

BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA



FACULTAD DE ECONOMÍA LICENCIATURA EN ECONOMÍA

LA POLITICA DEL FONDO METROPOLITANO EN PUEBLA-TLAXCALA: 2012-2022.

TESIS:

PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO EN ECONOMIA.

PRESENTA:

PATRICIA NAVA FABIAN

DIRECTOR DE TESIS:

DR. Lorenzo Salgado García.

H. Puebla de Z. a 16 de octubre, 2023.

DEDICATORIAS

A Dios quien ha sido mi guía y mi fortaleza durante todo mi proceso académico.

A la BUAP, quién me abrió las puertas de su casa por tantos años y que me ha permitido llenarme de conocimiento y experiencias.

A mis padres Ernestina Fabian Bello y Pascual Nava Islas, quienes, pese ya no estar presentes, me han servido como motivación y soporte en todo este proceso. Agradezco infinitamente a ellos por siempre apoyarme en todos mis objetivos y por darme las herramientas necesarias para poder continuar con mis estudios.

A mi hermana, Estela Nava Fabian, por sembrar en mí la sed del conocimiento y desde muy pequeña motivarme a siempre elegir estudiar sobre otra cosa.

A mi hermana, Maribel Nava Fabian, quién ha sido mi compañera en toda esta travesía y que resulta ser mi mayor motivación para culminar este y todos los siguientes procesos que vengan.

A mis amigos, a Julia, a mi actual pareja Mario y a todos a aquellos que han participado de una u otra manera para que yo pueda lograr estar aquí.

A mi asesor de tesis, el Dr. Lorenzo Salgado García, quién dedico tiempo y paciencia para que este proyecto resultara.

Índice

Introducción

Capítulo 1. Preámbulo metodológico

- 1.1 Justificación
- 1.2 Marco teórico
- 1.3 Pregunta de investigación
- 1.4 Objetivo general
 - 1.4.1 Objetivos particulares
- 1.5 Hipótesis
- 1.6 Metodología

Capítulo 2. Antecedentes de los fondos metropolitanos México

- 2.1 La formación de las metrópolis en México
- 2.2 Evolución de la población en México
- 2.3 Comportamiento de las actividades económicas en las metrópolis

Capítulo 3. El desarrollo de la cuarta zona metropolitana

- 3.1 La formación de la cuarta zona metropolitana
- 3.2 Las actividades económicas de la ZMC Puebla-Tlaxcala
- 3.3 Indicadores de bienestar social

Conclusiones

Bibliografía

Introducción.

En las ultimas cinco décadas, la población de México ha cambiado radicalmente, su proceso evolutivo ha disparado las cifras estadísticas; desde 1940 hasta 1960, podríamos tener un primer periodo de lento crecimiento poblacional, entre otras cosas por la relativa estabilidad económica y planes de planificación familiar que funcionaron de una forma eficiente. En el período de 1960 hasta 1980, la tasa poblacional aceleró el crecimiento, la explosión fue enorme, de tal forma que en el sexenio 1976-1982, se fortalecieron los programas sociales para la planeación urbana y de la población, en este período se había llegado a los 80 millones de habitantes. Posteriormente a ello, la tasa se manejo un poco más moderado hasta llegar a los 132 millones de habitantes, combinado de un conjunto de factores como la migración hacia el país del norte al pasar de 10 millones a 22 millones de habitantes, de los cuales solo el 50 % esta legalizado; un segundo elemento es la variación o inestabilidad del de la relación pesos dólar, que provoca un mayor ingreso para las familias del país.

Desde la década de los 80's, los fondos o el fondo metropolitano, inicio su destino como una política pública o como un proyecto de parte del Estado mexicano para la atención de las metrópolis o los problemas que se ya se manifestaban en las grandes ciudades como consecuencia del acelerado crecimiento urbano. Así, las ciudades intermedias pasaron a ser protagonistas de las grandes ciudades hasta convertirse en grandes metrópolis como es el caso de Puebla que forma parte de la cuarta zona metropolitana de la ciudad de Puebla – Tlaxcala (ZMCP-T), que hasta el momento la constituyen 18 municipios del Estado de Puebla y 22 municipios del Estado de Tlaxcala, por esta razón el fondo metropolitano es fundamental para la atención de los problemas de saneamiento y desarrollo sustentable urbano regional.

Por lo tanto, la tesis, esta constituida por tres capítulos, de los cuales el PRIMERO, aborda el proceso metodológico teórico acerca del tema del fondo metropolitano, el SEGUNDO, describe el comportamiento de la población del país, de los estados y de las metrópolis, para dar paso al capítulo TERCERO, el cual analiza el comportamiento de los fondos metropolitanos, de manera específica la cuarta zona metropolitana de la ciudad de Puebla- Tlaxcala.

Capítulo 1. Preámbulo metodológico

1.1 Justificación

La presente investigación se enfocará en analizar el comportamiento del Fondo Metropolitano Puebla-Tlaxcala, ya que considero existe un gran número de personas interesadas en el desarrollo urbano a nivel nacional en comparación con quienes muestran interés por hacer análisis regional y urbano.

Dar seguimiento al comportamiento del fondo metropolitano, nos dará pauta para darnos cuenta de las oportunidades y necesidades que tiene la metrópolis estudiada, además, durante el camino esperamos detectar deficiencias cometidas en la implementación de proyectos financiados con recursos del fondo, esto nos ayudara a plantear propuestas certeras que ayuden con el correcto desarrollo urbano de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala (ZM P-T).

Considero a la urbanización, en conjunto con el crecimiento poblacional, como un fenómeno de orden mundial. El cual se ha expandido en gran escala, en el cual se encuentra inmenso, un gran número de personas y una gran proporción de territorio ocupado.

Sin embargo, es importante una verdadera planificación del desarrollo urbano, la toma de malas decisiones sobre el financiamiento de recursos ha acarreado una serie de problemas, tanto en área económica como en la ecológica; los cuales al pasar del tiempo se han ido agravando y de no encontrarse la manera de frenarlos, seguirán avanzando, teniendo consecuencias fatales tanto para nuestro planeta como para la ciudadanía.

Una investigación a nivel regional nos va a permitir maneras más eficientes, que se adecuen a las necesidades de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala (ZMP-T), cada metrópoli cuenta con áreas de oportunidad de acuerdo con su espacio geográfico. Además, tiene representantes los cuales respaldan el cómo se distribuyen los recursos; estos últimos operan con respecto a lo que consideren mejor para la metrópoli y sus intereses. Es decir, existen ciertos componentes que la convierten en única en su análisis.

La metrópoli no puede, ni debe ser comparada con cualquier otra, más es necesario buscar sus áreas de oportunidad, cuáles puede desarrollar y cuáles le serán más difíciles de desarrollar, sin embargo, son necesarias para el crecimiento de la metrópoli. De esta manera se elegirán adecuadamente sus proyectos de infraestructura, movilidad y ordenamiento, los cuales busquen ser sostenibles y sustentables, pero sobre todo sean adecuados para desarrollo de la metrópoli Puebla-Tlaxcala.

Al seguir el comportamiento del Fondo Metropolitano por diez años, buscamos cuestionar los proyectos que fueron financiados con los recursos otorgados, analizar con la información disponible, los beneficios que estos traen a la sociedad poblana y tlaxcalteca. De no traer beneficios, o su caso, resultará perjudiciales, se procederá a ver si la planeación fue la adecuada, o encontrar las razones por las cuales estos no han tenido el impacto esperado.

No obstante, considero que hacer una investigación de un periodo reciente, será de gran ayuda para analizar la realidad. Si bien es cierto, el Fondo Metropolitano no nace hace 10 años, mucho menos empieza como una iniciativa que va dirigida a la zona estudiada, en la actualidad es un recurso que es concedido a la zona metropolitana y tiene gran impacto a nivel socioeconómico, ya sea en movilidad, infraestructura o cualquier tipo de financiamiento en el cual se tenga por objetivo central el desarrollo urbano y regional, por lo cual su análisis, así como su evaluación deber tener estar en constante seguimiento.

Es por ello, que me doy a la tarea de revisar como se ha comportado el Fondo Metropolitano en un marco de diez años hacia atrás, con ellos busco promover la información que se tiene de desarrollo regional y urbano, además de poder aportar sobre iniciativas que estén a favor de desarrollo y permitirme opinar sobre las que considere no tienen un impacto objetivo en ellas.

Estudiar de fondo al fondo metropolitano, me permitirá abrir el panorama de nuevas investigaciones personales, además entablar la posibilidad a quién este interesado en la investigación urbana y regional, si así lo desean, tomen de referencia este trabajo y se planteen la posibilidad de hacer trabajos en los cuales sea de interés el desarrollo metropolitano Puebla-Tlaxcala; o bien de otra región, pero, el cual sea de ayuda tomar esta investigación como motivación.

La elección de mi temporalidad, se debe principal mente a dos razones:

En primero lugar, el Fondo Metropolitano actualmente es un fondo el cual se encarga de financiar proyectos de infraestructura, movilidad o cualquier otro proyecto de inversión que tenga por objetivo impulsar la conectividad económica, las capacidades productivas, mitigar vulnerabilidad y riesgos por desastres naturales, así como incentivar la consolidación urbana y aprovechar las ventajas competitivas del funcionamiento ya sea regional, urbano o económico.

Este trabajo enlaza un periodo reciente y culmina su valoración en la actualidad, lo cual sirve para poder nuestra realidad presente, además de sembrar las raíces para continuar analizando de manera crítica y consiente el camino que seguirá los recursos, así como el mismo desarrollo de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala.

La segunda razón, durante estos 10 años, hacia 2019, se presenta uno de los sucesos más impactantes para la humanidad, tanto en materia de salud como de economía, la cual no trajo solo cambios estructurales a nivel global, y por lo tanto cambio la manera de vivir, pensar y hacer, no solo en ámbito global, también a nivel regional. Un suceso histórico como a la pandemia por SARS-COVID-19 no solo cambia la perspectiva general del presente, sino también la del futuro.

Es necesario revisar con cuidado esta etapa en nuestro estudio, ya que un suceso de tal magnitud genera nuevas necesidades en la sociedad, por lo cual lo debemos mirar como un nuevo punto de partida, en cual la

Creó que analizar la manera en la que se ha manejado el área administrativa regional nos dará pie a nuevas maneras del hacer, estamos en una etapa muy difícil, en la cual es necesaria una transformación radical en la administración de los recursos disponibles, se necesitan nuevos proyectos que se apeguen con el ahora, pero que al mismo tiempo piensen en el futuro de ciudadanía y del planeta, nada mejor qué cuestionarse de nuestro pasado y al mismo tiempo aprender de las malas de decisiones.

Buscamos que los nuevos proyectos sean viables y apegados con la realidad actual, proyectos con voz de sustentables, que apoyen a resolver una crisis ambiental, pero al

mismo tiempo deben tratar de sanar los problemas que trajo el sistema capitalista. Lo se busca, en encontrar soluciones, pero sin tener que creas afectaciones en otros lados.

Un ejemplo de ellos, la movilidad, es necesario replantear la manera en la que se mueven los ciudadanos en la metrópolis, sin afectar sus tiempos y penan sado en nuestro planeta, no solo priorizar la ciudanía sino su habitad.

El desarrollo actual debe ser planeado de manera meticulosa, los recursos no deber ser gastados para que la ciudad se embellezca, más bien debe ser planteada en función de un correcto desarrollo, sostenible a largo plazo. No se puede tener objetivos en lo que se pinte el desarrollo perfecto y tener realidades que sea alejadas de lo se plantea.

Esta investigación tiene el fin de ser critica en función de la información con la que se cuente, además promete ser el principio de un a análisis al que me gustaría continuar en mis grados siguientes. Considero que hacer una investigación para el área regional nos enfrentara a tener problemas en cuanto a la información disponible, sin en cambio considero que con base a lo que se pueda llegar a encontrar podemos llevar a cabo un análisis el cual me permita ser critica para con el trabajo y poder identificar las deficiencias por la cuales el desarrollo propuesto no ha sido paralelo a los resultados de desarrollo esperados en la metrópoli Puebla-Tlaxcala.

1.2 Marco teórico

El proceso de urbanización aparecer con la formación del capitalismo mundial, y con la era de la industrialización, este se puede definir de la siguiente manera: “Un proceso que concentra a la población y las actividades en las ciudades, lo que conlleva cambios no sólo demográficos, sino también económicos, culturales, haciendo parte de las políticas de Estado.” (Bottino R, 2009: 3p.).

En su formación también aparecen una serie de problemas para los cuales es necesario el papel del gobierno como interventor. Como dice Zamora “el crecimiento de las zonas metropolitanas supone el surgimiento de problemas públicos como saneamiento, contaminación, seguridad pública, movilidad, ordenamiento territorial, empleo y competitividad por mencionar sólo algunos, cuya solución implica un imperativo de gobernanza metropolitana. Es decir, de la coordinación y colaboración de diversos

actores, tanto gubernamentales como no gubernamentales, a partir de redes.” (Zamora C., 2020 :10p.).

La urbanización significo una alta concentración de personas viviendo en ciertas zonas, a las cuales se les denomina, ciudades; sin embargo, al incrementarse el número de personas viviendo en dichas zonas, no tardaron en aparecer los problemas, lo cual implicaría, buscar una nueva manera de organizarse en el ámbito económico, político, administrativo y social. Además de ser necesaria la intervención de instituciones encargadas de vigilar la manera en la que se estaba llevando a cabo tal organización, esto se lograría por medio de una coordinación entre gobierno e instituciones en la cual su eje motor se concentrara en promover y vigilar el desarrollo urbano de la zona.

La urbanización a nivel nacional se gestó a gran escala, según la SEMARNT, hasta el año 2018, la distribución de las zonas urbanas está constituido de la siguiente manera:

“El Sistema Urbano Nacional (SUN) está formado por 401 ciudades: 74 zonas metropolitanas, 132 son conurbaciones y 195 centros urbanos mayores de 15 mil habitantes, donde residen 92.6 millones de personas, poco menos de tres cuartas partes de la población nacional.” (SEMARNAT, 2018)

En su conjunto, el 95 % de la población nacional forman parte del proceso de urbanización, con un total de 401 ciudades, de las cuales 18.45% pertenece a áreas metropolitanas, el 32.91 % pertenece a conurbaciones y el resto, con un 48.62 % a centros urbanos. Esto implica que solo un 5% de la población no per tener activamente en el proceso de urbanización.

Sin embargo, no todos los espacios mostraron la misma escala de desarrollo. Las características con las cuales contaban cada zona urbana, así como la manera en las que estas se aprovecharon, permito que ciertas zonas urbanas tuvieran mayor auge económico y cobraran mayor relevación en el ámbito nacional.

Las metrópolis son áreas que almacenan grandes poblaciones, además en su interior encontraremos una mayor variedad de actividades económicas comparadas con zonas urbanas con un menor índice de desarrollo, sin embargo en la metrópolis se gesta gran parte del crecimiento y desarrollo nacional, al mismo, son estas mismas ciudades, las

cuales almacenan la mayor cantidad de problemas, arreando graves consecuencias para quienes habitan en ellas, entre algunos tener el desempleo, pobreza, desigualdad entre la distribución de los ingresos, entre muchos otros.

Al ser cada vez más las actividades que se ofertaban dentro de estas zonas, la cantidad de personas atraídas a vivir en los alrededores creció. Provocando que las metrópolis crecieran hacia los lados en población y espacio.

Si bien existen zonas metropolitanas que cuentan con zonas geográficas definidas por sus límites estatales, como por ejemplo la zona metropolitana de Monterrey o la de Toluca, las cuales zonas están ubicadas dentro un solo estado. Existe ciertas zonas, por ejemplo, la metrópoli Puebla-Tlaxcala, las cuales de acuerdo a su ubicación y al libre tránsito que les confiere la nación, tiene relaciones económicas y administrativas muy estrechas, lo cual hace imposible la delimitación a una sola entidad. Como se señala “Hoy una gran ciudad se expande más allá de su área administrativa original, llegando a los espacios de otras ciudades, conformando una gran área metropolitana, que escapa a la administración de la misma, con problemas como recaudación de impuestos, infraestructuras y mantenimiento, por lo que definir una ciudad por su administración se hace prácticamente imposible” (Bottino R, 2009: 3p.).

Áreas metropolitanas como la que está conformada por los estados de Puebla y Tlaxcala, además más colindar geográficamente, estas asociadas con diversos factores económicos, políticos y administrativos, por lo cual es de vital importancia que sus gobiernos e instituciones trabajen de manera conjunta, con programas y proyectos, con el fin de lograr el desarrollo conjunto de las dos zonas. De no ser así manera el desarrollo no compartido acarrearía efectos negativos en una u otra población, además la posibilidad de perder posibilidades de crecimiento para quienes habitan en ella.

Sin embargo, se crea la necesidad de crean organismo los cuales encargaran de crear mecanismo bajo los cuales se busque mitigar los efectos negativos de una creciente urbanización preocupándose por un correcto desarrollo regional, a podría definirse como:

“El desarrollo regional es un concepto inherente a la transformación de las regiones. Un proceso y un fin en las tareas de administración y promoción del crecimiento y el

bienestar del país. Como concepto se refiere a cambios cualitativos en los planos económico, político, social, ambiental, tecnológico y territoriales que suceden dentro de las unidades político administrativas del territorio nacional, por lo que el desarrollo regional se asocia a cuestiones tales como el incremento de la producción y el progreso técnico, las tareas de gobernabilidad y la disputa por el poder político en las entidades territoriales, la distribución del ingreso, la preservación de los recursos y del medio ambiente en general y la organización territorial de la sociedad que habita en las mismas.”(Delgadillo M. et al., 2001: 8p.).

Pero el desarrollo regional puede ser llevado a cambio bajo fondos que serán otorgadas con el fin de atender diversas problemáticas que aquejen a la ciudadanía. El Fondo metropolitano es un programa creado en 1998, los legisladores federales le asignaron una partida presupuestal en el Ramo 23 Provisiones Salariales y Económicas. (Secretaría de Finanzas y Administración,2018: 11p.).

Este es encargado de conceder recursos a las zonas metropolitanas del país, con el fin de contribuir con el desarrollo urbano y regional, con proyectos, acciones, estudios, inversiones de infraestructura, equipamiento, transporte o cualquier otro medio que no tenga fondos de financiación, pero que promueva el crecimiento entre los cuídanos y la región.

La ubicación geográfica en la que se encurtan los estados Puebla y Tlaxcala, hacen que sus relaciones económico-administrativas se interrelación de tal manera que resulte muy complejo analizar sus variables de desarrollo urbano por separado. Por lo cual aparece la creación del Fondo Metropolitano Puebla-Tlaxcala, pero antes de adentrarnos más al tema es de gran importancia cual mencionar algunos aspectos relevantes de la zona:

Según integrantes del interinstitucional para la delimitación de zonas metropolitanas, secretaria de desarrollo agrario, territorial y urbano (SEDATU); consejo nacional de población (CONAPO) y el instituto nacional de estadística geografía e informática (INEGI), la zona metropolitana se considera como la cuarta más grande del país, antecedida por el Valle de México, Guadalajara y Monterrey. Compuesta por 39 municipios, de los cuales 19 pertenecen al estado de Puebla y 20 al estado de Tlaxcala,

la metrópoli tiene una población de 2 941 988 habitantes. (SEDATU, CONAPO E INEGI, 2018: 15p.).

La importancia de la metrópolis Puebla-Tlaxcala comenzó en incremento hacia el año 2004, gracias al a el documento “Delimitación de Zonas Metropolitanas de México”, el cual fue realizado por la Secretaria de Desarrollo Social, el Consejo Nacional de Población y el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, fue aquí que se declaraba oficialmente como zona metropolitana, además de establecer que dicha zona contaba con 23 municipios, 10 de los cuales pertenecían al estado de Puebla y el resto al estado de Tlaxcala. (SEDESOL, CONAPO E INEGI, 2004: 11p.).

” Fue el año 2005, y derivado de la importancia del crecimiento metropolitano en nuestro país, que los legisladores federales le asignaron una partida presupuestal en el Ramo 23 Provisiones Salariales y Económicas. (Secretaría de Finanzas y Administración, 2018: 11 p.).

El alcance del Fondo Metropolitano se ha ido incrementando y se ha ido incorporando a un mayor número de zonas metropolitana. Incluida la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala.

La implementación del Fondo inició en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) en 2006, pero la ZMPT accedió a los recursos hasta 2008 (Moreno, 2010: 32-34 P), mientras que el Consejo para el Desarrollo Metropolitano de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala fue instalado hasta 2009. (Secretaría General de Gobierno, 2009).

Si bien es cierto que la existencia del Fondo Metropolitano parece una esperanza para el desarrollo urbano y regional, no puede garantizar que, en su aplicación, el funcionamiento del mismo será eficiente.

Para garantizar su efectividad, son necesarias evaluaciones, que coordinen y califiquen la manera en la que se está manejando el recurso, al mismo tiempo quién está a cargo de la distribución de estos fondos debe garantizar confianza a la ciudadanía y a las instituciones a cargo de las evaluaciones.

Pero no solo eso, además son pertinentes, evaluaciones, donde se exponen las necesidades, así como las áreas de oportunidad que tiene el área metropolitana Puebla-Tlaxcala, esto con el fin de mejorar los recursos brindados.

Es por ello, que de suma importancia la generación de evidencia respalda en una base legal, que permita a la ciudadanía verificar donde se están aplicando los recursos otorgados, misma que sustenta en el Sistema de Evaluación del Desempeño (SED) de la Administración Pública Estatal y para los fines de fiscalización a los que anualmente son sujetos los recursos del Gasto Federalizado por parte de instancias como la Auditoría Superior de la Federación, la Secretaría de la Función Pública, la Auditoría Superior del Estado de Puebla, entre otras.(Secretaría de Finanzas y Administración,2018: 11 p.).

“La evaluaciónes fundamenta en los artículos 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 85 fracción I, 110 fracciones I, II y VI de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 54 y 79 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental; 7 fracción VIII y 29 fracción VIII del Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2017; en los que se establece que el ejercicio de los recursos de los fondos de aportaciones y demás recursos federales que sean transferidos a las entidades federativas, debe ser evaluados por organismos independientes especializados en la materia” (Secretaría de Finanzas y Administración,2018: 11p.).

“El gasto público estatal comprende las erogaciones por concepto de gasto corriente, gasto federalizado, inversión física y financiera, así como los pagos de pasivos o deuda pública, que realicen en cumplimiento a la normativa de índole estatal referente a la evaluación del gasto público y establecida en los artículos 108 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla” (Secretaría de Finanzas y Administración,2018: 11p.).

Si bien las evaluaciones son respaldas con base legal, creó en la necesidad de hacer una relación critica de las necesidad que tiene la metrópoli Puebla-Tlaxcala, de los resultados reales de los proyectos financiado con base del Fondo Metropolitano, hacer un estudios riguroso en el cual nos conste que las evaluaciones y sus objetivos son los mejores y además armar un grupo de propuestas en las cuales se abunden de respuesta

asertivas que conduzcan con un apropiados desarrollo regional y urbano, pero además se adecuen a las necesidades reales de la metrópoli, así como a las condiciones sociales, económicas y económicas de la nación.

1.3 Preguntas de Investigación.

- a) Como funciona el fondo metropolitano en el periodo de estudio.
- b) Cuáles son los problemas estructurales del funcionamiento del fondo metropolitano
- c) Cuál es la relación del FM. Con la ZMCP-T.

1.4 Objetivo general

Analizar el comportamiento que tiene el Fondo Metropolitano Puebla-Tlaxcala en el periodo que comprende de 2012 a 2022.

1.4.1 Objetivos particulares

- Examinar si los recursos otorgados por la federación están siendo usados de manera pertinente para el desarrollo urbano y regional de estado.
- Evaluar los objetivos planteados por el Fondo Metropolitano coinciden con los resultados obtenidos para la metrópoli Puebla-Tlaxcala

1.5 Hipótesis.

Si el Gobierno aumenta los recursos económicos al fondo metropolitano, entonces es posible atender los problemas metropolitanos de Puebla-Tlaxcala.

1.6 Metodología.

Fundamentalmente vamos hacer uso del método sintético, analítico y/ o revisión de material bibliohemerografico. Para llegar al método descriptivo del problema.

Capítulo 2. Antecedentes de los fondos metropolitanos México

2.1 La formación de las metrópolis en México

La existencia de las metrópolis en México se ha venido dando en conjunto con el proceso histórico de la sociedad, resultado de la evolución construida paulatinamente desde muchas décadas atrás a nivel global.

La metropolización tiene alcances sociales y económicos en el ámbito de lo regional; tal fenómeno tienen su origen en la implantación del capitalismo mundial y la industrialización de espacios que hasta ese momento eran puramente agrícolas.

La industrialización y el surgimiento de la urbanización son dos procesos estrechamente relacionados. “Más particularmente, la industrialización ha sido comúnmente tomada como la fuerza que origina las grandes aglomeraciones urbanas” (Schore, 1961, p. 229 citado por Garza, 1980, p.74)

Al inicio del capitalismo competitivo la industria naciente tiende a implantarse fuera de las ciudades, por su requerimiento de fuentes de energía, materias prima y reservas de mano de obra. Tan pronto como el desarrollo tecnológico permitió romper la fijación geográfica, se modificó el patrón inicial de localización y la fijación geográfica, siendo de la esta manera que la industria pudo establecerse en los centros urbanos feudales que constituían el mercado, la fuente del tal, la residencia de burgueses y dirigentes, la reserva de mano de obra, la concentración de medios de producción en general. De esta forma, las ciudades desempeñan un papel importante en el desarrollo de la industria y permitieron una mayor movilidad de localización a las empresas. Fue a partir de este momento que la industria crearía sus propios centros urbanos. (Garza, 1980, p.75)

La industrialización y el desplazamiento de la agricultura por actividades secundarias y finalmente terciarias, provoco la migración de un gran número de personas de centros rurales a urbanos; esperando con ello obtener mejores condiciones de vida para ellos y

su familia. Sin embargo, finalmente dicho fenómeno termino provocado un mayor incremento de la población en algunas zonas más que en otras.

El incremento acelerado de la población en ciertos espacios geográficos, ocasiono la incorporación de nuevas localidades a la ciudad, también llamados municipios periféricos, formando de esta manera nuevas unidades, que serían más grande en territorio y población. Sin embargo, pero a todo este proceso, las funciones administrativas y políticas más importantes de la zona metropolitana se seguirían llevando a cabo en las ciudades centrales.

Con el nacimiento de las zonas metropolitanas, la nueva dinámica urbana nacional se enfrentaría a nuevos retos, lo que implicaría la creación de nuevas políticas e instrumentos de alcance regional que permitirían visualizar a las unidades de estudio como zonas urbanas interconectadas; no solo espacial, sino económica, social y políticamente. De esta manera no solo se lograría mejorar la dinámica regional, sino de manera indirecta incidir en mejorar el desarrollo nacional.

Sin embargo, para que esto sucediera sería necesario, en primer lugar, llevar a cabo una correcta planificación territorial, partiendo de definir el concepto zona metropolitana. Este a su vez, construido a partir de una exhaustiva búsqueda por delimitar los criterios que constituyen el existir de las metrópolis.

La ausencia de información por parte de instituciones nacionales, sobre el estudio de la formación metropolitana, dificulto la construcción, delimitación y conceptualización de estas áreas. Esto provoco que las instituciones e investigadores dieran definiciones partiendo de sus métodos de análisis basados principalmente en cómo se comportaba el fenómeno urbano y metropolitana en otras naciones.

Esto solo acabo haciendo aún más confuso el funcionamiento del fenómeno metropolitano, dificultando la búsqueda de mecanismos que se ajustara y que contribuyeran al desarrollo regional metropolitano.

Sin embargo, no solo en esta investigación, sino en todas aquellas en cuales se pretende comprender el origen y desarrollo general en las zonas metropolitanas o en efecto interesarse en una en particular (tal como el caso de la presente investigación

con la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala) se deberá llevar a cabo un estudio riguroso y analítico de la formación de zonas metropolitanas en México y concientizarse que la causa principal entre las discrepancias entre una definición y otra, son causadas por el reciente surgimiento del fenómeno y sus componentes.

Entre algunas definiciones que sería importante destacar tenemos la que describen Negrete y Salazar (1993, p.125 citado CONAPO, INEGI Y SEDESOL, 2004)

“El termino zona metropolitana se acuñó y desarrollo en Estados Unidos a partir los años veinte del siglo pasado y se utiliza la mayoría de las veces para referirse a una ciudad “grande” cuyos límites rebasan los de la unidad político-administrativa que originalmente la contenía; en el caso de México, dicha unidad es el municipio. (p.9)

Siendo la definición de Negrete y Salazar un punto de partida, no solo para las primeras conceptualizaciones del término zona metropolitanas, sino para toda una nube de nuevos conceptos necesarios para explicar de mejor manera el comportamiento, el funcionamiento y desarrollo de las zonas metropolitanas,

Entre algunos de nuevos conceptos surgidos a partir de tratar de explicar la formación de zonas metropolitanas, tenemos: flujos de desplazamientos, modalidades de acceso al suelo, lógicas de su ocupación y utilización, entre otro. (Ugalde, 2007, p.445)

Términos que serían claves para diferenciar a zona metropolitana de un área urbana. Tal como lo planteo Unikel en los años setenta. Este nos estable la clara diferencia entre área urbana y zona metropolitana, argumentando que son dos formas distintas para definir y delimitar el fenómeno urbano.

“Para él una zona urbana es definida como: la ciudad misma, más el área contigua edificada, habitada o urbanizada con usos del suelo de naturaleza no-agrícola y que, partiendo de su núcleo, presenta continuidad física en todas direcciones hasta que sea interrumpido en forma notoria por terrenos de uso no-urbano como bosques, sembradíos o cuerpos de agua. Mientras que La zona metropolitana es considerada como una extensión territorial que integra unidades político administrativas adicionales a la que constituye la ciudad centra, es ligeramente mayor que el área urbana y está formada por municipios completos. Además de que esta contiene población periférica que viven en

localidades mixtas o rurales, distantes a varios kilómetros del límite externo del área urbana (Unikel, 1976, p.118)

La diferenciación de ambos términos permitió que años más tarde importantes autores cuantificaran aquellas áreas que cumplían con los patrones establecidos para pertenecer o no a la categoría de zona metropolitana. Por términos operativos, los autores diferían en el número de zonas fue así como empezaron a darse las primeras delimitaciones acompañas de un respectivo un conteo numérico de áreas a nivel nacional.

María Eugenia Negrete y Héctor Salazar (1986, p.99 citado por INEGI, CONAPO Y SEDESOL, 2004) delimitaron 26 zonas metropolitanas, los cuales hablan de una segunda fase de expansión física de la ciudad y de ampliación de su radio de influencia en la cual se genera la sub-urbanización y aparecen nuevos centros de trabajo y de concentración de servicios dentro del área urbana. Si en este proceso la ciudad absorbe una o más unidades político-administrativas a su alrededor, aparece una zona metropolitana (p. 11)

Años después, Jaime Sobrino (1993, p. 129-133 citado por INEGI, CONAPO Y SEDESOL, 2004)

“Identificó 37 zonas metropolitanas para 1990, a través de dos ejercicios: uno gráfico, de contigüidad e integración de áreas metropolitanas y otra estadística” (p.11). Más tarde el Consejo Nacional de población (1997 citado por INEGI, CONAPO Y SEDESOL, 2004) definió “31 zonas metropolitanas en el país para 1995”. (p.13)

Entre algunos de los criterios operativos tomados en cuenta y por los cuales hay variaciones en los conteos numéricos de áreas metropolitanas tenemos: la población económicamente activa ocupada en otras actividades que no fueran agrícolas, la densidad de la población, tasa de crecimiento demográfico, nivel en que se encontraban urbanizadas, la distancia que existía del centro de la ciudad a los municipios periféricos, los desplazamientos de población ocupada entre municipios de residencia y de trabajo, entre otros.

En un primero momento estos criterios no resultaron tan funcionales dado que numéricamente no se tomaban en cuenta los mismos patrones de medición. De hecho,

por una larga temporada los estudios del fenómeno seguían discrepado uno de los otros, lo cual causaba con función de cuál sería el número real de zonas metropolitanas en el país.

Dos delimitaciones que no encajan, pero que son de suma importancia para la formación de las zonas metropolitanas tenemos las dadas por CONAPO e INEGI. En cuanto a CONAPO (1997, citado por INEGI, CONAPO Y SEDESOL, 2004), esta nos dice:

“En la década de los noventa, el CONAPO, por su parte, definía como zona metropolitana al conjunto de dos o más municipios que contenían dentro de sus límites una ciudad de 100 mil o más habitantes, y cuya población y actividades productivas presentaban características socioeconómicas predominantemente urbanas, medidas a través del porcentaje de población que residía en localidades mayores de 15 mil habitantes, el porcentaje de población económicamente activa ocupada en actividades no-agrícolas y el porcentaje de producción manufacturera.” (p.13)

Mientras tanto “INEGI definía como área metropolitana a la unión física de dos o más localidades censales de diferentes municipios, donde al menos una de ellas tenía una población de 50 mil o más habitantes” (INEGI, CONAPO, SEDESOL, 2004, p.12)

Para las dos instituciones, una zona metropolitana se refiere a la unión de un municipio central y un número de municipios periféricos indeterminado, los cuales deben contener, para un caso, 100 mil personas o más en su conjunto, municipio central con periféricos. O para el segundo caso, 50 mil o más personas únicamente en un municipio ya sea periférico o central.

El número de población que idéntica a una zona metropolita de una que no lo es, es uno de los criterios más importante al momento de delimitar un área metropolitana de una que no lo sea, estos ayudasen a poder apreciar con mayor claridad la dinámica de crecimiento de la población entre cada periodo y establecer planificación sobre su expansión demográfica y económica.

Esto no fue de mayor importancia, hasta una serie de años después. Para el siglo XX surge un especial interés por entender el origen y desarrollo de las zonas metropolitanas en México. Pero esto se da en gran medida a dos grandes razones.

El primero, dado al acelerado incremento de zonas metropolitanas, que para ese momento ya rebasaba las treinta unidades estas unidades empezaron a visualizarse como un fenómeno expansivo. Y en segundo lugar las implicaciones económicas, sociales y políticas que implicaba la existencia de las mismas y lo que podía este significar si estas seguían creciendo de la manera que hasta ese momento lo estaban haciendo.

Sin embargo, fue gracias a este interés el que permito que el fenómeno metropolitano fuera adquiriendo mayor importancia en las elites sociales y gubernamentales y gracias esto hubiera cada vez un mayor porcentaje de interesados en su análisis.

Siendo esta manera que 3 importantes instituciones (INEGI, CONAPO, SEDESOL) empezaran a interesarse en dicho tema.

Por su parte el INEGI, empezó delimitando “las zonas metropolitanas del país a partir del tamaño de las localidades censales y su relación de contigüidad física, apoyándose del Marco Geoestadístico a nivel municipal, de localidad y de área geoestadística básica (AGEB) urbana”. (INEGI, CONAPO, SEDESOL, 2004, p.12)

Con base a esos elementos, definía como área metropolitana a la unión física de dos o más localidades censales de diferentes municipios, donde al menos una de ellas tenía una población de 50 mil o más habitantes. (INEGI, CONAPO, SEDESOL, 2004, p.12)

“Para el año 2000, INEGI con base a sus criterios identificó un total de 32 zonas metropolitanas, comprendidas por 205 municipios”. (INEGI, CONAPO, SEDESOL, 2004, p.13) Mientras que “El CONAPO identificó y delimitó de manera preliminar un total de 42 zonas metropolitanas para 2000, formadas por 243 municipios y tres localidades” (INEGI, CONAPO, SEDESOL, 2004, p.13)

Poe su parte, para el año 2003, CONAPO formuló una nueva propuesta de delimitación de zonas metropolitanas, en los que incluía criterios de tamaño, conurbación

entre localidades de dos o más municipios, criterios de integración funcional relacionados con desplazamientos de población ocupada entre municipios de residencia y de trabajo, así como criterios de carácter urbano de los municipios.

Años más tarde, Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) y el Consejo Nacional de Población (CONAPO) se integraron en una sola unidad, formando un grupo de trabajo encargado de formular una delimitación exhaustiva y sistemática de las zonas metropolitanas del país.

Surgido de la necesidad de contar con un referente territorial común en el que coincidan distintos objetivos y esfuerzos institucionales, para esto a cada una de le asigno un campo de trabajo. Para la SEDESOL, la conducción de la política nacional de desarrollo urbano y ordenación del territorio; para el INEGI, la generación de información estadística y geográfica relevante para la planeación del desarrollo; y para el CONAPO, la formulación de políticas que armonicen el crecimiento demográfico y la distribución territorial de la población con las exigencias del desarrollo sustentable. (INEGI, CONAPO, SEDESOL, 2004, p.14)

Un año más tarde, en 2004, CONAPO, INEGI Y SEDESOL presentan un trabajo conjunto llamado “delimitación de zonas metropolitanas en México, siendo este el primer esfuerzo por dar una definición formal del término zona metropolitana y que, al mismo tiempo, este constituya un precedente metodológico de referencia para que diferentes dependencias e investigadores puedan iniciar y continuar sus proyectos de investigación retroalimentándose del ese trabajo.

Durante ese trabajo se define a las zonas metropolitanas como:

“El conjunto de dos o más municipios donde se localiza una ciudad de 50 mil o más habitantes, cuyas funciones y actividades rebasan el límite del municipio que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a municipios vecinos predominantes urbanos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica” (CONAPO, INEGI, SEDESOL, 2004, p.12)

Al inicio de este trabajo, INEGI idéntica 32 zonas metropolitanas, CONAPO, 42 zonas metropolitanas y SEDESOL, 46 zonas metropolitanas. La unión de este conjunto da 55 zonas metropolitanas para el año 2000 y siendo este el número que aparece en este primer informe.

El trabajo sobre delimitación de zonas metropolitanas a cargo de estas tres instituciones se divide en cinco apartados, en el primero se presentan los antecedentes e importancia del fenómeno metropolitano en México, el segundo da un resumen de algunos trabajos de delimitación metropolitana más importantes a nivel nacional. En el tercero define el concepto de zona metropolitana y los criterios operativos. El cuarto describe el procedimiento metodológico seguido por el grupo de trabajo para identificar el conjunto de unidades que constituye el universo de zonas metropolitanas y posteriormente, las delegaciones y municipios que integran cada una de ellas. En el quinto se presenta la integración territorial, los mapas y los datos básicos de las 55 zonas metropolitanas.

Dada la importancia que tendía el trabajo publicado en 2004, para el año 2007 se presenta una nueva actualización y con base en la cartográfica y los resultados del II conteo de Población y Vivienda 2005, así como la revisión de las declaratorias y los programas de ordenación y desarrollo urbano de zonas conurbadas y zonas metropolitanas correspondientes, se contabiliza un incremento de 4 zonas metropolitanas quedando como resultado un total de 56 zonas metropolitanas.

Gracias a un cúmulo de factores tales como la construcción de grandes desarrollos habitacionales en los municipios periféricos, lo cuales indujeron la expansión urbana, incorporando nuevos territorios a la zona metropolitana el número de zonas metropolitanas incremento su número de 56 a 59 zonas metropolitanas para el año 2010.

Entre los factores antes mencionados, la consolidación del fondo metropolitano es uno de los que más destaca. Este es un programa presupuestario de gobierno federal y el primer presupuesto otorgado para financiar el desarrollo de estudios, planes, evaluaciones, programas, acciones, obras de infraestructura y cualquiera otro componente que contribuyera con el desarrollo metropolitana

La primera zona metropolitana en recibir los recursos por el Fondo Metropolitano fue la ZM- del Valle de México:

“Para el año 2006, se constituyó el fideicomiso para el Fondo Metropolitano de proyectos de impacto ambiental en el Valle de México” dentro del Ramo 23 (Provisiones salariales y económicas) del Presupuesto de Egresos de la Federación, con un monto de 1,006 millones de pesos (mdp) para dicho ejercicio.” (Auditoria Superior de la Federación, 2018, p.5)

En un inicio el fondo metropolitano solo fue dirigido para el Valle de México, para el 2008, el número de zonas metropolitanas incremento a 6 o 7, y a medida que han pasado los años, se han incorporado el número de zonas metropolitanas financiadas con recursos federales.

Desde la creación del fondo metropolitano el crecimiento demográfico de pequeñas, medianas y grandes ciudades ha ido en incremento, lo cual ha acarreado la aparición de nuevas zonas metropolitanas y la extensión hacia la periferia de las ya existentes. Lo cual implica mayor eficiencia en la asignación de recursos que contribuyan a mejorar la movilidad, la seguridad, el medio ambiente, la vivienda, la educación, la cultura, el deporte y desarrollo económico en las zonas metropolitanas.

La existencia del fondo metropolitano abrió el camino para buscar un mejor desarrollo económico en las zonas metropolitanas, sin embargo al día de hoy los sistemas de asignación de recursos para las zonas metropolitas resultan insuficientes y cada vez más obsoletos; es por ello que existe la gran necesidad de buscar soluciones en donde se involucre cada vez más el gobierno municipal, federal y nacional, con el único propósito de crear mecanismos que favorezcan a los diferentes sectores de la población.

2.2 Evolución de la población en México

El siglo XX se caracterizó por un incremento acelerado en la formación de zonas metropolitanas en México, esto provocado por un caluroso clima con sucesos como la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) entre México, Canadá y Estado Unidos de América; además de una serie de reformas económicas y políticas conocidas como el “Nuevo Modelo Económico” en el cual se incluyó la privatización de empresas estatales y la liberación de varios sectores de la economía.

La combinación de dichos factores, así como el proceso inicial de urbanización que se venía gestando décadas atrás, fueron los ganchos de oportunidad para que cada vez más localidades se solidificaran entre sí, formando nuevas entidades. Al pasar los años estas irían modificando su capacidad económica y demográfica para ir almacenando una cantidad cada vez mayor de población en su interior.

Durante este apartado nos encargaremos de estudiar el comportamiento en la dinámica poblacional en México, con el fin de construir las bases que nos permitan ir desarrollando un análisis más detallado de lo que implica para la economía nacional, la formación y desarrollo de zonas metropolitanas.

Como primer paso es necesario dedicar un breve espacio para hacer un análisis comparativo sobre el comportamiento en la dinámica poblacional a escala nacional en contraste con la dinámica poblacional a escala metropolitana, para cual nos ayudaremos de la tabla 1, la cual abarca el periodo de 1990 a 2015 (última fecha hasta la que se tiene actualización del número de zonas metropolitanas en México). Esta cuenta con 9 columnas que se encuentran distribuidas de la siguiente manera:

La primera columna nos muestra el año final correspondiente al periodo al que hace referencia los datos que se dan en las siguientes ocho columnas. En nuestra siguiente columna tenemos el total de zonas metropolitanas registradas dentro de territorio nacional al final de cada periodo presentado en la columna uno.

En nuestra tercera columna aparece el registro total de la población residiendo en México correspondiente a cada periodo. En cuarto lugar, tenemos el número total de

población que reside solo en zonas metropolitanas; adicional a ello aparece una quinta columna, la cual tiene como fin mostrar la proporción porcentual de la población ubicada en zonas metropolitanas con respecto a la población total nacional.

En seguida, se dividió a la población metropolitana por localidades, es decir en las siguientes tres columnas aparece el total de población que corresponde a localidades de 1,000,000 o más habitantes, 500 mil a 999,999 habitantes y de entre 499,999 a 50 mil habitantes, adicional a ello en la última columna aparece aquella población que no reside en una zona metropolitana, pero que si parte del total nacional del país.

Como resultados tenemos que para 1990, la República Mexicana tenía una población nacional total de 81 249 645 personas, de la cual 42,554,959 personas, (52.38% de la población total) vivía en alguna de las 37 zonas metropolitanas. Una década más tarde, el número de zonas metropolitanas incremento en 18, pasando de 37 a 55, la población total aumento a 97,483,412, mientras la población metropolitana incremento a 53, 293, 293, lo equivalente a un 54.67% de la población total.

Para el año 2005, el número de zonas metropolitanas incremento a 56, la población incremento en más de 5.7 millones de personas, dando un total de 103, 263, 388 personas, mientras tanta población que conformaba zonas metropolitanas correspondía a 54.67% de este total.

Para el año 2010, el número de zonas metropolitanas incremento a 59, su población total incremento en poco más de 9 millones de personas, dando un total de 112,336,538, casi el doble a comparación del periodo anterior, y en lo que corresponde a la población que radica en zonas metropolitanas tenemos que para finales del año 2005 la población equivalía a 56.05% del total nacional, mientras que para 2010, las zonas metropolitanas ocupaban el 62.46% pasando de 57,878,905 a 70,165,222 de personas.

Para 2015 la población incremento en poco más de 7.1 millones de personas, arrojando una población total de 119,530,753, de las cuales 75,082,458 pertenecían a las 74 zonas metropolitanas, mismas que representaban un 62.81% de una población total.

De acuerdo con la columna número cuatro construida en la tabla 1, en términos demográficos y de crecimiento poblacional las zonas metropolitanas han ido adquiriendo cada vez mayor espacio e importancia en el país. Para el año 2015 el porcentaje de población ocupado por personas residiendo en zonas metropolitanas ascendió a más del 60% del total de la población nacional.

Se puede observar que después del año 2005 y hasta 2015, la variación numérica de zonas metropolitanas en nuestro país fue mínimo, entre el año 2000 y 2005 el número de zonas metropolitanas incremento solo en una unidad, pasando de 55 a 56 y entre 2005 y 2010, creció en tres unidades, pasando de 56 a 59.

Sin embargo, para finales de 2015, las zonas metropolitanas tuvieron un incremento significativo en 15 unidades, quedando en 74; cifra hasta el día de hoy se mantiene como referencia, pero la cual se espera incremente cuando se dé a conocer la nueva actualización de zonas metropolitanas en México.

La urbanización se ha caracterizado por tener un crecimiento desigual dentro de las áreas urbanas, actualmente el total de la población es un elemento importante para distinguir a las zonas metropolitanas, razón por la cual en tabla número 1., de la fila 6 a la 9, la población se encuentra dividida de acuerdo a tamaño de su localidad.

En donde podemos ver que la población en 1990 tenía una distribución de la población descrita de la siguiente manera: 27,489,970 personas residían en localidades con 1,000,000 o más de habitantes, 9,110,635 habitantes en localidades de entre 500 mil y 999 999 habitantes y 5,954,354 para localidades de entre 499,999 y 50 mil habitantes.

Para el año 2000 la distribución en la población metropolitana incremento pasando a 34,009,175 para localidades con 1,000,000 o más de habitantes, 12,022,12 para localidades de 500 mil y 999 999 habitantes, mientras que para las localidades con población de entre 499,999 mil y 50 mil habitantes incremento a 7, 261,946.

En el año 2005, la población tenía un total de 36, 601, 562 habitantes para localidades de entre 1,000,000 o más de habitantes, 9,140,635 para localidades de entre 500 mil y 50 mil habitantes y 5,954,354 para localidades de 499,999 a 50 mil habitantes.

Para el año 2010, la población se distribuyó de la siguiente manera, 43,784,452 para localidades de entre 1,000,000 o más de habitantes, 16,521,500 para localidades de entre 500 mil a 999 999 habitantes y 9,859,270 para localidades de entre 499,999 y 50 mil habitantes.

Finalmente, para el año 2015, la población que residía en zonas metropolitanas tenía la siguiente distribución: 46,627,397 para localidades de entre 1,000,000 o más de habitantes, 17,892,903 para localidades de entre 500 mil y 999,999 habitantes y 10,562,158 para localidades de entre 499,999 y 50 mil habitantes.

Tabla 1. <i>Comportamiento de la población en México (1990-2015)</i>							
Año	Núm. de ZM en México	Población Nacional	Población de ZM	% de población metropolita na respecto al total nacional	Población de ZM dividida por su tamaño de localidad		
					1 000 000 o más Hab	500 000 a 999 999 Hab	De 499 999 a 50 000 Hab
1990	37	81,249,645	42,554,959	52.38%	27,489,970	9,110,635	5,954,354
2000	55	97,483,412	53,293,293	54.67%	34,009,175	12,022,172	7,261,946
2005	56	103,263,388	57,878,905	56.05%	36,601,562	13,456,460	7,820,883
2010	59	112,336,538	70,165,222	62.46%	43,784,452	16,521,500	9,859,270
2015	74	119,530,753	75,082,458	62.81%	46,627,397	17,892,903	10,562,158
							Resto del país
							38,694,686
							44,190,119
							45,384,483
							42,171,316
							44,433,460

Fuentes:

Para el año 1990 y 2000: SEDESOL, INEGI, CONAPO (2004) Delimitación de Zonas Metropolitanas de México

Para el año 2005 SEDESOL, INEGI, CONAPO (2007) Delimitación de Zonas Metropolitanas de México

Para el año 2010: SEDESOL, INEGI, CONAPO (2012) Delimitación de Zonas Metropolitanas de México

Para el año 2015: SEDESOL, INEGI, CONAPO (2015) Delimitación de Zonas Metropolitanas de México

En la última columna en nuestra tabla1 no muestra el resultado de aquella población que se obtiene de restar a la población metropolitana del total de población nacional, es decir a aquella población que pertenece a localidades que tienen menos de 49 999 habitantes, y que son en mayor parte áreas rurales pequeñas muy alejadas de las ciudades o espacios en donde las actividades primarias aún tiene mayor peso dentro sus economías locales.

Esta proporción de la población creció de 38,694,686 en 1990 a 44,433,460 para el año 2015. En 25 años, la población de estas pequeñas localidades ha mostrado pequeños cambios en comparación con el correspondiente crecimiento en la población nacional y el de las zonas metropolitanas.

Lo cual indica que los incrementos en la población total corresponden a cambios en la población metropolita, no a la población rural, implicando una expansión significativa de las ciudades, no solo en población sino en territorio. De esta manera de 2000 a 2020 las áreas urbanas han crecido 11.8 %, de 6,379 km² a 7,132 km².

La expansión territorial de las zonas urbanas, causada por el intensivo crecimiento poblacional de las ciudades y una intensificación en el crecimiento de espacios de vivienda, industriales y de recreación. Se vería traducido en incremento en el uso del suelo para la construcción de estos espacios, trayendo como consecuencia el incremento de tala de árboles, el consumo masivo de recursos naturales, degradación de la flora y fauna, entre otros.

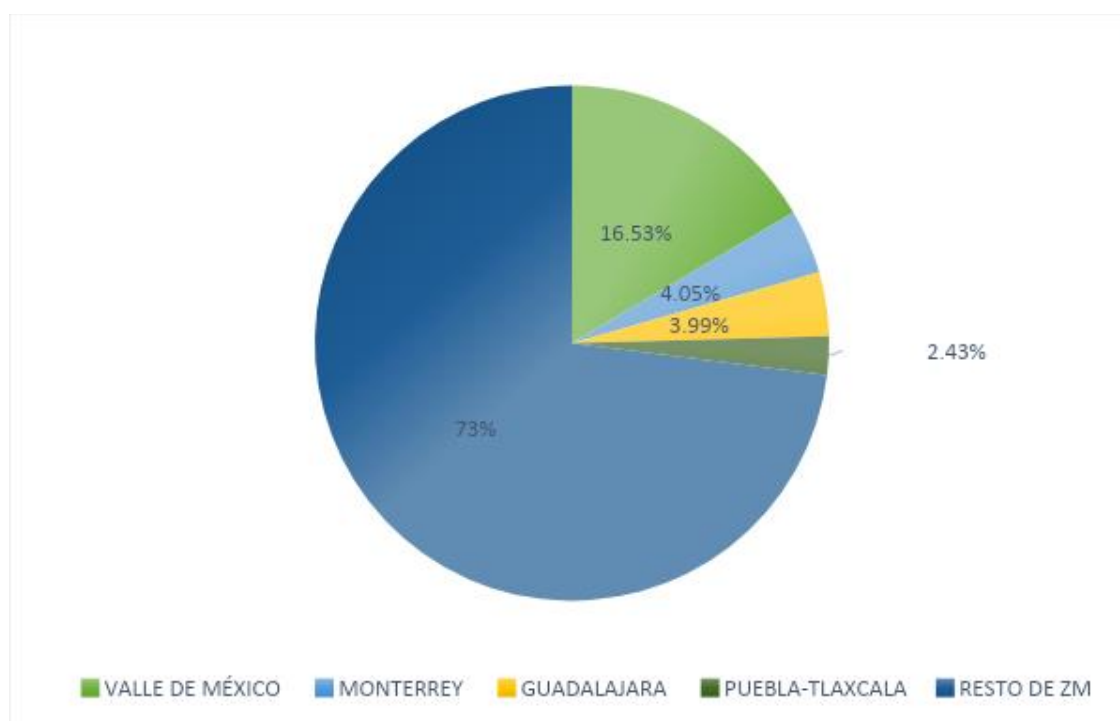
El desgaste ambiental aunado con incremento a la par que han creado la existencia de problemas sociales tales como el desempleo, la desigualdad económica, pobreza, han hecho ver a estas ciudades como instrumentos económicos poco sostenibles en el largo plazo.

En la actualidad resulta muy difícil revertir estos daños, sin embargo, es prudente comenzar a repensar los mecanismos actuales de operación metropolitana, con el fin de lograr mejorar las condiciones de vida de quienes viven dentro de ellas, sin que ello implique sacrificar aún más las condiciones ambientales de nuestro país.

Sin embargo, la falta de planificación que se ha dado desde décadas hace cada vez más alejada la probabilidad de mejorar las condiciones de vida de quienes viven dentro de zonas metropolitanas, más de aquellas en las cuales hay una mayor dinámica de crecimiento, como las ZM del valle de México, Monterrey, Guadalajara y Puebla-Tlaxcala.

Grafica 1.

Porcentaje de población ocupada por las cuatro principales zonas metropolitanas en México



Nota: Datos extraídos de Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (2022) Cuatro zonas metropolitanas, las más grandes Valle de México, Guadalajara, Monterrey y Puebla-Tlaxcala

Estas zonas metropolitanas tienen en su interior una dinámica de crecimiento poblacional mayor al resto del país, en la actualidad representan el 27% de la población total del país, este dividido de la siguiente manera: ZM del Valle de México con 21.8 millones, Monterrey con 5.3 millones, Guadalajara 5.3 millones, Puebla- Tlaxcala 3.1 millones. (Véase en la gráfica 1.)

La intensa dinámica de crecimiento que tienen, en suma, a la dinámica de terciarización en estas zonas, convierte a estas en punto claves para la producción económica nacional, la cual se ha venido traduciendo durante décadas en beneficios de pocos y desventajas de muchos.

En la actualidad y desde muchas décadas atrás la realidad metropolitana se encuentra fragmentada en dos polos opuestos, por una parte, encontramos a una pequeña parte de la población, la cual goza de buenas condiciones de transporte, educación y servicios (residente en su mayoría en zonas centro de las grandes ciudades) y por el otro lado a aquellos quienes se enfrentan ante la falta de servicios básicos, viviendas precarias y hacinamientos en barrios marginales o asentamientos, lo cuales conforman la mayor parte de población viviendo en zonas periféricas.

Dadas las condiciones de aquellos quienes viven en las zonas más marginadas limita su capacidad de desarrollo personal, lo cual hace mucho más difícil que tengan acceso a viviendas dignas, trabajos adecuadamente remunerados, obtención de servicios básicos y algunas otras condiciones indispensables.

Las personas en situación de pobreza no son resultado exclusivamente de la urbanización o la sub-urbanización, sino que además son complejo problema que tiene sus manifestaciones a nivel global e impactan el bienestar nacional.

“La mayor parte de las personas que viven en situación de pobreza en México viven en una zona metropolitana. Aunque el 36.7% de la población en zonas metropolitanas, vivía en situación de pobreza en 2020, esto represento el 51. 6% de las personas en situación de pobreza en el país”. (De los Cabos, 2022)

La pobreza no solo implica consecuencias negativas para quienes la padecen, sino también además incide negativamente sobre toda la sociedad, provocando una mayor tensión social, deteriorando la cohesión y el bienestar comunitario. Adicional a ello, afecta en la seguridad regional, generando un ambiente de desconfianza hacia sus gobiernos y hacia todos aquellos quienes lo rodean.

En respuesta a esta serie de problemas se crearon programas como el Fondo metropolitano que tiene como propósito central buscar el bienestar de la población

metropolitana y contribuir con el desarrollo regional otorgando recursos federales a las zonas metropolitanas para financiar obras públicas en beneficio de la comunidad.

Sin embargo, esto parece no ser suficiente, lo cual hace necesario llevar una acciones coordinadas y multisectoriales, que implique políticas públicas que promuevan la inclusión social y económica de personas en situación de pobreza, además de buscar garantizar el acceso a servicios básicos de calidad, empleo digno y salarios bien remunerados, además de fomentar la participación ciudadana en la toma de decisiones.

Es inevitable que tanto la población nacional como la población metropolitana incremente y con el ello el número de zonas metropolitanas; agravan los efectos negativos y repercutiendo directamente sobre la economía, la sociedad y el ecosistema. De no hacer nada al respecto, las consecuencias serán inevitables e irreversibles.

2.3 Comportamiento de las actividades económicas en las metrópolis

Desde la implantación de la industrialización en México las ciudades han resultado atractivos centros para el desarrollo económico, causando que se vea a estas como punto de atracción de mayores oportunidades en la generación de riquezas, inversión, empleo y valor agregado; tales variables traducidas de alguna u otra manera como bienestar social y económico.

En la actualidad las 74 zonas metropolitanas, hasta ahora existentes, son el conjunto de unidades productivas más importantes para el país, estas representan el 78% del PIB generado a nivel nacional, lo que corresponde 9,983,800 MDP. (IMCO, 2020).

Porcentaje generado gracias a la variedad de actividades productivas que se llevan a cabo dentro de su territorio. Entre las que destacan las siguientes actividades:

Industriales: Las zonas metropolitanas suelen albergar en sus espacios una gran cantidad de industrias, desde manufactura hasta producción de bienes y servicios. Se sabe que esta área ha sido la base de crecimiento urbano desde hace ya, unas décadas. Además de que genera una gran cantidad de empleos.

Comercio: Las zonas metropolitanas albergan una gran cantidad de tiendas de todos tipos y tamaños, grandes plazas comerciales y establecimiento de servicios en los cuales se hace venta al mayoreo y menudeo.

Área que pertenece al sector terciario, y que en los últimos años se ha convertido en una de las ramas que da mayor movilidad económica da a las zonas metropolitanas junto con el sector servicios.

Servicios y servicios financieros: Las zonas metropolitanas suelen contar con un gran número de instituciones financieras, tal como: bancos, compañía de seguros y fondos de inversión. Además, cabe destacar que en la actualidad este es uno de los sectores más importantes para el funcionamiento del actual sistema económico.

Además de los servicios financieros, dentro de las zonas metropolitanas se ofrece un gran número de servicios, tanto profesionales, como contadores, ingenieros,

administradores, arquitectos, médicos, servicios de transporte, plomería, limpieza doméstica, entre muchos otros.

Tecnología y comunicaciones: Este entra en la clasificación de servicios, sin embargo, esta es una rama que tiene gran relevancia en la movilidad y la capacidad de traslado y comunicación de los cuídanos metropolitanos.

Además de que las áreas metropolitanas se han caracterizado por ser centros de innovación y desarrollo tecnológico por lo cual encontraremos un gran número empresas de tecnología y telecomunicaciones.

Turismo: Pese a que se pudiera pensar que las ciudades tienen centros de atracción turística de poco interés, las cuatro áreas más dinámicas del país son consideradas áreas de intensa actividad turística, siendo así que:

“las cuatro principales zonas metropolitanas (económicamente hablando) del país: Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara y Puebla, recibirán a más de 9 millones de turistas nacionales y extranjeros, que generarán una derrama económica de 37,400 millones de pesos durante estas vacaciones de verano”. (Navarrete, 2019)

No solo esta, sino muchas zonas metropolitanas resultan interesantes destinos turísticos populares debido a su patrimonio cultural, eventos deportivos, atracciones turísticas y actividades de entretenimiento.

Esta actividad genera una fuerte derrama económica sobre el país, promueve la creación de nuevos empleos y promueve la diversificación de nuevas actividades.

Educación y servicios profesionales: Las zonas metropolitanas suelen contar con una gran cantidad de instituciones educativas, como universidades y escuelas de formación básica, educación media y algunas de tipo técnica, así como una amplia oferta de servicios profesionales, como abogados, contadores, ingenieros, entre muchos otros.

Transporte y logística: Las zonas metropolitanas son centros en donde se puede encontrar servicios de transporte y logística, los cuales son fundamentales para la comercialización y distribución de bienes y servicios.

En su conjunto estas actividades constituyen el eje motor de cada economía metropolitana, su desarrollo ha implicado la implantación de un gran número unidades productivas por todo el territorio y la creación de millones de empleos. Lo cual hace de estas, importantes elementos de contribución al desarrollo económico nacional.

Hoy en día hablar de zona metropolitas significa hablar de un largo y complejo proceso de construcción urbana. Dentro de este proceso sus actividades económicas se han ido trasformando y adaptando a las necesidades globales.

Pese a que hoy en día la idea de zonas metropolitanas se sigue relacionando directamente con la idea grandes ciudades expandiéndose aceleradamente, su concepción productiva (siendo equiparada con sus primeras acepciones) ha sufrido importantes cambios. Provocando una mayor participación del sector terciario en su actividad productiva.

En un inicio un área metropolitana era relacionado con actividades industriales, dichas áreas sufrieron una trasformación gradual de áreas agrícolas a áreas mayormente industriales y que contenían en menor medida unidades oferta doras de servicios. Sin embargo, esto ha cambiado y pese a que hoy en día la actividad secundaria o industrial sigue teniendo gran relevancia en el ámbito metropolitano, actividades comerciales y de servicios han incrementado su actividad, operando en igual o mayor proporción que el sector industrial

“La actividad industrial ha sido la base del desarrollo económico del país, sin embargo, en la era de las tecnologías de la información, a nivel mundial, se ha procesado una mayor expansión del comercio y los servicios en el total de la riqueza económica generada. Este hecho ha provocado afirmaciones que sugieren el inicio de un proceso de terciarización económica o de desindustrialización, es decir, la manufactura tenderá cada vez más a perder su importancia relativa en las metrópolis.” (Rendón & Godínez, 2016)

Con esto no se quiere decir que la actividad industrial manufacturera haya sido desplazada por la actividad comercial y de servicios, sino que estas se pueden considerar, en importancia, a la par o ligeramente por encima de la actividad industrial.

Sin embargo, determinar esto resulta un poco difícil, ya que en muchas ocasiones el sector terciario resulta complementario al funcionamiento industrial.

Uno de los sucesos más importantes en términos económicos que determinó la actual posición de la actividad comercial y servicios ante la actividad industrial, fue la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercial de América del Norte (TLCAN) en 1994, hoy conocido como el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá, (T-MEC).

Su entrada implicó una desindustrialización, promoviendo la reubicación de empresas manufactureras hacia países con salarios más bajos. Además, que incrementó la dependencia de México en la importación de bienes manufacturados, especialmente provenientes de Estados Unidos.

La competencia desleal acarreada por el TLCAN permitió la entrada de productos estadounidenses más baratos en el mercado mexicano (causada mayormente por la brecha tecnológica entre ambos países) generando que muchas fabricantes locales se fueran a la quiebra y muchos empleados tuvieran que buscar otras oportunidades de empleo.

A partir de estos momentos las actividades económicas en la nación cambiaron su rumbo. Ahora el progreso individual ya no estaba enfocado en mayor medida a la manufactura de productos, sino que este se había diversificado encontrando su salida en la actividad comercial y en algunos casos, los servicios.

Sin embargo, a diferencia de la actividad industrial y de servicios, el comercio ha llegado a tal punto que resulta difícil tener control sobre él. Es muy común encontrarse comerciantes ofertando todo tipo de productos, desde nacionales hasta importados, desde legales hasta ilegales, que se encuentren establecidos ante el marco legal de la ley, hasta comerciales informales.

Agregado a ello las diversas interacciones con las economías extranjeras hacen que las actividades productivas no solo guarden estrecha relación con la actividad nacional, sino que busquen su progreso basado en complejas relaciones internacionales. Lo cual ha traído diversificación productiva, pero a costa de una larga lista de externalidades negativas.

La interacción internacional, no solo hace que haya dependencia en cuanto abastecimiento de materiales o productos básicos de nuestro país hacia otros, sino que ahora la económica mexicana también depende en gran medida de la fluctuación económica de aquellos países con lo que tienen estrechas relaciones comerciales.

Durante el último periodo que abarca de 2019, hasta la fecha a la economía global se le sumo un factor importante, que afecto directamente a las economías metropolitanas, la pandemia por COVID 19, afectando en primero momento al sector salud, para luego pegar directamente sobre otros sectores económicos de la región.

Pese a que la mayor parte de economías metropolitanas se caracterizó por depender directamente de la actividad industrial y servicios, dentro de ellas surgió una especialización, en la cual, cada economía se dedicó en mayor proporción a un área específica.

Con la pandemia ninguna economía metropolitana (especializada en el área que fuera) se salvó de tener una brutal caída productiva. En un inicio las económicas más afectadas fueron las zonas metropolitanas más vinculadas al sector turístico, pero de manera gradual y conforme paso el tiempo todas se terminaron viendo afectadas.

“Los principales resultados indican que las zonas metropolitanas que registraron las mayores caídas en su actividad son Cancún, Chetumal y La Paz, toda ellas ligadas al sector turismo. También se observan contracciones importantes en ciudades relacionadas con el sector automotriz. En términos generales, la contracción en las zonas metropolitanas de la región norte se explica en mayor medida por la evolución del sector secundario de su economía, mientras que, en las regiones centrales y el sur, es el sector terciario el que presenta las mayores contribuciones”. (Banco de México, 2020, p.1)

A nivel global las áreas metropolitanas fueron las que mayormente se vieron afectadas, ya que es dentro de esta área es donde más necesidad de interacción se tiene, de esta manera, al tratar de refrenar un poco el número de casos contagiados, no quedo más opción que parar las actividades productivas o reducir el tiempo trabajo, en especial de aquellas donde el número de personas empleadas para su realización era

grande. Afectando de manera directa e instantánea sobre la economía personal de cada individuo.

Actualmente las zonas metropolitanas no se han recuperado totalmente de los estragos por la pandemia por COVID-19, sin embargo, millones de personas han comenzado a hacer sus actividades normales y otras tantas se han adaptado a las nuevas condiciones postpandemia.

La pandemia modifico el producir y el hacer de cada una de las actividades económicas, evitando a toda costa el contacto físico e involucrando la innovación tecnológica en todo momento; educación, servicios profesionales, comercio, son entre las actividades que más grado de modificación tuvieron durante este suceso.

Sin embargo, este momento solo ha marcado la pauta para dejar ver como el sistema urbano y sus actividades productivas se siguen y se van a seguir modificando de manera necesaria a las necesidades la población y de la economía global.

Añadido a sucesos poco esperados como la pandemia por COVID, el masivo uso de la tecnología dentro de las economías metropolitanas, que además avanza a velocidad de gran escala, hace de las áreas metropolitanas, zonas de bastantes cambios tanto en su forma de operar, como en su forma de producir.

Es por ello que no debe sorprender que nuevas actividades que impliquen mayor uso de tecnología, desplacen a ciertas actividades que resulten obsoletas para esos tiempos, o que, en efecto, la concepción operativa de intercambio comercial y de servicios se vuelva más eficiente, provocando una disminución de actividades industriales como hoy se conciben.

Sin en cambio, pese a que estas áreas se consideran zonas de alto desarrollo e innovación tecnológica, estas presentan síntomas de economías en decadencia. Las condiciones por deterioro ambiental a nivel global hacen de estas zonas áreas de alta vulnerabilidad, no solo para la población sino para todas las actividades que se realizar.

Todas y cada una de las áreas productivas ha contribuido de una u otra manera a la devastación ambiental. La industrialización y todas las actividades productivas que

afectan directamente al deterioro de ambientes, resultan insostenible en el largo plazo de seguir operando de la manera que hasta hoy en día lo ha venido haciendo.

Tanto sus unidades producidas, que cada vez se vuelve más desechable, hasta la manera en la que buscan deshacerse de los desechos que su producción deja, además del incesable uso de recursos naturales, tales como agua, minerales, petróleo y otros, han provocado graves daños sobre el ecosistema.

El sector turístico por su parte, en el afán de sacar provecho económico de sus atracciones, ha provocado la extinción de flora y fauna silvestre, así como la acelerada tala de árboles para construcción de hoteles y centros turísticos, además contribuir junto con la industria a la contaminación de aguas marítimas y fluviales.

Y ni hablar del sector servicios y comercial, el uso masivo de tecnología ha provocado daños ambientales graves al ecosistema, y no solo eso, sino que además su acelerado proceso de crecimiento ha traído consecuencias negativas al sector primario, siendo de esta manera que el comerciante actúa como un intermediario, maximizando su ganancia al costo de poco rendimiento de los productores.

De esta manera las mismas actividades económicas, combinadas con el acelerado proceso de expansión nacional, se han convertido en un arma de doble filo; por una parte, contribuyen al desarrollo productivo, generando empleos, dando innovación tecnológica y aportando al país la mayor parte de la actividad económica monetaria. Mientras por otra parte en conjunto son los factores que más inciden en la devastación social y ecológica.

No es culpa de la existencia misma de las actividades económicas, más bien es el cúmulo de mala planeación y la poca seriedad que tiene su regulación. El desarrollo metropolitano y su planeación siempre han sido vistas de un bienestar de corto plazo.

Hoy en día esto no es suficiente, es necesario que se reconstruya la manera de ver a las metrópolis y de esta se incluya un plan de largo plazo, que resulte adecuado al desarrollo económico y social, pero sin descuidar, ni sacrificar el deterioro ambiental más de lo que ya está.

Capítulo 3. El desarrollo de la cuarta zona metropolitana

3.1 La formación de la cuarta zona metropolitana

La Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala es una región urbana que se encuentra ubicada en el centro del territorio nacional, la cual comprende parte de los estados Puebla y Tlaxcala.

“Tiene como límites, al norte con los Estados de Hidalgo y Puebla; al este y sur con el Estado de Puebla; al oeste con los Estados de Puebla, México e Hidalgo; su extensión territorial es de 3,988 kilómetros cuadrados, 0.2% del territorio nacional respectivamente”. (SALGADO et al. ,2016,3)

Con una distancia de apenas 40 kilómetros la capital de Puebla y Tlaxcala históricamente han mantenido una relación histórica funcional desde hace varias décadas. Desde la colonia y hasta la actualidad es considerada una de las áreas económicas más importantes del país, hasta antes del año de 1900, la ciudad de Puebla fue considerada como la segunda ciudad más importante del país, pasando a ocupar el tercer lugar durante la etapa de la Revolución Mexicana, para luego posicionarse como la cuarta por un largo periodo.

Hacia la década de los años sesenta esta área empieza a tener una densificación en su espacio urbano, integrando un número cada vez mayor de municipios a lo que hoy conocemos como área central metropolitana y convirtiéndose con el pasar del tiempo en lo que hoy se conoce como Zona Metropolitana Puebla, Tlaxcala.

En la actualidad la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala, ocupa el cuarto lugar a nivel nacional por su tamaño de población, solo superado por Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey; además de tener el segundo lugar por el número de municipios que la integran con un número total de 39 municipios, de los cuales 19 que pertenecen al estado de Puebla y 20 al estado de Tlaxcala. Entre los cuales aparecen:

Acajete, Amozoc, Coronango, Cuautlancingo, Chiautzingo, Domingo Arenas, Huejotzingo, Juan C. Bonilla, Ocoyucan, Puebla, San Andrés Cholula, San Felipe Teotlalcingo, San Gregorio Atzompa, San Martín Texmelucan, San Miguel Xoxtla, San

Pedro Cholula, San Salvador el Verde, Tepatlaxco de Hidalgo, Tlaltenango, Ixtacuixtla de Mariano Matamoros, Mazatecochco de José María Morelos, Tepetitla de Lardizábal, Acuamanala de Miguel Hidalgo, Natívitás, San Pablo del Monte, Tenancingo, Teolochocho, Tepeyanco, Tetlatlahuca, Papalotla de Xicohténcatl, Xicohtzinco, Zacatelco, San Jerónimo Zacualpan, San Juan Huactzinco, San Lorenzo Axocomanitla, Santa Ana Nopalucan, Santa Apolonia Teacalco, Santa Catarina Ayometla y Santa Cruz Quilehtla

La formación de esta metrópolis aparece como resultado del proceso de articulación entre las ciudades de Puebla y Tlaxcala; fruto del acelerado crecimiento urbano e industrial a nivel global. En un inicio aparece la ciudad de Puebla como resultado natural del modelo de ordenamiento territorial impuesto por la metrópoli peninsular a sus colonias. Este determinado en gran medida a causa de dos factores fundamentales: “Por un lado su ubicación entre la ciudad de México y el puerto de Veracruz y, por el otro, la necesidad de fundar una ciudad exclusiva de españoles para dotarlos de tierras y mano de obra barata”. (Hernández et al., 2010, 49)

Por otro lado, tenemos a la ciudad de Tlaxcala, la cual es considerada una de las entidades más pequeñas y de menor población en el país; desde el inicio de su formación se caracterizó por tener un crecimiento interno lento y rezagado comparado con el total nacional, sin embargo, para mitad de los años setentas una parte del estado tlaxcalteca se incorporó a la dinámica del modelo estabilizador del país. Dándose en medio de dos momentos extraordinariamente contradictorios; el auge petrolero de finales de los años setentas y la severa crisis fiscal de los ochentas.

Este momento significó un importante comienzo para desarrollo industrial del estado; sin embargo, pese a ello, su posición de desarrollo hasta la actualidad se ha mantenido inferior al de la ciudad de Puebla, la cual ha mantenido desde hace décadas la primacía como ciudad central de la región; nombre dado por su concentración en actividades y población comparada con sus municipios aledaños.

Ambas ciudades, han mantenido una estrecha relación fruto de la dinámica dada por la instalación de industrias y manufacturas en ambos estados, la cual ha dinamitado una serie de actividades y servicios complementarios, tales como el uso de transporte que les

permita trasladarse de su hogar a su lugar de trabajo, comercios y empresas de todo tamaño que ofrecen cualquier tipo de servicios. Esto ha agudizado la interacción económica y social de sus poblaciones, trayendo consigo una intensificación en el crecimiento demográfico de los municipios aledaños.

“En lo general no existe consenso en la época en que se inicia el proceso de metropolización en México, ya que Sobrino (1993) la data en la década de los cuarenta, mientras que Aguilar ubica algunos elementos de conurbación en Puebla desde los años treinta con la primera anexión del municipio de Ignacio Mariscal al municipio de esta ciudad. Posteriormente su crecimiento hacia el oriente se dirige a Amozoc, e inicia el proceso de conurbación con San Pablo del Monte, Tenancingo y Xocohzingo en Tlaxcala en los sesenta.” (Hernández, 2010, 49)

Al igual que otras áreas metropolitanas, la ZM Puebla-Tlaxcala, se formó como resultado de una mezcla entre una serie de profundos cambios en el modo de producción, así como una serie de sucesos históricos que afectaron la estabilidad integral, social, política y económica del país, entre los que más destaca la Revolución Mexicana y el largo periodo de gobierno de presidente Porfirio Díaz.

Con el porfiriato la expansión del mercado exterior se proliferó y combinado con la creciente explotación minera y el desarrollo de los puertos y ferrocarriles nacionales, dieron paso al surgimiento de amplios mercados regionales en centros urbanos en el norte y en el interior del país. “La construcción del sistema ferroviario beneficio por un lado a las ciudades que conectaría, desarrollando un crecimiento demográfico de las mismas; por otro lado, marginó la economía y el desarrollo de numerosos poblados cuyas funciones estaban fuertemente ligadas al sistema de transporte carretero” (Salgado et al., 2016, p.7)

Desde su inicio y hasta el día de hoy esta zona metropolitana ha intensificado su crecimiento, acarreando con ello una serie profundos cambios y dando lugar a la aparición de un gran número de actividades económicas, ocasionado la urgente necesidad de transformar la organización dentro del área, sin embargo, esto implicaría un arduo trabajo, el cual empezó con la necesidad de reconocer a esta como una autentica zona metropolitana.

Su adscripción oficial se gestó en un sentido relajado, primero denominada como “Zona Conurbada Puebla-Tlaxcala hasta el año 2004 y después oficialmente reconocida como zona metropolitana apareciendo así incorporada como una de las 58 zonas metropolitanas que se identifican en el país a partir de la clasificación que realiza de manera conjunta, la SEDESOL, el INEGI Y el CONAPO (Hernández, 2010, p.6)

Su reconocimiento oficial, además de mejorar la creación de información, ayudaría con la creación de un nuevo campo de estudio, mediante el cual se buscaría contribuir a mejorar la organización social y económica dentro del área metropolitana y de esta manera poder mejorar la calidad de vida de quienes habitan dentro de ella, además de buscar sacar la mayor ventaja posible para el crecimiento nacional.

En la actualidad la ZM Puebla-Tlaxcala es considerada un importante centro industrial, comercial, cultural y educativo, lo cual hace de ella un área de gran influencia para la economía de la región centro-sur de México como un gran eje económico para la económica nacional en su conjunto.

Dentro de ella, se concentran un gran número de actividades productivas, especialmente de tipo terciaria, lo cual requiere una alta demanda de empleos. Agregado con el desplazamiento de la agricultura como actividad principal en los municipios aledaños a estas dos ciudades, ocasiono que un gran número de migrantes dejaran su lugar de origen para alojarse dentro de ella. Razón suficiente por la cual se ha observado un densificado proceso de expansión población-territorio en los últimos años.

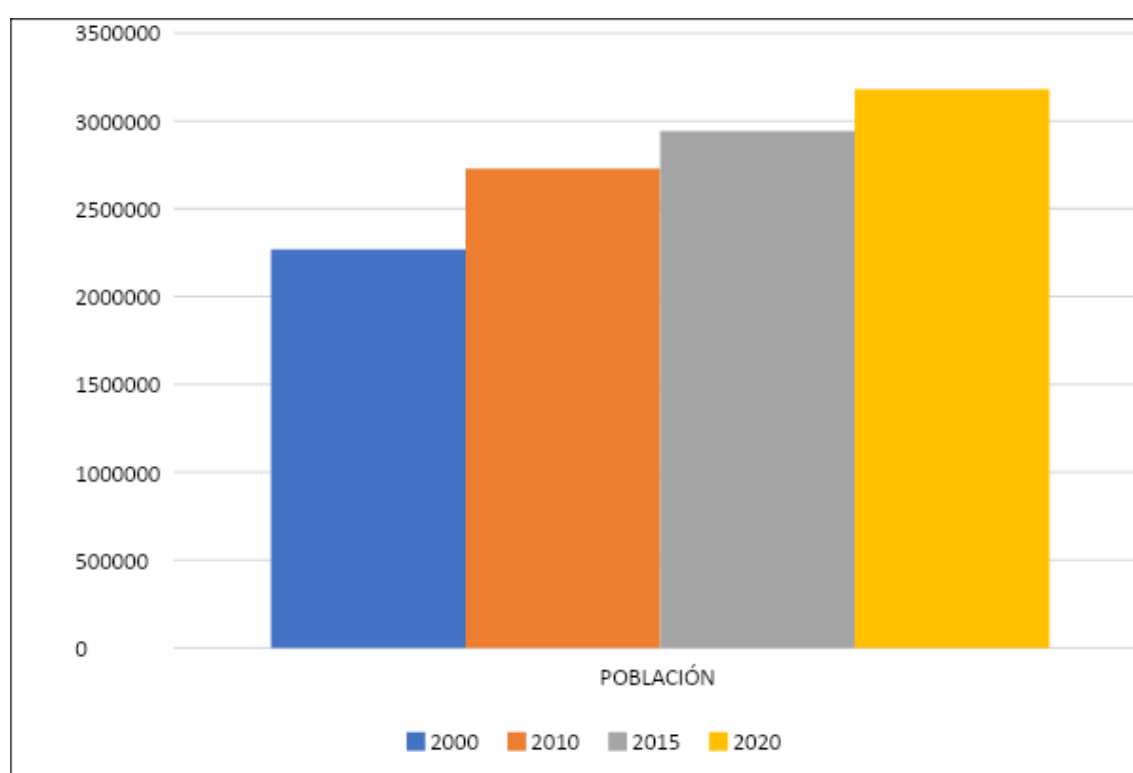
En el gráfico 2, podemos observar el comportamiento de la población metropolitana en años recientes, la cual nos dice que para el año 2000, la población de la ZM Puebla-Tlaxcala contenía 2,269,995 personas, en una década más la población había ascendido en 2,728,790 personas y para 2015 la población era de 2,941,988 habitantes, pasando a más de 3 millones para 2020.

Para el año 2000, ya se tenía un tamaño de población metropolitana de gran tamaño, sin embargo, pese a eso en los siguientes años siguió evolucionado para finalmente ser capaz de almacenar en sus 49 municipios un total de 3 millones de personas, los cuales se vería distribuidos de la siguiente forma (ver tabla 2).

La table 2, presenta el total de la población distribuido en los 49 municipios que conforma el área metropolitana Puebla-Tlaxcala, para los períodos que comprenden desde el año 2000, 2010, 2015, hasta el año 2020. Mediante esta tabla nos podemos percatar que existen áreas de mayor ocupación poblacional y otras las cuales tienen una capacidad menor.

Gráfico 2

Total, de población que habita en la ZM Puebla-Tlaxcala (2000-2020)



Nota: Datos Extraídos del sistema de información Territorial de estado de Puebla de la sección Zonas metropolitanas (ZM Puebla-Tlaxcala), en base a los Censos de Población y Vivienda, 2000, 2010 y 2020 y la Encuesta Intercensal (2015) INEGI.

Siendo Puebla, San Martin Texmelucan, San Pedro Cholula, San Andrés Cholula, los municipios con mayor población en su interior. Mientras que Acuamanala de Miguel Hidalgo, San Apolonia Teacalco, San Jerónimo Zacualpan y San Lorenzo Axocomanitla, los de menor población.

Como ya fue mencionado, actualmente la ciudad de Puebla conserva superioridad frente a la ciudad de Tlaxcala, siendo así que podemos observar que los municipios que tienen mayor concentración de población en su interior pertenecer al estado de Puebla, mientras que aquellos que contienen la menor población respecto a toda la zona metropolitana son ubicado en el estado de Tlaxcala. Lo cual recalca al área poblana como zona central de toda la ZM Puebla Metropolitana.

La zona centro, se caracteriza por ser una zona que demanda una gran cantidad de empleos, dado sus condiciones como eje motor del impulso económico rural, sin embargo, esta gran zona, al igual que muchas otras dentro del país, se ha visto polarizada por la desigualdad en la distribución de los recursos económicos, provocando un desequilibrio regional.

No solo la mala distribución de recursos, sino además la poca planeación con la que se fundó la ZM Puebla-Tlaxcala, hacen de ella una compleja área de estudio, la cual implica que se tomen en cuenta a cada municipio como un elemento importante, y no solo que se vea a esta con un simple conglomerado urbano equivalente a muchas otras zonas metropolitanas.

Hoy más que nunca, se deben diseñar políticas públicas planeadas y diseñadas con una visión metropolitana, pero al mismo tiempo resultan inclusivas con las necesidades de cada municipio; esto mediante un enfoque pleno en el que se beneficie al desarrollo económico, atacando directamente variables como la comunicación y el transporte, empleo, la distribución de insumos básicos, como agua potable, drenaje, luz o cualquier otro servicio básico que faciliten el bienestar común de los ciudadanos.

Si bien la formación de la zona metropolitana estudiada hoy en día puede consolidarse como un proceso ya formando, en la actualidad esta se encuentra implicada en la formación de nuevos procesos, en la cual estas dos ciudades se siguen expandiendo de manera acelerada. Basta analizar el crecimiento económico de 2020, con respecto a 2010, para darnos cuenta que sin duda este proceso sigue y seguirá siendo un área de estudio continuo y del que siempre se necesite adaptarse.

Comparado con 2010, la población de 2020 en la actual ZM Puebla-Tlaxcala creció en un 17.3, dando un total 3,199,530 habitantes, de los cuales el 48.1% son hombres y el 51.9% son mujeres. Lo cual se espera siga en acenso en los siguientes años causando con ello un mayor impacto ambiental y social dentro y fuera de la zona metropolitana.

La complejidad de su desarrollo va más allá de la visión como zona metropolitana, está área tiene a dos ciudades, la cual tienen grandes asimetrías en su estructura, pero al mismo tiempo comparten características que la unen como una misma región. Atender sus necesidades implica un reto de coordinación estatal y municipal, de la cual se obtengan políticas integrales y regionales que ayuden tanto a su desarrollo interno como al desarrollo conjunto de ambos estados.

Además, y no menos importante, como se dijo con anterioridad uno de los efectos negativos más severos y visibles que ha traído consigo la urbanización están asociados con el daño a nuestro ecosistema, la mala organización sumada con el intensivo crecimiento tanto de pobladores como de empresas ha contribuido con el deterioro de nuestro entorno, lo cual reduce la capacidad productiva de la tierra y favorece la elevación de costos tanto de materias primas, como de productos para consumo directo.

Favorecer el desarrollo metropolitano dentro de los municipios que comprenden el área metropolitana Puebla-Tlaxcala es un complejo proceso histórico y analítico no solo de su formación sino de todas aquellas áreas que ha dese cadenado la post urbanización.

Tabla 2 <i>Población por municipios de las ZM Puebla-Tlaxcala</i>				
Municipio	2000	2010	2015	2020
Acajete	49 462	60353	65048	72894
Amozoc	64 315	100964	117244	125876
Coronango	27 575	34596	40949	46836
Cuautlancingo	46 729	79153	112225	137435
Chiautzingo	17 788	18762	20441	22039
Domingo Arenas	5 581	6946	7421	7982
Huejotzingo	50 868	63457	73771	90794
Juan C. Bonilla	14 483	18540	21253	23783
Ocoyucan	23 619	25720	28220	23783
Puebla	1 346 916	1539819	1576259	1692181

San Andrés Cholula	56 066	100439	137290	1544 48
San Felipe Teotlalcingo	8 632	9426	10456	1106 3
San Gregorio Atzompa	6 934	8170	8962	9671
San Martín Texmelucan	121 071	141112	152051	1557 38
San Miguel Xoxtla	9 350	11598	12341	1246 1
San Pedro Cholula	99 794	120459	129032	1384 33
San Salvador el Verde	22 649	28419	31355	3488 0
Tepatlixco de Hidalgo	14 055	16275	17472	1885 4
Tlaltenango	5 370	6269	7125	7425
Ixtacuixtla de Mariano Matamoros	30 301	35162	38324	3897 0
Mazatecochc o de José María Morelos	8 357	9740	10901	1159 2
Tepetitla de Lardizábal	14 313	18725	21060	2227 4

Acuamanala de Miguel Hidalgo	4 357	5711	5925	6432
Nativitas	21 020	23621	25053	2630 9
San Pablo del Monte	54 387	69615	77242	8268 8
Tenancingo	10 142	11763	12834	1297 4
Teolochoolco	17 067	21671	24380	2525 7
Tepeyanco	9 006	11048	12047	1332 8
Tetlatlahuca	10 803	12410	13414	1356 1
Papalotla de Xicohténcatl	22 288	26997	30364	3349 9
Xicohtzinco	10 226	12255	13629	1419 7
Zacatelco	31 915	38654	42686	4571 7
San Jerónimo Zacualpan	3 234	3581	3767	4092

San Juan Huactzinco	5 547	6821	7511	7688
San Lorenzo Axocomanitla	4 368	5045	5618	5689
Santa Ana Nopalucan	5 851	6857	7773	7952
Santa Apolonia Teacalco	3 676	4349	4559	4636
Santa Catarina Ayometla	6 997	7992	8817	9463
Santa Cruz Quilehtla	4 883	6296	7169	7750
<i>Fuente: Sistema de información Territorial (2022) Zonas Metropolitanas</i>				

3.2 Las actividades económicas de la ZMC Puebla-Tlaxcala

La ZM Puebla-Tlaxcala es una importante área la cual concentra una gran gama de actividades económicas en su interior, lo cual la posiciona como centro de atracción para un gran número de individuos. A través del tiempo, las dos ciudades que conforman la actual ZM Puebla-Tlaxcala han ido sufriendo fuertes cambios en su estructura económica.

Por un lado, tenemos a la ciudad de Puebla como ciudad central metropolitana, esta hacia el año de 1548 se consolido por tener una gran participación económica en el área industrial textil, para el siglo XVII su principal producción se concentró en los textiles de seda; después y como causa de la decadencia de este material, su producción se vio focalizo mayormente hacia el tejido de lana, para finalmente en el siglo XVIII inclinarse a los tejidos de algodón. (Hernández, 2010, p.50)

Sin embargo, está hoy en día no se caracteriza por tener una dinámica sobresaliente en la industria textil, causado principalmente por una fuerte tendencia hacia la industrialización que se dio a partir del siglo XIX en todo el mundo. En México en un primero momento afecto a aquellas áreas consideradas como las más desarrollado, tal como el caso de lo que en esa época era considerado como la ciudad de Puebla.

Como respuesta al nuevo modelo industrial, la ciudad de Puebla resto importancia a aquellas actividades que hasta ese momento eran el sostén económico de actividad productiva en el territorio, tal como la industria textil o la agricultura. Enfocando su actividad económica en mayor medida hacia el establecimiento de empresas e industrias.

La aparición de las primeras industrias fueron una cadena comenzada de un largo proceso en el desarrollo industrial y económico para el estado. Proceso que si bien en un principio podría verse traducido como bienestar para su población; al final solo termino siendo el comienzo de una larga etapa de expansión desordenada y especulativa para la región.

El desarrollo industrial dentro del estado es un elemento coyuntural para entender la formación metropolitana; esta no solo tuvo injerencia sobre el desarrollo de la ciudad central, sino que además tuvo gran relación con el desarrollo geográfico de varios

municipios periféricos, así como de gran parte de la movilidad económica que hasta el día de hoy sostiene a los dos estados.

En un primero momento y dadas las condiciones geográficas que tenía, así como la gama de actividades que ofrecía, el área más importante de la ciudad estaba situada dentro del centro histórico y sus alrededores, pero con la instalación de grandes empresas e industrias fuera de la ciudad, la aparición de nuevas áreas económicas importantes fue inevitable.

Entre algunas empresas establecidas tenemos, El establecimiento de la armadora de autos Volkswagen en Cuautlancingo, Puebla, en 1965, la cual contribuye en gran medida a la conurbación de este municipio con la capital estatal. (Hernández et al., 2010, p. 80) Además de otras como, “Las fábricas ubicadas en San Pedro Cholula y en Cuautlancingo, las cuales favorecen la efectiva comunicación entre sus poblaciones y la de la ciudad de Puebla.” (INEGI, 2003, p.10)

Agregado a, pese a que el municipio de Xoxtla no forma parte del área metropolitana, participa en la integración de la ZM Puebla, siendo así que para año 1969 se instaló ahí la empresa siderúrgica Hylsa, la cual opera con personal local pero también con el proveniente del área metropolitana, en donde tiene repercusiones económicas. (INEGI, 2003, p.10)

La formación de estas y otras industrias dentro del estado favoreció el interés por la construcción de nuevas vías de comunicación, tal como la autopista México-Puebla, la cual acarrearía una mayor conexión con el área metropolitana más grande del país y resultaría en un incremento de oportunidades para el área estudiada o “La carretera federal a Tehuacán y la autopista a Veracruz, las cuales unen a las localidades de Puebla y Amozoc, propiciando un mayor intercambio comercial de personas y de servicios (INEGI, 2003, p.10)

La facilidad de comunicación entre la ciudad central y los municipios periféricos, no solo hizo más eficiente el traslado entre una y otra área, sino que además contribuyo en gran medida a la interacción económica de la población en todo el estado, dando paso a un elevado desarrollo industrial y urbano dentro del territorio poblano.

Adicional a ello, “la Secretaría de Industria y Comercio establece algunas ventajas fiscales y crediticias, por medio del decreto del 23 de noviembre de 1971 publicado en el diario oficial de la federación establece la reducción entre 50 y 100% de los impuestos de importación de maquinaria, equipo, materias primas, partes y refacciones, y del impuesto sobre la renta, entre otros estímulos, a las industrias que se asienten en la zona 2, de la cual forman parte los municipios de Cuautlancingo, Puebla y San Pedro Cholula” (INEGI, 2003, p.10)

Lo cual resultaría un gran incentivo para todos aquellos empresarios que buscaran expandirse o en su efecto, una ventaja para aquellos nuevos empresarios que buscan una buena oportunidad de la cual aprovecharse para iniciar su industria.

Esto resulto simbólico, ya que a partir de esta estrategia se inició un proceso de asignación de nuevas áreas geográficas destinadas a la exclusiva instalación de industrias, las cuales a su vez sería causales de la aparición de nuevos complejos habitacionales a sus alrededores, dedicados en gran medida para la vivienda de trabajadores.

A la par de ello para los años ochenta empieza un proceso de relocalización hacia nuevas zonas de desarrollo urbano aparte del centro histórico, en donde aparecieron nuevos centros de influencia. Esto se asume como un efecto multiplicador de los sitios de centralidad destinados a impulsar nuevas áreas comerciales y de servicios financieros, también conocidos como “subcentros urbanos.”

Dentro de estos subcentros se impulsarían aquellas actividades las cuales no encontraban lugar de interés, ni sitio para localizarse dentro del centro histórico de Puebla. Dentro de los nuevos puntos de localización tenemos, la Avenida Juárez, Plaza Dorada, las Ánimas y recientemente Angelópolis.

Hoy en día se puede visualizar a estos como grandes plazas o centros comerciales ubicados en distintas partes de la ciudad; “centros nodales los cuales concentran una mezcla de servicios principalmente de tipo comercial, educativos, bancarios, recreativos y hasta áreas para sectores de ingresos altos. (Hernández et al, 2010, 54)

A esta altura el desarrollo urbano en el estado de Puebla, resultaba inevitable, por un lado, la expansión del centro de la ciudad de Puebla con sus crecientes áreas de desarrollo para la clase media y alta, mientras por el otro lado la instalación de industrias en distintos municipios periféricos que resultaron en la creación de miles de casas habitación para sus trabajadores. Ambos convergiendo en un mismo desarrollo.

Mismo desarrollo que hoy en día ha rebasado sus límites territoriales, resultado en una estrecha interrelación entre las localidades de estado de Tlaxcala y Puebla, misma que es establecida a través de las carreteras Tlaxcala-Puebla y Apizaco-Santa Ana-Puebla, las cuales pueden considerarse como las arterias principales que unen de norte a sur, por el centro, al área metropolitana. (Hernández et al., 2010, p. 53-54)

La ciudad de Tlaxcala hasta antes de la mitad de los años setentas era consideraban como una entidad con un desarrollo y un comportamiento económico muy por debajo del promedio nacional. Esto causado principalmente por dos desventajas, en primer lugar, Tlaxcala es considerado el estado que menor territorio ocupa en toda la República Mexicana, lo cual reduce su capacidad productiva. Además de esto, las actividades económicas que se desempeñaban hasta ese momento dentro de sus límites territoriales resultaban obsoletos con el sistema nacional.

Esta en contraste con la actividad económica nacional, el estado de Tlaxcala seguía fundamentando su economía principalmente de actividades primarias, tales como la agricultura y la ganadería. Lo cual resulto un favor determinante en su despegue como centro urbano por un largo periodo de tiempo.

Sin embargo, en medio de dos momentos cruciales en la historia, como lo son el auge petrolero de los años setentas y la servara crisis fiscal de los ochentas, una parte del estado se incorporó a la dinámica de desarrollo nacional. Esto se dio en gran medida gracias a aquellos estímulos fiscales ofrecidos a empresarios a cambio de instalarse dentro del estado; de esto modo entre el año de 1975 y 1981, se inaugurarían alrededor de 250 empresas nuevas en los municipios de Tlaxcala, Apizaco, Huamantla, Tlaxco y Calpulalpan. (Binford, 2004, p 36 citado por Hernández et al. 2010, p.56)

Dichas empresas dedicadas en mayor medida a la industria automotriz (más específicamente a las autopartes) esto no solo traería innovación al estado, sino que favorecería generando alrededor de 32 000 nuevos empleos.

La instalación de estas empresas significaría un cambio estructural para el estado en general, abriendo paso a la entrada de la industrialización en el estado. Significando con ella, la contracción de sector primario y favoreció la aparición del sector empresarial y de servicios en el estado. Al igual que el estado de Puebla, la llegada de empresas originó la necesidad de mejorar los sistemas de transporte y darle paso a la entrada de nuevas áreas económicas, como el sector financiero.

La instalación de un número cada vez mayor de industria provoco fuertes corrientes de desplazamiento diarios de sitios de residencia hacia el trabajo; con ello se empezó a invertir en transporte e infraestructura carretera, desencadenando una mayor y mejor conexión entre un municipio y otro. Al pasar de los años la interacción no solo se dio internamente, sino que rebaso sus fronteras resultando inevitable la interacción económica entre ambas ciudades.

Las ciudades de Puebla y Tlaxcala no solo se fueron uniendo en territorio, sino que además dada la cercanía que tenían las localidades que se ubicaban en los límites, sus poblaciones se fueron integrando económicamente en una sola, lo cual no solo implico la contratación de mano de obra de un estado a otros, sino que su población se fue integrando en cada una de sus actividades económicas, tales como comercio, educación, servicios, entre otros.

Cabe destacar que pese al desarrollo industrial que se dio para Tlaxcala después de los años 70, hasta la fecha este no sido suficiente para alcanzar la capacidad y nivel de producción de la ciudad poblana, por lo cual en la actualidad sigue mantenido en una posición inferior a Puebla, pero complementaria para la existencia de la ZM Puebla de Puebla.

Con el paso del tiempo, la ZM Puebla-Tlaxcala al igual que la mayoría de otras zonas metropolitanas ha ido diversificada sus actividades productivas; esto con el fin de seguir creciendo y tratar de mantener a su población dentro de la innovación. Sin embargo,

cada zona se ha caracterizado por desarrollar diferentes capacidades diferenciándose así de otras, esto debido principalmente al espacio geográfico y su respectiva capacidad productiva.

Con respecto al área metropolitana estudiada, esta tiene la capacidad de albergar diversas actividades económicas en su interior, entre las cuales tenemos:

1. Industria manufacturera: Esta región es conocida a nivel nacional e internacional por tener una importante industria manufacturera en los sectores automotriz y de autopartes, estos resultan los pilares económicos más importantes en la ZM Puebla-Tlaxcala.

En la zona metropolitana se ubican varias plantas de producción de vehículos y autopartes, entre las más destacada se encuentra la planta de Volkswagen, empresa dedicada en gran medida a la vasta producción de automóviles, además de otras como, Audi productora de autos de lujo y algunas como Bentenler, Nemark, Faurecia encargadas de la producción de autopartes.

La presencia del sector automotriz ha contribuido significativamente al crecimiento económico de la región, generando empleo y atrayendo nuevas inversiones. Además del sector automotriz, encontramos otros sectores como la industria textil y la industria metalúrgica, las cuales tienen una menor, pero respectiva contribución con el desarrollo y crecimiento metropolitano.

Pese a que la región total es reconocida por tener gran actividad productiva en el sector automotriz, la mayor parte de la producción está concentrada en el estado de Puebla, siendo este “el segundo productor automotriz en México, sólo después de Aguascalientes. En el rubro de infraestructura, el estado cuenta con 18 parques industriales y/o tecnológicos” (secretaría de economía, 2016)

2. Comercio y servicios: El comercio y los servicios juegan un papel relevante en la economía de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala. Las ciudades cuentan con una amplia oferta comercial, tanto en tiendas de autoservicio y centros comerciales, como en mercados de tipo tradicional. Además, se encuentran presentes servicios educativos, de

salud y financieros, los cuales también funge un papel fundamental en la economía de la región.

Actualmente el sector servicios representa una actividad líder dentro de la región metropolitana, su interior se compone de un número importante de instituciones vinculadas al sector educativo, desde educación básica a superior. La zona metropolitana cuenta con 182 instituciones de educación superior, de las cuales doce se señalan como universidades de gran escala.

Un ejemplo de estas es representado por la Universidad de las Américas la cual y gracias a las importantes aportaciones de la fundación Mary Street Jenkins, se instaló en 1970 en el municipio de San Andrés Cholula. universidad caracterizada por tener una dinámica internacional, no solo un gran número de estudiantes provienen de otros estados de la república, sino que además gran parte de su plantilla académica está formada por extranjeros. Lo cual hace de esta una institución de gran prestigio y la cual aporta una gran derrama económica sobre la zona metropolitana, en especial para el estado de Puebla y el municipio de Cholula.

Pero además de estas instituciones, la ZM Puebla-Tlaxcala cuenta con una gran variedad educativa tanto en el ámbito privado, como el público, lo cual atrae a un gran número de estudiantes foráneos, siendo de esta manera que se registra una entrada de más de 118 mil estudiantes mexicanos y latinoamericanos; mismos que son atraídos a sus diferentes universidades, institutos y centros de investigación (Redalyc, 2010)

Pero no suficiente con esto, el sector educación mueve paralelamente una serie de sectores que resultan complementarios e indispensables para la existencia del sector educativo, entre los cuales tenemos al comercio alimentario, el sector inmobiliario, servicios de transporte, servicios financieros, por mencionar algunos.

3. Turismo: Tanto Puebla como Tlaxcala representan importantes destinos turísticos en México debido a su riqueza cultural. Ambas ciudades cuentan con un gran número de atractivos turísticos, como monumentos, iglesias, museos, entre otros. El turismo dentro de la región genera una importante derrama económica sobre la región.

4. Agricultura: Aunque la actividad agrícola no es tan importante como en otras zonas del país, hay una presencia significativa en la producción de maíz, trigo, cebada y hortalizas.

El desarrollo de actividades económicas ha permitido el constante crecimiento y desarrollo de la región; para el año de 1998 los Censos Económicos ya reportan 19 ciudades, corredores y parques industriales, ubicados en los estados de Puebla y Tlaxcala, 10 de los cuales se asientan en alguna localidad del área y emplean en ese año a 45 mil de los 55 mil ocupados que se desempeñan en alguno de los 19 centros industriales mencionados.

Adicional a ello entre 2014 y 2019, la zona metropolitana ha tenido un crecimiento económico a una tasa promedio anual del 6%. Sin embargo, la asimetría económica es evidente entre los municipios poblanos y tlaxcalteca. De esta manera que la ciudad Puebla concentra el 95% de la actividad económica y el 97% de la inversión de acuerdo con datos del censo económico de 2004. (IMCO, 2019, p.11)

Su desarrollo económico no solo implico efectos a nivel regional, además de eso insidio directamente sobre la economía nacional e internacional; dado que en su mayoría las industrias instaladas en el territorio metropolitano provenían del extranjero.

La entrada de empresas internacionales dentro del país provocó una serie de cambios en la estructura económica del país; ya no solo se encontraría a la venta productos nacionales, sino que además se posibilitó la oportunidad de poder elegir entre una gran gama de productos extranjeros, tanto en bienes de consumo final como para materia primas, además de habilitar la venta de los productos que se fabrican o se producían dentro del país.

"Los productos con mayor nivel de ventas internacionales en 2022 fueron Autopartes y Accesorios de Vehículos Automotores (US\$2,016M), Pan, Pasteles, Galletas, otros Productos de Panadería; Cachés Vacíos Adecuados para Uso Farmacéutico, Papel de Arroz y Productos Similares (US\$1,169M) y Aparatos para Filtrar o Purificar Líquidos o Gases (US\$844M)."

"En el mismo año, los productos con mayor nivel de compras internacionales fueron Iniciadores y Aceleradores de Reacción y Preparaciones Catalíticas, no Expresados ni Comprendidos en otra Parte (US\$1,782M), Partes y Accesorios de Vehículos Automotores (US\$1,652M) y Productos Laminados de otro Acero Aleado (US\$249M)."

La instalación de industrias extranjeras, no solo posibilitó el intercambio comercial entre la región y otros países; adicional a ello, significó la entrada de inversión extranjera en forma de capital destinado a diferentes sectores económicos.

"En este sentido, se sumó el anuncio de inversión de las empresas Link Electric Vehicles, Vallpork de México y Pharma Tyksa, así como de la Universidad Anáhuac en los sectores de fabricación de equipo de transporte, agricultura, cría y explotación de animales, aprovechamiento forestal, pesca y caza, fabricación de productos farmacéuticos y educación respectivamente, por un monto de 400 millones de dólares y un total de 2 mil 650 empleos entre directos e indirectos. Así, al tercer trimestre de 2022, la Inversión Extranjera Directa en Puebla creció 57.2%, respecto al mismo periodo de 2021, registrando un total de 732 millones de dólares, ubicándose como la octava con mayor crecimiento en el país."(Gobierno de Puebla, 2022, p.203)

La intensa participación de la actividad extranjera dentro de la región ha agilizado la expansión urbana en el territorio metropolitano, su propia existencia está vinculada con la llegada de industrias extranjeras y la idea externa del desarrollo de grandes centros urbanos los cuales contienen todo tipo de actividades económicas en su interior.

En un inicio unas cuantas industrias llegaron al territorio nacional con el fin de encontrar su propio desarrollo individual, pero en el camino lograron revolucionar la manera de concebir el desarrollo urbano. Hoy en día, la zona metropolitana se encuentra envuelta en su totalidad por el fenómeno industrializador, lo cual ha implicado la revolución en su capacidad productiva, y aunque en un inicio fue pintado como la puerta de entrada al desarrollo económico, hoy en día sabemos que esto ha implicado una serie de consecuencias negativas que tienen carácter de urgente a resolver.

Visto desde otro ángulo el desarrollo económico ha implicado fuertes costos en la región. Una economía basada principalmente en actividades secundarias y terciarias ha

puesto en jaque las condiciones ambientales del planeta, pese a que parecen dos hilos distintos, el deterioro ambiental ha implicado un retroceso para el desarrollo económico.

El deterioro ambiental en la economía metropolitana puede tener varias implicaciones tanto a corto plazo, algunas de estas incluyen: costos adicionales en limpieza del agua, restauración de áreas degradadas, disminución de bienestar y productividad por mala calidad de aire, pérdida de biodiversidad, disminución de recursos disponibles, degradación de suelo y su productividad.

El Rio Atoyac es un claro ejemplo de las debilidades del manejo ambiental de la ZM Puebla-Tlaxcala. En esta zona hay al menos tres corredores industriales, un complejo petroquímico y empresas de maquila urbana que vierten sus residuos en el dicho rio, además de contaminantes provenientes de descargas. (Hernández et al., 2010, p 139)

En lo general los efectos causados por el deterioro ambiental pueden ser especialmente perjudiciales al desarrollo económico de la región en el largo plazo y de no tomarse las medidas necesarias este no solo traerá efectos negativos a nuestro ecosistema, sino también a las condiciones económicas y sociales de cada individuo.

3.3 Indicadores de bienestar social

Con la existencia de zonas metropolitanas en México nace la necesidad de medir y evaluar el nivel en la calidad de vida y el desarrollo humano de la población. Esto mediante indicadores de bienestar social, los cuales proporcionan información sobre la situación social, económica y ambiental de dichas áreas.

Los indicadores de bienestar social son herramientas útiles para los gobiernos, organismos internacionales, investigadores y tomadores de decisiones. A partir de estos indicadores se puede evaluar aquellos programas y política públicas que se encuentran actualmente aplicados y de esta manera poder identificar aquellas áreas de mejora, mediante nuevas estrategias que promuevan un mayor bienestar y una mejor calidad de vida para la ciudadanía.

Siendo la ZM Puebla-Tlaxcala una compleja área de estudio dada la cantidad de población que almacena y el espacio geográfico que ocupa; estos indicadores resultan de vital ayuda en pro de la correcta planeación económica, permitiendo no solo medir el progreso económico de su población, además de que sirven como localizadores de aquellas áreas con más alto grado de marginación económica dentro de la zona.

Además de que estos resultan importantes herramientas de seguimiento y rendición de cuentas de aquellos organismos elegidos para distribuir los recursos otorgados a la zona. De esta manera si el indicador está muy abajo del promedio, esto podría indicar un mal uso por parte de los tales organismos o sus autoridades gubernamentales.

Entre los indicadores más importantes tenemos: acceso a la educación, vivienda, servicios públicos, seguridad social, acceso al transporte público, facilidad de traslado de sus hogares hacia sus zonas de trabajo o de estudios, recreación, seguridad, acceso tecnológico, entre otras.

En lo que engloba al sector educación, pese a que esta zona se puede considerar como un área potencialmente activa, dada su amplia oferta educativa tanto privada como publica y en sus distintos niveles, desde preescolar hasta educación superior, hoy en día la mayor parte de la población metropolitana solo cuenta con formación educativa que ronda entre el nivel básico y medio, mientras un sector menor de la población corresponde a personas con estudios superiores.

Este indicador es uno de los más importantes en cuanto a lo que bienestar social corresponde, ya que este no solo refleja la participación de la población dentro del sistema educativo, sino que además nos da importante información de una serie de elementos que ponderan el nivel de bienestar social del área metropolitana. Entre algunos elementos tenemos:

Disponibilidad de recursos con los que cuentan los estudiantes y sus medios de apoyo para cubrir gastos de transporte, materiales educativos, alimentos, entre otros gastos básicos.

Calidad de los espacios ocupados como áreas educativas.

Calidad de la enseñanza.

En nuestra tabla número 3, podemos apreciar cómo está distribuida la población metropolitana de acuerdo a su grado educativo, rectificando lo que anteriormente se mencionaba, la mayor parte de la población se concentra entre el nivel que va de educación básica a media. Siendo así que, de un total de 14 apartados, 8 están dedicados a grados académicos de educación media a bajo y 6 pertenecen a educación superior y son estos los que concentran la menor suma de porcentaje.

En educación básica tenemos a la educación secundaria como el área como más alto porcentaje (24.93%) de participación y preescolar o kínder con el de menor porcentaje (0.15%), mientras que en lo que se refiere a población con educación superior, el área con mayor porcentaje la tiene el nivel licenciatura con un 22.99% y el más bajo doctorado con menos de 0.5%.

Durante la reciente etapa, que abarca desde 2019 hasta la fecha variables como educación y salud, empleo, fueron afectadas de manera directa por un factor inesperado, pero determinate, la pandemia por COVID-19. Esta pandemia no solo ha resultado catastrófica afectando potencial y directamente sobre la economía global, sino que además a afecto de manera diferente el estado de bienestar de la población en general.

Si bien la pandemia, no ha sido el único factor causal de deterioro en el bienestar social y económico metropolitano, este vino a cambiar de manera drástica la manera en la que la ciudadanía desempeñaba sus roles cotidianos, afectando de manera directa la concepción de lo que hasta ese momento se consideraba como bienestar.

Antes de la pandemia la conceptualización de bienestar social iba más enfocada a cubrir ciertas necesidades que hasta ese momento eran consideradas como básicas, tal como: vivienda digna, comida, salud, educación, sustento, protección y afecto. Sin embargo, hoy en día el termino bienestar incluye a estas, pero además agrega un factor determinante, la tecnología.

La tecnología ya tenía un fuerte impacto en la vida cotidiana antes de la pandemia, sin embargo, durante esta, se convirtió en elemento indispensable para la población metropolitana. Actividades que antes se realizaban recurriendo al desplazamiento físico,

tal como, asistir a la escuela, trabajo o tener una conversación con familia y amigos, fueron modificadas por la pandemia, haciendo que todo fuera por medio de un aparato electrónico.

Tener o no tener cualquier tipo de apartado electrónico hoy en día afecta el bienestar en la población metropolitana; pese a que después de la pandemia se han retomado muchas actividades de manera presencial, el uso masivo de la tecnología durante la época de confinamiento modifico el hacer de las actividades naturales, volviendo indispensable el uso de tecnología.

Hoy en día el uso de tecnología en el día a día es mucha más común de lo que en algún momento se hubiera imaginado, el gráfico (3) nos muestra algunos instrumentos indispensables para el día a día dentro las viviendas en las ZM Puebla-Tlaxcala para el año 2020. Podemos ver que en primer lugar tener el acceso al teléfono con un 90.6% por encima de los electrodomésticos indispensables como la lavadora o el refrigerador.

Por otro lado, tenemos que más de la mitad (57.7 %) de los hogares metropolitanos cuentan con acceso a internet y un 40.4% cuenta con una computadora. Lo cual indica que, pese a que gran parte de la población metropolitana tiene acceso a la tecnología por medio de un teléfono, la cantidad de hogares con conexión a una red wi-fi es menor, repercutiendo directamente sobre el acceso a la educación y la información.

En cuanto al acceso de medios de transporte, el gráfico () nos dice que menos de 44.6% cuenta con un automóvil, un 8% con una motocicleta y un 29.4% cuenta con una bicicleta, lo cual incide directamente en tiempo de traslado de la población metropolitana.

En los gráficos (4) y (5) podemos ver como el tiempo de traslado para la mayor parte de la población metropolitana de su casa a su lugar de trabajo o escuela ronda entre los 15 min y una hora, lo cual sumado a con un sistema de transporte que en contraste con el alto número de población residentes en la zona metropolitana resulta cada vez menos eficiente para un traslado rápido y seguro.

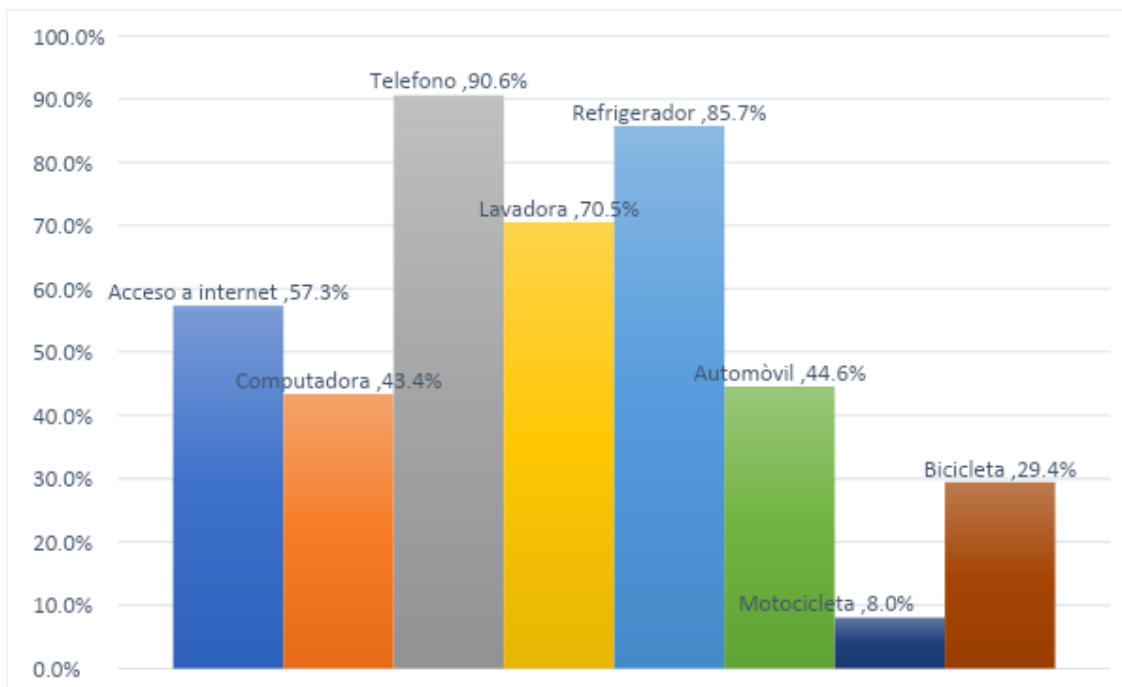
Tabla**3***Grado escolar de la población metropolitana Puebla-Tlaxcala (2020*)*

Grado escolar	Población	%
Preescolar o kínder	3528	0.15 %
Primaria	462916	19.9 2%
Secundaria	579214	24.9 3%
Preparatoria o Bachillerato General	526366	22.6 5%
Bachillerato Tecnológico o Normal Básica	21191	0.91 %
Estudios Técnicos o Comerciales con Primaria Terminada	8958	0.39 %
Estudios Técnicos o Comerciales con Secundaria Terminada	36156	1.56 %
Estudios Técnicos o Comerciales con Preparatoria Terminada	49230	2.12 %
Normal con Primaria o Secundaria Terminada	5942	0.26 %

Normal de Licenciatura	20162	0.87 %
Licenciatura	534131	22.9 9%
Especialidad	11283	0.49 %
Maestría	54942	2.36 %
Doctorado	9756	0.42 %
<i>Fuente: Datos extraídos de la información proporciona por Data México (2020) en base a el censo de población y vivienda 2020.</i>		

Gráfico 3

Servicios y conectividad en vivienda



Nota: Datos extradios de los datos publicados por Data México a partir del cuestionario básico y ampliado del censo población y vivienda 2020.

Las condiciones desfavorables de gran parte de la población metropolitana afectan su condición de salud mental, físico y familiar. Siendo así, que los trabajadores dedican la mayor parte de su día a trasladarse de un sitio a otro, descuidando su alimentación y volviéndose más sedentarios, propiciando problemas de salud no solo para ellos sino para la sociedad general.

El acceso a la salud en el área metropolitana se basa en la presencia de diversas instituciones y servicios médicos, tanto públicos como privados. Con un total de 270 hospitales y 554 centros de salud dentro del área metropolitana, la asistencia médica no resulta suficiente, ni mucho menos equitativa. Al igual que el resto del país el acceso al sector salud resulta ser limitado para un gran número de personas, especialmente para aquellas con bajos recursos económicos o que viven en zonas muy aisladas de la ciudad.

Además del acceso a la salud, gran parte de la población metropolita vive en condiciones desfavorables, lo cual afecta directamente al desarrollo regional e indica que su población no alcanza a cubrir todas sus necesidades y es altamente probable que no

tenga acceso a algún sistema de seguridad social, servicios de salud o cualquier otro que le permita desenvolverse y tener un correcto desarrollo personal.

El acceso a la salud, así como otras variables ponen en controversia la actual planeación metropolitana, así como la eficiencia en la asignación de recursos dados por el gobierno a través de programas como el fondo metropolitano. Pese a que estos prometen contribuir con el desarrollo metropolitano mediante la implementación de estrategias que apoyen a reducir índices tanto de pobreza como de desigualdad dentro de la zona.

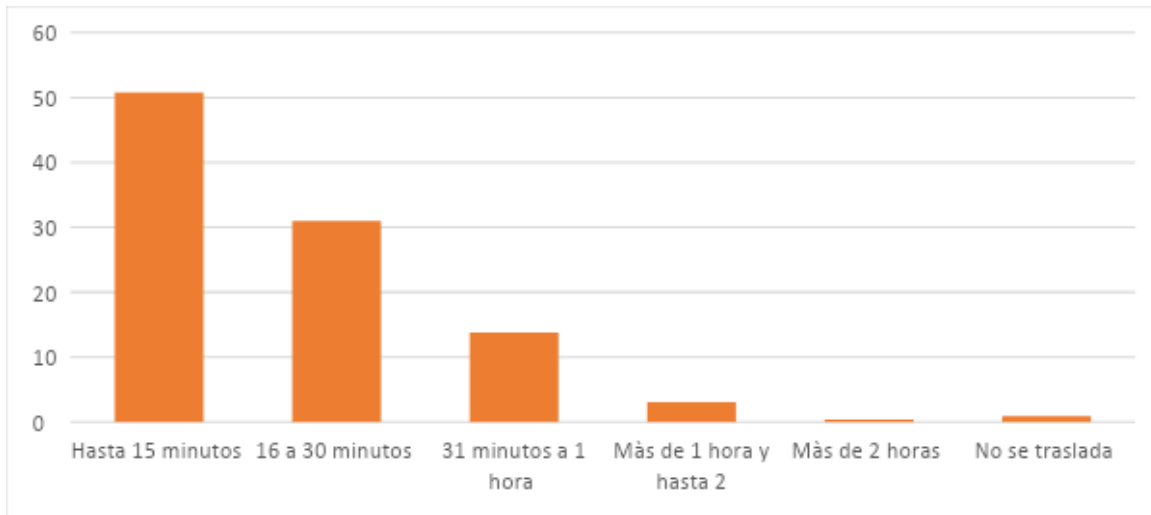
Los resultados resultan altamente cuestionables, ya que quienes disfrutan en gran medida de los frutos de la sub-urbanización y de la acelerada modernidad sigue siendo el mismo pequeño grupo de personas y el resto aparece indicada como entre clase pobre altamente pobre.

Para 2020, el 42.4 de la población se encontraba en situación de pobreza moderada y el 8.24% la situación de pobreza extrema. Lo cual indica que gran parte de la población metropolitana vive en condiciones que nada tiene que ver como lo que en un inicio se pintó como la promesa a una fructífera y además es la confirmación de una mezcla entre estrategias poco favorecedoras y un mal manejo de recursos monetarios.

Poder indicador de manera positiva en el desarrollo metropolitano no solo implica una correcta evaluación de hacer actual, sino también una nueva configuración en la que se tome en cuenta aquellas áreas que más padecen carencias sociales, de esta manera se podrá lograr un mejor y más equitativa distribución de recursos.

Gráfico 3

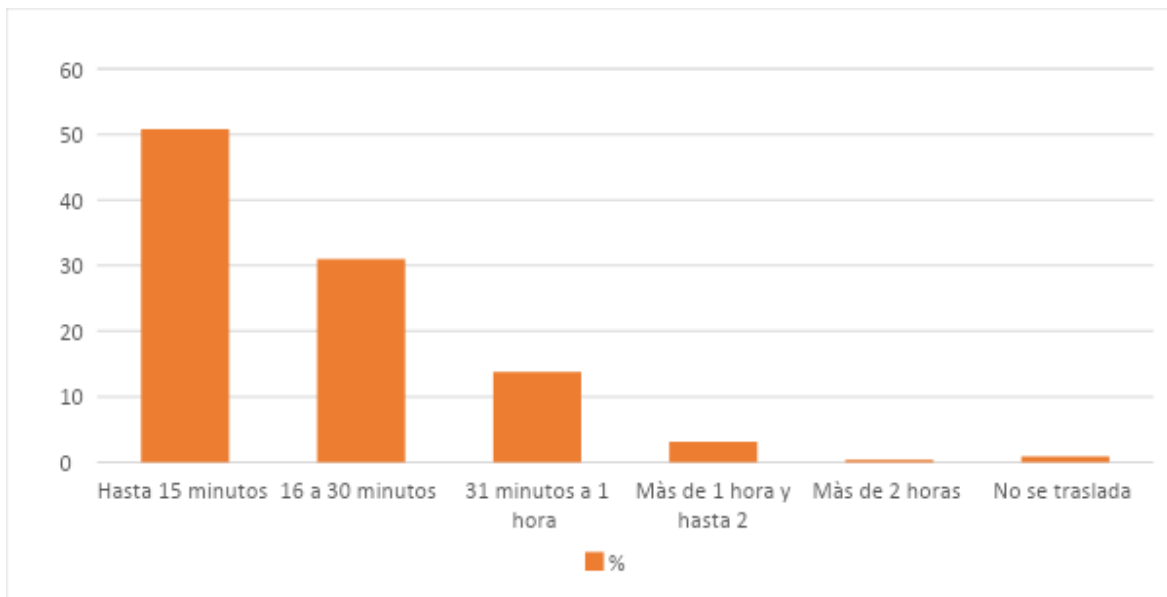
Distribución de la población según su tiempo de traslado al trabajo modernidad



Nota: Datos extraídos a partir de los datos publicados por Data México a partir de los cuestionarios básico y ampliado del censo de población y vivienda 2020.

Gráfico 4

Distribución de la población según su tiempo de traslado a la escuela



Nota: Datos extraídos a partir de los datos publicados por Data México a partir de los cuestionarios básico y ampliado del censo de población y vivienda 2020.

La tabla 4 la cual nos muestra el Índice de Grado de marginación, el cual considera los siguientes indicadores para su cálculo: educación, vivienda, ingreso por trabajo y la distribución de la población, y su desagregación es estatal y municipal. Su finalidad será mostrarnos el nivel económico y social en el que se encuentra cada uno de los municipios pertenecientes a la ZM Puebla-Tlaxcala, para así poder localizar aquellas localidades prioritarias en la asignación de recursos.

Para eso se dividió a las localidades en cuatro categorías, de las cuales alto y medio son categorías que pertenecen a aquellos municipios con mayor grado de marginación en la zona metropolitana y por tanto donde más carencias sufre la población, mientras que bajo y muy bajo tenemos a aquellos municipios con menor grado de marginación.

Para el año 2015 la población con alto grado de marginación se encuentra en el municipio de Ocoyucan, seguidos de los 12 municipios con nivel de medio de

marginación: Acajete, Coronango, Chiautzingo, Domingo Arenas, Juan C. Bonilla, San Felipe Teotlalcingo, San Salvador el Verde, Tepatlaxco de Hidalgo, Tlaltenango, Acuamanala de Miguel Hidalgo, Natívitas y Santa Cruz Quilehtla. En el nivel bajo tenemos 20 municipios y 6 con el nivel muy bajo, estando el municipio central en esta posición.

Para el año 2020 la población con alto grado de marginación volvemos a encontrar al municipio de Ocoyucan, seguidos de, Acajete. Chiautzingo y Domingo Arenas en el nivel intermedio, apareció 24 municipios en el nivel bajo y 11 en el nivel muy bajo, volviendo a aparecer en esta posición el municipio central (Puebla).

En tanto se puede observar la distribución de los municipios con grado de marginación, vemos que el nivel más alto pertenece en mayor medida a los municipios localizados en la periferia, siendo los municipios centrales, los que menor grado tienen.

Estratégicamente el desarrollo metropolitano debe ir de afuera hacia adentro, atendiendo a aquellos municipios con alto grado de rezago, generando mejores oportunidades para su desarrollo personal y priorizando una distribución más equitativa de los recursos.

Además, es importante señalar que siendo esta una zona altamente dinámica, en periodos próximos el número de actividades necesarias para el funcionamiento de la zona metropolitana ira en aumento, por lo cual su expansión geográfica será inevitable, trayendo como consecuencia la unión con otras urbes o la ocupación periférica de nuevas áreas. Y en tanto esto suceda y de no cambiar estratégicamente la planeación metropolitana traerá como consecuencia una expansión desacelerada y con una población con alto grado de marginación.

Tabla 4

Grado de Marginación por municipio en la ZM Puebla-Tlaxcala (2000-2015)

Municipio	Año	
	2010	2015
Acajete	Medio	Medio
Amozoc	Bajo	Bajo
Coronango	Medio	Bajo
Cuautlancingo	Muy bajo	Muy bajo
Chiautzingo	Medio	Medio
Domingo Arenas	Medio	Medio
Huejotzingo	Bajo	Bajo
Juan C. Bonilla	Medio	Bajo
Ocoyucan	Alto	Alto
Puebla	Muy bajo	Muy bajo
San Andrés Cholula	Bajo	Muy bajo
San Felipe Teotlalcingo	Medio	Bajo
San Gregorio Atzompa	Bajo	Bajo

San Martín Texmelucan	Bajo	Muy bajo
San Miguel Xoxtla	Muy bajo	Muy bajo
San Pedro Cholula	Bajo	Muy bajo
San Salvador el Verde	Medio	Bajo
Tepatlatxco de Hidalgo	Medio	Bajo
Tlaltenango	Medio	Bajo
Ixtacuixtla de Mariano Matamoros	Bajo	Bajo
Mazatecochco de José María Morelos	Bajo	Bajo
Tepetitla de Lardizábal	Bajo	Bajo
Acuamanala de Miguel Hidalgo	Medio	Bajo
Natívitás	Medio	Bajo
San Pablo del Monte	Bajo	Bajo
Tenancingo	Bajo	Bajo
Teolochoico	Bajo	Bajo
Tepeyanco	Bajo	Bajo
Tetlatlahuca	Bajo	Bajo
Papalotla de Xicohténcatl	Bajo	Muy bajo
Xicohtzinco	Muy bajo	Muy bajo

Zacatelco	Muy bajo	Muy bajo
San Jerónimo Zacualpan	Bajo	Bajo
San Juan Huactzinco	Bajo	Muy bajo
San Lorenzo Axocomanitla	Muy bajo	Muy bajo
Santa Ana Nopalucan	Bajo	Bajo
Santa Apolonia Teacalco	Bajo	Bajo
Santa Catarina Ayometla	Bajo	Bajo
Santa Cruz Quilehtla	Medio	Bajo
Fuente: Sistema de información Territorial (2022) Zonas Metropolitanas		

Conclusiones

Los procesos de crecimiento de la población, obligo al gobierno desarrollar políticas públicas encaminadas a crear los fondos metropolitanos para la atención de los problemas interurbanos de los estados de la república mexicana. Así, el fondo metropolitano de Puebla y de Tlaxcala, tomo relevancia nacional desde el año 2000, aunque en la actualidad su crecimiento en términos económicos no ha sido atendido para disponer de los recursos y atender los problemas interurbanos, de saneamiento de los ríos y de desarrollo urbano sustentable.

El trabajo de tesis, en sus análisis, plantea algunas reflexiones teóricas para que en el futuro los gobiernos de las dos entidades puedan trabajar de manera coordinada en la solución de los problemas metropolitanos, que son producto del crecimiento de la mancha urbana, extendida hacia otras localidades o municipios que están ya integrados al complejo desarrollo de las metropolis.

Bibliografía

Auditoría Superior de la Federación (2018) Fondo Metropolitano https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2018c/Documentos/Informes_Especiales/2018_AEGF_3_a.pdf

Banco de México (2020) La actividad económica en áreas metropolitanas ante la pandemia de COVID-19 <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/reportes-sobre-las-economias-regionales/recuadros/%7B95F6137F-8AC6-D5EF-8774-710398B63D23%7D.pdf>

De los Cabos, P. (2022) “La pobreza multidimensional en las zonas metropolitanas” Nexos <https://federalismo.nexos.com.mx/2022/02/la-pobreza-multidimensional-en-las-zonas-metropolitanas/>

Hernández, C. et al. (2010) *La zona metropolitana Puebla-Tlaxcala, situación actual y posibilidad de desarrollo*. CIISDER. Tlaxcala México.

INEGI (2003) Perfil sociodemográfico del área metropolitana de Puebla-Tlaxcala. https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/2104/702825497125/702825497125_1.pdf

IMCO (2029) Diagnostico de la promoción económica en la zona metropolitana de Puebla-Tlaxcala <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/11/20181009-Diagno%CC%81stico-de-la-promocio%CC%81n-econo%CC%81mica-en-la-Zona-Metropolitana-de-Puebla-Tlaxcala-IMCO.pdf>

IMCO (2022) (Diapositivas en PowerPoint) *Medición de la Actividad económica con grandes datos* https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2020/11/20201105_MAGDA_Presentacion.pdf

Garza, G. (1985) *El proceso de industrialización en la ciudad de México (1821-1970)*. El Colegio de México DF <https://www.jstor.org/stable/j.ctv26d9jx>

Navarrete, F. (2019) Zonas metropolitanas captaran 37 400 mdp por turismo <https://centrourbano.com/inmobiliario/zonas-metropolitanas-captaran-37400-mdp-turismo/>

Rendón L. & Godínez E. (2016) Evolución y cambio industrial en las Zonas Metropolitanas del Valle de México y de Toluca, 1993-2008. *Redalyc* 32(77) <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=41345703006>

Salgado, L. et al. (noviembre 2016) El fondo metropolitano y desarrollo regional en la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala (noviembre 2016)

SEDESOL, CONAPO E INEGI (2004) Delimitación de las zonas metropolitanas de México

Secretaría de Economía (2016) Puebla y sus principales sectores productivos y estratégico. <https://www.gob.mx/se/articulos/puebla-y-sus-principales-sectores-productivos-y-estrategicos#:~:text=Entre%20las%20principales%20actividades%20productivas,el%20transporte%2C%20correos%20y%20almacenamiento>

Ugalde. V. (2007). Sobre el gobierno en las zonas metropolitanas de México. *SciELO* 22(2), 443-460. <https://doi.org/10.24201/edu.v22i2.1285>

Unikel, L. (1978) *El desarrollo de México: Diagnostico e implicaciones futuras*. México DF, Colegio de México.



Número de oficio SACFE-402/2023

C. NAVA FABIAN PATRICIA
Matrícula : 201636457
LICENCIATURA EN ECONOMÍA
P. M. A. C.

Con un saludo fraterno, me dirijo a usted para informarle que el Director de su TESIS ha dado su APROBACIÓN para concluir la redacción y que la Comisión Revisora SE HA PRONUNCIADO EN EL MISMO SENTIDO; avalando la estructura, contenido y aportaciones del documento; por lo tanto, SE AUTORIZA, por parte de la Facultad de Economía de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, la impresión de su Tesis titulada:

“La política del fondo metropolitano en Puebla - Tlaxcala: 2012-2022”.

Sin otro particular, le expreso mi felicitación por la concreción de este paso trascendental en su vida profesional.

Atentamente
“PENSAR BIEN, PARA VIVIR MEJOR”
Heroica Puebla de Zaragoza, a 6 de noviembre de 2023


Mtra. Rosalinda Merino Calderón
SECRETARIA ACADÉMICA



C.c.p. Archivo
IGGP/RMC/gvplh

(222) 2 29 55 00, ext. 7807
academica.economia@correo.buap.mx Facultad de
Economía

Calle de la Academia s/n, entre Avenida
Universidad y Avenida San Claudio,
Ciudad Universitaria, Puebla C.P. 72592
Tel. 222 229 55 00 Ext. 5605

Página 1 de 1

