

El posfordismo en el contexto globalizado: el caso de Monterrey.

Mario Mirabile

[mario.mirabile@studio.unibo.it](mailto:mario.mirabile@studio.unibo.it)

Alma Mater Studiorum – Università degli Studi di Bologna

Edoardo Cabras

[edoardo.cabras@edu.unito.it](mailto:edoardo.cabras@edu.unito.it)

Università degli Studi di Torino

Economía Política, Política Internacional y Relaciones Internacionales.

Trabajo preparado para su presentación en el X Congreso Latinoamericano de Ciencia Política, de la Asociación Latinoamericana de Ciencias Políticas (ALACIP), en coordinación con la Asociación Mexicana de Ciencias Políticas (AMECIP), organizado en colaboración con el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), los días 31 de julio, 1, 2 y 3 de agosto de 2019.

**Resumen:**

El objetivo de este trabajo es definir las características de la población en la ciudad posfordista a través del caso de Monterrey. Una vez identificados los paradigmas de la ciudad fordista, se analizan las características de la ciudad global posfordista, buscando elementos de comparación con la ciudad de Monterrey de acuerdo con la trayectoria de desarrollo que la ciudad siguió sucesivamente al declive del modelo que ha sido central en la economía industrial internacional.

A través de un análisis histórico se comparan los datos disponibles en las plataformas de INEGI, Banco Interamericano de Desarrollo, Banco Mundial, Naciones Unidas.

**Palabras claves:**

Monterrey, Posfordismo, Globalización, Ciudades globales, Modelos de desarrollo internacionales, Población.

## Índice

<b>I. Aspectos críticos y modelos de referencia.....</b>	<b>2</b>
El papel de la ciudad entre fordismo y posfordismo .....	2
Los nuevos espacios de la ciudad. Los huecos urbanos.....	6
<b>II. América Latina en perspectiva .....</b>	<b>8</b>
Los efectos de las políticas económicas en el crecimiento poblacional urbano en América Latina. ....	8
Etapas de la urbanización mexicana .....	11
<b>III. La Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM). ....</b>	<b>15</b>
Crecimiento económico y desarrollo metropolitano. ....	15
Los meta-lugares. El campus del Tecnológico de Monterrey .....	17
<b>Conclusiones .....</b>	<b>20</b>
<b>Fuentes .....</b>	<b>22</b>
Fuentes bibliográficas y en línea.....	22
Fuentes estadísticas .....	25

## I. Aspectos críticos y modelos de referencia

### El papel de la ciudad entre fordismo y posfordismo

La ciudad se está convirtiendo en el lugar por antonomasia para el desarrollo de un gran número de individuos, este número esta destinado ha crecer. De hecho, las estimaciones muestran que para 2030 el porcentaje de personas que viven en áreas metropolitanas, especialmente en las áreas periurbanas, será más del 60% de la población mundial (Parker, 2004). Las transformaciones de la ciudad no son más que el producto de los cambios económicos, políticos y sociales y la interacción entre ellos. En este sentido, el sociólogo Guido Martinotti (2017) enfatiza que: la ciudad no se distorsiona, sino que se transforma en continuidad con su pasado (p. 123). Y son estos cambios que han dado forma a las aglomeraciones urbanas a lo largo de los años y que pueden explicarnos el papel que desempeñan dentro de la sociedad en los diversos períodos históricos. Entre finales de 1800 hasta la segunda posguerra, los escenarios geopolíticos cambiaron inmensamente. La primera forma de capitalismo, la de las *coketown*, las ciudades exclusivamente industriales, nacidas durante la revolución industrial, da paso a nuevas formas de estructuración económico-social, que repercuten sobre todo en contextos urbanos. Así, como señala Mela (2015), cada ciclo económico a largo plazo remodela el rostro de las ciudades y transforma profundamente sus características sociales (p. 75).

La metrópolis es el nuevo modelo que se destaca en el horizonte de la urbanización. La difusión de nuevos medios de transporte colectivo, que permiten salir, con relativa facilidad, de las viejas barriadas; la difusión de los servicios básicos; una mejor atención a las condiciones higiénico-sanitarias de los trabajadores determinan la formación de «barrios modelos» donde se quedan las masas de trabajadores. Todo ello con una mejora significativa en las condiciones de la clase obrera. Mumford en *La cultura de las ciudades* (1954) delinea sus rasgos con precisión: aquí [en la metrópoli, *nda*] existe la división del trabajo más capilar: aquí también existe la variedad máxima de formas asociativas humanas. Dentro de los límites de la organización urbana, aquí existe, por lo tanto, la posibilidad máxima de relaciones selectivas y decisiones racionales – en definitiva, de libertad y desarrollo consciente (p. 222).

En la siguiente fase (1930-1990), caracterizada por la producción en masa del tipo fordista y por una fuerte presencia del Estado, Occidente es el protagonista de un período asombroso de crecimiento económico, político y social. Los Estados occidentales, comprometidos a reaccionar ante la crisis financiera de 1929 antes y después de la destrucción causada por la segunda guerra mundial, conocen una tendencia económica que viaja a un ritmo acelerado, que provocó en las clases dirigentes, y luego en la opinión pública, el surgimiento de un auténtico credo del crecimiento (Mela, 2015). Es precisamente en este período que las áreas metropolitanas toman forma; dados los principios de la organización industrial, basados en el modelo de producción-ahorro-consumo, éstas se convierten en verdaderos polos de desarrollo (*Ibíd.*); la industria se presenta como un complejo de actividades espacialmente no divisibles, que precisamente debido a su gran tamaño, tiene la necesidad de depender de una gran ciudad (p. 79). En este clima, por lo tanto, emerge un nuevo tipo de ciudad, la metrópolis. Ésta está respaldada fundamentalmente por dos instituciones portantes: la corporación, basada en el modelo fordista, y el Estado. Este modelo, caracterizado por una fuerte estandarización y fragmentación de la organización del trabajo y por una fuerza laboral científicamente entrenada, no calificada y rígidamente jerarquizada, sienta las bases de dos pilares de esta fase: la consolidación de los movimientos de trabajadores y la necesidad de una demanda constante, que abre las puertas del mercado a otros sectores de la población, capaces de absorber los altos niveles de oferta. Y es precisamente en este escenario que el papel del Estado toma una posición central a través de:

1. El reconocimiento de las organizaciones para la protección del trabajador, desde los partidos hasta los sindicatos y las cooperativas de apoyo mutuo;
2. La asignación de importantes sumas de dinero para la construcción de grandes obras públicas, en línea con las teorías keynesianas destinadas a elevar los niveles de la demanda agregada;
3. El desarrollo de un modelo de estado de bienestar, para garantizar derechos fundamentales como la salud, la seguridad, la educación y la vivienda.

En definitiva, el Estado absorbe las funciones que habían estado en manos de la economía de mercado, funciones que van desde la distribución de la vivienda hasta la reglamentación de la economía en sí. Sin embargo, es cierto que, como señala Mela (2015), incluso la posibilidad, por parte del Estado y de las administraciones locales, de intervenir en el campo económico y fortalecer el marco de servicios públicos se basa, en última instancia, en el éxito de las grandes empresas, que gracias a sus fuertes ganancias, son capaces de distribuir sueldos y salarios más altos a sus empleados y, de esta manera, aumentar los ingresos sobre los cuales se gravan los impuestos que, a su vez, permiten el financiamiento de políticas públicas ( p. 79). Esta compenetración entre lo público y lo privado en la vida económica y social transforma fuertemente la ciudad en su estructura. En primer lugar, el proceso de crecimiento urbano se acelera en gran medida, de hecho, la ciudad extiende sus fronteras más allá de los territorios municipales, estableciendo los nuevos criterios de suburbanización, como señala Cardia (1978), con la construcción apresurada de nuevos barrios con baja calidad ambiental, mal conectados con el centro de la ciudad y mal equipados con servicios (p. 70). En segundo lugar, la sociedad experimenta un proceso de aburguesamiento; de hecho, estamos asistiendo a una ampliación de la clase media, compuesta principalmente por trabajadores calificados. Estas condiciones, decididamente más favorables, se constituyen gracias a los nuevos trabajadores inmigrantes, quienes soportan el peso del éxito del modelo fordista-taylorista.

Sólo alrededor de los años '70 del siglo XX, este modelo, considerado hasta entonces la única vía de desarrollo viable, está siendo cuestionado. El círculo virtuoso, dice Mela (2015), es un fenómeno que se reproduce de una manera que siempre se amplifica, con resultados positivos (p. 89), en el que se basó el modelo de desarrollo fordista se agota y, en consecuencia, también la ciudad experimenta un cambio profundo. A partir de la década de los '70, las diversas condiciones económicas (por ejemplo, la saturación del mercado de bienes en masa; la mayor competencia de los países recientemente industrializados, con menores costos de mano de obra en productos más simples y de menor calidad; el alza de los precios del petróleo y de las materias primas, el fin del régimen de tipo de cambio fijo, la explosión del conflicto industrial) marcan el fin del modelo que hasta entonces había apoyado a la economía capitalista. Pilotti (2001), de hecho, subraya que hoy en día ninguna ciudad europea está más marcada en su perfil por las chimeneas o por los altos hornos de las plantas industriales (que en gran parte

han abandonado las ciudades) (n.d.); dicho de otra manera, las grandes corporaciones se ven obligadas a revisar sus estrategias de mercado, estructurando su osamenta organizacional de manera diferente para aumentar la productividad y disminuir los costos laborales. Todo esto se traduce en un proceso general de desindustrialización destinado a recuperar la competitividad internacional a través de una reestructuración organizativa más ágil, una automatización de los procesos de producción y la reubicación de la producción. Nuevamente Pilotti (2001) muestra cómo la organización de la ciudad, del territorio metropolitano y de los sistemas productivos locales, típicos del espacio fordista, se está descomponiendo para recomponerse de acuerdo con las líneas de sistemas de red, modulares (en las estructuras) y flexibles (en prestaciones) apropiadas para la reorganización espacial y tecnológica posfordista, abriendo brechas a un papel económico y social diferente de la ciudad-territorio (n.d.). Este proceso de deconstrucción y reconstrucción invierte igualmente la fábrica y la ciudad. La primera, de hecho, tratando de superar los bloques y la rigidez del modelo fordista, se organiza de acuerdo con un modelo definido como una «fábrica integrada», que se caracteriza por dos importantes novedades: la valorización de los recursos materiales y humanos y un aparato industrial flexible que sabe adaptar la oferta a la demanda, reduciendo el inventario y produciendo bienes «just in time». La estructura física de la ciudad cambia en consecuencia. La nueva fábrica avanza, encontrando espacio más allá de los suburbios, mientras que en el centro de la ciudad hay servicios para la comunidad y las empresas. Como sostiene el filósofo francés Marcel Hénaff (2008), el espacio cívico del Bien Común, en oposición al espacio privado de intereses particulares inevitablemente entra en crisis (pág. 88). Desde el sistema fordista, espacial y volumétrico, pasamos a un sistema inmaterial y ubicuo. La disminución del capital social informal, el individualismo y la erosión del carácter contribuyen al deupaperamiento de la diversidad que Jane Jacobs (1969) describe en *Vida y muerte de las grandes ciudades*: aceras, calles, plazas, parques y barrios se convierten en lugares en los que la vida urbana puede desplegarse de manera decente sólo si todas las formas de diversidad están íntimamente mezcladas para apoyarse mutuamente (p. 225), generando una vida social espontánea, no domesticada por las estructuras físicas y culturales.

## Los nuevos espacios de la ciudad. Los huecos urbanos

Con la crisis del sistema fordista se inició un proceso de profunda reestructuración industrial, seguido de un proceso de desindustrialización igualmente importante. En el retículo de la ciudad, la fábrica deja espacio para nuevos modelos económicos, como señala el sociólogo Paolo Giovannini (2006), la transición de una sociedad predominantemente industrial a una predominantemente terciaria (p. 104). Un cambio de paradigma que produce cambios significativos en la estructura urbana. Por un lado, parafraseando a Semi (2015) en *Gentrification. Tutte le città come Disneyland?*, el sector de servicios se convierte en la fuerza motriz del «nuevo urbanismo», que envuelve a los ganglios vitales de la ciudad, en nombre de mayores habilidades y conocimiento certificado. Por otro lado, la expansión del sector de servicios es sinónimo de reurbanización y regeneración urbana. Con la deslocalización industrial, la ciudad pierde el pivote sobre el que se apoyó toda su estructura, la planificación urbana y el entorno socioeconómico. El cierre de las fábricas abre una nueva era, que los académicos llaman posindustrial, terciario o neoliberal, caracterizada en cambio por la llamada expansión, que es el crecimiento rápido y desordenado que ha caracterizado el fenómeno urbano de los últimos 40 años. Como señala Armando Iacovantuono (2009), la expansión se ha consolidado como un proceso evolutivo urbano durante al menos 25 años en los territorios europeos, mucho más tiempo en América; y parece haberse metabolizado en el desarrollo de asentamientos contemporáneos como para ser considerado un proceso historizado (p. 34). Proceso que ha visto a la ciudad envolverse a sí misma, a través de un proceso cada vez más rápido de estructuración (Martinotti, 2017) y, en consecuencia, provocando que la densidad y la cantidad de procesos de apropiación territorial se disparen. Sin embargo, la dialéctica de la ciudad contemporánea no termina en un movimiento unidireccional, sino que se caracteriza por un intercambio constante entre sus diferentes partes; en palabras de Antony Giddens (1986), las ciudades tienen una continuidad especiosa con el pasado (p. 187). Los antiguos signos del pasado industrial: las fábricas abandonadas, los gasómetros, los altos hornos y las fundidoras no solo dejan cicatrices en la cara de la ciudad, sino que representan sus nuevos espacios, precisamente los vacíos urbanos. Un valioso capital territorial que los gobiernos



municipales han aprendido a explotar más en las últimas décadas; el único instrumento a su disposición para enfrentar la falta de espacio y la demanda de una «nueva ciudad», posiblemente, como lo llama Amendola (2010), centelleante y terciaria (p, 29).

Antes de entrar en el análisis de estos lugares, definimos el concepto de vacío urbano. Según la breve definición de Vitello (2013) es: una superficie, una construcción sin uso y abandonada, que de hecho constituye un vacío en la zonización funcional del mapa urbano (p. 1), en otras palabras, un lugar, o si se prefiere, un lugar diferente, sin una clara indicación funcional. Tanto es así que algunos estudiosos, entre ellos, Geddes (1915) y Gandy (2016), uno en la «ciudad de piedra» y el otro en el verde urbano, han realizado una relectura semántica de estos espacios definiéndolos como residuos («waste»). Es decir, como explica Vitello (2013), lugares condenados por la sociedad moderna, como resultado de la organización irracional de los procesos económicos, como el uso desigual de los recursos no renovables o la aleatoriedad del desorden (p. 4). Según el escritor, es, sin embargo, reductivo definir estos lugares concentrados como materiales sin sentido. Como señala Iacovantuono (2009), aquí, en la ciudad contemporánea [nda] a menudo hay episodios imprevisibles que dejan el signo de su paso a través de la falta de materia, o el vacío, que asume el carácter de lo no terminado, de lo interrumpido, de la suspensión, como una especie de ausencia ruidosa e indeterminada en espera de ser completada (p. 83). Porciones de ciudades que parafraseando al filósofo francés Gaston Bachelard (1957) ya han perdido su autoconciencia, perdiéndose en las brechas del ser. Sin embargo, sería un error reducir el vacío a la mera imperfección. De hecho, se caracteriza por una carga reformadora que aún el filósofo francés define como «cuestión de la posibilidad de ser». Por lo que las administraciones de la ciudad contemporánea ven en estos lugares una «reserva de territorio», útil para planificar la ciudad futura. No faltan los ejemplos: Turín, en Italia, la ciudad fordista por excelencia, en los años de su renacimiento olímpico, pudo aprovechar los antiguos establecimientos industriales, a menudo reconvirtiéndolos en centros comerciales, feriales y culturales, a través de prácticas de rebranding urbano. A la narración original de estos lugares se superpuso una diferente. Estos se convirtieron, así, en espacios de agregación «centelleantes», en los cuales se puede pasar el tiempo libre e invertir capital y trabajo.

## II. América Latina en perspectiva

### Los efectos de las políticas económicas en el crecimiento poblacional urbano en América Latina.

América Latina no intervino directamente a la Segunda Guerra Mundial, exceptuando los soldados brasileños que murieron en Europa y los pilotos mexicanos en el Pacífico. Sin embargo, todos los ámbitos de la vida del continente sufrieron profundas transformaciones, empezando por lo político y lo social. El masivo «inurbamiento»<sup>1</sup>, es decir el movimiento de afluencia de los habitantes del campo hacia las ciudades, y la profunda industrialización dieron el paso a las grandes movilizaciones sociales y a la creciente demanda de participación política. Eso fue justificado y sostenido, además, por el contexto geopolítico de la época. En la posguerra, el sistema democrático venía imponiéndose en todo el Continente y se manifestó siempre más a través de la prensa, de la radio y de la industria cinematográfica, considerados medios adecuados para la difusión de los valores liberales estadounidenses. Esta ola de democratización no se impuso de manera radical ni encontró el camino libre en América Latina, antes al contrario el creciente conflicto con las potencias comunistas, que había sustituido los enemigos fascistas, junto a innumerables factores internos a la región (la carente cultura democrática, las débiles instituciones representativas y la reacción social de la clase media burguesa a las instancias del pueblo) sirvieron para justificar en muchos casos la imposición legítima de derivas autoritarias (Zanatta, 2010).

Entre 1950 y 1963 Raúl Prebisch fue Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe (ONU-CEPAL). El Secretario influyó de manera relevante las ideas y los modelos de desarrollo de América Latina, sentando las bases teóricas del modelo de desarrollo basado en la industrialización por sustitución de las importaciones (ISI). Esa teoría se fundamenta en la crítica a la estructura de los intercambios internacionales, considerada causa de la desigualdad entre el centro y la periferia del sistema

---

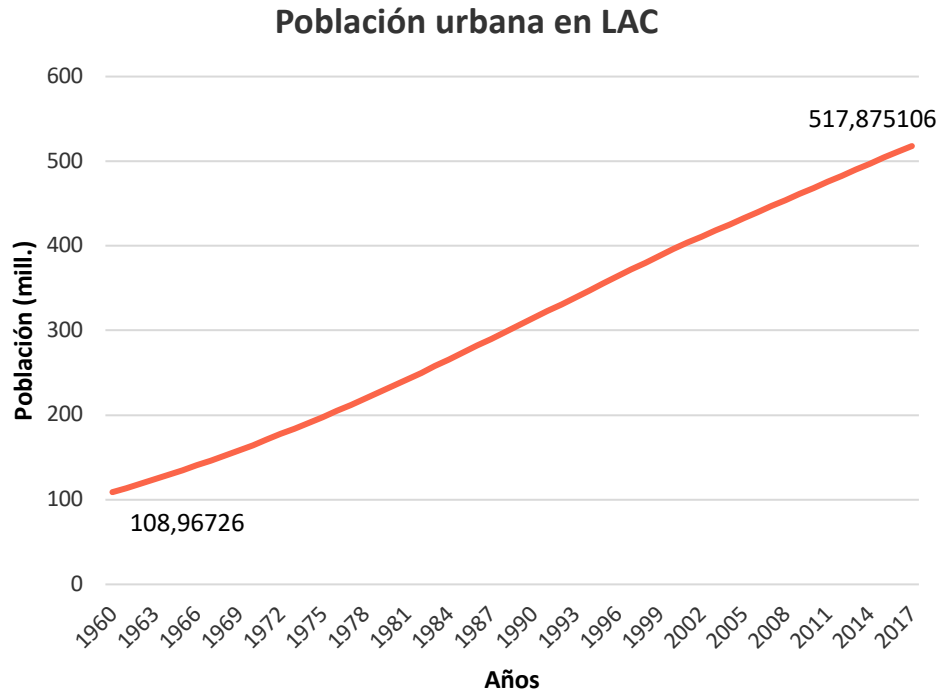
<sup>1</sup> El inurbamiento, o éxodo rural, es un fenómeno social vinculado a la movilidad humana, más o menos rápido y acentuado, y se refiere al desplazamiento y posterior asentamiento de personas del campo o de las montañas en las ciudades. La urbanización es el proceso de expansión física de las ciudades con la consiguiente ocupación del espacio circundante y la transformación de los destinos de uso anteriores.

económico mundial. La que promovía Prebisch era una vía alternativa al sistema vigente, un camino que concentraba los esfuerzos de desarrollo en el interior. Eso provocó la implementación de políticas proteccionistas que dieron lugar, en diferentes medidas, a políticas económicas nacionalistas (Zanatta, 2010)<sup>2</sup>. Ese modelo, que veía en la industrialización el sector pujante, y en la urbanización y modernización sus mayores efectos, fue particularmente importante en México. Como nos recuerda Garza (2010), economista y estudioso de las cuestiones urbanas, “el desarrollo económico y la urbanización están orgánicamente vinculados, ya que son dos procesos inseparables que caracterizan la estructura de la sociedad” (p. 33). Efectivamente, la concentración de la población en asentamientos urbanos es un proceso irreversible de gran trascendencia, que alcanza la esfera social, económica y ambiental.

A este respecto, nos parece interesante analizar la serie histórica que va de 1960 a 2017. En este periodo se nota que hubo un crecimiento constante de población urbana en el área de Latina América y el Caribe (LAC) y que ese crecimiento es un fenómeno que no parece detenerse. Pues, la población urbana pasó de contar de 108 a 517 millones en 56 años, según los datos del Banco Mundial (2018). Otro aspecto interesante está relacionado con la velocidad con la cual creció la población, pero ese factor no será objeto de análisis en este trabajo.

---

<sup>2</sup> Para ulteriores detalles sobre la teoría prebischiana remito al estudio de sus escritos. En particular, véase: Prebisch, R. (1986). La lista de los escritos que produjo está disponible en el documento descargable del repositorio de la CEPAL: ONU-CEPAL. (2006).

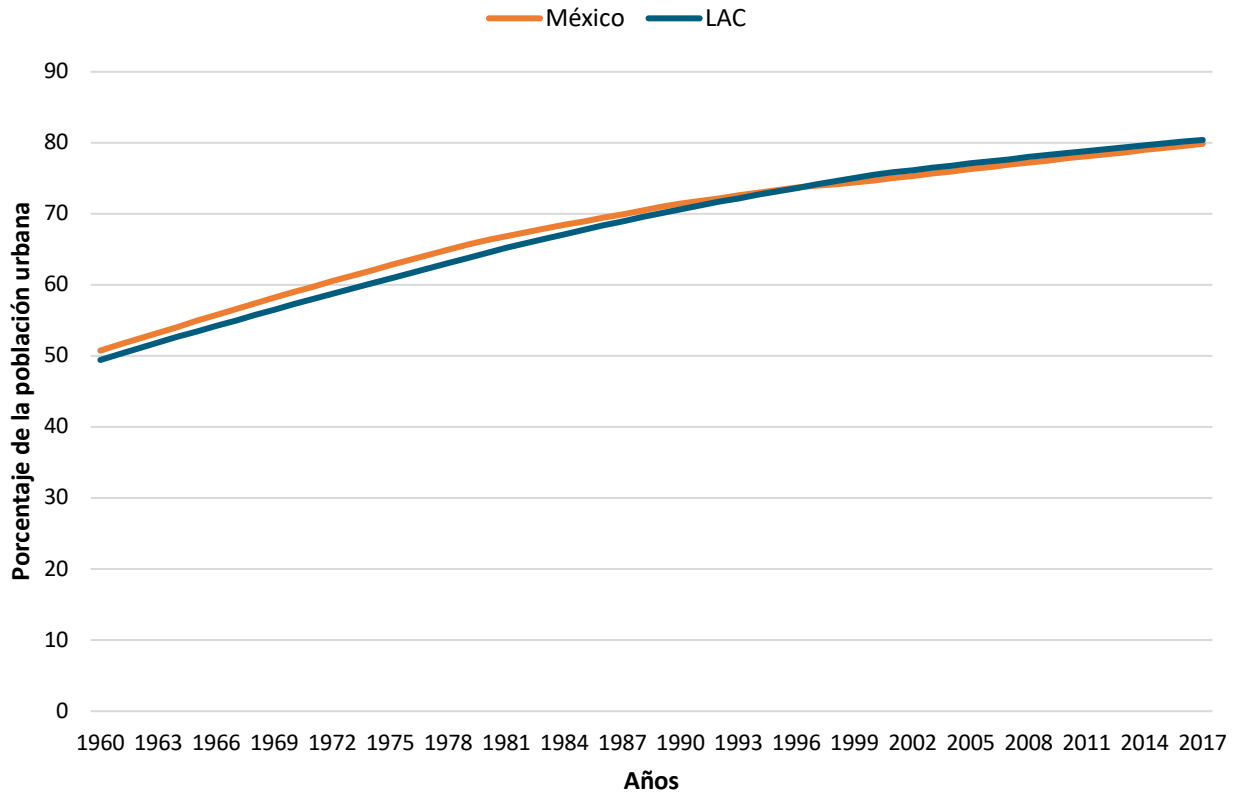


**Fuente:** (Banco Mundial, 2018).

Parangonando el porcentaje de la población urbana de México con el porcentaje de la población urbana de la región, efectivamente se observa una coincidencia casi constante a lo largo de toda la serie histórica. En particular, podemos distinguir dos fases:

1. En la primera, 1960-1996, México tuvo proporcionalmente un porcentaje de población urbana mayor a lo de la región;
2. En la segunda fase, 1997-2017, hubo un cambio que ve como Latinoamérica y el Caribe tienen, en proporción, más población urbana que México.

## Población urbana (% del total)



**Fuente:** (Banco Mundial, 2018).

### Etapas de la urbanización mexicana

En cuanto a la urbanización, la Revolución mexicana representó una etapa muy relevante para la emigración de las zonas rurales a las ciudades estructuradas y en vía de modernización. A la siempre mayor urbanización le acompañó el desarrollo industrial, característico del siglo XX; y dado que las ciudades ofrecían grandes incentivos económicos, relacionados con tarifas especiales para la utilización de energía eléctrica y del agua, muchas industrias se instalaron en ellas. Pues, el desarrollo industrial conllevó también importantes cambios en la geografía antrópica urbana mexicana: se crearon empleos que representaron el atractivo de un ingreso fijo con el que no se contaba en las zonas rurales, a pesar de las condiciones laborales desventajosas (Pisanty, Mazari, Ezcurra, 2009). Así que no hay que sorprendernos si la época

coincide con el aparecer o el reforzamiento de grandes movimientos de masas y de reivindicación sindical.

La evolución del sistema urbano mexicano suele dividirse en tres grandes periodos (Garza, 2010):

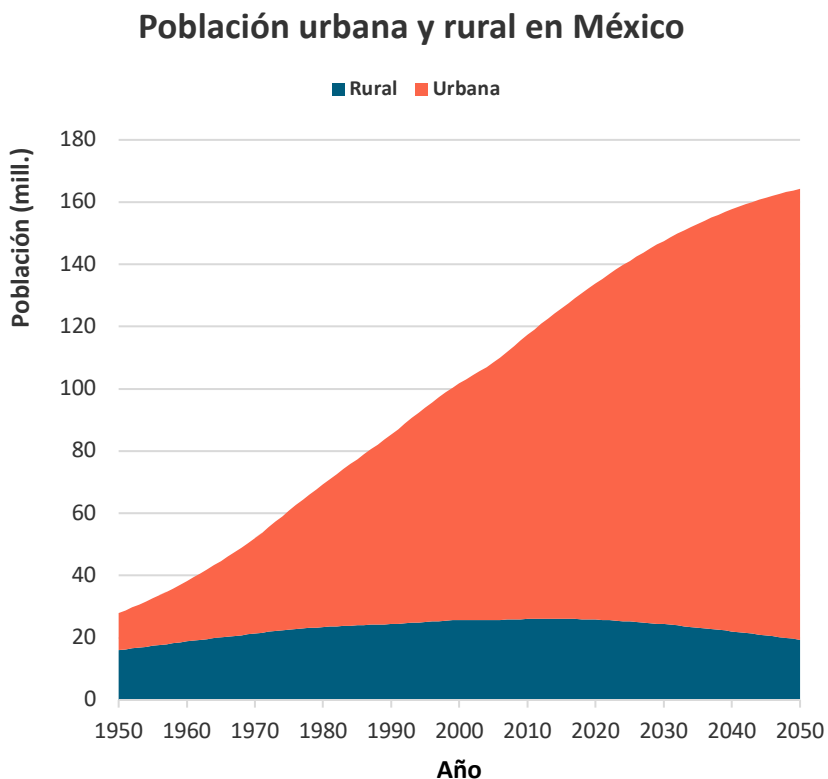
1. moderado-bajo, 1900-1940;
2. acelerado-medio, 1940- 1980;
3. bajo-acelerado, 1980-2005.

En la primera fase, la población total aumentó de 13.6 a 19.7 millones de habitantes, con el grado de urbanización, es decir el porcentaje de la población residente en localidades de 15 mil o más habitantes con respecto al total nacional, que se elevó de 10.6 a 20.1 por ciento. Pues, el desarrollo nacional en estos cuarenta años se caracterizó por diferentes cuestiones de amplia relevancia, como la ruptura del modelo liberal de crecimiento económico, el movimiento revolucionario y la emergencia del nuevo Estado nacional (Sobrino, 2011). Durante las cuatro décadas siguientes, 1940-1980, México se enmarcó, como dicho, en el modelo de sustitución de importaciones, caracterizado por proteccionismo comercial y fomento del mercado interno. En esta época, la población se incrementó de 19.7 a 66.8 millones. Pues, este modelo de política económica y la inversión pública federal empujaron la concentración de la población en áreas urbanas, que vieron rebasados sus límites político-administrativos para iniciar procesos de conformación metropolitana. Pues, el grado de urbanización se elevó de 20.1 a 51.8 por ciento, con una urbanización expansiva resultante del crecimiento natural (nacidos menos difuntos) y la migración interna masiva desde áreas rurales hacia zonas urbanas (*Ibíd.*). Así que se le puede considerar como una época de crecimiento sostenido por una economía estable.

El periodo de evolución «bajo-acelerada», lo que va del 1980 al 2005, vio un cambio profundo en la estrategia de crecimiento económico, causado por el agotamiento del modelo anterior (el de sustitución de importaciones) y de la inestabilidad de las finanzas públicas. La apertura del mercado y la reducción de la presencia del Estado en funciones económicas (con actitud activa) venía anticipada por la asunción de las recomendaciones dictadas por el Fondo

Monetario Internacional. En ese lapso temporal, el volumen demográfico del país se elevó de 66.8 a 112.3 millones de habitantes. La caída significativa en la tasa de natalidad y una baja tasa de mortalidad, junto con el incremento de las migraciones internacionales, concentradas hacia Estados Unidos, supuso el descenso del dinamismo poblacional, con respecto a la fase anterior. Pues, entre 1980 y el 2010, el grado de urbanización cambió de 51.8 a 62.5% (*Ibíd.*). De aquí, la ulterior centralidad asumida por las ciudades del norte; y, en particular, por las ciudades fronterizas.

Con proyección hacia el futuro, buena parte del crecimiento demográfico en México será urbano, con el numero de ciudades que pasará de ser de 384 a 961 en 2030, donde se concentrará el 83.2% de la población nacional y en donde muy probablemente, sea la población pobre la que predominará (ONU-HABITAT, 2017). Estos datos están sostenidos por las proyecciones de la División de Población del Departamento de Asuntos Económicos y sociales (DESA) de la ONU (2018), que indica como en 2050 casi 145 millones de habitantes vivirán en contextos urbanos, contra aproximadamente de los 19 millones de población rural.



**Fuente:** (ONU, 2018).

En relación con estas informaciones, se prospectan dos escenarios para las ciudades mexicanas. El primero basado en la idea de que “se incrementarán las distancias, tiempos y costos de los trayectos urbanos; crecerán las externalidades negativas o costos sociales y se requerirá de mucha mayor inversión para lograr mayor conectividad espacial. Si persiste el enfoque de movilidad que tiende a impulsar el uso del automóvil, se agudizarán las afectaciones al medio ambiente y la inequidad y desigualdad socio-económica, considerando la tendencia a que las ciudades concentren proporcionalmente (y en términos absolutos) cada vez más población de bajo ingreso” (ONU-HABITAT, 2017). El otro escenario asume que “los asentamientos humanos ilegales/informales/irregulares, tenderán a expandirse por la falta de oferta de suelo habitacional bien localizado, considerando que las mejores localizaciones periurbanas serán acaparadas por el mercado formal inmobiliario. Esto puede significar para muchas ciudades, la ocupación creciente de lugares inadecuados para el asentamiento humano y con riesgos diversos” (*Ibíd.*). Estos razonamientos, según Sedatu (citado en ONU-HABITAT, 2016), representa “un reto formidable para México, porque es en las ciudades donde se concentran las fuerzas productivas, políticas, científicas y culturales, al grado que la prosperidad del país está depositada en ellas. Por ello es fundamental ordenarlas, hacerlas más productivas y competitivas, reduciendo sensiblemente la inequidad y desigualdad social y su huella ambiental”. Según el Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2013-2018 (*Ibíd.*), la metropolización es probablemente el fenómeno socio-espacial de mayor relevancia en la actualidad y para el futuro. El resultado de este proceso es, según Sassen (2008), la proliferación de las ciudades globales; perspectiva que releva el surgimiento de un nuevo tipo de economía urbana, enfocada en las actividades financieras y de servicios avanzados, donde la ventaja de las ciudades se asocia a la interconexión entre ellas (Negrete Salas, 2010). Eso parece coherentemente explicado en la *Estrategia* del Banco Interamericano de Desarrollo (BID): “en los últimos treinta años, el tamaño de las ciudades mexicanas creció seis veces, mientras que la población urbana se duplicó en el mismo periodo. La nueva población de las ciudades se ha instalado en la periferia en asentamientos informales y en desarrollos formales, que generalmente presentan déficit de infraestructura y de servicios públicos, y se ubican a



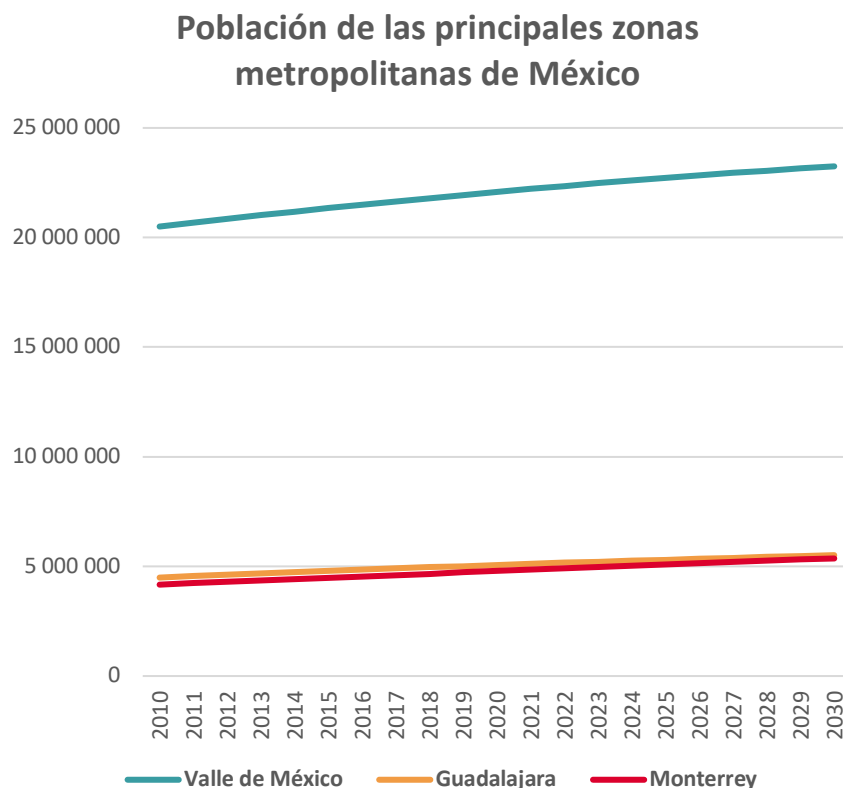
distancias importantes de los puestos de trabajo. Así, el transporte se ha convertido en un reto en el desarrollo urbano. El crecimiento de las ciudades, aunado a un transporte público atomizado, de mala calidad, baja capacidad y desarticulado, sin la infraestructura vial requerida, y conjuntamente con la baja capacidad institucional en la gestión de los sistemas de transporte, ha provocado problemas en la movilidad urbana en la mayoría de las ciudades del país. Por último, la ausencia de planificación en el crecimiento urbano compromete la sustentabilidad social, económica y ambiental de las ciudades, más aún en zonas marginadas, donde se genera una pérdida de espacios públicos coadyuvando a la descomposición del tejido social” (BID, 2013, p. 16).

### **III. La Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM)**

#### **Crecimiento económico y desarrollo metropolitano**

Analizando los datos INEGI (2018), se observa como Nuevo León participó en la aportación de Producto Interno Bruto (PIB) con el 7,5% del total nacional, adelantado, solamente, por el Estado de México con el 9%, y la Ciudad de México con el 16,5% del total. La relación competitiva cambia si analizamos el PIB de las actividades secundarias, “conformadas por la minería, industria manufacturera, construcción y la generación, transmisión y distribución de energía eléctrica y suministro de gas por ductos al consumidor final” (p. 7), que registraron en 2017 un monto de 6,729,970 millones de pesos corrientes en México. En este caso, las primeras tres entidades que en mayor medida aportaron a esta cifra fueron: Nuevo León 9,2%, el Estado de México con 7,6%, Jalisco 7% (*Ibíd.*). Sobre todo, el municipio capitalino del Estado de Nuevo León representa un atractor importante para las empresas globales por su capital cultural, económico y social, por el número de habitantes, las actividades productivas y de servicios que en ellas se desarrollan. Efectivamente, ya a partir de los años ‘40 del siglo XX hubo un notable incremento de la población en México. Ese fenómeno no fue homogéneo en todo el territorio nacional, sino que presentó picos en contextos altamente atractivos como Monterrey, actualmente ciudad más poblada del Estado de Nuevo León. Pues, la zona metropolitana de Monterrey se posiciona al tercer lugar por cantidad poblacional de todas las

13 zonas metropolitanas de México, adelantada sólo por las zonas metropolitanas de Ciudad de México y Guadalajara, y con crecimiento provisionado al 2030 constante, según datos INEGI (2018).



**Fuente:** (INEGI, 2018).

Y esta población vive en una ciudad en la cual “la tradicional especialización industrial... ha sido la ordenadora y generadora del espacio urbano actual” (Garza, 1998, p. 672). Garza sugería, hace más de diez años que si Monterrey, en su futuro crecimiento, no hubiese seguido con su tradicional vocación de capital industrial, se hubiera transformado en una metrópolis posindustrial estándar, como las de los países desarrollados, por actuación de una «revolución terciaria», a través de la organización de cambios significativos en el ecosistema urbano llevados a cabo con inversiones públicas y privadas, es decir planificando “técnicamente la ubicación de las actividades económicas para garantizar su funcionamiento eficiente y productivo en un sistema urbano binuclear, con Monterrey como sede de los modernos

servicios al productor y otra localidad para el establecimiento de las plantas industriales” (*Ibíd.*). De esta manera se podrían enfrentar “los desafíos económicos y tecnológicos de un mundo cada vez más interdependiente y competitivo evitando de manera paralela el agravamiento de sus problemas urbanos y el deterioro de su ecosistema” (*Ibíd.*). El resultado de estos procesos fue analizado por Sousa (2008), quien registra la reinterpretación de los sistemas urbanos, básicamente en función de la ciudad global y de la globalización. Perspectiva que confiere un rol estratégico de desarrollo a las grandes metrópolis de los países desarrollados como ciudades globales; con la sustitución de la producción industrial tradicional “por servicios avanzados e innovación financiera y de mercado, inversión sostenida en investigación básica, desarrollo tecnológico e innovación (I+D+i) y construcción de conocimiento; de estas ciudades globales se derivan lo que podríamos denominar las tecnópolis, que son complejos espaciales de desarrollo tecnológico, regularmente situados en la periferia de las áreas metropolitanas”<sup>3</sup> (p. 188).

Monterrey y, por desarrollar estas funciones activamente con cierto éxito, el campus universitario del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey pueden caer en esta descripción.

### **Los meta-lugares. El campus del Tecnológico de Monterrey**

Hemos visto cómo la reorganización del capitalismo ha influido en la producción espacial y social de la ciudad. Para compensar las continuas olas de desindustrialización, el sistema urbano, a través de nuevas estrategias políticas, puede llenar los vacíos que dejó la crisis del sistema fordista. Como afirma Semi (2015), las ciudades, por lo tanto, a partir de los años ‘70, parecen reactivarse después de una fase marginal y «renacen» como empresarias y promotoras activas del crecimiento económico, lo que desencadena dinámicas competitivas y emulativas recíprocas (p. 48). El «workfare state», teorizado por Bob Jessop (1993), se caracteriza sobre todo por la acumulación de capital, implementado, como lo muestra David Harvey (2018), por una búsqueda continua de nuevas líneas de productos, nuevas tecnologías,

---

<sup>3</sup> Para detalles sobre ciudades inteligentes y escenarios futuros de las ciudades véase los textos de Mitchell (2000) y Townsend (2013).

nuevos estilos de vida, nuevas formas de moverse, nuevos lugares a colonizar - una variedad infinita de estratagemas que reflejan un ingenio humano ilimitado para encontrar nuevas formas de obtener ganancias (p. 8). Este modelo también se ha utilizado para la producción de espacio en la ciudad posfordista, una producción que tiene lugar precisamente a través del criterio de la máxima ganancia; porque, como señala Harvey (2018), se están llevando a cabo procesos que definen los espacios regionales dentro de los cuales la producción y el consumo, demanda y oferta, producción y realización, lucha de clases y acumulación, cultura y estilo de vida se unen en una especie de coherencia estructurada dentro de una totalidad de fuerzas productivas y relaciones sociales (p. 74). Espacios que, según la definición de «meta-ciudad» de Martinotti (2017), podríamos definir «meta-lugares»: entidades urbanas capaces de ir más allá de: los esquemas espaciales clásicos, las fronteras, las administraciones, las tradicionales destinaciones de uso, las habituales relaciones de poder, la oferta ordinaria de servicios, etc. En resumen, nuevas formas y conceptos de asentamientos humanos que se fusionan inseparablemente en nuevas entidades urbanas (*Ibíd.*). En el contexto que estudiamos a la ciudad capitalina del Estado de Nuevo León, podemos identificar el campus del Tecnológico de Monterrey como un verdadero «meta-lugar», en el que una gran cantidad de servicios dedicados a los estudiantes, profesores, colaboradores y trabajadores, que van desde simples aulas hasta nuevos comercios, pasando por parques, comedores, centros de innovación tecnológica, bibliotecas, famosas cadenas de cafetería, tiendas de vendedores de tecnología de empresas globales, están interconectados en un paisaje multidimensional. Aquí, se entiende a la universidad como institución cuya tarea no solo consiste en dispensar votos y certificados (Semi, 2018), sino como sujeto que ha actuado como un verdadero actor político económico y, sobre todo, inmobiliario, que interviene profundamente en la estructura urbana y social. Por un lado, estas políticas regenerativas y generativas de espacio privado y público han hecho de Monterrey y, en particular, del campus universitario, un centro de gran atracción, precisamente porque es una fuente de cultura, progreso y tecnología. Este campus nació con la idea de combinar la vida académico-profesional con una existencia íntima, con rasgos comunitarios, capaz de reforzar urdimbre y trama del tejido social desgastado por las políticas neoliberales (Bauman, 1998). Por otro lado, sin embargo, el «meta-lugar» tiene entre sus peculiaridades la de comprimir el espacio y el tiempo, expandiendo el universo de contactos

entre culturas y aumentando potencialmente el grado de conflicto (Harvey, 2010). Un espacio como el del campus del TEC, si se observa a través de lentes capaces de darnos una visión macroscópica, puede identificarse como una concentración de usos urbanos individuales, aunque está compuesto por una amplia gama de servicios e infraestructuras. El campus, insertado en el contexto urbano, se transforma en la representación de una sola cultura que puede producir «vacíos de frontera» (Jacobs, 1969). Estas áreas de la ciudad tienen la particularidad de aumentar la tendencia a la degradación y el abandono, como señala Jane Jacobs (1969), los barrios que rodean las áreas universitarias de las grandes ciudades, los centros cívicos basados en la idea del «City Beautiful»<sup>4</sup>, las áreas hospitalarias e incluso los grandes parques públicos: en general, incluso si aún no se han visto afectados por la descomposición material, estos vecindarios se encuentran en un estado de estancamiento que precede a la degradación (p. 241).

En última instancia, el campus del TEC de Monterrey, que invierte en tecnología, educación, progreso y transformación, es, sin duda, en la nueva competencia global, un punto estratégico de la ciudad, lo que lo caracteriza intrínsecamente como elemento de conflicto. En este sentido, mencionemos el proyecto «DistritoTec», que opera en el campo del desarrollo urbano y social, y las protestas de comités (de diferente naturaleza) que se oponen a las transformaciones urbanas iniciadas, justificando estas inquietudes ante el temor de ser desalojados de sus hogares, y con el temor a la disolución de la trama formal e informal que mueven las relaciones humanas en las áreas que rodean el campus del TEC. Eso puede representar una barrera, tanto física como cultural, y sería razonable preguntar qué destino elegir para la ciudad del mañana: el de la revuelta contra su pasado fordista, donde una nueva «clase obrera» vuelve a ser rechazada por los «nuevos centros» hacia los «nuevos suburbios desfavorecidos»; o aquel en el que el derecho a la ciudad se extiende, tanto como sea posible, a sus habitantes,

---

<sup>4</sup> Hoy en día los criterios del estilo de diseño arquitectónico se están transformando radicalmente. Un ejemplo interesante y dominante está representado por el estilo del «parametricismo» de Patrick Schumacher (2008; 2009), que, en sus escritos, subraya como se ha manifestado en el mundo una convergencia global en la arquitectura vanguardista que justifica el uso de este neologismo, basado en la idea del empleo de sistemas de diseño paramétrico avanzado y técnicas de scripting para acompañar el procedimiento creativo de diseño arquitectónico. Eso, según Schumacher, se hace necesario para “retooling the discipline and adapting the architectural and urban environment to the socio-economic era of post-fordism”. (2008). El autor desarrolló el concepto de «parametricismo» a través de la «teoría de la autopoiesis arquitectónica»: Schumacher P. (2011; 2012).

consciente de que el fenómeno urbano es uno de los mejores ejemplos de la existencia humana (con su comedia y su tragedia).

## **Conclusiones**

En fin, hemos tratado de las profundas transformaciones transescalares que vivieron las ciudades pasando desde el sistema fordista hasta lo que se ha definido como posfordismo, con su flexibilidad, heterogeneidad de las formas de producción y gran capacidad en la extracción de valor. La afuncionalidad de espacios concretos de la ciudad desveló la oportunidad de pensar en ellos, de utilizarlos de manera diferente, otorgándoles una nueva función a la original, generalmente relacionada con los ámbitos cultural y comercial. Este proceso transformador se produjo en la misma época en Europa y en América Latina, aunque más lentamente en ésta última. México, en particular, es uno de los países más representativos de la región latinoamericana en cuanto al pasaje del fordismo al posfordismo. Las etapas de urbanización, incluso entendiéndose ésta como mera simplificación, permiten deducir los cambios, que, en los últimos sesenta años, han llevado al país hacia la metropolización. Efectivamente, Monterrey destaca en este sentido, siendo una ciudad fuertemente atractiva, como hemos visto, para capitales económicos, sociales, culturales, etc...

La ciudad cambia en relación con sus habitantes y viceversa. Gramsci (2014), en los escritos de la cárcel, analizaba de manera clara la sociedad de su tiempo, individuando el surgimiento de una «nuevo tipo de humano», causado por las interrelaciones entre los individuos y las fábricas (con sus estructuras, hechas por individuos y por las relaciones tejidas entre ellos). Hoy en día, aunque no consideramos posible reivindicar las palabras de Gramsci, sacándolas de su contexto originario y aplicándolas a nuestros días sin antes investigar, profundizar, exponer las cuestiones (pasadas y nuevas que pueden nacer), nos parece inevitable, en este momento, reportar lo que escribía el autor en 1934 en el *Cuaderno* n. 22, intitulado *Americanismo y fordismo*: la racionalización determinó la necesidad de elaborar un nuevo tipo humano, conforme al nuevo tipo de trabajo y de proceso productivo. Esta elaboración, hasta ahora, está sólo en la fase inicial y (aparentemente) idílica (p. 2146). El nuevo tipo de humano viene acompañado por nuevos estilos de vida y nuevas costumbres, nuevos problemas (que se suman a los pasados) y, quizás, nuevas soluciones. En la actualidad podría parecer que el

futuro de la ciudad quedó atrapado en una famosa cita de McLuhan que en 1967 afirmaba: “the city no longer exists, except as a cultural ghost for tourists” (p. 38). Esa oración tan drástica, cuanto acertada, constata la disolución del tejido urbano y de su concepción, frente al avanzar de procesos de turistificación y comercialización de los espacios urbanos.

## Fuentes

### Fuentes bibliográficas y en línea

Amendola, G. (2010). *Tra Dedalo e Icaro. La nuova domanda di città*. Bari: Laterza.

Bachelard, G. (1957). *La poetica dello spazio*. Bari: Edizioni Dedalo.

Cardia, C. et al. (1978). *La città e la crisi del capitalismo [La ciudad y la crisis del capitalismo]*. Roma-Bari: Laterza.

Garza, G. (1998). *El Área metropolitana de Monterrey en el año 2020*. Estudios Demográficos y Urbanos, 13(3), 667-673. Obtenido de: <https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/download/1035/1028>.

Garza, G. (2010). *La transformación urbana de México, 1970-2020*. En: Garza, G. y Schteingart, M., *Desarrollo urbano y regional*. México, D.F.: Colegio de México, pp. 31-86.

Geddes, P. (1970). *Città in evoluzione*. Milano: Il Saggiatore.

Giddens, A. (1986). *The Constitution of Society*. Berkeley: University of California Press.

Giovannini, P. (2006). *La sfida del declino industriale [El reto del declive industrial]*. Roma: Carrocci.

Gramsci, A. (2014). *Quaderni del carcere [Cuadernos de la cárcel]*. Torino: Einaudi.

Harvey, D. (2010). *La crisi della modernità*. Milano: Il Saggiatore.

Harvey, D. (2018). *Geografia del dominio. Capitalismo e produzione dello spazio [Geografía del dominio. Capitalismo y producción espacial]*. Verona: Ombre corte.



Hénaff, M. (2008). *La città che viene* [*La ciudad que viene*]. Roma: Castelvecchi.

Iacovantuono, A. (2018). *Urban infill. L'interpretazione dei vuoti nella città compatta*. (Tesis doctoral). Università di Roma "La Sapienza", Facultad de Arquitectura, Italia. Obtenido de: [https://web.uniroma1.it/dottcomparch/sites/default/files/29Iacovantuono\\_Tesi.pdf](https://web.uniroma1.it/dottcomparch/sites/default/files/29Iacovantuono_Tesi.pdf).

Jacobs, J. (1969). *Vita e morte delle grandi città* [*Vida y muerte de las grande ciudades*]. Torino: Edizioni comunità.

Lefebvre, H. (1970). *Il diritto alla città*. Padova: Marsilio Editori.

Martinotti, G. (2017). Vicari Haddock, S. (cur.). *Sei lezioni sulla città* [*Seis lecciones sobre la ciudad*]. Milano: Feltrinelli.

McLuhan M. (1967). *Verbi-voco-visual Explorations*. New York: Something Else Press.

Mela, A. (2015). *Sociologia delle Città* [*Sociologia de las Ciudades*]. Roma: Carocci Editore.

Mitchell W.J. (2000). *E-topia: Urban Life, Jim – But Not As We Know It*, Cambridge, MA: MIT Press.

Mumford, L. (1954). *La cultura delle città* [*La cultura de las ciudades*]. Milano: Edizioni di comunità.

Negrete Salas, M. E. (2010). *Las metrópolis mexicanas: conceptualización, gestión y agenda de políticas*. En: Garza, G. y Schteingart, M. *Desarrollo urbano y regional*. México, D.F.: Colegio de México.

Parker, S. (2006). *Teoria ed esperienza urbana*. Vicari Haddock, S. (cur.). Bologna: il Mulino.

Pilotti, L. (2001). *Le rigidità flessibili della città territorio verso la virtualità* [*Las rigideces flexibles del territorio de la ciudad hacia la virtualidad*]. Acti del 2° Workshop dei docenti e ricercatori di organizzazione aziendale. Università degli studi di Padova 1 e 2 febbraio 2001. Obtenido de: [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:8i930tJQafQJ:www.woa.sistemacoringressi.com/web/woa2001/documenti/papers/elaborati/sistemi/CDS\\_Pilotti.doc+&cd=1&hl=it&ct=clnk&gl=it](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:8i930tJQafQJ:www.woa.sistemacoringressi.com/web/woa2001/documenti/papers/elaborati/sistemi/CDS_Pilotti.doc+&cd=1&hl=it&ct=clnk&gl=it). [fecha de consulta: mayo de 2019].

Pisanty, I., Mazari, M. y Ezcurra, E. (2009). El reto de la conservación de la biodiversidad en zonas urbanas y periurbanas. En: *Capital natural de México, Vol. II: Estado de conservación y tendencias de cambio*. CONABIO, México, pp. 719-759.

Prebisch, R. (1986). *El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas*. *Desarrollo Económico*, 26, 479–502. Obtenido de: [https://www.jstor.org/stable/3466824?seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/3466824?seq=1#page_scan_tab_contents).

Sassen, S. (2008). *Territory, Authority, Rights: From Medieval to Global Assemblages*. Princeton: Princeton University Press.

Schumacher P. (2008). *Parametricism as Style: Parametricist Manifesto*. [en línea]. Obtenido de: <http://www.patrikschumacher.com/Texts/Parametricism%20as%20Style.htm> [fecha de consulta: mayo de 2019].

Schumacher, P. (2009). *Parametricism: A new global style for architecture and urban design*. *Architectural Design*, 79(4), pp. 14-23. Obtenido de: <https://www.patrikschumacher.com/Texts/Parametricism%20-%20A%20New%20Global%20Style%20for%20Architecture%20and%20Urban%20Design.html>.

Schumacher, P. (2011). *The Autopoiesis of Architecture: a new framework for Architecture*. Chichester: Wiley.

Schumacher, P. (2012). *The Autopoiesis of Architecture, Volume II: a new agenda for Architecture*. Chichester: Wiley.

Semi, G. (2015). *Gentrification. Tutte le città come Disneyland? [Gentrificación. ¿Todas las ciudades como Disneyland?]*. Bologna: Il Mulino.

Sobrino, J. (2011). *La urbanización en el México contemporáneo*. Ciudad de México: CEPAL.

Sousa, E. (2008). *El espacio urbano y su transformación metropolitana en la sobremodernidad. El caso Monterrey, N.L. México*. Nóesis. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades. 17(34), agosto-diciembre, 2008. 168-203. Obtenido de: <http://www.redalyc.org/pdf/859/85913301007.pdf>.

Townsend, A.M. (2013). *Smart cities: big data, civic hackers, and the quest for a new utopia*. New York: W.W. Norton & Company.

Vitello, M. (2013). *I "vuoti urbani". Da zone grigie a luoghi d'incontro [Los "vacíos urbanos". De zonas grises a lugares de encuentro]*. Planum. The Journal Of Urbanism, 2(27).

Zanatta, L. (2010). *Storia dell'America Latina contemporanea*. Roma-Bari: Laterza.

## **Fuentes estadísticas**

Banco Mundial. (2018). *Población urbana (% del total)*. Obtenido de: <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.URB.TOTL.IN.ZS?end=2017&locations=ZJ&start=1960&view=chart> [fecha de consulta: mayo de 2019].

Banco Mundial. (2018). *Población urbana* [base de datos en línea]. Obtenido de: <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.URB.TOTL?end=2017&locations=ZJ&start=1960&view=chart> [fecha de consulta: mayo de 2019].

BID (Banco Interamericano de Desarrollo). (2013). *México. Estrategia del BID con el País 2013-2018*. México. Obtenido de: <http://www.iadb.org/document.cfm?id=38276070>.

INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía). (10 de diciembre, 2018). *Producto Interno Bruto por Entidad Federativa 2017* [comunicado de prensa]. Obtenido de: <https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/OtrTemEcon/PIBEntFed2017.pdf>.

ONU-CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe). (2006). *Raúl Prebisch. Escritos 1919-1986*. Santiago de Chile. Obtenido de: <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/40009>.

ONU-DESA (Organización de las Naciones Unidas). (2018). *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision, Online edition*. Obtenido de: <https://population.un.org/wup/Country-Profiles/> [fecha de consulta: mayo de 2019].

ONU-HABITAT (Organización de las Naciones Unidas) (2017). *Tendencias del desarrollo urbano en México*. Obtenido de: [https://onuhabitat.org.mx/index.php/tendencias-del-desarrollo-urbano-en-mexico#\\_ftn1](https://onuhabitat.org.mx/index.php/tendencias-del-desarrollo-urbano-en-mexico#_ftn1) [fecha de consulta: mayo de 2019].

ONU-HABITAT (Organización de las Naciones Unidas). (2016). *Índice de las Ciudades Prósperas en la República Mexicana City Prosperity Index, CPI. REPORTE NACIONAL DE TENDENCIAS DE LA PROSPERIDAD URBANA EN MÉXICO. Investigación y Desarrollo de Capacidades de ONU-Habitat*. México: ONU-Habitat. Obtenido de <https://onuhabitat.org.mx/index.php/reporte-del-estado-de-las-ciudades-de-mexico-2016> [fecha de consulta: mayo de 2019].