de empleo.

En el caso de la RC los datos de flujos laborales se utilizan para demostrar tres aspectos fundamentales: primero, la complejidad y heterogeneidad de los flujos laborales en un contexto de múltiples orígenes y destinos

(policentrismo) a distancias cada vez más alejadas; segundo, un mercado laboral de intensos movimientos pendulares donde el número de viajes cotidianos se ha incrementado; y tercero, el alcance regional de los mercados laborales urbanos que se localizan en las principales localidades de esta región, y con ello la interacción que se genera entre espacios urbanos metropolitanos y rurales.

Los datos de flujos laborales de la ZMCM muestran que tienen como origen y destino no sólo zonas metropolitanas en la región, sino municipios con ciudades pequeñas y áreas rurales; que el poder de atracción laboral de la ZMCM es aún sobresaliente si se toma en cuenta el balance entre los flujos de entrada y de salida, y en algunos casos los flujos se han incrementado; y que los flujos laborales tanto de entrada como de salida para la ZMCM son claramente de alcance regional, puesto que prácticamente de todos los rincones de la RC llega población a trabajar a la aglomeración, recorriendo grandes distancias desde localidades ubicadas en los límites de la región.

Los datos nos muestran el balance de llegadas y salidas en el periodo 2000-2010 y las interacciones diferenciadas según entidad federativa. En términos generales el poder de atracción laboral de la ZMCM se mantiene e incluso se ha incrementado con distintos centros urbanos. La población que se desplaza hacia la ZMCM con fines laborales se ha incrementado notablemente al pasar de 5,497 en 2000 a 8,537 trabajadores en 2010. Este flujo es particularmente marcado con origen en el Estado de México, Puebla, Hidalgo y Tlaxcala. Aquí cabe señalar la heterogeneidad de los orígenes, puesto que la gran mayoría de los trabajadores proviene de “otros municipios” y no necesariamente de aquellos que conforman las principales ciudades de cada entidad. En este sentido, se ha diversificado el origen de los trabajadores puesto que el número de municipios de origen ha aumentado sensiblemente en los estados de Hidalgo y Puebla (ver números en paréntesis en la tabla 5). Por otra parte, con Querétaro y Morelos no se aprecia una fuerte atracción laboral, lo cual es sorprendente para Morelos dada su cercanía geográfica.

TABLA 5
Flujo laboral diario de entradas y salidas (desde y hacia) la ZMCM, 2010*

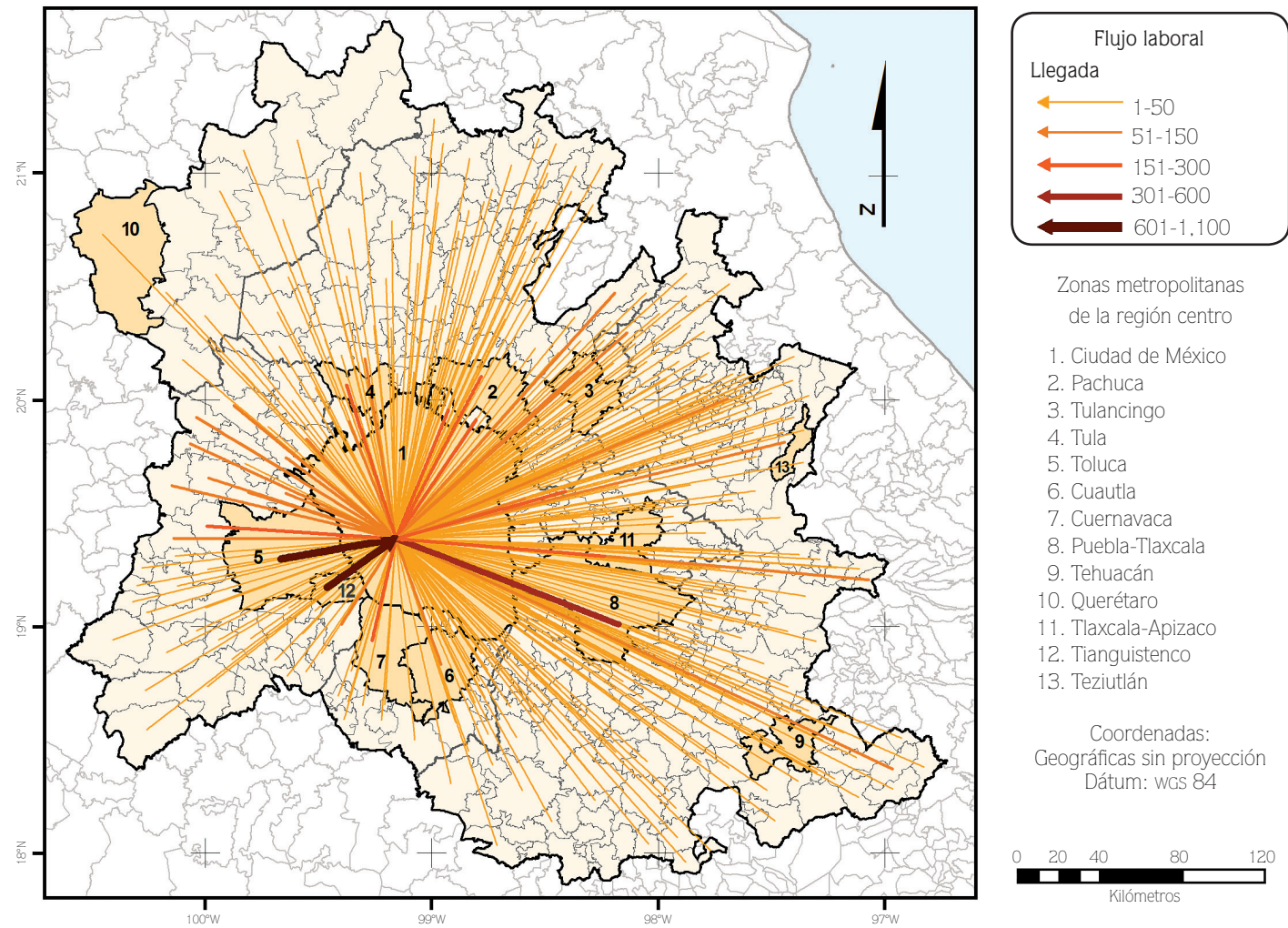
Estado	Llegadas	Salidas
Hidalgo	1,803	767
Estado de México	3,402	3,284
Morelos	441	376
Puebla	2,096	226
Querétaro	58	147
Tlaxcala	737	66
Total	8,537	4,866

*Nota: Flujo laboral diario de trabajadores entre municipio de residencia y municipio de trabajo. Datos obtenidos en julio de 2010.

Fuente: Cálculos con base en la Muestra censal 2010, INEGI.

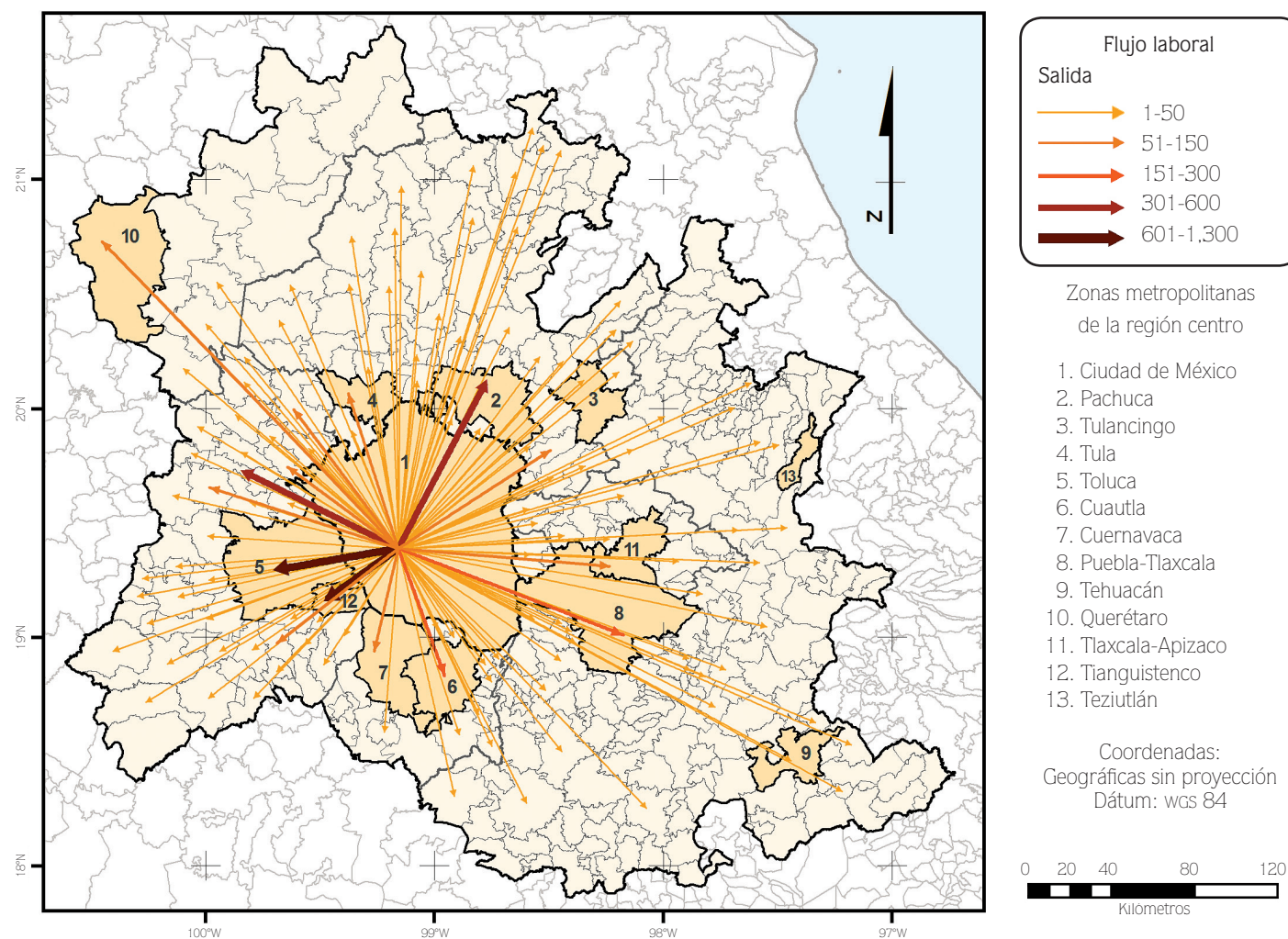
En el caso del flujo generado desde la ZMCM la situación es muy diferente. Éstos han tenido en general una ligera disminución a excepción de Hidalgo en donde sigue aumentando el número de trabajadores que llega de la ZMCM. El mayor flujo es el de la ZMCM hacia el Estado de México, pues concentra 67% del total regional (véase tabla 5).

MAPA 3
Flujo laboral de la RC hacia la ZMCM, 2010



MAPA 4

Flujo laboral de la ZMCM hacia la RC, 2010



En resumen, la ZMCM ejerce una fuerte atracción laboral con nichos de cierta especialización que motivan viajes desde largas distancias en el ámbito regional de más de 150 kilómetros de recorrido (y en ocasiones varias horas de viaje). Por otro lado, las oportunidades laborales en otras localidades de la RC, salvo las del Estado de México y Pachuca, Hidalgo, no parecen ser lo suficientemente atractivas para que la población trabajadora de la ZMCM se desplace fuera del ámbito metropolitano propiamente.

CONCLUSIONES

El análisis de varios aspectos demográficos, urbanos y territoriales demuestra la existencia de una ciudad-región con características megalopolitanas cuyo centro principal es la ZMCM.

Los datos permiten apreciar un continuo proceso de desconcentración del crecimiento urbano en los últimos 30 años y la consolidación de otras zonas metropolitanas de mucho menor tamaño que han conformado gradualmente una red policéntrica mega regional. Lo anterior se puede des-

cribir como un proceso simultáneo de desconcentración y reconcentración en el ámbito regional; pero también una creciente intensificación de las relaciones funcionales entre centros urbanos que ha contribuido, entre otras, a la formación de corredores urbanos sobre la base de la red carretera primaria. Esta red física (aun no desarrollada a plenitud) propicia una intensa interacción, no sólo laboral, a través de movimientos de población que emprende viajes cotidianos por motivos de trabajo, sino también con propósitos de consumo y, no menos, de carácter social.

Los flujos laborales son, sin duda, los que confirman la estructura policéntrica de esta *ciudad-región* dominada por la ciudad principal que mantiene un peso relativo muy por encima de las demás. Estos flujos han multiplicado sus orígenes en ciudades pequeñas y áreas rurales, y abarcan un número cada vez mayor de municipios de la RC. Además, se concentran en los espacios más accesibles de la red carretera existente. Este patrón refleja fuertes disparidades en la localización concentrada del empleo regional y la poco diversificada oferta de transporte y comunicaciones que afecta la calidad de vida de la población que se desplaza, e indirectamente produce impactos ambientales negativos en el ámbito megalopolitano.

Es evidente la enorme influencia regional de la ZMCM desde el punto de vista de atracción laboral y comercial (en el sentido de la definición de Parr, 2007, antes citado), pues los flujos tienen su origen prácticamente en todo el territorio regional. En paralelo, aunque de manera aún incipiente, las zonas metropolitanas de Puebla y Querétaro, mucho menores en tamaño, muestran ya la gradual consolidación de subregiones de influencia laboral en los extremos oriente y poniente de la RC. Un estudio más amplio de flujos laborales y de cambio económico sectorial en esta región sería necesario para delimitar áreas tributarias de cada localidad y, con ello, afinar estrategias de desarrollo regional y subregional.

La *ciudad-región* debe de ser entendida como un proceso con una dinámica constante. Reconocer su existencia como *megarregión* permitiría, desde el punto de vista de política pública, no sólo elaborar instrumentos de política económica, social y ambiental particulares, sino además implementar acciones transversales e intergubernamentales (verticales y

horizontales) dirigidas a proteger los recursos y fomentar una necesaria redistribución de oportunidades económicas en beneficio de la población regional.

FUENTES CONSULTADAS

- AGUILAR, A. G. (2003). "La megaurbanización en la Región Centro de México. Hacia un Modelo de configuración territorial", en A. G. Aguilar (coord.), *Urbanización, cambio tecnológico y costo social. El caso de la Región Centro de México*, México, Instituto de Geografía-UNAM, Miguel Ángel Porrúa, pp. 19-71.
- _____ y B. Graizbord (2014). "La distribución espacial de la población en México, 1990-2010: Cambios recientes y perspectivas diferentes", en C. Rabell (coord.), *Los mexicanos. Un balance del cambio demográfico*, México, Fondo de Cultura Económica, pp. 783-823.
- CAMPBELL, S. (2009). "The Imperative of Growth, the Rhetoric of Sustainability. The Divergence of the Ecoregion and the Global Megaregion", en C. Ross (ed.), *Megaregions. Planning for Global Competitiveness*, Washington, DC, Island Press, pp. 127-139.
- CONAPO (1997). *La situación demográfica de México*, México, Consejo Nacional de Población.
- _____ (s/f). *Catálogo de localidades con más de 15 mil habitantes según entidad federativa y municipio, 1960, 1970, 1980, 1990, 1995, 2000, 2005 y 2010*.
- CONTANT, C. y K. De Nie (2009). "Scale Matters: Rethinking Planning Approaches across Jurisdictional and Sectoral Boundaries", en C. Ross (ed.), *Megaregions. Planning for Global Competitiveness*, Washington, DC, Island Press, pp. 11-17.
- DICKINSON, R. E. (1947). *City, Region and Regionalism*, Londres, Routledge & Kegan Paul.
- ELLINGSEN, W. y E. Leknes (2012). "The City Region as Concept, Object, and Practice", *Norsk Geografisk Tidsskrift-Norwegian Journal of Geography*, vol. 66, pp. 227-236.
- ETHERINGTON, D. y M. Jones (2009). "City Regions and New Geographies of Uneven Development and Inequality", en *Regional Studies* 43 (2), pp. 247-265.
- FUKUYAMA, F. (1992). *The End of History and the Last Man*. Harmondsworth, Middx, Penguin Books.
- GOTTMANN, J. (1964). *Megalopolis: The Urbanized North-Eastern Seaboard of the United States*, Cambridge, MA, MIT Press.

- GRAHAM, S. (1998). "The End of Geography or The Explosion of Place? Conceptualizing Space, Place and Information Technology", en *Progress in Human Geography*, 22 (2), pp. 165-185.
- GRAIZBORD, B. (2008). *La geografía del transporte en el área metropolitana de la ciudad de México*, México, El Colegio de México.
- HALL, P. (1966). *The World Cities*, Londres, Weidenfeld and Nicolson.
- (2009). "Looking Backward, Looking Forward: The City Region of the Mid-21st Century", en *Regional Studies*, vol. 43, 6, pp. 803-817.
- INEGI (2010). *Diseño de la muestra censal 2010*.
- LANG, R. y P. K. Knox (2009). "The New Metropolis: Rethinking Megalopolis", en *Regional Studies*, vol. 43, 6, pp. 789-802.
- MEIER, R. (1968). "The Metropolis as a Transaction-Maximizing System", en *Journal of the American Academy of Sciences* 97, pp. 1292-1314.
- MORRILL, R. (2006). "Classical Map Revisited: The Growth of Megalopolis", en *The Professional Geographer*, 58 (2), pp. 155-160.
- NELLES, J. (2013). "Cooperation and Capacity? Exploring the Sources and Limits of City-Region Governance Partnerships", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 37, 4 de julio, pp. 1349-1367.
- NEUMAN, M. y A. Hull (2009). "The Future of the City Region", en *Regional Studies*, vol. 43, 6, pp. 777-787.
- PARR, J. (2004). "The Polycentric Urban Region: A Closer Inspection", *Regional Studies* 38, 3, pp. 231-240.
- (2005). "Perspectives on the City-Region", en *Regional Studies*, 39, pp. 555-566.
- (2007). "Spatial Definitions of the City: Four Perspectives", en *Urban Studies*, 44, 2, pp. 381-392.
- PICKARD, J. P. (1962). "Urban Regions of the United States", en *Urban Land*, abril, pp. 3-10.
- (1970). "Is Megalopolis Inevitable?", en *The Futurist*, octubre, pp. 151-156.
- PURCELL, M. (2007). "City-Regions, Neoliberal Globalization and Democracy: A Research Agenda", en *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 31, 1, pp. 197-206.
- SASSEN, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokio*, Princeton University Press, Princeton, USA.
- SOBRINO, J. (1993). *Gobierno y administración metropolitana y regional*, México, Instituto Nacional de Administración Pública.
- (2010). "Migración Urbana", en CONAPO, *La Situación Demográfica de México*, México: Consejo Nacional de Población, pp. 155-170.
- TAYLOR, P. (2013). *Extraordinary Cities. Millennia of Moral Syndromes, World Systems and City/State Relations*, Reino Unido, Edward Elgar.
- YANG, J. (2009). "Spatial Planning in Asia. Planning and Developing Megacities and Megaregions", en C. Ross (ed.), *Megaregions. Planning for Global Competitiveness*, Washington, DC, Island Press, pp. 35-52.

