

La periferia mexiquense en la apertura de la economía urbana de la Ciudad de México

Guadalupe Hoyos Castillo

Universidad Autónoma del Estado de México

Resumen

Con la apertura de la economía mexicana, las ciudades han manifestado variantes en la acumulación productiva y espacial; entre ellas, la Ciudad de México reporta segmentos dinámicos que tratan de enfrentar la competencia internacional y se adecuan en la trama urbana. En una revisión intrametropolitana de las transformaciones, en este artículo se distingue el papel que tienen las actividades promotoras de la nueva economía en la periferia norte de la Ciudad de México. Los municipios metropolitanos mexiquenses registran nuevas funciones económicas y se han constituido en periferias diferenciadas por la densidad y variedad de mercado de consumidores y su correspondiente pertenencia a ejes carreteros de integración regional. El crecimiento diferenciado que provocan las actividades económicas modernas se basa en la centralidad competitiva y en la multiplicación de proximidades económicas sobre los ejes carreteros.

Abstract

With the opening up of the Mexican economy, cities have manifested variations in accumulation of production and space. Mexico City reports dynamic segments that try to face out international competition and make adjustments in these urban settings. In an intrametropolitan revision of these transformations, we distinguish the activities that promote the new economy in the north periphery of Mexico City. The metropolitan municipalities of the State of Mexico register new economic functions set up outlying areas distinguished by the density and variety of the consumer market and its corresponding relation with road axes of region integration. The differential growth that modern economic activities bring is based on the competitive centrality and in the multiplication of economic vicinities on the road axes.

Introducción

Con la apertura de la economía de las ciudades se identifican variantes en la organización espacial de la acumulación productiva, así la ciudad de México reporta cambios bajo la lógica de segmentos dinámicos en la estructura productiva y patrones con mejores condiciones de competitividad en la trama urbana. En ese sentido, juegan un papel principal actividades y funciones que acompañan los procesos de globalización de las economías urbanas, tales como los llamados servicios especializados o al productor, el comercio moderno y el sector financiero—caracterizados por mejores resultados

en la generación de valor—, para lo cual la localización competitiva juega su nuevo rol.

La imagen que registra la ciudad incluye la aparición de centros y plazas comerciales organizados en el espacio urbano en policentros, constituyendo un entramado de lugares de consumo que al mismo tiempo dibuja el mapa de acumulación. Con todo y las sucesivas transformaciones de las estrategias seguidas por la economía asentada en la ciudad, así como los adelantos en comunicación y las mejoras de la infraestructura vial y carretera, se mantiene el mecanismo de la centralidad del proceso urbano, pero camina en forma simultánea la desconcentración interna o expansión urbana. Ello se identifica como nueva dinámica o impactos intrametropolitanos, cuya naturaleza es la proximidad económica, social y el tipo de consumo, aunque diferenciada por segmentos de mercado y el alcance de aquél. La centralidad en la Ciudad de México se mantiene como sustancial, sólo que ahora se extiende sobre la infraestructura física en la periferia y se distinguen periferias económicas que van desde alta competitividad hasta la del consumo de sobrevivencia.

Las implicaciones intrametropolitanas de la etapa de competitividad económica se refieren a dos órdenes de estructuras económicas específicas o de ciudad/periferia. El primero, de acuerdo con lógicas estratégicas que siguen la generación del valor de la economía reestructurada: a) en el orden de sectores modernos integrados a los procesos de competitividad que espacialmente forman una metrópoli de “redes de espacios” de “ejes” y b) se trata de una modalidad de “enclave del valor”; la centralización de carácter internacional de la acumulación con escasa integración en la base económica urbana local. El segundo orden se refiere al proceso considerado no sólo como el límite pobre o la parte cantante de la expansión del desorden social y político del proceso urbano, sino que se dinamiza bajo la óptica de la posibilidad social reproductiva, donde la *territorialidad económica popular* es el estado fundamental.

El objetivo es distinguir el papel que juegan las actividades promotoras de la nueva economía urbana en la periferia de la Ciudad de México; es decir, estudiar los municipios metropolitanos mexiquenses de acuerdo con el nuevo patrón de organización productiva.

A manera de hipótesis de trabajo sostenemos que las distintas economías de las periferias adelantan una nueva etapa de concentración urbana y, también, mayor intensidad de la reproducción de la economía tradicional. Los sectores modernos muestran indicios de reproducción o dinamismo propio, tanto por representación productiva como por las interacciones con los demás sectores

también modernos. Es un crecimiento económico basado en la centralidad competitiva que plantea tendencias de desintegración en todo sentido.

Las periferias poseen capacidad para generar economías de aglomeración, tanto en potencialidad de mercado de consumidores como por su emplazamiento; así se han convertido en las competidoras de la ciudad central, toda vez que son la expresión específica de aglomeración general.

El artículo inicia con el marco de la reestructuración territorial de la economía urbana mexicana, luego se aborda teóricamente la organización espacial de la actual acumulación; en tercer lugar se abarca la economía urbana de la periferia y sus formas de integración/desintegración, y en el cuarto apartado se documenta empíricamente tanto la economía promotora de la acumulación como su organización en los ejes de la periferia. El trabajo cierra con algunas ideas generales.

Reestructuración productiva y territorial en la ciudad

Las formas de articulación económica que gradualmente evolucionan en los años ochenta y noventa entre los espacios mundial y local se detectan, según Cuervo y González (1997), en niveles básicos complementarios, tales como la reorganización del trabajo, el papel de los servicios en la competitividad, la globalización financiera y la internacionalización del comercio, indicadores que tienen carácter específicamente metropolitano.

Aun más, las transformaciones en la economía urbana son de naturaleza concentrada en actividad y espacio, con procesos diferenciados y polarizados. Lo anterior ocurre bajo integración/exclusión de los ejes de las transformaciones internacionales relacionados con la industria de las telecomunicaciones, los adelantos tecnológicos o saltos técnicos, apreciándose un cambio en la base productiva de bienes por la de servicios.

La economía urbana de las últimas dos décadas se ubica en el contexto del modelo mundial de acumulación de beneficios, la que, al enfrentarse a condiciones históricas propias y a niveles distintos de desarrollo nacional, provoca mayor diferenciación dentro de las estructuras nacionales, sociales y productivas. Las diferencias estructurales nacionales del sistema urbano ahora son internacionales, regidas por el "libre mercado". De un lado, las diferencias causadas por el proceso de (des)integración del nuevo orden internacional; en la realidad mexicana, son notorias en cada nivel geográfico: cuando nos ubicamos en la economía nacional, se intensifican diferencias regionales; en el sistema urbano

se plantean bases para una nueva concentración urbana; esto es, se refuerza el dominio de las metrópolis; y en la economía local de la ciudad, se constituye la competitividad de centralidades de poder económico.

Por otro lado, se observa una diferenciación creciente, un proceso de continua exclusión e incapacidad técnico-productiva de cada vez mayor número de actividades para aprovechar o plantear eslabonamientos en el contexto competitivo; un ejemplo de ello son las economías tradicionales que reportan continuo movimiento descendente. En cambio, las fuerzas de la acumulación actúan en sectores productivos competitivos, como son los casos del comercio moderno, el financiero y algunos servicios especializados.

Al parecer, las modalidades de economías están definidas según sean impactadas, atravesadas o modificadas por estrategias socioproductivas y tecnológicas, situación que ha planteado un giro económico hacia actividades de competencia productiva y que encuentra respuesta en el sector moderno terciario, planteando éste su propia lógica espacial.

En el caso de la Ciudad de México, se trata de un modelo de economía urbana que concentra actividad productiva de mayores rendimientos y ello caracteriza, en parte, la reestructuración económica productiva. La organización de la estrategia de las empresas con mayor productividad funda un segmento de ciudad, que es lo que ahora denominamos *nueva forma de localización productiva urbana*. La fuerza de los cambios está comanda por un modelo geográfico de acumulación y por ello adquiere significado el espacio urbano, el territorio de la acumulación: aglomeración concentrativa multinucleada por competitividades.

En un análisis comparativo entre tamaños urbanos distintos, y de adecuaciones económico espaciales que resultan de la etapa de reestructuración productiva mexicana, en el caso específico de las ciudades de México y Toluca, observamos que, por un lado, la economía urbana camina hacia un modelo de pobreza productiva, misma que avanza en la tendencia de la sobreconcentración y centralidad de los servicios más dinámicos en áreas de la ciudad con niveles económicos altos. Por otro lado, refuerza la organización del espacio bajo dos lógicas: en torno a la centralidad que ofrece el centro histórico (o en su caso el centro tradicional) y otra lógica combinada, generada en los centros urbanos desconcentrados, o bien en ejes y avenidas, con competitividad y alcance variado. El panorama económico de estas ciudades puede ser reflejo de los ajustes productivos que constituyen una lógica de localización competitiva interna a la aglomeración (Hoyos, 1998a).

La economía urbana abierta plantea su modelo de urbanización, y por ello transita en una nueva fase de expansión, comandado por el intenso uso comercial del suelo que realizan los servicios, a la par del crecimiento de las actividades comerciales y la especialización de los servicios. En esta fase la expansión deja la tendencia marcada por los usos de suelo industrial, que son absorbidos por los ejes urbano-comerciales estructuradores de la expansión urbana, a la vez que refuerzan las relaciones urbano-regionales de la metrópoli mexicana.

La generación de empleo del actual crecimiento físico es relativamente menor que el modelo industrial de expansión. El empleo se encuentra diseminado en el espacio y hace un intensivo uso del suelo, porque se trata de actividades similares con establecimientos pequeños, con baja relación entre trabajador y establecimiento (restaurantes, lavanderías, farmacias, video clubes, etc.). Se trata de una dinámica intensiva de uso de suelo con bajo empleo. Un segundo tipo está formado por actividades y funciones centralizadas, organizadas en grandes superficies con mediana captación de empleo, tanto de baja como de alta calificación; estos lugares se presentan con polaridad significativa.

Espacio de acumulación económica. Centralidad, proximidad y localización

En la reestructuración productiva identificamos que el espacio de acumulación es cualitativamente diferente cuando se trata de competencia entre porciones de la ciudad, que cuando ésta presenta competencia como un todo económico. En el primer caso, se presentan centralidad y proximidad económicas, mientras que en el segundo, la localización económica.

Hablar del proceso de la nueva centralidad económica en la principal ciudad mexicana, es mencionar el papel que ha adquirido la estrategia de mercado, seguida por las actividades económicas productivas del sector terciario: constitución de centros que aglutinan múltiples competencias con posibilidades de introducir mejoras productivas y alternativas de ganancia. Se trata de centros de acumulación con actividades productivas dedicadas a la comercialización y distribución que se benefician mutuamente de su proximidad.

En este contexto, en su proceso histórico, la centralidad —ya sea que se encuentre constituida de múltiples poderes o exclusivamente de poderío financiero y servicios especializados— ha presentado variantes de organización

espacial durante las etapas de industrialización, primero, y luego en la terciarización de la economía urbana. En términos espaciales tal competencia expresa el tránsito de alternancia de poder; de ser un centro urbano que combina actividades de los poderes políticos, del sector público, de la administración, con actividad económica y también de uso habitacional, ha dado paso al dominio de actividades promotoras del nuevo ritmo productivo: el sector financiero, el comercio y los servicios. Dicha modalidad de “centro” o espacio de acumulación marca la pauta de la expansión física y el crecimiento económico de la ciudad: expansión urbana promovida por centralidades.

Esto es, la aparición de todo tamaño de centros comerciales bajo la estructura de policentros, constituye un entramado de lugares de consumo y socialización, que al mismo tiempo dibujan el referente urbano social. Aquí el centro histórico, en el caso de la ciudad de México, mantiene primacía en poderes políticos, actividad financiera y servicios especializados que intercambian por otros servicios similares. Sin embargo, funciones económicas como el comercio moderno y los servicios especializados también se ubican en “centros de acumulación”, que han surgido tanto en las delegaciones del Distrito Federal, como en el límite sobre los municipios metropolitanos del norte de la ciudad; se mantiene el mecanismo de la centralidad de funciones pero simultáneamente la desconcentración dentro de la ciudad, a manera de “paquete” o modelo que se reproduce en la metrópoli.

La constitución de la centralidad, expresada en “centro”, ha pasado por una formación preminentemente política, en un inicio, para dar paso a la arena económica. En este sentido la proximidad de tipo económico reemplaza a la política; el poder político ya no es hoy el elemento que organiza la ciudad, sino la proximidad y centralidad económicas. Ésta última es un atributo que históricamente las ciudades han producido y proporcionado, entonces, ¿cuál es la centralidad del moderno sistema económico? Principalmente se observa una centralidad metropolitana diferenciada.

La geografía de la globalización contiene dos dinámicas; la dispersión y la centralización, dispersa actividad económica en el área metropolitana, en el nivel nacional y en el nivel global, pero también contribuye a la centralización de la administración y control de operaciones comerciales. Es como el caso del poder generado sólo por una actividad: el sistema financiero internacional y su emplazamiento dentro de la ciudad presenta estrategia de proximidad en “centros” y estrategia de dispersión sobre “ejes carreteros económicos”.

Surge así una nueva localización, la ciudad como un todo económico, por la complejidad de su especialización, significa la variedad de actividades modernas y competitivas que ahora ofrecen los centros. La ciudad de México, en el concierto de las principales zonas metropolitanas nacionales, vuelve a ubicarse en la ciudad que aglutina el mayor número de elementos competitivos. En cuanto al comercio: plazas, centros comerciales, cadenas alimenticias, franquicias de alimentos y servicios de cadenas gastronómicas, etc. En cuanto a servicios: los corporativos de todo tipo de servicios especializados, cabezas matrizes financieras, despachos jurídicos, centros de convenciones y hotelería con servicios a las empresas, entre los principales.

Surgen preocupaciones analíticas: ¿hacia dónde va la competitividad económica de la ciudad?, ¿cuál es la modernidad que esta economía pretende alcanzar?, ¿cuál es su referente máximo competitivo? y ¿cuál es su modelo de modernidad? Al parecer, por lo documentado y analizado para las ciudades desarrolladas, *la cumbre de la modernidad* se entiende como una ciudad sofisticada cuya supervivencia y éxito se focalizan en la economía de alta productividad, tecnología avanzada e intensidad del intercambio monetario. Es una ciudad con aeropuerto de lo más funcional, altos niveles en distritos de negocios, lo mejor en línea de hoteles y restaurantes, y una zona de *glamour*.

De las cuatro categorías de la nueva centralidad que Sassen (1999) observa para las ciudades de los países desarrollados, podríamos retomar algunos procesos encontrados en la Ciudad de México.¹ En ella, la dinámica de las actividades pujantes se ubica principalmente en la segunda categoría, la centralidad montada en una “red de nodos” comerciales que se distribuyen en la parte central y también en el perímetro urbano. Esta es la modalidad actual

¹ S. Sassen (1999) identifica cuatro categorías en la nueva centralidad. Primera, el distrito central de negocios es un centro internacional de negocios con una profunda reconfiguración por las tecnologías y los cambios económicos. Segunda, el centro puede extenderse dentro del área metropolitana en forma de una red de nodos de intensa actividad de negocios. Cabría preguntarse si la organización espacial caracterizada por la densa estrategia de nodos se extiende sobre las fronteras de la región o si no constituye una nueva forma de organización del territorio de los “centros”. En medio de estos nodos están articulados ciber-rutas de autopistas digitales que representan una nueva geografía correlato del más avanzado tipo de “centro”. Tercera, estamos asistiendo a la formación de un “centro” transterritorializado constituido por la telemática y las intensas transacciones económicas. El poder principal de esta nueva geografía de la centralidad en el nivel inter urbano liga el principal centro financiero y de negocios. Pero esta geografía ahora también incluye ciudades como Sao Paulo y la Ciudad de México. Cuarta, la centralidad se está constituyendo en el espacio de la electrónica. Si consideramos, por ejemplo, los componentes de la estrategia operada por la industria financiera, veremos que es allí donde los beneficios y el poder se constituyen. La autora sostiene que la estructura del poder económico está construida en el espacio electrónico y su alta complejidad de configuración contiene puntos de coordinación y centralización.

de la organización del territorio. La aparición de “centros transterritorializados” donde se ubica al conjunto de transacciones soportadas por la infraestructura de telecomunicación e informática que llevan a cabo la Bolsa Mexicana de Valores, las instituciones financieras recientemente reestructuradas y las distintas firmas de telefonía, como las principales que, aunque representan una modalidad menor, ejercen un fuerte impacto en la jerarquía urbana de la centralidad. En cambio, las categorías primera y cuarta no son muy evidentes, no obstante que la lógica descrita para ellas se presenta en la infraestructura de competencia que instrumentan los “nodos”.

En un movimiento centrípeto, los centros de acumulación productiva, distribuidos por la metrópoli, subordinan y marcan patrones al conjunto. Al mismo tiempo, dada la gran escala de la ciudad y el tipo de estrategia espacial de mercado, propician la constitución de fragmentos en competencia, pues no sólo se distingue el centro de su periferia, sino también entre centros, periferias y centro/periferia, respecto a otros centros/periferias.

En la medida que el tejido urbano avanza, se entreteje la red de centros y ejes comerciales que propician nuevas economías de proximidad, emergiendo “centros/periferias” dentro de la ciudad. El crecimiento económico ocurre por un fenómeno de mayor intensidad en las centralidades. La ciudad de hoy se expande físicamente a mayor intensidad y variaciones de centralidad.

Economía urbana de la periferia

Para abordar la reestructuración territorial del ámbito urbano, en particular la economía de la periferia de la ciudad de México, podríamos auxiliarnos de dos niveles de observación analítica. El orden general corresponde al modelo nacional de política económica imperante y en éste la respuesta de la ciudad principal como un todo. El otro es el orden interno de la ciudad, donde la periferia manifiesta adecuaciones específicas.

En los cuarenta años de constitución, de los sesenta en adelante, respecto a la periferia podemos esquematizar la siguiente trayectoria: la primera etapa, en la cual la ciudad principal adquirió dominio económico nacional en un entorno de mercado cerrado, donde ésta fue abierta nacionalmente con un proceso espacial expansivo y su periferia, dependiente en la segunda etapa, del modelo de apertura de mercados nacionales, la ciudad principal se dinamizó por segmentos económicos pujantes bajo un proceso espacial parcelado intensivo

en sus relaciones tanto en el nivel intraurbano como en el internacional y con ello la periferia tomó rumbos y papeles económicos variados.

En el orden interno, y en un primer momento, todo se ubicaba en el centro, conformado por lo administrativo, lo político y lo económico. Aquí la periferia es la parte de los límites de la ciudad con porciones de actividad de uso agrícola que se interna a manera de un borde zig-zag al área urbana continua, aunque en este límite pueden combinarse actividades industriales, de abasto y servicios al consumidor. En todo caso la imagen de periferia se asocia con el desorden urbano y una economía tradicional pobre. En la actualidad, el panorama de los cambios en la economía reporta un límite urbano aún menos claro, la actividad ahí ubicada lo mismo es de carácter moderno que tradicional; ello forma distintas periferias, porque la lógica de la competitividad en cuanto al uso del suelo se expresa bajo proximidad y centralidad a manera de múltiples subcentros que pueden estar en el límite o más allá de él.

Por su parte F. Godard comenta respecto a

la cuestión de las relaciones entre el centro y las periferias, [se da] en la medida en que estas relaciones ponen en juego los conceptos de trabajo y de hábitat, las diversiones y el consumo. A partir de estas constataciones aparecen algunas interrogantes sobre la concepción unipolar o multipolar de las aglomeraciones (Godard, 1998).

En este orden de ideas, el segundo proceso es el que avanza por la lógica de la competitividad, lo que no quiere decir integración social y económica ni para la ciudad ni en la periferia, sino una mayor distinción socioeconómica entre periferias.

En un contexto poco preciso de lo productivo-competitivo, en cuanto a mercado de consumidores diferenciados (pero mercado al fin), distinguimos el nuevo mercado de la economía urbana abierta. Surge, así, una dinámica económica en la(s) periferia(s), cuya naturaleza es la proximidad económica, social y de tipo de consumo, aunque diferenciada por segmentos de mercado y alcance del consumo. Existen dos tipos distinguibles de periferia económica: la de alta competitividad y la del consumo de sobrevivencia y ambas han cambiado su posición geográfica en la ciudad; la primera es puntual, mientras la segunda se disemina. Desde luego, se trata de ambos extremos de los tipos de periferias, pues existen otras con sistemas productivos más o menos integrados.

Además, en relación con la historia urbana y económica de la ciudad de México, seguimos habitando la ciudad histórica, la industrial, la de los servicios

y las comunicaciones. La coexistencia de estos modelos —a veces integrados, otras en tensión o ruptura— genera tanto comodidades como problemas. La coexistencia de múltiples funciones y actividades es algo que distingue a la estructura urbana actual.²

La constitución de una ciudad cada vez más extensa, a veces integrada y a veces no, que al mismo tiempo se presenta como internamente dividida en sistemas productivos intraurbanos y con variantes en su definición, parece constituir conceptualmente lo que en Geografía se define como archipiélago. El término en el contexto de la conformación física urbana hace referencia al conjunto de ciudades islas dentro de la ciudad grande o mar. Por tanto así como hay varias economías urbanas en la ciudad, también se constituyen varias “territorialidades económicas” y centralidades competitivas.³

En particular, la Ciudad de México reporta diferencias en su periferia. Rápidamente se puede agrupar en periferia que se articula a las exigencias de la economía urbana actual, por sus mercados de consumidores de ingresos medios y altos; ofrece localización competitiva para el surgimiento de centros y ejes comerciales, modelo seguido por la globalización económica. En la otra periferia, constituida en mercado de consumidores de bajos ingresos, se aplican estrategias diferenciadas de comercialización y de producto. Adelante se amplían ambas modalidades. Los planteamientos actuales caminan sobre la necesidad de estudiar las diferencias de las unidades problemáticas de reciente conformación en la ciudad.

Estrategias de acumulación de las actividades

Se examinan los municipios mexiquenses considerados metropolitanos de la Ciudad de México.⁴ El hecho de separar las unidades administrativas del

² Respecto a cómo estudiar actualmente la ciudad en sus nuevos procesos, N. García sugiere que “Hablar de las re-totalizaciones de esta megalópolis en estas décadas de desintegración urbana es un desafío fuerte ... que conducen a pensar por una parte, la ciudad como fragmentos disgregados, y por otra, como conjunto multicultural de procesos que se intersectan. Más que optar entre un pensamiento moderno que interpreta los hechos desde totalidades preconstituidas y un pensamiento posmoderno que sólo habla de fragmentos, quizá el desafío sea entender la tensión entre la unidad que se desarma y las retotalizaciones de lo urbano...” (García, 1998:24).

³ Con el afán de explicar la nueva forma del crecimiento urbano, han aparecido conceptos como *edge city* (citado por Friedmann, 1997), “mancha de aceite” (Ducci, 1998), “poli-centrismo” (Cicollella, 1998), se mantiene el de crecimiento por “centralidad” (Sassen, 1999) y un sistema de “archipiélago” citado por de Mattos, 1998).

⁴ Los municipios considerados por Negrete (1995).

conjunto de la ciudad es una necesidad de distinción estrictamente analítica, toda vez que se trata de una dinámica empalmada en otra mayor, esto es, la periferia es continuidad física de un mercado más amplio. Por ello adquiere una función en la nueva etapa de acumulación productiva de la economía urbana y también en la nueva etapa de la expansión de la ciudad. Dichos municipios son considerados la parte del territorio que cuenta con la nueva economía, por tanto puede ser que la actividad se ubique en el centro o cabecera municipal, o bien sobre las avenidas o ejes carreteros que atraviesan al municipio.

Las actividades económicas consideradas en el estudio marcan pautas de organización y reflejan estrategias nuevas de mercado, como comercio moderno, servicios financieros y seguros, servicios especializados, servicios hoteleros y de restaurante, comercio y servicio automotriz, servicios misceláneos, servicios de entretenimiento de comunicación, de educación, y de salud (cuadro 1).

Todas las actividades seleccionadas se presentan en la periferia, sólo que algunas de ellas son las encargadas del dinamismo, porque existen en mayor número en la estructura económica, tienen comportamientos diversos dependiendo del grado de aglomeración económica; por la diversificación de los mercados especializados o la concentración urbana, lo que refleja que dependen de distintos segmentos de consumidores y de la infraestructura urbana e infraestructura vial existente. Las actividades en orden de importancia y de acuerdo con los mercados son:

1. En el grupo del comercio destacan las tiendas comerciales, que se encuentran en todos los municipios estudiados,⁵ aunque con grados de concentración variados. Se ubican bajo estrategias distintas, por ejemplo, en el municipio de Nezahualcóyotl lo hacen con tamaños medios, pero se distribuyen en gran número sobre el entramado de las avenidas, en el caso del municipio de Naucalpan, las tiendas son de mayor tamaño, pero actúan bajo la estrategia de proximidad económica. Las tiendas comerciales son las primeras en explorar los mercados de las periferias, ellas son flexibles en las estrategias comerciales, tanto por la variedad de productos que ofertan como por las posibilidades crediticias que dan a los consumidores; su expansión se respalda en el *stock* que cuentan las cadenas comerciales.

⁵ Del conjunto de municipios metropolitanos no fue posible cubrir el total, quedando fuera de estudio siete de ellos, por falta de tiempo y recursos, lo cual no afecta la interpretación.

2. Dentro de los servicios financieros, los bancos reflejan mayor avance. Se encuentran en todos los municipios y su aparición esta asociada al tipo de dinámica comercial y de servicios, por lo que básicamente obedecen a la lógica de proximidades económicas y de centralidad comercial. Por ejemplo, Tlalnepantla, Naucalpan y Ecatepec.
3. Entre los servicios especializados, destacan los bufettes de asesoría jurídica, escritorios públicos y despachos contables, ellos se encuentran en casi todos los municipios, aunque su expansión se asocia a la dinámica económica del entorno, al avance de las actividades administrativas y financieras (Ecatepec), y a la consolidación de la expansión urbana (Nezahualcóyotl y Chimalhuacán).
4. Los servicios asociados a la atención de la salud se encuentran en casi todos los municipios, la mayor presencia se asocia con aglomeraciones económicas consolidadas y modernas. Sin embargo, son importantes en mercados regionales, por ejemplo, Zumpango y Texcoco.
5. Los restaurantes, pizzerías y cafeterías se encuentran en casi todos los municipios, pero ellos son más dinámicos en aglomeraciones económicas y donde existe mayor concentración de población, por ejemplo, Naucalpan, Tlalnepantla y Nezahualcóyotl.
6. Los centros e institutos de educación están presentes en casi todos los municipios pero son más dinámicos en mercados regionales, como Texcoco y Zumpango y en alta densidad poblacional, como Nezahualcóyotl.
7. Los servicios automotrices y las llanteras surgen sólo en mercados consolidados, por ejemplo, Naucalpan, Ecatepec y Tlalnepantla. La agencia automotriz, por su parte, tiene localización regional cuando atiende la demanda de otros estados y micro local, cuando atiende al entorno metropolitano en el que se ubica, por ejemplo Cuautitlán Izcalli, Naucalpan y Coacalco. Las gasolineras se encuentran en casi todos los municipios, pero la mayor presencia se asocia a la intensidad del tránsito regional, al micro local y, desde luego, a la densidad del parque privado de automóviles, por ejemplo, Ecatepec, Cuautitlán y Coacalco. Estos servicios tienen la misma estrategia de mercado y, por ello, se ubican en ejes carreteros económicos dinámicos.

8. Los servicios de telefonía sólo se ubican en aglomeraciones económicas modernas y consolidadas, por ejemplo, Naucalpan, Ecatepec y Cuautitlán Izcalli.

CUADRO 1
ACTIVIDAD ECONÓMICA EN LA PERIFERIA MEXIQUENSE DE LA
CIUDAD DE MÉXICO. 1999

<i>Actividad</i>	<i>Total</i>	<i>Participación</i>
<i>A. Comercio</i>		
1. Plazas comerciales	42	1.58
2. Supermercados	46	1.74
3. Tiendas comerciales	588	22.19
4. Venta de artesanías	5	0.19
5. Medicina y productos naturistas	10	0.38
<i>B. Servicios</i>		
<i>b.1. Servicios financieros y seguros</i>		
1. Bancos	216	8.15
2. Aseguradoras	15	0.57
3. Casas de cambio	17	0.64
4. Asociaciones financieras no bancarias	18	0.68
<i>b.2. Servicios especializados</i>		
1. Asesoría jurídica, bufetes, escritorio público y contables	208	7.85
2. Notarías	18	0.68
3. Asesoría especializada a las empresas	21	0.79
4. Servicios computacionales	39	1.47
5. Despachos de diseño, arquitectura y constructoras	48	1.81
6. Inmobiliarias y bienes raíces	31	1.17
7. Cámaras de comercio e industriales	2	0.08
8. Paquetería, mensajería, carga y transportación	64	2.42
9. Agencia de viajes y autobuses	44	1.66

continúa

CUADRO 1
ACTIVIDAD ECONÓMICA EN LA PERIFERIA MEXIQUENSE DE LA
CIUDAD DE MÉXICO. 1999
(CONTINUACIÓN)

<i>Actividad</i>	<i>Total Participación</i>	
<i>b.3. Servicios hoteleros y de restaurante</i>		
1. Restaurante, cafetería y pizzas	172	6.49
2. Hoteles	39	1.47
<i>b.4. Comercio y servicio automotriz</i>		
1. Agencia automotriz	65	2.45
2. Servicio automotriz y llanteras	149	5.62
3. Gasolineras	91	3.43
<i>b.5. Servicios misceláneos</i>		
1. Servicio fotográfico y video	25	0.94
2. Centro de copiado	3	0.11
3. Panificadora y pastelería	6	0.23
4. Lavandería y tintorería	11	0.42
5. Helados	30	1.13
<i>C. Servicios de entretenimiento</i>		
1. Salas de cine	27	1.02
2. Teatro y museo	8	0.30
3. Centro recreativo y de esparcimiento	15	0.57
4. Centro cultural o auditorio	15	0.57
5. Video club	28	1.06
6. Discoteque y salones para eventos sociales	28	1.06
<i>D. Servicios de comunicación</i>		
1. Telefonía	108	4.08
2. Televisión por cable y vía satélite (incluye radiodifusoras)	32	1.21
3. Prensa	2	0.08
<i>E. Servicios de educación</i>		
E. Servicios de educación	163	6.15
<i>F. Servicios de salud</i>		
F. Servicios de salud	200	7.55
<i>Total</i>	<i>2 649</i>	<i>100.00</i>

Fuente: trabajo de campo docente los días 1, 2 y 3 de marzo de 1999.

*Cuantificación somera de las actividades.

Al parecer la organización de la economía en los municipios metropolitanos del oriente de la entidad se define por dos aspectos. Primero, por la densidad de la población; el tamaño de la población y la densidad habitacional parecen definir la dinámica local y el tipo de centro económico con el que cuentan, ya que la periferia ofrece toda una gama de consumidores. Segundo, por la presencia de la carretera; las carreteras que conectan la periferia con el Distrito Federal, juegan un papel fundamental en el patrón de acumulación de la nueva economía.

Aquellas localidades que son atravesadas por una carretera, generalmente presentan varios tipos de centros: el cívico-administrativo; algunas avenidas con importante actividad comercial, y la carretera que se convierte en el eje más dinámico. La diferencia entre localidades está definida por el grado de integración física al Distrito Federal, esto es, las mejor comunicadas reportan combinación entre modalidades de centro. En cambio, con menor integración, son los ejes carretero y comercial los que definen la economía local y aquí el centro cívico pierde importancia. Sin embargo, en estas localidades, de menor integración, la carretera permite relación funcional e interdependencia con localidades mejor dotadas. Las carreteras se convierten en el eje donde se ubica la economía con una multiplicidad de actividades de localización competitiva.

La mejor expresión de proximidad y centralidad económica la constituye el eje que contiene un gran número de plazas comerciales y centros de competencia. La zona de plazas aglutina, a su vez, tiendas comerciales, diferentes firmas de bancos, diversos tipos de restaurantes, variedad de comida rápida, distintos servicios de diversión y entretenimiento, diferentes *boutiques*, entre otros giros. Como otra forma de competencia están los centros integrados sólo por tiendas departamentales, bancos, restaurantes y *boutiques*, entre otros. La combinación de centros y plazas constituyen hoy la máxima centralidad de la economía urbana de la periferia competitiva.

Sin embargo, las economías de proximidad más representativas son de dos tipos: a) las que ocurren por la combinación de giros y de tiendas comerciales, por ejemplo, Elektra, Hecalli, Tanda ahorro, la presencia del mercado municipal y la terminal de autobuses. Si los giros son más especializados y más diversificados se constituye en proximidad y centralidad económica, lo cual indica alta jerarquía de la diversidad, y b) las que compiten con un mismo giro, el caso de los bancos que reflejan competencia entre ellos, de modo que se ubican las firmas unas junto a otras dentro o alrededor de plazas comerciales, o generan su

propio centro de bancos; es el caso de Cuautitlán Izcalli. La estrategia del banco Bital es igual que sus similares, pero además se localiza en zonas habitacionales.

Las periferias de la economía

Las categorías del comercio y los servicios, según el tipo de actividad económica dominante, pueden quedar planteadas de la siguiente manera:

1. *Actividad económica tradicional.* Se dedica al comercio cotidiano y servicios que atienden la demanda diaria de los pobladores; tiene lugar en establecimientos pequeños y de cobertura local. No cuenta con actividades de mayor inversión o con la presencia de firmas que pertenezcan a cadenas.
2. *Actividad económica de incipiente modernidad.* Se trata de una economía dominada por la actividad tradicional, tanto del comercio como de los servicios y escasamente existen algunas tiendas comerciales o bancos. Ello implica un tipo de inversión distinta a la existente y requiere de un mercado mínimo para emprender negocios.
3. *Actividad económica semimoderna.* Es una estructura donde la dinámica local es significativa, tanto en el comercio como en los servicios, lo que genera la suficiente aglomeración de mercado y permite el surgimiento de nuevas inversiones en giros especializados y para mercados de consumidores diversos. Es una estructura que combina lógicas de oferta y demanda comercial y de servicios, tanto tradicional como moderna, sólo que ésta última en menor proporción.
4. *Actividad económica moderna y competitiva.* Es una estructura que aprovecha la consolidación de la aglomeración económica que surge bajo posibilidades de diversificación y de especialización de los giros del comercio moderno y servicios especializados. Son inversiones con estrategias de fuerte competencia en la forma de operación, que desarrollan lógicas de proximidad en su emplazamiento territorial para ampliar la captación del mercado de consumidores.

El patrón espacial de la nueva economía de la periferia mexiquense respecto a la Ciudad de México se presenta variado. Existen comportamientos claros de

expansión económica competitiva, definidos por los ejes carreteros donde se localizan las estrategias de competencia del comercio y los servicios; es el caso de la localización poniente y centro norte. También el avance de actividades modernas se monta en cabezas regionales que caminan bajo una lógica combinada entre tradicional y con grados de modernidad en las estructuras locales, lo que se observa en el norte, nororiente y suroriente. Los patrones, a su vez, están determinados por la existencia de una “vía” de multiplicidad económica o un “centro” de la economía regional precedente. No obstante, se identifican grupos de municipios de acuerdo con la presencia o no de las actividades promotoras de la nueva economía, su ubicación geográfica en la zona metropolitana y la forma en que se encuentran articulados a los ejes carreteros. Así, de acuerdo con los tipos de actividades económicas y el patrón espacial, se constituyen cinco periferias mexiquenses (cuadro 2):

- a) Periferia poniente. Es un segmento del territorio de estudio, caracterizado por presentar la mejor dotación de actividades diversificadas de alta especialización y competitivas, por ello se califica como *periferia con economía moderna*. Los ejes económicos son boulevard Ávila Camacho, Periférico Norte y la conectividad con la autopista México-Querétaro, y la carretera Naucalpan-Cuajimalpa, como las vías más importantes.
- b) Periferia norte. Constituye una región propia con Zumpango como centro, mayoritariamente de estructura tradicional, pero inicia el surgimiento de ciertas actividades, aunque en forma incipiente. Aquí el centro regional combina su base con mayor número de actividades modernas, por ello se califica como *periferia de economía de tradicional a incipiente presencia de competitividad*. Ello se debe a que el eje que soporta economía es de menor importancia para el mercado regional y para la competencia que exige la economía; es el caso de la vía López Portillo, a través de la cual ella logra una dinámica más local.
- c) Periferia nororiente. Constituye una región propia con Texcoco como centro, caracterizada por una estructura tradicional, en cuyo centro de región se polariza entre tradicional y con actividades modernas; situación que se califica como *periferia de economía tradicional*. Se encuentra atravesada por la carretera Federal México-Texcoco, eje de baja competitividad económica, pero que refuerza la conectividad regional de Texcoco y allí aparecen dichas competencias.

- d) Periferia centro nororiente. Se caracteriza por una polarización significativa, es decir que presenta actividades de especialización modernas y también existen porciones importantes de territorio con estructura tradicional, lo cual la identifica como el caso de *periferia con economía segmentada en pobre y también con competitividad*. Se encuentra atravesada por tres ejes de alta competitividad económica y regional; Zaragoza, Periférico Norte y la autopista México-Pachuca, y de manera secundaria una parte de la carretera México-Texcoco; en conjunto refuerzan el papel regional de la competitividad en la metrópoli.
- e) Periferia suroriente. Constituye una región propia con Chalco como centro, presenta una estructura entre predominantemente tradicional con presencia de actividades modernas, es también una *periferia segmentada y pobre*. El peso de actividades de la nueva competitividad es puntual en la estructura local y la atraviesa la autopista México-Puebla, pero en ese tramo la carretera no presenta competitividad.

La mayor concentración de la actividad moderna, de proximidades económicas y el alcance del mercado de consumidores de todos los niveles de ingreso, han dotado de diversificación a las periferias poniente y centro nororiente, principalmente al primer grupo (los municipios de Cuautitlán Izcalli, Naucalpan, Tlalnepantla y Huixquilucan y luego a Ecatepec, Coacalco y en parte Nezahualcóyotl), lo cual constituye un mercado regional periférico, ello facilitado por la buena comunicación a través de las vías, ejes y autopista. Sin embargo, el avance de la competitividad y de las estrategias de acumulación deja de lado a otras periferias, las cuales se integran cuando alguna firma comercial o de servicios aplican estrategias más flexibles para los consumidores de bajos ingresos.

CUADRO 2
CATEGORÍA ECONÓMICA Y TIPO DE PERIFERIA

<i>Periferia</i>	<i>Actividad económica tradicional</i>	<i>Actividad económica incipiente</i>	<i>Actividad económica semimoderna</i>	<i>Actividad económica moderna</i>
<i>a. Periferia poniente</i>				
Cuautitlán Izcalli				X
Tlalnepantla				X
Naucalpan				X
Huixquilucan				X
<i>b. Periferia norte</i>				
Tepotzotlán		X		
Melchor Ocampo	X			
Zumpango			X	
Cuautitlán		X		
Tultitlán		X		
Tultepec	X			
<i>c. Periferia nororiental</i>				
Chicoloapan		X		
Texcoco	X			X
Chiconcuac	X			
San Mateo Atenco	X			
Tezoyuca	X		X	
<i>d. Periferia centro nororiental</i>				
Chimalhuacán	X			
La Paz	X			
Nezahualcóyotl	X			X
Ecatepec	X			X
Coacalco	X			X
<i>e. Periferia suroriental</i>				
Valle de Chalco Solidaridad	X		X	
Chalco	X			X
Ixtapaluca				X

Fuente: elaboración propia, marzo de 1999.

La economía de la periferia pobre o con una estructura sin posibilidad de competir o de integrarse—constituida por algunos municipios agrupados en las periferias nororiente, centro nororiente y suroriente— presenta dos características: 1) Se deriva del desempleo estructural acumulado, se debe también al dinamismo de las unidades económicas pequeñas con alta facilidad de entrada a la fuerza de trabajo desplazada y no incorporada en los nuevos procesos técnicos productivos. Con la caída del empleo en el área central urbana, por esta vía se desplaza a la economía menos productiva a la periferia. 2) La organización productiva se caracteriza por ser intensiva en fuerza de trabajo y actividades de escasa agregación de valor; son procesos con baja relación capital/trabajo; baja o nula relación tecnología/trabajo; baja calificación/proceso; y escasa variedad de producto, con alcance de mercado territorialmente limitado.

La economía de la periferia pobre se constituye por una homogeneidad en sus actividades, por atender a un mercado de consumidores con nivel de adquisición semejante y demanda de productos y un alcance espacial cercano. Esta economía tiene un dinamismo impulsado por la entrada continua de la población al ámbito de las unidades económicas de competidores. Aunque existe alta interacción del consumo, ello no implica diversificación de mercado, producto o alcance. Esto es que si bien se incrementa la oferta para el consumo, ella se frena cuando llega el momento de la sobreoferta, en la medida que el consumo no tiene el mismo ritmo.

Ahora la exclusión productiva ha *sitiado* a la fuerza de trabajo en la periferia pobre, con una economía homogénea en el siguiente sentido: "... diversificación económica para la supervivencia diaria extensamente homogénea." Se encuentra en la etapa de territorialidad económica, toda vez que es clara la segregación económica en la medida que se observa una ruptura con el (los) centro(s) de competitividad del comercio y los servicios especializados ahora ubicados en torno a esta periferia.

Al referirse a la economía vallechalquense D. Hiernaux, dice:

Lo que produce esta economía, reproduce y posiblemente acumula, es la formación de un territorio, de una forma territorial que posibilita su sostenimiento pacífico dentro de una sociedad dominada por grupos hegemónicos que buscan su exclusión. Por ello, la meta, la misión principal de esta economía no es la producción de bienes, de condiciones de vida —aunque no se eluda la necesidad de ellos—, sino la producción de los elementos que permitan la supervivencia, la continuación de la existencia misma y de la presencia en el todo que es la metrópoli (Hiernaux, 1995).

Este proceso de exclusión económica constituye un enorme sector social cuya posibilidad es la economía tradicional que, en términos espaciales, invade la ciudad: un panorama extendido en toda la ciudad con escasas “manchas de modernidad”.

La periferia económicamente pobre es extensa, sobre ella se implantan los “centros comerciales” con múltiples formas empresariales de integración que, a manera de red y flujos de competencia comercial con sus similares, excluye el entorno económico donde se asienta y es de escasa productividad, pero socialmente necesaria. Sin embargo, aparecen formas de enganche imperceptible en esa nueva proximidad.

Las economías de las periferias, en el contexto del nuevo modelo espacial de ejes dinámicos, se encuentran beneficiadas por la accesibilidad que ellas presentan, sobre los ejes carreteros económico-productivos basan su mejor desempeño. Bajo este modelo, quedan excluidas las periferias que se han desarrollado como regiones económicas con lógicas internas.

Conclusiones

1. Parece que se desborda el Distrito Federal, el proceso es claro, lo hace bajo la modalidad de expansión de proximidades económicas sobre los ejes carreteros; previa maduración de la aglomeración urbana, se arriba a otra etapa del proceso urbano.
2. La polarización —espacial y productiva— es el proceso más dinámico de la reestructuración de la economía urbana de la periferia.
3. El mercado persigue a los consumidores, más precisamente la búsqueda de la acumulación económica se dirige a las concentraciones de consumidores, es el caso de la Ciudad de México, de la cual han desbordado todos los segmentos y estratos de ingresos a la periferia, por lo que la estrategia económica ha trasladado la caza de ellos a las periferias.
4. El territorio municipal presenta disputas en la consolidación de su centro; por un lado, el centro cívico administrativo y, por otro, el centro/eje comercial. Dentro del territorio municipal dichos centros enfrentan tensiones, dado que las funciones del centro cívico, ubicado en la cabecera, pierde importancia porque ahora las funciones rectoras son

comerciales y se localizan en los ejes carreteros portadores de las nuevas estrategias de centralidad económica.

5. Se trata de una “modernidad vistosa”, porque la nueva economía se ubica en lugares más transitados, de mejor acceso, de mayor encuadre visual; detrás del “eje aparador” es casi imposible encontrar actividad, porque no compite, por tanto tenemos un eje de múltiples imágenes y señales.

Bibliografía

CICCOLELLA, P.J., 1998, “Territorio de consumo. Redefinición del espacio en Buenos Aires en el fin de siglo”, ponencia presentada en el *IV Seminario Internacional de la RII*, Colombia.

CUERVO, G., L.M. y Josefina González, M., 1997, *Industria y ciudades en la era de la mundialización (1980-1991)*, Tercer Mundo Editores, col. Ciencias, CIDER, Colombia.

DUCCI, M.E., 1998, “Santiago, ¿una mancha de aceite sin fin? ¿qué pasa con la población cuando la ciudad crece indiscriminadamente?”, en revista *Eure*, vol. XXIV, núm. 72, Instituto de Estudios Urbanos/Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile.

FRIEDMANN, J., 1997, “Futuros de la ciudad global. El rol de las políticas urbanas y regionales en la región Asia-Pacífico”, en revista *Eure*, vol. XXIII, núm. 70, Instituto de Estudios Urbanos/Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile.

GARCÍA, C. N., 1998, (coord.) *Cultura y comunicación en la ciudad de México*, UAM-Ixtapalapa, ed. Grijalbo, México.

GODARD, F., 1998, “Algunos aspectos en juego en el futuro de nuestras ciudades”, en *Ciudades 37*, enero-marzo, RNIU, Puebla, México.

HIERNAUX N., D., 1995, *Nueva periferia, vieja metrópoli: el Valle de Chalco*, UAM-Xochimilco, México.

HOYOS, C., G., 1998a, “Reestructuración productiva urbana en las ciudades de México y Toluca”, en *Quivera, Revista de Estudios Territoriales*, año 1 núm. 1, enero de 1999, Fapur-Ceplat-UAEM, Toluca.

HOYOS, C., G., 1998b, “Economía urbana de la periferia vallechalquense. El caso de Chalco-Solidaridad”, ponencia presentada en el *Primer Simposio de Estudios Vallechalquenses*, septiembre, UAM-X-H. Ayuntamiento del Valle de Chalco Solidaridad, Edo. de México.

NEGRETE, S., M. E., 1995, “Evolución de las zonas metropolitanas en México”, en C. Garrocho y L. L. Sobrino (coord.), *Sistemas metropolitanos. Nuevos enfoques y perspectiva*, El Colegio Mexiquense y Sedesol, Zinacantepec, México.

SASSEN, S., 1999, “Globalization and Telecommunications: Impacts on the Future of Urban Centrality”, ponencia presentada en el *Congreso Mundial Metrópolis 1999*, 16-19 de marzo, Barcelona, España.