

El Periférico Ecológico: implicaciones y relevancias en la distribución poblacional del Área Metropolitana de Puebla

The Periferico Ecologico, implications and relevance in the population distribution of the Metropolitan Area of Puebla

Israel Deolarte George

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México

israel.deolarte@correo.buap.mx

<https://orcid.org/0000-0002-3980-4124>

Adolfo Federico Herrera García

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México

adolfo.herrera@correo.buap.mx

<https://orcid.org/0000-0001-7204-0624>

Hedylberto Castro Cuamatzin

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México

hedylberto.castro@correo.buap.mx

<https://orcid.org/0000-0002-0685-9612>

Fecha de Recepción: 23 de Diciembre de 2023

Fecha de Aceptación: 19 de Marzo de 2024

Fecha de Publicación: 30 de Marzo de 2024

Financiamiento:

La investigación fue autofinanciada por los autores.

Conflictos de interés:

Los autores declaran no presentar conflicto de interés.

Correspondencia:

Nombres y Apellidos: Israel Deolarte George

Correo electrónico: israel.deolarte@correo.buap.mx

Dirección postal: México

Resumen

El objetivo del presente artículo es evaluar la historia reciente de la distribución poblacional en el Área Metropolitana de Puebla (AMP). En particular, se analizan

los resultados obtenidos por la construcción y modernización de las vías de comunicación enfocadas en fomentar la movilidad poblacional, como lo es el caso del Periférico Ecológico (PE).

El PE se empezó a construir en 1994, y desde su inauguración la población habitante en el AMP ha aprovechado esta arteria vial para cambiar su lugar de residencia y/o de centro de trabajo dentro de la propia Área. Por ello, es que el municipio de Cuautlancingo actualmente cuenta con el índice más alto de concentración poblacional de todo el estado de Puebla, asimismo los municipios de San Andrés Cholula, San Pedro Cholula y Huejotzingo presentan tasas de crecimiento poblacional que rebasan a las de la capital poblana.

Palabras clave: Distribución de la población, migración interna, desarrollo urbano, descentralización urbana.

Abstract

The objective of this article is to evaluate the recent history of population distribution in the Metropolitan Area of Puebla (AMP). In particular, the results obtained by the construction and modernization of communication routes focused on promoting population mobility are analyzed, as is the case of the Ecological Peripheral (PE).

Construction of the PE began in 1994, and since its inauguration the population living in the AMP has taken advantage of this road artery to change their place of residence and/or workplace within the Area itself. For this reason, the municipality of Cuautlancingo currently has the highest rate of population concentration in the entire state of Puebla, likewise the municipalities of San Andrés Cholula, San Pedro Cholula and Huejotzingo present population growth rates that exceed those of the Puebla city.

Keywords: Population distribution, internal migration, urban development, urban decentralization.

Introducción

La distribución poblacional es el resultado de la dinámica económica, así como de las políticas públicas encaminadas a fomentar e inhibir asentamientos humanos; generando así sinergias dentro del crecimiento de las ciudades: a mayor concentración poblacional, se generan mercados más amplios; lo que atrae a un mayor número de personas, fomentando aún más el ensanchamiento del mercado.

El desbordamiento de las ciudades, más allá de sus límites político-administrativos, genera una serie de retos por atender a cargo de las autoridades en turno. Desde la atención a las necesidades más básicas, como lo

es la salud y la educación, hasta el desplazamiento a los centros de trabajo; los cuales son parte de los temas que se encuentran en las agendas de los distintos órdenes de gobierno. No obstante, la escasa sincronización tanto en los tiempos políticos como en los marcos legales de cada nivel de administración pública, no permiten dar continuidad y coherencia a varios de los planes de distribución poblacional.

El objetivo de este artículo es explicar cuál ha sido el impacto del PE en la distribución poblacional del AMP; para lo cual, se divide en cinco apartados, además de la presente Introducción. En el primer y segundo segmento se hace una revisión sucinta de los elementos teóricos sobre la urbanización y el crecimiento metropolitano de las ciudades.

En la tercera parte se proporciona la metodología y las fuentes de datos que se emplearon a lo largo de trabajo. Para el cuarto apartado, mediante evidencia estadística, se analizó cómo se ha comportado el crecimiento y distribución poblacional en el AMP; se encontró que, a partir de la década de 1990, los municipios que se localizan alrededor de la ciudad de Puebla están mostrando un crecimiento poblacional acelerado, teniendo como caso más emblemático el del municipio de Cuautlancingo que actualmente ya es la unidad político-administrativa con mayor índice de densidad poblacional del estado.

En el último apartado se vierten las conclusiones a las que llegó este trabajo, entre las que destacaremos dos. En primer lugar se encontró que la construcción del PE, efectivamente contribuyó a la distribución de la población entre los municipios que se encuentran en los límites de la capital poblana, pues una mejor movilidad disminuye la necesidad de vivir dentro de la ciudad central por lo que, en segundo lugar, este mismo fenómeno está presionando a los municipios receptores de población, a expandir y mejorar los servicios e infraestructura pública que puedan sostener las actividades diarias de la población; demandas que no todos los municipios están en condiciones de satisfacer.

1. El crecimiento de las ciudades, implicaciones teórico-conceptuales

La Ley de Engel¹ sostiene que a medida que aumenta el ingreso real, el porcentaje que se destina del mismo para la adquisición de bienes alimentarios disminuye. Esto quiere decir que existe una capacidad fisiológica que, al verse copada, limita la cantidad de consumo de las personas; y son precisamente los países o regiones o ciudades, que alcanzan mayores niveles de urbanización, los que aumentan sus niveles de ingreso y que, por consiguiente, experimentan un estancamiento relativo en la demanda de productos agrícolas.

Paralelamente, un decremento relativo en la demanda de los productos agrícolas genera un desplazamiento de la mano de obra de este sector hacia el industrial

¹ Walter Nicholson, *Teoría Microeconómica, Principios básicos y ampliaciones*, (México, Distrito Federal: CENGAGE Learning, 2008).

y/o el de los servicios, afianzándose todavía más el proceso de urbanización pues así se entra en una dinámica automática. A decir de Gustavo Garza:

(...) la urbanización se caracteriza por el desarrollo incesante de la división social del trabajo, que transfiere la fuerza laboral agrícola hacia actividades secundarias y terciarias; por la modernización tecnológica de los procesos de producción; por la creciente diferenciación política y social entre los sectores rural y urbano; y por dar origen a la ciudad, estimula el aumento de su tamaño y la multiplicación del número de urbes existentes².

En otras palabras, la baja relativa de la demanda de productos del campo provoca que se expulse a los trabajadores de estos sectores, que por antonomasia viven en zonas rurales; en consecuencia, se trasladan a los centros urbanos para poder obtener sus medios de subsistencia, engrosando cada vez más la masa urbana que, a la postre, aumenta la demanda de productos industriales y de servicios; disminuyendo así la participación porcentual del sector agrícola en la conformación de la Población Económicamente Activa (PEA).

A su vez, el desplazamiento de la población hacia los centros urbanos genera un aumento en la demanda del suelo que, dicho sea de paso, se encuentra en manos de los territorios agrícolas; generando así tensiones por la tenencia de la tierra que, en no pocos casos, devienen en conflictos sociales³. De cualquier manera, esta situación genera un encarecimiento del suelo que es fomentado por la especulación de la tierra; agudizando todavía más la distribución de la riqueza⁴.

En todo este proceso, las instituciones pueden verse rebasadas. El aparato político no siempre se encuentra a la altura de las exigencias; de allí que ciertos segmentos de la población no encuentren la forma para salir de la marginación. Dicho de otra forma, la corrupción, la falta de leyes adecuadas y los huecos legales; fomentan la informalidad, tanto en el empleo como en la tenencia de la tierra y demás actividades de la vida cotidiana de la población. En pocas palabras, la falta de planificación se vuelve la constante en el crecimiento urbano⁵.

² Gustavo Garza, *Dimensión Macroeconómica de las metrópolis*, en Normatividad urbanística de las principales metrópolis de México, Gustavo Garza & Fernando A. Rodríguez, (Distrito Federal: COLMEX, 1998), p. 30.

³ Para aproximaciones más a fondo sobre esta cuestión véase: Patricia Arias, *Nueva ruralidad: antropólogos y geógrafos frente al campo hoy*, en Lo urbano rural ¿nuevas expresiones territoriales?, Héctor Ávila Sánchez (Cuernavaca: UNAM, 2005), pp. 123-160; Héctor Ávila Sánchez, *Lineas de investigación y el debate en el estudio urbano-rurales*, en Lo urbano rural ¿nuevas expresiones territoriales?, (Cuernavaca: UNAM, 2005), pp. 19-60 y Bernardo Manzano Fernandez, *Sobre la tipología de los territorios*, (Alicante, Valencia: Universidad de Alicante, 2008).

⁴ Marlon Méndez, *Contradicción, complementariedad e hibridación en las relaciones entre lo rural y lo urbano*, en Lo urbano-rural ¿nuevas expresiones territoriales?, Héctor, Ávila Sánchez (Cuernavaca: UNAM, 2005), pp. 87-122.

⁵ Patricia Arias, *Nueva ruralidad*, (véase nota 3)

Por otro lado, el crecimiento de las zonas urbanas requiere de una intervención sustancial del gasto público; la creciente demanda de servicios de transporte, recolección de basura, vías de comunicación, educación, etcétera; le exige al gobierno destinar enormes cantidades del presupuesto hacia estas zonas. Como resultado, no sólo se fomenta el descuido de las zonas rurales, sino que aumenta todavía más la migración a las ciudades debido a la dotación de todos esos servicios.

Polèse⁶ examina el papel de los medios y vías de comunicación en el costo tanto de las empresas como de las familias. Plantea que entre mayor sea la distancia física, menores serán las interacciones de cualquier índole entre dos regiones; a esto se le deben sumar las fronteras políticas, culturales, sociales, etcétera. Desde un análisis regional y urbano, este mismo autor llega a la conclusión de que el grado de interacción que existe entre dos o más agentes económicos es inversamente proporcional a la distancia física que existe entre ellos; en otras palabras, que entre más lejos se encuentra una región de otra, aumentará los costos de transporte ocasionando una menor interacción social entre ellas. Este es un principio básico que explica el origen de las aglomeraciones; puesto que la cercanía facilita la reducción de los costos de transporte y fomenta la interacción social.

Evidentemente este proceso trae consigo el fenómeno de la centralidad, la cual Polèse la define como el resultado de “las relaciones de intercambio y las demás relaciones entre agentes económicos en un solo lugar”⁷. Las ventajas que trae consigo la disminución de los costos, producto de la aglomeración, atrae de manera constante a un continuo número de agentes económicos; lo que contribuye todavía más al crecimiento de la ciudad central.

Desde una perspectiva marxista, Angoa⁸ se basa en Castells para definir la centralidad como un elemento integrador que aglutina a las actividades de gestión, administración, intercambio y lúdicas en un sólo lugar. La consecuencia de esta amalgama es lo que la autora ha denominado *unidad urbana*; que no es otra cosa que la preponderancia del centro como medio de acción e interacción. Rescatando las teorías clásicas de la localización industrial, Hernández Cortés y Orozco⁹ plantean a la centralidad como esos espacios que se caracterizan por localización

⁶ Mario Polèse & Fernando Rubiera Morollón, *Economía urbana y regional. Introducción a la Geografía Económica*, (Pamplona: Thompson Reuters, 2009).

⁷ Ibid p. 64.

⁸ María Isabel Pérez Angoa, *Nacimiento y consolidación de centralidades urbanas: Reestructuración del espacio den el Área Metropolitana de Puebla, 1993-2003*, (Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2016).

⁹ Celia Hernández Cortés & Antonio Orozco Bolaños, *Las empresas flexibles de autopartes y su localización en el estado de Tlaxcala*, *Noésis Revista De Ciencias Sociales Y Humanidades* 26 (52):48-75. <https://doi.org/10.20983/noesis.2017.2.3>.

de las actividades del sector terciario, lo que indiscutiblemente atrae a las unidades económicas del sector secundario.

Cuando esta aglomeración, o centralidad, genera ahorros en los costos de transporte y además potencializa la producción, debido a la existencia de rendimientos crecientes; se está ante el fenómeno que Fujita & Krugman¹⁰ denominan economías a escala. Desde su perspectiva, que pone en el centro del análisis los costos de producción, estos autores utilizan conceptos como rendimientos crecientes y, sobre todo, la utilidad; para explicar la naturaleza de las concentraciones urbanas. En otras palabras, vivir en una ciudad resulta más barato que hacerlo en comunidades con poca población.

La aglomeración urbana ofrece la oportunidad de compartir los costos fijos, y con ello el costo medio puede disminuir competitivamente; esto significa que la utilización compartida de infraestructura, siempre y cuando el proceso productivo lo permita, tiende a compartir también los costos, lo que se traduce en una ventaja competitiva: economías de localización (principio de centralidad geográfica). Otra aplicación de este principio se encuentra en la minimización de los costos de desplazamiento; con la existencia de un “lugar central” los comerciantes y/o productores pueden disminuir sus costos de ventas pues no tienen que recorrer grandes distancias, que serían la suma de distancias cortas, para ofrecer sus productos. Dicho de otro modo, la posibilidad de vender todo en un mismo lugar evita que la empresa incurra en costos altos; por lo que se generan precios competitivos que los consumidores están dispuestos a asumir mediante el traslado hacia el “lugar central”.

La interconexión entre las unidades económicas ya sea por su localización espacial y/o por la disponibilidad de vías de comunicación, también generan economías a escala; pues la cadena de producción no sólo se lleva a cabo dentro de cada empresa sino también entre ellas. Esto quiere decir que, por un lado, las empresas buscan estar muy cerca de sus compradores potenciales y, por otro, también de sus posibles proveedores.

Pensemos en la producción de algún bien que se consume en la vida cotidiana, por ejemplo, un pantalón; la empresa encargada de la elaboración de dicho bien necesita de varios insumos: botones, mezcilla, tintes, hilos, etcétera. Sus costos van aumentando a medida que el precio de sus insumos se incrementa debido al traslado de estos; en cambio si los proveedores se sitúan en la misma ciudad (como a menudo ocurre), o incluso en el mismo complejo industrial, estos costos van disminuyendo.

¹⁰ Masahisa Fujita & Paul Krugman, *La nueva geografía económica: pasado, presente y futuro*, (Investigaciones Regionales(4), 2004), págs. 177-206.

2. La metropolización de la ciudad, nuevas tendencias y categorías

Es necesario prestar atención al ulterior desarrollo de las ciudades, es decir al proceso mediante el cual las demarcaciones originales rebasan sus límites políticos y, gradualmente, abarcan y absorben territorios contiguos. A este respecto, Jaime Sobrino propone cuatro etapas de evolución, de las cuales nos centraremos en dos, que son: “1) urbanización, o crecimiento de la ciudad central; 2) suburbanización, o mayor crecimiento relativo de la periferia respecto a la ciudad central (...)”¹¹.

El primer momento de la línea evolutiva se ha descrito en el apartado anterior, por lo que nos enfocaremos en el segundo. En efecto, la propia dinámica urbana de las grandes ciudades genera un proceso de dispersión poblacional que provoca el ensanchamiento de la mancha urbana. El desarrollo de las vías de comunicación, así como los avances tecnológicos que permiten la descentralización de las actividades económicas, acompañados de un cambio en las políticas de localización poblacional, fomentan dicho engrandecimiento de las ciudades.

A la unión de los espectros urbanos de más de una demarcación político-administrativa, que en el caso de México toman el carácter de municipios, se le denomina Área Metropolitana¹² (AM), y al conjunto de áreas metropolitanas en varios municipios, y que tienen entre sí una fuerte interconexión, se les denomina Zona Metropolitana (ZM). Más específicamente, el mismo Sobrino¹³ define una ZM como un conglomerado territorial donde se insertan municipios alrededor de una ciudad central; paralelamente esta unión se ve nutrida por una ciudad central que da por resultado un estrechamiento de los vínculos sociales.

De igual forma, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (CONAPO) define a las zonas metropolitanas como “los centros de población o conurbaciones que, por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial de influencia dominante y revisten importancia estratégica para el desarrollo nacional”¹⁴. Dicho en otras palabras, el crecimiento de la ciudad central, hacia ciudades de menor tamaño, y su subsecuente relación económica, va generando una relación estrecha que desdibuja las fronteras político-administrativas.

Este proceso de metropolización es consecuencia del abandono de las actividades del sector agrícola y el subsecuente desarrollo de los sectores industrial y de

¹¹ Jaime Sobrino, *Urbanización de México, 1970-2010*, en Jaime Sobrino, & Víctor Ugalde, *Desarrollo urbano y metropolitano de México*, (Ciudad de México, México: El Colegio de México, 2003), págs. 35-78.

¹² Ibid.

¹³ Ibid.

¹⁴ CONAPO. (10 de noviembre de 2022). *Consejo Nacional de Población*. Obtenido de CONAPO: <https://www.gob.mx/conapo/documentos/delimitacion-de-las-zonas-metropolitanas-de-mexico-2015>

servicios¹⁵. De cualquier forma, este proceso de conurbación significa un cambio no sólo en las actividades económicas, sino también en las relaciones que existen entre las distintas demarcaciones implicadas; dando por resultado un nuevo cuerpo social que no es solamente la suma de las partes sino, sobre todo, una nueva división de actividades económicas.

De igual forma que ocurre con el crecimiento de las ciudades urbanas, es el Estado quien toma un papel importante para el crecimiento, regulación y control del crecimiento de las AM. El acercamiento entre poblaciones, así como el constante traslado de una ciudad a otra; requieren del desarrollo de infraestructura adecuada que permita realizar las actividades cotidianas dentro del AM.

3. Métodos y materiales

El enfoque adoptado para este estudio es de carácter descriptivo, para lo cual se utilizó la herramienta estadística, histórica y de georreferenciación que permitiera alcanzar el objetivo. Para analizar el crecimiento de la población, así como su distribución, las fuentes principales de información fueron los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) y el CONAPO, en el caso de la reconstrucción histórica sobre las políticas públicas de corte poblacional se recurrió a la investigación de archivo, principalmente de hemeroteca y a fuentes oficiales de los gobiernos del estado de Puebla, así como el Diario Oficial de la Federación. Para la georreferenciación, los datos fueron obtenidos tanto de la página del Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) como del propio CONAPO.

Gracias a la información del CONAPO se pudo identificar la ZM Puebla-Tlaxcala y se seleccionaron sólo los municipios pertenecientes al estado de Puebla; quedando así definida el AMP. Finalmente, y con la ayuda de QGIS en su versión 4.2, se elaboraron los mapas correspondientes al AMP.

En lo concerniente a la reconstrucción histórica de las políticas públicas, se recurrió al trabajo de hemeroteca para identificar fechas, personajes y periodos gubernamentales relacionados con la construcción del PE. Una vez localizada esta información, se pudo identificar cuáles fueron los planes gubernamentales que giraron en torno al PE; esta información también fue útil para la elaboración del mapa donde se muestra la interconexión entre los municipios del AMP y la capital poblana.

Finalmente, se realizó un análisis histórico-descriptivo del proceso de urbanización del AMP. La aproximación tradicional a este problema ha demostrado ser de gran ayuda para su comprensión, puesto que el acercamiento descriptivo arrojar los elementos necesarios para el análisis de la distribución poblacional.

¹⁵ Luis, Unikel Spektor, *El desarrollo urbano de México, diagnóstico e implicaciones futuras*, (Distrito Federal: El Colegio de México, 1978).

4. El gobierno del estado de Puebla, planeando el desarrollo urbano

Para el año 2015, según datos del CONAPO¹⁶ en México se contabilizaron un total de 74 zonas metropolitanas, en las que habitaban 75.1 millones de personas, lo que representaba el 62.8% de la población total del país. De éstas, sólo 13 rebasaron el millón de habitantes, destacándose ampliamente el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México con 20 millones 892 mil 724. Asimismo, se espera que el número total de habitantes en estas zonas pase de 83 millones 820 mil 256 a 86 millones 427 mil 51, del año 2025 al 2030 respectivamente.

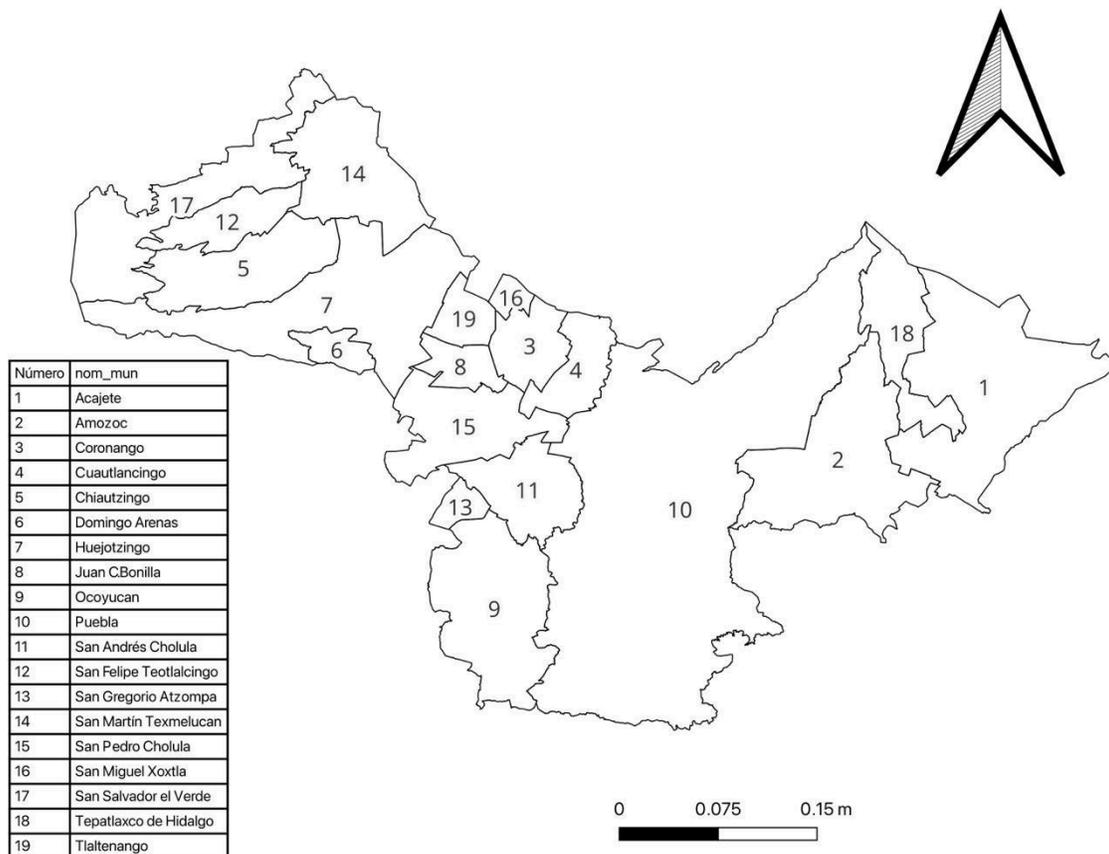
Como el objetivo de este trabajo es analizar las implicaciones del PE en la distribución poblacional, sólo tomamos los municipios pertenecientes al estado de Puebla dentro de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala; y a dicho segmento se le denomina AMP¹⁷. Esta Área está conformada por la ciudad de Puebla, y por 18 municipios más: Acajete, Amozoc, Chiantzingo, Coronango, Cuautlancingo, Domingo Arenas, Huejotzingo, Juan C. Bonilla, Ocoyucan, San Andrés Cholula, San Felipe Teotlancingo, San Gregorio Atzompa, San Martín Texmelucan, San Miguel Xoxtla, San Pedro Cholula, San Salvador el Verde, Tepatlaxco de Hidalgo y Tlaltenango (véase la Figura 1). Esta Área Metropolitana se encuentra cercana a la Ciudad de México (CDMX), la cual, históricamente, ha ejercido una importante influencia económica dentro de las zonas que se encuentran a su alrededor. De tal suerte que, actualmente, se está hablando de la conformación de la Megalópolis de la CDMX¹⁸.

¹⁶ Véase la nota 14.

¹⁷ Para ahondar en el debate sobre la delimitación del AMP véase a Salvador Pérez Mendoza et al. *Expansión urbana e interacción económica en la ciudad de Puebla*, en Salvador Pérez Mendoza, & F. Aguilar Cruz, *La expansión urbana en Puebla, infraestructura y servicios públicos, visión para el siglo XXI* (Puebla, Puebla, México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2008), págs. 85-136.

¹⁸ Para un desarrollo más pormenorizado de este planteamiento, véase a Gustavo Garza, *La Transformación urbana en México, 1970-2020*. En G. Garza”, en *Los grandes problemas de México, Desarrollo Urbano y Regional* (México Distrito Federal: El Colegio de México, 2010), Vol. II, págs. 32-85.

Figura 1 Municipios que conforman el Área Metropolitana de Puebla



Fuente: elaboración propia con datos del Instituto de Geografía de la UNAM <https://www.gits.igg.unam.mx/idea/catalogo>

Después de superar la crisis política de las décadas de 1960 y 1970, seguida de un período de estancamiento económico que va de 1985 a 1993¹⁹, el estado de Puebla se encontraba ante una serie de problemas que los gobiernos estatales trataron de remediar. El crecimiento desmedido de la población en el AMP, así como la falta de empleo y la precariedad de los servicios públicos marcaban la agenda pública que reclamaba soluciones.

Desde los gobiernos de Nava Castillo y Aarón Merino Fernández se realizaron esfuerzos importantes para apuntalar la economía poblana, prueba de ello fue la

¹⁹ María Eugenia Martínez de Ita et al., *La economía poblana durante el periodo 1965-1995: desarrollo y crisis de una forma de reproducción* en Jaime Estay Reyno, & J. García Barrera, *Treinta años de Economía: 1965-1995. Una visión desde Puebla* (Puebla, México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 1996), págs. 217-250.

instalación de la planta armadora Volkswagen (VW), la fábrica de acero HYLSA, Baleros, Intercontinental, PETROCEL y otras 120 compañías dedicadas, en su mayoría, a la producción de bienes duraderos y de capital²⁰. Aunado a la construcción de la autopista México-Puebla, y a la modernización del tramo carretero Puebla-Orizaba, se intentó recobrar la posición estratégica con la que contaba Puebla.

Si bien estas acciones resolvían en cierta medida los problemas de estancamiento económico y movilidad social, no se tenía en cuenta el ordenamiento territorial y el desbordamiento de las ciudades urbanas hacia sus alrededores. La falta de planes gubernamentales, con una visión que garantizara un adecuado crecimiento urbano, no sólo postergó la solución a estos problemas, sino que además los agudizó. Fue durante el gobierno de Guillermo Morales Jiménez (1981-1987), que se diseñó el primer Plan Estatal de Desarrollo (PED) que, bajo la tutela del recién creado Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla (COPLADEP), pondría en la agenda del gobierno estatal los problemas tanto del crecimiento económico como del ordenamiento territorial.

A nivel nacional, la Ley General de Asentamientos Humanos (LGAH) de 1976 y el Plan Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) de 1978 también sentaron las bases, aunque con alcances muy limitados, para la planeación de las zonas urbanas en el país. La LGAH de 1976 estableció un trabajo más coordinado entre los diferentes actores implicados en el proceso de la urbanización, puesto que dicha Ley contemplaba la participación de los distintos órdenes de gobierno, así como de empresarios y de la ciudadanía en general²¹.

Durante el gobierno de José López Portillo, se promulgó el PNDU de 1978, el objetivo de este Plan era disminuir el crecimiento y la concentración poblacional de las principales ciudades del país mediante la redistribución de las actividades económicas, principalmente las industriales²².

Dentro de esta lógica, la ciudad de Puebla era vista como un polo de atracción no sólo de la industria, sino también de la descentralización poblacional. Dada su cercanía con la capital del país, resultaba viable impulsar el desarrollo económico de Puebla para atraer a buena parte de la población asentada en la CDMX. Para Melé, las políticas urbanísticas de la década de 1970 consistían en reforzar la

²⁰ Leonardo Lomeli Vanegas, *Historia Breve de Puebla*, (Distrito Federal, México: Fondo de Cultura Económica-COLMEX, 2011).

²¹ Juan Manuel, Ramírez Saiz, *Los objetivos de la Ley General de Asentamientos Humanos. En G. Garza, Una década de planeación urbano-regional en México, 1978-1988*, (Distrito Federal: COLMEX, 1992).

²² Ismael, Aguilar Barajas, *Descentralización industrial y el desarrollo regional en México*, (Ciudad de México: El Colegio de México, 1993), Último acceso: 17 de mayo de 2017. http://www.igeograf.unam.mx/sigg/utilidades/docs/pdfs/publicaciones/inves_geo/boletines/-1/art_5.pdf.

urbanización periférica CDMX-Puebla²³; aunque el objetivo explícito era fomentar el desarrollo autónomo de las distintas zonas urbanas del centro del país, entre líneas se puede leer cómo los diferentes planes concebían a Puebla, y demás estados de esta zona, como parte del sistema urbano de la CDMX, puesto que seguían perteneciendo a la misma área de influencia.

Con el Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Vivienda de 1984, Puebla es considerada como una ciudad de servicios regionales, lo que significa que se contempla al crecimiento de esta ciudad como un detonante para el desarrollo de las ciudades que se encuentran dentro de su zona de influencia²⁴. Por tal razón es que Puebla se catalogó como una ciudad en proceso de consolidación, cuya labor es proveer a las ciudades, que orbitan a su alrededor, de bienes y servicios especializados. Esa misma categorización fue trasladada al PNDU de 1990, en el cual se plantea a Puebla como centro de servicios regionales.

Con la Ley de Planeación promulgada en 1983, el gobierno estatal crea la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla que tenía por objetivo coordinar los esfuerzos tanto estatales como municipales, para planear, programar y presupuestar las acciones relativas al desarrollo estatal. Si bien, tanto los planes nacionales como estatales perseguían el mismo objetivo; en una lectura más a fondo se puede observar cómo se contraponían unos con otros, puesto que, mientras que para el gobierno del estado de Puebla era necesario desconcentrar la industria que se encontraba tanto en la capital angelopolitana como en su zona periférica, para los planes nacionales era Puebla capital un centro alternativo para el asentamiento de las industrias localizadas en la CDMX.

En los inicios de la década de 1990, y teniendo como telón de fondo las reformas estructurales promovidas por el entonces presidente de la república Carlos Salinas de Gortari, el gobernador del estado de Puebla, Manuel Bartlett Díaz, promovió una serie de cambios territoriales que prometían darle impulso tanto a la capital poblana, así como a un grupo de 13 municipios que colindaban con ella. El nombre de este plan era el Programa de Desarrollo Regional Angelópolis, y se centraba en cinco temas:

- i. Agua potable, drenaje, alcantarillado y saneamiento.*
- ii. Vialidades y transporte público.*
- iii. Ordenamiento urbano.*
- iv. Recolección y disposición final de desechos sólidos.*
- v. Catastro y Registro Público de la Propiedad²⁵.*

²³ Patricia Melé, *Puebla: urbanización y políticas urbanas*, (Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 1994).

²⁴ Ibid.

²⁵ Gobierno del Estado de Puebla, *Programa de Desarrollo Regional Angelópolis: Avances y Retos 1996-1999. Avance de resultados*, (Puebla: Gobierno del Estado de Puebla, 1996), p. 67.

Del segundo y tercer punto, se desglosaron una serie de objetivos enfocados a resolver las necesidades propias de una AM en constante crecimiento, y que de acuerdo con el Plan Maestro instituido por el gobierno estatal²⁶, se centraban en integrar un sistema armónico de ciudades, así como la incorporación de la mayor cantidad de comunidades mediante el desarrollo de vías de comunicación. En definitiva, lo que estaba de por medio con estas medidas era el reordenamiento territorial para atender la elevada demanda de vivienda, empleo y uso de los recursos naturales.

Ahora bien, dentro del diagnóstico elaborado en el Plan Maestro, se decidió dividir en tres vías circunferentes a la afluencia vehicular de la ciudad de Puebla y su zona conurbada, a saber: “circuito centro histórico, circuito intermedio y periférico ecológico”²⁷, así como 16 vías radiales y nueve estaciones de transferencia que se usarían para el transporte público. El grupo de expertos que se encargaron de elaborar dicho análisis concluyó que, para resolver los problemas de la zona en cuestión, se debería desarrollar una red troncal y de transporte de alta capacidad, que tendrían un carácter intermunicipal.

Para lograr dichas metas, se planteó la construcción del PE, que entre los objetivos inmediatos que perseguía, o al menos los que se plasmaron en el plan, fueron:

- Colaborar en el ordenamiento del crecimiento y desarrollo urbano de la zona metropolitana de la ciudad de Puebla.
- Servir de libramiento vial al tránsito proveniente de la autopista México-Puebla-Orizaba, y de otras vías radiales, así como distribuir el flujo vehicular entre los distintos núcleos urbanos conectados por medio de las vías radiales.
- Ofrecer eficiencia vial al transporte público de pasajeros y de carga a lo largo de la vía²⁸.

En abril de 1994, el proyecto del PE se publicó en el Periódico Oficial del Estado de Puebla, y se puso en marcha el 04 julio de ese mismo año con la construcción de un tramo carretero de 4.5 km a la altura del kilómetro 5 de la vía Atlixcáyotl²⁹. Sin embargo, de los 58 kilómetros programadas originalmente, sólo se construyeron 40.4, y que conectan con un total de 22 vías radiales que alimentan el tráfico vehicular del PE (véase la Figura 2).

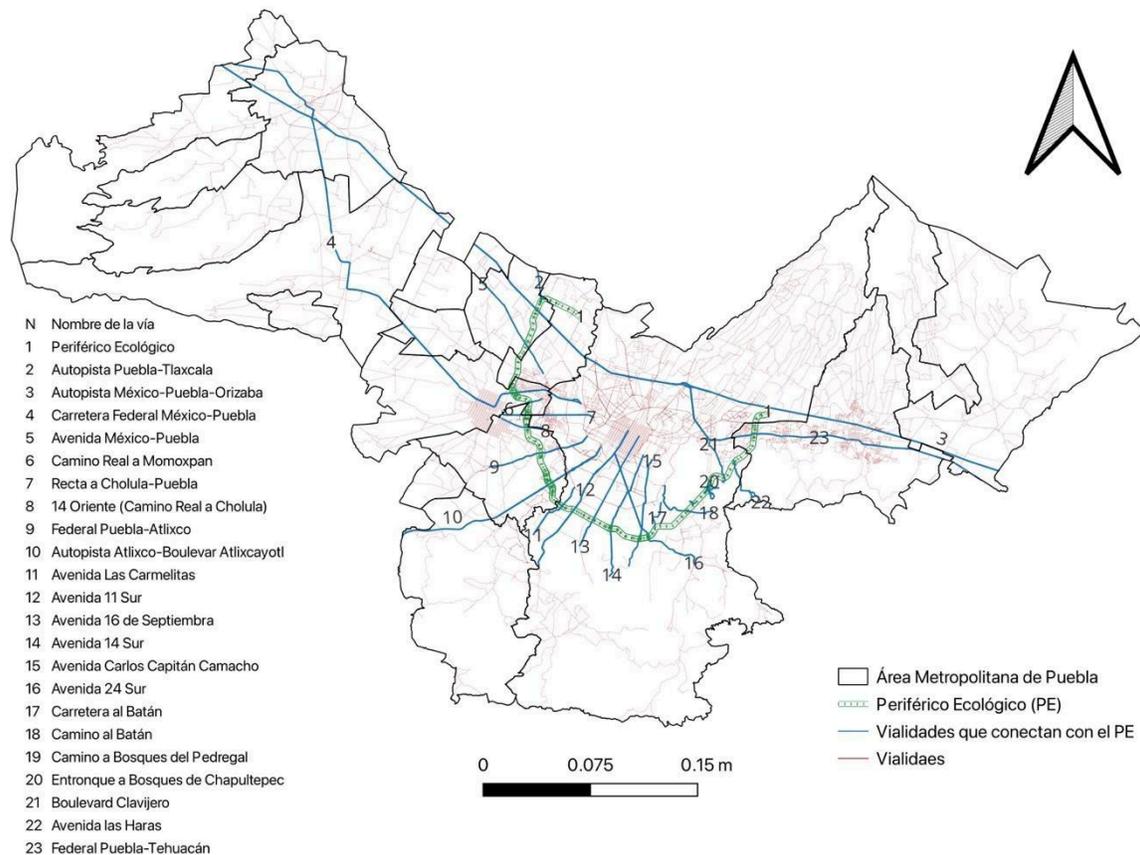
²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid, p. 84.

²⁸ Ibid, p. 74.

²⁹ Ibid, p. 75

Figura 2 Vialidades dentro de la Zona Metropolitana de Puebla, hasta el 2022



Fuente: Elaboración propia con datos de la Infraestructura de Datos Espaciales Abiertos, de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Asimismo, el Plan Maestro contemplaba la modernización de vialidades locales ubicadas dentro de la Región Angelópolis y de aquellas que se encontraran en los municipios aledaños, con una extensión total de 89.24 kilómetros; estas vialidades agilizarían el tránsito tanto de personas como de mercancías dentro y fuera de sus propios municipios.

La Figura 2 permite apreciar cómo el PE ha conectado a la capital poblana con los municipios de Cuautlancingo, San Andrés Cholula, San Pedro Cholula y Amozoc; siendo estos la primera área de influencia. Posteriormente se encuentran aquellos municipios que se conectan a esta primera área, y por supuesto al PE, y que constituyen la segunda área de influencia, los cuales son: Acajete, Chiautzingo, Domingo Arenas, Huejotzingo, Juan C. Bonilla, Ocoyucan, San Felipe Teotlancingo, San Gregorio Atzompa, San Martín Texmelucan, San Miguel Xoxtla, San Salvador el Verde, Tepatlaxco de Hidalgo y Tlaltenango.

Con el acoplamiento de las vías de comunicación ya existentes, así como de la creadas posteriormente a la construcción del PE, se logró articular todavía más a los municipios que conforman el AMP, por lo que la movilidad vial perfiló otro tipo de distribución poblacional.

4.1 La nueva distribución de la población en el Área Metropolitana de Puebla

El AMP contiene un total de 2 millones 805 mil 462 habitantes, lo que representa el 42% de total del estado. Dicha área se conforma por un total de 19 municipios (véase la Figura 1), siendo la capital poblana la ciudad central de este conglomerado. En total, desde 1970 hasta el año 2020, la población en esta área se ha triplicado; aunque no todos los municipios presenten esta misma tendencia. En la Tabla 1, se puede observar el comportamiento de la masa poblacional de los municipios más representativos del AMP; destacándose ampliamente la ciudad de Puebla al ser única que, desde 1990, ya rebasa el millón de habitantes.

Tabla 1 Población total dentro de las ciudades más representativas del AMP, 1940-2020³⁰

Nombre de la ciudad	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020
Puebla	148,701	234,603	297,257	532,744	835,759	1,057,454	1,346,916	1,539,819	1,692,181
San Martín Texmelucan	21,779	29,366	37,799	52,198	79,504	94,471	121,071	141,112	155,738
San Andres Cholula	9,099	11,456	14,072	19,221	26,032	37,788	56,066	100,439	154,448
San Pedro Cholula	14,411	21,003	26,625	36,226	57,498	78,177	99,794	120,459	138,433
Cuautilancingo	6,479	9,629	12,044	11,452	18,768	29,047	46,729	79,153	137,435
Amozoc	6,995	9,314	14,191	14,184	23,406	35,738	64,315	100,964	125,876
Huejotzingo	13,277	15,131	17,306	22,303	31,997	41,792	50,868	63,457	90,794
Acajete	12,260	15,355	18,141	24,154	33,975	41,227	49,462	60,353	72,894
Coronango	5,613	7,187	8,762	11,526	15,627	20,576	27,575	34,596	46,836

Fuente: elaboración propia con base en los datos de los Censos de Población y Vivienda de 1940 al 2020, del INEGI.

El crecimiento poblacional dentro del AMP ha experimentado cambios notables, sobre todo desde 1940, cuando se presentó una tasa de crecimiento del 16.58%. En el período que va de 1900 a 1940, el comportamiento de la masa poblacional era inestable, debido en parte a los conflictos políticos y militares que asolaron la zona y a los problemas económicos derivados de esa misma situación, por lo que el número de pobladores que existían en 1900 no se logró recuperar sino precisamente hasta 1940.

Desde 1940 hasta el 2020 encontramos dos tendencias muy marcadas en el ritmo de crecimiento de la población, la primera al alza que culmina en el año de 1970, y la segunda es la desaceleración y que va de 1980 al 2020. En el primer período la población total casi se triplica al pasar de 272 mil 391 a 786 mil 365 habitantes, en ese mismo lapso el porcentaje de la población urbana (aquella que vive en ciudades de más de 15 mil habitantes) pasó de 63% a 87%. No obstante, este

³⁰ Aunque en esta tabla no se encuentran los datos de todos los municipios, el lector puede solicitar dicha información al autor al correo que se proporciona al inicio de este artículo.

último indicador resulta ambiguo, puesto que, si quitáramos a la ciudad de Puebla de dicho cálculo, los índices se situarían en 18% y 61% respectivamente; lo cual es congruente con el Índice de Primacía Urbana (IPU)³¹, que para el año de 1940 tenía un valor de 2.4 para después ubicarse en 3.9 en 1970.

El ritmo desacelerado de la masa poblacional de 1980 al 2020 se debió, al menos, a dos factores, en primer lugar, al lento crecimiento que mostró la economía poblana en varios momentos dentro de esos cuarenta años y, en segundo lugar, a las políticas federales en materia de salud pública que fomentaron el control natal³². En ese lapso la población pasó de 1 millón 209 mil 947 habitantes, a 2 millones 805 mil 462; el número de ciudades urbanas aumentó de 9 a 14, y el IPU disminuyó su nivel al pasar de 4.1 a 2.8; lo cual denota un aumento en el tamaño de las ciudades colindantes a la capital poblana y una tendencia al poli centrismo. Podemos sostener que, efectivamente, la construcción del PE distribuyó a la población dentro de los municipios aledaños a la ciudad de Puebla.

En consonancia, algunos municipios del AMP no han disminuido el ritmo de crecimiento poblacional; demarcaciones como San Andrés Cholula, Huejotzingo y Cuautlancingo aún sostenían tasas de crecimiento poblacional superiores al 40% en el 2020, siendo este último municipio el más emblemático pues actualmente cuenta con una tasa de crecimiento del 74%. Podemos decir que el proceso de urbanización ha prácticamente concluido para la ciudad de Puebla, y se ha trasladado a sus municipios conurbados.

Entre 1940 y 1970, la población mixta, es decir aquella que vive en poblaciones de entre 5 mil y 14 mil 999 habitantes (véase la Tabla 2), fue disminuyendo considerablemente, al pasar de 101 mil 911 habitantes a 99 mil 529, esto no sólo es consecuencia del desplazamiento de la población rural hacia las ciudades, sino también por el cambio en la tipología de las ciudades de rural a urbanas; ya que en ese período pasaron de 2 a 6. Este fenómeno merece destacarse puesto que es una de las causas por las cuales ha aumentado el número de municipios que conforman el AMP y que provoca un aumento en la demanda de obras públicas que den sustento a este complejo urbano.

Tabla 2 Distribución porcentual de la poblacional en el AMP según el tipo de localidad, 1940-2020

	Tamaño de localidad	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020
Población rural	900-4,999	8.5	5.5	2.8	1.6	1.0	0.6	0.0	0.0	0.0
Localidades mixtas	5000-14999	29.0	14.4	17.0	11.1	6.2	2.9	3.2	1.8	1.7
Ciudades pequeñas	15,000-49,999	8.0	20.5	20.2	13.0	12.4	16.7	9.4	6.0	6.7
Ciudades medianas	50,000-99,999	0.0	0.0	0.0	6.6	11.3	11.2	13.6	8.5	5.8
Ciudades grandes	100,000 y más	54.6	59.6	60.1	67.7	69.1	68.6	73.7	83.8	85.7

³¹ Manuel Orozco Meléndez, *Grandes problemas. Una mirada al futuro demográfico de México*, (Ciudad de México: El Colegio de México y Universidad Nacional Autónoma de México, 2015).

Fuente: elaboración propia con datos de los Censos de Población y Vivienda INEGI 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1990, 2000, 2010 y 2020. Los rangos de las categorías fueron tomados de Unikel (1978)

Por su parte, el porcentaje de la población que vive en ciudades pequeñas, prácticamente se estancó, de modo que para 1940 este valor se situaba en 8% y en el 2020 bajó al 7% (véase la Tabla 2). En contraposición, la dinámica de las ciudades medianas y grandes mostró un comportamiento al alza y sostenido, en el caso de las primeras se puede observar cómo pasó, en el mismo lapso, de un 0% a un 6% llegando a su punto más alto en el año 2000 cuando presentó un porcentaje de participación del 14%. A su vez, las llamadas Ciudades Grandes pasan de un ya considerable 55% a un 86%; estamos asistiendo a la aglomeración de población más destacada en la vida del AMP.

El último grupo está conformado por los municipios de Amozoc, Cuautlancingo, San Andrés Cholula, San Pedro Cholula, Coronango, San Martín Texmelucan y, por supuesto, Puebla, siendo esta ya una ciudad millonaria. De este conjunto, los primeros cinco municipios son atravesados por el PE; hecho que explica el crecimiento constante y sostenido de su población.

Ahora bien, rescatando el planteamiento de José Álvaro Hernández, a las cinco primeras demarcaciones las cataloga como Área de Conurbación Directa (ACD)³³; estas se caracterizan por tener una alta articulación entre ellas y la capital poblana, lo que genera una alta especulación del sector inmobiliario, asimismo como estos municipios son atravesados por el PE (véase la Figura 2), la movilidad poblacional se encuentra altamente vinculada entre estas demarcaciones.

Tanto el municipio de Amozoc como los de San Andrés y San Pedro Cholula, desde 1940 han duplicado su población aproximadamente cada 20 años; en cambio Cuautlancingo ha mostrado un acelerado dinamismo en los últimos 20 años, pues de contar con 12 mil 44 habitantes en 1960, pasa a 29 mil 47 en 1990; es decir, tuvieron que pasar treinta años para que su población poco más que se duplicara; mientras que para el año 2000 ya contaba con 46 mil 729 y para el 2020 ascendía a 137 mil 435, en veinte años casi se triplica la población (de hecho aumentó un 294%); por esta razón el municipio tiene una densidad poblacional de 3 mil 621 habitantes por km², seguida muy de cerca por la capital poblana con un valor de 3 mil 153 habitantes por km² (ver Tabla 3).

En ese mismo orden de ideas, podemos apreciar en la Tabla 3 cómo se ha distribuido la población del AMP en los últimos ochenta años; la ciudad de Puebla

³³ José Álvaro Hernández Flores, *Ruralidad y proceso urbanos*, en *Desarrollo urbano y metropolitano en México*, de Jaime Sobrino y Vicente Ugalde, (Ciudad de México: El Colegio de México), págs. 119-169.

ha mantenido el primer lugar en la mayor parte de ese período, con un crecimiento constante tanto en su población como en el índice de concentración de esta. El resto de los municipios del ACD también han aumentado sus índices de concentración, siendo más notables los casos de Cuautlancingo, del que ya se habló, y el de San Andrés Cholula, así como el de San Pedro Cholula; lo cual nos lleva a pensar que el fenómeno de expansión física del AMP.

Tabla 3 Densidad poblacional, medida por el número de habitantes por kilómetro cuadrado, de las principales ciudades que conforma el AMP, 1940-2020

Nombre de la ciudad	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020
Cuautlancingo	171	254	317	302	495	765	1,231	2,086	3,621
Puebla	277	437	554	993	1,557	1,970	2,509	2,869	3,153
San Andres Cholula	145	182	224	305	414	601	891	1,596	2,455
San Pedro Cholula	188	274	348	473	751	1,022	1,304	1,574	1,809
San Martín Texmelucan	244	330	424	586	893	1,061	1,359	1,584	1,748
San Miguel Xoxtla	170	193	230	375	757	903	1,129	1,401	1,505
Coronango	154	197	240	315	428	563	754	947	1,281
Juan C. Bonilla	155	220	232	316	469	518	653	836	1,072
Amozoc	49	66	100	100	165	252	453	712	887
San Gregorio Atzompa	191	228	249	312	388	477	591	697	824
Huejotzingo	77	88	101	130	186	243	296	369	528

Fuente: elaboración propia con datos de los censos de Censos de Población y Vivienda INEGI 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1990, 2000, 2010 y 2020, así como del Comité Estatal de Información Estadística y Geografía del Estado de Puebla.

En una segunda área de influencia, se encuentran los municipios que conforma el área de “Conurbación Indirecta”³⁴ (CI), dentro de los cuales encontramos a: San Martín Texmelucan, Huejotzingo, San Miguel Xoxtla, Domingo Arenas, Santa Clara Ocoyucan, Juan C. Bonilla y Acajete. Estas demarcaciones aún conservan cierta autonomía con respecto a la dinámica de la ciudad de Puebla; dentro de sus actividades económicas se encuentran la agricultura para el autoconsumo y el comercio, el empleo en oficios que claramente satisfacen demandas locales. Sin embargo, derivado a la reciente modernización vial, ya se han asentado importantes complejos industriales en sus demarcaciones, lo que ha cambiado profundamente la dinámica poblacional.

De igual forma, la relativa cercanía que existe entre este último grupo y los que conforman los de la CD, ha permitido el traslado diario de sus habitantes para realizar distintas actividades económicas; lo que trae como consecuencia el cambio en la distribución de la Población Económica Activa (PEA) que se asemeja

³⁴ Ibid, p. 140

más a las ciudades urbanas. No obstante, y aprovechando las ventajas antes mencionadas, la migración hacia estos municipios ya comienza a ser una constante, de tal suerte que la especulación de la tierra y la conversión de estos territorios en ciudades dormitorio es una realidad.

Este proceso poblacional, trae consigo una serie de consecuencias que van dibujando el paisaje social del AMP que se resumen en un aumento en la demanda por vivienda³⁵, incremento del transporte público, querellas administrativas por establecer límites territoriales entre los municipios y, por su puesto, contaminación y aniquilamiento de las áreas de reserva ecológica.

En suma, la distribución poblacional en el AMP es en gran medida producto de la instalación del PE que, de manera directa e indirecta, han fomentado el traslado de personas de manera temporal o permanente dentro de los municipios que conforman dicha área. En no pocos casos los municipios que se encuentran en la ACD se transforman en lugares de residencia permanente, aunque las actividades económicas se continúen llevando a cabo dentro de la capital poblana; lo que los convierte en municipios dormitorio. Mientras que los territorios que se encuentran fuera de esta área de influencia aprovechan el desarrollo de las vías de comunicación con el fin de entrar y salir de la capital poblana, para así realizar sus actividades económicas y retornar a sus territorios de origen.

A medida que el fenómeno de la conurbación va aumentando, la demanda de vivienda y demás servicios básicos para la subsistencia, también va presentando una tendencia similar; gestando así un cambio profundo en los municipios receptores del fenómeno urbano.

³⁵ Salvador Pérez Mendoza et al., *Expansión urbana e interacción económica en la ciudad de Puebla*, en *La expansión urbana en Puebla, infraestructura y servicios públicos, visión para el siglo XXI*, de Salvador Pérez Mendoza y Fabiola Aguilar Cruz, (Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla), págs. 85-136

Conclusiones

Una de las consecuencias del crecimiento poblacional del siglo pasado, y en particular en las ciudades ya de por sí grandes, fue el nacimiento de las AM. La unión de uno o más municipios, generó dinámicas sociales que exigieron cambiar la forma en cómo se proveía de infraestructura y servicios públicos. De igual forma, la planeación urbana comenzó a contemplar distintas aristas que fueron más allá de las delimitaciones político-administrativas previamente establecidas.

Las relaciones que se van entretejiendo dentro de las AM, desdibujan las fronteras político-administrativas, dando una nueva forma a la cotidianidad de las ciudades; la distribución de la población, así como de la PEA, dan cuenta de lo antes dicho. En Puebla, desde la década de 1960, los gobiernos estatales en turno estaban más preocupados por generar crecimiento económico que por planear la distribución de la población; paulatinamente el crecimiento desmedido de ciertas partes del AMP alarmó a las autoridades pues el funcionamiento tanto de la capital poblana como de las ciudades colindantes se complicaba cada vez más.

Desde la concepción del Programa de Desarrollo Regional Angelópolis, se dio prioridad a la movilidad poblacional mediante la construcción y modernización de vías de comunicación que se conectaran con la capital poblana. Una de ellas, y en la que más hemos centrado nuestro análisis, es el PE. Dicha vía de comunicación conecta con 22 vías alternas que alimentan el tráfico del AMP. Este entramado de arterias viales fomenta el traslado de personas, ya sea de manera temporal o permanente.

Desde entonces, la morfología de las ciudades que conforman el AMP ha cambiado, la distribución poblacional se ha decantado a favor de las ciudades grandes y medianas; de modo que prácticamente el 90% por de la población se ubica en este tipo de localidades. Los municipios que se encuentran en la periferia de la ciudad de Puebla son los que más han resentido este proceso, mientras que los que se encuentran más alejadas de la capital (exceptuando a San Martín Texmelucan y a Huejotzingo) presentan aún un proceso de urbanización en consolidación.

Esta nueva distribución poblacional, representa un reto importante al que se enfrentan las autoridades municipales; la creciente demanda tanto de servicios como de infraestructura pública se contraponen con su propia capacidad de dotarlos. En las siguientes décadas, estos municipios se enfrentarán a una reestructuración de sus finanzas públicas para contener dichas necesidades, lo cual implica mejorar sus sistemas de recaudación de impuestos.

Actualmente, a casi 30 años desde que se inició la construcción del PE, el actual gobierno del estado ha anunciado la construcción de una línea de transporte público que recorrerá exclusivamente dicha arteria. Con esto se da cabida al

último objetivo planteado en el Plan Maestro, con lo que se dotará de mayor movilidad a los municipios que limitan con la capital poblana.

En suma, las políticas de redistribución poblacional, que se traducen en la construcción y modernización carretera, así como la relocalización de centros industriales, han fomentado la reubicación y crecimiento poblacional a favor de los municipios aledaños a la ciudad de Puebla. No obstante, esta última ciudad sigue siendo la más urbanizada, y el subsecuente proceso de metropolización seguirá girando en torno a esta importante urbe.

Bibliografía

- Cámara de Diputados de Honorable Congreso de la Unión. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Último acceso: marzo de 2023. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>.
- CONAPO. *Consejo Nacional de Población*. 10 de noviembre. <https://www.gob.mx/conapo/documentos/delimitacion-de-las-zonas-metropolitanas-de-mexico-2015>, 2022.
- Ávila Sánchez, Héctor. «Líneas de investigación y el debate en el estudio urbano-rurales.» En *Lo urbano rural ¿nuevas expresiones territoriales?*, 19-60. Cuernavaca: UNAM, 2005.
- Aguilar Barajas, Ismael. *Descentralización industrial y el desarrollo regional en México*. Ciudad de México: El Colegio de México. Último acceso: 17 de mayo de 2017. http://www.igeograf.unam.mx/sigg/utilidades/docs/pdfs/publicaciones/inves_geo/boletines/-1/art_5.pdf, 1993.
- Aguilar Martínez, Adrián Guillermo. La Ciudad de México y su estructura policéntrica regional, en *Las grandes aglomeraciones y su periferia regional. Experiencias en Latinoamérica y España*, de Adrián Guillermo Aguilar Martínez, 115-141. México, Distrito Federal: Porrúa CONACYT, 2006.
- Angoa Pérez, María Isabel. *Nacimiento y consolidación de centralidades urbanas: Reestructuración del espacio den el Área Metropolitana de Puebla, 1993-2003*. Puebla, Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2016.
- Arias, Patricia. «Nueva ruralidad: antropólogos y geógrafos frente al campo hoy.» En *Lo urbano rural ¿nuevas expresiones territoriales?*, 123-160. Cuernavaca: UNAM, 2005.
- Fujita, Masahisa, y Paul Krugman. «La nueva geografía económica: pasado, presente y futuro.» *Investigaciones Regionales* (Asociación Española de Ciencia Regional) (4): 177-206, 2004.
- Garza, Gustavo. *La Transformación urbana en México, 1970-2020*. Vol. II, de *Los grandes problemas de México, Desarrollo Urbano y Regional*, de Gustavo Garza, 32-85. México Distrito Federal: El Colegio de México, 2010.
- Garza, Gustavo. «Dimensión Macroeconómica de las Metrópolis.» En *Normatividad urbanística de las principales metrópolis de México*, de

- Gustavo Garza y Fernando A. Rodríguez, 29-52. Distrito Federal, Distrito Federal: El Colegio de México, 1998.
- Gobierno del estado de Puebla. *Programa de Desarrollo Regional Angelópolis, Avances y Retos 1996-1999, SÍNTESIS*. Puebla: Gobierno del estado de Puebla, 1996.
- Gobierno del Estado de Puebla. *Programa de Desarrollo Regional Angelópolis: Avances y Retos 1996-1999*. Avance de resultados, Puebla: Gobierno del Estado de Puebla, 1996.
- Hernández Cortés, Celia, y Antonio Orozco Bolaños. «Las empresas flexibles de autopartes y su localización en el estado de Tlaxcala.» *Noésis* (52): 48-75, 2017.
- Hernández Flores, José Álvaro. «Ruralidad y proceso urbanos.» En *Desarrollo urbano y metropolitano en México*, de Jaime Sobrino y Vicente Ugalde, 119-169. Ciudad de México: El Colegio de México, 2019.
- Kaldor, Nicholas. "A Model of Economic Growth." *The Economic Journal* 67 (268): 591-624, 1957.
- Lomeli Vanegas, Leonardo. *Historia Breve de Puebla*. 2a edición. Distrito Federal, Distrito Federal: Fondo de Cultura Económica-COLMEX, 2011.
- Manzano Fernandez, Bernando. «Sobre la tipología de los territorios.» *Sobre la tipología de los territorios*. Prod. Universidad de Alicante. Alicante, Valencia. Último acceso: 28 de diciembre de 2018. <https://web.ua.es/es/giecryal/documentos/documentos839/docs/bernardo-tipologia-de-territorios-espanol.pdf>.
- Martínez, Ma. Eugenia, Guillermo Campos, Óscar Crisanto, Alfredo García, y Germán Sánchez. «La economía poblana durante el periodo 1965-1995: desarrollo y crisis de una forma de reproducción.» En *Treinta años de Economía: 1965-1995. Una visión desde Puebla*, de Jaime Estay Reyno y Jaime García Barrera, 217-250. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 1996.
- Melé, Patricia. *Puebla: urbanización y políticas urbanas*. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 1994.
- Méndez, Marlon. «Contradicción, complementariedad e hibridación en las relaciones entre lo rural y lo urbano.» En *Lo urbano-rural ¿nuevas expresiones territoriales?*, 87-122. Cuernavaca: UNAM, 2005.
- Ordorica Mellado, Manuel. *Grandes problemas. Una mirada al futuro demográfico de México*. Ciudad de México: El Colegio de México y Universidad Nacional Autónoma de México, 2015.
- Orihuela, Isela, y Jaime Sobrino. «Conformación e importancia de las zonas metropolitanas.» En *Desarrollo urbano y metropolitano en México*, de Jaime Sobrino y Vicente Ugalde, 79-118. Ciudad de México: El Colegio de México, 2019.
- Pérez Mendoza, Salvador, Fabiola Aguilar Cruz, y Fabiola Cerezo Morales. «Expansión urbana e interacción económica en la ciudad de Puebla.» En *La expansión urbana en Puebla, infraestructura y servicios públicos, visión para el siglo XXI*, de Salvador Pérez Mendoza y Fabiola Aguilar Cruz,

- 85-136. Puebla, Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2008.
- Polèse, Mario, y Fendando Rubiera Morollón. *Economía urbana y regional. Introducción a la Geografía Económica*. Pamplona: Thompson Reuters, 2009.
- Ramírez Saiz, Juan Manuel. «Los objetivos de la Ley General de Asentamientos Humanos.» En *Una década de planeación urbano-regional en México, 1978-1988*, de Gustavo Garza. Distrito Federal: COLMEX, 1992.
- Sobrino, Jaime. *Competitividad de las ciudades en México*. Distrito Federal, Distrito Federal: El Colegio de México, 2003.
- Sobrino, Jaime. «Urbanización de México, 1970-2010.» En *Desarrollo urbano y metropolitano de México*, de Jaime Sobrino y Vicente Ugalde, 35-78. Ciudad de México: El Colegio de México, 2019.
- Stiglitz, Joseph E. *La economía del sector público*. Barcelona: Antoni Bosch.
- Unikel Spektor, Luis. 1978. *El desarrollo urbano de México, diagnóstico e implicaciones futuras*. Distrito Federal: El Colegio de México, 2000.

**REVISTA
INCLUSIONES**
M.R.

**CUADERNOS DE SOFÍA
EDITORIAL**

Las opiniones, análisis y conclusiones del autor son de su responsabilidad y no necesariamente reflejan el pensamiento de la **Revista Inclusiones**.