



Investigaciones geográficas

ISSN: 0188-4611

ISSN: 2448-7279

Instituto de Geografía, UNAM

Córdoba Ordóñez, Juan; Gago García, Cándida
Los ránquines de ciudades mundiales: ¿dónde se posiciona Ciudad de México?
Investigaciones geográficas, núm. 100, 2019, pp. 1-18
Instituto de Geografía, UNAM

DOI: <https://doi.org/10.14350/rig.60019>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=56975601007>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en [redalyc.org](https://www.redalyc.org)

UNAM [redalyc.org](https://www.redalyc.org)

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

Los ránquines de ciudades mundiales: ¿dónde se posiciona Ciudad de México?

The rankings of world cities: where is Mexico City positioned?

Juan Córdoba Ordóñez* y Cándida Gago García**

Recibido: 06/06/2019. Aprobado: 21/09/2019. Publicado en línea: 01/12/2019.

Resumen. Desde que se difundió el concepto ciudad global, cada día se proponen nuevos listados que jerarquizan las ciudades del mundo atendiendo a indicadores diversos o a índices sintéticos que aglutinan grupos de variables. Estos ránquines se están convirtiendo en un instrumento de la planificación neoliberal del que se sirven instituciones y empresas para situar las ciudades en el tablero de juego de la competencia mundial. Este trabajo analiza el lugar que ocupa la Ciudad de México en algunos de los principales ránquines de este tipo y se completa con una aproximación a su conectividad aérea internacional como indicador de su papel en el escenario global; revela también el alcance de su área de influencia y sus relaciones de interdependencia en el marco macrorregional. Los resultados informan acerca de la interdependencia de Ciudad de México con sus vecinos del norte y centroamericanos, y de un posicionamiento destacado de esta en el principal ranquin académico analizado. El estudio muestra también su posicionamiento ambiguo en los principales ránquines de ciudades mundiales elaborados por las consultoras privadas. En este posicionamiento se puede apreciar, no obstante, que la ciudad ofrece capacidades creativas y socializantes de interés, cualidades que podrían utilizar los responsables de la planificación urbana para potenciar su singularidad en un escenario de competencia global. El trabajo, desde un punto de vista conceptual y metodológico, se ha concebido como una aportación al análisis contemporáneo del mundo urbano desde una perspectiva relacional, esto es, desde la perspectiva regional renovada que se propugna en geografía desde finales del siglo XX.

Palabras clave: ciudad global, planificación, competencia, conectividad, perspectiva relacional, benchmarking.

Abstract. Since the global city concept became widely known, new listings are set out each day prioritizing the major cities of the world according to various indicators or summary indices that bring together groups of variables. These rankings are becoming instruments of neo-liberal planning used by institutions and companies alike to accommodate cities on the global competition game board. This paper analyzes the rank of Mexico City in some of the major classifications of this sort, supplemented with an approximation to its international air connectivity as an indicator of its role within the global stage. It also reveals the scope of its area of influence and its interdependence relationships within the macro-regional framework. Our results demonstrate the interdependence of Mexico City with its neighbors in North and Central America, and highlight a prominent positioning of this urban center in the top academic ranking analyzed. The study also shows an ambiguous positioning in the main rankings of global cities elaborated by private consulting firms. This positioning evidences, nonetheless, that Mexico City offers creative and socializing options of interest, which could be used by urban-planning agencies to enhance its uniqueness within a global competition scenario. From conceptual and methodological perspectives, this work has been conceived as a contribution to the contemporary analysis of urban areas from a relational perspective, that

* Universidad Complutense de Madrid. Calle Profesor Aranguren s. n., 28003, Madrid, España. ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-4044-690X>. Email: jcordoba@ucm.es

** Universidad Complutense de Madrid. Calle Profesor Aranguren s. n., 28003, Madrid, España. ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-2315-7943>. Email: cgago@ucm.es

is, from the renewed regional perspective advocated in Geography since the late 20th century.

Key words: global city, planning, competition, connectivity, relational perspective, benchmarking.

PRESENTACIÓN

Este trabajo analiza el posicionamiento de Ciudad de México en el marco de un supuesto sistema de ciudades globales que dirigen las relaciones políticas, económicas y sociales a nivel mundial. El interés por este tema se inscribe en un contexto de actualidad en que la proyección global de las ciudades es una preocupación creciente de las agendas políticas y la planificación urbana. No pretendemos evaluar aquí este posicionamiento, sino deliberar su pertinencia en el marco de los estudios que se han ocupado del análisis geográfico de las grandes ciudades y su posible afección en el seno de las políticas de promoción urbana neoliberal.

Abordaremos, en primer término, una reflexión acerca de las tendencias de los estudios urbanos en geografía para encuadrar las ciudades en una perspectiva regional de referencia que, con frecuencia, se olvida, y que tiene especial interés dada la existencia de un contexto hipercompetitivo mundial en que las ciudades buscan una imagen bien diferenciada y, sobre todo, tratan de lograr un posicionamiento destacado con vistas a atracción de inversiones, servicios altamente especializados a las empresas o Knowledge Intensive Business Services (KIBS), y empleos cualificados.

En segundo lugar, analizaremos algunos de los ránquines más conocidos y prestigiosos que evalúan el posicionamiento de las ciudades a nivel mundial; este estudio, que por supuesto no puede ser exhaustivo, pretende descubrir qué lugar ocupa Ciudad de México en comparación con otras ciudades, en especial las de la órbita americana, tratando de inducir a la reflexión en la validez de los criterios que fundamentan las jerarquías estudiadas.

Después, con objeto de introducir una línea más de pensamiento y discusión, expondremos cómo se ha comportado Ciudad de México en el presunto sistema mundial de ciudades rectoras,

buscando los vectores de sus relaciones espaciales, para comprobar dependencias cuya existencia sospechamos; para ello utilizamos un análisis diacrónico de la conectividad aérea de la ciudad, indicador muy contrastado y validado en el marco de la investigación académica.

Finalmente, las conclusiones se presentan como líneas abiertas para la discusión del problema central del trabajo: Ciudad de México merece una mayor consideración académica y mercadotécnica en el estudio de las ciudades que actualmente dirigen el sistema mundial de relaciones.

LAS CIUDADES ANTE UNA PERSPECTIVA REGIONAL RENOVADA

En los años sesenta del siglo pasado, el paradigma regional descriptivo colapsó frente al paradigma cuantitativo, una “nueva geografía” explicativa y funcional, pero de corte neodeterminista.

En este cambio, las viejas regiones “a la europea” (máxima expresión de las interacciones entre los seres humanos y la naturaleza), cedieron paso a nuevas regiones “a la americana”, que obedecían, ante todo, a una lógica explicativa y funcional, atendiendo a sus componentes económicos, y que debían ser instrumentos útiles para optimizar la rentabilidad del territorio.

Se recuperaron así las ideas acerca de la estructuración del espacio urbano propuestas por la Escuela de Sociología de Chicago en los años veinte y aquéllas en torno a la geometría del espacio euclidiano, relacionadas con las teorías de los lugares centrales, y el papel de las ciudades como centros comerciales y suministradores de servicios. En este contexto académico resurgió la noción de región urbana, asociada a la vieja idea de área de influencia de las ciudades que fomentó las investigaciones cuantitativas vinculadas con la movilidad.

Cuando en la década de 1970 se afianza la geografía urbana, tal como la conocemos actualmente, como un campo especializado entre la demografía y la geografía económica, la geografía regional clásica había colapsado y en muchos medios había sido absorbida por la ciencia regional. La región tradicional, la convencional, no pudo, o no supo

asegurar su supervivencia, pero frente a la región urbana será un inesperado adalid para el “nuevo regionalismo” (Friedmann, 1986; Soja, 2005; Córdoba, Gago y Serrano, 2007).

En los años setenta del siglo XX, el protagonismo de las ciudades en la organización territorial es cada vez más indiscutible y, con éste, el interés por los estudios urbanos. En esa década se afianza el concepto megaciudades como aglomerados urbanos que superan los 10 millones de habitantes: son ya cuatro en 1980, entre ellas, Ciudad de México como representante estelar de los cambios que ocurren en Latinoamérica (UN-Population, 2018).

Durante los años ochenta, en todo el mundo, de forma transversal, las ciudades, sobre todo las grandes, se convirtieron en los centros amortiguadores de una crisis económica generalizada y protagonizaron el tránsito de la sociedad industrial a la postindustrial y terciaria (Coll y Córdoba, 2006). Al mismo tiempo, la ciudad se convirtió en la expresión más tangible de un nuevo fenómeno de difícil aprehensión: la globalización. Con ella las ciudades se consolidan no sólo como escenarios fundamentales de la economía y la vida social, sino como objetos fundamentales de consumo (Mansvelt, 2008), con un significado que va más allá de lo material para convertirse en las sedes donde reside la producción de lo inmaterial y lo simbólico, que da paso a un nuevo paradigma económico y se denomina “capitalismo cultural cognitivo” (Scott, 2006). La ciudad es el gran centro de oportunidades y del empleo, pero también el refugio de la informalidad y de los desheredados, la “diabólica progenitora de la gran amenaza del neoliberalismo del siglo XXI”: los *slums* (UN-Habitat, 2006).

Confluyendo desde enfoques diversos, los geógrafos estudiosos del mundo urbano nos decantamos entonces por líneas de investigación que se preocuparon de los análisis del crecimiento de las ciudades y sus formas, así como de su estructura interna, tratando de formular nuevos modelos espaciales y sociales a la usanza de la citada Escuela de Chicago y, sobre todo, con la ayuda de las Tecnologías de Información Geográfica (TIG), de la planificación como medida para resolver o al menos intervenir en los problemas en ciernes (deterioro medioambiental, calidad de vida, segregación,

desigualdad, seguridad, especulación, movilidad, ordenamiento territorial).

En ese mundo efervescente de cambios es donde se plantea con profundidad la dimensión planetaria de muchas ciudades. El trabajo de S. Sassen (1991) acerca de la ciudad global marca un hito en este proceso, por su difusión, pero la idea ya se había esbozado en la sociología de principios del siglo XX (Geddes, 1915) y más recientemente en la propia geografía (Hall, 1966), y con un antecedente muy directo en un planificador regionalista (Friedmann, 1986).

La propuesta de ciudades globales o ciudades mundiales –conceptos que finalmente se aceptan como sinónimos (Taylor, 2002)– se encuadra ahora, sin embargo, en un discurso geográfico de alcance mucho mayor: la concepción de un mundo organizado como un sistema interconectado e interdependiente en donde los principales nodos de conexión son estas ciudades de rango mundial (Dollfus, 1990). Se trata ahora, por lo tanto, de un nuevo planteamiento de naturaleza más regional que estrictamente urbana.

¿Cuáles son los nodos que estructuran este presunto sistema mundial? ¿Son las ciudades globales una categoría específica que alberga funciones diferenciales? ¿Se trata simplemente de las ciudades más grandes del planeta?

Para llegar a un primer esclarecimiento de esta cuestión es necesario reconocer, ante todo, que durante las últimas décadas del siglo XX y, sobre todo, en el siglo XXI, el fenómeno urbano se ha complejizado de forma extraordinaria. En ello han influido decisivamente, entre otros factores, los transportes, las telecomunicaciones y la inserción de las ciudades en los procesos globales.

Aunque en algunas regiones del mundo las tasas de crecimiento se hayan ralentizado, las grandes ciudades han seguido creciendo en parte por su propia dinámica interna y en parte por una inmigración que no cesa. Se argumenta que los centros de muchas ciudades pierden población, pero es un hecho que el crecimiento mayor se ha trasladado a los núcleos periféricos que forman parte de sus aglomerados urbanos. En contrapartida, en los últimos años algunos centros urbanos se refuerzan con la acogida de actividades y servicios de alto valor

añadido que demandan localizaciones centrales, tanto para la producción (servicios avanzados a las empresas) como para el ocio-consumo (Champion, 2001).

En este proceso de crecimiento dual, el viejo término “metrópolis”, que se aplicaba a las grandes ciudades y que estuvo en el punto de mira de los primeros trabajos acerca del sistema mundo, se ha quedado pequeño, y se han generalizado otros como “macrociudad”, “megaciudad” y “metaciudad”, que dan pie a controversias conceptuales, los cuales pretenden, en principio, clasificar las ciudades de forma meramente cuantitativa: macrociudades a partir de 5 millones de habitantes, de las que había 5 en 1950 y 55 en 2015; megaciudades a partir de 10 millones (2 en 1950 y 24 en 2015), y metaciudades a partir de 20 millones de habitantes, las cuales no existían en 1950, y en 2015 se contaban 5 (UN-Population, 2018).

Pero estas cifras no expresan bien la complejidad del fenómeno urbano y aún menos la de las ciudades globales. Por un lado, en esta acepción meramente cuantitativa se pierde el concepto diferencial de lo urbano contemporáneo: las relaciones estructurantes. “Metrópolis”, un término de raíz colonial, significaba no sólo una “gran ciudad”, sino una ciudad “de mundo”, que se diferenciaba de otras por sus funciones y, sobre todo, por su atmósfera cosmopolita. Ello permitía una sutil diferenciación entre las ciudades que vivían al amparo de la industria (ciudades “pesadas”, “grises”, “tristes”) y las vocacionalmente terciarias que albergaban los principales centros de decisión. Hoy muchas de las grandes ciudades del mundo carecen de este cosmopolitismo que, desde nuestro punto de vista, debería ser una cualidad inherente al propio concepto de ciudad global.

Se trata también de un problema conceptual que atañe a la forma de estos aglomerados urbanos. Ya en la década de 1960 llamó la atención una forma de urbanización que implicaba la conurbación de conurbaciones, definiendo la denominada “megalópolis”, término que se aplicó a aglomeraciones costeras en formación en Estados Unidos primero y después en Japón (Gottman, 1961).

Pero el concepto megalópolis se diluyó en el mundo académico dejando paso a otros que han

pretendido expresar un fenómeno cada vez más evidente en el desarrollo urbano: las aglomeraciones polinucleares. Desde finales de los años noventa, y tratando de hacer eco de nuevos fenómenos, la geografía urbana se ha enriquecido (¿y complicado?) con toda una nebulosa de neologismos, muchos de ellos incorporados desde el mundo anglosajón y que aún carecen de traducción consensuada: metápolis, ciudad región, ciudad difusa/*sprawl city*, ciudad red, *edge city*, ciudad informacional, no-ciudad, postmetrópolis, exópolis, cosmópolis, pantópolis, micrópolis, ciudad relé, *hub*, tecnópolis, *smart city*, *simcity*, *slummy city*, *gateway city*, etcétera. Otros términos se han sumado a los ya mencionados que, en cierto modo, están más consolidados.

Todos estos vocablos pretenden verbalizar, diferenciar, delimitar fenómenos que ocurren en el medio urbano a una velocidad vertiginosa, en un mundo donde la tasa de urbanización no ha dejado de crecer hasta alcanzar en Latinoamérica, por ejemplo, 80.40% en 2017 (UN-Population, 2018). Entre estos conceptos, el de ciudad región ha tenido especial aceptación en el ámbito latinoamericano y específicamente en México (Delgado, 1996 y 1998; Cuervo, 2003; Boisier, 2006; Acosta y Gutiérrez, 2017), pero el que nos ocupa, ciudad global, es el que no ha dejado de atraer cada vez más la atención no sólo de académicos, sino también de políticos y círculos empresariales y financieros.

Lo realmente novedoso del mundo urbano contemporáneo es la formación de sistemas de ciudades interconectadas entre sí, dibujando una especie de malla neuronal donde los nodos, a veces distantes, están en permanente contacto a través de redes tanto físicas (autopistas, ferrocarriles de alta velocidad) como intangibles (transporte aéreo) y virtuales (telecomunicaciones). Ocurre en este modelo de urbanización que algunas ciudades, a veces muy lejanas, están más implicadas entre sí que con sus entornos inmediatos. No se trata ya sólo del concepto ciudad informacional de Castells (1989), que en el fondo no deja de ser un modelo de organización virtual del territorio, sino de un modelo que pone de manifiesto una heterodoxia geográfica que casi podría catalogarse como sacrilegio: la existencia de regiones, verdaderos sistemas de organización que responden a un fin, espacial-

mente discontinuas (Sassen, 1991; Córdoba, Gago y Serrano, 2007).

El término “metápolis”, acuñado por Ascher (1995), ha tenido mucho eco entre arquitectos y urbanistas, y recoge en parte esta idea de vinculación espacial discontinua, pero pensamos que, la forma en que se utiliza, como ocurre con el concepto complementario de postmetrópolis (Soja, 2001), se atiene demasiado al aspecto formal e inmediato de la ciudad, mejor dicho, a nuevas formas de ciudad, que sin los actuales medios de comunicación no serían viables. Antes bien pensamos que el concepto metápolis, respetando su etimología griega (“más allá de la ciudad”), podría referirse a este armazón de ciudades que conforma un sistema de relaciones de escala planetaria y que carece de continuidad espacial porque se fundamenta en sus relaciones tanto materiales (personas, bienes) como inmateriales (servicios, finanzas) y virtuales (comunicaciones). Esta metápolis mundial, una suerte de “ciudad de ciudades” sería equivalente al concepto hiperciudad (Corboz, 1994) en nuestro estado del conocimiento, un modelo, sin duda, polinuclear, con infinitas relaciones de dominación y de dependencia.

¿Quiénes serían los integrantes de esta ciudad mundial? ¿Cuáles son las ciudades que forman parte del primer escalón que gestiona actualmente el sistema mundo? ¿Qué otras ciudades se sitúan en escalones inferiores formando el séquito en que se sustenta el neoliberalismo contemporáneo?

ACERCA DE CIUDAD DE MÉXICO Y LA NATURALEZA DE LOS RÁNQUINES DE CIUDADES GLOBALES

Ciudad de México es un complejo y apasionante aglomerado urbano que se identifica, ante todo, con la capital del país. El núcleo de la ciudad lo forma el área urbanizada que ocupa la mayor parte del antiguo DF, pero la mancha urbana se extiende ampliamente sobre el vecino Estado de México formando lo que tradicionalmente se ha denominado Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), y que actualmente, incorporando también un municipio del estado de Hidalgo,

ha cedido paso al concepto Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), mejor adaptado al *continuum* físico de la aglomeración.¹ La ZMVM se extiende estadísticamente sobre una superficie de 7.866 km² y tenía, en el último censo oficial (2010), 20.1 millones de habitantes (GIDZM, 2012).

En 2015 se estimaba que la población de la ZMVM era ya de 21.3 millones de habitantes (UN-Population, 2018), esto la convertía en la cuarta más poblada de las cinco metápolis mundiales, detrás de Tokio, Delhi y Shanghái y delante de Sao Paulo. Pero este conjunto urbano forma parte de otro aún más amplio, aunque no coalescente, que en ciertos momentos se ha identificado con el concepto ciudad región (véanse referencias anteriores y Pradilla, 2005) y en otros se ha definido como una megalópolis en formación (Garza, 1998; Hiernaux-Nicolás, 1999; Carrillo, 2004; Krieger, 2006), el cual englobaría también las ciudades vecinas de Toluca, Pachuca, Puebla, Tlaxcala y Cuernavaca, e incluso, para algunos, la más lejana, Querétaro. Este conglomerado podría superar hoy día fácilmente los 30 millones de habitantes.

Se estima que la ZMVM genera casi 30% del PIB de México (Seduvi, 2003) y sólo en las alcaldías del antiguo DF se concentran, en 2019, las sedes de 65 de las 100 mayores empresas del país; entre éstas se encuentran 21 de las 31 empresas de capital foráneo que hay en el *top* 100 de México y 7 que se dedican a finanzas dentro de este grupo (CNN-Expansión, 2019).

Obviamente en este trabajo no podemos describir la asombrosa complejidad de esta ciudad, algo que está, además, fuera del objetivo propuesto. Existe una nutrida producción académica, en gran parte generada por geógrafos, acerca de la ciudad y sus procesos, su inserción en el sistema urbano nacional, su estructura, sus problemas e incluso su condición metropolitana (Garza, 1987; 2000; Ward, 1998; Aguilar, 2002; 2004; 2011; Aguilar y Rodríguez, 1995; Aguilar y Vázquez, 2000; Aguilar y Ward, 2003, entre otros), pero son pocos los estu-

¹ Actualmente en México se reconocen las zonas metropolitanas definidas por el Grupo Interinstitucional para la Delimitación de Zonas Metropolitanas con base en los datos censales de 2010 (GIDZM, 2012).

dios que se han ocupado de evaluar o simplemente destacar el posicionamiento de Ciudad de México en el concierto (¿desconcierto?) mundial (Hiernaux-Nicolás, 1999; Parnreiter, 1998; 2002; 2011).

Por otro lado, en el contexto de la nueva preocupación por lo urbano y especialmente por conocer las ciudades que rigen el sistema mundo, hemos asistido a la proliferación de listados y ránquines de ciudades que tienen gran eco por su difusión en los medios de comunicación. De tiempo en tiempo, los periódicos internacionales y las webs publican listados de los “*top 10*”, “*top 100*”, etcétera, de las ciudades “más [ricas, habitables, inseguras, divertidas, caras, baratas] del mundo”, con lo cual crean una opinión pública a partir de datos que a veces no son correctamente contrastados (Gago, Córdoba y Díez, 2017).

El reconocimiento tácito por parte de los políticos de que las ciudades están organizándose en sistemas de toma de decisiones favorece la difusión de estos ránquines que a veces se utilizan con poco conocimiento de causa o con poco rigor, cuando no de forma fraudulenta, para posicionar a las ciudades con vistas a la captación de activos financieros, empresariales, profesionales y turísticos.

Los primeros ránquines que se han elaborado acerca de ciudades mundiales proceden del mundo académico y su función principal ha sido destacar el papel de ciertas ciudades a escala mundial en el tránsito de una economía fordista hacia otra de producción flexible. Destacaron al principio las propuestas de Cohen (1981), Friedmann (1986), Johnson (1994), Smith y Timberlake (1993; 1995) y Knox y Taylor (1995).

Coincidiendo con la consolidación de los nuevos procesos que consagraron la globalización (liberalización comercial, permeabilidad de las fronteras económicas al capital y a las finanzas, multiplicación de flujos, incorporación de China y de otras potencias emergentes al sistema económico mundial), la obra de Sassen (1991), como ya hemos señalado, puso el acento en el concepto ciudad mundial y, a partir de ella, se incrementó el interés en el concepto y por determinar qué puesto podrían ocupar las ciudades. A partir de entonces las clasificaciones y jerarquías de ciudades “mundiales” se han multiplicado e incluyen cada vez un mayor

número de centros en sus análisis; al mismo tiempo se ha generado un interesante debate metodológico acerca de cuáles son los mejores indicadores para medir esa condición.

Derudder (2006) ha presentado una síntesis de esta cuestión, y ha señalado que existen varias aproximaciones para valorar el carácter global de las ciudades; según él, por un lado, cabría tener en cuenta aspectos como la ubicación de ciertas actividades (empresas punteras, multinacionales, servicios avanzados), por otro, se podrían evaluar los medios y las infraestructuras que han favorecido la aceleración y multiplicación de flujos, como el transporte aéreo o las telecomunicaciones. El primer grupo de indicadores reforzaría la importancia de lo local, mientras que el segundo pondría su acento en lo relacional, en las áreas de influencia, esto es, en las interrelaciones a escala mundial.

Entre las diferentes propuestas que se han realizado acerca de jerarquías urbanas, destacamos, sobre todo, la de Globalization and World City Research Network (GaWC), con sede en la Universidad de Loughborough (Reino Unido), tanto por el número de ciudades que contempla como por el hecho de que ha efectuado un seguimiento de sus clasificaciones durante casi dos décadas. También son destacables, a nuestro juicio, los trabajos de Smith y Timberlake (2001), y el que elaboraron con Mahutga (2010), en los que, utilizando indicadores de conectividad (el transporte aéreo), estos autores valoraron la evolución seguida por un amplio grupo de ciudades.

Paralelamente, más allá del ámbito académico, han aparecido otras propuestas. Es un fenómeno que se ha dado en los ámbitos de consultorías, agentes inmobiliarios, *marketing* urbano, publicidad, medios de comunicación y *tour*-operadores (Gago, Córdoba y Díez, 2017). La naturaleza de estos listados es muy variada y en muchos casos consideran más de un indicador, utilizando índices compuestos formados por numerosas dimensiones y variables, lo que a veces dificulta su interpretación; recientemente, a la información de temática económica se han sumado aquellas que inciden en aspectos de bienestar, dotación de servicios e infraestructuras, medio ambiente, situación política, gobernanza y participación ciudadana, entre otras.

Un aspecto que se debe señalar en este tipo de clasificaciones es que las ciudades y el número de ellas que se contemplan, varían de un informe a otro y con frecuencia no son las mismas, lo que dificulta tanto los análisis comparativos como los diacrónicos (Gago, Córdoba y Díez, 2017). No obstante, como ya hemos señalado, la interpretación de los resultados debe ajustarse siempre a la naturaleza de los indicadores utilizados, ya que, según éstos, es posible que las posiciones de las ciudades varíen de manera significativa. También debe señalarse que si bien los ránquines de ciudades pueden resultar útiles, su significado puede magnificarse, y llegan a constituir herramientas de *citymarketing* que dotan o despojan de prestigio a algunas de las ciudades. En este sentido, Amin y Thrift (2007) los califican como una industria muy lucrativa, un instrumento que se utiliza para fundamentar decisiones políticas, algo que, sin duda, “podría destrozar una ciudad”. Asimismo, hay que resaltar que algunos listados, especialmente los elaborados por empresas privadas, conducen a la sospecha de su afinidad con ideologías de corte neoliberal, lo cual los convertiría en herramientas para el desarrollo de cierto tipo de políticas que algunos autores interpretan como formas de experimentación regulatoria que favorecen los procesos económicos (Brenner, Peck y Theodore, 2010).

LA POSICIÓN DE CIUDAD DE MÉXICO EN LOS PRINCIPALES RÁNQUINES DE CIUDADES

Los estudios de la GaWC pretenden analizar la posición de las ciudades en función de flujos entre filiales de las principales compañías mundiales de sectores económicos destacados y servicios avanzados a las empresas (finanzas, contabilidad, consultoría, servicios legales, seguros y publicidad pertenecientes a la lista Forbes 2000). Como se sabe, este tipo de actividades son propias de las economías desarrolladas y requieren elevados niveles de cualificación de los trabajadores e intercambio de información; son también fundamentales para que las empresas desempeñen su actividad, y un

claro ejemplo de concentración de funciones de dirección y decisión en los núcleos urbanos.

Para este trabajo extrajimos de la clasificación del GaWC los datos que expresan la posición de las ocho ciudades que han ocupado los cinco primeros puestos en la clasificación entre 2000 y 2018 y también los datos de Ciudad de México y otras seis ciudades latinoamericanas.

La síntesis de los resultados se presenta en un gráfico de radar (Figura 1), en el que destaca la permanencia de cuatro nodos en la cúspide del sistema urbano mundial (Londres y Nueva York, siempre en cabeza, acompañadas de Hong Kong y Singapur), mientras que Tokio y París pierden posiciones frente a Shanghái y Beijing, lo cual pone de relieve la creciente importancia económica de China.

Por otro lado, se comprueba también en este gráfico que tres ciudades latinoamericanas ocupan un segundo peldaño en esta propuesta: Sao Paulo a la cabeza, seguida de Ciudad de México y Buenos Aires. El análisis diacrónico es, por su parte, sugerente: mientras Sao Paulo (puesto 21 en 2008 y 11 en 2016) y Ciudad de México (lugar 24 en 2008 y 16 en 2014) han escalado peldaños en su posición global, Buenos Aires ha descendido del puesto 16 en 2008 al 37 en 2016, movimientos que parecen traducir los efectos diferenciales de las crisis nacionales y la capacidad de resiliencia de las respectivas economías.

Respecto a las otras tres ciudades seleccionadas en el ámbito latinoamericano, se aprecia claramente que están muy lejos del rango de ciudades globales y ocupan el escalón tercero, e incluso el cuarto, de la jerarquía. Bogotá y sobre todo Santiago manifiestan, no obstante, una tendencia ascendente, mientras que Caracas, por el contrario, se muestra regresiva en concordancia con la grave crisis que castiga al país.

Además de la clasificación del GaWC y con objeto de matizar el rango de Ciudad de México, extrajimos información de otras ocho propuestas, seleccionadas por su significado y por el prestigio de las entidades que las elaboran (consultoras y agencias de ámbito mundial como PWC, Mercer, ATKearney, The Mori Memorial Foundation, The Economist-Intelligence Unit). Aunque no es cuestión de tratar la valoración de los resultados

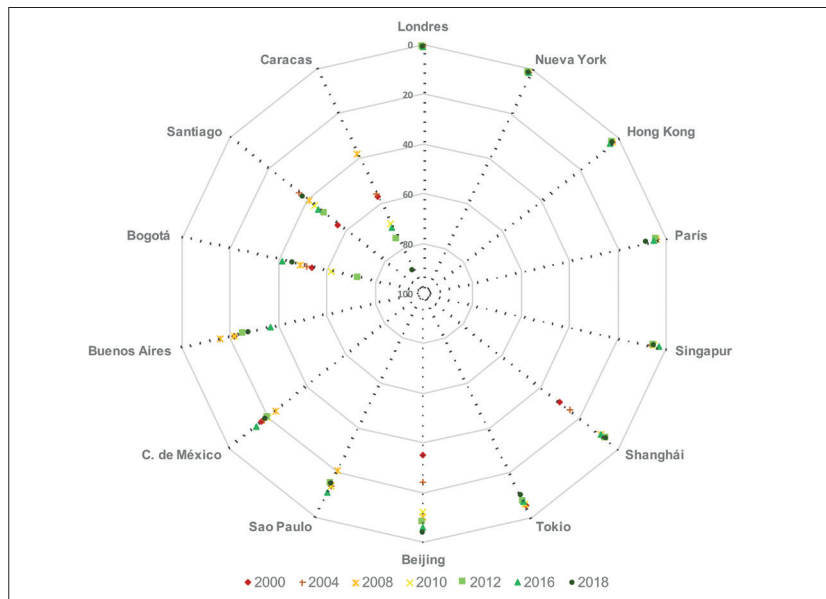


Figura 1. Evolución de la posición de las ciudades según el ránquin de GaWC. Fuente: elaboración propia con datos de The World According to GaWC, disponible en <https://www.lboro.ac.uk/gawc/gawcworlds.html>

o los criterios de elaboración, queremos destacar que estos listados tienen diversos enfoques y han requerido importantes logísticas para obtener datos y tratar de expresar perspectivas multidimensionales. El número total de ciudades latinoamericanas que aparecen en el total de estos estudios es de 41: los centros económicos de las dos grandes potencias macroregionales, Sao Paulo y Ciudad de México;

metrópolis importantes como Buenos Aires, Bogotá, Lima, Santiago, Río de Janeiro y Caracas, y todo un cortejo formado por las capitales de países más pequeños, así como un número significativo de ciudades grandes y medias, tanto de Brasil como de México.

La Figura 2 es una síntesis de los resultados que expresan el quintil en que se encuadran las

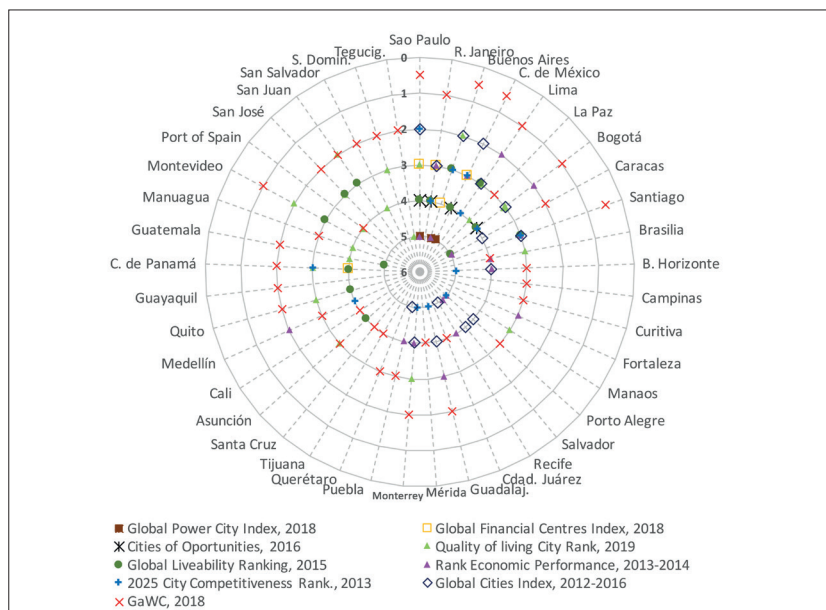


Figura 2. Posición de las ciudades latinoamericanas en los principales ránquines de ciudades (quintiles). Fuente: elaboración propia con datos de los ránquines seleccionados. Véanse fuentes de la Tabla 1.

ciudades en cada clasificación. Este gráfico, más que valorar el puesto absoluto, permite apreciar en qué escalones de la jerarquía mundial se sitúan las ciudades; el hecho más destacable que se deduce es que muy pocas ciudades latinoamericanas se encuadran en el primer quintil (Sao Paulo, Ciudad de México, Buenos Aires y Santiago) y en todos los casos lo hacen en el análisis de la GaWC, el cual, para nosotros, obviamente es el que tiene mayor valor académico.

En el resto de las clasificaciones, las ciudades latinoamericanas ocupan escalones inferiores. Se trata de un segundo nivel muy definido para análisis enfocados fundamentalmente en el desempeño económico, como el Rank of Economic Performance y el Global Cities Index. En los resultados de estudios centrados en la valoración de la calidad de vida, la calidad medioambiental o aquellos relacionados con la capacidad emprendedora, todas las ciudades latinoamericanas aparecen muy alejadas de los primeros puestos. Las mejores posiciones están ocupadas por Buenos Aires, Montevideo y San José (Costa Rica), que se sitúan en el segundo quintil del Quality of Living City Rank.

Los resultados de la posición de Ciudad de México en cada uno de estos listados se recogen en la Tabla 1, en la que se expresan también los resultados de las otras dos grandes metrópolis latinoamericanas, Sao Paulo y Buenos Aires.

La disimetría en la posición de Ciudad de México dentro de las listas en las que prevalece el comportamiento económico y la que ocupa en otras donde se consideran indicadores de carácter medioambiental, calidad de vida e innovación, se aprecia claramente cuando se desagregan los listados según sus variables, agrupadas por dimensiones de indicadores. Para resaltar esta circunstancia seleccionamos los resultados del Global Power City Index, compuesto por seis dimensiones, para un total de 70 indicadores que se expresan en la Figura 3, en que se comparan varias ciudades que se sitúan en posiciones cercanas a Ciudad de México en este ranquin.

Aunque se podría objetar que este listado contempla un número muy reducido de localizaciones (solamente 44), en su mayoría situadas en países desarrollados, y que las ciudades de Latinoamérica y África ocupan lógicamente peores posiciones,

Tabla 1. Puesto que ocupan las tres principales ciudades latinoamericanas en los ránquines principales y quintiles a los que se adscriben.

	GaWc	EPI	GCI	GCC	GFC	CoO	GPC	WLC	QLC
Año	2018	2014	2017	2013	2018	2016	2018	2015	2019
Sao Paulo	15	284	31	36	66	25	40	95	119
Posición (quintil)	(1)	(5)	(2)	(3)	(3)	(4)	(5)	(4)	(3)
Cd. De México	19	147	34	72	61	23	39	106	129
Posición (quintil)	(1)	(3)	(2)	(3)	(3)	(4)	(5)	(4)	(3)
Buenos Aires	28	286	26	67	90	nd	38	62	91
Posición (quintil)	(1)	(5)	(2)	(3)	(4)		(5)	(3)	(3)
Total ciudades	434	300	128	120	102	30	44	140	231
Enfoque de los índices	Desempeño económico		Multidimensional con predominio de la economía (coyuntura, competitividad económica, social y medioambiental)				Sostenibilidad ambiental y calidad de vida		

Fuente: elaboración propia. Elaboración de los autores a partir de los siguientes índices: GaWC: Globalization and World Cities, (GaWC, 2018). EPI: Economic Performance Index Ranking. (Brookings, 2014) GCI: Global Cities Index (ATKearny, 2017). GCC: Global City Competitiveness (The Economist Intelligence Unit, 2013) GFC: The Global Financial Centres Index (Z/Yen Partners, 2018). CoO: Cities of Opportunities, (PwC, 2016). GPC: Global Power City Index (The Mori Memorial Foundation, 2018). WLC: World Liveable Cities (The Economist Intelligence Unit, 2015) QLC: Quality of Living City Ranking, (Mercer, 2019).

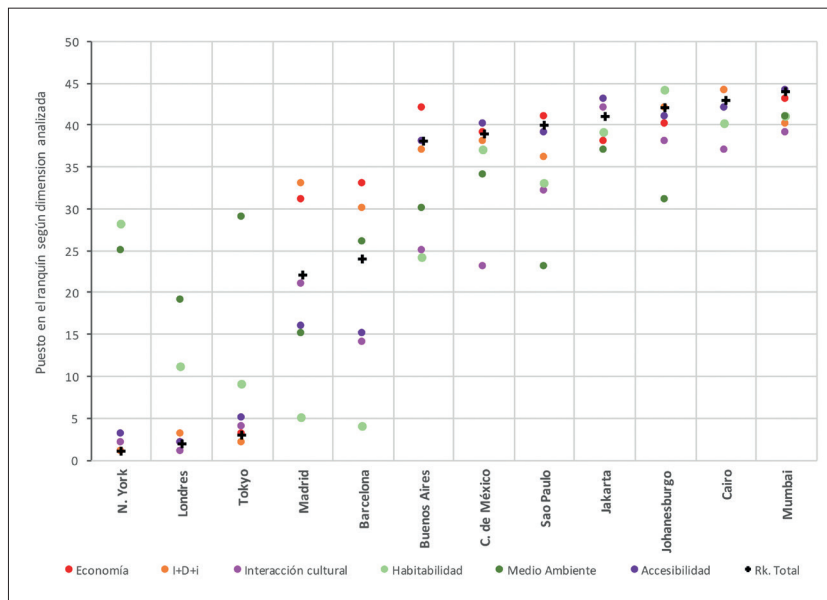


Figura 3. Global Power City Index. Puestos de las ciudades seleccionadas en diferentes dimensiones. Fuente: elaboración propia con datos de Global Power City Index (2018) y The Mori Memorial Foundation. Nota: tres primeras ciudades del ránquin global (Nueva York, Londres y Tokio), ciudades europeas (Madrid y Barcelona), ciudades latinoamericanas incluidas y otras cercanas a éstas en la jerarquía propuesta.

lo que interesa aquí no es tanto valorar el orden final en cuanto a la comparación intrínseca de las dimensiones. Ello permite observar que las ciudades que destacan por su desempeño económico (Nueva York, Londres, Tokio) tienen indicadores deficientes en medio ambiente y habitabilidad. Otras ciudades con rango intermedio, como Madrid y Barcelona, muestran una importante disimilitud entre las seis dimensiones consideradas, y son los aspectos de habitabilidad los que mejor las posicionan.

En el caso concreto de Ciudad de México, se observan también diferencias importantes en las dimensiones analizadas. La ciudad está penalizada en las dimensiones de accesibilidad (conectividad internacional, congestión viaria, insuficiente infraestructura, etcétera) y condiciones medioambientales (espacios verdes, calidad del aire), algo que es de sobra conocido, y que a pesar de grandes esfuerzos, no se ha logrado solucionar. Ciudad de México se sitúa, sin embargo, en puestos intermedios en lo que se refiere a la dimensión cultural, en un nivel similar al de Madrid, Osaka o Milán y por encima de Buenos Aires y Sao Paulo. Esta dimensión está formada por 16 indicadores, entre los que se encuentra el número de eventos culturales celebrados a escala mundial, el ambiente para la creatividad,

el número de teatros y salas de conciertos, el número de museos, la atracción de las actividades de compras y también de la oferta gastronómica, las ferias, las convenciones internacionales y la oferta hotelera. He aquí, desde nuestro punto de vista, uno de los hechos diferenciales que caracteriza a Ciudad de México en el tablero de competitividad mundial e incluso en el escenario latinoamericano, y en el que deberían ahondar los responsables de la ciudad para extraer utilidades.

APRECIACIONES ACERCA DEL POSICIONAMIENTO INTERNACIONAL DE CIUDAD DE MÉXICO QUE SE DESPRENDEN DEL ANÁLISIS DE SU CONECTIVIDAD AÉREA

Con algo más de 44 millones de pasajeros, el aeropuerto de Ciudad de México ocupó en 2017 el puesto 38 del ránquin mundial de aeropuertos con mayor tráfico del mundo, según la información provisional del Airports Council International (2019). Este dato reporta un posicionamiento rezagado en esta lista, en comparación con el movimiento de pasajeros de los aeropuertos de ciudades con dimensiones demográficas equivalentes y de

otras ciudades mundiales de su mismo rango en el GaWC.

Es bien sabido que el tráfico de los aeropuertos no suele ser una variable que se correlacione directamente con la población de sus ciudades. Intervienen en esta disimetría, entre otros factores, el área de influencia de los aeropuertos, el poder adquisitivo de la población, la diversidad y el alcance de las funciones urbanas, y la centralidad en las redes de transporte aéreo. Ciudad de México no está bien posicionada en casi ninguna de estas variables.

El aeropuerto Benito Juárez capitalino ostenta de forma indiscutible la primacía del sistema de relaciones aéreas de México, tanto en volumen de pasajeros como en conectividad. A pesar de la creciente diversificación regional del sistema aéreo mexicano, este aeropuerto sigue conservando una situación central privilegiada en el país, lo que potencia tanto su tráfico como su conectividad; sin embargo, México es un lugar de moderado poder adquisitivo donde el acceso al transporte aéreo resulta, en consecuencia, limitado. Este es un factor sencillo que explica en parte el rezago de Ciudad de México en el ranquin internacional con respecto a muchas ciudades de Estados Unidos, Canadá o Europa que están en su mismo rango de ciudad mundial o incluso por debajo de él.

El sucinto análisis que realizamos para este trabajo acerca de la conectividad aérea de Ciudad de México² corrobora, por su parte, su integración modesta en el sistema mundial de ciudades rectoras.

El coeficiente de conexión internacional (CC) de Ciudad de México se ha incrementado considerablemente desde 1970, pero no expresa durante este siglo el dinamismo que se podría esperar de una ciudad de rango mundial. Respecto al *top* 10 de la lista del GaWC, Ciudad de México tenía en

1970 conexión directa con Nueva York y en los noventa también con Londres y París, lo que le proporcionaba un CC de 33.33% en este rango, valor que permanece inalterado en 2015. Respecto al *top* 33 que define el segundo rango de ciudades dominantes del GaWC y en el que, recordemos, ya se integra la propia Ciudad de México, el CC de esta ciudad se ha incrementado de 15.62% en 1970 a 34.37% en 2008, y permanece inalterado desde entonces, evidenciando un grado de interrelación moderado y estabilizado. Otro tanto ocurre en las relaciones con el *top* 55 (tres escalones superiores), donde el CC de Ciudad de México sube de 14.81% en 1970 a 35.18% en 2008, estancándose también en ese momento (Tabla 2).

Comparativamente, se puede señalar, por otro lado, que Ciudad de México tenía en 2015 unos coeficientes de conexión inferiores a los de Sao Paulo pero bastante superiores a los de Buenos Aires, las otras ciudades latinoamericanas que comparten con ella rango en el GaWC (Tabla 3).

Es difícil de todas formas establecer conclusiones finales (ni siquiera duraderas) acerca de relaciones de interdependencia a partir de esta información, debido a la extraordinaria mutabilidad de las relaciones aéreas. En 2016, por ejemplo, un año después del cierre de la información disponible para este trabajo acerca de accesibilidad aérea, el panorama mundial se ha visto agitado por la aparición de una nueva generación de aeronaves de largo alcance.³ De igual forma, y respaldando nuestra hipótesis de trabajo, las empresas de transporte aéreo hacen eco de la debilidad de las relaciones con el mercado mexicano y entre 2016 y 2019 se han abierto enlaces (no siempre consolidados) entre ciudades asiáticas (Tokio, Beijing, Shanghái, Guangzhou) y Ciudad de México, algunas de ellas sin escalas, al menos temporalmente.⁴

² Para este análisis se utilizaron las Guías ABC para los años 1970 y 1991 (Thos Skiner and Co: ABC World Airways Guide, Londres), y para 2008 y 2015, las bases de datos de Comber International Guides-OAG. Para el concepto de coeficiente de conectividad véase Córdoba y Gago (2010). A modo indicativo, un CC de 25% indica que la ciudad considerada tiene conexión con la cuarta parte de las ciudades posibles; un CC de 33.33%, con la tercera parte, y así sucesivamente.

³ Actualmente los dos grandes fabricantes mundiales de aeronaves compiten en el mercado de aviones de muy largo alcance, como el A350-900 y el B787-9. Sus principales clientes son las empresas que pugnan por situar a sus ciudades en los ránquines mundiales o por confirmar a las que ya lo están (Emirates, Singapore Airlines, Cathay Pacific, Qantas, etcétera).

⁴ La consolidación de rutas aéreas de difícil rentabilidad es un proceso lento y cambiante en la búsqueda de coeficientes

Tabla 2. Conectividad de Ciudad de México con las ciudades de los tres rangos superiores de la jerarquía propuesta por el GaWC.

	1970		1991		2008		2015	
	Ciudades	CC(%)	Ciudades	CC(%)	Ciudades	CC(%)	Ciudades	CC(%)
Top10 (solo ciudades Alpha++)	1	10,00	3	33,33	3	33,33	3	33,33
Top 33 (incluye ciudades Alpha+)	5	15,62	9	28,12	11	34,37	11	34,37
Top 55 (incluye ciudades Alpha)	8	14,81	15	27,77	19	35,18	18	35,18

Fuente: elaboración propia con datos de GaWC para el rango de ciudades y Guías ABC para la conectividad en 1970 y 1991, así como OAG para 2008 y 2015.

Tabla 3. Conectividad comparativa de Ciudad de México con las otras ciudades latinoamericanas de los tres rangos superiores de la jerarquía propuesta por el GaWC en 2015.

	Ciudad de México		Sao Paulo		Buenos Aires	
	Ciudades	CC(%)	Ciudades	CC(%)	Ciudades	CC(%)
Top 10 (solo ciudades Alpha++)	3	33,33	4	40,00	3	33,33
Top 33 (incluye ciudades Alpha+)	11	34,37	14	43,75	8	25,00
Top 55 (incluye ciudades Alpha-)	19	35,18	23	42,59	14	25,92

Fuente: GaWC para el rango de ciudades. Guías ABC para conectividad de 1970 y 1991, OAG para 2008 y 2015. Véase texto.

Asimismo, conviene señalar en este punto que la excentricidad geográfica en el planeta es aún hoy día un tremendo hándicap para que las ciudades se integren en el sistema mundial de relaciones globales. En este contexto, Ciudad de México, debido a su ubicación geográfica, tiene un posicionamiento débil del que se infiere una situación desventajosa equiparable a la de otras grandes ciudades como

Singapur y especialmente las ciudades del hemisferio sur.

Ciudad de México no ha sido, por ejemplo, una escala muy competitiva en las conexiones entre ciudades de Norteamérica y Europa, y centro y sur del continente americano, una función que le han usurpado tradicionalmente Miami y Panamá, en situaciones mucho más “centrales”. Tampoco ha sido una escala sólida en las relaciones con el Pacífico y el extremo Oriente para las que queda, además, en el área de sombra de importantes nodos consagrados como Vancouver, San Francisco y, sobre todo, Los Ángeles.

Por su parte, los vuelos de largo recorrido sin escala requieren de aeronaves especiales y de coeficientes de ocupación elevados que les proporcio-

de ocupación rentables. Este ha sido el caso de las relaciones de Ciudad de México con Asia. En 2019 Aeroméxico vuela directo entre Ciudad de México y Tokio (ruta que opera también ANA), y a Shanghái con escala en Tijuana; Hainan vuela entre Ciudad de México, Beijing y Guangzhou con escala en Tijuana y China Southern vuela a Guangzhou con escala en Vancouver. Aeroméxico también vuela sin escalas entre Monterrey y Seúl.

nen una rentabilidad adecuada. Estos coeficientes solamente se sostienen gracias a profesionales que viajan en clases superiores, pagando elevadas tarifas a cargo de las empresas y, por lo tanto, a merced de relaciones que se dan entre pares de ciudades cuya conexión está asegurada por interacciones económicas bastante sólidas.

Hay aún otros dos hechos que queremos destacar a partir de la información que nos proporciona la conectividad internacional de Ciudad de México; ambos conciernen a las relaciones de ésta con otras ciudades que están por debajo de ella en su rango en el escalafón mundial. En primer lugar, se puede señalar la estabilidad del sistema de relaciones con el resto de las ciudades de Latinoamérica, tanto en número como en jerarquía. Ciudad de México está conectada directamente con las ciudades capitales de muchos países pero tiene pocas conexiones con otras importantes de los respectivos sistemas urbanos (San Pedro Sula, Medellín y Río de Janeiro).⁵ Este hecho nos habla de relaciones entre pares de ciudades funcionalmente equivalentes (aunque no del mismo rango, obviamente) o primadas, y no de relaciones que pudieran expresar una subordinación directa de ciudades secundarias de otros sistemas urbanos a Ciudad de México, condición que sin duda reforzaría el rango de ciudad mundial de ésta última.

En segundo lugar, queremos destacar también el dinamismo de la conectividad de Ciudad de México con sus vecinos del norte. En 1970, además de las 7 ciudades de Estados Unidos y Canadá integradas en el rango *alpha* del GaWC, otras 7 ciudades tenían vuelos directos con ella; en 2015 estas últimas son ya 15, que se elevan a 24 si contabilizamos los vuelos directos pero con escala. En definitiva, en 2015 Ciudad de México tenía vuelos directos a 33 ciudades de Estados Unidos y Canadá. En esta misma fecha, Sao Paulo estaba conectada con 12 ciudades de ambos países y Buenos Aires sólo con 5.

La temprana estabilidad en el sistema de relaciones desde Benito Juárez hacia las ciudades centroamericanas y la creciente diversificación

de sus relaciones con ciudades norteamericanas nos podrían inducir a pensar en una creciente preeminencia de Ciudad de México en su marco macrorregional, en franca competencia con Miami, algo que parece indiscutible al menos en su papel como nodo central de conexión.

Con todo, es difícil también establecer conclusiones acerca de relaciones de dependencia a partir de esta información. Parece obvio que muchos de estos flujos secundarios se deben a factores que nada tendrían que ver con las grandes finanzas internacionales, aunque no por ello dejan de señalar intercambios fluidos de personas entre las ciudades, no importa si son de empresarios, turistas, estudiantes, migrantes, familias que van de visita o emigrantes (trabajadores y jubilados) que vuelven temporalmente a sus patrias como turistas. Sin duda hay de todo, incluso muchos emigrantes (mexicanos, canadienses y estadounidenses) que ya tienen negocios o intereses en ambos lados de la frontera y que son protagonistas de procesos de internacionalización, menos llamativos que los de las empresas multinacionales, pero que sin duda son muy importantes en sus esferas locales y regionales de actuación. Sea cual sea este tipo de relación, representa una forma de integración entre ciudades, la cual es responsable de la construcción de las redes (“de base”) que estructuran la gran ciudad global. Este es un fenómeno acerca del que ya hemos llamado la atención en otro trabajo, señalando, además, que los estudios globales no se explican a menudo sin su correspondiente investigación antropológica en las microescalas (Córdoba y Gago, 2012). Se trata de un fenómeno que también ha sido observado, o al menos intuido, por otros investigadores en el caso de Ciudad de México (Hiernaux-Nicolás, 1999; Parnreiter, 2002).

CONCLUSIONES Y ALGUNAS REFLEXIONES PARA LA DISCUSIÓN

La verosímil existencia de una red de ciudades que rigen el sistema económico mundial ha atraído el interés de la investigación académica desde que se propuso el concepto ciudad mundial hace ya más de dos décadas. Después se han dado a conocer

⁵ Desde mayo de 2019 Aeroméxico vuela también directo a Guayaquil.

numerosas listas elaboradas por instituciones públicas y, sobre todo, privadas, que presentan ránquines de ciudades que atienden diferentes parámetros.

Paralelamente, y haciendo eco de las nuevas dimensiones del urbanismo contemporáneo, el mundo científico se ha enriquecido con una gran variedad de vocablos que necesitarían un debate conceptual para aclarar su significado. En el plano metodológico, por su parte, el análisis regional renovado que se propugna desde la geografía es una herramienta de interés para el reconocimiento de las redes de ciudades que, aun careciendo de contigüidad territorial, conforman el gran armazón urbano en que se incuban los procesos globales y, en todo caso, donde se concentra cada vez mayor cantidad de población.

Según Naciones Unidas, Ciudad de México, con más de 20 millones de habitantes, es una de las cinco metápolis mundiales, categoría estadística que comparte con Tokio, Delhi, Shanghái y Sao Paulo. En este trabajo hemos preferido, sin embargo, reservar el término “metápolis” para el concepto original propuesto por Ascher (1995), quien lo identificó con un espacio de movilidad formado por redes múltiples, nacionales e internacionales, físicas y virtuales, que a veces conecta las ciudades con territorios lejanos de forma mucho más intensa y eficiente que con sus entornos inmediatos. En este sentido consideramos más adecuado seguir aplicando al aglomerado urbano de Ciudad de México, la llamada ZMVM, el concepto de macrociudad y/o el de ciudad región, englobados en una megalópolis en proceso de formación, tal y como han reconocido otros autores.

Según los estudios analizados en este trabajo, Ciudad de México ocupa un lugar ambiguo en los ránquines más importantes de ciudades globales. El listado del GaWC, de indiscutible reconocimiento académico, sitúa a Ciudad de México en un segundo escalón de ciudades rectoras (ciudades *alpha*) a un nivel equiparable al de Los Ángeles, Chicago, Miami, Moscú o Madrid. Estos listados, sin embargo, no tienen la aceptación y difusión que serían deseables en el mundo político y empresarial, en el que se deciden las medidas que dirigen la economía y las finanzas mundiales. En cambio, en los estudios

elaborados por consultoras privadas, Ciudad de México y las ciudades latinoamericanas ocupan lugares rezagados en los principales indicadores de competitividad internacional. Estas posiciones deficientes son consecuencia normalmente de un insuficiente nivel en indicadores relacionados con calidad de vida, calidad medioambiental, así como accesibilidad y disponibilidad de infraestructuras y tecnologías de punta.

En el ámbito de la conectividad aérea, otra variable analizada para evaluar el posicionamiento internacional de Ciudad de México, hemos detectado también una situación desventajosa, sobre todo en relación con Sao Paulo, la otra gran ciudad latinoamericana de rango comparable. Ciudad de México ofrece una conectividad moderada con las ciudades de los órdenes superiores o similares del ranquin del GaWC, y aunque esta carencia empieza a corregirse con la muy reciente apertura de líneas directas con ciudades asiáticas, es aún deficiente en las conexiones con África y el próximo Oriente. La conectividad internacional de Ciudad de México está muy polarizada por las relaciones con sus dos vecinos del norte, pero queremos ver en ello no una simple dependencia, sino también la materialización de flujos consolidados de relaciones que evidenciarían y reforzarían su papel en su contexto macrorregional, e incluso, un atisbo de centralidad potencial en las relaciones de Estados Unidos y Canadá con toda América Central.

Finalmente, nos ha llamado la atención que la evaluación de Ciudad de México es mejor en indicadores que tienen que ver con sus condiciones favorables para la creatividad y la socialización, aspectos de extraordinario valor en un mundo que actualmente se rige cada vez más por patrones de homogeneidad e individualismo. Pensamos que este aspecto podría ser una baza importante a utilizar por las autoridades competentes no sólo para potenciar su singularidad en el escenario de competencia internacional entre ciudades, sino también como elemento de desarrollo endógeno. Este enfoque se alía con los que ponen énfasis en una comprensión más profunda de la diversidad de experiencias urbanas en la economía global, más allá de los que se centran en presupuestos o categorías que clasifican y categorizan las ciudades

en grupos atendiendo a atributos parciales (King, 1995; Robinson, 2002).

Esta última idea enlazaría asimismo con algunas propuestas que enfatizan el papel de las ciudades como territorios de innovación, creatividad y desarrollo de actividades culturales y de ocio-consumo (Currid 2006), creando, con ello, toda una narrativa para residentes y turistas, que favorecen el llamado “consumo” de ciudad (Mansvelt, 2008). Este fenómeno, que no siempre acontece de forma espontánea, es objeto de interés creciente por parte de las autoridades regionales y locales con perspectivas económicas y también como instrumento destacado de competitividad y atracción (Mihye, 2010).

Pensamos, y con ello nos gustaría abrir una nueva vía de discusión, que Ciudad de México podría ser un excepcional ejemplo de estos fenómenos por medio de su deriva reciente en ámbitos tanto del ocio y el consumo como de los negocios. Se trata de acciones urbanas ya conocidas (Olivera y Delgadillo, 2014; Villegas, 2015, 9 de septiembre; Aguayo, 2016) que conciernen a la movilidad, la vivienda, el comercio o el mercado de oficinas (Metrobús, Nuevo Polanco, con el Museo Soumaya, Santa Fe, rascacielos como la Torre Mayor, la Torre BBVA-Bancomer, la Torre Reforma e incluso el contestado proyecto del nuevo aeropuerto). Pero creemos que se trata también de la recuperación de la ciudad para sus propios habitantes (y, por extensión, para el turismo experiencial) en los barrios “*top-cool*” de la ciudad (Condesa, Roma, Juárez, San Rafael).

Aparte de estos fenómenos, algunos de los cuales son proyección tangible de la globalización en medios urbanos (emprendimiento, financiación, *globaltrends*), nos atrevemos a decir que Ciudad de México alberga un capital cultural (material e inmaterial) difícilmente cuantificable, que se manifiesta en la vida cotidiana de sus habitantes, algo que se ha convertido en un reclamo fundamental para el turismo (Maitland, 2010), pero que trasciende esta dimensión para jugar un papel decisivo en los procesos de creación e innovación que dinamizan hoy día social y económicamente los territorios (OCDE, 2014). En este sentido estamos lejos de quienes sostienen que la globalización en esta ciudad se restringe a las

antiguas delegaciones del centro dejando de lado sus tremendas barriadas de clases medias y, sobre todo, los *slums*. Para nosotros, el cosmopolitismo de Ciudad de México concierne no sólo a sus barrios y clases privilegiadas, sino también a las que con su esfuerzo diario permiten que aquéllas estén en el lugar que ocupan. La gran singularidad de esta ciudad reside, desde nuestro punto de vista, no en valores estadísticos, sino en las dimensiones de su hibridismo cultural y en la magia que envuelve sus propias contradicciones.

AGRADECIMIENTOS

Este artículo forma parte de los resultados del proyecto: “Ciudades para el turismo: cambios y permanencias en contextos de crisis y de competitividad global (CITYTUR, CSO2016-75722), financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (España).

Queremos expresar nuestro agradecimiento más sincero a la Dra. Atlántida Coll y al Dr. Luis Hurtado que nos enseñaron a comprender y a querer a la Ciudad de México en todas sus contradicciones.

REFERENCIAS

- Acosta, M. M. y Gutiérrez, P. J. (2017). El desarrollo de la ciudad-región centro de México: eslabón perdido entre las normas federales y los planes locales. *Revista Aranzadi de Derecho Ambiental*, 37, 195-215.
- Aguayo, A. (2016). Nuevo Polanco: renovación urbana, segregación y gentrificación en la Ciudad de México. *Revista de ciencias sociales y humanidades*, 37(80), 101-123.
- Aguilar, A. G. (2002). Las mega-ciudades y las periferias expandidas. Ampliando el concepto en Ciudad de México. *EURE*, 28(85), 121-149.
- Aguilar, A. G. (Coord.) (2004). *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países*. México: UNAM.
- Aguilar, A. G. (2011). Diferenciación sociodemográfica del espacio urbano de la Ciudad de México. *EURE*, 37(110), 5-30.
- Aguilar, A. G. y Rodríguez, F. (1995). The Dispersal of Urban Growth in Mexico, 1979-1990. *Regional Development Studies* (vol. 1). Nagoya: United Nations Centre for Regional Development.
- Aguilar A. G. y Vázquez, M. I. (2000). Crecimiento urbano y especialización económica en México. Una

- caracterización regional de las funciones dominantes. *Investigaciones Geográficas*, 42, 87-108.
- Aguilar, A. G. y Ward, C. B. (2003). Globalization, Regional Development, and Mega-City Expansion in Latin America: Analyzing Mexico City's Peri-Urban Hinterland. *Cities*, 20(1), 3-21.
- Airports Council International (2019). *Annual World Airport Traffic Dataset*. Montreal.
- Amin, A. y Thrift, N. (2007). Cultural-Economy and Cities. *Progress in Human Geography*, 31(2), 143-161. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.1177/0309132507075361>
- Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. París: Editions Odile Jacob.
- AT Kearny (2017). *Global Cities Report*. Disponible en: <https://www.atkearney.com/global-cities/2017>.
- Boisier, S. (2006). Algunas reflexiones para aproximarse al concepto de ciudad-región. *Estudios sociales*, 14(28), 163-190.
- Brenner, N., Peck, J. y Theodore, N. (2010). Variegated Neoliberalization: Geographies, Modalities, Pathways. *Global networks* 10(2), 182-222. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.1111/j.1471-0374.2009.00277.x>
- Brookings (2015). Economic Performance Index, In *Global Metromonitor 2014, An uncertain recovery*. Washington DC: Brookings Institution. Disponible en https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2015/01/bmpp_gmm_final.pdf
- Carrillo, J. L. (2004). Ciudad de México: una megalópolis emergente. *Red de Cuadernos de Investigación Urbanística*. Madrid: Instituto Juan de Herrera-ETSA-DUYOT.
- Castells, M. (1989). *The Informational City*. Oxford: Blackwell.
- Champion, T. (2001). Urbanization, Suburbanization, Counterurbanization and Reurbanization. En Paddison (Ed.), *Handbook of Urban Studies* (pp. 143-161). Londres: Sage.
- CNN-Expansión (2019). *Ranking 2018: Las empresas más importantes de México*. Recuperado de <https://expansion.mx/empresas/2018/08/03/ranking-2018-las-empresas-mas-importantes-de-mexico> el 22 de mayo de 2019.
- Cohen, R. J. (1981). The New International Division of Labour, Multinational Corporations and Urban Hierarchy. *Urbanisation and Urban Planning in Capitalist Society*, 287-315.
- Coll, A. y Córdoba, J. (2006). La globalización y el sector servicios en México. *Investigaciones geográficas. Boletín del Instituto de Geografía*, 61, 114-131.
- Corboz, A. (1994). Apprendre à décoder la nébuleuse urbaine. *Cahier de l'Institut pour l'Art et la Ville*, 8, 6-10.
- Córdoba, J. y Gago, C. (2010). Latin American Cities and Globalisation: Change and Permanency in the Context of Development Expectations. *Urban Studies*, 47(9), 2003-2021.
- Córdoba, J. y Gago, C. (2012). Globalización, movilidad y análisis de conectividad aérea: una herramienta para la práctica interdisciplinar. *Revista de antropología social*, (21), 117-146. Recuperado de http://dx.doi.org/10.5209/rev_RASO.2012.v21.40052
- Córdoba, J., Gago, C. y Serrano, M. (2007). Transporte aéreo y espacialidad diferencial. En S. Gutiérrez y J. J. Sanz (Eds.), *Homenaje al profesor J. M. Casas Torres* (pp. 45-64). Madrid: UCM.
- Cuervo, L. (2003). *Pensar en el territorio: Los conceptos de ciudad-global y región en sus orígenes y evolución*. Santiago de Chile: Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social.
- Currid, E. (2006). New York as a Global Creative Hub. *Economic Development Quarterly*, 20(4), 330-350. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.1177/0891242406292708>
- Delgado, J. (1996). La formación de la ciudad-región en la Ciudad de México y la aglomeración de París. *Secuencia*, 36, 89-119.
- Delgado, J. (1998). *Ciudad-región y transporte en el México central. Un largo camino de rupturas y continuidades*. México: UNAM-Plaza y Valdés-PUAC.
- Derudder, B. (2006). On Conceptual Confusion in Empirical Analyses of a Transnational Urban Network". *Urban Studies*, 43(11), 2027-2046. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.1080/00420980600897842>
- Dollfus, O. (1990). Le système Monde. *L'Information Géographique*, 54, 45-52.
- Forbes 2000 (2019). GLOBAL 2000. The World's Largest Public Companies. Última versión: 15-05-2019. Forbes. Disponible en <https://www.forbes.com/global2000/>
- Friedmann, J. (1986). The World City Hypothesis. *Development and Change*, 17, 69-83. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.1111/j.1467-7660.1986.tb00231.x>
- Gago, C., Córdoba, J. y Díez, R. (2017). Los listados de ciudades globales. Desde la práctica investigadora a su utilización como argumento en la planificación urbana neoliberal. *Revista internacional de sociología* 75(1), e054. DOI: <http://dx.doi.org/10.3989/ris.2017.75.1.15.11>
- Garza, G. (Comp.) (1987). *Atlas de la Ciudad de México*. México: Departamento del Distrito Federal-El Colegio de México.
- Garza, G. (1998). El futuro de la Ciudad de México, megalópolis emergente. En *Atlas de la Ciudad de México*. México: El Colegio de México.

- Garza, G. (Ed.). (2000). *La Ciudad de México en el fin del segundo milenio*. México: El Colegio de México-Gobierno del Distrito Federal.
- GaWC (2018). *The world according to GaWC, (2018, 2012, 2010, 2008, 2004, 2000)*. Loughborough University. Disponible en <https://www.lboro.ac.uk/gawc/world2018.html>
- Geddes, P. (1915). *Cities in Evolution*. Londres: Williams and Norgate.
- GIDZM (2012). *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010*. México: Sedesol-Conapo-Inegi.
- Gottman, J. (1961). *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*. Cambridge: MIT Press.
- Hall, P. (1966). *The World Cities*. Londres: World University Library.
- Hiernaux-Nicolás, D. (1999). Los frutos de la globalización: expansión y reestructuración metropolitana de la ciudad de México. *EURE* 25(76), 1-15. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71611999007600003>
- Jonhson, R. J. (1994). World Cities in a World System. *International Journal of Urban and Regional and Regional Research*, 18(1), 150-152.
- King, A. (1995). Re-Presenting World Cities: Cultural Theory/Social Practice. En P. Knox P. Taylor (Eds.), *World Cities in a World-System*. Londres: Routledge.
- Knox, P. L. y Taylor, P. J. (Eds.). (1995). *World Cities in a World-System*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Krieger, P. (2006). *Megalópolis: la modernización de la Ciudad de México en el siglo XX*. México: UNAM.
- Mahutga, M. C., Ma, X., Smith, D. A. y Timberlake, M. (2010). Economic Globalisation and the Structure of the World City System: the Case of Airline Passenger Data. *Urban Studies*, 47(9), 1925-1947.
- Maitland, R. (2010). Everyday Life as a Creative Experience in Cities. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*, 4(3), 176-185.
- Mansvelt, J. (2008). Geographies of Consumption. *Progress in Human Geography*, 32(1), 105-117.
- Mercer, (2019). Quality of Living City Ranking. Disponible en <https://mobilityexchange.mercer.com/Insights/quality-of-living-rankings>
- Mihye, C. (2010). Envisioning Seoul as a World City. *Asian Studies Review*, 34, 329-347. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.1080/10357823.2010.508101>
- OAG (2008 y 2015). *Flight schedules databases* (Bases de datos sobre conectividad aérea mundial. Acceso previo pago). OAG Aviation Worldwide Limited. Reino Unido: Bedfordshire.
- OCDE (2014). *Tourism and the Creative Economy, OECD Studies on Tourism*. París: OECD Publishing. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.1787/9789264207875->
- Olivera, P. y Delgadillo, V. (2014). Políticas empresariales en los procesos de gentrificación en la Ciudad de México. *Revista de Geografía Norte Grande*, (58), 111-133.
- Parnreiter, C. (1998). La Ciudad de México: ¿Una ciudad global? *Anuario de espacios urbanos* (5), 19-52.
- Parnreiter, C. (2002). Ciudad de México: el camino hacia una ciudad global. *EURE*, 85, 89-119.
- Parnreiter, C. (2011). Formación de la ciudad global, economía inmobiliaria y trasnacionalización de espacios urbanos. El caso de Ciudad de México. *EURE*, 37(111), 5-24
- Pradilla, E. (2005). Zona metropolitana del Valle de México: megaciudad sin proyecto. *Ciudades*, (9).
- PwC (PricewaterhouseCoopers, 2016). *Cities of Opportunity 7*. Disponible en <https://www.pwc.es/es/home/assets/cities-of-opportunity-7-report.pdf>
- Reed Travel Group (1970 y 1991). *ABC World Airways Guide*. Bedfordshire, Reino Unido. (Acceso restringido: Fondo documental Grupo UCM-940614).
- Robinson, J. (2002). Global and World Cities: A View from off the Map. *International Journal of Urban and Regional Research*, 26(3), 531-554.
- Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: University Press.
- Scott, A. (2006). Creative Cities: Conceptual Issues and P. Questions. *Journal of Urban Affairs*, 28(1), 1-17.
- Seduvi (Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda) (2003). *Programa general de desarrollo urbano del Distrito Federal*. México: Gobierno de la Ciudad de México.
- Smith, D. A. y Timberlake, M. (1993). World Cities: A Political Economy/Global Network Approach. *Research in Urban Sociology*, 3, 181-207.
- Smith, D. A. y Timberlake, M. (1995). Conceptualising and Mapping the Structure of the World System's City System. *Urban Studies*, 32, 287-302. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.1080/00420989550013086>
- Smith, D. A. y Timberlake, M. (2001). World City Networks and Hierarchies, 1977-1997: an Empirical Analysis of Global Air Travel Links. *American Behavioral Scientist*, 44(10), 1656-1678.
- Soja, E. W. (2001). *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Blackwell.
- Soja, E. W. (2005). Algunas consideraciones sobre el concepto de ciudades región globales. *Ekonomiaz*, (58), 44-75.
- Taylor, P. (2002). *Global Cities*. Londres: Routledge.
- The Economist Intelligence Unit (2013). *Hot spots. Benchmarking global city competitiveness*. The Economist Group. Disponible en https://smarcitiescouncil.com/system/tdf/public_resources/Competitive%20hotspots.pdf?file=1&type=node&id=364&force=

- The Economist Intelligence Unit (2015). *Global Liveability Ranking 2015* (World Liveable Cities). The Economist Group. Disponible en: https://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=Liveability2015
- The Mori Memorial Foundation (2018). *Global Power City Index, 2018*. Tokio. Disponible en: http://mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2018_summary.pdf
- UN-Habitat (2006). *State of the World's Cities 2006/7*. Nairobi: United Nations Human Settlement Programme.
- UN-Population (2018). *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision*. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. Recuperado de <https://population.un.org/wup/> el 22 de mayo de 2019.
- Villegas, P. (2015, 9 de septiembre). La mansión y el rascacielos. *The New York Times, America*. Recuperado de <https://www.nytimes.com/2015/09/09/universal/es/mexico-city-reforma-tower.html> el 3 de marzo de 2019.
- Ward, P. M. (1998). *Mexico City*. Nueva York: John Wiley and Sons.
- Z/Yen Partners, (2018). *The Global Financial Centres Index*. Londres: Z/Yen Partners y China Development Institute. Disponible en https://www.longfinance.net/media/documents/GFCI_25_Report.pdf