



LA ECONOMÍA URBANA Y LOS PROBLEMAS DE LAS CIUDADES: LA EXPERIENCIA RECIENTE DE MÉXICO

Por Oshiel Martínez Chapa y Jorge E. Salazar

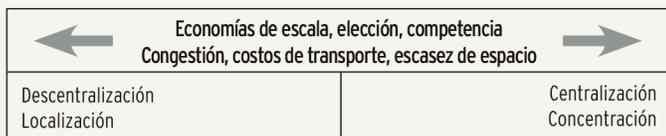
RESUMEN

La planeación regional y urbana es condición necesaria para que los ciudadanos accedan a niveles de vida, trabajo, esparcimiento y recreación adecuados. En este trabajo se explora de manera sucinta la problemática en cuestión en nuestro país. La revisión de este fenómeno de crecimiento urbano excesivo y de la falta de planeación debe motivar a las autoridades y a la ciudadanía a emprender acciones correctivas, así como a iniciar programas de reordenamiento territorial.

1. INTRODUCCIÓN

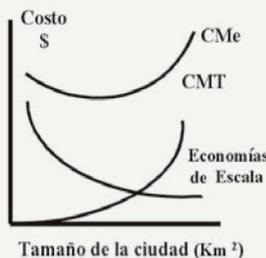
1.1 ¿Por qué existen las ciudades?

Los procesos de urbanización y crecimiento económico están relacionados entre sí. A medida que ha aumentado la productividad de la agricultura, también ha aumentado el número de personas que pueden vivir en las ciudades. Las ciudades existen para recoger las ventajas derivadas del comercio que se debe a la existencia de economías de escala en la producción y las economías de aglomeración (Campbell McConnell, 1989).



Cuadro 1: Fuerzas que configuran la ciudad

Como se puede apreciar, en términos generales las ciudades son el escenario de una lucha de antagonicos. Centralización (debido a la inercia de crecimiento urbano y decisiones de gobierno) y descentralización (como respuesta a los requerimientos de mayores espacios físicos para vivienda y negocios).



Costos de producción de un bien al enviarlo a la periferia de la ciudad

- Cuando crece el tamaño de una ciudad, descienden los costos de producir los bienes debido a las economías de escala.
- Al mismo tiempo aumenta el Costo Marginal de Transportar bienes a la periferia (CMT).
- Al continuar aumentando El Costo Medio y el Costo Marginal del Transporte (CMe y CMT), se forman otras ciudades o centros; de este modo, se reproduce este ciclo.

1.2 ¿Cómo se determina el tamaño de la ciudad?

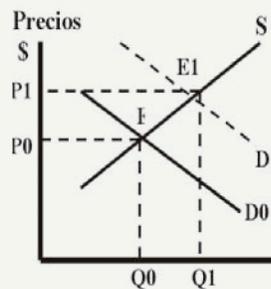


Figura 2. Tamaño de las ciudades y precios de la tierra.

- La curva de oferta del suelo para uso urbano (S) refleja la productividad marginal de la tierra agrícola.
- La curva de oferta refleja el costo de oportunidad del suelo urbano. Es mayor conforme aumenta la población.
- La curva de demanda descendente refleja la productividad marginal descendente del suelo urbano.
- Como resultado de lo anterior, se aumentan los ingresos junto con el tamaño de la ciudad.

2. LA EXPERIENCIA DE MÉXICO

A partir de los años 80's comenzó a replantearse la necesidad de vincular el papel que juega la geografía en el desarrollo y el crecimiento de la economía (internacional). En el caso de México, es evidente que el crecimiento se ha venido dando de manera intensa en la zona norte, especialmente en algunas ciudades fronterizas tales como Matamoros, Reynosa y Nuevo Laredo en Tamaulipas; Ciudad Juárez, Chihuahua; y Tijuana, Baja California. Dicho crecimiento, como se sabe, es el resultado de diversos factores tales como los siguientes: 1. Su cercanía geográfica de los Estados Unidos de América, 2. El enorme crecimiento que esta experimentando la región comprendida por las naciones del sureste asiático en términos de comercio exterior en la zona del Pacífico de México y los EUA, 3. Así como de las consecuentes inversiones en maquiladoras, y 4. El efecto aglomeración empresarial y de la migración de ciudadanos.

La parte centro del país revela un crecimiento moderado en solo algunas regiones: El Distrito Federal, el Estado de México, Querétaro, Aguascalientes, Jalisco - por mencionar los de mayor dinamismo económico - En lo que respecta a la parte sur del país, con excepción de Campeche, se revela un deterioro y rezago en lo que respecta al crecimiento económico en lo general (A. Kuri Gaytán, 2003).

Los fuertes impulsos al crecimiento urbano, en buena medida son el resultado de una dinámica de crecimiento que se explica por el proceso de apertura comercial e inversión en plantas maquiladoras con todo lo que ello implica. Los rendimientos crecientes encuentran su justificación en la tendencia a concentrar las cadenas de producción en áreas que constituye economías de aglomeración y de escala respectivamente (Paúl Krugman, 1992).

Las desigualdades se advierten en las regiones internas, sectores de actividad, industrias y empresas en particular. Está claro que

la globalización genera desigualdad y fragmentación. No todos los países, ramas de actividad o empresa tienen condiciones similares de competitividad.

Debido a su cercanía geográfica y a su fuerte dependencia económica con respecto a los Estados Unidos, México no puede quedar fuera de esta red de intereses internacionales. Adicionalmente puede destacarse aquí mismo la relativa vocación de ser país receptor de inversiones extranjeras y de comercio desde sus años pos-revolucionarios. La búsqueda de rendimientos crecientes, la tendencia de concentración de la actividad es imparable. Es evidente que esta concentración tiene una dimensión muy clara: empresarial y territorial (Trullén, 2002).

Cuadro 2: Los determinantes regionales de éxito económico de ciudades globales



Pero, ¿cuándo comenzó todo esto?. La dinámica fordista determinó una integridad territorial vertical-jerárquica, así como una fuerte concentración urbana que motivó la competencia ínter empresarial, y, finalmente la formación de economías de aglomeración y polos industriales (Albuquerque, 1995).

He aquí algunos rasgos fundamentales propios de postfordismo:

- Diversificación de la demanda por consumo y menor estandarización de los productos.
- Flexibilidad en las tecnologías y en la organización industrial debido a la electrónica como factor clave.
- Fuerza de trabajo polivalente y de mayor calificación.
- Descentralización de funciones dentro de la gran empresa (produciéndose desintegración vertical).
- Papel más importante de pequeñas y medianas empresas por subcontratación.
- Economías de diversificación sobre las de escalas, y
- Mayor importancia de las instituciones como actores del desarrollo económico en las esferas mundiales, regionales y locales (A. Kuri Gaytán, 2003).

Los efectos de los acuerdos comerciales tienen que ver con variables como, las exportaciones, importaciones, el empleo y la producción. El desarrollo económico regional es el efecto del crecimiento económico en general y del industrial en particular. La apertura comercial de México afectó a las empresas por su tamaño y origen, a las regiones y ciudades de acuerdo a su ubicación y a su especialización económica, y a las ramas de actividad conforme a su potencial tecnológico. En términos de competitividad e inserción internacional algunas ciudades están resultando ganadoras y perdedoras” (G. Olvera Lozano, 2002).

3. DESPLAZAMIENTO HACIA LOS BARRIOS PERIFÉRICOS Y SU INFLUENCIA EN EL CENTRO

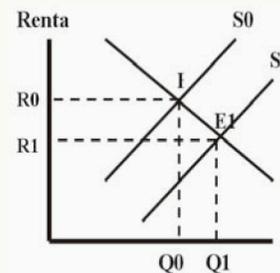
Los centros de las ciudades tienen un porcentaje cada vez mayor de pobres, ancianos y recién llegados; la mayoría de ellos proceden del campo, ciudades y regiones pobres y aun inmigrantes. Entre las razones que explican el desplazamiento de la población están las siguientes:

1. Mayor desplazamiento de los negocios y la industria.
2. El resultado del automóvil y del transporte público.
3. Huida de la “peste” del centro de las ciudades (ello por el deterioro asociado a lo viejo de las casas, la caída en las rentas, el comercio informal, el congestionamiento urbano, etc.) y la consecuente huida hacia los suburbios (Benjamín Chinitz, 1964).

3.1 Las viviendas urbanas

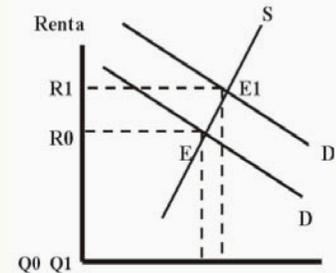
El gobierno federal y los gobiernos locales han intervenido activamente en el mercado de viviendas de baja renta a través de programas de construcción tales como el INFONAVIT. La oferta y la demanda de vivienda determinan el precio de las mismas.

SUBSIDIO A LA CONSTRUCCIÓN (OFERTA) DE VIVIENDA.



Efecto de la mayor oferta de viviendas
 β Baja la renta por aumentar la cantidad ofrecida de vivienda.

SUBSIDIO PARA LA ADQUISICIÓN (DEMANDA) DE VIVIENDA



Efecto de la mayor demanda de viviendas
 β Si la oferta es muy inelástica, el principal efecto es aumentar la renta de equilibrio y se producen muy pocos efectos en términos de adquisición de vivienda.
 β El subsidio para adquirir vivienda no necesariamente eleva la cantidad de las viviendas ofrecidas; lo que significa que el sistema está lejos de funcionar bien.

4. EL COSTO SOCIAL URBANO

Los controles de alquileres o rentas se utilizan frecuentemente para intentar mantener bajo el costo de la vivienda. Sin embargo, es difícil atraer a los inversionistas con este tipo de programas, pues no hay incentivos a menos que perciban los beneficios esperados. Igualmente es también difícil para las nuevas parejas o recién llegados encontrar una vivienda acorde a sus presupuestos en las ciudades que tienen dificultades (crisis financiera) que son las más antiguas. Estas ciudades se vuelven caras comparativamente con aquellas de menor ritmo de crecimiento o con el medio rural.

Los gastos de construcción o de adquisición aumentan más de prisa que el nivel de ingresos municipales y - peor aún - que el de los ingresos medios de los ciudadanos. A fin de intentar sanearse, las administraciones municipales pueden reducir los servicios, o bien, elevar los impuestos - aunque este último puede desalentar a los residentes, los cuales eventualmente acabarán por cambiarse de ciudad -.

Para impedir el acceso a los servicios locales a aquellos que no pagarían el precio total de los mismos, las administraciones municipales ordenan su urbanización con el fin de que no se construyan casas o apartamentos pequeños con una elevada densidad de la población y unos bajos impuestos sobre la propiedad.

El crecimiento de los suburbios ha implicado no simplemente la agrupación de la gente, sino también el movimiento de los negocios. El comercio, los servicios y la manufactura han buscado salir del cen-

tro de las ciudades grandes, por todo lo que ello implica - congestión de tráfico, escasez de estacionamiento, afeamiento, espacios limitados para la logística y la distribución, violencia, crimen, entre otros factores.

El uso intensivo y extensivo del automóvil ha sido también causa de los problemas urbanos y del círculo vicioso: cuanto más autos, más autopistas y carreteras, tráfico vehicular, congestionamiento, etcétera.

5. ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE EL DESARROLLO REGIONAL Y URBANO DE MÉXICO

A partir de los años 70's las regiones más pobres de México se han convertido en regiones pobres y expulsoras de población y ello las ha limitado seriamente. Es una realidad dolorosa que se ha venido agravando. Una parte importante de estos flujos migratorios tiene como destino los Estados Unidos de Norteamérica. También es cierto que los grandes centros urbanos -especialmente en las ciudades de la frontera norte- se están convirtiendo en receptáculos de estos flujos migratorios. Sin embargo, ello entraña desafíos para los gobiernos de estas ciudades y estados que tienen que arreglárselas para intentar brindar los servicios, empleo, educación y demás requerimientos elementales que continuamente se demandan.

Un asunto crucial de política pública que tiene que ver con el cómo propiciar condiciones para un desarrollo más parejo en las

Cuadro 1: Balance urbano (Ranking de ciudades - Año 2006).

Ranking	Ciudad	Mill. de Hab.	Costo de Vida 100=Nueva York	Potencial de Innovación	Telecomunicaciones	Índice de seguridad	Calidad de Vida (100=NYC)
1	Sao Paulo, Brasil	19.1	66.6	Alto	Alto	Malo	77.1
2	Santiago, Chile.	6.5	64.8	Mediano	Alto	Muy Bueno	86.5
3	Monterrey, Mex.	3.7	67.7	Mediano	Mediano	Muy Bueno * *1 *	82.2
4	Miami, USA.	2.4	83.3	Alto	Alto	Bueno	96.3
6	Guadalajara, Mex.	4.0	73.1	Regular	Bajo	Regular a Bueno	N/A
7	DF, Méx.	19.4	73.1	Regular	Alto	bajo	71.7
9	Buenos Aires, Arg.	12.1	50.3	Mediano	Mediano	Regular	87.3
11	Brasilia, Bra.	2.3	65.4	Mediano	Bajo	Bueno	78.8
12	Bogotá, Col.	7.2	58.8	Bajo	Mediano	Regular	63.6
13	Querétaro, Mex.	0.7	73.1	Regular	Bajo	Bueno	N/A

Fuente: revista América Economía, Mayo 2006.

Nota: A partir de los datos presentados en la tabla anterior se desprenden algunos comentarios. Se aprecia como es que las ciudades grandes tienden a tornarse caras además de inseguras. El D.F., Monterrey y Guadalajara son ciudades cuyos índices de violencia se han incrementado en los años 2006 y 2007 en nuestro país. Hasta cierto punto son atractivas en unos aspectos, aunque también se vuelven repulsivas en otros.

Evolución de la población (1980-2006)

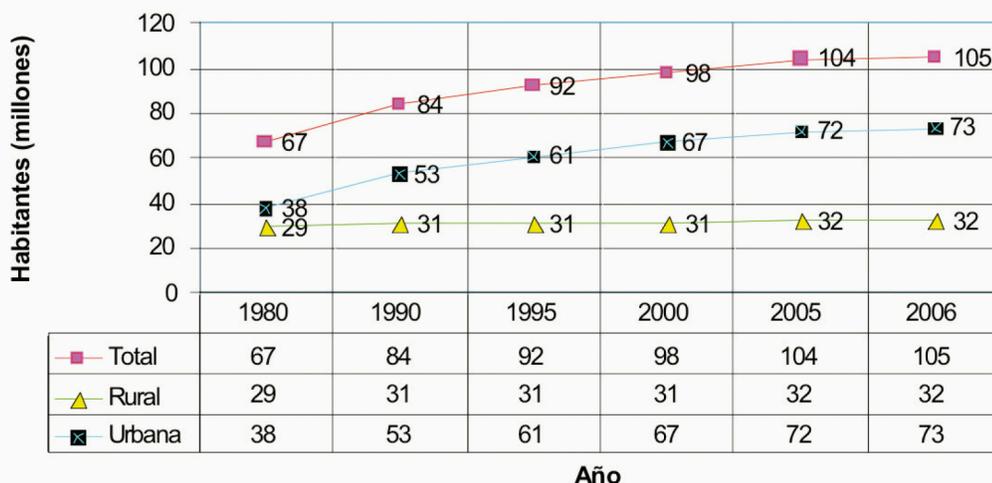


Gráfico 1. Comparativos de crecimiento de la población rural y urbana en México. Fuente: CONAPO e INEGI, 2007.

regiones nunca ha sido fácil en ningún país. En México las desigualdades en cuanto a acceso de recursos para el desarrollo persisten y no se avizora un futuro promisorio dado las actuales tendencias desarrollistas. El modelo actual de desarrollo favorece –aunque no se quiera que sea así únicamente– a los grandes centros urbanos donde existe infraestructura y oportunidades que se requieren para la expansión de los mercados domésticos y empresariales no sólo del país, sino del mercado mundial.

La lógica de las familias y de las empresas se impone sin miramientos. Si se pretende el máximo bienestar y eficiencias posibles, entonces son las ciudades, y no el medio rural, las que hay que privilegiar dados los escasos recursos. El concepto moderno de ciudad es tal, que tiene implícitos elementos claves para responder a las exigencias de la globalización de la economía. Estas ciudades “globales” requieren de las empresas de servicios y de soporte de la llamada nueva economía. Aquí es indispensable la presencia de los siguientes factores de desarrollo:

- Sindicalismo suave
- Un clima empresarial
- Un marco Institucional y legal
- Financiamiento
- Seguridad Pública
- Estabilidad Económica
- Tecnología
- Aprovechamiento de insumos
- Mercado de Consumidores
- Perspectivas de desarrollo
- Infraestructura de servicios públicos y comunicación
- Disponibilidad de Capital Humano diversificado (Escuelas de todos los niveles).
- Otros afines

Esta lista de factores del desarrollo ejerce una presión competitiva difícil de dimensionarse. Esto mismo explica la tendencia al gigantismo de las ciudades en cuestión, e implícitamente significa presión

sobre las autoridades para dotarles de los recursos necesarios para funcionar. Esto –por si fuera poco– se convierte en un atractivo difícil de resistir para los inversionistas extranjeros. En buena medida, el desarrollo de estas regiones también significa el subdesarrollo de todas las demás. La riqueza y el poder de unas implican la pobreza y marginación de otras. Las oportunidades que capitalizan unas, son las que pierden otras.

El crecimiento urbano entraña modernización, pero aunque no se quiera, aparecen las carencias que le restan atractivo a las grandes ciudades de nuestros días. Los gobiernos se esfuerzan en responder a estas legítimas demandas, y para ello crean planes de reordenamiento urbano que al parecer no tienen fin. Siempre se está requiriendo ampliar la red de agua y alcantarillado, lo mismo que de servicios de energía eléctrica y teléfonos. Siempre se está buscando qué hacer con la basura y cómo eliminar los residuos tóxicos que pululan por doquier. El transporte urbano, las calles y carreteras permanentemente desafían soluciones adoptadas, y así la vida en las ciudades entraña un reto permanente. Vivir ahí implica pagar los costos del desarrollo.

En México las ciudades del norte del país se han desarrollado paralelamente a las del sur de los Estados Unidos. Estas ciudades tienen problemas en cierto modo que son comunes: energía, agua, delincuencia, drogadicción, y los problemas de tráfico vehicular, revisión aduanal y migración por supuesto. Con relativa frecuencia alcaldes y gobernadores de las dos zonas respectivas suelen reunirse con agendas comunes.

La modernización de la industria, el comercio y los servicios tienen un efecto directo en la integración de las cadenas productivas (la automotriz, la de autopartes, la electrónica, la del desarrollo de sistemas, entre otras). Estas tienden a favorecer a ciertas regiones del país, propiciándose con ello economías de aglomeración. He aquí las de mayor vigor ahora:

- El corredor industrial Toluca-Ciudad de México.
- El corredor industrial Querétaro-San Luis Potosí, Saltillo-Monterrey

-Nuevo Laredo-México, conectadas por la carretera del TLC (Tratado de Libre Comercio).

- La zona Metropolitana de Monterrey y de Saltillo-Ramos Arizpe.
- León con su industria del calzado y del cuero. Moroleón con la industria textil.
- Aguascalientes como una de las regiones de mayor dinamismo en industrias de herramientas, cerámica y automotriz, entre otras.
- Tijuana, Reynosa, Matamoros, Nuevo Laredo, Cd. Juárez en sectores de electrónica, automotriz, textil y de componentes.
- Veracruz y Manzanillo como nodos respectivos de gran importancia en la recepción y flujo de mercancías para todo el país prácticamente.
- Cancún, Acapulco, Ixtapa, Huatulco, Manzanillo, entre otros; todos ellos como importantes destinos turísticos.
- Guadalajara como zona de importante desarrollo en la industria computacional.

El mayor dinamismo de los Estados se advierte desde diversos ángulos: la generación del Producto Interno Bruto (PIB), así como su contribución al PIB nacional, la Tasa de Crecimiento Medio Anual (TCMA) y la distribución del PIB per cápita. Los estados y regiones que experimentan mayor vigor son los siguientes: El Distrito Federal, el Estado de México, Puebla - en la región Centro -, Nuevo León y Tamaulipas - en el Noreste -, Baja California - en el Noroeste -, Chihuahua y Coahuila en el Norte, Guanajuato - en la región Centro Norte -, Jalisco - en la región Occidente - y Veracruz - en el Golfo de México - (INEGI, 2005).

La dinámica de estos estados es atribuida a los factores que propician el desarrollo señalados anteriormente. Así, la competencia por atraer la inversión extranjera es a todas luces intensa. Las ciudades y los estados se disputan la posibilidad de atraer con todos sus recursos existentes a empresas de alto desempeño. Ello exige un trabajo de preparación y asesoría profesional permanente.

6. CONCLUSIONES

Lo anterior revela en gran medida, la apatía y desinterés de los ciudadanos en las problemáticas particulares que enfrentan en sus comunidades y regiones. En cuanto a la tarea que debe realizar el gobier-

no, bien puede señalarse que esta dinámica revela desorden, anarquía y la necesidad muy clara de que éste, en sus diferentes niveles y competencias, tome cartas en el asunto, puesto que el resultado lastimoso se advierte en crecimiento desigual y en regiones -la gran mayoría del país- que demandan con urgencia la atención debida a sus problemas muy particulares: desempleo, baja inversión pública y privada en infraestructura, saneamiento, inseguridad, entre otros; todos ellos problemas muy serios que no pueden dejarse al libre juego del mercado. La inercia como vemos no puede ser una política sensata. ||

ACERCA DE LOS AUTORES

Oshiel Martínez Chapa es maestro en Administración y en Economía, Desarrollo Regional. Es profesor de tiempo completo de la UAM Reynosa-Rodhe desde 1984.
omartinez@uat.edu.mx

Jorge E. Salazar, maestro en Ciencias de la Administración, profesor en la UAM Reynosa Rodhe.
jsalazar@uat.edu.mx

Bibliografía

- CHINITZ, Benjamín "City and Suburb", editorial Prentice Hall, USA, páginas 23-27, (1964).
- MCCONNELL, Campbell "Curso Básico de Economía", editorial Aguilar (biblioteca de Ciencias Sociales), Páginas 820-850, España, (1983).
- América Economía "Ranking de Ciudades", revista América Economía, México 2006.
- KURY GAYTAN, Armando "Aspectos Teóricos del Desarrollo Regional," revista Economía Informa, IIE, UNAM, México, noviembre de (2003).
- TRULLEN, José "Economías del Conocimiento, Ciudad

- y Competitividad", Oviedo España, (2002), citado por A. Kuri Gaytán.
- KRUGMAN, Paul "Geografía y Comercio", editorial Antoni Bosch, Barcelona, España, (1992).
- ALBURQUERQUE, Francisco "Competitividad Internacional, Estrategia Empresarial y Papel de las Regiones", en EURE, vol. XXI, num. 63, Junio, Instituto de Estudios Urbanos (IEU) de la Pontificia Universidad Católica de Chile, (1995).
- ESQUIVEL, Gerardo "Geografía y Desarrollo Económico", El Colegio de México, México, (2002).
- INEGI www.inegi.gob.mx
- CONAPO www.conapo.gob.mx

<p>1950 84 ciudades en las que vivía uno de cada cuatro mexicanos</p> <p>2005 369 ciudades en las que vivía 7 de cada 10 mexicanos</p>	<p>55 zonas metropolitanas existen actualmente en el país</p> <p>7% del territorio está ocupado por ciudades</p> <p>53% de la población vive en zonas urbanas</p>	<p>Las zonas metropolitanas que tiene más de un millón de habitantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tijuana, B. C. Nte. • Cd. Juárez, Chihuahua. • La Laguna, Coahuila. • Monterrey, N. L. • León, Gto. • Guadalajara, Jalisco. • Ciudad de México, D. F. • Toluca, Edo. de México. 	<p>Zonas Metropolitanas con la tasas de crecimiento de la población más altas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cancún, Quintana Roo. 8.8% • Tijuana, B. C. Nte. 5.5% • Puerto Vallarta, Jal. 5.0% • Cd. Juárez, Chih. 4.4% • Reynosa, Tamaulipas. 4.4% • Tuxtla Gtz., Chiapas. 3.8% • Querétaro, Querétaro. 3.6% • Nuevo Laredo, Tam. 3.6% • Toluca, Edo. de Méx. 3.4% • Oaxaca, Oaxaca. 3.4% 	<p>70% del PIB se genera en las zonas metropolitanas.</p> <p>Tasa del crecimiento de la población:</p> <table> <tr><td>1970</td><td>3.4%</td></tr> <tr><td>2005</td><td>1.1%</td></tr> <tr><td>2015</td><td>0.8%</td></tr> <tr><td>2030</td><td>0.4%</td></tr> </table> <p>La población en México se duplicó en 1970, y en el 2000. Se prevé que dejará de crecer para el 2050.</p>	1970	3.4%	2005	1.1%	2015	0.8%	2030	0.4%
1970	3.4%											
2005	1.1%											
2015	0.8%											
2030	0.4%											

Cuadro 2: Evolución urbana y rural de México.