



## INFRAESTRUCTURA Y MODERNIZACIÓN REGIONAL EN EL CENTRO DE MÉXICO

## INFRAESTRUTURA E MODERNIZAÇÃO REGIONAL NO CENTRO DO MÉXICO

## INFRASTRUCTURE AND REGIONAL MODERNIZATION IN CENTRAL MEXICO

 <https://doi.org/10.56238/levv16n55-090>

Submitted on: 11/17/2025

Publication date: 12/17/2025

Javier Pérez Corona<sup>1</sup>

### RESUMEN

La política de emprendimiento de obra pública infraestructural singulariza la fase actual del proceso de modernización territorial nacional y como estrategia de desarrollo para enfrentar los contrastes regionales en condiciones sociales y ambientales, en la regulación y/o desregulación de impulso a la urbanización en la dinámica demográfica y uso de recursos naturales de suelo, agua y biodiversidad. Proceso de modernización especialmente manifiesto en la región centro, la de mayores índices de urbanización, no obstante las iniciativas de descentralización, da lugar a un amplio debate por el despliegue de corredores viales de articulación de nodos metropolitanos, en la perspectiva de Polos de desarrollo del proyecto de industrialización, en la especificidad del sector constructivo con el Programa de vivienda, en un escenario de aglomeración de escala megalopolitana, de potencialidades y contradicciones por la valorización en el mercado de bienes raíces. Contexto que pone en cuestionamiento qué proyecto de modernización subyace a la planeación estratégica con la obra pública, en la primada región centro y de relaciones interregionales para enfrentar la dicotomía del uso social y espacial del territorio, entre competitividad y las necesidades locales de los centros de población. Por ello, se explora la experiencia del proyecto de emprendimiento de obra pública infraestructural en la particularidad del despliegue de corredores viales que irradia la expansión periférica de la Zona Metropolitana del Valle de México, en la articulación del entramado de nodos y polos de desarrollo metropolitanos en el despliegue del eje radial de la conurbación funcional con la metrópoli de Querétaro, para dilucidar las implicaciones sociales y ambientales con la modernización de la sociedad rural/urbana. Los resultados apuntan a la necesaria revisión y evaluación crítica de la insuficiente estrategia sectorial del emprendimiento de obras públicas infraestructurales, al derivar en socializar los costos en favor de la inversión privada en ciertas sectores industriales, entre ellos la construcción y los desarrolladores inmobiliarios, reproduciendo la desigualdad social y espacial; y, en consecuencia, el impulso a la urbanización a la escala regional de aglomeración megalopolitana. Escenario que hace imprescindible el replantear la agenda del desarrollo en el contexto de las contradicciones de la urbanización metropolitana regional central.

**Palabras clave:** Obra Pública. Infraestructura. Modernización. Metropolización. Desarrollo Regional.

<sup>1</sup> Dr. en Ciencias Sociales. Instituto Politécnico Nacional en México. E-mail: [japerezc@ipn.mx](mailto:japerezc@ipn.mx)  
Orcid: <https://orcid.org/0009-0006-4108-8573>

## RESUMO

A política de empreendedorismo de obra pública infraestrutural singulariza a fase atual do processo de modernização territorial nacional e atua como uma estratégia de desenvolvimento para enfrentar os contrastes regionais nas condições sociais e ambientais, na regulação e/ou desregulação do impulso à urbanização, na dinâmica demográfica e no uso de recursos naturais como solo, água e biodiversidade. Esse processo de modernização é especialmente evidente na região central, a de maiores índices de urbanização, e que, apesar das iniciativas de descentralização, gera um amplo debate devido ao avanço de corredores viários que articulam nós metropolitanos na perspectiva de polos de desenvolvimento vinculados ao projeto de industrialização, particularmente no setor da construção por meio de programas habitacionais, em um cenário de aglomeração em escala megalopolitana, marcado por potencialidades e contradições relacionadas à valorização no mercado imobiliário. Esse contexto coloca em questionamento qual projeto de modernização fundamenta a elaboração de estratégias de planejamento por meio da obra pública na região central e nas relações inter-regionais, especialmente diante da dicotomia entre o uso social e espacial do território, a competitividade e as necessidades locais dos centros populacionais. Por isso, explora-se a experiência do projeto de empreendedorismo de obra pública infraestrutural, com foco no avanço dos corredores viários que impulsionam a expansão periférica da Zona Metropolitana do Vale do México, na articulação da rede de nós e polos de desenvolvimento metropolitanos ao longo do eixo radial da conurbação funcional com a metrópole de Querétaro, a fim de esclarecer as implicações sociais e ambientais da modernização da sociedade rural/urbana. Os resultados apontam para a necessidade de revisar e avaliar criticamente a insuficiente estratégia setorial do empreendedorismo de obras públicas infraestruturais, pois ela tende a socializar os custos em favor do investimento privado em determinados setores industriais — entre eles, o da construção e os desenvolvedores imobiliários — reproduzindo a desigualdade social e espacial e, consequentemente, impulsionando a urbanização na escala regional da aglomeração megalopolitana. Esse cenário torna imprescindível o replanejamento da agenda de desenvolvimento no contexto das contradições da urbanização metropolitana regional central.

**Palavras-chave:** Obra Pública. Infraestrutura. Modernização. Metropolização. Desenvolvimento Regional.

## ABSTRACT

The public infrastructure entrepreneurship policy characterizes the current phase of the national territorial modernization process and serves as a development strategy to address regional contrasts in social and environmental conditions, the regulation and/or deregulation of urbanization, demographic dynamics, and the use of natural resources such as land, water, and biodiversity. This modernization process is particularly evident in the central region, which has the highest levels of urbanization. Despite decentralization initiatives, it has generated extensive debate due to the proliferation of road corridors connecting metropolitan nodes within the framework of development poles associated with industrialization projects, especially within the construction sector through housing programs. All of this unfolds in a megalopolitan-scale agglomeration marked by both potential and contradictions tied to the rising value of real estate markets. This context raises questions about what model of modernization underlies strategic planning through public works in the central region and in interregional relations, particularly in confronting the dichotomy between the social and spatial uses of territory, competitiveness, and the local needs of population centers. Therefore, this study examines the experience of the public infrastructure entrepreneurship project, focusing on the deployment of road corridors that drive the peripheral expansion of the Metropolitan Zone of the Valley of Mexico. It analyzes the articulation of networks of metropolitan nodes and development poles through the radial axis of functional conurbation



with the metropolitan area of Querétaro, in order to elucidate the social and environmental implications of modernizing rural/urban society. The results indicate the need for critical review and evaluation of the insufficient sectoral strategy behind infrastructural public works entrepreneurship, as it ultimately socializes costs for the benefit of private investment in certain industrial sectors—among them construction and real estate developers—thereby reproducing social and spatial inequality and, consequently, intensifying urbanization at the regional scale of megalopolitan agglomeration. This scenario underscores the necessity of rethinking the development agenda within the context of the contradictions inherent in regional metropolitan urbanization in the central zone.

**Keywords:** Public Works. Infrastructure. Modernization. Metropolization. Regional Development.



## 1 INTRODUCTION

La política de obras públicas infraestructurales ha sido estratégica en el proceso de modernización y definición del proyecto de desarrollo regional en México, si bien, no ha estado exenta de variaciones en la forma de actuación estatal, siempre ha protagonizado la regulación/desregulación del territorio. Sin embargo, en los últimos años ha cobrado relevancia el emprendimiento de grandes proyectos y equipamientos colectivos, dándole un nuevo perfil al Estado con la recomposición de las fuerzas sociales en la agenda para el desarrollo, en la que destaca la estrategia de reindustrialización ante el reto de las desigualdades regionales, en un escenario de intensa competencia por atraer inversiones y dinamizar mercados. Proceso que ha mantenido en mayor jerarquía a la región metropolitana del centro, pese a iniciativas de descentralización, aún son insuficientes, persistiendo la convergencia de la mayor actividad constructiva en corredores de movilidad y transporte de articulación de Polos de Desarrollo en el marco del Plan México, contemplados para la diversidad regional que cuentan con las condiciones generales de uso y aprovechamientos de recursos susceptibles de potencialidades, pero, donde subyacen contradicciones y limitaciones en la actuación sectorial al margen de una planeación integrada.

La singularidad de las contradicciones del proceso de desarrollo regional del centro se manifiesta en los altos índices de urbanización/modernización en términos de densidad demográfica, de actividades sociales productivas, de intercambio y consumo, pero con profundas implicaciones de desigualdad social y territorial, entre el entramado del sistema de centros de población rurales, urbanos y metropolitanos, y la fragmentación de las estructuras urbanas y rurales, manifiestas en las contratantes condiciones de vida entre asentamientos humanos formales e informales, en un acentuado deterioro del medio ambiente. Escenario que pone en perspectiva la cuestión de qué proyecto de desarrollo se configura con el impulso de la política territorial actual para esta estratégica región y la relevancia de la obra pública para superar la desigualdad social y ambiental. Además de ¿qué factores causales han obstaculizado superar el centralismo de la metropolización regional del centro que se avizora a escala megalopolitana en desigualdades sociales y espaciales donde persiste la valorización mercantil del uso de suelo e inmobiliaria?

En esta perspectiva se sostiene que las contradicciones se condensan, tanto en el significado subyacente de la obra pública, como en la praxis de modernización con la urbanización interescalal del entramado de centros de población en la cobertura metropolitana regional en el centro del país, en el marco del Plan México para impulsar inversiones diversas en convergencia con la industrialización en polos de desarrollo,



mediante la construcción y el mercado inmobiliario, en el programa de vivienda, en la dicotomía entre el uso social o mercantil y la deriva de escala megalopolitana. Estrategia que mantiene cierta continuidad del funcionalismo desarrollista sin profundizar en hacer frente a las contradicciones sociales y ambientales, desde una planeación alternativa.

Por ello, el propósito consiste en un acercamiento general a la política del emprendimiento de obra pública infraestructural como medio de modernización regional metropolitano del centro, para identificar alcances y limitaciones en la articulación y formación territorial con el despliegue de corredores de movilidad hacia la industrialización de polos de desarrollo y en específico del sector de la construcción, en torno al eje radial de las Zonas Metropolitanas de la Ciudad de México-Querétaro.

El método empleado es combinado entre lo inductivo y deductivo con lo comparativo, mediante el uso de algunas variables estadísticas demográficas y su expresión en la estructura territorial de centros de población de perfil rural, urbano y metropolitano de la región objeto de estudio, contrastado con el sistema infraestructural, identificando radios de influencia y tendencias de cambios de uso del suelo, como avance en la tipología de urbanización. A su vez, se revisan planes y programas de desarrollo urbano, metropolitano y regional del centro. Y, también se realiza trabajo de campo, en particular a centros de población adyacentes al despliegue de los corredores viales, en específico, la conurbación de municipios en la articulación metropolitana, para observar las singularidades en la orientación de su transformación.

Por ello el trabajo se desarrolla en tres partes. En la primera se procede a categorizar la noción de infraestructura a partir de dilucidar el significado de la obra pública infraestructural en la definición de la política territorial y del proyecto de modernización y desarrollo regional, orientado a un acercamiento a la teoría crítica de la urbanización metropolitana; para, en un segundo apartado, a manera de praxis en la concreción de los referentes conceptuales, interpretar los hechos en la especificidad del tramo estudiado de la región centro, mediante los emprendimientos de estas obras públicas estratégicos en la metropolización y regionalización, redefinida por el entramado metropolitano regional; con la precisión de que dada la magnitud y la complejidad de esta región, como procedimiento se aborda una primera etapa que comprende el radio de influencia que ejercen las Zonas Metropolitanas del Valle de México y la de Querétaro, articuladas por el corredor infraestructural y sus áreas adyacentes, en el marco del proyecto de desarrollo en curso. Y, en la tercera parte, a manera de cierre, se procede a un breve análisis y discusión del despliegue del proyecto de modernización, tratando de identificar alcances, limitaciones y alternativas.



## 2 PRIMERA PARTE

Referentes conceptuales de la infraestructura y la modernización regional en la centralización

En la diversidad de enfoques que aportan conceptos para comprender las transformaciones sociales y territoriales de las regiones en México y en específico la región centro, a partir de las categorías de modernización y desarrollo regional con la estrategia del emprendimiento de la obra pública en infraestructura, se pone en cuestionamiento la comprensión de la causalidad de las contradicciones de la urbanización y las alternativas a las desigualdades urbano regionales. En el contexto de las experiencias de políticas territoriales interescalares prevalecen enfoques y actuaciones sectoriales de alcance limitado, que implica retomar la pertinencia conceptual frente al escenario de la fase de urbanización metropolitana nacional y de mayor escala en la región centro, acentuando los contrastes del conjunto regional nacional.

En un primer acercamiento conceptual a las nociones de modernización/urbanización metropolitana y desarrollo regional a partir de la obra pública infraestructural es pertinente ubicar en perspectiva la forma de conformación entre los diversos campos del conocimiento y en la formación y transformación de específicos entornos construidos del habitar de espacios modelados a las necesidades de la formación socio-territorial misma. En el marco de la teoría crítica destaca el concepto de modernidad y en particular su carácter instrumental en el proceso de modernización con la urbanización en la escala metropolitana, que singulariza el perfil de la estructura social y territorial de México, manifiesto con la transformación espacial y social de los centros de población y los modos de vida y cultura. Racionalidad instrumental de la modernidad puesta en cuestionamiento por la vertiente propuesta por la Escuela de Fráncfort (con Horkheimer y Adorno (2018), por sus formas de imposición social por regímenes hegemónicos. Y, que orientado al campo disciplinar del urbanismo y la planificación urbana y regional, en particular con el enfoque del urbanismo moderno funcionalista de la Carta de Atenas (Casanova, 2025), como forma de normalización en la organización y diseño del espacio disciplinario y funcional a determinados fines (Foucault, 2014). Sin embargo, esta perspectiva de la condición de la modernidad pareciera que soslaya la actuación del sujeto social, de acuerdo con la perspicaz observación de Touraine (1999), lo que remite también al importante aporte del pensamiento crítico de Gramsci, desde la ideología y la política, con la resistencia y la organización social de la subalternidad. Resistencia ante el impulso de la modernización como desposesión de los bienes comunes de recursos naturales, sociales y culturales por la urbanización y la oposición de los pueblos originarios y comunidades rurales considerados atrasados.

Contexto que pone en cuestión las contradicciones del modelo de desarrollo urbano y regional.

Contradicciones de la modernización/metropolización en la centralización/descentralización con la estrategia de la industrialización y los Polos de desarrollo del Plan México, que conjuga de manera dicotómica la naturaleza de la centralización industrial con la concepción de los Polos de desarrollo, que en la política territorial son revisitados. Industrialización que de manera inherente está determinado por el centralismo y el entorno construido que concentra las condiciones generales de planta productiva, mercados, infraestructura, equipamientos colectivos y mano de obra calificada. Centralización que en sus antecedentes de política de industrialización ha obstaculizado a sí misma de manera contradictoria las estrategias descentralizadoras. En todo caso lo que se avizora es una descentralización concentrada a mayor escala, en torno a la reproducción de aglomeraciones metropolitanas en una nueva fase del sistema metropolitano de la región centro. Descentralización como consecuencia de las deseconomías de aglomeración.

En torno al sistema urbano rural (SUR) (ENOT, 2020) destaca su condición jerárquica con un entramado urbano metropolitano superior hegemónico, que subordina a los centros de población bajo su esfera de influencia; no solo en la escala demográfica, sino sobre todo por el poder político, económico y tecnológico, con el uso e intercambio de bienes y servicios. Ello patenta la singularidad de la urbanización metropolitana en México, que ha dado lugar a nociones de «primacía urbana» o «macrocefalia urbana» (Castells, 2004; Unikel, 1968) que destacan los rangos del tamaño de población entre la ciudad principal y las que le siguen en dimensión. Sin embargo, en la perspectiva de la teoría crítica es la dialéctica del desarrollo desigual y combinado, el elemento constitutivo del conjunto heterogéneo de centros de aglomeración. Y, en ese contexto se formulan y diseñan tanto las políticas y planes de desarrollo urbano y metropolitano, como los criterios e instrumentos de regionalización del que derivan las estrategias de planeación y las obras de infraestructura, servicios y equipamientos colectivos, necesarios al funcionalismo urbano rural.

Acerca de la cuestión de la modernización en su manifiesta transformación de ambientes construidos socioespaciales interescalares, puestas a debate en las categorías de modernidad y metropolización, a la par de las nociones de infraestructura y desarrollo regional en la vertiente de largo aliento del pensamiento crítico. Una primera consideración de la noción de modernización, propuesta por Touraine (1999, pp. 17-20), destaca el sentido racionalista como componente indispensable de la modernidad y mecanismo constitutivo de la modernización, como proceso de superación de creencias y prácticas sociales y culturales tradicionales. Pero, en el despliegue de la diversidad de modelos de modernización, la

emergencia de la participación de actores sociales, frente a las contradicciones ha estado por encima de la racionalización, con implicaciones amplias en los perfiles ideológicos, teóricos y prácticos de trascendencia. En este sentido la idea de sujeto como actor social en el proceso de conjugar la producción de la sociedad y la cultura en el cometido de su modernización como necesidad histórica, prevalece el sentido primordial del progreso entre racionalidad y desarrollo a partir del conocimiento y la política. En este sentido los conflictos sociales en el devenir histórico entre futuro y pasado dejan su impronta, no solo en el progreso racional, sino en los logros de la acción colectiva inherente a la modernización. Es este ámbito ideológico positivista de la modernización puesto a discusión por el pensamiento crítico.

A su vez, acerca de la categoría de urbanización metropolitana destaca la condición de centralidad en el contexto del sistema de centros de población jerárquicos y que remite a los postulados pioneros de la teoría del lugar central de Christaller, que a la sazón hace referencia al carácter heterogéneo y desigual de la estructura funcional de asentamientos humanos, pero que corresponde al principio que regula su distribución territorial. Los postulados básicos de esta teoría se sintetizan en la existencia de una estructura jerárquica de lugares centrales, donde los nodos de grado superior ofertan bienes y servicios especializados de los que carecen y demandan los centros de población de grado inferior y se encuentran ubicados dentro de su esfera de influencia, en la que se dan interrelaciones determinadas por las distancias a recorrer para abastecerse de ellos. Alcance que se puede definir como la distancia máxima a recorrer por los centros de población consumidores dentro de la órbita de los nodos metropolitanos (Gutiérrez, citado por Ávila, 1993). Modelo ampliamente discutido.

En torno a la categoría de infraestructura las posibilidades de abordarla desde diversos ángulos ofrece un mayor campo de estudios, sin embargo, abreviando a un esquemático acercamiento en el enfoque crítico de la economía política de la urbanización, destacan tres aspectos estrechamente relacionados entre sí y en referencia a los emprendimientos en curso y como parte estratégica de la política del proyecto de modernización de la región centro: a) como expresión de la obra pública que condensa capital fijo excedente y soporte de la política e ideología de la modernización metropolitana, mediante la industrialización y los Polos de desarrollo; b) desde su condición histórica y cultural. Y, c) en el ámbito del conocimiento y la epistemología.

En el primer aspecto destaca la cuestión de la relación estrecha entre infraestructura y los imperativos de la reestructuración productiva como obras colectivas que requieren grandes montos de inversión pública como capital fijo que incentiven la rentabilidad y

generación de empleo. Base constitutiva de la industrialización y sociedad urbana, ya puesta de manifiesto por las tesis del mismo Lefebvre (1978, pp. 165-169), que en sus primeras aproximaciones con las transformaciones de la ciudad como obra colectiva deriva en mercancía mediante la industrialización. Es en este doble proceso de industrialización y urbanización que se subordina la vida urbana a los imperativos racionalistas de una cotidianidad social de consumo dirigido y de alienación del hábitat. Esta perspectiva implica reflexionar el giro de la (pos)industrialización a la financiarización de los bienes y servicios, incluyendo el mercado de tierras donde se despliega la infraestructura requerida para esta nueva fase. Sin embargo, esta dualidad industria/ciudad, no es del todo cierta, en especial cuando se intenta un acercamiento a dilucidar los determinantes del proceso de urbanización metropolitana en México, no destaca la industrialización, sino de manera determinante la transformación de la ruralidad y los flujos migratorios campo-ciudad.

Además esta infraestructura como puntal en la transformación territorial deriva en la obra pública con valor y valorización, en particular con la renta del suelo y el mercado inmobiliario (Jaramillo, 2008) y en la condensación política y económica de la urbanización metropolitana; como en la redefinición del poder del Estado mismo. En este sentido Foucault (2014, p. 121) destaca que el Estado ejerce el poder a través del territorio y la población que lo habita; además insiste en esta conjunción de territorialidad poblada, gobernada e instrumentalizada del saber económico en correspondencia con el control social y los dispositivos de seguridad (Idem, p.137). También, en esta vertiente política, el Estado en el emprendimiento de obras de infraestructura se redefine a sí mismo, es el caso particular del Estado mexicano que mediante el emprendimiento de obra pública ha mantenido la legitimidad social, en la fórmula gramsciana de hegemonía con el consenso social (Gramsci).

Acerca del segundo aspecto: b) la condición histórica y cultural de la infraestructura en su vínculo orgánico con el entorno natural en el uso y transformación territorial, habitado por los centros de población, que en su vida cotidiana han habilitado las condiciones generales del espacio para dotarse de redes de abasto, caminos, puentes, aljibes, depósitos de agua, obras sanitarias, cloacas, alumbrado público, depósitos de residuos, sistemas de comunicaciones, etc. (García Linera, 2023). Realizaciones artesanales preindustriales, y como precedente de los cambios experimentados en el devenir de la modernización y de nuevas infraestructuras y sus formas de ejecución, tecnología, materiales y administración. Pero, también adquieren significado como patrimonio cultural identitario de los pueblos. Es este proceso histórico subyacente a las realizaciones de obras infraestructurales donde también se pueden dilucidar los cambios en la formación territorial en tiempo y espacio, con la intervención de la planeación del desarrollo regional, como instrumento de desposesión

de los bienes comunes, y en consecuencia de la deshumanización de los pueblos que lo habitan. Pero, también de estas contradicciones se abre nuevos escenarios alternativos con una planeación participativa y de futuro.

Y, c) como campo de conocimiento del despliegue acelerado de la urbanización escalar se hace indispensable reformular las categorías y conceptos obsoletos, para reinterpretar las transformaciones y contradicciones sociales y territoriales de alcance mundial. Esta dialéctica de la urbanización metropolitana implica la transformación y la organización con el urbanismo y la planificación en sus contradicciones. Desposesión y resistencia que abre la reflexión a reescribir el urbanismo y la teoría urbana de signo *urbanocéntrico* (Brenner y Schmidt, 2015). Contradicciones de la urbanización entre construir lugares en disputa para el uso social o mercantil, donde los bienes comunes no solo son resabios del pasado, sino también de futuros de urbanización alternativos en los que el diseño del espacio social lo definen los habitantes (Sevilla-Buitrago, 2023), en el sentido del «Derecho a la ciudad» (Lefebvre, 1978) y que también implica un derecho a la región. De tal forma que las políticas territoriales han sido un campo de fuertes debates y controversias. Ya se manifestaba desde la génesis de la urbanística moderna decimonónica por la crisis de la ciudad industrial europea, donde se hizo indispensable una intervención reparadora con la reforma urbana de higienización y de obras y servicios públicos, como reivindicación de la organización y luchas sociales de las clases populares (Benévol, 1994).

Cabe referirse a la noción de región presente en este acercamiento como expresión del sistema espacial del funcionamiento más allá de las demarcaciones, por flujos de población e intercambios. En estas relaciones sociales de producción, distribución y consumo de bienes y servicios; los flujos de información y de todo tipo, manifiestan un tejido de redes y de nodos jerarquizados que definen los alcances, pero que en el habitar y percibir redefinen identidades y la cultura en el devenir histórico del lugar; que además, en torno a la región se entrelazan aspectos complejos de una trama que conjuga tanto la homogeneidad, como la diversidad, pero siempre de manera difusa al sobreponerse las variadas escalas de la micro o macroregión que se sobreponen entre sí (García Martínez, 2004, pp. 41-43). Para el caso particular de la singularidad de la porción territorial de la región centro, motivo de este trabajo, se demarca por los alcances de los flujos que conforman el sistema subregional del corredor de movilidad megalopolitano México-Querétaro.

Además en el sentido de la cuestión regional como proceso de organización territorial se condensan procesos políticos e ideológicos requeridos por la reproducción de las relaciones sociales del modo de producción y sus formas espacial (Coraggio, 1994); y, como factores básicos para la regionalización, comprende el capital social de las infraestructuras,

en tanto que capital fijo, en esa doble condición de excedente de capital y como medio para enfrentar la baja tendencial de la tasa de ganancia. Infraestructuras como parte de las condiciones generales de la reproducción de la formación social y territorial; aunado a la funcionalidad de articulación en la división y especialización de la diversidad regional de recursos naturales y sociales, en el contexto de las contradicciones políticas por el uso y apropiación de los bienes comunes que dispone y distingue a la porción regional territorial. Elementos que en conjunto se manifiestan en el proceso de regionalización de signo metropolitano, como corresponde a lo que ocurre en la región centro.

### **3 SEGUNDA PARTE**

Aproximación a la infraestructura en la modernización metropolitana de la región centro

En este acercamiento a la complejidad de la primada región centro de México se expresa de mejor manera el proceso de modernización en sus diversas fases de continuidades y rupturas, donde se destacan algunos aspectos generales de orden social, espacial, político y económico, con referencia a la actual política del Plan México en la estrategia de emprendimiento de obras de infraestructura para la industrialización por polos de desarrollo y vivienda, con especial interés en el eje radial del corredor de movilidad metropolitano de la Ciudad de México a Querétaro, como forma de delimitación subregional. Región donde ha prevalecido el centralismo político en torno a la Zona Metropolitana del Valle de México, como conglomerado de mayor jerarquía e influencia en el entramado de núcleos de población interescalares rurales, urbanos y metropolitanos de esta formación regional. Para con ello, identificar alcances y limitaciones en su desarrollo.

En esta región de estudio donde se ha perfilado la región más urbanizada del país en la escala metropolitana se expresan las singularidades de la modernización como resultado de la concentración y despliegue de influyentes obras de infraestructura y la aceleración demográfica en la transformación social rural a urbana y el conjunto de requerimientos en equipamientos colectivos, servicios públicos e infraestructura. Proceso desplegado en cambios de usos del suelo y su valorización con la incisiva edilicia constructiva del dinámico mercado inmobiliario y la industrialización. Urbanización que ha detonado la concentración de inversiones y obras públicas en las condiciones generales para el despuente de empresas y del conjunto productivo, de consumo y servicios, a la par de un amplio mercado de trabajo. En esta región centro se condensa la dicotomía del proyecto de modernización de potencialidades y contradicciones.

En la actual región centro de México subyace una estructura regional histórica de las diversas culturas que han habitado los valles del altiplano en torno a centros de población urbanos y rurales dispersos en la Cuenca de México, pero articulados por relaciones de poder y subordinación como sistema jerárquico poblacional en torno a los centros urbanos hegemónicos (García Martínez, 2004). La redefinición de regiones como proyecto ha estado presente en el proceso de poblamiento en la dinámica de la urbanización, que en la fase actual de escala metropolitana y regional, reconfigura la tipología del modelo de estructura urbana policéntrico, en nuevas formas con el despliegue de ejes radiales de alcance megalopolitano, con la conurbación funcional metropolitana de la Ciudad de México-Querétaro, en un mayor radio de influencia de 200 km, que subsume en acelerada transformación socioespacial a los diversos centro de población y localidades aledañas, como parte de la formación territorial y delimitación regional del proceso de modernización, de un centralismo periférico expandido, que pese a los persistentes postulados de descentralización en las diversas experiencias de planeación regional, no se ha logrado.

Algunas de las características generales que distinguen la región centro de México del conjunto de la estructura regional nacional, son de diversa índole, destacando su condición constitutiva de sede del poder político nacional, como factor determinante en la convergencia de rubros sociales, económicos y espaciales, que han incidido en su formación territorial en la dinámica del proceso de urbanización en torno a la Ciudad de México, como metrópolis principal de México. Para un dimensionamiento básico en algunos indicadores de índole social, económico y espacial, destacan el contar con una población de 55 millones 700 mil habitantes, equivalente al 49.5% del total nacional. En una extensión territorial de 405 mil 502 km<sup>2</sup>, que representa el 20.6% del conjunto del país; y con una densidad promedio de 137 habitantes por km<sup>2</sup>, por encima de la media nacional de 26 habitantes por km<sup>2</sup>. Población establecida en un importante sistema urbano rural y metropolitano conformado por 14 entidades de las 32 del país, con 777 municipios y alcaldías; esto es, el 31.6% de los 2,457 municipios de México (PDRC, 2015). Y, en materia económica, es la que más aporta al país, en particular, la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, concentra la mayor producción a nivel de las metrópolis y del total nacional, con el 43.5 % del PIB metropolitano y el 30.5 % del país. También, la metrópolis de Querétaro, con una contribución de las más altas entre las principales zonas metropolitanas. Además, estas dos metrópolis cuentan con los mayores registros de empleo en industria (SEDATU, 2024).

En este contexto regional del centro y delimitando la parte de interés en este estudio, a manera de corte subregional desde lo metropolitano, se integra por las entidades de la Zona Metropolitana del Valle de México, que comprende municipios de los Estados de

México, de Hidalgo y de Querétaro, en la expansión metropolitana central hacia el noroeste y que forma parte del entramado de los demás ejes radiales de corredores infraestructurales de alcance megapolitano con Pachuca, al norte; con Puebla-Tlaxcala, al oriente; al sur, con Cuernavaca-Cuautla; y, al poniente, con Toluca-Lerma. Corredores intervenidos con proyectos y obras de infraestructura que reconfiguran el sistema urbano rural regional, del que irradia el singular eje megalopolitano de interés en este estudio y que forma parte del megaproyecto ferroviario en construcción y como parte del Plan México. Eje radial estratégico y de articulación intra e interregional, en especial hacia el noroeste y siguiendo la dirección del bloque comercial con América del Norte; e impulsor de los redes de movilidad, transporte e intercambio de bienes y servicios a diferentes escalas del sistema metropolitano regional. Corredor megalopolitano Ciudad de México-Querétaro articulador de un sistema urbano lineal de perfil industrial y terciario, que cuenta con una población estimada de 24 millones de habitantes, distribuidos en centros conurbados y metrópolis municipales. (INEGI, 2020), equivalente al 5.4 % del total nacional, pero con el mayor grado de urbanización del promedio del país, por encima del 80%, y con una tasa de crecimiento media anual (TCMA) de 2.7%, considerando que la TCMA de la Ciudad de México es de 0.78 %; y la de Querétaro, de 4.24 %. Pero, resulta especialmente importante en la transición de la conurbación metropolitana entre ambas aglomeraciones, el contraste de esta TCMA con la expansión física de los municipios conurbados en sus esferas de influencia de 7.6 veces, dando por resultado un alto consumo de suelo y uso de baja densidad, lo que implica requerimientos de infraestructura de movilidad y transporte. Y, que permite interpretar como un modelo de metrópolis de periferias expandidas en suelo de valor social y ambiental, susceptible de usos agrícolas, de reserva y conservación ecológica y de recarga de los acuíferos de la cuenca, en el marco de la declaración de áreas naturales protegidas, pero, asediadas por el mercado inmobiliario y los asentamientos humanos irregulares (ver cuadro e imagen anexo, SEDATU, 2020).

En este dinamismo de la urbanización es de destacar la singular transformación de algunos centros conurbados y metrópolis municipales en la cobertura del complejo entramado de flujos de bienes y servicios a la escala delimitada por la red de vialidades suburbanas del Arco Norte y el Circuito Exterior Mexiquense, donde se despliega la conurbación funcional y física de municipios en torno a Atitalaquia, Tula-Tepéji con el municipio de Jilotepec, de acelerado crecimiento industrial, donde se ubican parques industriales, grandes almacenes y centros de distribución logística para el mercado de la región centro. Conurbación intermunicipal metropolitana que comprende subregiones de dos entidades federativas: El Valle del Mezquital, en Hidalgo y del Estado de México. Con ello,



en general se asiste a un proceso de formación social y territorial escalar con implicaciones sociales y ambientales profundas que es necesario evaluar en toda su magnitud para otro momento. Sin embargo, cabe mencionar el impacto al medio ambiente experimentado por la conurbación de estos municipios por las descargas de aguas residuales de la metrópoli del Valle de México en la Presa Endhó, y del corredor industrial de cientos de empresas cementeras y caleras; junto con la refinería de Tula y la termoeléctrica, han causado contaminación atmosférica y de mantos freáticos, lo mismo que ríos y manantiales contaminados con sustancias tóxicas, originando serios daños a la salud y a los recursos naturales de las tierras de cultivo. Lo que ha dado lugar a implementar un plan de remediación, para dotar de agua potable, un programa de salud especializado y apoyos a los agricultores, en el enfoque de una economía circular, que habría que evaluar a partir de sus resultados. Y, que además, tiene implicaciones de mayor alcance al conjugarse con la metropolización de Querétaro, que a su vez, se considera que los polos industriales también han detonado la conurbación con los municipios del Marqués, Huimilpan y Corregidora, del eje radial del corredor hacia el Valle de México; y que avizora expandirse con la metrópoli de San Juan del Río.

Retomando el carácter estratégico de las obras de infraestructura relacionadas con la implementación del Plan México, destaca que en este fase metropolitana de reorganización espacial de la región centro que identifican procesos de concentración y dispersión urbana con las modalidades de conurbación entre jerarquías de nodos urbanos y la expansión a municipios aledaños de otra entidad, se derivan en diversas formas de relaciones funcionales entre la ciudad central y las localidades y centros de población dispersos en su radio de influencia, acentuando la movilidad entre centro y periferia, pero, ahora en torno a los ejes radiales, como puntal de movilidad laboral desplegada en la indispensable infraestructura de movilidad y transporte. Según el INEGI (2020), el 17.4% de la población ocupada labora en una localidad o municipio diferente al lugar donde reside. Promediando la movilidad en la ciudad central como núcleo metropolitano y partiendo de la premisa de la unión espacial con municipios metropolitanos, este es de un 10%, cuando la de los municipios metropolitanos hacia la ciudad central y de otros municipios periféricos de la metrópolis se incrementa al 37%. En general, se estima que el promedio de movilidad poblacional residente en la Zona Metropolitana del Valle de México es de 33.4% (INEGI, 2020). Por lo tanto, de esta intensificación de flujos de empleo de la periferia a la ciudad central y hacia zonas industriales; junto con la movilidad intermunicipal metropolitana se asiste a nuevos escenarios de urbanización y de planeación. En este sentido la

infraestructura representa un componente fundamental en la formación regional y en la demanda de flujos de movilidad.

Este contexto hace pertinente la política del Plan México con el impulso a 15 Polos del desarrollo industrial para el bienestar, a nivel nacional; de ellos, 9 se ubican en la región centro, que muestran su carácter prioritario y estratégico, de estos, destacan tres polos en el radio de influencia metropolitano del Valle de México: el polo industrial de Tula-Tepéji, en Hidalgo; el polo del Aeropuerto Felipe Ángeles, en Hidalgo; y el polo Nezahualcóyotl, en el oriente del Estado de México. Además de sumarse a los otros polos de desarrollo industrial en curso en la región sureste del país, desplegados en torno al corredor del Istmo de Tehuantepec. Polos del Bienestar con el cometido de impulsar la industria y manufactura en sectores estratégicos de bienes de consumo; y en especial, la agroindustria, para avanzar a la autosuficiencia alimentaria, en una economía circular y de energías limpias (Plan México, 2025). Estrategia que pone en perspectiva la cuestión del reto de integrar la dinámica de la industria como planta productiva diversa con otros sectores de servicios y de agricultura a las necesidades sociales de la región.

En este ámbito cobra relevancia el nodo articulador del corredor del entramado industrial del norte metropolitano entre los más dinámicos del país, en el eje de movilidad y transporte de la metrópolis de la Ciudad de México a Querétaro, donde se despliega una de las más importantes plantas productivas de empresas y parques industriales del país, que constituye uno de los principales cometidos de las estrategias de polos de desarrollo del Plan México, y de la región centro de interés en este trabajo. En este corredor se expresa una aceleración de la urbanización por el dinamismo demográfico y de cambio de usos de suelo por la inversión en desarrollo inmobiliarios, a la par de los componentes en equipamientos colectivos, de obras y proyectos constructivos e infraestructurales, como parte de la ampliación del Tren suburbano que corre del centro de la Ciudad de México a Huehuetoca y al nuevo Aeropuerto Felipe Ángeles, y donde se llevan a cabo las obras ferroviarias del Tren a Querétaro. Además del Tren interurbano a la metrópolis de Toluca. Obras públicas que han intensificado la actividad edilicia representativa del importante sector de la industria de la construcción en la urbanización, que conjuga diversos rubros: minería, siderurgia, cemento y el numeroso mercado de trabajo, pero también de conflictos laborales y ambientales.

Acerca de esta política de desarrollo regional y territorial, en la perspectiva de la Comisión Económica para América Latina, la CEPAL, el Plan México se enfoca a una conciliación del individualismo con la comunidad, y adecuado al contexto de las contradicciones sociales y territoriales de la desigualdad social imperante, consistiendo en

la estrategia de incrementar la inversión pública y privada en infraestructura para atraer inversiones productivas con el cometido de la promoción de polos de desarrollo para la reindustrialización, en un enfoque «neodesarrollista». Enfatizando en la importancia de avanzar a una planeación regional alternativa a la imperante durante más de tres décadas, que mostró limitaciones. Destacando la idea de diseñar e implementar políticas para un desarrollo productivo sustentable, que mitigue la desigualdad regional y de integración regional de alcance transfronterizo latinoamericano; promoviendo la estrategia industrializadora, mediante inversiones en la agroindustria y la manufactura, con el incremento de adquisiciones públicas con contenido de manufactura nacional (Cepal, 2025; Unctad, 2025).

Sin embargo, surgen interrogantes por dilucidar y que dan lugar a reflexiones acerca de la pertinencia estratégica del Plan México frente a los retos del desarrollo regional central y su relación con otras y que corre el riesgo de reproducir esta desigualdad regional, en lugar de un cambio profundo. Un primer aspecto lo constituye el cometido del fortalecimiento de la planta productiva nacional mediante el estímulo a la inversión pública y privada con el emprendimiento de obras de infraestructura, que sin duda es importante, pero, surgen inquietudes para avanzar en la realización, dadas las experiencias precedentes del modelo de industrialización ISI que derivó en una industria maquiladora subordinada; y que en el contexto territorial aceleró la urbanización con la concentración de la industria en centros urbanos y la dinámica demográfica, en particular, favoreciendo el centralismo de la región centro, lugar de realización del mayor número de proyecto de obra pública del proceso de modernización, en la creación de las condiciones generales del potencial de aglomeraciones. Modelo que ha dejado enseñanzas para un planteamiento alternativo, que da lugar a la formulación de diversos temas para una agenda de trabajo, frente a la desigualdad regional.

En ese sentido, habría que considerar qué planta productiva requiere cada región, acorde a su vocación, recursos y necesidades sociales, para diseñar una política regional que conjugue diversidad productiva con necesidades sociales con el suministro de bienes y servicios públicos básicos para la reproducción social, con la regulación del mercado de suelo y vivienda, como rubro destacado del Plan México con el programa de realización durante seis años de un millón de viviendas. ¿En dónde, el cómo y con qué recursos llevarlo a cabo y el conjunto del parque edilicio habitacional en su uso óptimo? Lo que implica cuestionar en qué áreas de la región metropolitana y en proporción a las demás regiones del país y si representa una estrategia descentralizadora, esta edificación y las condiciones generales del suelo y las obras requeridas de servicios, redes e instalaciones de suministro habitacional, además de la integración a los tejidos urbanos en una adecuada urbanización



prospectiva. Si bien, sin duda es importante dirigirlo a los sectores sociales, que por su perfil económico no pueden adquirir vivienda, pero, eso es insuficiente al reproducir la condición de la vivienda como mercancía, en lugar de explorar otras modalidades de amplio alcance, como cooperativas para adquirir suelo y producir de manera colectiva y comunitaria materiales de la edificación del entorno para el hábitat sustentable, con la asesoría en diseño y tecnología por los especialistas de los centros de investigación del país. Además, se soslaya el hecho paradójico del déficit de viviendas cuando hay un número considerable de viviendas abandonadas edificadas en la lógica de la rentabilidad con el esquema de la financiarización inmobiliaria, y que se pregonó en su momento como el mayor logro de la política de vivienda en muchos años. ¿Por qué no explorar estrategias alternativas para utilizar esas viviendas, en lugar de nuevas?

## 4 TERCERA PARTE

### 4.1 CONSIDERACIONES FINALES

A manera de cierre se destaca que con los referentes conceptuales en torno a la categoría de modernización regional del centro de México se considera que son apropiados para interpretar las tendencias de la transformación en la orientación del proyecto de desarrollo emprendido por el Estado, con la singularidad de prevalecer el carácter centralista en torno a la región centro, y en específico, la Zona Metropolitana del Valle de México. Por medio de la instrumentación de la política del emprendimiento de la obra pública infraestructural (OPI). Planeación estratégica sectorial que ha detonado la industria de la construcción y que redefine el perfil del poder político del Estado de ejercer la hegemonía con el consenso social, no obstante los giros en la conducción del ordenamiento del sistema urbano, rural y regional, la desigualdad social y territorial prevalece.

En la relación infraestructura de las OPI para la modernización del desarrollo regional del centro de México destacan varios aspectos, como resultado de este acercamiento general, que precisan reflexión y un análisis más cuidadoso y prospectivo, a partir de integrar una agenda de temas pendientes por trabajar con los que se han expuesto, desde este ejercicio de aproximación a su causalidad, para formular e implementar un proyecto de desarrollo alternativa por los propios actores sociales locales habitantes de la región centro, con base en sus necesidades y expectativas. Además, de los temas de coyuntura en escenarios abiertos al conocimiento de la metropolización, como nítida expresión del tipo de modernización en esta región, susceptibles de estudio y discusión en la conjunción de conceptualización en constante renovación con la interpretación de la transformación y

formación socioespacial en el dilema del proyecto de desarrollo del modelo de urbanización, social o mercantil.

- Un primer aspecto lo constituye el significado de la obra pública como elemento fundamental de la estrategia del proyecto de modernización/urbanización persistente en los diversos momentos de la planeación, y que adquiere relevancia en la actual política del Plan México del gobierno en turno, que retoma los rubros de la industrialización con los polos de desarrollo para el Bienestar y el programa de vivienda, en el marco del sector de la industria de la construcción, en la especificidad de la continuidad del centralismo metropolitano y regional del centro; en el despliegue de la expansión periférica en la transición del modelo policéntrico al de ejes radiales de corredores industriales y de servicios interescalares, con la conurbación megalopolitana Ciudad de México Querétaro. Dilucidar este escenario ha implicado confrontar los fundamentos categoriales del funcionalismo con la teoría crítica en el sentido de las contradicciones a la manera de la economía política de la urbanización, que permite mostrar los obstáculos para avanzar a un desarrollo alternativo. En síntesis, La OPI como política estratégica en el proyecto de modernización/metropolización define la singularidad del Estado mexicano, con la legitimidad social en el financiamiento de los grandes trabajos del entorno construido y que con inversión pública se socializan costos y se privatizan beneficios.

- La política de industrialización como componente del proceso de modernización provoca la demanda interna de bienes y servicios para una autosuficiencia productiva, y la generación de empleos locales con la perspectiva de integrar una planta productiva diversa. Sin embargo, ha prevalecido la estrategia sectorial con el rubro de la construcción como detonador de industrias derivadas en cemento, acero, materiales minerales, etc., que en parte ha operado bajo los postulados del modelo de polos de desarrollo, con una industria motriz que conjunta otras empresas, a partir del aprovechamiento de los recursos de determinada región, que implicaría evaluar qué recursos son prioritarios y para qué desarrollo.
- Con los Polos de desarrollo como estrategia descentralizadora mediante los nodos metropolitanos de equilibrio en la estrategia del Plan México se despliega la expansión periférica del eje radial en formación con la conurbación funcional Ciudad de México Querétaro, como modalidad de centralismo de mayor escala.
- El programa de edificar un millón de viviendas es un elemento fundamental de la reproducción social en torno a los Polos de desarrollo frente al reto del dilema del desarrollo habitacional periférico o de áreas centrales, en el marco del modelo urbano

metropolitano compacto o disperso, donde subyacen fuertes contradicciones del mercado inmobiliario por el uso y valoración del suelo y recursos.

- No obstante con la presencia estratégica de la OPI en el proceso de modernización en México, como política territorial, continua su condición controversial, ahora con la oposición de grupos ambientalistas y de defensa de los pueblos originarios, haciéndose necesario abrir un debate amplio acerca de qué proyecto de desarrollo formular, que vaya más allá de visiones reduccionistas.

Si bien, es de destacar que algunos indicadores reflejan en lo general que el despliegue de la infraestructura mejora los índices de bienestar social de los pueblos, sobre todo los que se encuentran en el radio de influencia de los corredores de movilidad y transporte junto con las obras de urbanización complementarias, indicadores que habría que evaluar en un amplio contexto de variables cualitativas y de nuevas contradicciones; y, que como proceso requiere un análisis más cuidadoso en los umbrales de saturación que tienden a revertir los resultados. En este sentido, se debe proceder y reflexionar de manera amplia y plural en la formulación de alternativas de desarrollo regional desde una evaluación crítica de los resultados de las experiencias precedentes y los costos sociales y ambientales, en una visión prospectiva, abierta al cambio y al margen de los postulados de la modernización instrumental imperante.

## REFERENCES

- Ávila, H. (1989). *Lecturas de análisis regional en México y América Latina*. Universidad Autónoma de Chapingo, México.
- Benévolo, L. (1994). *Orígenes de la urbanística moderna*. Editorial Celeste, Madrid.
- Brenner, N y Ch. Schmidt, (2015). «Towards a new epistemology of the urban?», *City* 19, pp. 151-182.
- Casanova, N. (2025). «Crítica de la razón funcionalista y teoría del habitar». *Cuaderno urbano. Espacio, cultura, sociedad*, vol. 40 número 40, pp. 141-156, Universidad Nacional del Nordeste, Argentina.
- Castells, M. (2004). *La cuestión urbana*. Siglo XXI Editores, reedición, Buenos Aires.
- Coraggio, JL. (1994). Territorios en transición. Crítica a la planificación regional en América Latina. Universidad Autónoma del Estado de México. Toluca, México.
- ENOT, (2020). Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, SEDATU. México.
- Foucault, M. (2014). *Seguridad, territorio y población*. Fondo de Cultura Moderna, México.
- García, B. (2004). El desarrollo regional, siglos XVI al XX. Universidad Nacional Autónoma de México y Editorial Oceano, México.

- García Linera, Á. (2025). *El concepto de Estado en Marx. Lo común por monopolios*. Ediciones Akal, México.
- Gramsci, A. *Cuadernos de la cárcel*. Cuaderno 15, p. 233.
- Horkheimer, M. y Th. Adorno. (2018). *Dialéctica de la ilustración*. Editorial Trotta, primera reimpresión, Madrid.
- INEGI, (2020). Censo de Población y Vivienda 2020. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. México.
- Jaramillo, S. (2008). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Ediciones Uniandes, Bogotá. Colombia.
- Lefebvre, H. (1998). *El derecho a la ciudad*. Ediciones Península, cuarta edición, Madrid.
- PDRC, (2015). Programa de Desarrollo de la Región Centro de México. SEDATU.
- Plan México, (2024). Programa Nacional de Desarrollo. Gobierno de México.
- Touraine, A. (1999). *Crítica de la modernidad*, Fondo de Cultura Económica, (quinta reimpresión), Buenos Aires.
- SEDATU, (2024). *Delimitación de zonas metropolitanas en México 2020*. Secretaría de Desarrollo Agrario, Ordenamiento Territorial y Urbano, Conapo, INEGI. México
- Sevilla-Buitrago, Á. (2023). *Contra lo común. Una historia radical del urbanismo*. Alianza editorial, Madrid.
- Unikel, L. 1968. «El proceso de urbanización en México. Distribución y crecimiento de la población urbana». *Demografía y Economía* 11:2, 1968. Colegio de México.