



INFRAESTRUCTURA Y METROPOLIZACIÓN EN LA REGIÓN CENTRO DE MÉXICO

INFRAESTRUTURA E METROPOLIZAÇÃO NA REGIÃO CENTRO DO MÉXICO



10.56238/bocav24n73-031

Fecha de presentación: 11/29/2025

Fecha de publicación: 12/29/2025

*Javier Pérez Corona*¹

Resumen

Los emprendimientos de obra pública infraestructural singularizan el proceso de modernización de la diversidad regional nacional y como estrategia de desarrollo para mitigar las desigualdades regionales en condiciones sociales y ambientales y que definen la orientación de la actual política territorial en la regulación de la urbanización en la dinámica demográfica y el uso de recursos naturales de suelo, agua y biodiversidad. Obra pública especialmente manifiesta del entramado regional desigual, jerarquizado y concentrado en la región centro, con la aglomeración de nodos metropolitanos de influencia al entramado de centros de población en transformación y el dilema del modelo de desarrollo: entre el desarrollismo competitivo que acentuó la desigualdad regional, o uno alternativo colaborativo, a partir de las potencialidades y contradicciones entre los diversos sectores sociales, con la rectoría del Estado frente a las fuerzas del mercado, en un proceso de redefinición de la política territorial. Esta conjunción de infraestructura, metropolización y desarrollo regional en las condiciones actuales implica resignificar su sentido social y ambiental en la definición de estrategias de obra pública. Partiendo de la experiencia del proceso de despliegue de grandes proyectos detonadores de sectores productivos del ámbito rural y urbano: industria de la construcción, acero, cemento, etc., en la perspectiva de una nueva fase industrializadora diversa y de autosuficiencia técnica frente a los grandes problemas nacionales y de la región centro. Proceso que implica replantear la noción de modernización/metropolización como transformación a partir de las necesidades sociales locales y de múltiples relaciones interescales hasta una regionalización de mayor alcance en el centro del país. Modernización que implica la dicotomía de la cuestión de la sociedad urbana que subordina la ruralidad a las necesidades del mercado por encima de la autosuficiencia de la población.

Palabras clave: Obra Pública; Infraestructura; Metropolización; Urbanización; Desarrollo Regional.

Resumo

Os empreendimentos de obras públicas de infraestrutura singularizam o processo de modernização da diversidade regional nacional e constituem uma estratégia de desenvolvimento voltada à mitigação das desigualdades regionais nas condições sociais e ambientais, além de definirem a orientação da atual política territorial na regulação da urbanização, da dinâmica demográfica e do uso dos recursos naturais — solo, água e biodiversidade. A obra pública manifesta-se especialmente no entrelaçamento regional desigual, hierarquizado e concentrado na região central, com a aglomeração de nós metropolitanos de influência sobre a rede de centros populacionais em transformação e o dilema do modelo de desenvolvimento: entre um desenvolvimentismo competitivo que acentuou a desigualdade regional ou um modelo alternativo colaborativo, baseado nas potencialidades e contradições entre os diversos setores sociais, com a condução do Estado frente às forças do mercado, em um processo de redefinição da política territorial. Essa conjunção entre infraestrutura, metropolização e desenvolvimento regional, nas condições atuais, implica ressignificar seu sentido social e ambiental na definição de estratégias de obra pública. Parte-se da experiência do processo de implantação de grandes projetos indutores de setores produtivos dos âmbitos rural e urbano — indústria da construção, aço, cimento, entre outros — na perspectiva de uma nova fase industrializadora diversa e de autossuficiência técnica diante dos grandes problemas nacionais e da região central. Trata-se de um processo que implica repensar a noção de modernização/metropolização como transformação a partir das necessidades sociais locais e de múltiplas relações interescales, até uma regionalização de maior alcance no centro do país. Modernização que envolve a dicotomia da questão da sociedade urbana, que subordina a ruralidade às necessidades do mercado, acima da autossuficiência da população.

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



Palavras-chave: Obra Pública; Infraestrutura; Metropolização; Urbanização; Desenvolvimento Regional.

1 INTRODUCCIÓN

En el emprendimiento de obras públicas de infraestructura para el desarrollo regional en México subyace el significado del proyecto de modernización, en la dinámica del proceso de urbanización y planeación de la transformación y formación territorial en escala regional para intervenir el entramado de centros de población heterogéneos y de desigualdad en condiciones de vida y niveles de desarrollo que conforman la diversidad regional nacional. Contradicciones singularmente manifiestas en perspectiva comparativa entre los diferentes niveles de desarrollo en el centro, tanto a escala intrarregional, como con respecto a las demás regiones del país, pese a los antecedentes de iniciativas protomodernas en la reorganización de megaproyectos y obras públicas estratégicas de transición agraria e industrial, y con el cometido de la descentralización, los contrastes regionales persisten. Es decir, la singularidad del proceso de desarrollo del centro se manifiesta en los altos índices de urbanización metropolitana en términos de densidad demográfica, de actividades sociales productivas, de intercambio y consumo, pero con profundas implicaciones de desigualdad social, económica 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 contrastantes condiciones de vida entre asentamientos humanos consolidados que cuentan con las condiciones generales para el desarrollo, frente a los numerosos emplazamientos precarios en suelo inadecuado para la urbanización, de reserva natural y de conservación ecológica. 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 las desigualdades sociales y ambientales.

Ahora con el despliegue de emprendimientos infraestructurales de alcance y articulación regional del centro se avizoran alternativas de hacer frente a la fragmentación y jerarquización urbana metropolitana, con nuevas formas de movilidad e intercambio y del uso de recursos con una visión de sustentabilidad. ¿Qué perfil infraestructural deriva de los sectores y zonas de recursos naturales estratégicos, junto con el entramado y radio de influencia de centros de población en la definición del significado del proyecto de modernización/urbanización y el dilema del desarrollo regional, entre el neodesarrollismo imperante o formas alternativas, a partir del análisis crítico y de contrastación de modelos que han reproducido la desigualdad socio territorial y las necesidades que requieren cambios a partir de las contradicciones y las potencialidades en recursos sociales, culturales y naturales de la región?



En ese sentido se considera que la causalidad de las singulares contradicciones prevaletientes se condensan en el significado subyacente de la obra pública infraestructural como medio de neomodernización y metropolización para superar las condiciones estructurales prevaletientes de incompetencia en esta primada región de México, en la estrategia de atraer inversiones y de impulso a la competitividad en el contexto de apertura de mercados, pero, con los actuales emprendimientos infraestructurales con la rectoría del estado y la regulación de inversiones en sectores estratégicos del uso de los recursos sociales y naturales con que cuenta la región centro, es factible avanzar más allá del cometido de competitividad para fortalecer las potencialidades geoestratégicas e intrarregionales de fortalecimiento de su planta productiva local y diversa para la superación de las contradicciones sociales y ambientales.

Por ello, el propósito consiste en examinar los emprendimientos de obras infraestructurales en la región centro de México en perspectiva comparativa, para dilucidar el proyecto del giro de modernización subyacente y la orientación del desarrollo regional y explorar alternativas de equidad social y ambiental. Así como analizar las estrategias de la obra pública en el marco de la política territorial del planeamiento del sistema rural urbano regional y del uso de recursos estratégicos del entorno de centros de población, en la perspectiva de integrar una planta productiva diversa vinculada a las necesidades interescales locales y regionales.

Se procede mediante elementos metodológicos de índole combinado entre lo inductivo y deductivo con lo comparativo, mediante el uso de algunas variables estadísticas demográficas y su expresión de la estructura territorial de centros de población de perfil rural, urbano y metropolitano, contrastado con el sistema infraestructural, identificando esferas de influencia y tendencias de cambios de uso del suelo, como indicadores del avance de la modernización y el grado y tipología de la urbanización. A su vez, se procede mediante revisión documental de planes y programas de desarrollo urbano y regional; junto con trabajo empírico en la zona de estudio, mediante visitas de campo y entrevistas a informantes clave.

A su vez, se contrastan indicadores de cobertura de disponibilidad de infraestructura en relación al índice de bienestar social como parámetro de incidencia al desarrollo. También, se confrontan las tendencias que sustentan las políticas de ordenamiento territorial en el proyecto de modernización regional variado a los diversos momentos y condiciones de las diferentes regiones en México, contrastados con la teoría urbana y regional crítica, para el estudio de la región, en dos niveles, tanto a nivel conceptual como empírico.

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 como aspecto singular en la definición de la política territorial del Estado Mexicano y del proyecto de



modernización y desarrollo regional; para, en un segundo apartado, mostrar los emprendimientos de obras infraestructurales estratégicas y de impacto en la transformación y urbanización de la región centro, a partir del alcance y dinamismo de los nodos metropolitanos que redefinen el perfil regional del centro del país; y, en la tercera parte, a manera de cierre, se procede a un análisis general del proyecto del giro de modernización en curso, tratando de identificar alcances, limitaciones y alternativas.

2 PRIMERA PARTE: REFERENTES CATEGORIALES DE LA OBRA PÚBLICA EN EL PERFIL DE METROPOLIZACIÓN REGIONAL

En el acercamiento a dilucidar los referentes categoriales de las nociones de infraestructura, modernización/metropolización regional, como acercamiento a la interpretación de la concreción específica de los determinantes que definen el proyecto del proceso de modernización, manifiesto en la urbanización como las más significativas expresiones, que definen las tendencias a la generalización de la sociedad urbana, y, en la consecuente praxis de la planeación territorial escalar del desarrollo rural, urbano y metropolitano, como ha venido aconteciendo en México; es pertinente ubicar en perspectiva la forma de conformación entre los diversos campos del conocimiento y sus mutuas relaciones en la formación y transformación de los específicos entornos construidos del habitar del espacio modelados a las necesidades de la formación socio-territorial misma.

En el caso de la idea de infraestructura es manifiesta su condición de componente elemental de la estructuración y funcionamiento de los centros de población en sus tejidos sociales urbano-rurales, junto con la edificación, y los vínculos con la urbanización y la actividad constructiva, que va del urbanismo y la planeación urbanística regional a la política territorial. Además, que en este despliegue se amplía el campo del conocimiento y el debate acerca de interpretaciones neopositivistas o de la teoría crítica, en la reproducción de la desigualdad o la transformación, para repensar la teoría crítica de la economía política de la urbanización (Singer, 1987) y de los nuevos escenarios de las contradicciones de la fase actual de la sociedad urbana consumista de crisis social y ambiental (Stiegler, 2016), que implica reformular la epistemología de la teoría urbana crítica que supere los planteamientos urbanocéntricos nominativos que separan lo rural y lo urbano, para abordarlo como proceso dialéctico esencial de la urbanización capitalista (Brenner, 2013). Este acercamiento a la idea de infraestructura implica significar a la obra pública y las singulares formas de emprendimientos entre actores sociales y de manera primordial el Estado.



Pensar la idea de infraestructura con la obra pública como concepto en construcción en el contexto de las transformaciones sociales y territoriales de la urbanización, implica precisar su inserción en el conjunto de componentes y de la heterogeneidad del tipo de infraestructuras, y específicamente, en referencia a instalaciones fijas en un sistema de redes de movilidad e intercambio de bienes y servicios sociales requeridos, y que articulan los variados usos de aprovechamiento del suelo y su estructuración que define la modalidad del conglomerado. Este entramado sistémico de movilidad y flujos en la organización de la cotidianidad social en sistemas complejos requieren cada vez más la intervención estatal en la construcción, organización y regulación como obra pública (Frischmann, 2012). Sistemas complejos de instalaciones y equipamientos colectivos de la sociedad rural y urbana en su reproducción, que en la perspectiva de la economía política, es una estructura que subyace como sustento de una formación social, en sus condiciones económico-políticas que sirven de base a las instituciones del aparato de Estado y de la ideología constitutiva de la superestructura (Marx, 1981).

La obra pública infraestructural emprendida por el Estado remite a la fase del liberalismo en la realización de obras de infraestructura de peaje a cargo de compañías constructoras, pero, con la desvalorización se amplía el ciclo de transición de la obra privada a pública, al agotarse el potencial de rentabilidad de la inversión privada en empresas urbanizadoras de caminos, ferrocarriles y puentes; precursoras de las realizaciones infraestructurales y de la formación territorial en la modernización (Sica, 1987; Harvey, 2017). Precedentes que han avanzado a la consolidación del impulso y promoción de la obra pública por el Estado, derivando en diversas modalidades de financiamiento hacia la socialización de los altos costos de construcción y privatización de ventajas y beneficios económicos y políticos en la perfilación de la política estatal de hegemonía y consenso (Portelli, 1990). Pero, que abre otros horizontes en el ámbito constructivo de las realizaciones infraestructurales de la urbanización, donde convergen capitales excedentes como capital fijo, en la revalorización y en particular el capital financiero, llevando a la financiarización de los recursos naturales de suelo, agua, bienes y servicios básicos, mediante la especulación (Harvey, 2001).

En consecuencia, en este acercamiento a la noción de infraestructura como obra pública subyacen contradicciones estructurales de la dialéctica de la urbanización como obra colectiva y la condición mercantil, expresado en los emprendimientos de limitado alcance, que implica cambios en la formación del ambiente construido, con la «destrucción creativa», que pone en perspectiva la cuestión de las políticas de planeación del desarrollo. Obra pública que como proceso de la escala simple a compleja en la construcción de las condiciones generales en la producción del espacio (Lefebvre, 2013) revela, tanto el carácter ideológico y político de la



inversión pública, con la recuperación de la credibilidad social en el valor utilitario de los emprendimientos para la reproducción de la cotidianidad social; como, enfrentar la caída de la renta urbana y regional. Es decir, la obra pública como requerimiento de la reproducción de la formación territorial como capital social fijo (Marx, 1981) ante las contradicciones de la valorización del espacio construido y de la caída de la rentabilidad de la inversión del capital móvil, a través de la inversión pública estatal y de la generación de empleo, de reminiscencias neokeynesianas y de políticas hegemónicas, pero de consenso, en el contexto del proyecto de modernización y urbanización, que definen los referentes generales de la noción y significado de la obra pública en la singularidad del Estado mexicano.

Con respecto a la categoría de metropolización se parte de influjo de la sociedad urbana como proceso que expresa la dinámica de la modernidad que se irradia mediante la urbanización como la forma más destacada en la difusión de tendencias civilizatorias a partir de la ciudad y lo urbano sobre la ruralidad, como principio estructurador de la vida social que sustituye a la tradición, y con el manejo instrumental de la capacidad técnica para el hacer del *homo faber* en el dominio y transformación de la naturaleza como reservorio mercantil, enmarcados en los postulados racionalistas en el cometido de la búsqueda de progreso y desarrollo; junto con la secularización de lo político con la sociedad civil en la definición de la actuación institucional del Estado moderno y la cultura del individualismo (Echeverría, 2016). Referentes adecuados a la interpretación del sentido político del proyecto de modernización desplegado en diversos momentos en la planeación del desarrollo regional en México.

En esta vertiente de largo aliento, la teoría crítica de la modernidad se amplía con la perspectiva de la *Escuela de Frankfurt*, que desde la dialéctica considera inacabado el proyecto de la modernidad capitalista, en la paradoja de avanzar hacia el reino de la libertad, se encamina a un nuevo género de barbarie con el dominio y cosificación de la naturaleza y de alienación del ser social al deshumanizarse a partir de sus propias contradicciones (Horkheimer y Adorno, 2018; Benjamin, 2021), lo que implica la posibilidades de pensar formas diferentes a esa modernidad de racionalidad instrumental, del que han resurgido nuevos acercamientos con la propuesta alternativa de Habermas (2001), desde la crítica del paradigma de la razón, que determina la relación del sujeto con el objeto y que impide superar tal instrumentalización, sugiriendo la «razón comunicativa», como forma de emancipación del individual en el contexto de la teoría social y la necesaria reconstrucción del proyecto modernista. En este sentido, y con la pluralidad de expresiones de resistencia desde la subalternidad y de la renovación de saberes en la interculturalidad es factible pensar en otras alternativas (De Sousa Santos, 2009).



Estos referentes categoriales de la modernización/urbanización permiten un acercamiento a la conjunción del espacio como producto histórico social formado y transformado para determinados fines políticos de ordenación territorial, en la conjunción de espacio y política. Producción del espacio modulado política e ideológicamente por el Estado (Lefebvre, 2013). En esta perspectiva, ésta modernización como proyecto político y del emprendimiento de obras de urbanización como cometido del desarrollo a diversas escalas urbano regionales y de transformación social y territorial, en el proceso de cambio de sociedades rurales a urbanas y como forma de «acumulación por desposesión»² de recursos sociales, culturales y naturales, y en general de modos de vida y bienes comunes, en la categorización de la noción de urbanización, y que abre otros escenarios de interpretación y alternativas de cambio, a partir de las contradicciones que generan movimientos de oposición, en la dialéctica de desposesión y resistencia; junto con la dicotomía del uso del espacio social y mercantil. Pensamiento crítico en construcción que se amplía con la crítica de la modernización en la búsqueda de alternativas susceptibles de realización (Harvey, 2017).

Y en relación a la categoría de desarrollo regional, es evidente que remite a las nociones de desarrollo y región, y en sí mismas han abierto un amplio campo de reflexión y discusión a partir de la diversidad de realidades sociales y espaciales manifiestas, tanto en sus fundamentos, manifestaciones, contradicciones y alternativas, y, en el proceso mismo manifiesto del carácter distintivo y coyuntural de la formación social y del uso, aprovechamiento y disputa de los recursos de las singularidades regionales que conforman el conjunto heterogéneo del territorio nacional en la desigualdad. Contradicciones que modelan la orientación del proyecto político modernizador emprendido con la obra pública para el desarrollo regional, que en las condiciones actuales de apertura y competitividad de mercados redefinen la cotidianidad de la formación social urbana en relaciones sociales productivas, de consumo, intercambio y consumo desplegadas en la red de centros de población jerarquizados en torno a los nodos metropolitanos como los articuladores del sistema urbano rural regional.

En la noción de desarrollo regional subyace la orientación del proyecto político de modernización, sustentado en la superestructura legislativa y el instrumental institucional del diseño e implementación de la planificación territorial; con planes y programas que definen los objetivos, las estrategias y acciones para determinados fines de reproducción o transformación de la formación social y espacial regional, mediante el uso y apropiación de los recursos sociales y naturales de la región; y donde destaca el emprendimiento de obras públicas en la

² Harvey la retoma de otros autores, pero, en el contexto de los estudios de la geografía crítica (2017).



construcción de la red de infraestructuras que sustenta la diversidad de funciones del conjunto de centros de población. Red infraestructural de articulación regional que se despliega desde el dinamismo de los nodos urbanos metropolitanos en la definición de escenarios de alcance interescalar y demarcación de fronteras de regionalización en un nuevo regionalismo.

Además, en el proceso de conceptualización de la regionalización, la noción de región desde la conjunción de infraestructura con la estructura de relaciones sociales productivas, de intercambio y servicios, en la articulación entre regiones, a partir de considerar la región como segmento territorial de manifestación de procesos socioambientales y de relaciones divergentes entre grupos sociales en el uso y apropiación de recursos naturales de la demarcación, en la complejidad de la formación social y espacial, constitutiva de las condiciones generales de producción y reproducción imperantes, y, donde se procede a regionalizar como proceso de poder político e ideológico en las variadas formas de dominación y resistencia que singularizan la región (Coraggio, 1994). Y, en el marco de las contradicciones regionales el desarrollo regional se inscribe en un contexto de mayor dimensión, más allá de lo sectorial y en función del perfil regional geoestratégico en disponibilidad de recursos humanos, culturales, naturales, y de innovación y tecnología; y de los vínculos intra e interregionales en competitividad y colaboración, en la perspectiva de la planeación y el desarrollo regional sustentable (Wong, 2010).

Proceso que no ha estado exento de vicisitudes por la confrontación de enfoques del desarrollo regional entre la diversidad de intereses de los actores sociales con la intervención del poder político del Estado entre la hegemonía y el consenso, que adquiere particulares características en los diferentes contextos contradictorios en la desigualdad regional y las alternativas del desarrollo regional. Condición manifiesta en las singularidades de la región centro de México, con la situación imperante de región primada en el conjunto regional del país en la dialéctica del desarrollo regional nacional. Pero, de manera central está la cuestión de ¿qué desarrollo regional se busca con el despliegue de obras de infraestructura en la valorización de la región, entre los usos sociales o mercantiles de los bienes comunes para enfrentar la polarización social y de preservación o depredación del medio ambiente?

3 SEGUNDA PARTE: ACERCAMIENTO AL EMPRENDIMIENTO INFRAESTRUCTURAL Y LA METROPOLIZACIÓN DE LA REGIÓN CENTRO

Algunas de las características generales que distinguen la región centro de México del conjunto de la estructura regional nacional, son de diversa índole, pero, a manera de acercamiento, destaca su condición constitutiva de sede del poder político nacional, como



factor determinante en la convergencia de rubros sociales y económicos, que han incidido en su formación territorial en la dinámica del proceso de urbanización en torno a la Ciudad de México, como la metrópolis primada de México, que para los fines de este acercamiento general al estudio de los emprendimientos de obras públicas infraestructurales en curso, en una nueva modernización regional y como parte constitutiva del proyecto de la política territorial actual, establecida en el Plan México, donde se busca explorar la praxis del significado de la obra pública en la singularidad del perfil del Estado Mexicano, que permitan dilucidar los avances y limitaciones de la planeación regional del desarrollo en esta zona central.

Para este acercamiento general de la región centro se identifican elementos subyacentes diversos que implican ubicar en perspectiva su variada delimitación, como parte fundamental del proceso de regionalización, que para los propósitos de este trabajo se procede a parcializar la región en un procedimiento escalar, considerando los alcances del radio de influencia que ejerce el nodo de la Zona metropolitana del Valle de México, como centralidad de mayor jerarquía, a partir de los corredores infraestructurales, junto con la estructura productiva diversa, en particular los emplazamientos industriales, y de localidades con centros de población adyacentes en variadas dinámicas de transición a la urbanización. En esa primera delimitación, la frontera establecida por el corredor metropolitano del Valle de México y los asentamientos humanos ubicados en torno al flujo de la red hacia la metrópolis de Querétaro, con municipios del Estado de México e Hidalgo; estructurados por el entramado de infraestructuras vinculadas al Circuito Exterior Mexiquense y el Arco Norte y como parte del proyecto regional ferroviario del centro del país. Corredor infraestructural que articula centros de población de diferentes escalas y dinámicas de urbanización con un sistema productivo de establecimientos empresariales e industriales, como parte fundamental del proceso de transformación y formación social y territorial, en el marco del proyecto de modernización, con el impulso del Estado y de inversión privada en la construcción de obras de urbanización en la creación de las condiciones generales del desarrollo que están dando un nuevo impulso a la urbanización con cambios de usos de suelo y del mercado inmobiliario.

Con la estrategia del impulso a la obra pública destacan varias cuestiones que se requiere dilucidar, como el considerar que con este proyecto se asiste a un *renacimiento* de la industrialización como política de Estado y en consecuencia de un capitalismo de Estado *revisitado*, como el que caracterizó la etapa del desarrollo estabilizador desarrollista del preneoliberalismo en México, con la empresa paraestatal y la obra pública como instrumentos de desarrollo de sectores estratégicos del desarrollo regional. «Neoindustrialización» adecuada a las condiciones actuales de intensa competitividad por la apertura de mercados, con nuevos



polos de desarrollo industrial, de parques industriales y de zonas especiales en los corredores de comunicaciones y transporte, para detonar el carácter estratégico de la región centro; pero, de manera específica determinados sectores productivos, como la industria de la construcción, junto con la petroquímica, la minería y la agroindustria. Destaca de manera especial el sector de la construcción en la zona de estudio, por el perfil de importantes empresas cementeras emplazadas en municipios del Valle del Mezquital en el Estado de Hidalgo y relacionadas con el impulso a la red infraestructural en curso. Pero los límites de la industrialización están en la condición de dar salida a esa producción en los mercados mediante el consumo, con las consecuencias sociales y ambientales del modo de vida deshumanizado de la sociedad urbana consumista y que requieren un análisis más riguroso.

Para ello, es pertinente ubicar en perspectiva de manera general este proceso a partir de las obras de infraestructura desplegadas y de incidencia en la modernización/urbanización de la región centro, destacando los emprendimientos del sistema de movilidad de grandes volúmenes de bienes producidos abaratando costos, destacando el impulso al sector ferroviario, que en los últimos años han protagonizado la política de desarrollo regional, desde el año 2018 a la actualidad. Considerando los giros experimentados desde la precedente crisis económica de finales de los años setenta, del modelo de desarrollo estabilizador al neoliberalismo y postneoliberal, expresado en torno a este rubro ferroviario, en la transición a la desnacionalización durante la última década del siglo pasado, con la expectativa de que la gestión privada de este sistema de movilidad lo modernizara con eficiencia y competitividad en la rentabilidad. Sin embargo, esta transición implicó la reestructuración de servicios, al imperar intereses económicos que se concentraron en el transporte de carga, haciendo a un lado la prestación de servicios al usuario-pasajero (SCT, 2001, p. 23). No obstante, este transporte ferroviario ha conservado su carácter estratégico de movilidad de mercancías en sectores productivos clave como la industria minera y agroindustrial, en la dinámica de la urbanización, y en particular en el suministro de insumos a la industria de la construcción y la transformación en la edificación de obras del perfil de los centros urbanos en el contexto actual. ¿Qué singulariza el emprendimiento de las obras de infraestructura en curso de las que le han precedido y distingue el carácter estratégico de la obra pública en la reconfiguración del proceso de urbanización de la región centro en la articulación y organización territorial nacional?

En un acercamiento dimensional al despliegue del proceso de formación y transformación por la política territorial en la contrastación con la vocación de la región centro y en particular la porción regional objeto de estudio, desde la óptica de algunos indicadores demográficos y del despliegue de centros de población articulados por los emprendimientos de



obras infraestructurales en el proceso de modernización y desarrollo regional, identificando singularidades del tipo de obra pública en la dinámica de la urbanización y los escenarios del desarrollo en acercamientos a índices de disponibilidad de infraestructura por habitantes, caracterizado por los ejes radiales de escala regional desde los núcleos metropolitanos que reestructuran la región centro y su articulación con las demás regiones del país. Para avanzar en la especificidad de objeto de estudio en el contexto de la región centro, ésta destaca por 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 km², que representa el 20.6% del conjunto del país. 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).

En tal contexto regional del centro y delimitando la parte de interés en este estudio, a manera de corte subregional desde lo metropolitano, está conformado por las entidades de la Zona Metropolitana del Valle de México, los 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 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. Por su ubicación de centralidad estratégica y articuladora de la región centro con las demás regiones del país e impulsora de los redes de movilidad, transporte e intercambio de bienes y servicios a diferentes escalas. Con una población estimada en 28 millones 528 mil habitantes (INEGI, 2020), equivalente al 4,5% del total nacional, pero con el mayor grado de urbanización del promedio nacional, con una densidad de 137 habitantes por km², por encima del promedio nacional del 57 habitantes por km², ver cuadro e imagen anexo (PGDR, 2014; SEDATU, 2020). Formando parte del complejo sistema de ciudades heterogéneo, destacando este nodo metropolitano por su condición de mayor jerarquía, que ha singularizado ciertas tipologías entre «hiperurbanización» y «macrocefalia urbana» en la perspectiva de Castells y Unikel.



Figura 1

Proyecciones demográficas y tasas de crecimiento promedio anual para entidades de la región centro, 2010-2030

Entidad	2010		2030		TMA 2010-2030
	Habitantes	% de Paises	Habitantes	% de Paises	
Aguascalientes	1,184,996	1.05	1,507,807	1.10	1.31
Colima	650,555	0.58	891,050	0.65	1.59
Distrito Federal	8,851,080	7.88	8,439,786	6.14	-0.24
Guanajuato	5,486,372	4.88	6,261,401	4.63	0.74
Hidalgo	2,665,018	2.37	3,339,745	2.42	1.12
Jalisco	7,250,682	6.54	9,302,319	6.82	1.07
México	15,175,842	13.51	20,147,433	14.67	1.45
Michoacán	4,351,037	3.87	4,969,775	3.61	0.66
Morales	1,777,227	1.58	2,232,863	1.62	1.12
Nayarit	1,084,979	0.97	1,544,709	1.12	1.78
Querétaro	1,827,937	1.63	2,409,016	1.75	1.38
San Luis Potosí	2,585,518	2.30	3,055,110	2.22	0.84
Tlaxcala	1,169,936	1.04	1,516,712	1.10	1.31
Zacatecas	1,490,448	1.33	1,726,347	1.28	0.74
Total regional	55,651,867	49.53	67,229,051	48.91	0.85
Total nacional	112,336,538	100.00	137,481,336	100.00	1.02

Densidad poblacional de los centros urbanos de la región centro



Fuentes: para el cuadro de población, Conapo, 2011; y, para el mapa, INEGI, 2010 Y 2011

En ese sentido el perfil del proceso de modernización y urbanización nacional se consolida por su dimensión de escala metropolitana. Debido a que un alto porcentaje de la población reside en estos conglomerados, en una dinámica expansiva que rebasa los límites político-administrativos en una continuidad urbana intermunicipal y de influencia socioeconómica en relaciones funcionales dando lugar a diversas expresiones tanto de concentración y dispersión, como funcionalidad social, económica, política y cultural o, como sede del poder político, dando lugar a distintas categorías en el marco de los nuevos escenarios de regionalización para el diseño de estrategias de políticas de planeación regional para enfrentar los retos de las potencialidades y contradicciones. Sistema urbano metropolitano nacional conformado por 48 conglomerados urbano rurales de 345 municipios, con una población de 67.6 millones de habitantes; además de la población de 22 metrópolis municipales, con 12 millones; y en 54 municipios que integran 22 zonas conurbadas donde habitan 2.9 millones, haciendo un total de 82.5 millones de personas, que en conjunto representan el 65.5 % de la población del país (SEDATU, 2020). Estructura metropolitana que plantea modalidades de organización espacial y de actividades de la población en las diferentes regiones del país y la implementación de planes, programas y proyectos de obras de infraestructura para el desarrollo rural, urbano y de ordenamiento territorial en la sustentabilidad, para atender los requerimientos de las transformaciones socioespaciales.

De esta estructura urbana metropolitana nacional resalta la condición del entramado del sistema de grandes ciudades de la región centro, como el más numeroso, de mayor densidad y cercanía en distribución de las 26 metrópolis en esta escala regional, como expresión del alto



grado de urbanización, superior el 80%, y por encima del promedio nacional; y por la dinámica de crecimiento y expansión física tanto interna como externa a partir del núcleo de la ciudad central, con indicadores diferenciales en las condiciones de bienestar de la población a partir de acceso a los bienes y servicios públicos básicos de equipamientos colectivos e infraestructura, que en conjunto establece los índices de desarrollo humano de la sociedad urbana, considerando que la contribución de la región representa cerca del 50 % de la producción nacional. Proceso determinado por la concentración del mayor número de Polos de desarrollo industrial. En esta perspectiva, se identifica que esta región cuenta en lo general con adecuadas condiciones de bienestar social en promedio, pero sin omitir la acentuada desigualdad y exclusión de importantes sectores de la población en condiciones de pobreza y precariedad; aunado a las peculiares formas de la estructura espacial en la fase metropolitana en el sistema de centros de población en la dinámica de urbanización concentrada y dispersa, que en conjunto determina la definición del proyecto de desarrollo, organizado con base en la formación de 17 sistemas urbano rurales que articulan y estructuran el conjunto de metrópolis con las demás localidades urbanas y rurales de la región. Condiciones que hacen a este sistema metropolitano establecer nuevos criterios de regionalización para implementar el desarrollo regional del centro (PDRC, 2015).

En esta fase metropolitana de reorganización espacial de la región centro que identifican los procesos de concentración y dispersión urbana con las modalidades de conurbación entre la ciudad central 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, a la par de factores de movilidad laboral desplegada en la indispensable infraestructura de movilidad y transporte, en una peculiar conurbación funcional. 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, 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.



En consecuencia se puede inferir la justificación de la aparición del Plan México como elemento estratégico de la política de planeación y ordenamiento territorial actual y del énfasis en el impulso a obras de infraestructura, como componente de las condiciones generales del fortalecimiento de la planta productiva y mediante la industrialización de manera especial, en particular la región centro por su ubicación estratégica nacional e internacional, donde se irradian los principales ejes de los corredores infraestructurales del proyecto de amplias proporciones de emprendimiento de obras de modernización y desarrollo regional nacional. Plan México cuyo principal objetivo es implementar la planeación regional de largo plazo, fortaleciendo la planta productiva de contenido nacional sustituyendo importaciones, creando empleos bien remunerados en manufactura y servicios, con acceso a educación y desarrollo científico acorde al plan de desarrollo. El impulso a la obra pública infraestructural como detonador de la economía nacional mediante la manufactura industrial y la agroindustria de acuerdo al potencial regional y de disponibilidad de recursos sociales, naturales y culturales, para enfrentar la desigualdad social y ambiental de los sectores vulnerables de los pueblos originarios e indígenas en condiciones de pobreza.

Respecto a las obras de infraestructura del Plan México se impulsan 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).

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 la 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 de la estación Buenavista del centro de la Ciudad de México a Huehuetoca y al 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-Lerma. 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 y de conflictos laborales y ambientales.

En torno a este corredor metropolitano regional de movilidad y transporte converge el entramado complejo de intenso flujo de intercambio de bienes y servicios a la escala delimitada por la red de vialidades suburbanas del Arco Norte y el Circuito Exterior Mexiquense, donde se avizora una conurbación funcional y física de municipios en torno a Tula-Tepéji con el municipio de Jilotepec, de acelerado crecimiento industrial, donde se ubican 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, que para los cometidos de este trabajo queda fuera de su alcance. Sin embargo, cabe mencionar el impacto al medio ambiente experimentado por los municipios en torno a la conurbación Tula-Tepéji 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, causando 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.

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 (*Foro Construyendo las economías del futuro en América Latina y el Caribe*, Cepal, 2025; Unctad, 2025).

Sin embargo, surgen diversas interrogantes por dilucidar y que dan lugar a reflexiones acerca de la pertinencia estratégica del Plan México frente a los retos del desarrollo regional de la región centro y su relación desigual 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 de este Plan 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 sustitutivo de importaciones que derivó en una industria maquiladora subordinada a la extranjera; 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 nacional, 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, en el marco del reto de la desigualdad regional imperante.

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 regiones se edificarán 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 NOTAS FINALES

En la relación infraestructura para la metropolización-modernización y el desarrollo regional del centro de México en el contexto nacional se destacan varios aspectos, como resultado de este acercamiento general al objeto de estudio, 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 de manera tentativa desde este ejercicio de aproximación a su causalidad.

Un primer aspecto lo constituye el significado de la obra pública como elemento fundamental del emprendimiento de infraestructura como estrategia de la política de desarrollo regional, para atraer inversiones y detonar la industrialización con la planta productiva y los procesos constructivos de la formación territorial, y que define el perfil del Estado mexicano. Obra pública manifiesta en torno al Plan México con los grandes proyectos de infraestructura e industrialización con los Polos de Desarrollo para el Bienestar regional, en particular a la región centro. Dilucidar este concepto remite a los fundamentos categoriales de interpretación de realidades específicas de la orientación del proyecto de desarrollo en discusión entre funcionalismo o el pensamiento de la teoría crítica y la ecología política, por las consecuencias sociales y ambientales del proceso edilicio de la obra pública.

Obras públicas infraestructurales subyacentes al impulso de la dinámica de la singular urbanización metropolitana experimentada de manera diferencial en las regiones de México, destacando la región centro como la de mayor jerarquía y, en específico de manera primordial la Metrópolis del Valle de México, como nodo central que irradia los principales ejes de los corredores infraestructurales que articulan el entramado del sistema urbano rural y regional y nacional. Destacando la metropolización del nodo central de influjo y alcance interescalar en un conglomerado de varias entidades, que conjugan los componentes espaciales y de la diversidad de usos de suelo con la planta productiva industrial, inmobiliaria, servicios públicos, equipamientos colectivos e infraestructura, en la conformación de la escala megalopolitana, pero, con consecuencias sociales y ambientales por los cambios de los modos de vida y del



uso de los recursos naturales de los pueblos originarios y las comunidades. Escenario que implica un estudio detallado y con la participación social desde la subalternidad, como parte central de la agenda pendiente.

Es de destacar que este proceso de emprendimiento de obras de infraestructura como estrategia de la política territorial del proyecto de modernización, ha derivado en una acentuada y acelerada urbanización de escala metropolitana diferencial y desigual en el desarrollo regional nacional y con profundas contradicciones entre el potencial de aglomerar las condiciones generales para atraer inversiones y del impulso al mercado inmobiliario, pero, con consecuencias sociales y ambientales, para un alto porcentaje de la población. Escenario que plantea retos para reformular una planeación metropolitana alternativa y de justicia social.

Si bien, es pertinente tener presente 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, pero, este ha sido a un alto costo social y de recursos naturales que conviene evaluar; esta tendencia 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 exploración de alternativas de desarrollo regional desde la subalternidad de comunidades originarias frente a escenarios abiertos al cambio.

REFERENCIAS

- Benjamin, Walter. (2021). *Tesis sobre el concepto de historia y otros ensayos sobre historia y política*. Madrid, Alianza editorial.
- Comisión Económica para América Latina CEPAL. (2025). *Foro Construyendo las economías del futuro en América Latina y el Caribe*.
- Coraggio, José Luis. (1994). *Territorios en transición. Crítica a la planeación regional en América Latina*. Tercera edición. Toluca, Estado de México. Universidad Autónoma del Estado de México.
- De Sousa Santos, Boaventura. (2009). *Una epistemología desde el sur*. México, CLACSO y Siglo XXI Editores.
- Echeverría, Bolívar. (2016). *Modernidad y blanquitud*. México, Editorial de Bolsillo Era.
- Frischmann, Brett. (2012). *Infrastructure. The social value of shared Resources*. New York, Oxford University press.
- Habermas, Jürgen. (2001). *Teoría de la acción comunicativa. Crítica de la razón funcionalista*. México, Taurus, Alfaguara.



- Harvey, David. (2001). *Espacios del capital*. Madrid, Editorial Akal.
- Harvey, David. (2017). *El cosmopolitanismo y las geografías de la libertad*. Madrid, Editorial Akal.
- Horkheimer, Max y Theodor Adorno. (2018). *Dialéctica de la ilustración. Fragmentos filosóficos*. Madrid, Editorial Trotta, Primera reimpresión.
- Marx, Karl. (1981). *Una contribución a la crítica de la economía política*. México, Siglo XXI Editores.
- PDRC. (2015). Programa de desarrollo de la región centro 2014-2018. SEDATU.
- Plan México. (2025). Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030. Presidencia de la República.
- Portelli, Hugues. (1990). *Gramsci y el bloque histórico*. Buenos Aires, Siglo XXI Editores.
- SEDATU. (2020). *Metrópolis de México 2020*. Secretaria de desarrollo agrario, territorial y urbano, Consejo Nacional de Población, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México.
- Sica, Paolo. (1987). *Historia del urbanismo*. Madrid, Instituto de estudios en administración local.
- Stiegler, Bernard. (2014). *Para una nueva crítica de la economía política*. Buenos Aires. Capital intelectual.
- Unctad. (2025). Conferencia de Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo. Unctad, mayo-junio del 2025
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte SCT, (2001). Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006.
- Sedatu. (2024). *Atlas de la propiedad de la tierra en México 2024*. Sedatu, RAN, Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura. México.
- Wong, Pablo. (2010). "Ordenamiento ecológico y ordenamiento territorial. Retos para la gestión del desarrollo regional sustentable en el siglo XXI." *Revista de Estudios sociales*, número especial, enero del 2010.