
Presentación



“No tendría valor una teoría que representara la realidad en detalle. La esencia de la teoría es su sencillez y los economistas tienden a juzgar la calidad de la teoría tanto por eso como por la elegancia. Si acaso la teoría se estudiara por se estos criterios tendrían sentido. A un modelo económico se le admiraría por su belleza. Por el contrario, si las teorías se juzgan por su potencial o capacidad operativa y por su valor para los planificadores o políticos, habría que aplicar otros criterios. En este sentido, lo más probable es que la sencillez y la relevancia se traslapen muy poco.”

Harry Richardson, *The New Urban Economics*, 1977

Algunos autores definen a la “economía urbana” como la teoría de las estructuras espaciales. Otros, al sustentar su definición en aspectos más restringidos, la conceptualizan como una teoría del equilibrio general que aplica el principio de maximización de utilidad a la ciudad unidimensional. Esto no es otra cosa que el intento por explorar la fortaleza y el rigor de la metodología y los conceptos de la teoría económica en el análisis de los problemas urbanos.

Así, desde un punto de vista económico, la estructura espacial de la ciudad es resultado del comportamiento de los agentes económicos que como productores o consumidores buscan mejorar su posición en los mercados de bienes, servicios, productos y factores. Un enfoque económico urbano, interesado en la estructura y dinámica de las ciudades, estaría orientado a analizar, en un entorno espacial urbano, en qué circunstancias los mercados son eficientes para asignar recursos, siempre escasos, a los individuos y a la sociedad en general.

Según Richardson,¹ el origen intelectual de la economía urbana moderna puede

1. *Op. cit.*

encontrarse en el modelo de localización agrícola de Von Thünen. Ese autor clásico se preguntaba, en la primera mitad del siglo XIX, sobre los costos del transporte que enfrentaba un productor agrícola para decidir qué cultivo sería el más rentable dependiendo de si su propiedad se localizara más o menos lejos del mercado. El resultado de tal decisión generaría en términos agregados un patrón de uso del suelo agrícola y, por tanto, una estructura espacial cuyo centro estaría en el lugar mismo del mercado. La traducción de los anteriores principios para explicar el uso del suelo en la ciudad se haría más de cien años después, ya entrada la segunda mitad del siglo XX. Durante los primeros años de este siglo los estudios sobre el desarrollo urbano correspondieron a economistas especializados en bienes raíces y a ecologistas humanos y sociólogos. Todos los estudiosos de la ciudad habrán de recordar a Hoyt, entre los primeros, y a Park, Burgess y McKenzie, entre los segundos. Sin embargo, el origen de la economía urbana y la construcción formal de modelos de la ciudad data del decenio de los sesenta: Wingo, Alonso, Muth, y también Lowry, Chapin y Forrester, principalmente.²

Es Alonso, como bien reconoce Richardson, quien a partir de su ahora clásico trabajo extiende —recuperando a Von Thünen— el concepto de renta del suelo al caso urbano (a partir de una función probabilística de la renta) que reconciliaba el modelo de ciudad concéntrica (de los sociólogos y ecologistas humanos de la escuela de Chicago) con el comportamiento de las familias y de las empresas que buscan maximizar su utilidad o sus ganancias, respectivamente.

A partir de diversos problemas ciudadanos y de la llamada “crisis fiscal urbana” que preocupaba a los gobiernos locales de innumerables ciudades a fines de los sesenta, los economistas, pero también los geógrafos y no menos los sociólogos, irrumpen nuevamente en escena. La política urbana se convierte en tema recurrente, si bien complicado y de difícil solución. En todo caso, lo anterior da lugar a una “nueva economía urbana”³ y a un mayor interés por el tema.

Así, en los últimos tiempos se ha visto entrar —no siempre con éxito— a “expertos” y “especialistas” de múltiples disciplinas al estudio de la ciudad contemporánea y de los problemas urbanos que ahora atañen, al parecer de manera irreversible, a una cada vez mayor parte de la población.

En respuesta a la invitación de la prestigiosa revista *Comercio Exterior* para coordinar este número se recurrió a un grupo de destacados estudiosos de la economía urba-

2. L. Wingo, “An Economics Model of the Utilization of Land for Residential Purposes”, *Papers and Proceedings of the Regional Science Associations*, núm. 7, 1961, pp. 191-205. W. Alonso, *Location and Land Use*, Harvard University Press, 1964; S. Chapin y S. Weiss, “A Probabilistic Model for Urban Growth”, *Transportation Research*, núm. 2, 1968, p. 375; J. Forrester, *Urban Dynamics*, MIT Press, 1969; I. Lowry, *A Model of Metropolis*, Rand Corporation, 1964; R. Muth, “The Spatial Structure of the Housing Market”, *Papers and Proceedings of the Regional Science Association*, núm. 7, 1961, pp. 207-220, y *Cities and Housing*, Chicago University Press, 1969.

3. Harry Richardson, *op. cit.*

na para que presentaran, desde sus amplios intereses de investigación y particulares puntos de vista, una gama de temas vinculados a los problemas del desarrollo urbano de México.

Esta entrega incluye trabajos que constituyen interesantes reflexiones sobre los temas que debiera considerar la formulación de la política urbana y regional del país. Alicia Ziccardi se refiere al problema de la gobernabilidad en las metrópolis en sus dos acepciones que apuntan a la adecuada y moderna gestión y administración urbanas. Gobernar la ciudad es tanto un problema técnico como de política y en este sentido cabe tanto el conocimiento de los expertos como el sentido común y la participación de los ciudadanos en el marco de un sistema democrático.

Gabriel Quadri presenta con elegancia y rigor los fundamentos que deberán incorporarse en una política orientada a proteger y mejorar la calidad ambiental tan deteriorada de la ciudad y, por tanto, el bienestar de sus ciudadanos. Se trata de emprender no sólo medidas de control y regulación sino instrumentos económicos que se incorporen a las decisiones de todos los agentes económicos en sus actividades productivas y de consumo.

Ismael Aguilar aborda los cambios recientes que afectan a las economías nacionales y, por tanto, a las economías urbanas de las ciudades que ahora compiten en el plano internacional por inversiones de capital productivo y que buscan mediante sus actividades especializadas ocupar nichos en el mercado mundial.

Tito Alegría, en forma minuciosa y con intención didáctica, construye un modelo formal que le permite estimar el efecto multiplicador de la actividad maquiladora en las ciudades fronterizas del norte del país. Calcula los puestos de trabajo indirectos e inducidos que cada empleo abierto en la maquila genera en la economía de cada ciudad. Su propuesta, que seguramente deberán retomar otros analistas, permitirá prever el efecto que tendrá en otras ciudades del país —especialmente las que están abiertas a los procesos exportadores en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte— el establecimiento de una planta de ese tipo, tanto en el mercado de trabajo como en la economía local.

Alfonso Mercado, Lilia Domínguez y Óscar Fernández describen los resultados de una encuesta a establecimientos manufactureros y de servicios ubicados en la zona metropolitana de la Ciudad de México. El propósito es saber cómo perciben las empresas los problemas ambientales que aquejan a las metrópolis y el alcance que tendría la implantación de medidas proambientales en sus procesos productivos y operativos. Se destaca, además, la poca importancia de las medidas de política que actualmente se ofrecen a las empresas para que mejoren la calidad de sus procesos o productos y eliminen la contaminación que generan. No menos interesante es que muestran que algunas actividades de servicios también contaminan.

Carlos Garrocho y José Álvarez evalúan el efecto de la construcción de un aeropuerto internacional (de carga aérea) en la zona metropolitana de Toluca-Lerma. A partir de una metodología novedosa que incluye un sistema geográfico de información presentan

de manera gráfica sus resultados. Es, sin duda, necesario incorporar recursos metodológicos y técnicos para cubrir el vacío que hay en México en relación con la evaluación *ex ante* y *ex post* de decisiones y acciones de política.

Francisco Rodríguez reflexiona sobre la dinámica del conjunto de ciudades medias del país. A partir de un índice de bienestar, encuentra las complejas relaciones entre el crecimiento de las ciudades y las condiciones de vida de la población residente. Al parecer, y contrariamente a lo que se dice o pudiera esperarse, no es automático —debe haber una brecha temporal— que una ciudad experimente un elevado crecimiento y al mismo tiempo se deteriore la calidad de vida de sus habitantes o, por el contrario, que una ciudad estancada o con crecimiento demográfico lento refleje una situación de deterioro social o un superávit de bienes y servicios públicos. Lo último pudiera explicarse por los rezagos endémicos en la dotación de éstos a las ciudades medias, incluyendo en ocasiones a las capitales estatales, o bien, en el caso anterior, por las características de los migrantes recientes a las ciudades medias del país procedentes en cada vez mayor número de la zona metropolitana de la Ciudad de México, en un proceso de urbanización que no se parece a la fase concentradora de los años cincuenta y setenta.

Los otros dos artículos responden a invitación expresa de *Comercio Exterior*. María Luisa García Bátiz, Sergio Manuel González y Juan Jorge Rodríguez presentan un amplio y documentado análisis sobre la identificación de las áreas de riesgo ecológico de la zona metropolitana de Guadalajara. Destacan que el rápido crecimiento poblacional e industrial entrañó un acelerado crecimiento físico de la ciudad que al expresarse en la anarquía en los usos del suelo dio lugar a zonas donde coexisten grandes asentamientos humanos e industrias e infraestructura peligrosas. Los autores destacan siete áreas de riesgo ecológico donde se ubican cerca de 4 600 industrias que ponen en riesgo a más de 1 400 00 personas, en su mayoría grupos de habitantes que viven en las peores condiciones de urbanización.

Por último, en un artículo que si bien no se ajusta plenamente a la temática general del número, Beatriz Canabal aborda un aspecto que, afortunadamente, aún forma parte del paisaje urbano. La autora examina la economía rural de los pueblos viejos del Distrito Federal y su función en la conservación del equilibrio ambiental de la Ciudad de México y en la continuidad de los procesos agrícolas que, además de preservar un legado cultural, generan empleo, ingresos y algunos productos básicos.

Boris Graizbord*

* Investigador y Director del Programa de Estudios Avanzados en Desarrollo Sustentable, El Colegio de México.