

PRESENTACIÓN

El profesor José Luis Hernández Mota en el presente Reporte de Investigación **“Infraestructura y desarrollo endógeno urbano: un análisis de la Ciudad de México”**, muestra el papel de la infraestructura como un mecanismo condicionante del proceso de acumulación del capital, del desarrollo empresarial, de la innovación y de las instituciones por medio del desarrollo urbano. Después de analizar el caso de la Ciudad de México, concluye que la sostenibilidad del desarrollo puede depender del fortalecimiento de la infraestructura de las ciudades y no exclusivamente del nivel de ahorro e inversión privada.

El Reporte consta de 4 apartados; el primero, se denomina Entre la Ciudad, la Sostenibilidad Urbana y la Conceptualización del Desarrollo Endógeno; el segundo, Aglomeraciones Urbanas: La Balanza se inclina a la Ciudad; el tercero, Ciudades Globales o Mega-regiones: ¿Nuevas Formaciones Espaciales?; y el cuarto, La Ciudad de México: Una Megaciudad, Varios Megaproblemas. Finalmente, se presentan las Consideraciones Generales.

Este trabajo fue desarrollado durante 2014 y es resultado de investigación del *Proyecto No. 1039 “Estrategias de Crecimiento y Políticas de Desarrollo en Economías Emergentes”*.

Atentamente



DR. ABELARDO MARIÑA FLORES
Jefe del Departamento de Economía

REPORTE DE INVESTIGACIÓN

"INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO ENDÓGENO URBANO: UN ANÁLISIS DE LA CIUDAD DE MÉXICO"

Elaborado por:

Dr. José Luis Hernández Mota

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA,
UNIDAD AZCAPOTZALCO
DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y
HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA

Marzo, 2014

INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO ENDÓGENO URBANO: UN ANÁLISIS DE LA
CIUDAD DE MÉXICO*

Por

José Luis Hernández Mota

Departamento de Economía

Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco

Av. San Pablo 180, Col. Reynosa-Tamaulipas, 02200

Delegación Azcapotzalco, México, D.F.

México

Correo electrónico: jlhm@azc.uam.mx

Versión Preliminar

Marzo 2014

Resumen

El trabajo muestra el papel de la infraestructura como un mecanismo condicionante del proceso de acumulación del capital, del desarrollo empresarial, de la innovación y de las instituciones por medio del desarrollo urbano. Se conceptualiza el desarrollo endógeno como un conjunto de instrumentos que interactúan en comunidades locales y que estimulan o frenan el crecimiento sostenido de la productividad y el progreso económico y social. En este sentido, tomando el caso de la Ciudad de México, se concluye que la sostenibilidad del desarrollo puede depender del fortalecimiento de la infraestructura de las ciudades y no exclusivamente del nivel de ahorro e inversión privada.

Palabras clave: Infraestructura, Desarrollo Endógeno, Inversión Pública, Ciudad.

* Este trabajo forma parte del desarrollo del Proyecto de Investigación *Estrategias de Crecimiento y Políticas de Desarrollo en Economías Emergentes* registrado con el No. 1039 y aprobado en la sesión 336 de Consejo Divisional de la División de Ciencias Sociales y Humanidades de fecha 9 de diciembre de 2013.

Introducción.

En general, una economía tiene múltiples posibilidades de proyectos públicos productivos que puede poner en marcha, pero también tiene una variedad presupuestal gubernamental con propósitos especialmente diseñados por los intereses de la clase política presentes en la economía. Por tanto, los criterios de la inversión pública, al ser provistos por fondos públicos, difieren tanto de sus fuentes de financiamiento como de sus propósitos y se alejan de lo que se considera técnicamente correcto conforme lo establecido en el debate sobre los criterios de la inversión pública de la década de 1960's¹.

En esencia, la inversión pública se debe establecer para proyectos en los cuales se tenga una tasa de retorno que satisfaga la tasa social de descuento apropiada en lugar de la tasa de interés privada; y el costo de oportunidad social del capital público no debe verse como el costo monetario de la inversión, sino como el valor que la sociedad otorga a la disposición de los recursos. El cumplimiento de estas dos condiciones en los presupuestos públicos, permiten establecer las necesidades sociales en términos de servicios productivos ofertados por el sector público además de extender el capital público disponible por medio de la inversión en proyectos productivos. En este caso, dicha inversión puede ser provista de manera privada y no sólo pública, existiendo una alta valoración social de los usos privados en los recursos públicos desplazados.

Considerando lo anterior, buena parte de la literatura económica de los últimos 30 años, ha mostrado de diversas maneras que el capital público invertido en vías de comunicación (carreteras, aeropuertos, puertos, ferrocarriles, etc), sistemas de agua, sanidad, y, en general, en infraestructura física y social, además de expandir la capacidad productiva de una economía facilita el movimiento de bienes y gente en concentraciones geográficas perfectamente localizables. Esto ha permitido ampliar el acceso al mercado interno, además de ayudar a

¹ Al respecto véase Marglin (1963), Mishan (1967) y McFadden (1972), cuya síntesis del debate es presentado por Ahsan (1980).

determinar los patrones de desarrollo espacial y de bajo costo. Así, el capital público puede constituirse en el fundamento en el cual se construye una economía sostenible².

Sin embargo, de acuerdo con Rostow (1990) el rol del crecimiento económico en el desarrollo urbano no debe soslayarse, pues el proceso de crecimiento de una economía va acompañado por un incremento de la urbanización, la educación y otros cambios sociales que surgen a partir de la transición demográfica rural-urbana. Por tanto, son las ciudades quienes aglomeran los mercados de consumidores y de trabajo calificado y diversificado. Esto implica entonces que la concentración urbana requiere de un amplio sistema público de infraestructura y equipamiento tecnológicamente avanzado e interconectado, como una fuerza productiva externa a las unidades productoras (empresas), sin la cual su funcionamiento es ineficiente. Las ciudades se constituyen, por tanto, por un conjunto de infraestructura energética, hidráulica, telemática, de transporte y vialidad, de creación y equipamiento de edificios públicos (parques, museos, escuelas y hospitales, principalmente) y de servicios de seguridad y vigilancia, jurídicos, administrativos, de salud, educativos, bancarios, de electricidad, agua, etc.

Por tanto, la infraestructura y el equipamiento urbano, creada por la interacción de todos los agentes sociales que se concentran en ella, hacen posible la cristalización de las ciudades, siendo éstos los espacios donde se reproducen las principales fuerzas productivas. Sin embargo, el desarrollo físico de las ciudades no es fijo. Su crecimiento llega hasta donde lo requiera la acumulación del capital privado y el desarrollo social, conformando el capital social necesario para la realización eficiente de los diversos procesos productivos.

Bajo estas consideraciones, el análisis urbano de corte tradicional³ intenta explicar la distribución, el tamaño y la dinámica de las ciudades en función del lugar central, la base económica y/o la localización industrial. Este tipo de análisis no es capaz de explicar simultáneamente el crecimiento económico y la distribución territorial de las actividades

² Además de estas ideas, existe un cuerpo sólido de literatura que sugieren que el capital público juega un papel importante para la producción privada, entre los cuales podemos destacar Aschauer (1989), Nadiri and Mamuneas (1994), Gramlich (1994), Holtz-Eakin (1993) y Ramírez (1994), entre otros.

³ De acuerdo con Ottaniano y Thisse (2001), el análisis tradicional lo encontramos en la Nueva Economía Urbana y en la Nueva Geografía Económica quienes remarcan que los análisis de las ciudades bajo estos enfoques están centrados en la explicación de sus dinámicas de crecimiento en base a la presencia de externalidades, definidas como aquellas situaciones no deseadas pero presentes por la acción productiva misma.

productivas y sugiere que los desafíos del desarrollo urbano son efectivamente resueltos con la sola consecución del crecimiento económico.

Por consiguiente, para conseguir el objetivo de mostrar el papel de la inversión pública en la formación de infraestructura económica y social como un importante mecanismo que condiciona el proceso de acumulación del capital, el desarrollo empresarial, la difusión y cambio de la innovación, el conocimiento y las instituciones por medio del desarrollo urbano, se toma en cuenta la propuesta de Garza (2008) respecto a tener una teoría unificada de la organización espacial del proceso productivo y el crecimiento económico de países, regiones y ciudades a partir de la conceptualización de la infraestructura y el equipamiento urbano como las Condiciones Generales de la Producción que, conjuntamente con los servicios públicos y privados, son necesarios para la operación de todo el aparato productivo. Así, en la sección II se desarrolla la conceptualización del desarrollo endógeno, entendido como un conjunto de instrumentos que interactúan en comunidades locales y que estimulan o frenan el crecimiento sostenido de la productividad y el progreso económico y social. Posteriormente, en la sección III se analiza la importancia y el papel de las ciudades en el desarrollo socioeconómico de las economías nacionales. Mientras en la sección IV se analiza la evolución de la infraestructura económica y social de la Ciudad de México, lo cual permite concluir en la última sección que la sostenibilidad del desarrollo socioeconómico de una economía puede depender, en mayor medida, del fortalecimiento de las ciudades a través de la creación, mantenimiento y expansión de las infraestructuras y no exclusivamente del nivel de ahorro e inversión privada.

1.- Entre la Ciudad, la Sostenibilidad Urbana y la Conceptualización del Desarrollo Endógeno.

Es una verdad de Perogrullo que la conceptualización tanto del desarrollo como de la ciudad ha evolucionado y se ha transformado a medida que lo hace la sociedad para dar solución a sus problemas nuevos que se presentan dentro de su espacio local de convivencia. Así lo muestra la Historia del Pensamiento Económico, desde Adam Smith hasta nuestros días. Sin embargo, desde finales del siglo pasado y principios del presente, la cuestión ha emergido de nueva cuenta al presentarse un escenario de freno del crecimiento económico, desempleo, pobreza y deterioro de la calidad de vida en los centros urbanos y rurales. Por consecuencia, en los últimos años el tema relativo a los cambios en la distribución territorial de las actividades productivas y de la

población provocados tanto por la aplicación de las nuevas políticas macroeconómicas como por los procesos de globalización e integración económica ha estado presente no solo en las discusiones y en los trabajos de los especialistas en desarrollo regional y local, sino también en los de geografía y desarrollo económico, donde a partir del trabajo de Krugman (1991), ha recibido respuestas de diverso tipo.

Así, dentro de la teoría económica convencional, los determinantes estructurales del desarrollo económico de las ciudades son los mismos que consideran las teorías del desarrollo nacional, quienes centran su análisis en el concepto de la función producción. En esta se relaciona la fabricación de bienes y servicios como función de los factores productivos que se requieren para ello. La función utilizada en cada análisis puede tener cambios significativos, dependiendo de los factores de producción y las variables que determinan su crecimiento. Sin embargo, se omiten las relaciones sociales y de poder inmersas en el proceso productivo y las consideraciones territoriales. Esto implica ignorar que la mayor parte de la producción nacional se realiza en centros urbanos o semi-urbanos, los cuales constituyen per se un factor de producción socializado que subsume al capital y al trabajo y que, a partir del siglo XX, se han consolidado como nodos propulsores del progreso socio-económico.

Esto implica que el tejido infraestructural de las ciudades es un factor que afecta a la dinámica y distribución espacial del desarrollo socio-económico nacional. Por tanto, para que las ciudades puedan ser consideradas como un motor del desarrollo económico, es necesario que éstas tengan un grado mínimo de sostenibilidad a fin de posibilitar una mayor calidad de vida para sus habitantes. Esta consideración implica no concebir a la ciudad solo como un simple territorio que concentra o supera un número determinado de habitantes, como comúnmente suele definírsele, sino más bien como un asentamiento humano donde el ser humano pueda ser capaz de alcanzar su mayor grado de desarrollo basado en un proceso de urbanización sostenible. Este debe ser el principio de planeación urbana que permita el inicio o avance en la formulación, implementación y evaluación de políticas integradas de desarrollo urbano.

Por consiguiente, para intentar superar la insuficiencia analítica del análisis del desarrollo tradicional, se tiene que ir elaborando una concepción que trate de unificar la organización espacial del proceso productivo y el crecimiento económico de países, regiones y ciudades. En este sentido, Garza (2008) propone que un elemento central de dicha conceptualización debe ser

la infraestructura y el equipamiento urbano, así como los servicios públicos y privados necesarios para la operación de todo el aparato productivo, constituyéndose las primeras en las *Condiciones* y los segundos en los *Servicios Generales de la Producción*. Estos no deben considerarse como fijos, sino que su construcción puede continuar hasta donde lo requiera la acumulación del capital privado y el desarrollo social, constituyéndose así en un capital social indispensable para la producción y la sostenibilidad del desarrollo socioeconómico basado en la interacción sinérgica de las fuerzas y mecanismos que intervienen en el proceso.

Esta visión se ha conceptualizado como desarrollo endógeno, la cual entiende al desarrollo como un proceso territorial de crecimiento y cambio estructural sostenible en el que las comunidades locales están comprometidas por su interés en aumentar el empleo, reducir la pobreza, mejorar el nivel de vida de la población y satisfacer las necesidades y demandas de los ciudadanos (Vázquez (2005)). Es decir, el enfoque privilegia la eficacia de las políticas de desarrollo cuando son realizadas por actores locales y no por las administraciones nacionales donde los factores estructurales de núcleos poblacionales como la capacidad empresarial y organizativa, la cualificación e instrucción de la población, los recursos medioambientales y el funcionamiento institucional son decisivos⁴ para ahorrar e invertir los beneficios generados en el propio territorio.

Ello implica que las ciudades tienen la capacidad de adoptar su propia estrategia de desarrollo y llevar a cabo las acciones necesarias para alcanzar los objetivos que su sociedad se ha marcado. Asimismo, en términos del proceso de acumulación de capital, la cuestión ya no reside en si el sistema productivo de una localidad o territorio (ciudad) está formado por empresas grandes o pequeñas, sino en la infraestructura económica y social y en el modelo organizacional y sus efectos sobre el comportamiento de la productividad, la competencia y participación.

Por tanto, la ciudad es el espacio por excelencia del desarrollo endógeno. Producto de la complejidad del sistema urbano y de la diversidad de los actores involucrados, hay una necesidad esencial de enfrentar los problemas del espacio geográfico de quienes habitan allí mediante

⁴ Por ejemplo, no es suficiente con tener abundancia de recursos naturales y humanos, pues si los recursos se agotan, la capacidad empresarial se debilita, la tecnología no se renueva o el modelo político institucional se deteriora, ello influye para no alcanzar los niveles de desarrollo esperados y la economía puede entrar, como efectivamente ha entrado en muchas ocasiones, en un proceso de crecimiento negativo y de destrucción del capital físico, público y privado, y humano.

procesos de planificación de desarrollo sostenible. Además, también constituyen territorios propicios para la creación y desarrollo de nuevos espacios industriales y de servicios, debido a su capacidad para generar externalidades y economías a escala, las cuales permiten la aparición de rendimientos crecientes con sistemas productivos diversificados y dinámicos y construcción de redes de conocimiento, innovación y aprendizaje. La obtención de resultados positivos es el reflejo de un desarrollo endógeno sostenible.

Sin embargo, para que las ciudades se conviertan en el nodo de desarrollo local, regional o nacional, es de primordial importancia que éstas sean dotadas de las infraestructuras económicas (transporte, energéticas, entre otras) y sociales (salud, educación y capacitación, etc.) suficientes para llevar a cabo los procesos productivos⁵. Es decir, una buena dotación de infraestructura no sólo hace aumentar la productividad de las inversiones sino que también las estimula, al reducir sus costes de producción, generando una ampliación del stock de capital, favoreciendo el crecimiento de la productividad y el aumento de la ocupación. Ahora bien, las infraestructuras de las ciudades no solo desempeñan un papel estratégico para su competitividad, sino que también contribuyen a incrementar el de su región y de otras regiones, siempre y cuando tengan infraestructuras de transporte y comunicaciones que se vinculen con otras ciudades y con los procesos de descentralización y desconcentración de las ciudades congestionadas, aunque esto último provoque una competencia natural entre las ciudades.

Asimismo, es importante destacar que si bien la globalización y la integración económica han fomentado la competencia entre ciudades, buscando alcanzar un mayor desarrollo y mejora de la calidad de vida de sus habitantes, el impacto de estos procesos no han podido resolver los problemas de pobreza, desigualdad y desequilibrios territoriales, entre otros. Esto implica afirmar que la interrelación entre los sistemas económicos y territoriales es compleja, aunque esta complejidad no surge por la globalización e integración económica sino, por lo contrario, es inherente a los propios sistemas. Dicha complejidad se caracteriza tanto por el gran número de elementos que lo define como por su propia naturaleza.

⁵ Por ejemplo, Biehl (1986) y Camagni (1996) han señalado que las infraestructuras de transporte y comunicaciones son una de las bases sobre la que gira el desarrollo económico, razón por la cual, los presupuestos públicos deberían prestar especial atención, sobre todo en los países en desarrollo donde las ciudades carecen, en las más de las veces, de infraestructuras de transportes y comunicaciones eficientes.

No obstante lo anterior, el proceso de globalización ha dejado per se también aspectos positivos para el proceso de desarrollo: procesos democráticos, proyectos de sostenibilidad, movimientos sociales para la búsqueda de la igualdad económica o de género, etc., los cuales han propiciado iniciativas de mejora de las infraestructuras y de servicios sociales, donde las ideas referentes al desarrollo local, a la descentralización y a la participación son un común denominador. Ello implica entonces que el desarrollo endógeno no surge por casualidad, sino como resultado del estado de situación prevaleciente que hay que cambiar y como una ruta diferente y alternativa respecto al desarrollo nacional y regional hasta ahora obtenido.

En este sentido, las inversiones en infraestructuras y servicios sociales son críticas para los procesos de ajuste productivo y planificación urbana que tengan por objetivo la sostenibilidad urbana. Aunque también debe mencionarse que para que las ciudades desempeñen un papel estratégico en el proceso de desarrollo, no es suficiente con la realización de estas inversiones. Es necesario acompañarlas de medidas de política urbana que favorezcan la conectividad, la prestación de servicios, la mejora del medio ambiente, la movilidad eficiente y flexible, la localización efectiva de la vivienda, la conservación del patrimonio construido, la creación y conservación de espacios libres e históricos, entre otras.

2.- Aglomeraciones Urbanas: La Balanza se Inclina a la Ciudad.

La manera de relacionar el papel económico de los espacios urbanos con los procesos de desarrollo es a través de las ciudades. En este sentido, de acuerdo con Camagni (2003) la taxonomía respecto a los roles de la ciudad en la globalización son concebir a ésta como cluster, interconexión, milieu o símbolo⁶. Pero, cuando se generan procesos de aglomeraciones urbanas sin planificación, el resultado son ciudades desordenadas que imposibilitan la mejora de la calidad de vida de sus habitantes. Así, la ciudad acaba por convertirse en un simple contenedor de los procesos de desarrollo local, regional y nacional.

⁶ De acuerdo con esta clasificación taxonómica de la ciudad, la concepción de cluster o de interconexión es considerar su papel funcional en el territorio como generador de rendimientos crecientes o como generadora de redes, materiales o inmateriales, lo que tiene un impacto directo en el comportamiento de los actores sociales en los procesos productivos. En tanto la clasificación de la ciudad como Milieu o símbolo, considera que ésta es generadora de comportamientos específicos de los actores sociales referente a cuestiones subjetivas más que a cuestiones de la generación de bienes y servicios.

Durante los últimos treinta años las ciudades y regiones metropolitanas en el mundo han tenido cambios significativos. La creciente urbanización regional a escala mundial y los procesos de transición étnico, demográficos, sociales, económicos, etc. experimentados por las ciudades están asociadas a las crisis de identidad y desigualdad que conducen a la polarización social y territorial. En este contexto polarizado, las ciudades se han convertido en un proceso volátil y contradictorio que impiden su gobernabilidad y sostenibilidad más no su continuo crecimiento.

En este sentido, puede decirse que la urbanización es imparable. Este hecho se remarca por la globalización, la cual ha contribuido a acelerar la proliferación de los mercados y la tecnología y, por consecuencia, ha provocado un éxodo sin precedentes de los habitantes de las zonas rurales a las ciudades. Por ejemplo, de acuerdo con las proyecciones de la ONU (World Population Prospects 2007), hacia fines de la primera década del siglo XXI, alrededor de 3,300 millones de personas tendrá a la ciudad por su hábitat. Esto significa que poco más del 50% de la población mundial vivirá en núcleos urbanos, de los cuales el 75% de estos residentes urbanos se localizarán en megaciudades⁷ y ciudades de países en desarrollo⁸. La gestión de este nuevo crecimiento de la población urbana es, sin lugar a duda, una tarea difícil para las ciudades de todas las regiones. Sin embargo, a pesar de las problemáticas urbanas comunes de todas las regiones, cada una de ellas les hace frente de manera diversa.

A nivel mundial, hasta el año 2000, además de las 20 megaciudades, existían 31 centros urbanos en el mundo con una población de entre 5 y 10 millones. En términos relativos, se trata de un número pequeño de ciudades. En su conjunto, estos dos tipos de ciudades, de acuerdo con las proyecciones de las Naciones Unidas, concentran alrededor del 15% de la población urbana del planeta. Esto implica entonces que las grandes aglomeraciones urbanas conforman un pequeño club con escaso peso en el conjunto urbano global. La mayor parte de la población urbana habita

⁷ Se considera megaciudad a aquellas aglomeraciones urbanas que se encuentran en un rango de 10 a 20 millones de habitantes.

⁸ Por ejemplo, de las 20 ciudades con las mayores aglomeraciones urbanas en el mundo, 10 se encuentran en Asia, de las cuales exceptuando las ciudades de Tokio y Osaka-Kobe en Japón, las restantes corresponden a países en desarrollo (3 en India, 2 en China y 1 en Pakistán, Indonesia y Bangladesh); 2 en EEUU; 2 en Brasil y 1 en México y Argentina; 2 en África (Egipto y Nigeria); 1 en Rusia y 1 en Filipinas. Sin embargo, para 2020 se prevé que 10 de las 30 ciudades de crecimiento más rápido estarán en China y 8 en India.

entonces en ciudades pequeñas y medias, mismas que por consecuencia, son notablemente más numerosas⁹.

Por tanto, la población urbana puede situarse en un extremo dentro de las megaciudades y, por el otro, en las ciudades pequeñas. Si consideramos estos extremos, en la situación intermedia encontramos a las ciudades medias. Esta delimitación con criterios de cantidad, puede dar conclusiones erróneas respecto al análisis de las problemáticas urbanas y del papel que desempeñan, en términos de su área de influencia y de mediación en los flujos de bienes, información, innovación, administración, etc, entre los espacios locales/territoriales y los espacios regionales/nacionales e, incluso, globales.

En cambio, si consideramos al proceso de desarrollo de las ciudades, independientemente de su tamaño en términos de aglomeración urbana, como fruto natural de procesos de modernización e industrialización, y como un proceso de revolución urbana con promesas para el crecimiento económico y de mejoramiento de la calidad de vida de la población, medido en términos de ingreso per cápita y mejoras de condiciones sociales como educación, salud, vivienda y servicios urbanos como agua, luz, drenaje, principalmente, puede llevarse a cabo una comparación con el medio rural. En este sentido, cabe la pregunta ¿qué es necesario para lograr un proceso de desarrollo que cumpla con los objetivos socio-económicos de la población? La respuesta dada por el consenso de la literatura económica es un buen manejo institucional que promueva la creación, mantenimiento y ampliación de infraestructura económica y social. Es decir, un proceso sostenido de crecimiento económico.

Sin embargo, así como puede proveerse un buen manejo, también existe la posibilidad de un mal manejo institucional que obstaculice el desarrollo y promueva la formación de barrios de emergencia, los delitos y los conflictos violentos como un panorama cotidiano de las ciudades. Esto implica entonces considerar que los procesos de urbanización no son un proceso natural, sino que pueden responder al favoritismo de la política pública respecto a la inversión en las ciudades, lo que empuja a la población rural a emigrar a las ciudades. Por tanto, es menester

⁹ De acuerdo con la misma fuente, el 62.5% de la población urbana mundial reside en ciudades con menos de un millón de habitantes.

elaborar programas y políticas eficaces de desarrollo económico que promuevan un proceso natural de modernización e industrialización con ciudades sostenibles en el largo plazo.

3.- Ciudades Globales o Mega-regiones: ¿Nuevas Formaciones Espaciales?

En términos conceptuales, desde la década de 1970 han ocurrido cambios importantes que incluyen no sólo a las políticas de desarrollo sino también a las formas de organización de las empresas. Por su parte en términos de flexibilidad e integración industrial de las empresas, este proceso ha implicado llevar a cabo nuevas pautas de localización y de procesos de descentralización política y administrativa. Esta situación ha permitido a las ciudades y regiones asumir nuevas competencias en términos de iniciativas locales de desarrollo. Así, una tendencia principal evidente en todo el mundo es la formación de escalas urbanas crecientemente grandes, sobre todo a partir de la década de 1980, donde las ciudades tienen que concebirse como Ciudades Globales o Mega-regiones¹⁰ y las políticas de desarrollo que se realicen en torno a ellas no sólo tienen que ser realizadas por las administraciones centrales, sino que también deben contemplar la participación de la sociedad civil y los gobiernos locales.

Además, aun cuando la urbanización de las zonas puede ocurrir por tres vías: migración campo-ciudad, desarrollo natural de la zona urbana y crecimiento demográfico de zonas rurales; es innegable que algunas ciudades atraen más migración que otras debido a que pueden ofrecer mejores oportunidades en la búsqueda de empleo (o de mayor remuneración), mejor calidad de vida en términos de salud y educación así como diversidad en cuanto a ocio y estilo de vida. En consecuencia, la formación de Ciudades Globales o Mega-regiones están influidos por procesos

¹⁰ Por ciudades globales se entienden aquellas ciudades como Londres, París o Nueva York, cuya característica principal es que son Megaciudades que cuentan con sistemas avanzados de transporte y comunicaciones; un entorno multicultural y cosmopolita con un panorama cultural desarrollado; una masa crítica de instituciones financieras y grandes corporaciones; una sólida presencia de los medios de comunicación; infraestructura para la celebración de grandes eventos deportivos y un entorno urbano sostenible. Para convertirse en centros globales, las ciudades que pretendan lograrlo tendrán que lograr el equilibrio adecuado entre el “equipo” y los “programas” para lograrlo. El “equipo” es la parte poco glamurosa, pero esencial: comprende un sistema de alcantarillado moderno, una red de electricidad fiable y carreteras y puentes en buen estado. En tanto, la Mega-región incluye ciudades y áreas tanto globalizadas como locales y provinciales que resulta del crecimiento de la población en un contexto geográfico donde ciudades y áreas metropolitanas se mezclan entre sí, la Ciudad Global está referida a las Metrópolis o Megaciudades que han abrazado el concepto de sostenibilidad más allá del control urbano y de la ecología del miedo (Sassen, 2007).

transfronterizos que conduce a crear infraestructuras interregionales, sobretodo transporte y electricidad, y varias formas de planificación y coordinación regional.

Entonces, lo anterior implica que la urbanización también esta vinculada a decisiones de política económica, en cuanto a la localización y concentración de la inversión pública y extranjera, y a procesos sociales derivados respecto a que muchos de los beneficios de la urbanización los capitalizan los particulares y no el conglomerado social en su conjunto. En consecuencia, tanto las Ciudades Globales como las mega-regiones son territorios con múltiples diversidades en su interior. Esta situación, en lugar de ser un obstáculo, permite la posibilidad de explorar nuevas estrategias de desarrollo para generar ventajas tanto en las áreas más avanzadas como en las menos avanzadas, al interior de dichos centros urbanos. Además de considerar marcos amplios e innovadores de gobernanza.

Mientras tanto, en términos de eficiencia económica, la esencia de las ciudades son las economías a escala. Las ventajas de las economías a escala de la ciudad, provienen de compartir infraestructuras de transporte para personas y bienes, lo cual fortalece mercados de vivienda robustos, y, posiblemente, apoya el desarrollo de parques científicos, tecnológicos y de oficinas. Esto implica que el aliento a la constitución de ciudades se basa, en gran medida, por el criterio de que los programas públicos se pueden aplicar con mayor eficiencia en los núcleos urbanos.

Por tanto, bajo las anteriores consideraciones, debe tenerse en mente la idea de que, aprovechando las economías de escala en la provisión de servicios como transporte, abastecimiento de agua, infraestructura sanitaria, recolección de residuos, educación y equidad de genero, entre otras, se obtienen inversiones potencialmente más rentables que en los núcleos rurales. Esto genera una transición de la agricultura a la industria y a los servicios, con el consecuente aumento en la productividad total de los factores derivado de que existen más oportunidades en la división del trabajo (tanto por densidad demográfica como por variedad laboral) capaz de generar mayores posibilidades de especialización intraindustrial.

Otra de las ventajas de las economías a escala consiste en la coexistencia dentro de un espacio regional de múltiples tipos de economías de aglomeración. Estos tipos de economías de aglomeración están distribuidos en distritos de negocios o industriales de bajo costo, parques de oficinas o científicos, eficiencias en transporte, destinos turísticos, y complejos comerciales y

habitacionales comunes en las ciudades globales. Cada uno de los espacios urbanos refleja distintas economías de aglomeración y se fundan en una diversidad de contextos geográficos. No obstante, las economías de aglomeración deben ser distinguidas de las economías de urbanización. Ellas implican interacciones complejas de diversos componentes, no simplemente, por ejemplo, más personas usando una línea de metro y las economías de escala que esto permite.

Asimismo, dada la cercanía de las empresas y los mercados, éstas pueden tener un proceso de aprendizaje mutuo que les permite adaptarse rápidamente a los cambios de la demanda. Así como también, dados los costos relativamente menores del transporte, los costos de operación disminuyen; por lo cual, la ciudad constituida bajo esta visión puede funcionar como una incubadora de ideas promotor del cambio tecnológico que podría acelerar el crecimiento económico. Adicionalmente, si la migración campo-ciudad encuentra las oportunidades de empleo buscadas, entonces ello puede conducir a la disminución de la pobreza derivado tanto de las remesas como de la disminución de la oferta laboral en el campo que puede provocar un incremento en los salarios rurales.

Sin embargo, también se esta en peligro de que sea la ciudad la que albergue la población pobre que antes vivía en las zonas rurales incrementando la proliferación de barrios de emergencia que carecen de la infraestructura económica y social para proporcionar el mayor bienestar a los núcleos poblacionales recién asentados. Estos nuevos asentamientos en las ciudades tienen un rasgo en común: la falta de estrategia de planificación urbana. Esta problemática es la principal dificultad de los administradores de las grandes ciudades que redundan en una falta de capacidad para proporcionar espacio, vivienda y servicios a estos núcleos poblacionales de bajos ingresos que impiden un desarrollo propio de su entorno.

Por consecuencia, el objetivo de las ciudades es resolver esta problemática. y convertirse en ciudades con un desarrollo endógeno como Londres, París o Nueva York, las cuales cuentan con sistemas avanzados de transporte y comunicaciones, entornos multiculturales y cosmopolitas con un panorama cultural desarrollado e incluyente, basados en una vasta infraestructura; una masa crítica de instituciones financieras, corporaciones, medios de comunicación; y entornos urbanos limpios y saludables. Para lograr ello, es necesario un equilibrio entre la dotación de equipo y la implantación de programas. El equipo o infraestructura física es una parte esencial pues comprende la creación de sistemas de alcantarillado eficientes, redes de electricidad y

comunicaciones fiables, carreteras, puentes, parques y edificios en buen estado, pero tiene que ir acompañada con un eficiente programa de mantenimiento que evite su deterioro.

Pero, si las ciudades no logran el adecuado equilibrio entre equipo y programas, pueden convertirse en un obstáculo para el crecimiento económico. En este sentido, el rol del crecimiento económico en el desarrollo urbano no debe subestimarse. Los problemas de las ciudades no son insignificantes. Abarcan desde cuestiones técnicas de la planificación urbana como el diseño y gestión de los sistemas de transporte de masas y el acceso a recursos como el agua y la electricidad, hasta cuestiones relacionadas con las finanzas públicas para garantizar que se puedan proporcionar servicios a un nivel de calidad aceptable. También incluye la relación entre las ciudades y las regiones a las que pertenecen.

Por tanto, es importante diseñar instituciones y políticas públicas que aborden todas esas cuestiones complejas y que no estén alejadas de los ciudadanos. Esto permitirá una dotación de bienes públicos locales que realmente satisfagan las necesidades de los ciudadanos. Aunque probablemente resulte más importante prepararse para afrontar la creciente urbanización y adaptarse a ella que intentar prevenirla, entonces la planificación urbana no es un lujo, sino una necesidad y la inversión en infraestructura es vital para solucionar y aprovechar las oportunidades económicas. No obstante, el precio de llevar a cabo una urbanización exitosa resulta elevado, pues se requiere de cuantiosas inversiones en infraestructura. Esta es una condición ineludible no solo para el desarrollo de centros urbanos como Ciudades Globales o Mega-regiones, sino para la solución de sus problemáticas bajo los criterios del desarrollo endógeno sostenible.

4.- La Ciudad de México: Una Megaciudad, Varios Megaproblemas.

Un hecho estilizado del análisis de la evolución socioeconómica de la Ciudad de México es la polarización, económica y social, existente entre ésta y el resto del país provocado, principalmente, por la concentración y centralización económica, social, administrativa y política. Situación que, en gran medida, ha contribuido al despilfarro de los recursos destinados a la creación de las infraestructuras correspondientes. Así, en la época colonial esta polarización fue notoria pues la capital de la Nueva España concentró el poder sociopolítico y económico, dando por resultado que las otras regiones fueron relegadas, en el menor de los casos, fomentándose la

desigualdad regional. Esta situación implicó que el desarrollo de una región se consiguiera a expensas o al margen de otras.

La situación generada tuvo incentivos suficientes para permanecer de esta manera por más tiempo donde la inversión, la economía, la política y los servicios educativos y de salud se continuaron concentrando principalmente en la Ciudad de México. La consecuencia inmediata de este proceso fue el generar flujos migratorios fuertes y permanentes hacia la Ciudad de México, reafirmando, por un lado, un efecto polarizador y, por otro lado, propiciando que los programas regionales y de desconcentración que se aplicaron a lo largo del México independiente fueran insostenibles.

A su vez, después de la necesaria reconstrucción nacional provocada por la Revolución de 1910, la Ciudad de México continuó siendo un polo concentrador de recursos que no correspondía a su aporte al desarrollo nacional: hacia 1940 la Ciudad de México participaba con el 33.5 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) nacional, elevándola para 1970 a 37.3 por ciento.

No obstante lo anterior, es precisamente en 1970 cuando la Ciudad de México alcanzó la mayor participación en el PIB nacional, para con los años posteriores reducir su importancia. De acuerdo con German-Soto (2005), tenemos que mientras entre 1951 y 1960 el crecimiento promedio anual en la Ciudad de México (DF) era de 8.06%, en el resto del país fue de 5.16%. Bajo este panorama, puede afirmarse que, después de 1960, aun cuando la concentración económica empieza a disminuir –medida por la disminución de la brecha del PIB generado entre el DF y el promedio del resto de las regiones- la concentración urbana no lo hizo.

Esta situación se vino profundizando a lo largo de los años posteriores, pues de acuerdo con el *Banco de Información Económica* del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, mientras la tasa de crecimiento promedio anual del PIB en la década de 1970 en la Ciudad de México fue de 5.8 por ciento, en el resto de las demás áreas metropolitanas fue del 7.0 por ciento. Asimismo, para la década de 1990 el crecimiento del DF continuo siendo menor con respecto al resto de las localidades. Por su parte, entre 2000 y 2006, mientras el PIB promedio anual en la capital del país era del 1.7 por ciento, en el resto de las principales localidades del país fue de 3.25 por ciento.

Sin embargo, junto con la reducción de la concentración económica la Ciudad de México también ha visto reducido su nivel de bienestar¹¹. De acuerdo con el IDH, entre 2000 y 2005, éste crece tanto a nivel nacional como en la Ciudad de México (o Distrito Federal), aunque siendo más lento en este último, sobre todo en los componentes de salud y educación, mientras en el componente ingreso se torna negativo (UNDP (2008)), lo cual es generador de desigualdad. Asimismo, durante estos años se aprecia una caída del IDH para 13 de las 16 Delegaciones Políticas del Distrito Federal. En el Rank a nivel nacional, 2 Delegaciones Políticas se mantuvieron (Benito Juárez y Miguel Hidalgo) y 1 mejoró (Cuajimalpa). Asimismo, entre 2000 y 2005, se muestra que mientras el incremento promedio del IDH en todo el Distrito Federal fue de 3.00 por ciento, el incremento promedio en las cinco delegaciones con mayor IDH fue de 4.19 por ciento, es decir mayor al promedio total de la ciudad, mientras que el crecimiento promedio en las cinco delegaciones con menor IDH fue de tan solo 1.79 por ciento. Estas cifras muestran una acentuación de la polarización y la desigualdad social y económica en la Ciudad de México, tomando en cuenta que el IDH se conforma de tres componentes, salud, educación e ingreso. Además, esto también permite apreciar como dentro de una misma ciudad que ocupa el territorio más pequeño de todas las entidades del país, existe un marcado y creciente contraste en cuanto a desarrollo humano se refiere y que, por esta situación, tenga la densidad urbana mayor.

Por la evolución de los hechos anteriores, no es casual que la Ciudad de México y la zona metropolitana, con sus más de 19 millones de habitantes circundante, hoy constituyan la segunda aglomeración urbana en el mundo y la primera megaciudad del orbe, solo después de Tokio que está considerada como una metaciudad, categorización que la Ciudad de México alcanzará, de acuerdo con la ONU, en 2015. Sobre todo si se cristaliza la tendencia urbana esperada y si persisten las causas de la misma: migración de zonas rurales hacia la ciudad, el aumento natural

¹¹ Aunque existen diferentes índices para medir el desarrollo humano y la calidad de vida, el Consejo Nacional de Población (2008) publica el índice de marginación a nivel estatal y municipal, con una metodología sólida, el cual incluye indicadores como nivel de educación, analfabetismo, dotación de servicios públicos, pobreza y calidad de la vivienda. En cambio, el Índice de Desarrollo Humano (IDH), construido por United Nations Development Programme (UNDP), es publicado a nivel países, estados, municipios y regiones, de manera periódica, e incluye tres principales componentes, salud, educación e ingreso. Aunque no considera otros indicadores como seguridad o servicios públicos, es de cualquier forma un índice respaldado por una sólida metodología, con un amplio número de observaciones en diferentes niveles, lo cual permite evaluar su evolución a través del tiempo siendo éste el principal motivo para utilizarlo en lo siguiente.

de la población urbana y el crecimiento demográfico de zonas rurales colindantes que obligan a su reclasificación como parte de la zona metropolitana.

Por tanto, dada la combinación de los factores que impulsan su crecimiento urbano con los factores de gobernabilidad, financiación y administración del suministro de servicios, la Ciudad de México ha exacerbado los problemas de su urbanización: creación de empleos, vivienda e infraestructura económica y social que proporcione un sistema eficiente de transporte, salud, educación y reducción de costos de transacción para la producción. Adicionalmente, también debe considerarse el hecho de que la urbanización de la Ciudad de México ha provocado un profundo impacto ambiental, derivado tanto de la urbanización misma con la pérdida de áreas naturales y la carga para las aguas y los recursos naturales como de los embotellamientos de tráfico, la concentración de industrias y la recolección deficiente de residuos que provocan la contaminación ambiental.

Asimismo, otro problema latente de la Ciudad de México, como ya fue mostrado, es la profunda desigualdad notoria entre las distintas zonas de la Ciudad: mientras unas zonas gozan del confort que permite obtener los ingresos suficientes para ello, en otras zonas los pobres suelen vivir hacinados y en condiciones insalubres y de malnutrición que los hace más vulnerables a la contaminación y a las catástrofes ambientales. Esta desigualdad ha conducido a otros problemas sociales enmarcados por el delito y la violencia, sobre todo por que en los barrios pobres, la proporción de jóvenes es especialmente elevada con oportunidades de empleo limitadas, por lo que la combinación de juventud y pobreza se ha traducido en fuertes tasas delictivas.

En consecuencia, si partimos de la concepción de que una urbanización ordenada genera mucho menos problemas a largo plazo que una desordenada, entonces podemos afirmar que la planificación urbana no es un lujo sino una necesidad. Por consiguiente, la inversión pública en infraestructura acorde con la planificación urbana es vital para evitar, disminuir y, en el mejor de los casos, eliminar los megaproblemas que aquejan a la Ciudad de México enlistados anteriormente, así como para aprovechar al máximo las oportunidades económicas que la Ciudad ofrece. Sin embargo, también es justo decir que se requiere un equilibrio justo entre la dotación necesaria de infraestructura física y mantener un ambiente natural que permita una calidad de vida sostenible para sus habitantes e incremente la eficiencia de los factores productivos.

En este sentido, el precio será elevado pues la Ciudad de México, por si sola, necesita de varios miles de millones de pesos de inversión en infraestructura que esté acorde con una planificación urbana adecuada a la resolución de sus megaproblemas, considerando que en muchos casos la planificación requerirá innovaciones tecnológicas e institucionales llevadas a cabo tanto por el sector público como por sector privado.

La respuesta a esta problemática por parte del Gobierno Federal en los últimos veinte años ha sido la de implementar políticas públicas encaminadas a reducir la urbanización dando marcha atrás al desplazamiento de las zonas rurales por las urbanas, lanzando planes de empleo rural, creando infraestructura en zonas rurales y denegando nuevos servicios a quienes migran a la ciudad. Estas políticas se han manifestado en una reducción drástica de la inversión pública federal en infraestructura de la Ciudad de México, pues de acuerdo con la Cartera de Programas y Proyectos de Inversión de la Unidad de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en los últimos 10 años se han generado 20 proyectos de inversión en infraestructura económica, pero de éstos sólo 5 corresponde a infraestructura de la ciudad¹², mientras que los demás son proyectos de inversión administrados por las dependencias y entidades asentadas en la Ciudad de México pero a realizarse en diversas Entidades Federativas de la República. Por ejemplo, aunque el total de proyectos y programas de inversión en operación registrados hasta 2008 era de 3,168 con un monto programado de 402,865,913.6 miles de pesos, 751 están establecidos en la Ciudad de México con un costo total programado de 118,931,190.1 miles de pesos, pero solo 10 de este universo constituyen nueva infraestructura.

Para corregir esta situación, la descentralización de potestades es vital. Asimismo, se requiere el establecimiento de un sistema de equilibrio entre la autoridad central a nivel federal y la autoridad central en el Distrito Federal, así como entre esta última y las autoridades delegacionales. Esto con la finalidad de que la potestad de tomar decisiones en relación con la implementación de infraestructuras y otras mejoras dé los resultados esperados. Sin embargo, la asimetría de potestades existente, ha generado que la Ciudad de México no tenga funciones de

¹² Dos proyectos referentes a la ampliación y mejoramiento del Aeropuerto de la Ciudad de México, y los correspondientes a la construcción del ferrocarril suburbano Buenavista-Huehuetocan, la Línea 12 del Metro y el de la Red Eléctrica Subterránea del Centro Histórico de la Ciudad de México.

gasto claras y su capacidad recaudatoria sea restringida como la de las Entidades Federativas y Municipios del resto del país¹³.

La anterior situación ocasiona que aun cuando la recaudación del impuesto predial sea la mayor del país, esta es per se insuficiente para proveer los recursos necesarios para financiar la inversión en la modernización, ampliación y mantenimiento de la infraestructura que la Ciudad de México requiere para mantener en óptimo estado las Condiciones Generales de Producción y permita incrementar su valor. Además, algunas de las funciones locales críticas, como la enseñanza y la atención a la salud, siguen estando dirigidas por el Gobierno Federal a través del sistema de aportaciones manejado por la SHCP. Esta misma situación esta también presente con las principales redes de protección social como el programa Progres/Oportunidades que son directamente suministrados o financiados por el gobierno federal. Ello ha generado que no se hayan concretado –o incluso ni siquiera concebido- las responsabilidades y recursos asimétricos capaces de posibilitar una prestación más eficaz de los servicios públicos.

Para romper las inercias señaladas se requiere una eficiencia, responsabilidad y transparencia de la administración de los fondos públicos tal que permita una conexión entre las funciones públicas y las necesidades sociales planteadas en los programas y proyectos de inversión, de manera tal que pueda valorarse adecuadamente los productos y, en última instancia, los resultados. Por tanto es vital dejar las inercias presupuestales y priorizar el gasto¹⁴ con el fin de alcanzar un mayor crecimiento y desarrollo socioeconómico que, además de resolver la problemática propia de la Ciudad de México, permita tener un efecto catalizador, no distorsionante, al menos para las regiones circundantes.

¹³ Por ejemplo, conforme a la Cuenta Pública 2011 del Gobierno del Distrito Federal, del gasto neto total en proyectos de inversión de las delegaciones del Distrito Federal para el ejercicio fiscal 2011, sólo el 17.18% fue ejercido directamente por éstas, el 28.90 y 17.53% lo ejercieron las Dependencias y Órganos Desconcentrados del Gobierno del Distrito Federal, mientras el restante fueron ejercidos a través de Fideicomisos creados ex profeso como el Proyecto Metro, el Fideicomiso de Mejoramiento de Vías de Comunicación, de Medio Ambiente, de Fomento Social, Turístico y Económico, entre otros.

¹⁴ Por ejemplo, aun cuando en los últimos años los ingresos del Gobierno del Distrito Federal se han incrementado, así sea por mayores aportaciones y participaciones de la Federación y/o por deuda y los rubros de gasto con mayor incremento fueran los de subsidios, transferencias y ayudas y los de obras públicas y acciones sociales, por principios de cuenta el gasto en inversión física no puede ser que constituya menos del 10% del gasto corriente, o que se destine un monto superior a la inversión financiera por sobre la inversión física (por ejemplo, de acuerdo con el Presupuesto de Egresos 2011, la Ciudad solo tiene contemplado los proyectos de inversión: en transporte: el metro y el metrobus; y en el sistema hidráulico).

Sin embargo, aun cuando se logre priorizar el gasto en rubros de infraestructura con impacto social y económico, esto no resulta suficiente para garantizar su efectividad y eficiencia. Bajo estas circunstancias, es de mayor importancia analizar si la Ciudad de México puede lograr mantener una expansión de sus infraestructuras lo suficientemente sólida en términos de eficiencia y efectividad en sus objetivos sociales y económicos. De conseguirlo, se podría entonces garantizar un efecto diseminador y ejercer un rol de polo catalizador del crecimiento y desarrollo socioeconómico sobre el resto de las regiones del país. Ello serviría para frenar el descenso de la tasa de crecimiento económico y de desarrollo humano observado en los últimos años, además de estar en concordancia con una profundización de políticas públicas de desconcentración y regionalización que permita la resolución, al menos parcial, de los principales problemas urbanos generados a lo largo de los años.

Consideraciones Generales.

La Ciudad de México ha venido perdiendo el papel de polo concentrador. Esta ha sido producto de su lento crecimiento de los últimos 20 años, por lo cual sus efectos diseminadores al resto del país han llegado a tal grado que se han convertido, en algunos casos, en frenos para el crecimiento y desarrollo socioeconómico, tanto local como regional y nacional. Además, debido a la aún persistente centralización de los recursos públicos disponibles que ha provocado su ineffectividad, la polarización de la desigualdad urbana también se ha incrementado, cuya muestra se plasma en el deterioro de los índices de desarrollo humano analizados en el trabajo.

Esta situación permite afirmar que la gestión de la Ciudad de México se ha vuelto una tarea difícil, compleja y apremiante. Esto debido al rápido deterioro de las condiciones de bienestar de su población y crecimiento de concentraciones urbanas en barrios de emergencia, los cuales carecen de la dotación de infraestructuras que les permitan alcanzar un mayor nivel de desarrollo. Por tanto, quizá resulte probablemente más importante prepararse para afrontar los problemas de la creciente urbanización y adaptarse a ella, antes que intentar prevenirla. Por consecuencia, el instrumento de la planificación urbana no es un lujo, sino una necesidad y la inversión en infraestructura es vital para solucionar y aprovechar las oportunidades económicas. No obstante, el precio de llevar a cabo una urbanización exitosa resulta elevado, pues se requiere de cuantiosas inversiones en infraestructura.

Sin embargo, la urbanización per se es un proceso incontenible y, por ello, resultan inútiles los intentos gubernamentales por frenarla. Como en el caso de la Ciudad de México, a menos que se tenga una planificación del crecimiento, las ciudades son quienes sufren los efectos negativos de este proceso como el deterioro ambiental, problemas de salud, hacinamiento, falta de servicios públicos, etc. En cambio, con una planificación adecuada de urbanización en base a la dotación de infraestructura, podría florecer una población vigorosa y emprendedora que puede ejercer un efecto beneficioso en el desarrollo endógeno de las ciudades.

Por último, no debe soslayarse que la esencia de las ciudades son las economías de escala, así como ser la plataforma de centros de creatividad e innovación que atraen a núcleos poblacionales con talento y preparación. Por lo cual, si se aprovechan estas ventajas y se conjunta con una dotación adecuada de infraestructura, puede estimularse la productividad y el crecimiento no sólo de la ciudad misma, sino también de la región en que se circunscribe.

Ello implica entonces que, para la consecución del desarrollo sostenible tanto de las ciudades como de las regiones urbanas, requiere que se ponga en práctica la asociación entre la planificación urbana y la planificación del desarrollo, donde iniciativas como la reorganización y revitalización de la Ciudad de México, consistente en la planificación integrada del transporte y el fomento de las infraestructuras, incluyendo las destinadas a las nuevas tecnologías de la información, sean consideradas prioritarias en tanto permiten incrementar la producción de bienes y servicios. Ello ayudaría a hacer más atractiva y competitiva a la Ciudad de México, en particular, y las ciudades del resto del país, en general. A fin cuenta, si bien hay que aceptar la idea de que la economía es el motor que hace funcionar a la ciudad, tampoco hay que olvidar que los desafíos del desarrollo urbano no son efectivamente resueltos por el crecimiento económico.

Referencias Bibliográficas.

Ahsan, Syed M., (1980), "The Marglin-McFadden-Mishan Debate on Public Investment Criteria", *European Economic Review*, 14(2), pp. 133-144.

Aschauer, David, (1989), "Public Investment and Productivity Growth in the Group of Seven", *Economic Perspectives*, 13(September), pp. 17-25.

- Biehl, D. (1986), *The Contribution of Infrastructures to Regional Development. Final Report*, Comisión de las Comunidades Europeas. Luxemburgo.
- Camagni, Roberto, et al, (1996), “Cities in Europe: Globalization, Sustainability, and Cohesion”, en *European Spatial Planning*, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Roma.
- Camagni, Roberto, (2003), “Incertidumbre, Capital Social y Desarrollo Local: enseñanzas para una gobernabilidad sostenible del territorio”, *Investigaciones Regionales*, 2, pp. 31-57.
- Consejo Nacional de Población, (2008), *Índices de Marginación Municipales y Estatales a 2005*, <http://www.conapo.gob.mx/publicaciones/>
- Garza, Gustavo, (2008), *Macroeconomía del Sector Servicios en la Ciudad de México, 1960-2003*, El Colegio de México, México.
- German-Soto, Vicente, (2005), “Generación del Producto Interno Bruto Mexicano por Entidad Federativa, 1940-1992”, *El Trimestre Económico*, 72(3), pp. 617-653.
- Gramlich, Edward M., (1994), “Infrastructure Investment: A Review Essay”, *Journal of Economic Literature*, 32(3), pp. 1176-96.
- Holtz-Eakin, Douglas, (1993), “New Federal Spending for Infrastructure: Should We Let this Genie Out of the Bottle?”, *Economics Public Policy Brief Archive 4*, The Jerome Levy Economics Institute of Bard College, pp. 31-46.
- INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía), *Banco de Información Económica (BIE)*, <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>
- Krugman, Paul, (1991), *Geography and Trade*, MIT Press, Cambridge, MA. (Existe traducción al castellano por Antoni Bosh, 2007).
- Marglin, Stephen A., (1963), “The Opportunity Costs of Public Investment”, *The Quarterly Journal of Economics*, LXXVII(2), pp. 274-289.
- McFadden, Daniel, (1972), “Criteria for Public Investment: Comment”, *The Journal of Political Economy*, 80(6), pp. 1295-1313.

- Mishan, E.J., (1967), "Criteria for Public Investment: Some Simplifying Suggestions", *The Journal of Political Economy*, 75(2), pp. 139-146.
- Nadiri, I. and T. Mamuneas, (1994), "The Effect of Public Infrastructure and R&D Capital on the Cost Structure and Performance of US Manufacturing Industries", *The Review of Economics and Statistics*, LXXVI(1), pp. 22-37.
- Ottaviano, Gianmarco & Jacques F. Thisse, (2001), "On Economic Geography in Economic Theory: Increasing Returns and Pecuniary Externalities", *Journal of Economic Geography*, No. 1, pp.153-179.
- Ramírez, Miguel D., (1994), "Public and Private Investment in Mexico, 1950-90: An Empirical Analysis", *Southern Economic Journal*, July, pp. 1-17.
- Rostow, Walt W., (1990), *Theorists of Economic Growth from David Hume to Present*, Oxford University Press, New York.
- Sassen, Saskia, (2007), "El Reposicionamiento de las Ciudades y Regiones Urbanas en una Economía Global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza", *Revista Eure*, XXXIII (100), pp. 9-34.
- United Nations Development Programme (2008), *Índice de Desarrollo Humano Municipal en México 2000-2005*, Producción Creativa, México.
- Vázquez-Barquero, Antonio, (2005), *Las Nuevas Fuerzas del Desarrollo*, Antoni Bosh, Barcelona.