

Políticas de planeación urbana en la delimitación de lo metropolitano

El caso de la Zona Metropolitana de Toluca

Jaciel Montoya Arce

Dentro de nuestra tarea de definir qué se puede entender como metropolitano en la Cuenca de Toluca, es necesario revisar los criterios que en diversas etapas han marcado las políticas gubernamentales de desarrollo urbano y, a partir de ello, analizar cómo se ha ido construyendo tal concepto. En este sentido se podrán examinar los criterios que se han empleado para determinar las regiones y zonas urbanas que llegan a configurar situaciones de metropolización.

Desde el punto de vista de la política urbana lo metropolitano ha transitado por diversos momentos en el Estado de México. En él concurren las disposiciones legislativas federales, así como los procesos demográficos y económicos propios de la Entidad. Desde 1960 se pueden distinguir tres momentos: el primero que tiene como centro de

atención la realización de las obras públicas y el fraccionamiento del suelo, que se puede ubicar desde los años cuarenta; el segundo cuando irrumpe la noción de lo urbano asociado a la idea de asentamientos humanos, a partir de la década de 1970; y, el tercero, cuando se da el reconocimiento de la existencia de una nueva realidad, lo metropolitano a inicios de los ochentas; pero aún no se termina de entender este fenómeno y ya se está ante la presencia de otro denominado megalopolización.

Entre quienes han estudiado los procesos de conurbación, generalmente, la periodización que se han efectuado de la conformación de la zona metropolitana de la ciudad de Toluca, a tenido como base: la industrialización la cual se identifica en el establecimiento de industrias y la delimitación de zonas industriales, y la urbanización que se identifica en la creación de zonas habitacionales; en otros casos se realiza considerando los períodos sexenales de gobierno considerados como una unidad de acción en materia de política gubernamental de regulación de los usos del suelo. (Aranda,

Mtro. en Sociología y Coordinador del Centro de Investigación y Estudios Avanzados de la Población de la Universidad Autónoma del Estado de México.

1993; Aguilera y Corral 1993) En ambos casos la población no aparece como el núcleo central del análisis, sino como el resultado de procesos y acciones del gobierno que la determinan.

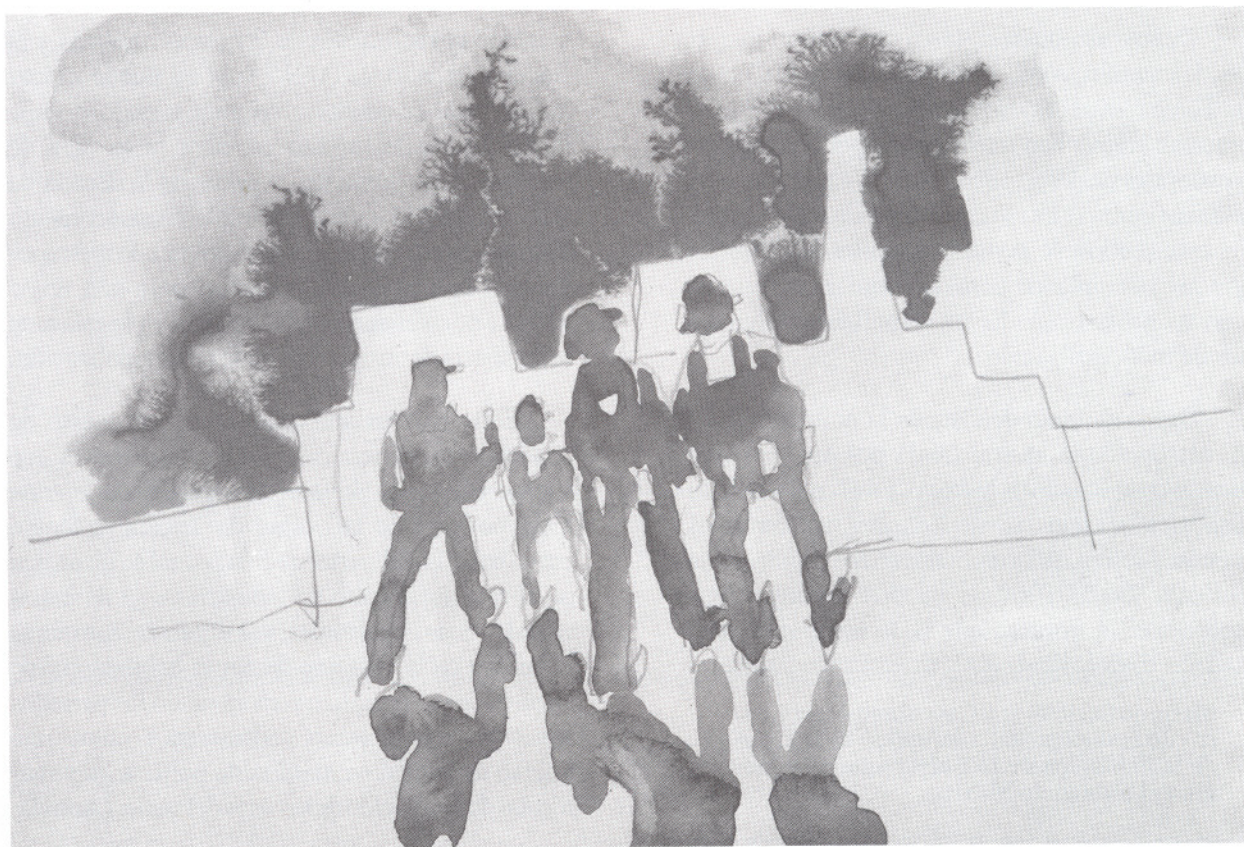
Los procesos de urbanización, y conurbación, tienen orígenes diversos, aunque plantean problemáticas comunes, entre ellas destacan: como un caso muy notable, sin duda, la metropolización en torno a la ciudad de México, que abarca ahora a 17 municipios del Estado (COESPO, 1992: 107) se asocia a la concentración industrial, comercial y de los poderes federales, así como de instituciones educativas, entre otros aspectos, lo cual la ha convertido en el centro de las migraciones.

Sin embargo, otras situaciones de conurbación dentro de la entidad también han sido detectadas entre los municipios de Ocuilán y Malinalco, entorno al santuario de Chalma; entre los municipios de Capulhuac, Jalatlaco, Ocoyoacac y Santiago Tianguistenco, integrados por una zona industrial común; en la zona turística que genera una dinámica de gran intercambio entre los municipios de

Ixtapan de la Sal y Tonalitico; y, de manera especial, en la zona metropolitana del valle de Toluca. Esta última, ya aceptada como parte de la lógica de megalopolización que la une en un sistema común con la región de la ciudad de México y su periferia.

A su vez, la zona metropolitana conformada alrededor de la ciudad de Toluca plantea peculiaridades específicas de integración que obstaculizan las tareas para precisar su delimitación y que, durante los primeros años de estudio, a partir de su surgimiento, ha propiciado contradicciones evidentes en su enfoque tanto a nivel de planeación como de legislación, pues las explicaciones respecto a su origen y desarrollo se asocian a la expansión de la industria y el comercio del Distrito Federal, o bien, sólo se reconoce el hecho y se abordan sus efectos sobre el uso del suelo urbano y la demanda de servicios.

Es evidente que los procesos que han conformado a las diferentes zonas urbanas de la entidad, responden a dinámicas poblacionales y socioeconómicas propias que, finalmente, se han



ido enlazando al proceso industrializador de la ciudad de México, en primera instancia, y al del corredor Toluca-Lerma, en un segundo momento, los cuales imponen sus peculiaridades a la configuración de las zonas metropolitanas, tanto de la ciudad de México como a la de Toluca.

Cabe señalar que al conceptualizar así a la zona metropolitana, ésta queda circunscrita -y es definida- por el predominio de una ciudad, de tal modo que el tipo de relaciones que se establecen dentro de la ciudad, y de esta con sus localidades vecinas, se llegan a explicar como un “efecto” de la expansión de la ciudad hacia los espacios físicos inmediatos y mediatos, expansión que se concibe como proceso de urbanización; la ventaja que ha mostrado este modo de explicación es que permite “manipular” lo urbano -lo metropolitano- según criterios político-administrativos; pero ceñir lo metropolitano al predominio y expansión de una ciudad hacia su periferia es ignorar los procesos sociales, económicos, políticos y culturales que han gestado la emergencia y desarrollo de tales fenómenos con sus dinámicas poblacionales específicas.

De ahí que la mera definición de un área física de estudio en esta región no baste para comprender y explicar la metropolización, a la vez que implica un debate académico que se ubica en el aspecto teórico y metodológico que posibilite su delimitación sin sujeciones a criterios político-administrativos que reduzcan lo metropolitano a la génesis y expansión de la ciudad a la que se arraigan -o hacen depender- los procesos de urbanización.

Cabe reconocer que el punto de partida para su delimitación física es el único sobre el cual, tanto planificadores como académicos, están de acuerdo: ubicar a Toluca como ciudad central de la metrópoli; empero se puede interrogar ¿qué ha hecho que en la comprensión y explicación de lo metropolitano se privilegie la delimitación física de un territorio con el predominio de una ciudad?

Desde una perspectiva histórica, la génesis metropolitana de la región adquirió sus perfiles a mediados de la década de los sesenta, con la creación del corredor industrial Toluca-Lerma; pero fue hasta la década de los años ochenta,

cuando por primera vez se aceptó su existencia en los ámbitos administrativos y se generaron, entonces, los primeros documentos legislativos para su planificación. El origen de la zona metropolitana de la ciudad de Toluca se detecta con la creación del corredor industrial Toluca-Lerma, a mediados de la década de los años sesenta. Para 1976, cuando publica “El desarrollo urbano de México”, Luis Unikel refiere la creación del corredor industrial entre ambos municipios, pero no especifica la existencia de la ZMT; tan sólo apunta una tendencia a su conformación tras la aparición del mencionado corredor industrial. Es hacia principios de la década de los ochenta que comienza a observarse la nueva metrópoli.

Tres planes de desarrollo estatal en una década

Desde la óptica de las políticas urbanas gubernamentales el reconocimiento de lo metropolitano tiene una historia que ha quedado documentada en los planes de desarrollo federal y estatal, así como en los respectivos planes de desarrollo urbano. En esta comprensión de lo metropolitano se encuentra presente siempre la actividad gubernamental como el eje en torno al cual giran las acciones hacia los fenómenos de urbanización.

Así, para entender el modo en que se establece la planeación urbana en la entidad, conviene tener presente las medidas adoptadas por el gobierno federal desde mediados de 1970, con la expedición de la Ley General de Asentamientos Humanos (1975) cuyo propósito era enfrentar los problemas de las ciudades por parte del Estado.

Puesto que la elaboración de los planes de desarrollo urbano estatal responden a la puesta en práctica de la política de planeación urbana federal, donde ésta era entendida como “el agrupamiento humano en las ciudades y su desarrollo” cuyo propósito es la búsqueda de “la integración total del individuo con su habitat (y) la satisfacción de las necesidades indispensables para que el individuo, manteniendo su libertad propia, la comparta con el grupo.” (Gallardo, 1976; 11)

Así, el desarrollo urbano se explica a partir del crecimiento de la población y de su concentración en las ciudades, lo que permite justificar el desajuste entre población y servicios públicos mediante la categoría de “sobrepoblación” y de la “atracción que ejercen las ciudades sobre los moradores rurales”, lo cual hace insuficientes los recursos que atienden la demanda de bienes y servicios públicos. (Gallardo, 1976: 17).

De este modo, la concepción y las acciones en materia de planeación urbana gubernamental toma como eje fundamental a la ciudad, para definir sus criterios de desarrollo urbano, pues considera que la ciudad establece relaciones de dependencia -y funcionales- con la región en que se ubica y su zona de influencia; las actividades funcionales de las ciudades se emplean para clasificarlas en grupos; sin embargo, se reconoce que el “crecimiento ciudadano... no es completamente previsible”, razón por la cual es preciso “zonificar los diversos usos del suelo dentro de la estructura urbana.” (Gallardo, 1976: 27).

Se advierte en este punto, que los criterios básicos para planear lo urbano se concretan en las “actividades funcionales” que se dividen en habitacionales, de trabajo, de recreación y circulación, lo cual permite una zonificación del suelo considerando: densidad de población, valor de la tierra, densidad de construcción, altura y calidad de las construcciones y protección urbana, elementos que, se consideraba, permiten planificar la dotación y conservación de servicios públicos, el crecimiento y distribución de las construcciones. (Gallardo, 1976: 33)

Sin embargo, cuando se realiza la agrupación de las ciudades se toman como base el número de habitantes, el tipo de servicios públicos que requieren y las actividades productivas que desarrollan. De acuerdo con ello las ciudades se clasificaron en: localidades de entre 10,000 a 100,000 habitantes que tienen problemas básicos en materia de servicios públicos; ciudades medianas (100,000 a 300,000 habitantes) que requieren complementar servicios públicos, planear su crecimiento, solucionar problemas viales, de vivienda e industrialización; ciudades importantes (300,000 a 500,000 habitantes) de las que no se caracteriza su proble-

mática; y ciudades mayores (más de 1,000,000 de habitantes) con problemas de crecimiento demográfico, invasión de tierras, dotación de servicios públicos, de vialidad, transporte, vivienda, industria y contaminación ambiental. De la clasificación que se hace de las ciudades se deduce el “desequilibrio regional... tanto en la distribución de la población como en las actividades socioeconómicas,” que afecta al “financiamiento y la dotación de servicios públicos”. (Gallardo, 1976: 37)

El desarrollo urbano, desde la perspectiva gubernamental, se explicaba -a mediados de la década de 1970- como resultado del “cambio de una economía agrícola a una industrial”, donde los centros industriales se constituían en “focos de atracción (de) los excedentes de población desocupada y subocupada del país” generando diversos fenómenos sociales, como el “precarismo”, la insuficiencia de consumo y servicios públicos; lo cual hacía imperativa “la diversificación y estabilización de la vida económica dentro del marco de un programa de desarrollo integral... en el que se incluyen las políticas que orienten y condicionen los desplazamientos de población” (Gallardo, 1976: 42)

Se puede decir que una de las deficiencias del planteamiento de la política de desarrollo urbano -en la década de 1970- es concebir como centro a las ciudades en relaciones de dependencia funcional con las regiones en que se inscriben configurando zonas de influencia y no tanto al tipo de actividades económicas y sociales que generan tal situación. La ciudad, implícitamente, se concibe como un polo dinamizador de su zona para transitar de lo rural a lo urbano, cuando en realidad llega a ocurrir lo contrario.

El modo en que se entiende la planeación urbana, los aspectos que la integran y quien es el que organiza y ordena los procesos urbanos, es lo que permite explicar, en los planes de desarrollo urbano sucesivos, el énfasis que se pone en las unidades político-administrativas como los elementos básicos de las regionalizaciones, zonificaciones y como ejecutoras de la planeación urbana.

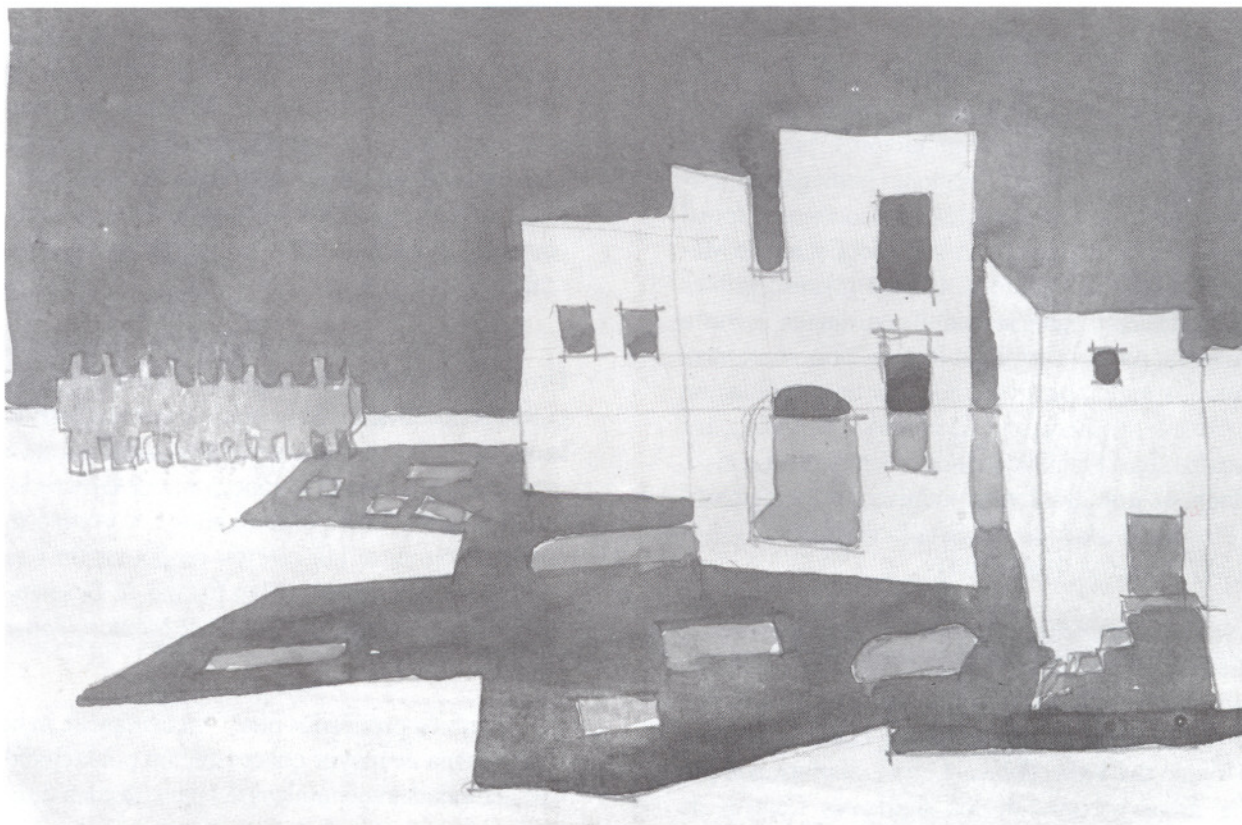
En la entidad la aprobación de la Ley de

Asentamientos Humanos tiene lugar hasta 1983. En ella se plantea como propósito: “fijar las disposiciones básicas para planear, ordenar y regular los asentamientos humanos, así como la fundación, conservación, mejoramiento y el crecimiento de los centros de población”; también se prevee la concurrencia de los municipios para tal efecto y para intervenir en la zonificación del territorio y en la determinación de los usos del suelo. (Aguilera y Corral, 1993; 80-81) Formalmente, a partir de esta Ley, se comienzan a establecer atribuciones a las instancias político-administrativas y se emiten las disposiciones en materia de planeación urbana estatal, regional y municipal.

Ya en el mismo año (1983) se expide el Plan Estatal de Desarrollo Urbano (reformado en 1986), que determina las zonas urbanas susceptibles de urbanización y los usos del suelo. También, a partir de dicho Plan se comienzan a expedir los planes municipales respectivos. Ahora bien, lo urbano, desde el punto de vista legal, se configura a partir de los usos del suelo, lo cual le permite al Estado tanto la organización de la población para fines

fiscales como para atender servicios públicos.

Ciertamente, la formulación del Plan de Desarrollo del Estado de México 1984-1987 constituye un hito histórico al establecer criterios de regionalización que aluden a lo metropolitano, donde se inserta a Toluca dentro de la Región Uno como la ciudad con “crecimiento poblacional más alto de la región” (Plan de Desarrollo del Estado de México 1984-1987 Tomo V, 1984: 164.) En esta primera regionalización que descubre la noción de metropolitano alrededor de la capital estatal, se incluyó a otros 23 municipios: Almoloya de Juárez, Almoloya del Río, Atizapán, Calimaya, Capulhuac, Chapultepec, Huixquilucan, Jalatlaco, Joquicingo, Lerma, Metepec, Mexicaltzingo, Ocoyoacac, Otzolotepec, San Antonio la Isla, San Mateo Atenco, Santa María Rayón, Santiago Tianguistenco, Temoaya, Tenango del Valle, Texcalyacac, Xonacatlán y Zinacantepec. Se aprecia que la región queda definida por el establecimiento de un centro, en este caso, la ciudad de Toluca, empero el predominio de la ciudad central se matiza al apelar a la homogeneidad de las otras





unidades político administrativas.

Así, se comprende por qué el criterio básico, que se empleó en dicho Plan para regionalizar fue de carácter político-administrativo, es decir, mediante la agregación de municipios, pues lo que pretendía era integrar “regiones homogéneas desde el punto de vista geográfico, económico, social y político” (Plan de Desarrollo del Estado de México 1984-1987 Tomo V, 1984: 162) susceptibles de una acción gubernamental coordinada. De esta manera, para el caso de la Región Uno, se expresa que los municipios coinciden en una “población creciente, demandante de bienes y servicios, los cuales son de fácil adquisición dentro de la región, dada su infraestructura industrial y comercial” (Plan de Desarrollo del Estado de México 1984-1987 Tomo V, 1984: 164).

La concepción de región es algo diferente en el Plan de Desarrollo Urbano del Estado de México, aprobado el 20 de diciembre de 1983, puesto que en él la Región Uno se define como: “Sistema Urbano del Valle Toluca-Lerma, conformado por las áreas urbanas de los siguientes Centros de

Población Estratégicos: Toluca, Lerma, Ocoyoacac, Tianguistenco, Capulhuac, Jalatlaco, Metepec, Tenango de Arista (Tenango del Valle), Zinacantepec, San Mateo Atenco, Mexicaltzingo, Almoloya de Juárez y Xonacatlán” (Plan Estatal de Desarrollo Urbano. Gobierno del Estado de México, Tomo VI, 1984: 119). Es decir, en este caso se agrupan trece municipios en total considerados como “un sistema”, lo cual supone un conjunto de funciones interdependientes donde no se alude al predominio de alguna de las unidades político-administrativas, sino que son tratadas como “centros de población estratégicos” que interactúan entre sí; por supuesto que esta denominación proviene de la política de planeación urbana nacional que pretendía crear ciudades medias que pudieran contener los flujos migratorios hacia la ciudad de México y a los centros urbanos de mayor concentración demográfica.

De gran interés resulta esclarecer la peculiaridad del municipio de Huixquilucan, al cual se sitúa en el Plan de Desarrollo Estatal de 1983 dentro de la Región Uno, pero no se le ubica entonces como parte del Sistema Urbano del Valle Toluca-Lerma. Este municipio fue “incluido en el Sistema Urbano del Valle Cuautitlán-Texcoco para efectos de planeación urbana” (Plan Estatal de Desarrollo Urbano”. Gobierno del Estado de México, Tomo VI, 1984: 119). La interrogante en este punto es: ¿por qué siendo el municipio de Huixquilucan un enlace entre las áreas metropolitanas de la ciudad de México y Toluca se le convierte en parte de un “sistema urbano” diferente”?

El mismo documento señala que “el Sistema Urbano del Valle Toluca-Lerma constituye la segunda concentración demográfica y productiva de la entidad... (su) proceso de urbanización muestra marcadas tendencias a la concentración en la capital del Estado y, en los últimos años, un proceso de conurbación entre los centros de población que conforman el Sistema” (Plan Estatal de Desarrollo Urbano. Gobierno del Estado de México, Tomo VI, 1984: 119).

También pronóstica que: “su cercanía con la zona urbana de mayor concentración poblacional y de actividades económicas del país (la zona de la

ciudad de México) condiciona su futuro crecimiento, y le otorga ventajas comparativas para el desarrollo de actividades industriales, de servicios y de abasto” (Plan Estatal de Desarrollo Urbano”. Gobierno del Estado de México, Tomo VI, 1984: 119).

Destaca la definición de la estructura urbana que se atribuye a dicho Sistema Urbano, compuesta por tres concentraciones de grupos de ciudades que interactúan junto con otras localidades que no constituyen agrupaciones. “Estas agrupaciones mantienen entre sí un nivel significativo de interacción, tanto económica como de prestación de servicios, lo cual conforma las características generales de funcionamiento de la estructura regional del Sistema Urbano” (Plan Estatal de Desarrollo Urbano. Gobierno del Estado de México, Tomo VI, 1984: 127).

“El primero de los tres grupos está constituido por las localidades de Zinacantepec, Toluca, Metepec y los pequeños poblados vecinos; en forma conjunta representan la máxima concentración tanto poblacional como de ocupación del suelo urbano.

“El segundo grupo de ciudades lo conforman las localidades de Lerma, Ocoyoacac y San Mateo Atenco, las cuales se ubican en el oriente del Valle de Lerma, a ambos lados del Paseo Tollocan.

“El tercer grupo está integrado por las localidades de Santiago Tianguistenco, Capulhuac, Atizapán de Santa Cruz, Almoloya del Río y Jalatlaco.

“El resto de los centros de población del Sistema no constituyen agrupaciones pues se encuentran dispersos en el Valle; sin embargo, dentro de éstos destacan: Almoloya de Juárez, Tenango de Arista, Xonacatlán y Mexicaltzingo” (Plan Estatal de Desarrollo Urbano. Gobierno del Estado de México, Tomo VI, 1984: 127).

En esta delimitación de la estructura urbana del Sistema se advierte que prevalece una tendencia a la agrupación en base a la cercanía de los municipios y el modo en que se ha ido ampliando la mancha urbana; pero con ello se deja de lado el análisis de las relaciones funcionales y el grado de

interdependencia entre las localidades, de ahí que al último grupo de poblaciones se les considere como “dispersas en el Valle” sin considerar los desplazamientos cotidianos de la población -de dichas localidades- hacia los otros grupos de ciudades.

La siguiente administración pública del Estado de México, aunque habría de fundamentarse en el documento precedente, haría una reclasificación urbana de los 121 municipios, definiendo tres tipos básicos: aquellos localizados dentro del Valle Cuautitlán-Texcoco; aquellos ubicados dentro del Valle Toluca-Lerma y aquellos que se encontraban fuera de ambos sistemas urbanos.

Dentro de tal lógica, aceptó la existencia de 13 municipios integrantes del Sistema Urbano del Valle Toluca-Lerma: Almoloya de Juárez, Capulhuac, Jalatlaco, Lerma, Metepec, Mexicaltzingo, Ocoyoacac, San Mateo Atenco, Tenango del Valle, Tianguistenco, Toluca, Xonacatlán y Zinacantepec.

En cambio, el siguiente documento de la serie, el Plan de Desarrollo del Estado de México 1987-1993, no aportaría mayores elementos sobre los criterios empleados para la delimitación formal de la zona (Elementos para el Diagnóstico del Desarrollo Estatal, 1987: 365.), conviene recordar que este Plan tuvo una escasa vida debido a que se produjo la renuncia del gobernador electo a escasos dos años de haber tomado posesión.

La administración gubernamental interina elaboró el Plan Estatal de Desarrollo 1990-1993. La razón de que éste y el Plan anterior consideren un lapso común planificación de cuatro años, corresponde al cambio de administración pública registrado a finales de 1989. En el que se establece un indicador de frecuencia sobre “Demandas y aspiraciones de la sociedad” (Plan Estatal de Desarrollo 1990-1993, 1990: 35), el cual establece una regionalización en seis grupos de municipios con problemáticas afines respecto a servicios públicos, no sobre cuestiones económicas o sociales.

El segundo de tales grupos correspondería a la zona metropolitana de Toluca, pues se le nombra “Grupo II: Municipios Metropolitanos Toluca-

Lerma” (Plan Estatal de Desarrollo 1990-1993, 1990: 39), aunque a lo largo de ese documento a la misma región se le denomina Valle Toluca-Lerma.

La única definición sobre la zona metropolitana de Toluca se lee en la página 4 de dicho Plan: “Otro ámbito de concentración importante lo constituyen los municipios del Valle Toluca-Lerma. Actualmente se estima que contiene más de 9.8% de la población estatal. Han crecido en base a la importante actividad industrial que se da en la zona. Estos municipios se constituyen como una alternativa de localización de la inversión industrial”. Cabe añadir que la presentación del documento firmada por el Ejecutivo estatal no se lee una sola línea que aluda el problema urbano, contrario a la tradición de los documentos anteriores que dedican capítulos completos a las cuestiones metropolitanas.

Sin embargo, en ningún momento se expone qué municipios integran los agrupamientos municipales o las zonas urbanas.

La mayor aproximación que ofrece el mencionado documento para demarcar las zonas urbanas se encuentra al mencionar que son 17 los municipios conurbados a la ciudad de México; pero tampoco enumera a cuáles se refiere. Al mismo tiempo, en una forma indirecta y sin llamarla por su nombre, sólo una vez se reconoce la existencia de la megalópolis en territorio estatal: “El sistema de asentamientos del Estado de México se estructura a un primer nivel en función de las relaciones que se establecen entre las zonas metropolitanas de los Valles de México y Toluca-Lerma” (Plan Estatal de Desarrollo 1990-1993, 1990: 23) En el resto del documento no se definen dichas relaciones entre zonas metropolitanas.

Es decir, el documento de planificación urbana, considera como ajenas entre sí las dinámicas urbanas de cada zona metropolitana en la entidad; o, desde otra perspectiva, sólo les considera como partícipes de una interrelación eventual. Tal situación pudiera ser comprensible al considerar que la planeación urbana gubernamental descansa en criterios político-administrativos, es decir, en la delimitación y agregación de unidades político-geográficas (municipios), con competencias y atri-

buciones definidas en materia de dotación y conservación de servicios públicos, exclusivamente.

En otras palabras, no existe claridad en cuanto a lo que se quiere regionalizar y planificar en base a consideraciones de lo urbano. Sin embargo, supone un modo de diseñar y ejecutar políticas gubernamentales hacia la población que la distinguen por sus actividades productivas, los modos de satisfacer sus necesidades de vivienda, educación, salud, etc., a la vez, que implica una manera específica de construcción de conocimientos relativos a la población centrada en la administración de los servicios públicos.

Al parecer, durante la administración interina, la propuesta planificadora sobre aspectos urbanos acentuó la cuestión municipal, cuyo objetivo era completar la propuesta de una década atrás respecto a la necesidad de establecer planes estratégicos de población para un total de trece municipios, a la vez que fortalecer los ámbitos de competencia municipal. El énfasis en planificar tomando como unidad al municipio puede ser explicable a partir de las políticas de fortalecimiento municipal que pretendían revitalizar a esta instancia de gobierno en la toma de decisiones.

Parece ser que los criterios básicos que se asumen para regionalizar y planear los procesos urbanos -a una década de haberse emprendido los esfuerzos de planeación urbana nacional- continúan descansando en la agregación de unidades político-administrativas, aunque ahora poniendo el énfasis en los municipios, en lugar de las ciudades, lo cual hace que el eje de las políticas urbanas sea la actividad gubernamental -por la vía del gasto público destinado a la dotación de servicios-, de este modo la población se presenta como demandante de servicios públicos y generadora de problemas en la tenencia y usos del suelo.

Propuestas a nivel municipal

Para completar esta falta de coherencia en los

criterios formales, que se han definido durante una década, en distintos documentos respecto a la delimitación de esta zona, la LI Legislatura Local aprobó en marzo de 1993 el Plan Regional Metropolitano de Toluca que, además de los cinco municipios considerados por el estudio del INEGI, agrega los de Ocoyoacac y Xonacatlán (“Gaceta de Gobierno. Tomo CLV. Número 52. 1).

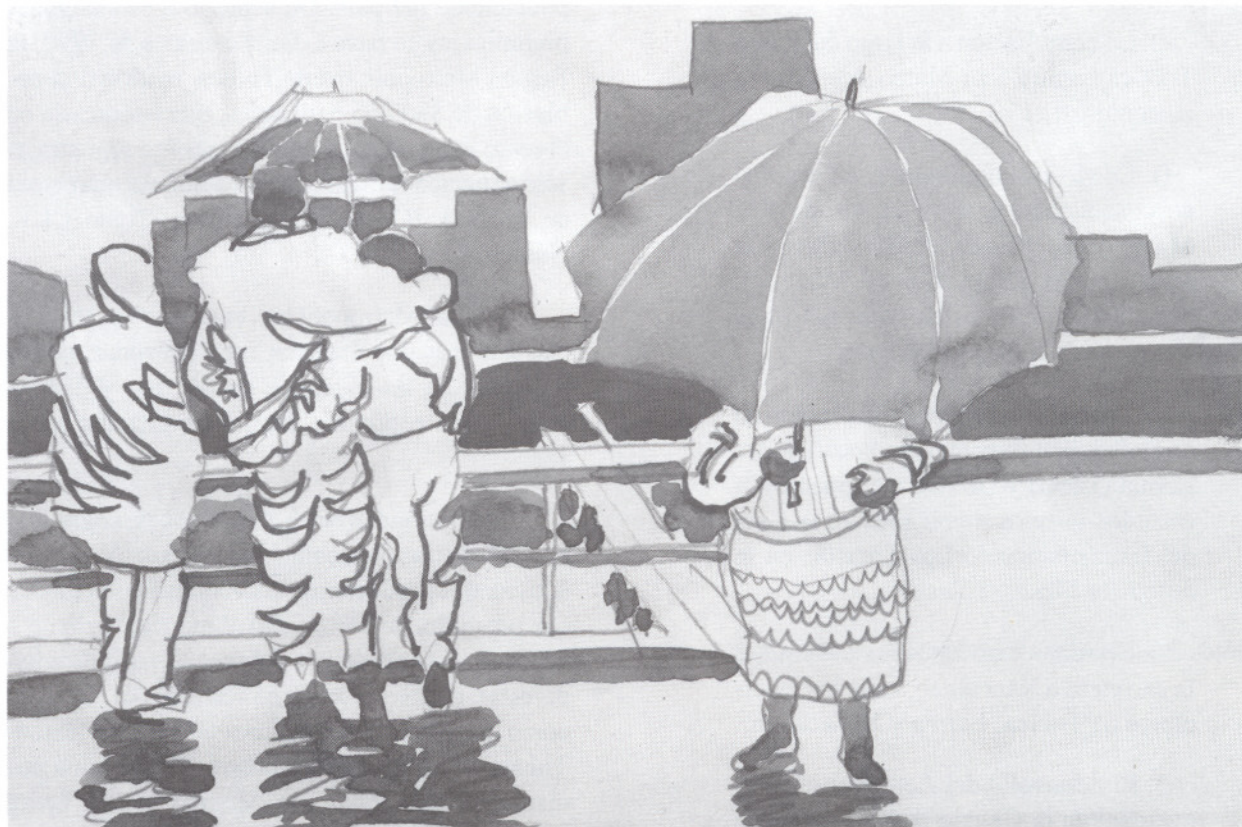
Además, dicho Plan refiere que: “por lo menos trece municipios más” gravitan sobre la región urbana de Toluca: Almoloya del Río, Atizapán, Calimaya, Capulhuac, Chapultepec, Joquicingo, Mexicaltzingo, Otzolotepec, Santa María Rayón, San Antonio la Isla, Temoaya, Tenango del Valle y Santiago Tianguistenco. Es decir, el Plan Regional Metropolitano de Toluca aprobado en 1993 tiene su base en la delimitación de la Región Uno planteada en 1983, pero excluye a cuatro municipios de los 24 considerados en el primer documento del Gobierno del Estado: Almoloya de Juárez, Huixquilucan, Jalatlaco y Texcalyacac.

En la definición de criterios se cita que: “la

Región Metropolitana de Toluca (RMT) es resultado del proceso de crecimiento económico y poblacional, manifestado en los municipios del Valle de Toluca-Lerma”. Es decir del crecimiento de: Lerma, Metepec, Ocoyoacac, San Mateo Atenco, Toluca, Xonacatlán y Zinacantepec.

El mencionado documento añade que “dentro del territorio de la Región Metropolitana se aloja la Zona Metropolitana de Toluca (ZMT) definida como la aglomeración o mancha continua de las siete cabeceras municipales y otras localidades menores ya integradas a éstas, las cuales son consideradas por el Plan Estatal de Desarrollo Urbano como Centros de Población Estratégicos porque se prevé que cumplan una función regional en la prestación de servicios, en el desarrollo de las actividades productivas y en la distribución de la población” (“Gaceta de Gobierno. Tomo CLV. Número 52 p. 5).

Se advierte aquí nítidamente cómo, desde la óptica de las políticas urbanas gubernamentales, lo metropolitano irrumpe como un fenómeno que



trasciende los límites geográfico-políticos de las unidades administrativas, por lo cual es imperativo reordenar la prestación de servicios públicos y las actividades productivas para redistribuir a la población, pero en ello es preciso interrogar: ¿de que modo satisface los requerimientos de infraestructura urbana el gobierno? ¿a qué sectores sociales se dirige, a que tipo de actividades, a qué población atiende?

Luego de describir brevemente el contexto histórico de la urbanización en esta región, refiere diez factores del proceso de metropolización:

a). La conurbación plena entre Toluca y Metepec;

b). La conurbación virtual desde el punto de vista físico y en el aspecto económico, entre Toluca y Zinacantepec;

c). La expansión gradual de Zinacantepec hacia los poblados del Poniente;

d). Las zonas industriales de Toluca y Lerma;

e). La conurbación a lo largo del Paseo Tollocan, entre San Mateo Atenco y la zona industrial;

f). La virtual conurbación, en proceso de consolidación, entre el sur de San Mateo Atenco (Barrio de Guadalupe y la zona oriente del pueblo de Metepec), entre los cuales existen inclusive rutas regulares de transporte urbano;

g). La conurbación plena en proceso de consolidación (crecimiento lineal), entre Lerma (Isleta) y Ocoyoacac (pueblo); y entre los mismos municipios en la zona del fraccionamiento Los Encinos, en la autopista México-Toluca;

h). El crecimiento lineal existente sobre la carretera a Naucalpan, entre los municipios de Toluca, Lerma y Xonacatlán;

i). El desarrollo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Toluca, como

parte del Sistema Aeroportuario Metropolitano (SAM), se está estimulando fuertemente el crecimiento urbano en sus zonas aledañas, que abarcan áreas de los municipios de Toluca, Lerma, Xonacatlán, San Mateo Atenco, Metepec y Ocoyoacac;

j). El último factor a considerar es, a la vez el más polémico y el más permanente. La vinculación económica y funcional entre la zona metropolitana de la ciudad de México (ZMCM) y la zona metropolitana de Toluca. Es decir el fenómeno de megalopolización entre las ciudades de México y Toluca, destacando la vinculación por medio de los sistemas aeroportuarios, el intercambio de bienes y personas por la nueva autopista México-Toluca, así como otras importantes vías terrestres de comunicación.

“Estas son las razones para considerar a Toluca y su Región Metropolitana como una sola unidad, donde la suma de la población de sus municipios, la colocaría en el sexto lugar poblacional del país. De acuerdo a estimaciones preliminares en base a datos censales de 1990, la Región Metropolitana de Toluca, tendría una población de 886,263 habitantes, que la ubicaría en el sexto lugar nacional (en el vigésimo segundo, si sólo tomamos en cuenta la población del municipio de Toluca). (Gaceta de Gobierno. Tomo CLV. Número 52 p. 5-6).

El Plan Metropolitano reconoce las tendencias a la megalopolización entre las zonas metropolitanas de las ciudades de México y Toluca como “una resultante natural de factores como son:

La proximidad entre ambas zonas, el gradual proceso de complementación y vinculación de sus actividades productivas, las ventajas comerciales que posibilita la proximidad al mercado urbano y concentrado más grande del país. La articulación de estas zonas se ve incrementada por factores como la operación de la nueva autopista México-Toluca; el crecimiento económico de la zona poniente de la ciudad de México y sus áreas

conurbadas con la entidad, que se ha manifestado en importantes desarrollos inmobiliarios ubicados en la proximidad de la nueva Autopista México-Toluca; el crecimiento en importancia de la planta industrial de la Ciudad de Toluca y su Zona Metropolitana, que ha sido receptora de modernas plantas fabriles de empresas cuyas oficinas matrices se ubican en la Ciudad de México. Se indica también el posible desarrollo de la Central de Abastos de Toluca, que podrá abastecer, en parte, al mercado de la Ciudad de México, en particular en lo que respecta a productos hortofrutícolas provenientes del occidente del país, y generar paralelamente una agroindustria de apoyo para empaque, limpieza y clasificación de productos perecederos. Condiciones similares, podrían presentarse para el establecimiento de un Rastro Tipo Inspección Federal (tipo TIF), en la Ciudad de Toluca o zonas circunvecinas, que permitan la aplicación de la nueva normatividad de clasificación de la carne de res en canal, y generar una importante industria vinculada con la clasificación y empaque de carne, inclusive enfocada a exportación por vía terrestre o aérea, y contando con el gran potencial del mercado de la Ciudad de México.

Otro factor se refiere a la ampliación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Toluca, para captar la mayor parte del movimiento aeroportuario de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Se observa, entonces, que la megalopolización se concibe en términos de “ventajas” que ofrece una región para la expansión de otra, a la vez que factores que posibilitan la “vinculación”; pero con ello se pierde de vista el modo en que se produce una interdependencia funcional e interactúan ambas regiones, así como la manera en que dichas “ventajas” y posibilidades de “vinculación” han respondido a políticas expresas de desarrollo económico y a un patrón de acumulación de capital específicos.

En 1993, al aprobarse en la LI Legislatura local el Plan del Centro de Población Estratégico de Toluca, se indicaría de manera textual que éste, (el CPET) “en su proceso de crecimiento ha venido ocupando porciones territoriales pertene-

cientes a los municipios de Toluca, Metepec y Zinacantepec, situación prácticamente irreversible que al futuro habrá de mantenerse” (Plan del Centro de Población Estratégico de Toluca, 1993: 3). Sin embargo, más adelante, el documento hace un deslinde muy notorio respecto a Metepec y Zinacantepec, al aclarar que, siendo también centros de población estratégicos localizados dentro del Sistema Urbano Intermunicipal del Valle Toluca-Lerma, al igual que Toluca, “a pesar de su cercanía con el CPET y su unión física, es conveniente tratarlas (sic) por separado, elaborando sus correspondientes planes y manteniendo su autonomía” (Plan del Centro de Población Estratégico de Toluca, 1993: 63).

En sentido contrario al documento anterior, el Plan del Centro de Población Estratégico de Población de Metepec, aprobado casi al mismo tiempo que el de Toluca, parte desde su inicio y, a lo largo de sus propuestas, de un constante reconocimiento respecto a “la fuerte presión urbana de la ciudad de Toluca” ejercida sobre el municipio de Metepec (Plan del Centro de Población Estratégico de Metepec, 1993: 12) para lo cual inserta a esta unidad político-administrativa en una lógica regional que el plan equivalente de Toluca no precisa.

En otros términos, mientras el Plan para Toluca insiste en que debe preservarse la autonomía de cada centro de población dentro de la zona metropolitana; el Plan respectivo para Metepec muestra una preocupación permanente por ubicar la interrelación dada entre las partes del conjunto y; así propone que este municipio se conforme como un Centro de Población Autónomo hasta un nivel de servicios de primer orden ya que su función principal será habitacional, complementada por actividades comerciales y servicios, así como por equipamiento en apoyo a la ciudad de Toluca. En los hechos, la preocupación fundamental que subyace a estas propuestas es en torno al manejo de recursos para satisfacer la demanda de infraestructura urbana, lo cual dificulta la concertación de acciones.

El interés específico en torno al plan del centro de población de Toluca, para una delimitación de la zona metropolitana, se explica en función de su condición preeminente de ciudad central. A la vez,

el plan respectivo para Metepec es significativo por ser la segunda unidad administrativa en importancia dentro de la zona metropolitana, al ser un municipio que durante los últimos veinte años cuadruplicó su población y que, de persistir sus tendencias actuales de crecimiento demográfico, al comenzar el próximo siglo tendrá una población similar a la que hoy tiene Toluca.

De acuerdo a los lineamientos establecidos por el Plan Estatal de Desarrollo Urbano de 1983, otros once planes estratégicos de poblaciones insertas dentro de la zona metropolitana deben ser sometidos para su aprobación a la Legislatura local.

Otro elemento discordante dentro del análisis para la delimitación metropolitana en Toluca surgió en agosto de 1992, cuando el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática hizo públicos sus resultados definitivos sobre la Ciudad de Toluca (Área Metropolitana), cuya presentación, puntualiza, “no tiene precedentes en la historia censal mexicana” (INEGI. Ciudad de Toluca, Área metropolitana, 1992: XI).

En el documento se indica que “El Área Metropolitana de la Ciudad de Toluca (A.M.C.T.) se conforma por los municipios de Toluca, Metepec, Lerma, Zinacantepec y San Mateo Atenco. Esta delimitación se estructuró conforme al criterio de continuidad urbanística del total o parte del municipio y del análisis de la cartografía censal de 1990.

“Cabe señalar que dicha relación de municipios conurbados puede diferir de la utilizada en otros estudios, debido al criterio de definición y a los insumos cartográficos utilizados para identificarlos” (INEGI. Ciudad de Toluca, Área metropolitana, 1992: XIX).

Observaciones en torno a los criterios formales

Hasta aquí, la simple enumeración de los documentos legislativos y de planeación en torno a la zona metropolitana de Toluca muestra la ausen-

cia de un concepto claro de las administraciones sobre cómo atender el fenómeno urbano; implica la disparidad de criterios sobre delimitación de la metrópoli y la carencia de una política continua en la región.

En forma paralela, al cotejar los documentos oficiales se observan contradicciones notables sobre las propuestas de acción que plantean las diversas instancias federales, estatales y municipales para afrontar el fenómeno urbano en la región. Aunque este punto no es el tema central del presente artículo, es importante citarlo, así sea de forma somera, para ubicar el contexto de los criterios oficiales respecto a la delimitación de la zona metropolitana de Toluca.

En tal sentido, existe claridad respecto a que a nivel federal hay una creciente preocupación por ahondar sobre las ya inocultables tendencias de megalopolización. Ello se percibe en la creación de diversas instancias de coordinación federal y estatal como lo son la Comisión de Conurbación del Centro del País y el Programa de Desarrollo de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y la Región Centro, que, desde 1980, se identifican entre las áreas metropolitanas de la ciudad de México, Toluca, Puebla y Cuernavaca-Cuautla.

Sin embargo, a nivel estatal, mientras el Plan Estatal de Desarrollo 1990-1993 ignora hasta la palabra; el Plan Regional Metropolitano de Toluca sólo supone a la megalópolis como un “factor de la metropolización” dentro de la zona y, por lo mismo, no sitúa al documento en un dinámica urbana de mayor amplitud. En tanto que, a nivel municipal, la disparidad de criterios y propuestas se acentúa.

Este sentido de planificar de manera aislada, sin congruencia legislativa, sin coordinación de esfuerzos, carente de intenciones globales y enajenando al fenómeno urbano de su conjunto, se corrobora con el Plan del Centro de Población Estratégico de Toluca que, pese a reconocer la unión física de Toluca, Metepec y Zinacantepec, se propone como una acción municipal independiente de las otras dos cabeceras municipales, mismas que, propone, “es conveniente tratarlas por separado”.

En el planteamiento de los criterios que exponen los documentos oficiales se percibe la hegemonía de consideraciones físicas con base en una mancha urbana (lo cual explica la reducción a cinco municipios en el trabajo del INEGI, por ejemplo) o, en el mejor de los casos, de la cercanía entre comunidades a través de las vías de comunicación. La composición de la Población Económicamente Activa es un considerando meramente referencial; se reduce a contemplar la conurbación física entre áreas industriales, pero ignora el intercambio comercial, los niveles de urbanización y los desplazamientos diarios de la población.

Con excepción del último Plan de Desarrollo, el resto de los documentos discrimina entre zona metropolitana y área de influencia; pero, en todos los casos, omite un tratamiento sobre los municipios que sitúan en proceso de integración a la metrópoli. De este modo se habla de tendencias de crecimiento geográfico sólo desde la perspectiva de la mancha urbana y no se ahonda en la importancia que tienen otro tipo de intercambios como el de los servicios y el desplazamiento de la pobla-

ción.

En un sentido histórico, es posible reconocer en el Plan de Desarrollo Urbano del Estado de México de 1983 un gran avance en materia de planificación urbana pues, aunque una década de crecimiento constante de la población ha rebasado algunas de sus expectativas; este documento pionero no sólo delimita dos sistemas urbanos (denominados entonces Valle Toluca-Lerma y Valle Cuautitlán-Texcoco), sino que además los engloba dentro de una dimensión tanto física como económica.

A partir de dicho documento, sin embargo, es palpable un retroceso constante de la administración pública al ofrecer nuevos planes de desarrollo para el Estado de México; tres documentos similares aprobados en menos de un lustro. Las principales deficiencias se localizan en la falta de homogeneidad de los planes con sus documentos paralelos, en la falta de concatenación entre los criterios sexenales y en la reducción misma del espacio con influencia metropolitana, entre otros





aspectos.

El “Programa Estatal de Protección al Ambiente” de 1992, reconoce que “fuera de la zona conurbada de la ciudad de México los corredores industriales de Lerma-Toluca y Ocoyoacac-Tianguistenco, conforman las zonas industriales más importantes en el estado de México. Las industrias, en realidad, no sólo se encuentran en las cabeceras municipales sino que se distribuyen a través de todo el territorio” (Pág. 29). Ello se contrapone a la consideración del propio Gobierno estatal de insertar la problemática de Ocoyoacac dentro del Plan Regional Metropolitano, pero aislando al municipio de su dinámica citadina que lo integra con Tianguistenco. Además, la Secretaría de Ecología implica, de manera tácita, un concepto novedoso que debe considerarse para definir los criterios de metropolización: el tema ambiental. “La contaminación del aire por emisiones de humos y gases por fuentes fijas y móviles es el problema crítico en la entidad, principalmente en la Zona Metropolitana de la ciudad de México; el Valle de Cuautitlán-Teixcoco; Toluca-Lerma y

Ocoyoacac-Tianguistenco” (Pág. 24).

Si en el documento pionero de planeación metropolitana se había aceptado, dentro del sistema urbano de Toluca-Lerma, la existencia formal de tres agrupaciones de ciudades; los planes siguientes ignoran el sentido de las evoluciones particulares dentro del conjunto.

En cambio, dentro de la evolución del marco documental, destaca que ha persistido a lo largo de una década la noción de agrupamiento como mancha urbana entre los municipios de Toluca, Metepec y Zinacantepec; añadiendo de forma reciente, sin nombrarlo como tal, al segundo agrupamiento clasificado en 1983, integrado por Ocoyoacac, Lerma y San Mateo Atenco. Sin embargo, en el Plan Regional Metropolitano de Toluca de 1993, a los municipios integrantes del tercer agrupamiento de ciudades se les inserta como unidades aisladas dentro del área de influencia metropolitana, pero omite reconocerles como un grupo pese a que Santiago Tianguistenco, Capulhuac y Jalatlaco son parte de una problemática común a nivel industrial y poblacional, por lo mismo, ambiental, con Ocoyoacac.

Un problema mayor, de gran interés para el debate en los planos político y académico, es el caso del municipio de Huixquilucan, al que el Plan de Desarrollo del Estado de México 1984-1987 ubica dentro de la Región Uno; es decir, en el área de influencia de la Zona Metropolitana de Toluca. Sin embargo, un documento paralelo al referido, el Plan de Desarrollo Urbano incluye, “para efectos de planeación urbana” a ese municipio dentro del sistema del Valle Cuautitlán-Teixcoco.

Desde entonces Huixquilucan deja de ser considerado, excepto de forma tangencial, como parte de la dinámica de la Zona Metropolitana de Toluca. Ello, a pesar de los nuevos estudios sobre megalopolización (Garza, 1990) que sugieren “incluir indistintamente” a tal municipio en las áreas metropolitanas de la Ciudad de México y la de Toluca. Algunos indicadores, que por el momento no serán tratados, confirman que, en efecto, Huixquilucan interactúa lo mismo en una que en otra zona metropolitana, constituyéndose en un “municipio puente” de suma importancia para

abordar las formas de conformación de la megalópolis incipiente.

Otro punto que exhibe el retroceso en la delimitación formal de la zona metropolitana, es la falta de atención, tanto de planificadores como de legisladores, respecto a los nuevos estudios de urbanistas que definen la zona metropolitana de Toluca.

Como parte de la contradicción incesante sobre qué municipios deben ser incluidos dentro del área, en el Plan Regional Metropolitano de Toluca se encuentra otro elemento a qué considerar como parte del área de influencia: los municipios que, sin ser urbanos, comparten formas de vida y los problemas metropolitanos desde una perspectiva del uso del suelo. Al respecto, se indica en el documento:

“La superficie que se propone para ser reglamentada e incluida en los Planes de Centro de Población Estratégico, en los siete municipios conurbados es de 55,494.71 hectáreas; (dentro de éstas se considera una fracción de suelo perteneciente a Otzolotepec y que por sus características se enclava dentro del área de estudio metropolitana siendo necesaria su incorporación a fin de normar de forma adecuada la zona sin que esto menoscabe la jurisdicción del territorio municipal de Otzolotepec)” (Plan Regional Metropolitano de Toluca: 31).

Esta contradicción, en sí, implica un problema mayor al de la simple exclusión de un municipio (Otzolotepec) de las tareas de “planeación, ordenación y regulación” a que se obligan los gobiernos estatal y municipales, según el Artículo Primero del decreto número 176 de la LI Legislatura de la entidad. El conflicto radica en que, por falta de precisión en estas funciones, es el Poder Ejecutivo sobre el cual recae la responsabilidad de garantizar la aplicación de este plan. En los hechos, que ejemplifica el informe de gobierno del ayuntamiento de Toluca 1992, hasta el momento se percibe una tendencia a que dicha coordinación metropolitana no suceda y a que, en caso de darse, será tan solo por iniciativa del Poder Ejecutivo estatal.

Criterios mínimos sobre delimitación

El análisis de la documentación que incide en el estudio de la zona metropolitana de Toluca clarifica la validez de la interrogante sobre qué considerar metropolitano en esta región.

Una crítica elemental permite observar que, en su conjunto, el criterio de los planificadores oficiales se encuentra prejuiciado por la relación industriaempleo, sin abundar en mayores elementos sobre las relaciones más complejas que suceden entre el capital y el trabajo. De ello deriva que no se analicen, con mayor detenimiento, aspectos de relevancia fundamental como son los servicios, el intercambio comercial, los desplazamientos diarios de la población, los problemas ambientales y otros de profundo interés social.

En un primer resumen de este análisis, es posible proponer dos categorías de criterios básicos para avanzar en el estudio sobre metropolización en Toluca y su delimitación territorial.

En una categoría fundamental, deben clasificarse aquellos criterios que tratan de definir la metrópoli en sí misma y, en una categoría paralela, los criterios que aspiran a conocer tanto los puntos de conurbación inminente como aquellos del área de influencia metropolitana a corto y largo plazo.

En la primera categoría, los criterios para delimitar la metrópoli deben partir de unidades políticoadministrativas (en este caso, municipios) con las siguientes características:

- a) manifestar un estadio predominantemente urbano, y,
- b) expresar una interdependencia o integración socioeconómica de las unidades territoriales con la ciudad central.

Al ahondar sobre los dos puntos anteriores, a la vez, deben analizarse en especial como indicadores los siguientes aspectos:

Conurbación física. En este rubro se considera

la continuidad en la mancha urbana, que engloba tanto las zonas habitacionales como las de trabajo; pero también enuncia los medios de consumo colectivos (servicios administrativos, transporte, comercio, escuelas y hospitales, entre otros indicadores).

Cercanía geográfica. Es la distancia dada entre la ciudad central y las unidades políticoadministrativas donde se concentran las actividades económicas, sociales y políticas, así como la proximidad de los espacios habitacionales y de recreación alrededor de la ciudad central.

Composición de la Población Económicamente Activa. Este punto, vinculado en forma estrecha con el anterior, es de suma importancia para la delimitación de la zona metropolitana de Toluca, pues debido a la cercanía de comunidades que existen en esta región, los indicadores referentes al plano económico pueden precisar con mayor exactitud los niveles de integración real de las cabeceras municipales con la ciudad central. En tal sentido, se parte de desglosar qué porcentaje de la PEA se dedica a las actividades no agrícolas, es decir a los sectores secundario y terciario. Cabe acotar que los estudios económicos en torno al sector terciario son los menos explorados y poco difundidos en la entidad, a pesar de la importancia social que tiene en zonas metropolitanas como la de Toluca, dada la composición urbana.

Valor Agregado Industrial. Refiere la importancia de la cuota que aporta cada municipio al conjunto regional de la producción industrial.

Movimiento de la población alrededor de la ciudad central. Se fundamenta en el flujo diario de intercambio poblacional entre las unidades políticoadministrativas. No trata, en forma necesaria, el intercambio simple de la ciudad central con su periferia, sino también entre unidades cercanas.

Intercambio de bienes y servicios. Complementa la delimitación de otros indicadores económicos tales como: relaciones comerciales, productos industriales, servicios profesionales y otros afines.

En la segunda categoría, intervienen los crite-

rios cuyo objetivo es definir el área de influencia metropolitana y deben partir de:

a) las tendencias de expansión física de la mancha urbana hacia otros municipios que, por su proximidad, pudieran integrarse a corto plazo;

b) la expansión de la infraestructura urbana a través de servicios públicos, unidades habitacionales, vías de comunicación y otros;

c) la dependencia de las unidades periféricas respecto a la ciudad central que va conformando la región metropolitana. Se refiere a diversos servicios, como los médicos especializados, Cruz Roja, Bomberos y muchos otros insuficientemente estudiados. Dos muestras respectivas se dan en el II Informe de Gobierno del Ayuntamiento de Toluca al referir que, en 1992, el 14 por ciento de los servicios del Cuerpo de Bomberos de la ciudad central se dieron en 19 municipios de la entidad y que el Centro Municipal de Control y Vigilancia Epidemiológica de la Rabia efectuó distintas tareas de apoyo para 12 municipios.

Por otra parte, la complejidad de los procesos industriales en nuestra región de estudio permitiría ponderar un criterio más sobre qué considerar metropolitano: la problemática común de algunos municipios en torno a cuestiones ambientales.

Al respecto, existen casos específicos que apuntalan esta posibilidad. En un primer plano, por su magnitud tanto económica como social, puede hablarse del deterioro de la calidad del agua en la Cuenca Alta del Río Lerma, cuyo impacto incide no sólo en los municipios metropolitanos sino en una veintena más del Estado de México, dentro y fuera de la cuenca de Toluca, y también en entidades como Querétaro, Michoacán, Guanajuato, Jalisco y Nayarit, que se integran por el sistema hidrológico Lerma-Chapala-Santiago.

Otra problemática similar, también de gran incidencia social, gira alrededor de los desechos sólidos que salen de modo clandestino del corredor industrial Toluca-Lerma para ser arrojados en

municipios próximos a la ciudad central como Santa María Rayón o Mexicaltzingo.

El tema de la problemática ambiental incidiría, de modo directo, para determinar otras formas de metropolización en los casos de Capulhuac, Jalatlaco y Santiago Tianguistenco, municipios que comparten un parque industrial con Ocoyoacac; este último, incluido en el Plan Regional Metropolitano de Toluca. Sin embargo, debido a la carencia de información suficiente al respecto, estas consi-

deraciones no serán exploradas durante el presente trabajo.

Una observación general sobre criterios propuestos en este artículo es que su desarrollo carecería de sentido si no se les contextualiza en su nivel regional, nacional e incluso mundial. Esto último, dado que la metrópoli sintetiza un proceso histórico de configuración urbana y, por lo mismo, la comprensión de su contexto permitiría una proyección más cercana de sus tendencias de desarrollo.

Bibliografía

-Aguilar Díaz, Miguel Angel, Mario Bassols Ricárdez. et. al., PROCESOS RURALES Y URBANOS EN EL MEXICO ACTUAL. México, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, 1991.

-Aguilera Ortega, Jesús y Alma Delia Corral Fernández. LA PRODUCCION DE SUELO URBANO A TRAVES DE FRACCIONAMIENTOS EN EL ESTADO DE MEXICO (1946-1992). Toluca, UAEM, 1993, 301 pp.

- ---- "Etapas en la conformación de la zona metropolitana de Toluca 1960-1990." METROPOLIS. Toluca, año I, No. 2, mayo-agosto de 1993, pp. 71-81.

-Arias Valdés, Rafael. LA DELIMITACION DE UNA MEGALOPOLIS: EL DESPLAZAMIENTO DIARIO DE TRABAJADORES EN EL AREA DE INFLUENCIA INMEDIATA DE LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO. Zinacantepec, Méx, El Colegio Mexiquense-Universidad Autónoma del Estado de México-Cámara Nacional de la Industria de la Construcción, 1990, 206 pp.

-Bassols Batalla, Angel. MEXICO: FORMACION DE REGIONES ECONOMICAS. INFLUENCIAS FACTORES Y SISTEMAS. México, UNAM, 1979, 625 pp.

-Bataillon, Claude. LA CIUDAD Y EL CAMPO EN EL MEXICO CENTRAL. México, Siglo XXI, 1972.

- ---- "Dos décadas de investigación urbana en México: análisis crítico y perspectivas", en: ESTUDIOS SOCIOLOGICOS, vol. 1, núm 1:151-161, enero-abril, México, El Colegio de México, 1983.

-Béjar Navarro, Raúl y Francisco Casanova Alvarez. HISTORIA DE LA INDUSTRIALIZACION DEL ESTADO DE MEXICO. México, Biblioteca Enciclopédica del Estado de México, 1970, 309 pp.

-Boils, Guillermo (coord.) MEXICO: PROBLEMAS URBANO-REGIONALES. México, Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM y García y Valdés, 1987.

-Camposortega, Sergio, Francisco Javier Gutiérrez et al. LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO. PROBLEMATICA ACTUAL Y PERSPECTIVA DEMOGRAFICAS Y URBANAS. México, Consejo Nacional de Población, 1992.

-Castañeda, Víctor. "Urbanización y Metropolización: dos procesos diferentes sobre el mismo espacio." en ANALI-

SIS. Toluca-UAEM, Año 1, julio-sep. 1990, No. 4, pp. 38-42.

-Castells, Manuel. SOCIOLOGIA DEL ESPACIO INDUSTRIAL. Madrid, Ayuso, 1977.

-Castillo Pavón, Octavio. "Población y territorio: El caso de la Zona Metropolitana de Toluca" en REVISTA DEL IAPEM. No. 16, octubre-diciembre de 1992, pp. 41-55 [Toluca, IAPEM, 1992]

-Castillo Pavón, Octavio. "El concepto de metropolización" en ANALISIS. Toluca-UAEM, Año 1, julio-sep 1990, No. 4, pp.28-37

- ---- EL PROCESO DE METROPOLIZACION DE LA CIUDAD DE TOLUCA. Toluca, UAEM-EPUR, 1992 (1991). Tesis de Maestría.

- ---- "De la metrópolis a la megalópolis: problemática y perspectivas de Toluca en el umbral del siglo XXI." METROPOLIS. Toluca, año I, No. 2, mayo-agosto de 1993, pp. 53-62.

- "Ciudad de Toluca (Area metropolitana). Resultados definitivos. Tabulados básicos. XI Censo General de Población y Vivienda, 1990". Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. 1992.

-CIUDADES. LA CUESTION URBANA EN LOS OCHENTAS, enero-marzo, Núm. 1. México, Revista trimestral de la red nacional de investigación urbana, 1989.

- ---- PROCESOS METROPOLITANOS., enero-marzo, núm. 6 México, Revista trimestral de la red nacional de investigación urbana, 1990.

-COESPO. "Programa Estatal de Población 1993". Consejo Estatal de Población. Gobierno del Estado de México. Toluca, 1992.

-Comisión de Conurbación del Centro del País. PLAN DE ORDENACION DE LA ZONA CENTRO DEL PAIS. México, 1981

-Comisión de Conurbación del Centro del País, SEDUE. PROGRAMA DE DESARROLLO DE LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO Y LA REGION CENTRO. México, agosto de 1988.

- ---- SISTEMA DE CIUDADES Y DISTRIBUCION ESPACIAL DE LA POBLACION EN MEXICO. México, Consejo Nacional de Población, 1991, 2 tomos.

-“Elementos para el Diagnóstico del Desarrollo Estatal”. Secretaría de Planeación. Gobierno del Estado de México. 1987.

-“Gaceta de Gobierno. Tomo CLV. Número 63. Plan del Centro de Población Estratégico de Toluca”. Poder Ejecutivo del Estado de México.

-“Gaceta de Gobierno. Tomo CLV. Número 65. Plan del Centro de Población Estratégico de Metepec”. Poder Ejecutivo del Estado de México.

-“Gaceta de Gobierno. Tomo CLV. Número 52. Plan Regional Metropolitano de Toluca”. Poder Ejecutivo del Estado de México.

-Gallardo Robles, José M. HACIA UNA PLANEACION DE LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS. México, Dirección General de Desarrollo Regional, Sría. de la Presidencia, 1976.

-“Programa Estatal de Protección al Ambiente”. Gobierno del Estado de México. Secretaría de Ecología. 1992.

- Garza, Villarreal, Gustavo. INDUSTRIALIZACION DE LAS PRINCIPALES CIUDADES DE MEXICO. HACIA UNA ESTRATEGIA ESPACIO-SECTORIAL DE DES-CENTRALIZACION INDUSTRIAL. México, El Colegio de México, 1980, 155 pp.

- ---- EL PROCESO DE INDUSTRIALIZACION EN LA CIUDAD DE MEXICO (1821-1970). México, El Colegio de México, 1985a, 446 pp.

- ---- “Metropolización en México” en CIUDADES. No. 6, 1990 abril-junio, pp.3-13.

- Gobierno del Estado de México. Gaceta de Gobierno (1931): Decreto No. 66. “Ley sobre protección a la industria en el Estado Libre y Soberano de México. Toluca, México.

- ---- Gaceta de Gobierno (1963) “Acuerdo por el que se crea la Zona Industrial del Valle de Toluca.” Toluca, México, 8 de junio de 1963.

- ---- “Ley para el desarrollo del Estado de México y Disposiciones Relativas.” Toluca, 1977.

- ---- SUMARIA TOLUCENSE. Toluca, 1981.

-Gobierno del Estado de México. PLAN DE DESARROLLO DEL ESTADO DE MEXICO 1984-1987. TOMO V. Toluca, Sistema Estatal Integral de Planeación, 1984, 351 pp.

- ---- PLAN ESTATAL DE DESARROLLO URBANO TOMO VI. Toluca, Sistema Estatal Integral de Planeación, 1984, 160 pp.

- ---- PLAN ESTATAL DE DESARROLLO 1990-1993. Toluca, 1990 Gobierno del Estado de México.

-González Isunza, Enrique. “II Informe de Gobierno”. Toluca. Ayuntamiento de Toluca. 1992.

- ---- CIUDAD DE TOLUCA (AREA METROPOLITANA). RESULTADOS DEFINITIVOS, TABULADOS BASICOS. XI CENSO GENERAL DE POBLACION Y VI-VIENDA, 1990. Aguascalientes, INEGI, 1992, 178 pp.

-Iracheta, Alfonso (coord). EL SUELO, RECURSO ESTRATEGICO PARA EL DESARROLLO URBANO. Toluca, GEM-UAEM, 1984.

- ---- HACIA UNA PLANEACION URBANA CRITICA. México, UAM-Gernika, 1988.

-López Rangel, Rafael. PROBLEMAS METROPOLITANOS Y DESARROLLO REGIONAL. México, Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Azcapotzalco, 1992, 191 pp.

-Martínez del Campo, Manuel. INDUSTRIALIZACION EN MEXICO. HACIA UN ANALISIS CRITICO. México, El Colegio de México, 1985, 493pp.

-Messmacher, Miguel. MEXICO: MEGALOPOLIS. EVOLUCION Y DINAMICA DE LOS MUNICIPIOS CONURBADOS DE LA CIUDAD DE MEXICO. México, Consejo Nacional de Fomento Educativo, 1987, 281pp.

-Moreno Mata, Adrián. EL CONTEXTO SOCIOECONOMICO Y DEMOGRAFICO DE LA INDUSTRIALIZACION EN LAS CIUDADES MEDIAS DE MEXICO: LOS CASOS DE AGUASCALIENTES, SAN LUIS POTOSI Y TOLUCA. El Colegio Mexiquense, septiembre de 1992.

-PLAN DE GOBIERNO 1981-1987. BASES PARA UNA NUEVA ESTRATEGIA DE DESARROLLO. Toluca, Estado de México, 1981.

-PROGRAMA DE DESARROLLO URBANO VALLE TOLUCA-LERMA, sedop, 1987.

-Quijano, Aníbal. “El proceso de urbanización en América Latina”, en: REVISTA MEXICANA DE SOCIOLOGIA. Vol. XXIX, No. 4:669-703, México, UNAM, 1967.

-Sánchez y Sánchez, Gerardo. PANORAMICA LEGISLATIVA DEL ESTADO DE MEXICO, 1824-1978. Toluca, Instituto de Administración Pública del Estado de México, A.C., 1978, 420 pp.

-Serrano Barquín, Rocío. “La región del Valle de Toluca frente al siglo XXI.” METROPOLIS. Toluca, año I, No. 2. mayo-agosto 1993, pp. 82-94.

-Soubie Yanino, Edith Aida. “Zona metropolitana de la ciudad de Toluca: centro estratégico de desarrollo nacional.” METROPOLIS, Toluca, año I No. 2, mayo-agosto 1993, pp. 27-52

-Szasz Pianta, Ivonne. “Regiones de atracción y de expulsión de población el Estado de México”; en Miño Grijalva, Manuel (coordinador) Mundo rural, ciudades y población del Estado de México. Toluca, El Colegio Mexiquense A.C. 1990.

-Unikel, Luis. et. al. EL DESARROLLO URBANO DE MEXICO: DIAGNOSTICO E IMPLICACIONES FUTURAS. México, El Colegio de México, 1976, 476 pp.

-Unikel, Luis. ENSAYO PARA LA DELIMITACION DE LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO EN 1940, 1950 Y 1960. México, El Colegio de México (mimeo).