



TRANSITARE

Revista de Turismo, Economía y Negocios

transitare.anahuacoaxaca.edu.mx

Artículo de revisión

Patrones espaciales de las empresas y posicionamiento histórico de la ciudad de Puebla en el desarrollo económico y urbano de México.

Spatial Patterns of Enterprises and the Historic Positioning of the City of Puebla in the Urban and Economic Development of Mexico

Beatriz Martínez Carreño^{1*}, Carlos Absalón Copete^{1}**

¹ *Facultad de Economía, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla*

México

Historia del artículo. *Recibido: 21 de agosto de 2015; aceptado: 2 de febrero de 2016.*

*Correo electrónico: beatriz.mtz.c@gmail.com

**Correo electrónico: carlos_absalon@yahoo.com.mx

Esta obra está bajo [licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

Universidad Anáhuac de Oaxaca, Oaxaca, México; 2016.

Abstract.

The evolution and positioning of Puebla in the Mexican context will be highlighted, considering the historical events that affect the present, taking as reference the economic and urban structure of Mexico, as a series of *spatial patterns* of companies were presented, which they have obeyed a process of development and constant changes, where some cities have consolidated and become relevant in the national context, while others have become less important as has happened with Puebla. This analysis contributes to the understanding of why companies tend to concentrate and disperse in certain sectors due to its importance in the production, distribution and consumption, conceived as infrastructure and transport directly affects positioning (competitiveness) a territory.

Keywords:

Spatial Patterns of Enterprises, Economic and Urban Structure, Competitiveness.

Resumen.

Se destacará la evolución y el posicionamiento de Puebla en el contexto Mexicano, considerando los hechos históricos que inciden en el presente, tomando como referente la estructura económica y urbana de México, ya que se presentaron una serie de *patrones espaciales* de las empresas, los cuales han obedecido a un proceso de desarrollo y de constantes transformaciones, donde algunas ciudades se han consolidado y adquirido relevancia en el contexto nacional, mientras otras han perdido importancia como ha ocurrido con Puebla. Este análisis coadyuva en la comprensión de por qué las empresas tienden a concentrarse y dispersarse en determinados sectores debido a su importancia en la producción, distribución y consumo, concibiendo como la infraestructura y el transporte incide de manera directa en el posicionamiento (nivel de competitividad) de un territorio.

Palabras clave:

Patrones Espaciales de Las Empresas, Estructura Económica y Urbana, Competitividad.

1. Introducción

En los últimos años se ha resignificado el interés por los patrones espaciales¹ de las empresas. “La globalización de la economía mundial, la profundización y la extensión de los procesos de integración económica; así como el auge de la geografía económica, son algunas de las razones de este renacimiento del territorio, tanto desde un punto de vista teórico como práctico” (Arias Ramírez & Sánchez Hernández, 2011). Las ciudades adquieren importancia en la medida en que se conjugan las condiciones espaciales que impulsan el desarrollo y se convierten en lugares de atracción para la población de la región y en muchos casos de todo el país; sin embargo, en cada período van modificando su posición debido a las políticas y tendencias nacionales e internacionales y que determinan su nivel económico y urbano.

Para analizar los patrones espaciales de las empresas y la competitividad de la ciudad de Puebla, se debe conocer su origen y transformación en el contexto nacional y regional. En este proceso se enfatiza la importancia que va adquiriendo la posición de Puebla en el territorio, su acceso a las comunicaciones y medios de transporte, sus actividades productivas, su incidencia en los mercados, la incidencia de las políticas públicas, los patrones espaciales que desarrollan las empresas en el territorio, así como el desarrollo urbano a lo largo de la historia analizando la transformación en sus orígenes y los cambios ocurridos hasta la firma del TLCAN, ya que a partir de este se reconfigura el territorio nacional, en este periodo de análisis Puebla tiene una importancia estratégica en el desarrollo nacional. La ciudad de Puebla es una de las ciudades que en sus orígenes fueron concebidas como centros de apoyo para el desarrollo del sistema virreinal, que se iniciaba después de la conquista sobre los pueblos nativos; su localización, trazado y actividades, fueron el resultado de un conjunto de decisiones del poder central, que modificó la estructura territorial existente, ocasionando el colapso del sistema prehispánico, que se había desarrollado en los siglos anteriores.

Puebla desde sus albores, quedó supeditada a servir de apoyo a la ciudad central, sólo que a diferencia de las otras ciudades del sistema virreinal que se desarrollaron, se le otorgaron diversas

¹ Este concepto es uno de los elementos centrales de la investigación. Los *Patrones Espaciales* que presentan las empresas y el análisis de su incidencia en la competitividad, lleva a definir este concepto: se refiere, en términos generales, a un conjunto de empresas que forman una unidad diferenciada en el espacio donde desarrollan sus actividades y que se repiten en el tiempo, de manera que se puedan tomar como punto de referencia para diferentes tipos de análisis. Generalmente, las empresas tienden a concentrarse o dispersarse en determinados sectores, debido a su importancia en la producción, distribución y consumo.

concesiones, debido a que su población originaria estaba constituida por españoles que habían combatido durante la conquista o que habían llegado a colonizar el nuevo territorio; en consecuencia, se fortaleció su desarrollo y se impulsó desde el poder central para convertirse en la segunda ciudad en este período. Una vez concluida la etapa virreinal, la estructura territorial y el sistema de ciudades y provincias que se había desarrollado, sufrió pocas modificaciones en los siguientes períodos, lo que permitió a Puebla mantenerse como una de las ciudades importantes del país, pero siempre supeditada a la ciudad central.

El análisis histórico de la ciudad se divide en cinco períodos. Primero, el origen y desarrollo en la etapa colonial, en la que se consolida como el principal centro urbano de la región con vocación en el comercio y la industria, y se establecen las bases para el futuro desarrollo como una de las principales ciudades a nivel nacional. Un segundo periodo corresponde al análisis del México independiente, que abarca de la Independencia hasta principios del Porfiriato; en éste se fortalece el desarrollo industrial, se expande el comercio y se inicia el desarrollo del sector servicios, la ciudad se consolida como una de las cuatro más importantes del país.

En el tercer periodo, se analizan los cambios ocurridos en el Porfiriato, en el que se establecen una serie de políticas públicas que inciden en el desarrollo económico y urbano de algunas ciudades. Puebla adquiere una importancia estratégica para el país, especializándose en la industria textil, siendo ésta de gran impacto en las exportaciones y en la integración de México en el mercado internacional. En el cuarto periodo se aborda el México posrevolucionario, para este estudio se considera de 1921 a 1940, en donde la ciudad de Puebla fortalece su posición en el contexto nacional y se ubica como una de las cuatro de mayor importancia, además de que se mantiene un fuerte desarrollo industrial y comercial, al cual se integra el sector de servicios. El quinto periodo corresponde al modelo de Estado Benefactor (1940 a 1990), el cual se subdivide a su vez en el Modelo de Sustitución de Importaciones (1940-1958), el Modelo Estabilizador (1958-1970) y el Modelo de Desarrollo Compartido (1970-1982), antecedentes de las crisis económicas del país que concluyen con la entrada en vigor del TLCAN en 1994, y la política neoliberal y globalizadora. Estos modelos tienen fuertes repercusiones en los asentamientos y municipios periféricos, conformando una amplia ZM.

En el siglo XX, las políticas nacionales marcan dos procesos, en la primera parte se apoya el desarrollo del centro de México, Guadalajara y Monterrey y en la segunda mitad, se busca una

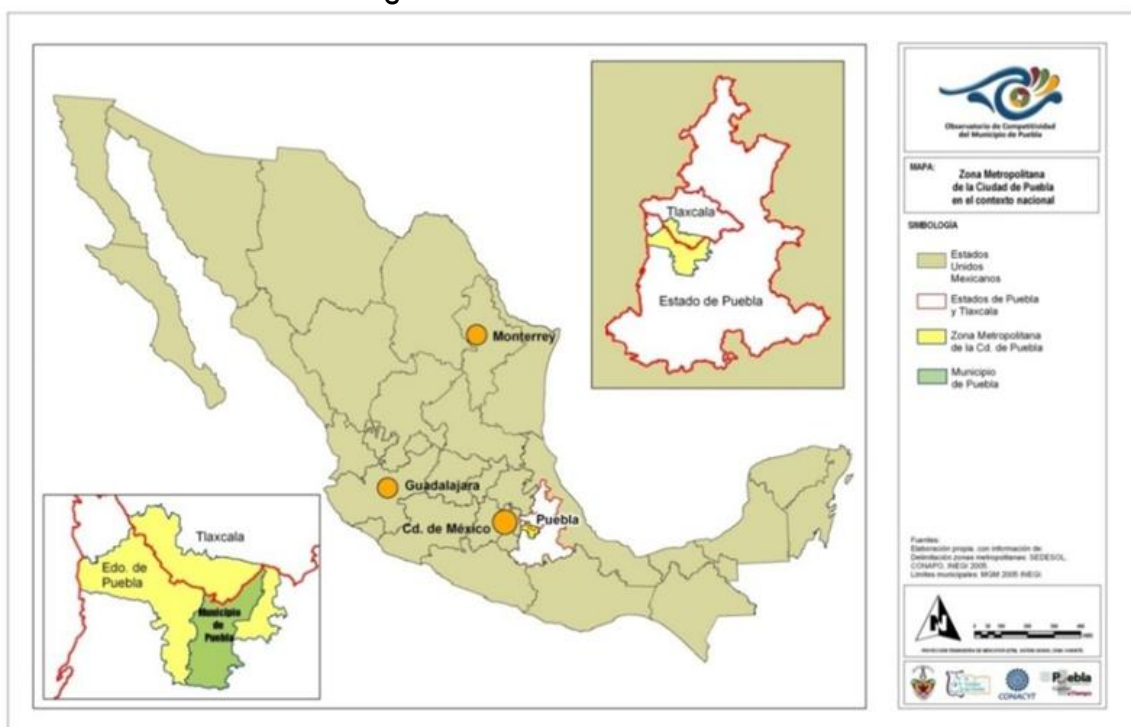
expansión hacia el norte y las costas, lo que tiene una alta incidencia en una pérdida de competitividad de varias ciudades del centro del país, afectando la posición de Puebla.

2. Ubicación del municipio de Puebla

Para iniciar el análisis del proceso histórico del municipio de Puebla y su consolidación como eje del desarrollo del sureste mexicano, se abordará su ubicación en el contexto del país y el estado.

Hoy en día Puebla es una de las 32 entidades federativas más importantes de México y ocupa una posición estratégica en el territorio nacional, ya que se localiza en la zona centro oriente del país: colinda al poniente con los estados de México, Tlaxcala, Hidalgo y Morelos, al sur con Oaxaca y Guerrero y al oriente con el Estado de Veracruz. La superficie que abarca es de 34 mil 251 km² y está situada en el Altiplano Mexicano que a su vez se encuentra en la cuenca Puebla-Tlaxcala (ver Figura 1).

Figura 1. Ubicación de Puebla



Nota: Tomado del *Diagnóstico de Competitividad del Municipio de Puebla. Una aproximación a su complejidad*, 2010.

Esta obra está bajo [licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

Universidad Anáhuac de Oaxaca, Oaxaca, México; 2016.

Para entender cómo Puebla llegó a ser la ciudad que es hoy en día, es necesario analizar el proceso que le dio origen, así como la distribución de las ciudades en la época de la colonia, debido a que el modelo territorial que se construyó en ese periodo, cambió las estructuras prehispánicas y se convirtió en el modelo que configura la base del desarrollo actual, en donde Puebla se mantiene como uno de los principales centros urbanos.

3. Puebla en la Colonia, una ciudad para un nuevo modelo de desarrollo

Al darse la colonización de los españoles en México, se mantuvieron parte de los patrones de las poblaciones indígenas en el área central; al mismo tiempo que se construían nuevas ciudades, ocupando y transformando las existentes como Tenochtitlan y Tlaxcala. El nuevo reino se extendió con la finalidad de encontrar metales preciosos para su explotación. Estos centros mineros se organizan tiempo después de que se funda la ciudad de México, estableciéndose en Zacatecas, San Luis Potosí, Guanajuato y Taxco, principalmente (Bassols Batalla, 1979).

La construcción de nuevos pueblos y ciudades en la Nueva España se extendió con mayor rapidez a partir del año 1521, teniendo como centro la ciudad de México, mientras que la modificación de la estructura territorial de los pueblos indígenas, no fue tan rápida, se desarrolló en un largo periodo durante la colonia. Bassols Batalla (1979) resalta la importancia de la estructura prehispánica en la definición de las nuevas fundaciones y estructuras regionales, señalando de forma precisa los rasgos que se conservaron, como lo son: la concentración de la población en los valles altos, la posición privilegiada de Tenochtitlan entre las ciudades de Mesoamérica, la población escasa que había en el este-oeste y el asentamiento de los españoles sobre antiguos poblados indígenas, utilizando las rutas que ya existían. Una de las zonas con mayor concentración de asentamientos prehispánicos -Cholula, Huejotzingo, Tepeaca, Tlaxcala, entre otros- y de gran riqueza agrícola, se encontraba en los alrededores de la actual ciudad de Puebla. Se fundó el 16 de abril de 1531, originalmente en la zona que hoy en día se conoce como Paseo de San Francisco, posteriormente se traslada al lugar actual debido a inundaciones ocurridas en ese lugar.

La ciudad fue pensada y planeada como un núcleo de poder español, y centro urbano intermedio entre la capital y el puerto de Veracruz, la necesidad de mano de obra provocó que los trabajadores indígenas se ubicaran en sectores de la periferia y fuera de la traza central ocupada por los

españoles, lo cual dio la pauta para la creación de siete barrios. Debido al incremento acelerado de la población y el papel de dominio que representaba sobre una extensa región, Puebla se destacó como un núcleo urbano de suma importancia. Dada la diferencia social, la estructura urbana a lo largo de la Colonia se fue definiendo. El referente era la Plaza de Armas ya que en ésta se situaban importantes actividades para la población y en el que se abastecían servicios como el agua.

Tiempo después de la fundación de Puebla, se inicia una intensa actividad comercial, dada la concentración de la producción agrícola que provenía de un dominio regional, así como actividades manufactureras de alto prestigio como el vidrio, la cerámica y la industria textil; además de la ubicación con respecto a Veracruz, lugar donde llegaba y salía la producción hacia España. Con el tiempo, se desarrolló el sector comercio de manera más especializada y parte de la población estaba conformada por pequeños comerciantes, artesanos, vendedores ambulantes y los indígenas, por lo que el espacio destinado al comercio se amplió a las principales calles del centro de la ciudad y a los barrios. La ubicación de los comercios de acuerdo a la especialización se hacía por calles (Milián, 1994). Manuel Flon, intendente de Puebla, en su informe al ayuntamiento dio a conocer los datos que se presentan en la Tabla 1, basados en el libro dCuenya (en Aguirre y Salazar, 1987). En total existían 671 establecimientos con una población para ese año de 67 mil 800 habitantes, por lo cual existía un establecimiento por cada cien habitantes.

Tabla 1. Establecimientos en Puebla en 1804

Cantidad	Descripción
45	Tiendas géneros de Castilla
39	Mestizos o de cacahuatería
102	Pulquerías
39	Panaderías
286	Vinaterías
4	Tiendas de mercería
136	Cajones
12	Alacena de quincallería
36	Tocinerías
8	Curtidurías
3	Almacenes

Nota: Elaboración propia basado en Aguirre y Salazar (1987)

La estructura del territorio de la colonia, así como de las principales ciudades que la integraban, estuvieron determinadas por los requerimientos de una economía rural, minera y comercial, con poca incidencia de la industria. Lo que se muestra a continuación es la conformación de las actividades económicas en la Colonia (ver Tabla 2).

En esta etapa de la colonia, la actividad agropecuaria acaparó el 60% por la especialización de la población en esa época, mientras que los obrajes y semifactura, así como la minería y el comercio, son actividades económicas de gran importancia que mostraron una equidad en los porcentajes.

Tabla 2. Conformación de la economía en la colonia

Actividad	Porcentaje
Agropecuaria	60%
Obrajes y semifactura	13%
Minería	12%
Comercio	15%

Nota: Elaboración propia con base en Garza (1985) y Bassols Batalla (1979)

En el contexto colonial para el año 1786, ya se había conformado una estructura territorial de trece intendencias, las cuales correspondían a: Puebla, México, Veracruz, Oaxaca, Valladolid de Michoacán, Guanajuato, San Luis Potosí, Guadalajara, Zacatecas, Durango, Sonora y Chiapas, según la posición geográfica que tenían estas ciudades con su cercanía con la Nueva España (Garza, 2005). Es así como se desarrolla el sistema urbano colonial en el siglo XVIII, el cual se complementa con la fundación de real de minas, los centros de comercialización de las haciendas, el abastecimiento de las mismas, las exigencias administrativas y militares, así como el control monopólico comercial de la Colonia que requería del puerto de Veracruz para la importación y exportación de mercancías; es aquí donde la posición estratégica de Puebla juega un papel de suma importancia.

Al final de la Colonia el sistema urbano se constituía por solo nueve ciudades de más de 15 mil habitantes, que representaban el 6.8 por ciento de la población total, mientras que para 1895 ya en el México independiente se tenían 18 ciudades que superaban esta población (Ver Tabla 3). Se puede notar que Puebla es una de las ciudades más importantes por la población con la que cuenta, lo que refleja su grado de urbanización, posicionándose en el segundo lugar a lo largo de un siglo. Dos factores contribuyeron a la conformación del sistema urbano colonial, el primero corresponde a la

Esta obra está bajo [licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

política centralista que fue definiendo las funciones de las regiones y ciudades, conformando una estructura de fuerte control sobre el territorio, supeditada además al control que se ejercía desde España. Se utilizaron dos mecanismos para su logro, el primero fue la estructura administrativa de intendencias apoyada con el ejército y la religión católica que se fue imponiendo en todo el territorio colonial.

El segundo fue el desarrollo de la estructura de caminos que permitió la comunicación entre ciudades y regiones, así como el acceso a los puertos, pero sobre todo el transporte de mercancías por medio de carretas, lo que significó un aumento en el desplazamiento del comercio de minerales finos y de materias primas.

Al final del periodo colonial, la ciudad de Puebla había ido adquiriendo una importancia estratégica, debido a su localización y a un conjunto de políticas públicas que la fueron fortaleciendo. Entre estas podemos señalar: la denominación como intendencia, centro administrativo de una amplia región que se extendía del Golfo al Pacífico, la licencia para fabricación de vidrio y loza que dio origen a la talavera poblana, y la fabricación de telas que fue el cimiento para la industria textil del siglo XIX. Todos estos procesos interrelacionados, y recursivos, permitieron el desarrollo de la ciudad, su integración y posicionamiento como una de las principales ciudades de este periodo colonial.

Tabla 3. México: sistema de ciudades 1803 y 1895

1803		1895	
Ciudades	Población	Ciudades	Población
<i>Población nacional</i>	5 800 000	<i>Población nacional</i>	12 629 835
<i>Población Urbana</i>	391 700	<i>Población Urbana</i>	986 116
<i>Grado de urbanización</i>	6.8	<i>Grado de urbanización</i>	7.7
1. Cd. de México	137 000	1. México	329 774
2. Puebla	67 800	2. Puebla	88 674
3. Guanajuato	41 000	3. Guadalajara	83 934
4. Querétaro	35 000	4. San Luis Potosí	69 050
5. Zacatecas	33 000	5. Monterrey	45 695
6. Oaxaca	24 400	6. Zacatecas	39 807
7. Guadalajara	19 500	7. Guanajuato	39 404

Esta obra está bajo [licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

8. Morelia	18 000	8. Mérida	36 935
9. Veracruz	16 000	9. Querétaro	33 952
		10. Morelia	33 890
		11. Oaxaca	32 437
		12. Aguascalientes	30 872
		13. Durango	26 425
		14. Toluca	23 150
		15. Colima	18 997
		16. Chihuahua	18 279
		17. Veracruz	18 200
		18. Campeche	16 641

Nota: Elaboración propia, basada en Garza (1985) y Brachet (1976)

Cabe resaltar que, el proceso económico en el desarrollo histórico de la época colonial hasta el siglo XX, no se utiliza el término competitividad, ya que este último obedece a condiciones de libre mercado y no a estructuras de planificación central como fue el Virreinato, en este caso se utilizará el término “posicionamiento”, puesto que en este periodo, las ciudades y regiones cumplían una función de acuerdo con las estrategias de cada época.

4. Puebla en la recomposición interna del México independiente

En el siglo XIX, nace México como nación independiente en 1810, después se vivió un largo proceso para consolidarse como nación, en este proceso de guerras internas y externas, el desarrollo territorial de México se mantuvo estático, soportado por el sistema de ciudades y comunicaciones creadas en el virreinato, y se integraron de forma incipiente los nuevos caminos y asentamientos que se crearon hacia el norte del país, aunque en este territorio se encontraba despoblado. La economía se estancó y se concentró hacia el interior del país, las principales ciudades que se habían desarrollado en el período anterior, mantuvieron su hegemonía y sus funciones, por lo que los cambios estructurales se centraron en la consolidación política y la lucha por el control de la nueva nación.

En este periodo se inicia una reestructuración del territorio nacional. Por un lado, se mantiene la importancia de las principales ciudades consolidadas en el periodo colonial, al mismo tiempo que la región centro del país, principal escenario de las guerras de independencia, se integra de forma importante al desarrollo político, social y económico.

El estado de las comunicaciones y el transporte de mercancías tienen un retroceso, debido a la inestabilidad en el país, pero en general se conserva la estructura territorial colonial. Entre 1810 y 1960, los efectos causados por la guerra de Independencia afectaron las actividades productivas modificando en parte las rutas comerciales y la movilidad de la población; pero en general, se mantuvo el sistema urbano colonial. Siguió el predominio de la ciudad de México, el surgimiento de nuevos corredores comerciales y el desarrollo de algunas regiones y ciudades nuevas en el centro y norte del país. Después de la época de la Independencia, el 80% de la población vivía en zonas rurales y diez ciudades presentaban una fuerte concentración de la población, la especialización de la misma se orientó en un 66 por ciento a la agricultura (Milián, 1994).

En esta etapa del México independiente, la ciudad de Puebla mantuvo sus actividades económicas y se fortaleció como concentrador de actividades en la región, manteniendo además su control en el paso del comercio de la ruta Veracruz-México. Su desarrollo industrial y comercial, así como su localización estratégica para el comercio entre México y Europa, fueron factores importantes para que mantuviera su posición entre principales ciudades del país.

5. El Porfiriato y el desarrollo industrial de Puebla

Este periodo es de gran importancia para México, debido a las profundas transformaciones que se gestaron en los ámbitos político, económico, social y de comunicaciones, que redefinieron la estructura territorial de nuestro país. Tres procesos que al interrelacionarse constituyeron la base de estos cambios. Primero, un periodo de 30 años de dictadura por parte de Porfirio Díaz, que permitieron dar continuidad al proyecto de desarrollo capitalista con fuerte apoyo a la agricultura y a la industria, basado en inversiones extranjeras y nacionales. Segundo, el desarrollo económico e industrial de Estados Unidos, que se convirtió en el nuevo mercado desplazando parcialmente a

Europa. Tercero, el nuevo sistema de comunicaciones por medio del ferrocarril que cambio la estructura de caminos coloniales e integró casi a la totalidad el territorio nacional.

Milián comenta que, con la definición de un régimen político federalista, la desamortización de las corporaciones civiles y religiosas, el proceso de concertación de la propiedad inmobiliaria, con la incorporación del país como exportador de materias primas al mercado mundial y al desarrollo del sistema ferroviario, en la segunda mitad del siglo XIX, se consolidó un nuevo sistema urbano nacional. En esta redefinición, la ciudad de México recobró su carácter de poder político y económico del país. La tendencia en el país del proceso de urbanización, no es diferente a la que existía al final de la Colonia (Milián, 1994).

Un cambio radical fue la consolidación capitalista como forma de dominación en la dictadura de Porfirio Díaz, lo que permite entender cómo los procesos históricos han influido de manera concluyente el desarrollo urbano y económico de México (Garza, 2005). La política de Porfirio Díaz fortaleció a las principales ciudades que constituían el eje del desarrollo de México, Puebla, Guadalajara y Monterrey; apoyando su desarrollo industrial e integrándolas con las redes ferroviarias que permitieron un desplazamiento de grandes volúmenes de mercancías. En este proceso de evolución histórica, para la segunda mitad del siglo XIX, empezó la recuperación de la ciudad poblana, y al finalizar el Porfiriato es una vez más una de las principales ciudades del país, tanto en actividad económica como en población (ver Tabla 4), en donde se muestran las ciudades más importantes dada su población.

Tabla 4. Población de las ciudades más importantes en 1910

Distrito Federal	345 000
Guadalajara	101 000
Puebla	96 121

Nota: Elaboración propia con base en Contreras (1984)

Las crisis que afectaron a Puebla tuvieron que ver con la lejanía geográfica y la falta de condiciones para incorporarse al auge minero de Guanajuato, Zacatecas y San Luis Potosí, lo cual tuvo como consecuencias un cambio en el comercio con el exterior y por lo tanto un impacto en las actividades productivas.

Mientras que en la primera mitad del siglo XIX, se incrementó el rezago de la ciudad -ya que las estructuras ocupacionales se estancaron-, se mantuvo el comercio, los servicios domésticos y la industria textil. Hasta que en la segunda mitad del siglo XIX, se inició una recuperación asociada al desarrollo fabril de la industria de la transformación -que en 1985 va a representar el 45 por ciento de la población ocupada-. En estos cambios, la ciudad de Puebla se vio afectada, ya que se modificó de manera sustancial el lugar relevante que ocupaba en la Colonia. Cabe destacar la restructuración ocasionada inicialmente por el trazo de las vías ferroviarias, en la que Puebla se mantiene al margen de las principales rutas comerciales.

Posteriormente, la conexión de Puebla con la ruta México-Veracruz se aplazó hasta 1880, año en el que se inició la construcción de la ruta del ferrocarril interoceánico. Puebla mantiene la actividad económica para finales del siglo XIX, en el lado oriente del río de San Francisco, se constituyeron molinos, curtidurías, se realizaron obras y se fundan las primeras industrias manufactureras en su mayoría textiles (ver Figura 2).

El desarrollo de la industria textil, significó un impulso que impactó en el comercio con otros mercados. La terciarización de la economía se ve de manera más notoria en los siguientes años, la población ocupada en el sector de servicios pasó de 38 por ciento en 1985, a 45% al finalizar el Porfiriato (Contreras, 1984).

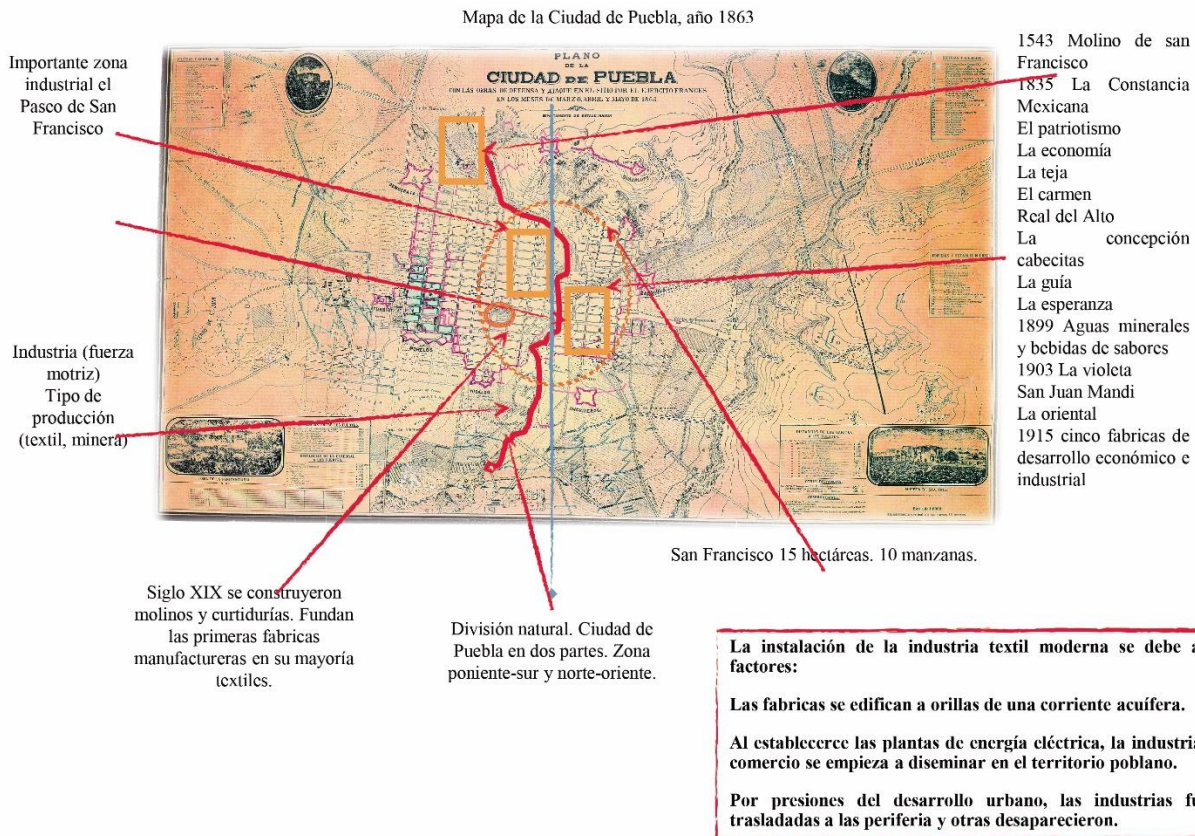
Para finales del siglo XIX, en el lado oriente del río de San Francisco, se construyeron molinos, se realizaron obras y curtidurías, y se fundaron las primeras industrias manufactureras en su mayoría textiles. A finales del siglo XIX y principios del siglo XX, se consolida la colonia industrial y el Tivoli del Estanque de Pescaditos, que se convirtió en uno de los centros recreativos más importantes de la ciudad.

Más tarde, la instalación de la industria textil moderna se debió a dos factores: las fábricas que se edificaron en las corrientes acuíferas por el movimiento de las máquinas -pertenecientes a la era de la energía hidráulica- y las fábricas que no obedecieron a esta necesidad, sino a otros factores como la cercanía con los medios de transporte, el uso de suelo y el uso de energía eléctrica (Gamboa, 2000).

Las primeras fábricas textiles surgieron no solo en los bordes de los ríos, sino con frecuencia eran montadas en molinos de trigo. En 1835 inició operaciones la fábrica de la Constancia Mexicana, años después se crearon otras fábricas como la de San Juan Bautista Amatlán, el Patriotismo, la

Economía, la Teja, el Carme, Real del Alto, la Concepción cabecitas, la Guía, la Esperanza y San Juan Amandi.

Figura 2. Ubicación de fábricas en Puebla



Nota: Elaboración propia con base en mapa consultado en: <https://www.fuertes-durante-el-sitio-de-puebla>.

Siendo la energía hidráulica la fuente principal, la electricidad llegó a la industria por plantas generadoras instaladas a la orillas de los ríos. Por ejemplo, se instaló la Compañía Anónima de Alumbrado en Puebla y la compañía de Tranvías Luz y Fuerza Motriz de Puebla, esta última marcó un parteaguas, ya que influyó para el cambio de la ubicación de las fábricas textiles, debido a que dejaron de depender de la cercanía de una corriente de agua para su funcionamiento.

Podría suponerse que al darse este cambio se da un fenómeno de dispersión geográfica, pero los dueños de las fábricas eligieron un perímetro de la ciudad y dentro de él, puntos para instalar las fábricas: un caso fue el del Río de San Francisco y su anexo, el Estanque de Pescaditos. Para 1915 se formalizó la existencia de la colonia industrial, conformada por fábricas viejas y nuevas, que empleaban el agua para la mejora de la producción, estableciéndose cinco fábricas que tuvieron gran

Esta obra está bajo [licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

importancia, las cuales coadyuvaron al desarrollo industrial y por ende, al desarrollo económico en Puebla a inicios del siglo XX. En torno a las nuevas fábricas situadas en la periferia se dieron nuevos asentamientos. El sector agrícola generó una producción de básicos importante que satisfizo las necesidades de forma local.

La ciudad de Puebla en esta etapa, presentó pocas transformaciones con respecto al periodo colonial, en la estructura urbana del área central, solo en la periferia se empezaron a generar nuevos desarrollos ligados a las nuevas fábricas textiles que se habían ya instalado. La industria textil fue determinante para posicionarse como la segunda ciudad más importante en el país, conjuntando tres factores económicos fundamentales, comercio industria y servicios (educación y salud, principalmente), además de concentrar la producción agropecuaria de los valles de Puebla, Atlixco y Tlaxcala.

6. México posrevolucionario (1910-1940)

Un hecho histórico que marca una pauta en México, es el intento de la sexta reelección del entonces presidente Porfirio Díaz, que tuvo como culminación la Revolución Mexicana, que inicio Francisco I. Madero en el año de 1910 con un levantamiento armado contra el gobierno. Fue hasta 1930 que se extendió la guerra civil, por ende, se vio reflejada la inestabilidad política en la economía y el desarrollo. Fue en el gobierno de Lázaro Cárdenas (de 1934 a 1940), que México inició un periodo de una aparente estabilidad posrevolucionaria.

Después de las luchas revolucionarias, los estados del norte del país, reclamaron su incorporación al desarrollo económico y político nacional, convirtiéndose en parte importantes de la reestructuración territorial de México. Se amplió el sistema ferroviario hacia el norte y se integró de forma importante al mercado norteamericano, convirtiéndose en el principal mercado para nuestro país, desplazando a Europa y modificando las rutas comerciales existentes. La Revolución Mexicana afectó de manera considerable la industria manufacturera, ya que se redujo en -0.9% anual. De ahí que Puebla se viera perturbada ante lo que ocurría en el contexto nacional, se padeció una caída del producto estatal y una reducción significativa del nivel de ocupación de la población.

Es en la década de los años veinte cuando la crisis económica y social se ve incrementada con el conflicto revolucionario, además se sumó la gran depresión del Jueves Negro en 1929, que afectó a México por los estrechos vínculos de dependencia que tenía -y aún conserva- con los EUA.

En los años treinta, con Lázaro Cárdenas se da una significativa recuperación económica a tal grado que se logran consolidar los grupos posrevolucionarios. Es en este momento cuando se da una coyuntura política -por la consumación de la gran depresión mundial- y el gobierno de México nacionaliza la industria de los ferrocarriles y petrolera. Cabe mencionar que durante la gestión Cardenista el gasto público pasó de 20 a 40 por ciento para fomentar el desarrollo, lo que propició la construcción de carreteras y en consecuencia, una política denominada “Sustitución de Importaciones”, la cual se fomentó por la dinámica que existía en las exportaciones agrícolas y de materias primas.

La Revolución Mexicana, la Guerra Mundial y la Gran Depresión, provocaron cambios en la estructura productiva que llevaron después a una estabilidad económica y social en los años 1934 y 1940; estos factores estructurales determinaron la dinámica de la población urbana en las primeras cuatro décadas del siglo XX.

Las ciudades que presentaron mayor dinamismo entre los años 1930 y 1940 fueron Villahermosa (por la recuperación en la industria petrolera), Torreón y Orizaba (por la Reforma Agraria). La ciudad de México tuvo un crecimiento en la población de 3.9 por ciento (Whetten, 1948; 34), al igual que Monterrey, ambos fungiendo como centros manufactureros; el primero se transforma en el núcleo manufacturero nacional por excelencia. Puebla dejó de ser tomada en cuenta como una de las ciudades principales, siendo desbancada por Monterrey y Guadalajara.

En el caso de Puebla, después de que se consumó la Revolución, se atravesó por una inestabilidad general. El gobernador Leónides Andrew Almazán en los años treinta, describe la situación política, social y económica como “caótica”. La imposición de Manuel Ávila Camacho (1937-1971), posiciona a Puebla en un estancamiento que se aplaza hasta los años cincuenta. En la Tabla 5 se trata de expresar la caída en cuanto al valor de la producción industrial y el monto inversión en los años cincuenta.

Tabla 5. Estancamiento de Puebla en la década de los cincuenta

Año	Valor - producción industrial	Posición nacional	Monto de inversión	Posición nacional
1930	6.85%	5º	7.89%	2º
1960	2.89%	7º	3.50%	6º

Nota: Elaboración propia con base en González (1985).

El incremento de la producción manufacturera en otras entidades y el atraso local coadyuvó a dicho estancamiento. La contraposición radica en que Puebla fue una de las principales ciudades en llevar adelante la modernización al finalizar la época del Porfiriato. En los años cincuenta la producción primaria fue insuficiente, ya que la agricultura se hizo básicamente para el autoconsumo y la pequeña producción. El estancamiento de la industria de la transformación impidió que aquellos que provenían del campo se incorporaran a la producción urbana.

La intervención espacial se modifica por el establecimiento de la superestructura normativa y jurídica del México Posrevolucionario, en el que se impulsa una serie de políticas con impacto territorial, la de mayor trascendencia es la aprobación de un plan sexenal, en el que se establece el control del suelo, el subsuelo y los recursos naturales. Se planteó también, la industrialización del país mediante la sustitución de importaciones. Al mismo tiempo, se crearon nuevos centros industriales y por ende la necesidad de promocionar a estos: el suministro de la energía eléctrica y la red carretera (Gómez & Cortés, 1987), la creación de organismos reguladores de acciones que fueron los pilares del desarrollo industrial hasta los años setenta. En 1933 se creó la Comisión Federal de Electricidad, al año siguiente Petróleos Mexicanos, Líneas Férreas de México y la expropiación de los principales ferrocarriles, así como la apertura de la zona de riego (Garza, 2005).

En las primeras décadas del siglo XX se inicia un conjunto de políticas territoriales para Puebla, en la que se ponen las bases de los futuros planes urbanos y regionales. Conservando los patrones de localización de la Colonia, el centro de comercialización de todo tipo de mercancías con gran variedad y para toda la sociedad, las tiendas, mercados y tianguis daban servicios a su entorno inmediato. Para 1932 (Periódico oficial: 1931), se da la primera disposición planificadora, la Ley de Reglamento para la formación de colonias urbanas y nuevos centros de población, con el objetivo de reglamentar la lotificación para que se asignaran predios a parques y jardines, oficinas públicas y mercados. Siete meses más tarde se derogó la ley municipal, para la atención eficiente de los servicios

públicos y en 1945 se aprueba la ley de planificación y zonificación, con la finalidad de hacer los planos reguladores municipales.

Estos planos reguladores tenían el objetivo de reordenar las actividades por zonas especializadas, para brindarles servicios públicos y una localización adecuada, a mediados de los años cincuenta Puebla tenía un plano regulador, en el que se deducía que los mercados debían descentralizarse con la finalidad de no entorpecer otras actividades, la zona central se establece como centro de negocios y comercial, se delimita la zona industrial y como un elemento articulador las vialidades.

Puebla en este periodo al igual que el resto del país, ve estancado su desarrollo, sin embargo después de la Revolución nuevamente vuelve a ocupar el papel de primera importancia en el desarrollo nacional, soportado por las tres actividades económicas que se habían desarrollado desde el Porfiriato: comercio, industria y servicios.

7. Modelo de Estado Benefactor

En esta etapa se desarrollan las bases del México actual. Es producto de un conjunto de procesos que se desarrollan a lo largo de casi cinco décadas y de un gobierno unipartidista que estuvo al frente durante 70 años: destacan un conjunto de acciones que transformaron al país de rural a urbano, como las siguientes: se transforma el sistema ferroviario por un sistema carretero que se extiende por todo el territorio nacional. Se consolida un sector secundario y terciario que desplaza al sector primario que había servido como soporte del desarrollo en las etapas anteriores. Se consolida un sistema económico basado en capital privado nacional y transnacional, que controla la política nacional. Se desarrolla una fuerte infraestructura de servicios públicos en educación y salud que impulsa el crecimiento demográfico, se reconfigura el territorio nacional en función de los nuevos mercados y demandas internacionales y locales como el turismo y el petróleo. Se desconcentra la actividad industrial de la ciudad de México hacia las ciudades periféricas.

La explotación de las riquezas de México fue basada en el modelo agroexportador, esto provocó el fortalecimiento del capitalismo en la última década del siglo XIX. Esta misma tendencia

continúa con la primera etapa del Estado Benefactor denominada “Modelo Sustitución de Importaciones”, que se agota hasta el año 1958.

El desarrollo en México se alcanzó por la construcción de infraestructura hidráulica y carretera, esto dadas las exigencias de la ciudad y del campo. Solís afirma que la producción agrícola aumentó en un 7.4 por ciento, mientras que las manufacturas sólo aumentaron un 6.9 por ciento; por lo que el aumento en el sector agrícola financió las demandas de maquinaria e insumos industriales (Solís, 1981). En esta toma de decisiones existe una política implícita de sustitución de importaciones que se subdivide en: a) bienes de consumo y b) la etapa de estancamiento y de sustitución de importaciones.

Esta política tuvo mayor incidencia en la década de los cuarenta y cincuenta, cuando hubo un descenso drástico en las importaciones de bienes de consumo. Pasa de 22.2% en 1939 a 5.7% en 1958, es decir, se reduce en un 78.4% las importaciones de mercancías en el extranjero (Garza, 2005). Estas dos décadas son conocidas como el “Milagro mexicano”, pues la tasas del PIB se elevan en un 5.8, las cifras en las manufacturas se elevan en 7.1, la industria de la construcción en 10 y los transportes en un 8.7 por ciento.

De 1977 a 1988, la planeación nacional se caracterizó por la “institucionalización de la planeación urbano regional” (Garza, 1985), la ley que respalda este decreto fue la de Asentamientos Humanos, en la que se pretende lograr cierta homogeneidad en la legislación en sus tres niveles de gobierno; es aquí donde el estado de Puebla conforma el Sistema Urbano Integrado Oriente, por lo que la región se integró a las políticas urbanas a nivel nacional. A Puebla se le asignó el papel de apoyo a la descentralización de la Ciudad de México, de hecho, desde los años sesenta Puebla jugó este papel.

Es hasta los setenta y ochenta, cuando el modelo de sustitución de importaciones empieza su declive, pues la demanda de bienes de consumo a corto plazo se acabó y no se fortaleció la producción de bienes de capital que pudieran competir en el mercado internacional (Garza, 2005). El sorprendente *Milagro mexicano* fue capaz de sostener a corto plazo las malas decisiones tomadas, por la falta de estrategias para el proceso de desarrollo. Son los desequilibrios económicos externos quienes evidencian la realidad de nuestro país. Decisiones que hasta el siglo XXI siguen afectando la economía de México, como lo fue la suspensión de los pagos de la deuda externa por el agotamiento de las reservas internacionales en agosto de 1982, y el primero de septiembre de ese mismo año la

nacionalización de la banca privada. El milagro mexicano llega a su fin para dar paso a la llamada “Década perdida”.

El sistema urbano de las ciudades cambia década tras década. En la década de los sesenta está constituido por 124 ciudades, en comparación con las 84 ciudades de los años cincuenta, esto debido a las altas tasas de población urbana que se elevaron en un 6.5 por ciento. Ante el auge que se dio en la manufactura en estos años, las ciudades que presentan un alto dinamismo son las que se especializan en esta rama, entre las que destacan León, Monclova, Guadalajara, Monterrey y la ciudad de México. El alto dinamismo que tuvo la manufactura en estos años no incidió en el desarrollo de Puebla, es en estos años cuando se ve afectada la competitividad, ya que otros estados se especializan en esta rama de la producción: tal es el caso de los estados del norte como Tijuana, Ciudad Juárez, Mexicali, Reynosa, Matamoros, Chihuahua y Ensenada, que tienen un crecimiento acelerado por el *boom* de las plantas maquiladoras que tienen un crecimiento notorio y por la fuerte interacción comercial con EUA, ya que las ciudades de la frontera fungían como nodos comerciales y de comunicaciones.

En la década de los setenta, la producción industrial del país es la de mayor participación en todo el siglo (Garza, 1985). Las metrópolis que presentan una especialización en el sector industrial son Guadalajara, Monterrey, Toluca Querétaro, Cuernavaca y Puebla; esta última tiene alta incidencia en la industria por la ubicación de Hylsa en Xoxtla la cual es fundada en 1967 y la Volkswagen fundada en 1964 la cual se ubica en el Municipio de Cuautlancingo.

Dada la ubicación de VW en Puebla en 1967, se modifican los flujos de mano de obra y por ende las oportunidades de empleo en la región; la especialización de la empresa impulsa la creación de quince empresa maquiladoras ligadas a la industria automotriz en los años setenta, cabe resaltar que la producción de vehículos era para la exportación hacia Europa, Costa Rica y África, esto se logra por la ubicación estratégica de Puebla y su cercanía con el Puerto de Veracruz.

Los últimos diez años del crecimiento económico, México se ve impactado en una metamorfosis económica, social, urbana y espacial, éste se puede deducir por los altos niveles de urbanización que sufre el país, ya que en los años ochenta se vuelve una nación urbana con un grado de urbanización (Gu) de 55%, lo cual significa un aumento de 14 millones de habitantes urbanos; es decir, un aumento de 75% de la población urbana, sobretodo por los que migraban del ámbito rural al urbano, así como los servicios e infraestructura que proporcionaba el gobierno (VIII Censo General de

Población 1960, Estado de Puebla, México, Secretaria de Industria y Comercio, Dirección General de Estadística, 1963; IX Censo General de Población 1970, Estado de Puebla, México, Secretaria de Industria y Comercio, Dirección General de Estadística, 1971.)

Los patrones de las ciudades industriales, tienen su centro en la Ciudad de México, que muestra crecimiento en la población, convirtiéndola en una de las ciudades más pobladas del mundo. De la misma forma que en la década de los setenta la ciudad de Toluca, Querétaro, Cuernavaca y Puebla son su área de influencia inmediata e impacta en el crecimiento de las mismas, a las cuales se les suma Tlaxcala, Tehuacán y San Juan del Río, éstas clasificadas como ciudades industriales satélites de la capital (Garza, 2005; 46).

La distribución urbana de las ciudades en la década de los setenta y ochenta, presenta una concentración que potencializa la ciudad de México, como un polo central de concentración en ocho metrópolis, catalogado como lugar central de primer orden del sistema urbano que se fortalece y se consolida como una megalópolis (Garza, 2005). La ciudad de Puebla, en este periodo, forma parte importante del desarrollo nacional, de hecho es el resultado de muchas de las acciones derivadas de la política nacional. Se consolida como el centro comercial, de servicios e industrial, del sureste de México hasta los años noventa, en que se firma el TLC y se reestructura el territorio nacional con una tendencia hacia el norte -por la cercanía con el mercado externo más grande- y hacia las costas -por el turismo como una nueva actividad prioritaria-.

Después de 1950 la industria textil en Puebla se ve fuertemente afectada, perdiendo su importancia como motor del desarrollo económico. Es hasta la década de los sesenta cuando se instala la fábrica de automóviles VW, con la que se inicia un nuevo crecimiento económico que se ve reflejado en un crecimiento poblacional de la ciudad y del municipio. Se incrementa también el comercio y los servicios, recobrando su importancia en el contexto nacional.

Es importante destacar que en este periodo hasta la década de los cincuenta, surgió un problema de ambulante y trabajo informal en atrios y en la vía pública, dadas las condiciones económicas de la región: la crisis agrícola que se vio reflejada con el desplazamiento de pequeños productores y la concentración de los medios de producción en un pequeño grupo de productores, el establecimiento de la industria de la transformación y el incremento de las actividades improductivas y de subempleo, lo

que fue el reflejo de lo que pasó a nivel macroeconómico en cuanto a inflación, devaluación, bajos salarios y por ende, la sobreexplotación de la mano de obra.

En cuanto a las autoridades, intervienen en la localización de los establecimientos de acuerdo a las decisiones de los sectores comerciales que tienen capacidad económica, es decir se establecen con respecto a la rentabilidad de los negocios y no para satisfacer las demandas de la población con respecto a la expansión de la ciudad. En cuanto al equipamiento de la ciudad se crearon dos centros escolares, la pista de aterrizaje y el hospital general (Milián, 1994) se modernizan las redes de servicios y se pavimentan los caminos antiguos, a diferencia de la década de los sesenta en donde se trazan nuevas vialidades.

Para los años cincuenta existe un déficit importante de mercados, el cual se cubre hasta los años ochenta. La construcción de dos mercados periféricos -Melchor Ocampo y Santa María- los cuales coinciden con la expansión de la ciudad.

En Puebla el tejido urbano está dividido en tres sistemas, como se muestra en el mapa de la Figura 3, el sistema central que se establece desde la época de la colonia en donde el centro histórico es el lugar donde se asienta el comercio y en las orillas de los ríos las industrias; el sistema intermedio que se da en la época de la desconcentración de las actividades económicas con la creación de plazas modernas sobre el circuito vial y por último, el subsistema periférico que se da a finales de los años sesenta y principios de los ochenta con la creación de equipamiento e infraestructura vial, por el programa de desconcentración comercial de 1986.

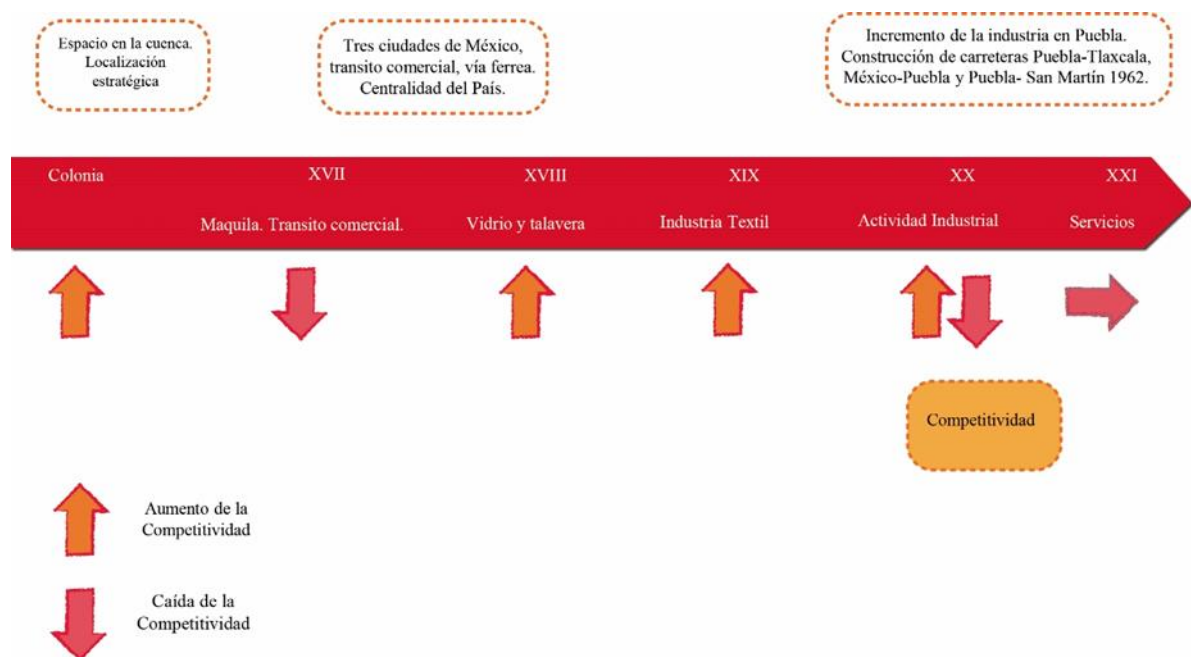
Señala Melé (1994), quizá la ventaja que evita ser parte de esta gran metrópoli es la limitación física que atribuye las montañas entre estas dos ciudades. En dos siglos, el área urbana ha sufrido un incremento demográfico, lo que ha provocado un expansión urbana, que trae consigo la recomposición en el uso de suelo, de las actividades económicas, ya que los patrones espaciales de las empresas se desplazan hacia la periferia y los espacios de la zona centro son utilizados para el sector servicios y comercio.

Según Pérez (1996), la restructuración urbana se vio influida por:

1. La crisis económica de la década de los ochenta y la apertura de la economía.

Esto representa la posición de Puebla en los ámbitos espaciales y económicos: en la Colonia comienza a tener una posición estratégica lo que hace que adquiera importancia. Del mismo modo, la posición económica que ocupa en el siglo XVII, está definida por el hecho de ser una ciudad de paso. En el siglo XVIII mejora su posicionamiento económico, dada la especialización de la industria en la producción de vidrio y talavera. Posteriormente, para el siglo XIX, su importancia radica en el auge de la industria textil. Es hasta el siglo XX que hay un incremento significativo en la ocupación de otras ramas industriales (industria automotriz). Dada la construcción de las carreteras Puebla-Tlaxcala, México-Puebla y Puebla-San Martín en la década de los sesenta, se vieron afectados los patrones espaciales de las empresas, ubicándose la mayoría de éstas en la zona periférica del municipio de Puebla. Pese a ello, el esquema de desarrollo seguido y el impulso dado por el gobierno federal a ciertas áreas y regiones del país -y a ciertos sectores económicos- hizo que la vocación de Puebla a finales de este siglo terminara siendo el comercio al por menor y los servicios personales; es decir, se generó una terciarización de la economía en el Municipio de Puebla.

Figura 4. Variantes del posicionamiento y competitividad de Puebla

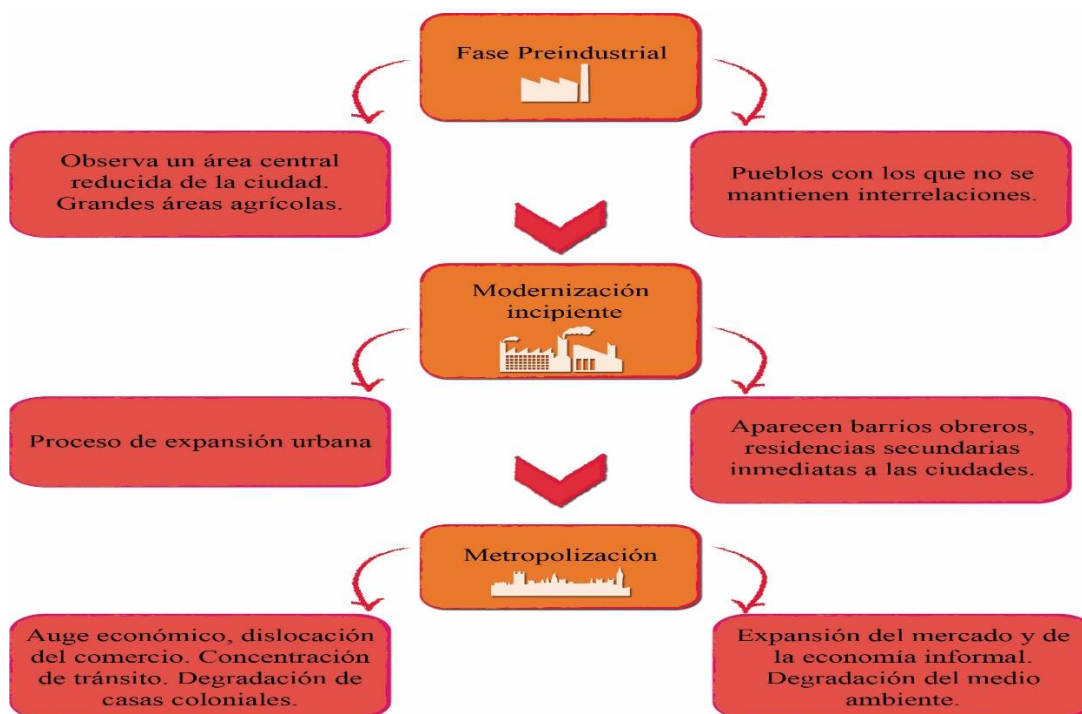


Nota: Elaboración propia.

La etapa de modernización en Puebla, de la década de los sesenta a la década de los ochenta, ha provocado una serie de directrices: una expansión física de tipo regional, nuevos tipos de industria y

nuevas formas de localización de las empresas, incremento en la tasa poblacional, un déficit en los servicios, la infraestructura y la vivienda, deterioro del centro histórico y el fomento a la inversión estatal. Gormsen, señala una visión vertical, tanto en tiempo como en el espacio en tres fases, tal como se ilustra en la Figura 5.

Figura 5. **Visión vertical en tiempo y espacio**



Nota: Fuente: Elaboración propia con base en Modelos de análisis y de planificación urbana, 1996.

Los profundos cambios que ha sufrido la ciudad y el municipio de Puebla en su conformación, ha permeado en la organización de la misma. La metropolización que ha tenido con ciudades cercanas, hace que sea una de las más importantes por la ubicación geográfica estratégica.

La estructuración de la ciudad se ha transformado en patrones espaciales de las empresas y el uso de suelo de las actividades económicas, que ha sido la dinámica espacial que ha sufrido la industria tradicional pasando de la zona central de la ciudad a la periferia. El sector terciario, en cuanto a la ubicación, se ha ido desplazando de acuerdo a la demanda de servicios y comercio. Los cambios en la estructura económica que tienden a la terciarización de las actividades -como lo son los servicios-, ejercen una presión creciente en cierta localización central.

8. Conclusiones

El conocer la historia de la conformación de Puebla da la pauta para saber en términos actuales las condicionantes del posicionamiento y la competitividad, así como los patrones espaciales de las empresas y la dinámica que llevan a lo largo de la conformación de la región, ya que política nacionales y locales han condicionado los patrones de las empresas así como la competitividad a nivel municipal, metropolitano y nacional. La industria textil fue determinante para posicionarse como la segunda ciudad más importante en el país, conjuntando tres factores económicos fundamentales: comercio, industria y servicios (educación y salud principalmente); además de concentrar la producción agropecuaria de los valles de Puebla, Atlixco y Tlaxcala. El recorrido histórico desarrollado en esta investigación permite entender cuál es la importancia de la ciudad y municipio de Puebla, así como la posición que tiene en el desarrollo nacional y local.

Al final del periodo colonial, la ciudad de Puebla había adquirido una importancia estratégica, debido a su localización y a un conjunto de políticas públicas. En esta etapa del México independiente, la ciudad de Puebla mantuvo sus actividades económicas y se fortaleció como concentrador de actividades en la región, manteniendo además su control en el paso del comercio de la ruta Veracruz-México. En la etapa porfirista la industria textil fue determinante para posicionarse como la segunda ciudad más importante en el país, conjuntando tres factores económicos fundamentales; comercio, industria y servicios (educación y salud principalmente), además de concentrar la producción agropecuaria de los valles de Puebla, Atlixco y Tlaxcala. Su desarrollo industrial y comercial así como su localización estratégica para el comercio entre México y Europa, fueron factores importantes para que mantuviera su posición entre principales ciudades del país.

En el periodo posrevolucionario al igual que el resto del país, Puebla ve estancado su desarrollo; sin embargo, después de la Revolución nuevamente vuelve a ocupar el papel de primera importancia en el desarrollo nacional, soportado por las tres actividades económicas que se habían desarrollado desde el Porfiriato: el comercio, la industria y los servicios. En la última etapa analizada, destacan un conjunto de acciones que transformaron al país de rural a urbano, se transforma el sistema ferroviario por un sistema carretero que se extiende por todo el territorio nacional. Se consolida un sector secundario y terciario que desplaza al sector primario que había servido como soporte del desarrollo en las etapas anteriores.

5. Referencias

- Aguirre, C.; Salazar, I. C. (1987). *Puebla de la Colonia a la Revolución: Estudios de historia regional*. Puebla: Centro de Investigaciones Históricas y Sociales, Instituto de Ciencias de la UAP.
- Arias Ramírez, R., & Sánchez Hernández, L. (2011). Concentración territorial de las empresas en la región chorotega: un análisis mediante técnicas de economía espacial. *Ciencias Económicas*, 29(2), 311-329.
- Bassols Batalla, Á. (1979). *México: formación de regiones económicas*. México: Instituto de Investigaciones Económicas - UNAM .
- Brachet, V. (1976). *La población de los estados Mexicanos en el siglo XIX*. México: INAH, SEP, Departamento de Investigaciones Históricas.
- Cabrera, V. (2010). *Bases teórico-metodológicas. Observatorio de competitividad*. Puebla: Dirección de Fomento Editorial. BUAP.
- Cabrera, V. (2010). *Diagnóstico de competitividad del Municipio de Puebla*. Puebla: BUAP.
- Contreras, C. (1984). *La ciudad de Puebla en el siglo XIX: espacio, población y estructura productiva*”, en *Puebla de la colonia a la revolución*. Estudios de Historia Regional, Puebla, Centro de Investigaciones Históricas y Sociales, Instituto de Ciencias, Universidad Autónoma de Puebla, p. 219-257.
- Gamboa, L. (2000). *Historia e imágenes de la industria textil mexicana: Puebla, Tlaxcala y Veracruz*. Puebla: Cámara de la Industria Textil de Puebla y Tlaxcala.
- Garza, G. (1985). *El proceso de industrialización en México, 1821-1870*. México: El Colegio de México.
- Garza, G. (2005). *La urbanización de México en el siglo XX*. México: El Colegio de México.
- Gómez, P., & Cortés, A. (1987). *Experiencia histórica y promoción del desarrollo regional en México*. México: Nacional Financiera.

- González, V. (1985). Los años treinta en Puebla: momento propicio a un desarrollo de la industria manufacturera. *Boletín de investigación del movimiento obrero* 5(8).
- Gormsen, E. (1978). La zonificación socio-económica de la ciudad de Puebla cambios por efecto de la metropolización. *Comunicaciones Proyecto Puebla-Tlaxcala*, 15, 7-20.
- Melé, P. (1984). *Los procesos de producción del espacio urbano de la ciudad de Puebla*. Puebla: UAP.
- Milián, Á. G. (1994). *La modernización sistémica. La desconcentración comercial en la ciudad de Puebla*. Puebla: Megalópolis.
- Peréz, S. (1996). *Movilidad y localización de los centros comerciales en San José, Puerto España y Puebla*. Puebla: FLACSO-BUAP.
- Pérez Mendoza, S. & Polése, M. (1996). *Modelos de análisis y de planificación urbana: estudios sobre la evolución y tendencias de la ciudad de Puebla*. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- Solís, L. (1981). *La realidad económica Mexicana. Retrospección y perspectivas*. México: Siglo XXI.
- Whetten, N. (1948). *Rural Mexico*. Chicago: University of Chicago Press.

Para citar este artículo (estilo APA):

Martínez Carreño, B. y Absalón Copete, C. (2016). Patrones espaciales de las empresas y posicionamiento histórico de la ciudad de Puebla en el desarrollo económico y urbano de México. *Transitare*, 2(2), 205 -232.